

# Stadt Bad Vilbel

## Gesamtverkehrsplan

- Teil 2: Heilsberg -

Februar 2015



### Ingenieurleistung

#### Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)  
Städtebauliche Rahmenplanung  
Vorhaben- und Erschließungsplanung  
Verkehrsberuhigungskonzepte  
Lärmschutz

#### Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen  
Mikrosimulation  
Dimensionierung von Verkehrsanlagen  
Leistungsfähigkeitsnachweise  
Signalisierung

#### Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung  
Absteck- und Bauausführungsvermessung  
Geländemodelle  
Visualisierung  
Abrechnungsaufmaße

#### Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau  
Kanalsanierung  
Wasserversorgung  
Gasversorgung  
Straßenbeleuchtung

#### Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen  
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten  
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen  
Straßenraumgestaltung  
Beschilderung, Wegweisung  
Radverkehrskonzepte  
Ruhender Verkehr

### Management

Projektmanagement  
Planungs- und Bauzeitenmanagement  
EU-Bau-Koordinator  
Ausschreibung und Vergabe  
Bauüberwachung und Bauoberleitung  
Verkehrslenkungspläne

### Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen  
Zuwendungsanträge  
Kostenteilungen  
Ablöseberechnungen  
Weiterbildungsseminare

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung, Untersuchungsmethodik</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Untersuchungsprogramm</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Gesprächsrunde 1</b>	<b>5</b>
4.1	Bestandsdaten	5
4.2	Verkehrsregelungen und Buslinien	9
4.3	Kritik und Anregungen des Ortsbeirates	13
<b>5</b>	<b>Gesprächsrunde 2</b>	<b>15</b>
5.1	Ruhender Verkehr	15
5.2	Plattenweg und Querungen	19
5.3	Busbahnhof und <i>VILBUS</i>	22
5.4	Verkehrsführung	26
<b>6</b>	<b>Gesprächsrunde 3</b>	<b>28</b>
6.1	Anregungen Ortsbeirat 07/2014	28
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung, Maßnahmen, Prioritäten</b>	<b>31</b>
7.1	Verkehrsregelungen	32
7.2	Buslinien und Busbahnhof	34
7.3	Ruhender Verkehr	35
7.4	Plattenweg und Querwege	37
7.5	Fahrradverkehr	38
<b>8</b>	<b>Schlussbemerkung</b>	<b>39</b>

**Anlagen**

**Anhang**

**Literaturverzeichnis**

## Gesamtverkehrsplan (GVP)

- Teil 2: Heilsberg -

### 1 Vorbemerkungen

Nach Vorlage des ersten Teiles des GVP 12 – Kernstadt im Mai 2013 soll nachfolgend der Teil 2 bearbeitet werden. In der vorgelegten Diskussion zur Überarbeitung des Gesamtverkehrsplanes für Bad Vilbel wurde vereinbart, nach der Kernstadt (GVP Teil 1) der Stadtteil Heilsberg als Teil 2 folgen zu lassen. Das soll hiermit geschehen.

Im Stadtteil Heilsberg sind im Gegensatz zur Kernstadt um den Bereich der Frankfurter Straße die Veränderungen in Bebauung und Infrastruktur erheblich kleinmaßstäblicher. Aber deswegen nicht weniger prägend. So sei an dieser Stelle an das Baugebiet ‚Taubusblick‘ erinnert, das durch Weiterführung der Carl-Schurz-Straße bis zur Danziger Straße die Carl-Schurz-Siedlung an das Siedlungsgebiet dieses Bad Vilbeler Stadtteiles enger angebunden hat.

Diese Straßenverlängerung, die im Bebauungsplanverfahren zu erheblichen Diskussionen geführt hat, wird nicht nur den Samlandweg verkehrlich entlasten, sie ermöglicht auch den Weg der Linie 60 des Stadtbusverkehrs **VILBUS** am Georg Muth-Haus und am Sportgelände vorbei zu führen und das neue Baugebiet durch den öffentlichen Nahverkehr an die Kernstadt heranzuführen. Die Überarbeitung des Liniennetzes ist Teil dieser Untersuchung.

Im Ortsbeirat des Stadtteiles Heilsberg haben seit vielen Jahren auch Diskussionen über die Infrastruktur stattgefunden, Diskussionen, die auf Missstände hingewiesen und auch Lösungsansätze aufgezeigt haben. Anhand der Protokolle der letzten drei Jahre wird den Kritiken und Anregungen nachgegangen.

Das Gutachten wurde von Prof. Dr. Rüdiger Storost und Dipl.-Ing. Claas Behrendt bearbeitet.

## **2 Aufgabenstellung, Untersuchungs- methodik**

Als Aufgabenstellung wird definiert: Eine punktuelle, ggf. maßnahmenbezogene und ergebnisorientierte Diskussion, die eine sich fachlich oder räumlich darstellende unbefriedigende Situation im Kontext zur städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtentwicklung des Untersuchungsraumes einer realisierbaren Lösung zuführt.

Es wird damit von der Methode der flächendeckenden Bearbeitung der unterschiedlichen Verkehrsarten abgewichen, um ganz gezielt Lösungen für erkannte, vorhandene oder zu erwartende Schwachstellen zu erarbeiten und die Einflüsse auf andere Verkehrsarten oder städtebauliche und verkehrliche Räume zu erkennen und in die Umsetzung einfließen zu lassen. Es wird so eine Straffung der Bearbeitung und eine zügigere Entscheidungsfindung erwartet.

Die Diskussionsfelder des nächsten Bearbeitungsschrittes werden in gemeinsamer Runde von Stadt Bad Vilbel und IMB-Plan festgelegt. Ebenfalls der Zeithorizont. IMB-Plan stellt für die inhaltliche Diskussion ein Arbeitspapier zusammen mit umfangreichen Informationen („Stichworte“) zu den Themen. Die Unterlage wird der Stadt Bad Vilbel mit ausreichend zeitlichem Vorlauf übergeben.

In der Diskussion der Bad Vilbeler Arbeitsgruppe mit IMB-Plan werden die angeschnittenen Fragen anhand der „Stichworte“ ausführlich und erschöpfend behandelt und nach Möglichkeit einer Lösung zugeführt. IMB-Plan dokumentiert die Gesprächsergebnisse, formuliert eventuell noch vorhandenen Untersuchungsbedarf und zeigt den Weg zur abschließenden Entscheidung auf.

Nachfolgend werden für die einzelnen Untersuchungsbereiche die drei genannten Teile („Stichworte“, Diskussionsergebnis, „die nächsten Schritte“) wiedergegeben und zwar für jede Gesprächsrunde getrennt.

### 3      **Untersuchungs- programm**

Das Untersuchungsprogramm für den GVP 2012 Teil 2 soll in zwei Diskussionsrunden vorbereitet, diskutiert und einer Lösung zugeführt werden sollte. Das Weiterführen einer Diskussion aus der ersten Gesprächsrunde in der nächsten soll aber nicht ausgeschlossen werden ebenso nicht die Wiederaufnahme von Themen, wenn es neue Randbedingungen erforderlich machen.

Für die Gesprächsrunden wurden die nachfolgenden Themen vereinbart.

#### **Gesprächsrunde 1, 7. November 2013**

- Bestandsdaten,
- Verkehrsregelung und Buslinien,
- Kritik und Anregungen des Ortsbeirates.

#### **Gesprächsrunde 2, 29. April 2014**

- Situation des ruhenden Verkehrs,
- Plattenweg und Querungen,
- Busbahnhof und VILBUS,
- Verkehrsführung.

Vorbereitung („Stichworte“) und Diskussion („Diskussionsergebnis“) sowie der sich daraus ableitende Handlungsbedarf („Die nächsten Schritte“) werden nachfolgend dargestellt. Und zwar für jede Gesprächsrunde und für jedes Thema getrennt.

Eine weitere Gesprächsrunde wurde erforderlich, weil nach der Vorstellung der ersten Fassung des Gutachtens am 2. Juni 2014 im Ortsbeirat Heilsberg eine Diskussion im Ortsbeirat anschloss mit zahlreichen Anmerkungen und Anregungen zum vorgestellten Konzept, die Mitte Juli schriftlich vorlagen. Unter dem Titel **Gesprächsrunde 3** sind Anregungen und Antworten dargestellt, allerdings in einer von den beiden vorangegangenen Gesprächsrunden abweichenden Systematik.

Die Gesprächsrunde 3 fand am 23. Oktober 2014 statt.

- 4 Gesprächsrunde 1** Die Gesprächsrunde 1 hatte die Themen Bestandsdaten, Verkehrsregelung und Buslinien sowie Kritik und Anregungen des Ortsbeirates.

Nachfolgend die Dokumentation.

**4.1 Bestandsdaten A Stichworte**

- Einwohner
- Straßenbreiten
- Verkehrsbelastung

Einwohner

Anlage 4-1 In der Anlage 4-1 ist die Anzahl der Einwohner im Stadtteil Heilsberg zusammengefasst dargestellt. Die Einteilung in Verkehrszellen folgte der Überlegung von gleicher Wegewahl aus dem oder in das Gebiet Heilsberg. Man sieht in der Darstellung, dass in den Zellen 1 bis 3 am nordwestlichen Rand des Stadtteils etwa 2.500 Einwohner leben, knapp 54% aller Einwohner jenseits von Schlesienring und Alte Frankfurter Straße.

Aus dieser Konstellation sind in den Verkehrszellen 4 bis 7 und zukünftig auch 9 viele Fahrten zu zählen, die für die Bewohner der genannten Gebiete auf den drei Hauptschließungsstraßen als Fremdverkehr wahrgenommen werden. Und das gilt auch für den Schlesienring. Durch die Rاندlage der Sportanlagen und des Bürgerhauses wird die Situation zusätzlich negativ beeinflusst. Es entstehen auf diese Weise lange Wege durch die vorgelagerten Verkehrszellen.

Wahrscheinlich sind die zahlreichen kritischen Äußerungen der Einwohner über die Verkehrssituation auf dem Heilsberg dieser so ungünstigen Einwohnerverteilung geschuldet.

Straßenbreiten

Anlagen 4-2 bis 4-5 Auf den Anlagen 4-2 bis 4-5 sind die Straßenbreiten nahezu aller Ortsstraßen in insgesamt 41 Querschnitten dargestellt. Es fällt auf, dass von wenigen Ausnahmen abgesehen alle Fahrbahnbreiten zwischen 5,00m und 6,00m liegen mit starker Massierung im 5,60m-Bereich. Das heißt, formal können diese Straßen alle gleichrangig behandelt werden, was die vorhandene Tempo 30 – Regelung auch macht. Tatsächlich sind sie aber stark unterschiedlich, weil auch Art und Intensität der Bebauung sowie die Verbindung unter-

noch: Bestandsdaten einander und zum übergeordneten Netz jeder Straße eine andere Rolle zuschreiben.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass der in beiden Richtungen befahrene Samlandweg schmaler ist als seine beiden Einrichtungs-Parallelstraßen Am Hang und Friedensstraße.

#### Verkehrsbelastung

Anlage 4-6 Anlage 4-6 zeigt die Verkehrsbelastung, gezählt im Jahr 2008 und entnommen der VU Taunusblick [4] und ergänzt durch Zählungen aus dem Jahr 2014. Die Angaben sind gerundete Werte an einem Werktag über 24 Stunden. Das Bild zeigt die hohe Belastung des vergleichsweise schmalen Samlandweges und das noch im Gegenverkehr.

In der vorgenannten Untersuchung [4] wird aber gezeigt, dass bei der Öffnung der verlängerten Carl-Schurz-Straße eine Entlastung des Samlandweges zu erwarten ist. Die Frage der zuzulassenden Verkehrsrichtungen im Samlandweg (weiterhin beide oder nur eine und dann welche) muss noch diskutiert werden.

Es muss auch der Frage nachgegangen werden, ob durch Änderungen in der Verkehrsführung (Auflösung oder Einrichtung von Einbahnstraßen) eine abschnittsweise Verkehrsentlastung erreicht werden kann.

## **B Diskussionsergebnisse**

### Einwohner

Die höchste Einwohnerdichte zeigt sich in den „hinteren“ Bereichen. Hierin liegt auch der Grund vieler Verkehrsprobleme auf dem Heilsberg. Alle An- und Abfahrten in diese Verkehrszellen führen durch die gesamte Heilsberg-Siedlung.

Die bisherigen Erschließungsstraßen können nur durch eine weitere Erschließung entlastet werden.

Vorgesehen ist bereits eine zusätzliche Abfahrmöglichkeit über die Carl-Schurz-Straße. Mit Umsetzung der Planung aus dem Monitoring zum Bebauungsplan „Taunusblick“ wird dies möglich sein.

### Straßenbreiten

Anlagen 4-2 bis 4-5 Die vorhandenen Straßenbreiten sind in den Anlagen 4-2 - 4-5 dargestellt. Die Regelbreiten von Wohnstraßen liegen zwischen 5,50 - 6,00 m im Zweirichtungsverkehr, bei 6,50 m bei zusätzli-

noch: Bestandsdaten chem Busverkehr und bei 3,00 - 3,50 m für eine Fahrspur im Einrichtungsverkehr (siehe z.B. RASSt 06).

Bis auf wenige Querschnitte erfüllen die Strecken auf dem Heilsberg diese Kriterien. Es sind jedoch häufig gerade die schmalere Strecken, die höhere Belastungen aufweisen zusätzlich mit zahlreichen Einengungen aufgrund des ruhenden Verkehrs. Allen voran sind hier der Samlandweg und der Schlesienring (jeweils tlw. nur 5,00 m) zu nennen. Beispielhaft ist auch die Danziger Straße, die in den „hinteren“ Bereichen, in denen das geringste Verkehrsaufkommen vorliegt, die größten Fahrbahnbreiten aufweist und sich mit zunehmendem Verkehr immer schmaler wird, bis auf rund 5,35 m in der Nähe des Memelweges.

Es sind von wenigen Ausnahmen abgesehen keine Erweiterungsmöglichkeiten des Straßenraumes vorhanden.

Die Einrichtung eines Einbahnstraßenpaares mit Samlandweg (Zielverkehr, ZV) und Carl-Schurz-Straße (Quellverkehr, QV) könnte bei der Entlastung der schmalen in beiden Richtungen befahrenen Streckenteile helfen. Eine Einbeziehung der Danziger Straße im Abschnitt zwischen Pommernweg und Carl-Schurz-Straße (auch Zwischenstück im Samlandweg) in das Einbahnstraßenpaar sollte offen bleiben und im Planungsgespräch 2 abschließend besprochen werden.

Die Sudetenlandsiedlung kann in diesem Zusammenhang als eher unproblematisch angesehen werden.

Auch das Thema „Überlauf- / Quartiersparkplätze“ (z.B. Zigeunerwiese) wurde ausführlich diskutiert. Hierbei ist darauf zu achten, dass diese möglichst verursachernah und gleichmäßig verteilt angeordnet werden. Insgesamt ist dies ein langfristiges Ziel mit hohem Platz- und Grunderwerbsbedarf.

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang auch, ob und wie die Anwohner dazu gebracht werden können, auf ihrem Grundstück zu parken und ggf. hier ausreichend Stellplatzmöglichkeiten einzurichten.

Noch einmal im Detail betrachtet werden sollte der Abschnitt der Alten Frankfurter Straße zwischen Busbahnhof und der Straße Am Hang. In diesem Bereich kollidieren täglich ruhender und fließender Verkehr. Zudem ist hier ein neues Seniorenheim geplant.

noch: Bestandsdaten

Insgesamt bedarf der Problemkreis Ruhender Verkehr einer ausführlichen Analyse. Diese soll beim 2. Planungsgespräch vorliegen und abschließend diskutiert werden.

### Verkehrsbelastung

Die im Rahmen der Bauleitplanung „Taunusblick“ erhobenen Verkehrszahlen und die neuen Zahlen aus 2014 verdeutlichen noch einmal die gleichmäßige Verteilung auf die bisherigen Erschließungsstraßen Am Hang, Friedensstraße und Samlandweg und zeigen die Problematik des „engen“ und für den Zweirichtungsverkehr freigegebenen Samlandweg (siehe Anlage 4-6).

Anlage 4-6

## **C Die nächsten Schritte**

Aus den Diskussionsergebnissen lassen sich Handlungserfordernisse ableiten. Vor allen Dingen was den ruhenden Verkehr anbetrifft. Da die Straßenbreiten praktisch an keiner Stelle ohne deutlichen Eingriff in die Nebenflächen und in den meisten Fällen auch in die Privatgrundstücke verbreitert werden können, ist die Erweiterung des Stellplatzangebotes im Straßenraum nur in sehr geringem Umfang möglich. Vor allem in den hoch belasteten Bereichen mit geringen Fahrbahnbreiten sollte der Anteil an ruhendem Verkehr auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden.

Folgende Untersuchungen sollen durchgeführt werden:

- Analyse des Stellplatzangebotes und der Stellplatznachfrage.
- Ist in Bereichen mit besonders hoher Stellplatznachfrage durch Einbahnstraßenregelung eine Verbesserung herbeizuführen?
- In welchem Umfang ist es möglich, dass auf privatem Grund Stellplätze besser genutzt bzw. neu eingerichtet werden?
- An welchen Stellen wäre Platz für Quartiergaragen vorhanden?

Die angesprochenen Untersuchungen sollen umgehend angestoßen und über schon vorliegende Ergebnisse im zweiten Planungsgespräch vorgestellt werden.

## 4.2 Verkehrsregelungen und Buslinien

### A Stichworte

- Verkehrsregelungen
- Buslinien

#### Verkehrsregelungen

Im Stadtteil Heilsberg gibt es ein markantes Einrichtungsstraßenpaar nämlich die Straße Am Hang in das Gebiet hinein und die Route Otto-Fricke-Straße/Friedensstraße/ nördlicher Schlesienring aus dem Gebiet heraus. Das sind auch die Hauptein- und Ausfallstraßen des Stadtteils. Ebenfalls nur in einer Richtung befahren werden die Fröbelstraße, die Paul Gerhard-Straße und ein Teil der Otto-Bußmann-Straße. In der verlängerten Carl-Schurz-Straße wird es neben dem geplanten Parkplatz ein mehr als siebenzig Meter langes Straßenstück geben, das nur in süd-östlicher Richtung befahren werden darf. Davor und danach wird die Carl-Schurz-Straße in beiden Richtungen zu befahren sein.

Wie alle anderen Straßen auf dem Heilsberg auch. Das ist in vielen Bereichen auch unkritisch obwohl die Straßenparzelle häufig sehr schmal ist. Kritisch ist es aber unbestritten im Samlandweg, der mit vergleichbarer Verkehrsbelastung und Erschließungsbedeutung wie Friedensstraße und Am Hang aber in beide Richtungen befahren werden darf.

Anlage 4-7 Die blaue Signatur in der Anlage 4-7 zeigt die Straßenstücke und Straßenseiten mit ausgewiesenen Parkplatzangeboten. Streckenteile mit Halteverbot sind dunkel (lila) gekennzeichnet. Ohne Signatur bedeutet, dass dort keine Stellplätze markiert sind aber Halten oder Parken nicht verboten ist. Zu bedenken ist dabei, dass die zahlreichen Grundstückszufahrten freies Parken auf der Straße stark einschränken.

Die Gebiete beidseits der Alten Frankfurter Straße sind Tempo 30 – Zonen. Es herrscht daher die Vorfahrtsregel ‚Rechts vor Links‘.

#### Buslinien

Anlage 4-8 Im Untersuchungsgebiet verkehren drei Buslinien (s. Anlage 4-8):

- Bus 30 von Frankfurt kommend auf der Alten Frankfurter Straße zum Heilsbergkreisel, weiter in die Innenstadt und zurück über den Busbahnhof nach Frankfurt,
- Bus 551 fährt vom Kreisel den Busbahnhof an und zurück, zum einen von und zum Bahnhof Bad Vilbel und zum anderen von und nach Offenbach

noch: Verkehrsregelungen  
und Buslinien

- **VILBUS 60** fährt vom Kreisel durch den Stadtteil Heilsberg über Am Hang und Friedensstraße und von da in die Innenstadt zum Niddaplatz.

**VILBUS 60** und Bus 551 fahren im 30 Minuten-Takt, der Bus 30 verkürzt seinen Takt in den Hauptverkehrszeiten bis auf einen 10 Minuten-Takt.

Wenn die verlängerte Carl-Schurz-Straße geöffnet ist und im Samlandweg eine Einbahnstraßenregelung angeordnet wurde, sollte über eine neue Führung des **VILBUS** nachgedacht werden. Einige Haltestellen im südlichen Teil (Friedensstraße und Alte Kirche Heilsberg) sind sehr schwach frequentiert, einige dagegen sehr stark (Paul-Gerhardt-Straße) wie auf den beigefügten Anlagen 4-9 und 4-10 (aus GVP Teil 1, [1]) zu erkennen ist.

Anlagen 4-9 und 4-10

## **B Diskussionsergebnisse**

### Verkehrsregelungen

Die Darstellung der Verkehrsführung hebt die markanten und für die Verkehrsabläufe wichtigen Einbahnstraßen hervor (Am Hang und Friedensstraße).

Gleichzeitig werden die ausgewiesenen Parkmöglichkeiten (im Straßenraum) sowie die Abschnitte mit Halte- und Parkverboten aufgezeigt. Hierdurch werden die z.T. sehr unterschiedlichen Ansätze deutlich - Versetztes Parken Am Hang, Strecken-Halteverbot in der Friedensstraße, hohes Stellplatzangebot in der Danziger Straße, keine Regelungen im Samlandweg usw..

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Einbahnstraßenpaares Samlandweg - Carl-Schurz-Straße (+Danziger Straße) sollte auch die Parkregelung angepasst bzw. konzipiert werden.

Kann die Durchschusswirkung in der Friedensstraße durch versetztes Parken verringert werden?

Die künftige Regelung in der Carl-Schurz-Straße ist im außergerichtlichen Vergleich festgeschrieben worden und damit derzeit indisponibel.

### Buslinien

Die **VILBUS**-Linie **60** durchfährt den Heilsberg über das Einbahnstraßenpaar Am Hang / Friedensstraße (Anlagen 4-9 und 4-10). Den größten Zuspruch erfährt die Linie im „hinteren“ Bereich mit

Anlagen 4-9 und 4-10

noch: Verkehrsregelungen  
und Buslinien

hoher Einwohnerdichte. In den mittleren Abschnitten sind nur vereinzelte Ein-/Ausstiege zu verzeichnen.

Vor diesem Hintergrund und vor allem durch die Erweiterung des Stadtteils Heilsberg um das Baugebiet „Taunusblick“ und die geplante Dreifeldersporthalle ist eine Verlegung der Linie zu empfehlen. Die Haltestellen Friedensstraße und Alte Kirche werden dann entfallen. Stattdessen sollten Haltepositionen am Bürgerhaus, an den Sportstätten und ggf. in der Carl-Schurz-Siedlung eingerichtet werden. Die Haltestellen Paul-Gerhard-Straße und Schlesienring sind räumlich nur geringfügig zu verlegen, zum einen in die Bodelschwinghstraße und zum anderen an die bereits vorhandene Haltestelle „Iglauer Weg“ in der Alten Frankfurter Straße.

Die neue Linie 60 führe dann folgende Strecke:

Alte Frankfurter Straße - Am Hang - Pestalozzistraße -

Bodelschwinghstraße -

Danziger Straße - Carl-Schurz-Straße - Alte Frankfurter Straße

Die neuen Haltestellen sollen zunächst als Provisorien hergestellt und erst nach erfolgreichem Test ausgebaut werden. Zu prüfen ist, ob die Haltestelle „Sportzentrum“ in den geplanten Ausbau der Carl-Schurz-Straße integriert werden kann (Engstelle).

Die künftige Fahrzeit und die derzeit bestehenden Zeitlücken im Fahrplan sind noch zu prüfen.

Durch die Ringführung der Linie 60 auf dem Heilsberg bleibt es bei der räumlichen Trennung der Haltestellenpaare. Da weder die Fahrzeit noch die Entfernungen problematisch (d.h. erheblich länger) sind, ist das für die Nutzer nicht unzumutbar nachteilig.

## **C Die nächsten Schritte**

### Verkehrsregelungen

Die vorgeschlagene Verkehrsregelung mit Einbeziehen der verlängerten Carl-Schurz-Straße und Ausweisung des Samlandweges als Einrichtungsstraße in das Gebiet hinein soll weiterverfolgt werden. Diese Verkehrsführung hat zur Folge, dass im Samlandweg eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgenommen werden kann. Eventuell erforderliche Fahrbahnmarkierung und Beschilderung sind zu beachten.

Der ruhende Verkehr in der unteren Friedensstraße ist ebenfalls zu ordnen; auf eine die Geschwindigkeit reduzierende Wirkung ist dabei zu achten.

noch: Verkehrsregelungen  
und Buslinien

Die Carl-Schurz-Straße ist zwischen der Engstelle an der zukünftigen Sporthalle und der Alten Frankfurter Straße in beiden Richtungen zu befahren. Für die Gestaltung des Straßenraumes liegen Entwürfe vor. Sie sollen überprüft und diesem Verkehrsplan nachrichtlich beigelegt werden.

Auf den Straßen Am Hang, Friedensstraße, Samlandweg und untere Carl-Schurz-Straße sollten zur Abstützung der Zählergebnisse aus 2008 neue Verkehrszählungen durchgeführt werden. Der Schlesienring ist mit einzubeziehen. Als günstiger Zähltermin wird ein Dienstag oder Donnerstag in der Zeit zwischen Oster- und Sommerferien empfohlen.

### Buslinien

Für die vorgeschlagene neue Linienführung des **VILBUS** sind die Randbedingungen zu überprüfen:

- Prüfung der vorgesehenen Strecke auf Befahrbarkeit (Achtung: ruhender Verkehr),
- Bestimmung der neuen Haltepunkte mit Vorschlag der provisorischen Herstellung nach den Grundsätzen ‚unbehinderte Mobilität‘.
- Überprüfung der Fahrzeit (im Modell/Probefahrt).
- Überprüfung der Haltestellenerreichbarkeit z.B. über zwischen den Bus-Straßen verlaufende Querwege.

Die Aktualisierung der Fahrgastzahlen wird in einem separaten Gutachten über alle **VILBUS**-Linien durchgeführt [3].

Die Situation am Busbahnhof an der Alten Frankfurter Straße ist zu überprüfen. Es gibt Hinweise auf Fehlnutzung und auf Rückstauererscheinungen bis zum Kreisverkehrsplatz. Ggf. ist eine Überarbeitung des Platzes erforderlich. Dieser Problembereich ist im zweiten Planungsgespräch erneut aufzugreifen.

## 4.3

### Kritik und Anregungen des Ortsbeirates

#### A Stichworte

Anregungen und Bedenken des Ortsbeirates Heilsberg wurden anhand der Protokolle der letzten vier Jahre (beginnend 27.4.2010) gesichtet. Dabei fällt auf, dass häufig die Forderung nach einem ‚Verkehrskonzept für den Heilsberg‘ gestellt wurde aber ohne zu konkretisieren, welche Mängel behoben und welche Lösungen erarbeitet werden sollen.

Nachfolgend wird der Versuch unternommen, die Anregungen und Kritikpunkte thematisch zu ordnen. Die Reihenfolge stellt keine Hierarchisierung dar.

- Unterbinden des Schleichverkehrs über den Berkersheimer Weg Richtung Berkersheim
- Haltestellen des Bus 551 und **VILBUS 60** Nähe/am Busbahnhof.
- Ausreichend Parkplätze am geplanten Seniorenheim.
- Bessere Verkehrsüberwachung der zul. Geschwindigkeit V 30 im Gebiet und V 40 auf der Alten Frankfurter Straße, Falschparker im Pommernweg und ‚am frühen Morgen‘ und in den Abendstunden im Schlesienring, im Samlandweg, in der Friedensstraße, Otto-Fricke-Straße und Am Hang.
- V 100 auf der B 3 überwachen wg. Lärmschutz.
- Aktiver Lärmschutz an der B 3 und der A 661 und V 80 auf B 3.
- Radfahren gegen die Einbahnstraße auf dem Schlesienring Nord und zukünftig an dem ‚Pfropfen‘ in der verlängerten Carl-Schurz-Straße.
- Tempo 30 – Markierungen in den Zonen wiederholen.
- Verkehrs- und Parksituation im Pommernweg, Parken im Wendehammer, Parkstreifen verbreitern zum Schrägparken?
- Verkehrsspiegel an der Einmündung Jahnstraße / Friedensstraße wieder anbringen.
- Tempo 30–Zone auflösen, um flexibler zu sein mit Vorfahrtsregelungen und Fußgängerüberwegen.
- Querung des Plattenweges an allen Straßen herausarbeiten (Wetterauer Weg, Pommernweg, Schlesienring und Breslauer Straße).
- Zustand der Parkplätze an der Alten Frankfurter Straße ab Höhe Tankstelle.

noch: Kritik und Anregungen  
des Ortsbeirates

Beim Versuch einer Zusammenfassung müssen die Themen Ruhen-  
der Verkehr und ‚für die örtliche Situation zu schnelles Fahren‘  
genannt werden. Eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile  
der Tempo 30-Zone sollte erarbeitet werden genauso wie die Rou-  
ten für den **VILBUS** nach Fertigstellung der verlängerten Carl-  
Schurz-Straße

## **B Diskussionsergebnisse**

### Busführung

Die vom Ortsbeirat angesprochenen Themen wurden weitgehend  
schon unter Punkt 4.2 diskutiert und entsprechende Handlungsfel-  
der benannt.

### Tempo-30-Zone

Die vorhandene Regelung jeweils links und rechts der Alten Frank-  
furter Straße soll beibehalten werden.

### Plattenweg

Die örtliche Situation soll überprüft und dokumentiert werden.

### Neue Wege

Eine Fuß- und Radwegverbindung zwischen Baugelände Taunusblick  
und Schlesienring wird für erforderlich gehalten genauso wie eine  
Verbindung für die Feuerwehr über den Masurenweg.

## **C Die nächsten Schritte**

Dokumentation der baulichen Substanz des Plattenweges und  
Erarbeitung von entsprechenden Verbesserungsvorschlägen.

Kennzeichnung der Lage der angedachten neuen Wege.

**5 Gesprächsrunde 2** Die Gesprächsrunde 2 hatte die Themen Ruhender Verkehr, Plattenweg und Querungen, Busbahnhof und **VILBUS** sowie Verkehrsregelungen.

Nachfolgend die Dokumentation.

## **5.1 Ruhender Verkehr A Stichworte**

Anlage 4-7 Die bestehenden Regelungen für den ruhenden Verkehr wurden in der Gesprächsrunde 1 schon vorgestellt (Anlage 4-7). Es waren recht grobe Angaben, die wie in der Diskussion verabredet, inzwischen erheblich detailliert wurden.

Anlage 5-2 Anlage 5-2 zeigt die Stellplatzsituation für jeden der kritischen Streckenabschnitte. Unterteilt wurde in die Bewertungsstufen

- ausreichend freie Stellplätze,
- vereinzelt freie Stellplätze,
- keine freien Stellplätze.

Zusätzlich wurde farblich gekennzeichnet, wenn regelhaft Falschparker zu beobachten waren. Die Stellplatzanalyse fand jeweils in den Abendstunden statt.

Anlage 5-3 Auf einer Planunterlage (Tischvorlage am 29.4.2014), wurde grundstück- und gebäudescharf die Zuordnung und das Fehlen von Stellplätzen dargestellt. Diese Informationen sind in Anlage 5-3 zusammengefasst. Besonders auffällig ist: Es fehlen genau dort Stellplätze und eine entsprechende Zuordnung, wo die größte Einwohnerdichte vorherrscht und damit der größte Stellplatzbedarf.

Ebenfalls sind in Anlage 5-3 die Bereiche dargestellt, an denen die Anordnung von Stellplätzen oder Stellplatzanlagen (z.B. Quartiergaragen) zu empfehlen sind. Wenn ein neues Feuerwehrgerätehaus an anderer Stelle errichtet werden sollte, ist der alte Standort ein geeigneter Platz für eine leistungsfähige, mechanische Parkierungsanlage.

Am Rande sei erwähnt, dass im Stadtteil Heilsberg westlich der Alten Frankfurter Straße ca. 2.700 bis 2.900 Haushalte (entspricht Wohneinheiten WE) vorhanden sind. Nach geltender Stellplatzsatzung müssten etwa 4.000 bis 5.000 Stellplätze auf privater Fläche ausgewiesen oder abgelöst im öffentlichen Bereich zur Verfügung gestellt werden. Nach der durchgeführten Analyse sind aber auf

noch: Ruhender Verkehr

dem (westlichen) Heilsberg privat und öffentlich zusammen knapp 2.200 Stellplätze vorhanden. Ein ähnliches Missverhältnis besteht bei den von einer Wohnungsgesellschaft betreuten Wohnungen: 635 Wohneinheiten stehen 297 Stellplätze und Garagen gegenüber (nach Stellplatzsatzung wären es etwa 940 bis 1.100 Stellplätze bzw. Garagen).

## **B Diskussionsergebnisse**

Die durchgeführten Ortsvergleiche haben gezeigt, dass es auf dem Heilsberg (vor allem wenn die aktuelle Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Bad Vilbel als Maßstab genommen wird) ein deutliches Missverhältnis zwischen der Zahl an Wohneinheiten und zur Verfügung stehenden Stellplätzen gibt. Dies verstärkt sich überproportional in den Bereichen mit Mehrfamilienhäusern. Die Anlagen II-2 und II-3 verdeutlichen die zunehmende Problematik im westlichen Heilsberg, aber auch im Umfeld der Breslauer Straße.

Vor dem Hintergrund der ermittelten Zahlen (gezählt wurden ca. 2.200 Stellplätze, nach Satzung vorzusehen ca. 4.000 – 5.000) ist die derzeit vorherrschende Parkraumsituation weniger dramatisch als es sich rechnerisch darstellt. Dies könnte u.a. darauf zurückgeführt werden, dass möglicherweise der Fahrzeugbesatz auf dem Heilsberg geringer als der Durchschnitt ist und vermehrt auf den ÖPNV bzw. nicht-motorisierte Verkehrsmittel gesetzt wird. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich dies in den nächsten Jahren im Zuge einer „Verjüngung“ ändern wird. Die Parkraumsituation wird daher in Zukunft ein immer bedeutenderes Thema.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist festzuhalten, dass alles, was auf dem Heilsberg passieren sollte und könnte, von einer deutlichen und nachhaltigen Entspannung bei der Situation des ruhenden Verkehrs abhängt. Als kurzfristiges Ziel sollte für alle im Stadtteil Heilsberg gemeldeten Fahrzeuge ein ‚legaler‘ Stellplatz zur Verfügung stehen.

Es ist daher eine sukzessive Entwicklung von weiteren Stellplätzen zu empfehlen. Jede Möglichkeit finanzieller und räumlicher Art sollte genutzt werden, neue Stellplätze zu schaffen. Auf diese Weise kann man zudem auf den jeweiligen Bedarf (räumlich) reagieren. Da derzeit (fast) keine Grundstücke für zusätzlichen Parkraum zur Verfügung stehen, ist man auf die Unterstützung der Heilsberger Grundstücksbesitzer und Bewohner angewiesen. Dies sollte auch entsprechend vermittelt werden.

noch: Ruhender Verkehr

Anlage 5-3

Generell ist anzustreben, dass potenzieller Parkraum nicht für eine Nachverdichtung genutzt wird. Die Stadt wird prüfen, ob und wie Flächen für den ruhenden Verkehr bspw. über Bebauungspläne gesichert werden können. Die derzeit in Betracht kommenden Flächen sind in Anlage 5-3 dargestellt. Gleichzeitig sollte auch in Zukunft vermieden werden, Stellplätze abzulösen. Es sollte vielmehr ein entsprechender Beschluss angestrebt werden, der eine Ablösung untersagt.

Eine platzsparende Alternative zur Schaffung von Parkraum stellen mechanische Parkhäuser dar. Ein empfehlenswerter und strategisch gut gelegener Standort ist – wie dargelegt- das bei Verlegung des Feuerwehr-Standortes freiwerdende derzeitige Feuerwehr-Gelände (Ecke Samlandweg – Schlesienring).

Ein grundlegendes Problem bei der Herstellung von Parkplätzen ist die Finanzierung. Es ist daher zu klären, wie solche Anlagen zu finanzieren sind und wie im Falle einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung eine entsprechende Ausnutzung erreicht werden kann. Die Stadt wird prüfen, ob und inwieweit die Straßenbeitragsatzung eine finanzielle Umlegung ermöglicht (HSGB). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die zahlreichen Senkrechtstellplätze um das Quartier Bodelschwinghstraße / Danziger Straße / Otto-Bußmann-Straße öffentlich, d.h. städtisch sind. Es ist zu klären, wer für die Unterhaltung und anstehende Erneuerung herangezogen werden kann bzw. muss.

Die Untersuchung hat ebenfalls gezeigt, dass die wesentlichen Probleme im ruhenden Verkehr unmittelbar an den jeweiligen Wohneinheiten entstehen wie bspw. in der Otto-Bußmann-Straße und der Paul-Gerhard-Straße. In fußläufig immer noch gut erreichbarer Entfernung (Danziger Straße und Samlandweg) konnten zu gleicher Zeit auch abends freie Stellplätze dokumentiert werden.

Es geht demnach auch darum, eine gleichmäßigere Verteilung des Stellplatzangebotes zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Einrichtung von Anwohnerparken diskutiert. Durch diese Art der Regulierung könnte zum Beispiel die Anzahl der Parkplätze in einem Straßenzug begrenzt und Wohneinheiten zugeordnet werden. Und dies bevorzugt für Anwohner die nachweislich keinen Stellplatz einrichten können.

Anwohner mit eigenem Grundstück sollen angeregt werden, vermehrt die eigenen Stellplätze zu nutzen bzw. eigene Stellplätze herzustellen (falls nicht oder nicht ausreichend vorhanden).

noch: Ruhender Verkehr

Die Stadt wird prüfen, ob und wie Anwohnerparken rechtlich umgesetzt werden kann. Dabei ist auch das Problem der Kontrolle zu beachten.

Zusammenfassend können folgende Handlungsfelder benannt werden:

- Es sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, sukzessive neue Stellplätze einzurichten.
- Potenzielle Parkplatzflächen sollten planungsrechtlich gesichert werden, um eine Nachverdichtung / Überbauung auf diesen Flächen zu vermeiden.
- Die Einrichtung von Anwohnerparken ist vertieft zu prüfen.

### **C Die nächsten Schritte**

Der Fahrzeugbesatz (Kfz je 1000 Einwohner) soll für das Plangebiet ermittelt werden, so dass ein (wenn auch theoretischer) Stellplatzbedarf definiert werden kann.

Geeignete Flächen für die Bereitstellung neuer Stellplätze ausweisen. Prüfen der Eigentumsverhältnisse und der planungsrechtlichen Sicherung.

Skizzenhafte Darstellung der Stellplatzanordnung und grobe Schätzung der Herstellungskosten.

Hinweise für die Stellplatzanordnung in der Friedensstraße und Entscheidung darüber, ob die Zonen-Parkregelung auf den gesamten Heilsberg ausgedehnt werden soll.

Prüfen der Möglichkeiten für eine Stellplatzzuordnung (Stellplatz/Wohneinheit) bis hin zum Anwohnerparken.

## 5.2 Plattenweg und Querungen

### A Stichworte

Aus dem Ortsbeirat und aus der Bevölkerung selbst kam die Anregung, die Verbesserung des Plattenweges fortzusetzen, den Weg an Straßenquerungen einer besonderen Gestaltung zuzuführen und den Weg und das Wegenetz insgesamt zu vervollständigen.

Anhang A

Um der Sache nachzugehen, fand eine Fotodokumentation der vorhandenen Situation statt, die in den anliegenden Seiten 1 bis 11 im Anhang A dargestellt ist. Der Übersichtsplan des Anhangs zeigt die jeweiligen Blickrichtungen der Bilder 1 bis 63 und auch die auf dem Masurenweg, Bilder 101 bis 105.

Folgende Mängelanalyse kann für den Plattenweg festgehalten werden:

- Radfahrer sind derzeit auf ganzer Länge ausgeschlossen, über die Nutzung als Geh- und Radweg sollte gesprochen werden.
- Der Eingangsbereich an der Alten Frankfurter Straße ist zu unscheinbar und häufig zugeparkt.
- Die Breite mit fast durchweg 2,0 m ist für einen reinen Gehweg ausreichend; bei 'Radfahrer frei' ist das Mindestmaß 2,50m (besser 3,0m), bei einem zusätzlichen Radweg wären weitere 2,0-2,5m zzgl. Sicherheitsabstand erforderlich.
- Die Querung Breslauer Straße ist derzeit ohne sichernde oder gestaltende Anlagen und sollte verbessert werden.
- Die Querung Schlesienring ist für den Kfz-Verkehr schwer erkennbar, u.a. verursacht durch die geparkten Fahrzeuge. Die Auffanggitter mit Versatz erscheinen antiquiert und sollten durch eine neue Gestaltung ersetzt werden.
- Insgesamt weist der Plattenweg in großen Teilen des noch nicht erneuerten Bereiches alte, z.T. gebrochene Platten auf. Die seitliche Begrenzung ist überwuchert, zum Teil nicht erkennbar und nicht nutzbar.
- Die Querung Wetterauer Weg hat keine Führung und auch nur unzureichend Hinweise auf die jeweilige Weiterführung. Auf der Westseite irritiert die Garagenzeile; hier muss der Weg besser betont werden.
- In Abschnitten verläuft der Plattenweg zwischen Garagenzeilen und Gärten. Hier fehlt die soziale Kontrolle und das wird durch (Wild-)Bewuchs zusätzlich verschlechtert.

noch: Plattenweg und Querungen

- Die Querung Pommernweg ist ebenfalls schwer erkennbar und sollte besser herausgearbeitet werden.
- Die Führung der Wegeverbindung über Erholungsgrünfläche „Pommernweg“ ist problematisch, da wenig soziale Kontrolle möglich ist und umfangreicher Pflegebedarf des heute sich in schlechtem Zustand befindenden Weges. Die Weiterführung nach Durchquerung der Grünfläche ist unklar.
- Der Plattenweg endet am Wendehammer Pommernweg bzw. nach der Verbindung zur Brandenburger Straße. Es fehlen Weiterführung und Hinweise bzw. Empfehlung für den weiteren Verlauf des Plattenweges.
- Die Wegeingänge an der Brandenburger Straße bzw. der Beginn an der Querung Pommernweg sind nicht bzw. schwer erkennbar; es fehlen die Hinweise, dadurch ist der Weg nur für Ortskundige wahrzunehmen.

Die erkannten Mängel müssen beseitigt bzw. einer sachgerechten Gestaltung zugeführt werden.

Die Situation am Masurenweg ist großzügig und offen. Ein Querschnitt mit mindestens 3,0m Breite sollte bis zur Carl-Schurz-Straße durchgeführt werden.

## **B Diskussionsergebnisse**

Anlage 5-4

Ein Aus- und Umbau des Plattenweges wird generell begrüßt. Der Plattenweg ist ein bedeutendes städtebauliches Element und ist für die Heilsberger Bürger wichtig (Anlage 5-4). Aus diesem Grund wurden bereits in der Vergangenheit zwei Abschnitte erneuert.

Begrüßt wurde ebenfalls der Gedanke, den Plattenweg für den Radverkehr zu öffnen (siehe die o.g. Anmerkungen zu den Wegbreiten). Und dies auch vor dem Hintergrund der vorhandenen und geplanten Einbahnstraßen.

Priorität bei den Aus- und Umbaumaßnahmen im Zuge des Plattenweges soll auf den Querungsstellen mit dem motorisierten Verkehrsnetz liegen.

Die Thematik, den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung zu führen, hat in Teilen auch den Heilsberg bereits erreicht. Hier wurde besonders der nördliche Schlesienring genannt. Bei ausreichender Fahrbahnbreite ( $B \geq 3,50$  m, ohne Busverkehr) ist die Freigabe des Radverkehrs in Erschließungsstraßen zu prüfen.

noch: Plattenweg und  
Querungen

Der Vorschlag, den Stichweg Pommernweg zu einem 325er-Bereich (verkehrsberuhigter Bereich) umzubauen und Senkrecht-Stellplätze zwischen den vorhandenen, markanten Bäumen einzurichten, wurde begrüßt und soll weiterverfolgt werden. Hierdurch wird nicht nur dem ruhenden Verkehr sondern auch dem Verlauf und der Nutzbarkeit des Plattenweges Rechnung getragen.

### **C Die nächsten Schritte**

Abgleich des Grünzugkonzeptes für Wege und Plätze des Heilsbergs mit den Ausbauvorschlägen für den Plattenweg.

Vorskizzen für die Querungsstellen des Plattenweges über die Gebietsstraßen.

### 5.3 Busbahnhof und A Stichworte

#### **VILBUS**

Anlage 5-5

Die Verlegung der **VILBUS**-Linie **60** von der Friedensstraße in die Carl-Schurz-Straße war in der ersten Gesprächsrunde Konsens. Die neue Linie ist in Anlage 5-5, mit einigen Anmerkungen auf der rechten Seite dargestellt. Es müssen vier neue Haltestellen ausgebaut werden, ebenfalls vier können aufgelassen werden. Für den Fall, dass der Schulbus (Gelenkbus) als reiner Schulbus erhalten bleibt, könnte erwogen werden, dass er den alten Weg aus dem Gebiet nimmt und wie bisher die Haltestelle Paul Gerhard-Straße anfährt. In der Danziger Straße könnte der große Bus nachteilig für die Ausweisung von Stellplätzen im Straßenraum sein.

Folgende neue Haltestellen müssen ausgebaut werden:

**Haltestelle Bodelschwinghstraße** ersetzt die Haltestelle Paul-Gerhardt-Straße. Es ist die Haltestelle mit dem stärksten Fahrgastaufkommen auf dem Heilsberg, durch den Haltestellenausbau werden 3 bis 4 Längsparkplätze am Fahrbahnrand entfallen.

**Haltestelle Georg Muth-Haus** bindet erstmals das Bürgerhaus an den Busverkehr an. Die Haltestelle wird an der Kreuzung Danziger Straße / Samlandweg eingerichtet. Bis zum Bürgerhaus sind es wenige Meter. Im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle, aber nicht nur deswegen, sollte der gesamte Kreuzungsbereich grundlegend planerisch überarbeitet werden.

**Haltestelle Sportplatz** bindet Sportplatz und neue Dreifeldhalle an das Busnetz an. Die Haltestelle könnte in der Nähe der Engstelle in der Carl-Schurz-Straße angeordnet werden.

**Haltestelle Carl-Schurz-Straße** bedient das Baugebiet Taunusblick und den westlichen Teil der Carl-Schurz-Siedlung. Die Lage muss in der Örtlichkeit festgelegt werden. Sie könnte zwischen Umlandstraße und Steubenstraße liegen.

Haltestelle Iglauer Weg auf der Alten Frankfurter Straße ersetzt die **VILBUS**-Haltestelle Schlesienring. Sie ist vorhanden und wird derzeit vom Bus 30 genutzt. Für eine sichere Fußgängerquerung über die Alte Frankfurter Straße muss gesorgt werden.

Mit den genannten und vorhandenen Haltestellen ist das Gebiet des Stadtteils Heilsberg vollständig vom ÖV erschlossen. Das ist aber für einige Bereiche eine nur theoretische Aussage. Es fehlt die vollständige Durchwegung des Kerngebietes, um die Bustrassen auf den eher am Rand liegenden Routen zu erreichen. Besonders deutlich ist das bei der Verbindung zwischen Samlandweg und

noch: Busbahnhof und  
*VILBUS*

Carl-Schurz-Straße etwa in Verlängerung des Wetterauer Weges. Es wird daher angeregt, in diesem Bereich die Realisierung einer Wegeverbindung kurzfristig in Angriff zu nehmen.

Der **Busbahnhof** an der Alten Frankfurter Straße sollte genauer angesehen werden. Neben einigen Ortsterminen wurde der Verkehrsablauf über 24 Stunden mit einer Video-Kamera erfasst. Die Fahrkurven der Busse 30 und 551 sowie des **VILBUS** können auf dem Film sehr gut verfolgt werden.

Anlage 5-6

Es zeigt sich, dass alle Haltepositionen angefahren werden können, aber auch, dass anhand der Fahrkurven der neuen Fahrzeuge Verbesserungen möglich und z.T. sinnvoll wären. Das betrifft z.B. den (inneren) Inselrand in der Fahrgasse aber auch die nordwestliche Ecke der Fahrgastinsel (Anlage 5-6).

Die Haltevorgänge der Busse an der Inselaußenkante sozusagen im Straßenraum der Alten Frankfurter Straße können bei längeren Aufenthaltszeiten zu Rückstaulängen bis zum Kreisverkehrsplatz führen. Der Bus 30 in Richtung Frankfurt muss hier halten. Der Bus 551 in Richtung Bad Vilbel hält hier, müsste aber nicht hier halten. Der **VILBUS** in Richtung Heilsberg könnte hier halten, tut es aber nicht. Er könnte aber auch an der zweiten Kathete der Insel halten, tut es aber nicht. Er hält an einer alten Bus 69 Haltestelle. Diese Position ist für umsteigende Fahrgäste sehr ungünstig.

Aufgrund der geschilderten Situation und der durch unvollständige Markierung oft ungeordneten Nutzung der Einmündung der Alten Frankfurter Straße in den Straßenverlauf mit abknickender Vorfahrt sollte der gesamte Bereich planerisch überarbeitet werden mit den Zielen

- die Bussteige (Inselränder) an die aktuellen Fahrkurven anzupassen,
- die Halteposition für den **VILBUS** an der westlichen Kathete regelkonform auszubauen,
- die Durchfahrbreite auf der Alten Frankfurter Straße parallel zur Insel zu erweitern, so dass ein haltender Bus passiert werden kann,
- die Fußgängerquerungen zu sichern und
- den Einmündungsbereich des Schlesienrings in die Alte Frankfurter Straße zu verbessern.

noch: Busbahnhof und

## **B Diskussionsergebnisse**

*VILBUS*

### Busbahnhof

Zur Vermeidung / Verringerung der Rückstauproblematik vor dem Busbahnhof bis in den Heilsberg-Kreisel hinein sollen künftig nur noch die Buslinien auf der Alten Frankfurter Straße halten, für die das unbedingt erforderlich ist. Das ist nach derzeitiger Linienführung nur die Linie 30 in Richtung Frankfurt. Die Linie 551 soll sowohl in Richtung Bad Vilbel als auch in Richtung Offenbach an der Innenseite der Insel halten. Die zuständigen Verkehrsgesellschaften sind in die Überplanung einzubinden.

Anlage 5-6

Der Halt der Linie 60 in Richtung Heilsberg wurde zwischenzeitlich an die alte 69er-Haltestelle in der Alten Frankfurter Straße verlegt (s. Anlage 5-6). Da die Haltestelle ‚Alte Frankfurter Straße‘ (Busbahnhof) jedoch umfangreich als Umsteigehaltestelle genutzt wird (‚alle Umsteigevorgänge finden auf der großen Insel statt‘), sollte der 60er-Bus künftig wieder an der westlichen Inselform halten.

Es ist zu prüfen, ob der Umbau dieser neuen 60er-Halteposition, aber auch der barrierefreie Ausbau der gesamten Haltestellenanlage gemeinsam mit anderen Haltestellen im Stadtgebiet über GVFG-Mittel finanziert werden kann.

Sollten die genannten Maßnahmen nicht ausreichen, um Stau bis in den Heilsberg-Kreisel zu vermeiden, ist eine Aufweitung der Straße zu prüfen, über die an haltenden Bussen sicher vorbeigefahren werden kann. Der Fußgängerverkehr ist dabei im Auge zu behalten. Bei einer Fahrbahnverbreiterung ist ebenso wie bei der Neugestaltung der Fahrgastinsel auch der gesamte Einmündungsbereich zu überplanen.

### VILBUS

Anlage 5-5

Die **VILBUS**-Linie **60** soll künftig wie bisher über die Straße Am Hang in den Heilsberg geführt, auf dem Rückweg aber auf die Route Bodelschwingstraße – Danziger Straße – Carl-Schurz-Straße verlegt werden (s. Anlage 5-5). Die Verlegung betrifft vier Haltestellen, die neu angelegt werden müssen. Anstelle der Haltestelle ‚Schlesienring‘ kann künftig die Haltestelle ‚Iglauer Weg‘ (in der Alten Frankfurter Straße) genutzt werden. Die Planungen korrespondieren mit der derzeit stattfindenden Umgestaltung des gesamten **VILBUS**-Netzes. Über die neue Streckenführung besteht Einvernehmen.

In dem Zusammenhang wurde die Möglichkeit diskutiert, zwischen

noch: Busbahnhof und  
*VILBUS*

Samlandweg und Carl-Schurz-Straße eine (Fuß-) Wegeverbindung herzustellen. Die Notwendigkeit wird von dem Arbeitskreis unterstrichen.

### **C Die nächsten Schritte**

Überprüfen der Streckenabschnitte der neuen Linienführung auf Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr und die Möglichkeiten der Haltestellenanordnung.

Überprüfen der Fahrzeiten und Herstellen des Fahrplanes mit den Hinweistafeln für die einzelnen Haltestellen (siehe gesondertes **VILBUS**-Gutachten [3]).

Überschlägliche Berechnung der Herstellungskosten und Klären der Zuwendungsfragen mit Hessen Mobil.

## 5.4 Verkehrsführung **A Stichworte**

Anlage 5-1

Durch die Verlängerung der Carl-Schurz-Straße eröffnet sich die Möglichkeit, den Samlandweg durch entsprechende Verkehrsregelung zu entlasten. Die Carl-Schurz-Straße wird zukünftig durch eine Engstelle etwa auf Höhe der neuen Sporthalle in einem kurzen Teilstück nur in süd-östlicher Richtung zu befahren sein (davor und danach in beide Richtungen). Dadurch bietet sich an, den Samlandweg in das Gebiet hinein, also in nord-westlicher Richtung zu öffnen (Anlage 5-1). Das gilt auf jeden Fall vom Schlesienring bis zur Brandenburger Straße. Ob die Weiterführung bis zur Danziger Straße wie bisher für beide Richtungen offen bleibt oder ebenfalls Einrichtungsstraße wird, sollte anhand der Nutzung sorgfältig abgewogen werden.

Ergänzend zur neuen Regelung im Samlandweg wird vorgeschlagen, die Danziger Straße zwischen Samlandweg und Einmündung Carl-Schurz-Straße als Einrichtungsstraße in östlicher Richtung auszuweisen.

Alle übrigen Verkehrsregelungen sollten beibehalten werden. Die Einrichtung weiterer Einbahnstraßen ist nur selten mit merkbarem Zuwachs an Stellplätzen verbunden, eben nur dann, wenn keine Grundstückszufahrten vorhanden sind. In den engen Straßen mit Zweirichtungsverkehr wird derzeit schon so geparkt, dass nur nach gegenseitiger Abstimmung sich begegnend in die andere Richtung gefahren werden kann. Die Öffnung nur für eine Richtung würde sich in solch einem Falle für den ruhenden Verkehr wenig ändern.

Die lange Einrichtungsstraße Am Hang führt für Fahrtbeginn westlich des Wetterauer Weges zu erheblichen Umwegen, wenn der Heilsberg verlassen werden soll. Die erste Möglichkeit die Otto-Fricke-Straße zu erreichen ist die Jahnstraße und das ist ein langer Weg.

Es wird daher angeregt, die Wiederöffnung der Straße Am Kreuz zu prüfen. Die Straße Am Kreuz sollte dann auf ganzer Länge als Verkehrsberuhigter Bereich (Schild 325 StVO) gestaltet und beschildert werden mit Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer. Der Kreuzungsbereich Am Hang/ Pestalozzistraße/Tannenweg ist in dem Zusammenhang umzugestalten.

## **B Diskussionsergebnisse**

### Samlandweg und Danziger Straße

Anlage 5-1

Es besteht Konsens darüber, die Route Samlandweg – Danziger Straße nahezu auf gesamter Länge als Einbahnstraße vom Schlesienring bis zur Carl-Schurz-Straße auszuweisen. Der Ausbau der Carl-Schurz-Straße sieht bereits ein ca. 75 m langes Straßenstück als Einbahnstraße in süd-östlicher Fahrtrichtung vor (Anlage 5-1).

Die Beziehung vom Sportplatz zum Pommernweg über den östlichen Teil der Danziger Straße soll weiterhin in beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein. Unnötige Umwege innerhalb des Heilsbergs sind zu vermeiden.

Ob auch der Abschnitt zwischen Danziger Straße und Brandenburger Straße einbahngeregelt werden soll, hängt vom künftigen Straßenquerschnitt ab. Sollte der Wunsch nach zusätzlichen Flächen für Fußgänger und Radfahrer bestehen (z.B. als Verbindung zwischen Plattenweg und Georg-Muth-Haus), ist eine Einbahnregelung vorzuziehen. Alternative Routen z.B. über die Bodelschwingstraße stehen zur Verfügung.

### Am Kreuz

Derzeit ist die Abfahrt aus den Bereichen Am Hang und Tannenweg mit größeren Umwegen verbunden. Es sollte daher vertieft geprüft werden, ob und wie ein Ausbau der Straße Am Kreuz mit Verbindung zur Straße Am Hang erfolgen kann.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Straße derzeit eine wichtige Schulwegeverbindung darstellt. Die Möglichkeiten 325er-Bereich und Einbahnstraße wurden erörtert.

## **C Die nächsten Schritte**

Abschließende Untersuchung über den Straßenquerschnitt und die Verkehrsregelung für das Teilstück des Samlandweges zwischen Danziger und Brandenburger Straße.

Überprüfen der Machbarkeit einer Öffnung des nördlichen Teiles der Straße Am Kreuz.

Darstellen der Auswirkungen der Einbahnstraßenregelung im Samlandweg und in dem Teilstück der Danziger Straße.

- 6 Gesprächsrunde 3** Nach der ausführlichen Vorstellung des Gutachtenentwurfes in einer Ortsbeiratssitzung im Juni 2014 hat sich der Ortsbeirat mit den Aussagen intensiv auseinandergesetzt und im Juli 2014 dem Arbeitskreis einen umfangreichen Schriftsatz mit Anmerkungen und Anregungen übergeben. IMB-Plan hat für dritte Gesprächsrunde eine Diskussionsgrundlage erarbeitet und verteilt, die dann am 23. Oktober 2014 abschließend beraten wurde.

Anhang B

Nachfolgend werden die Anregungen des Ortsbeirates und die dazugehörigen Diskussionsergebnisse des Arbeitskreises zusammenfassend dokumentiert. Der ausführliche Schriftsatz des Ortsbeirates ist als Anhang B dem Gutachten beigelegt.

**6.1 Anregungen  
Ortsbeirat  
07/2014**

Route der **VILBUS** – Linie 60

Der Anregung des Ortsbeirates (OBR), den VILBUS ev. durch die Martin-Luther-Straße zu führen und eine weitere Haltestelle am Christeneck einzurichten, wird nicht gefolgt. Es soll aber geprüft werden, die geplante Haltestelle in der Bodelschwinghstraße etwas in Richtung Süden zu verschieben.

Einbahnstraßenregelungen

Es wird eine Einbahnstraßenregelung für die Bodelschwinghstraße angeregt, wenn dort der VILBUS fahren wird. Die Notwendigkeit wird derzeit nicht gesehen. Ein Ortstermin zur Überprüfung der Durchfahrtsbreiten und Lage der Haltestelle sollte vor Änderung der Busroute durchgeführt werden.

Die Jahnstraße muss aus Gründen der Verkehrsplanung nicht im Einrichtungsbetrieb geregelt werden. Wenn diese Lösung jedoch zu mehr Stellplätzen im Straßenraum führen sollte, spricht auch nichts dagegen.

Die Anregung, den Schlesienring auf ganzer Länge im Einrichtungsverkehr zu betreiben (eventuell mit Ausnahme des Streckenteiles zwischen Samlandweg und Friedensstraße) wird positiv gesehen. Es wird aber vorgeschlagen, die Entscheidung darüber erst zu treffen, wenn sich nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße die Verkehrsverteilung im ergänzten Straßennetz etwas stabilisiert hat. Wird die Einbahnregelung eingeführt, erhöht diese Verkehrsführung durch die zu erwartende Verkehrszunahme die Notwendigkeit, den gesamten Bereich um den Busbahnhof/Schlesienring/ Alte Frankfurter Straße planerisch zu überarbeiten.

noch: Anregungen Ortsbeirat

### Verkehrsberuhigte Zonen

07/2014

Der Vorschlag, den Wetterauer Weg zu einer Verkehrsberuhigten Zone mit dem Schild 325 StVO umzugestalten, entspricht nicht der Rolle des Wetterauer Weges, den dieser im Straßennetz des Heilsberges hat. Er ist die erste Möglichkeit für Fahrzeuge aus dem östlichen Teil der Straße Am Hang, den Heilsberg über die Friedensstraße wieder zu verlassen. Es gibt daher nennenswerten Kfz-Verkehr, was der überwiegenden Aufenthaltsfunktion im Verkehrsberuhigten Bereich widerspricht.

In der Breslauer Straße kann ein Verkehrsberuhigter Bereich dann ausgewiesen und der Straßenraum entsprechend umgestaltet werden, wenn die erforderliche Anzahl an Stellplätzen (weitgehend) auf den Grundstücken der Anlieger angeboten werden kann.

### Busbahnhof

Die Anregung zu einer großzügigen Umgestaltung des Busbahnhofs mit den anliegenden Straßen und Knotenpunkten trifft die Auffassung des Gutachters. Wie oben ausgeführt wird diese Maßnahme aus den verschiedensten Gründen empfohlen und zwar als kurzfristiges Projekt.

### Fahrradverkehr

In Tempo 30-Zonen sind Radwege oder andere Planungen für den Fahrradverkehr nicht erforderlich. Wegen der langen Einbahnstraßenpaare wird aber das Zulassen des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung bei ausreichender Fahrbahnbreite zu prüfen sein. Diese Prüfung sollte aber erst vorgenommen werden, wenn sich nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße die Verkehrsverteilung im ergänzten Straßennetz etwas stabilisiert hat.

Der Ausbau des Plattenweges zu einem Geh- und Radweg oder zu einem Gehweg mit separatem Radweg sollte ein Ziel der städtischen Infrastrukturplanung auf dem Heilsberg sein.

### Straßenquerungen

Es wurde angeregt, alle Straßenquerungen des Plattenweges planerisch zu verbessern und damit die Sicherheit für die Nutzer zu erhöhen. Diese Anregung deckt sich mit den Empfehlungen des Gutachters. In diesem Zusammenhang sollten auch die Fußgängerquerungen auf der alten Frankfurter Straße überprüft werden.

noch: Anregungen Ortsbeirat

### Parkplatzsituation

07/2014

Es dürfen durch andere Maßnahmen im Straßenraum keine Stellplätze entfallen, so die Anmerkung. Das und auch die Anregung zur Überprüfung, ob Längsparkplätze in Senkrechtparkplätze umzubauen sind, werden unterstützt. Im Ruhenden Verkehr muss aber wie ausgeführt viel mehr passieren. Es fehlen, je nach Berechnungsansatz, zwischen 400 und 700 Stellplätze im privaten und öffentlichen Raum.

Eine Zuordnung von Wohneinheiten und Stellplätzen (im Ansatz vorhanden) sollte im Hinblick auf Erweiterung überprüft werden.

### Straße ‚Am Kreuz‘

Der Ortsbeirat lehnt eine Öffnung der Straße Am Kreuz auf ganzer Länge und die dafür erforderlichen Umbaumaßnahmen i.W. aus Kostengründen ab. Zu diesem Thema gab es vom Arbeitskreis keine abschließende Empfehlung.

## 7 Zusammenfassung, Maßnahmen, Prioritäten

Nach ausführlicher Diskussion im städtischen Arbeitskreis – mit ergänzender Zuarbeit des Ortsbeirates - liegt nun das Ergebnis der Untersuchung des Verkehrsablaufes im Bad Vilbeler Stadtteil Heilsberg vor. Es ist der Teil 2 eines Gesamtverkehrsplanes für die Stadt Bad Vilbel, von dem unter dem Titel GVP 2012, Teil 1 die Untersuchung der Kernstadt und hier insbesondere der Frankfurter Straße 2013 vorgelegt wurde.

Der Handlungsbedarf auf den einzelnen Themenfeldern wurde unter der Überschrift ‚Die nächsten Schritte‘ als Ergebnis der Gutachternvorschläge und der Gremiendiskussion nach jeder Diskussionsrunde und für jeden fachlichen Schwerpunkt getrennt zusammengefasst und dargestellt. Nachfolgend wird das Fazit gezogen, wird thematisch aus den drei Diskussionsrunden der Handlungsrahmen gebündelt und wenn erforderlich konkretisiert. Die angesprochenen Maßnahmen werden in der Anlage 6 zusammengefasst dargestellt und im Anhang C in einer Maßnahmenliste textlich wiedergegeben.

Anlage 6  
Anhang C

Mit der Kennzeichnung ‚kurzfristig‘, ‚mittelfristig‘ oder ‚langfristig‘ einschließlich aller Zwischenstufen wird eine Prioritätenreihung vorgeschlagen. Wie nicht anders zu erwarten, haben alle Maßnahmen um das Thema Ruhender Verkehr hohe Priorität. Aber auch die Handlungsfelder Verkehrsregelungen, Buslinien und Wegeverbindungen erfordern Maßnahmen, bei denen es bereichsweise Überschneidungen gibt.

Anlage 4-1

Vorausgeschickt sei eine Bemerkung zur Einwohnerverteilung auf dem Heilsberg. Wie in der Anlage 4-1 dargestellt, leben in den Zellen 1 bis 3 am nordwestlichen Rand des Stadtteils etwa 2.500 Einwohner, knapp 54% aller Einwohner jenseits von Schlesienring und Alte Frankfurter Straße. Daraus resultiert, dass in den Verkehrszellen 4 bis 7 und zukünftig auch 9 viele Fahrten auf den drei Haupterschließungsstraßen als Fremdverkehr wahrgenommen werden. Das gilt auch für den Schlesienring. Durch die extreme Randlage der Sportanlagen und des Bürgerhauses wird die Situation zusätzlich negativ beeinflusst. Es entstehen auf diese Weise lange Wege durch die vorgelagerten Verkehrszellen.

Tatsächlich sind die zahlreichen kritischen Äußerungen über die Verkehrssituation auf dem Heilsberg dieser so ungünstigen Einwohnerverteilung geschuldet. Eine Änderung der Einwohnerverteilung ist aber nicht zu erwarten.

## 7.1 Verkehrsregelungen Einrichtungsstraßen

Anlage 4-2 Das Netz der Haupteerschließungsstraßen wird derzeit i. W. aus den Straßen Am Hang/Pestalozzistraße, Otto-Fricke-Straße/ Friedensstraße, Samlandweg und Schlesienring gebildet. Die übrigen Straßen, die mit wenigen Ausnahmen ähnlich breite Querschnitte aufweisen (Anlage 4-2), sind in ihrer Verkehrsbedeutung deutlich nachgeordnet, was sich auch in der Verkehrsbelastung ausdrückt.

Anlage 5-1 Das Hauptstraßennetz wird sich durch die Öffnung der verlängerten Carl-Schurz-Straße vergrößern und zu Verkehrsverlagerungen führen. Davon positiv betroffen wird am deutlichsten der Samlandweg, der zukünftig als Einrichtungsstraße vom Schlesienring in westlicher Richtung bis zur Danziger Straße (Süd) geführt werden sollte (s. Anlage 5-1). Dabei wird vorgeschlagen, den Abschnitt des Samlandweges bei der Verknüpfung der Danziger Straße (Nord) mit dem Pommernweg für beide Richtungen offen zu lassen. Hier ist eine sorgfältige Planung erforderlich.

Die Einrichtung der Einbahnstraße im Samlandweg ist eine kurzfristig durchzuführende Maßnahme, allerdings in Abhängigkeit von der Befahrbarkeit der Carl-Schurz-Straße auf ganzer Länge.

Als weitere Einbahnstraßen werden folgende Straßen vorgeschlagen:

Die Danziger Straße vom Samlandweg (West) bis zur Carl-Schurz-Straße in östlicher Richtung, spätester Durchführungstermin November 2015 vor Umstellung der **VILBUS**-Route.

Die Jahnstraße von der Pestalozzistraße in Richtung Otto-Fricke-Straße, wenn hierdurch Parkplätze gewonnen werden können, die Überprüfung kann umgehend vorgenommen werden,

Der Schlesienring von der Alten Frankfurter Straße bis zum Samlandweg in nördlicher Richtung in Ergänzung der Regelung im nördlichen Teil des Schlesienringes. Der Abschnitt zwischen Samlandweg und Friedensstraße sollte weiterhin in beide Richtungen befahren werden können. Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung sollte aber erst abschließend beraten werden, wenn sich die Verkehrsverlagerungen nach Öffnung der verlängerten Carl-Schurz-Straße stabilisiert haben. Diese Maßnahme wird als mittelfristig eingeordnet.

Weitere Einbahnstraßen sollten nicht eingerichtet werden. In den engen Erschließungsstraßen führte das nur dann zu mehr Stellplätzen, wenn wenig oder keine Grundstückszufahrten vorhanden wären.

noch: Verkehrsregelungen      zen, wenn wenig oder keine Grundstückszufahrten vorhanden wären.

### Verkehrsberuhigte Bereiche

Das gesamte Gebiet des Stadtteils Heilsberg westlich der Alten Frankfurter Straße ist eine Tempo 30-Zone und das sollte auch so bleiben. Der Heilsberg hat praktisch keinen Durchgangsverkehr, es sind also die Bewohner selbst, die das Geschwindigkeitsniveau auf den Straßen prägen.

Wie in Gebieten Taunusblick und Carl-Schurz-Straße können einige schwach belastete Netzteile in Verkehrsberuhigte Bereiche (Schild 325 StVO) umgebaut und ausgewiesen werden. Folgende Streckenteile werden vorgeschlagen:

Der Stichweg Pommernweg von der Einmündung bis zum Wendehammer bei gleichzeitiger Schaffung von Stellplätzen durch Umorganisation von Parallel- zu Senkrechtparkplätzen. Diese Maßnahme wird als kurz- bis mittelfristig eingeordnet.

Die Straße Am Kreuz wird im Verkehrsnetz des Stadtteils als Querverbindung zwischen den Einbahnstraßen dringend gebraucht. Sie ist aber des Schulwegs wegen und auch topografisch ein sensibler Bereich. Gleichwohl sollte sie auf ganzer Länge als Verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut und durchgängig befahrbar werden. Diese Maßnahme sollte aber nur im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotenpunktbereiches Am Hang/ Pestalozzistraße/Tannenweg durchgeführt werden. Dieser Bereich bedarf einer grundlegenden Überarbeitung. Die Maßnahme wird als mittelfristig eingeordnet.

Die Breslauer Straße ist als Stichstraße nur mit Anliegerverkehr belastet. Eine Umgestaltung zum Verkehrsberuhigten Bereich ist aus städtebaulicher Sicht zu befürworten. Bei einem Umbau an dieser Stelle muss allerdings sicher gestellt sein, dass ausreichend Parkplätze außerhalb des Verkehrsberuhigten Bereiches für die dort vorhandene große Stellplatznachfrage zur Verfügung gestellt werden können. Für die Maßnahme besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf, sie wird daher als mittelfristig eingestuft. Unberührt davon bleibt die Notwendigkeit der Erhöhung des Stellplatzangebotes in der Breslauer Straße (siehe auch Seite 33).

## 7.2

### Buslinien und Busbahnhof

Auf der neuen Route der **VILBUS** – Linie 60 werden vier neue Haltestellen gebraucht. Vier vorhandene Haltestellen werden nicht mehr angefahren, sollen aber vorerst nicht abgebaut werden.

Die neue Haltestelle Bodelschwinghstraße wird nach örtlicher Feinabstimmung endgültig ausgebaut, die geplanten Haltestellen Bürgerhaus, Sportplatz und in der Carl-Schurz-Straße erhalten vorerst einen provisorischen Ausbau. Nach einem Zeitraum von ca. sechs Monaten **VILBUS**-Betrieb auf der neuen Route sollte per Fahrgastzählungen die Notwendigkeit der Haltestelle an dieser Stelle überprüft und erst danach ggf. der Endausbau vorgenommen werden. Die Maßnahmen des Endausbaus sind zuwendungsfähig. Es sollte eine Antragsbündelung mit anderen ÖV-Maßnahmen angestrebt werden.

Der Haltestellenausbau (Provisorium) wird als kurzfristig eingeordnet, er muss zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 abgeschlossen sein.

#### Bushaltestelle ‚Iglauer Weg‘

Die Haltestelle ‚Iglauer Weg‘ übernimmt auf der vorgesehenen VILBUS-60-Route die Funktion der heutigen Haltestelle ‚Schlesienring‘. In Fahrtrichtung Bad Vilbel müssen die Fahrgäste aus dem westlichen Heilsberg die Alte Frankfurter Straße queren. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist hierzu eine entsprechende Querungsstelle einzurichten. Dies kann durch eine Fußgängerschutzanlage (FSA) oder eine Querungshilfe (Fahrbahnteiler) erreicht werden. Die FSA kann dabei als „schlafende Ampel“, d.h. auf Anforderung geschaltet werden. Im Falle einer Querungshilfe ist die Erforderlichkeit zusätzlicher Maßnahmen zu prüfen („Zebrastreifen“).

Der Ausbau der Querungsstelle ist als kurzfristig einzustufen.

#### Busbahnhof

Der Bereich Busbahnhof / Alte Frankfurter Straße / Schlesienring / Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz muss grundsätzlich überplant werden. Die Verkehrszunahme im motorisierten Individualverkehr (MIV), die erhöhten Ansprüche an den Öffentlichen Nahverkehr (ÖV), der Umbau der Haltpositionen im Sinne des Leitfadens ‚Unbehinderte Mobilität‘ und die geänderte Fahrzeuggeometrie (Breite, Achsabstand, Lenkvermögen) der Busse erfordern diese Umgestaltung. Die Maßnahme ist - was den ÖV-Teil betrifft - zuwendungsfähig. Wegen des Auslaufens der GVFG-Förderung im Jahr 2019 (realiter 2017) wird die Planungsmaßnahme als kurzfristig eingestuft, die bauliche Umsetzung als kurz- bis mittelfristig.

### 7.3 Ruhender Verkehr

Über die kritische Situation des Ruhenden Verkehrs im Stadtteil Heilsberg (westlich der Alten Frankfurter Straße) wurde im Gutachten schon mehrfach geschrieben. Hier noch einmal eine kurze Zusammenfassung mit Hinweis auf mögliche Maßnahmen.

Es fehlen auf dem Heilsberg derzeit (400 bis) 700 Stellplätze auf privaten oder öffentlichen Flächen. Nahezu alle Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im öffentlichen Straßenraum wie Verbreiterung der Gehwege, Zulassung des Radverkehrs in Einbahnstraßen in beiden Richtungen, Anordnung von sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger oder gestalterische Maßnahmen sind abhängig von der Entspannung in der Parkplatz-Frage.

Alle Vorschläge zur Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze sind daher kurzfristig zu prüfen und umzusetzen. Einige seien hier genannt:

Anlage 5-3

Auf den nord- westlich gelegenen Grünflächen in der Bodelschwinghstraße und auf der Grünfläche in der süd-östlich Spitze der Otto-Bußmann-Straße sollten Stellplätze in großem Umfang geschaffen werden (Anlage 5-3). Diese Maßnahme wird als kurz- bis mittelfristig eingeordnet, sie sollte aber planerisch umgehend angegangen werden.

An der Stichstraße Pommernweg (siehe auch Verkehrsberuhigte Bereiche) können durch Umorganisation der Längsparker in Senkrechtparker etwa zehn Stellplätze gewonnen werden. Diese Maßnahme sollte kurzfristig umgesetzt werden.

Auf der Grünfläche am Samlandweg, süd-östlich des Pommernweges können mehr als zehn Stellplätze (kurzfristig) hergestellt werden.

In der Breslauer Straße könnten unter Inanspruchnahme von Teilen der Grünflächen mehr als zwanzig neue Stellplätze (kurzfristig) geschaffen werden.

Wenn über das Grundstück des derzeitigen Feuerwehrstützpunktes durch Umzug der Feuerwehr frei verfügt werden könnte, sollten an dieser Stelle fünfzig oder mehr Stellplätze in einer mechanischen Parkieranlage geschaffen werden. Die mechanischen Parkhäuser bieten Sicherheit für die Nutzer, weil das Fahrzeug quasi auf der Straße abgegeben und wieder in Empfang genommen wird und es bietet für die Fahrzeuge Vandalismusschutz. Es wird daher auch für Nutzer attraktiv, die in etwas größerem Abstand von dem Parkhaus wohnen. Diese Maßnahme wird als mittelfristig eingestuft.

noch: Ruhender Verkehr

Vor Beginn der Planungsarbeiten sollte der wahrscheinliche Stellplatzbedarf im Umfeld der geplanten Einrichtung über Zählungen und Befragungen verlässlich abgeschätzt werden.

Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, dass bei der Absicht von Bebauungsverdichtung auf privaten Grundstücksflächen nur dann die Zustimmung gegeben wird, wenn für alle vorhandenen und geplanten Wohneinheiten auf dem Grundstück die nach Stellplatzsatzung erforderliche Anzahl von Stellplätzen nachgewiesen werden kann. Die Möglichkeit einer Ablösezahlung z.B. für eine mechanische Parkieranlage sollte offen gehalten werden.

Um Parksuchverkehr zu vermindern wird angeregt, die Zuordnung von Stellplätzen zu Wohneinheiten - wie in Ansätzen vorhanden - zu prüfen und ggf. zu erweitern. Erfolg versprechend ist eine Zuordnung aber nur in den Bereichen, in denen eine der Anzahl der Wohneinheiten entsprechende Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung steht. Stellplatzreserven für Besucher, Lieferanten oder Servicefahrzeuge sollten eingeplant werden.

## 7.4 Plattenweg und Querwege

### Plattenweg

Die Fortführung der Neubauarbeiten am Plattenweg wird empfohlen. Dabei sollte die zukünftige Wegebreite abschließend diskutiert werden, weil der Wunsch nach Freigabe des Weges auch für Radfahrer mehrfach geäußert wurde.

Für einen Fußweg mit dem Zusatzschild ‚Radfahrer frei‘ sollte die Breite 3,0m gewählt werden. Für eine Trennung der Fußgänger und Radfahrer, was aus Gründen der Sicherheit zu empfehlen ist, sollten 4,0 bis 4,5m zur Verfügung stehen. Wegen der fehlenden Parzellenbreite von vier Metern und mehr auf ganzer Länge sollte angestrebt werden, den Plattenweg bei Neubau nicht schmaler als 3,0m auszubauen mit der Option einer Verbreiterung an den Stellen, an denen die Parzellenbreite es zulässt. Zwischen zwei Straßenquerungen sollte der Ausbaustandard des Weges nicht wechseln.

Alle Straßenquerungen des Plattenweges sind zur Erhöhung der Fußgängersicherheit planerisch zu überarbeiten. Das beginnt an der Alten Frankfurter Straße und führt bis zur Brandenburger Straße. Eine Weiterführung bis zum Christeneck sollte angestrebt werden.

Die Überarbeitung des Plattenweges wird als kurz- bis mittelfristig eingeordnet. Auf den abschnittswisen Umbau wird hier ausdrücklich hingewiesen.

### Querwege

Um Binnenverkehr auf dem Heilsberg zu minimieren, um die Sportanlagen und das Bürgerhaus fußläufig auf kürzerem Wege und die **VILBUS** – Haltestellen schneller zu erreichen, wird vorgeschlagen, ergänzend zum Plattenweg Querwege auf dem Heilsberg auszubauen. Mit der Verbindung des Masurenweges zur Carl-Schurz-Straße ist ein Anfang gemacht worden. Es fehlen aber weitere Verbindungen.

Vom Samlandweg zur Carl-Schurz-Straße wäre sollte mindestens ein Weg etwa in Verlängerung des Wetterauer Weges realisiert werden. Die vorbereitenden Arbeiten hierzu sollten umgehend beginnen, der Wegebau wird als mittelfristig eingeordnet.

## 7.5

### Fahrradverkehr

Das gesamte Stadtgebiet des Heilsbergs beidseitig der Alten Frankfurter Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. In Tempo 30-Zonen sind Anlagen für den Fahrradverkehr nicht erforderlich. Eine spezielle Analyse des Fahrradverkehrs wurde daher nicht durchgeführt.

Diskutiert wurde aber ausführlich darüber, ob aufgrund der größeren Spielräume in der neuen StVO der Radverkehr gegen Einbahnrichtungen in Erschließungsstraßen zugelassen werden könnte. Explizit für den nördlichen Schlesienring gibt es vom Ortsbeirat ein positives Votum. Auf die Überprüfung der zukünftigen Verkehrsbelastung in diesem Straßenstück (nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße) sei hier aber noch einmal ausdrücklich verwiesen (siehe auch in Kap. 6 unter Einrichtungsstraßen).

Es wird daher ein Prüfauftrag angeregt, der bei den beiden Einbahnstraßenpaaren (die verlängerte Carl-Schurz-Straße ist abgesehen von der Engstelle eine Zwei-Richtungsstraße) die Situation analysieren und eingedenk des aktuellen Stellplatzdefizits und der notwendigen Restfahrbahnbreite von 3,50m entsprechende Empfehlungen erarbeiten soll. In Verkehrsberuhigten Bereichen und in den vorhandenen Wohnwegen (Breite 3,0m oder mehr) ist Radfahren in beiden Richtungen erlaubt. Bei Wegeneubau oder Wegeertüchtigung sollte auf eine ausreichende Breite in Hinblick auf die Zulassung des Radverkehrs geachtet werden (siehe auch unter Plattenweg).

## 8 Schlussbemerkung

Der Teil 2 des Gesamtverkehrsplanes für die Stadt Bad Vilbel wird hiermit abgeschlossen und den städtischen Gremien vorgelegt. Er beschäftigt sich mit dem Stadtteil Heilsberg und hier mit dem Busnetz, dem Ruhenden Verkehr, der Verkehrsregelung und mit dem Fahrradverkehr.

In der hier vorgelegten Ausarbeitung wurde wie beim Teil 1 eine andere Form der Gesamtverkehrsplanung gewählt; sie wurde zurückgeführt auf das, was sie eigentlich ist: Ein sich in fortschreitender Diskussion befindender Prozess.

Zur Umsetzung dieser Bearbeitungsform wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, in der externe und städtische Fachleute zuvor fachlich aufbereitete Themen miteinander diskutierten mit dem Ziel, sie einer Lösung zuzuführen. Die Formulierung einer abschließenden Zusammenfassung und ggfs. einer weiter gehenden Beschlussempfehlung blieb aber Aufgabe des Gutachters.

Bei der gewählten Form der Gesamtverkehrsplanung war es möglich, von der ‚flächendeckenden‘ Bearbeitung wegzugehen hin zu einer Beschäftigung mit aktuellen, teilweise auch punktuellen Fragestellungen, die derzeit schon problematische Situationen darstellten oder von den zu erwarten war, dass sie sich in diese Richtung hin bewegen könnten.

Die Bearbeitung konnte also sehr aktuell reagieren und, wegen der geplanten Fortschreibung, das auch zukünftig tun.

Der aufgezeigte Handlungsrahmen sollte bei der Diskussion in den städtischen Gremien in einer Prioritätenreihung zur Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel führen. Es kann so für die Haushaltsplanung eine Hilfe sein.

Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Storost  
Dipl.-Ing. Claas Behrendt

**IMB-Plan GmbH**

Frankfurt am Main, Januar 2015

# Anlagen

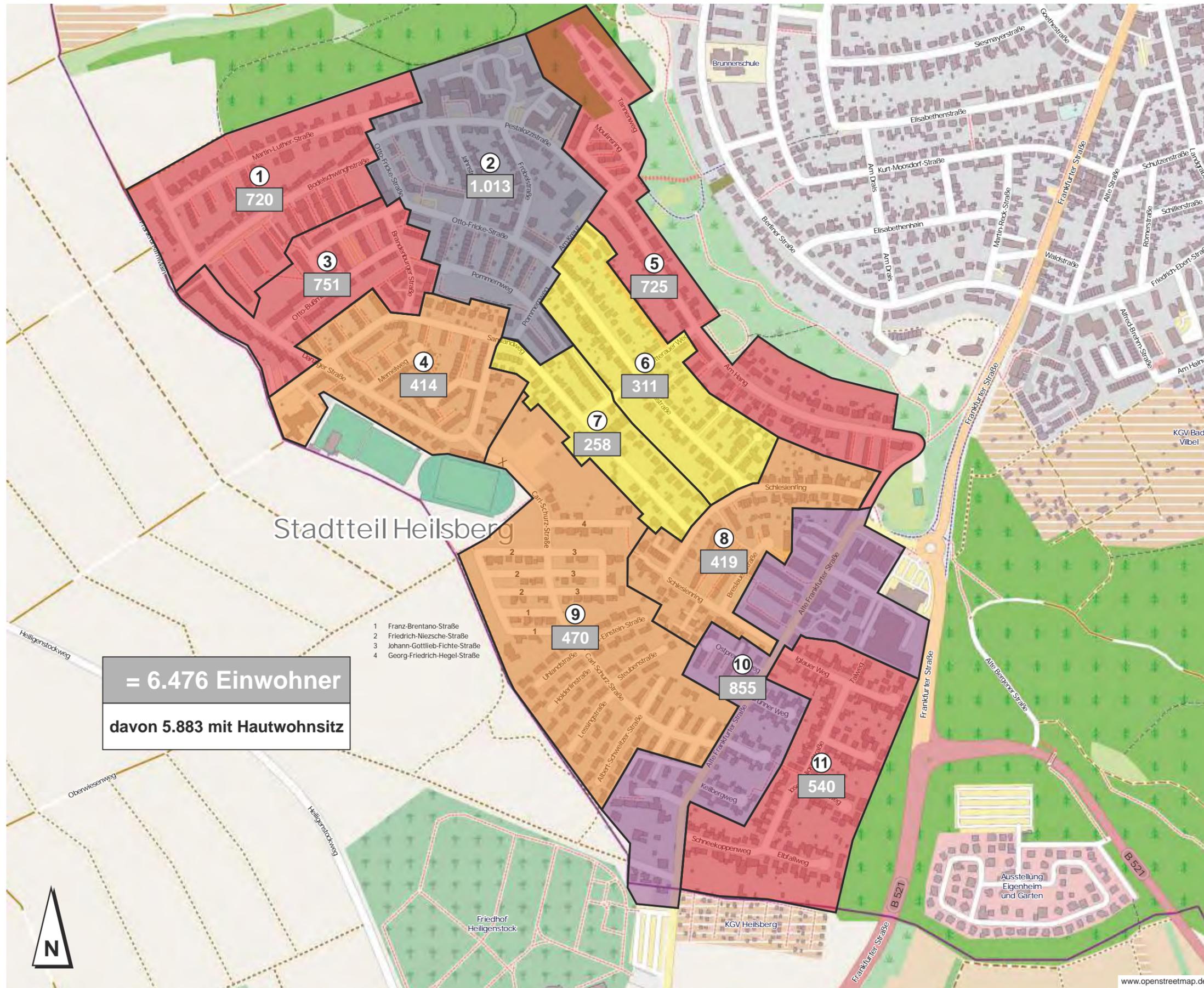
## Gesprächsrunde 1

- Anlage 4-1**      **Einwohnerdichte**
- Anlage 4-2**      **Übersicht der Straßenquerschnitte**  
Blatt 1
- Anlage 4-3**      **Übersicht der Straßenquerschnitte**  
Blatt 2
- Anlage 4-4**      **Übersicht der Straßenquerschnitte**  
Blatt 3
- Anlage 4-5**      **Übersicht der Straßenquerschnitte**  
Blatt 5
- Anlage 4-6**      **Analyse-Belastungen 2008**  
DTV<sup>w</sup>
- Anlage 4-7**      **Verkehrsführung und Parkregelungen**
- Anlage 4-8**      **Buslinien und Haltestellen**
- Anlage 4-9**      **VILBUS - Linie 60 (Heilsberg)**  
Ein-Aussteiger, Dienstag
- Anlage 4-10**     **VILBUS - Linie 60 (Heilsberg)**  
Ein-Aussteiger, Donnerstag

## Gesprächsrunde 2

- Anlage 5-1**      **Einbahnstraßenregelungen**
- Anlage 5-2**      **Parkraumanalyse**
- Anlage 5-3**      **Wohneinheiten-Stellplatzanalyse**
- Anlage 5-4**      **Fuß- / Radwegeverbindungen, Quartierswege**
- Anlage 5-5**      **VILBUS - Linie 60**  
Bestand und Planung
- Anlage 5-6**      **„Heilsberg-Schleife“ (Bestand)**  
Bushaltestelle „Alte Frankfurter Straße“
- Anlage 5-7**      **VILBUS - Linie 64 (Dortelweil)**  
Bushaltestelle „Alte Frankfurter Straße“
  
- Anlage 7**        **Maßnahmenplan**

# 4-1



**= 6.476 Einwohner**  
davon 5.883 mit Hauptwohnsitz

- 1 Franz-Brentano-Straße
- 2 Friedrich-Nietzsche-Straße
- 3 Johann-Gottlieb-Fichte-Straße
- 4 Georg-Friedrich-Hegel-Straße

- < 400 Einwohner
- 400 - 600 Einwohner
- 600 - 800 Einwohner
- 800 - 1.000 Einwohner
- > 1.000 Einwohner

**Stand**  
10 / 2013

\* Einschließlich Nebenwohnsitz

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



**Einwohner**

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Dat.: Anlage 4-1
----------------	------------	------------------



# 4-2



**in3 PLAN**  
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
 Gesamtverkehrsplan 2012  
 Teil 2: Heilsberg



**Übersicht der Straßenquerschnitte  
 Blatt 1**

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Datei: Anlage 4-2
----------------	------------	-------------------

# 4-3



**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

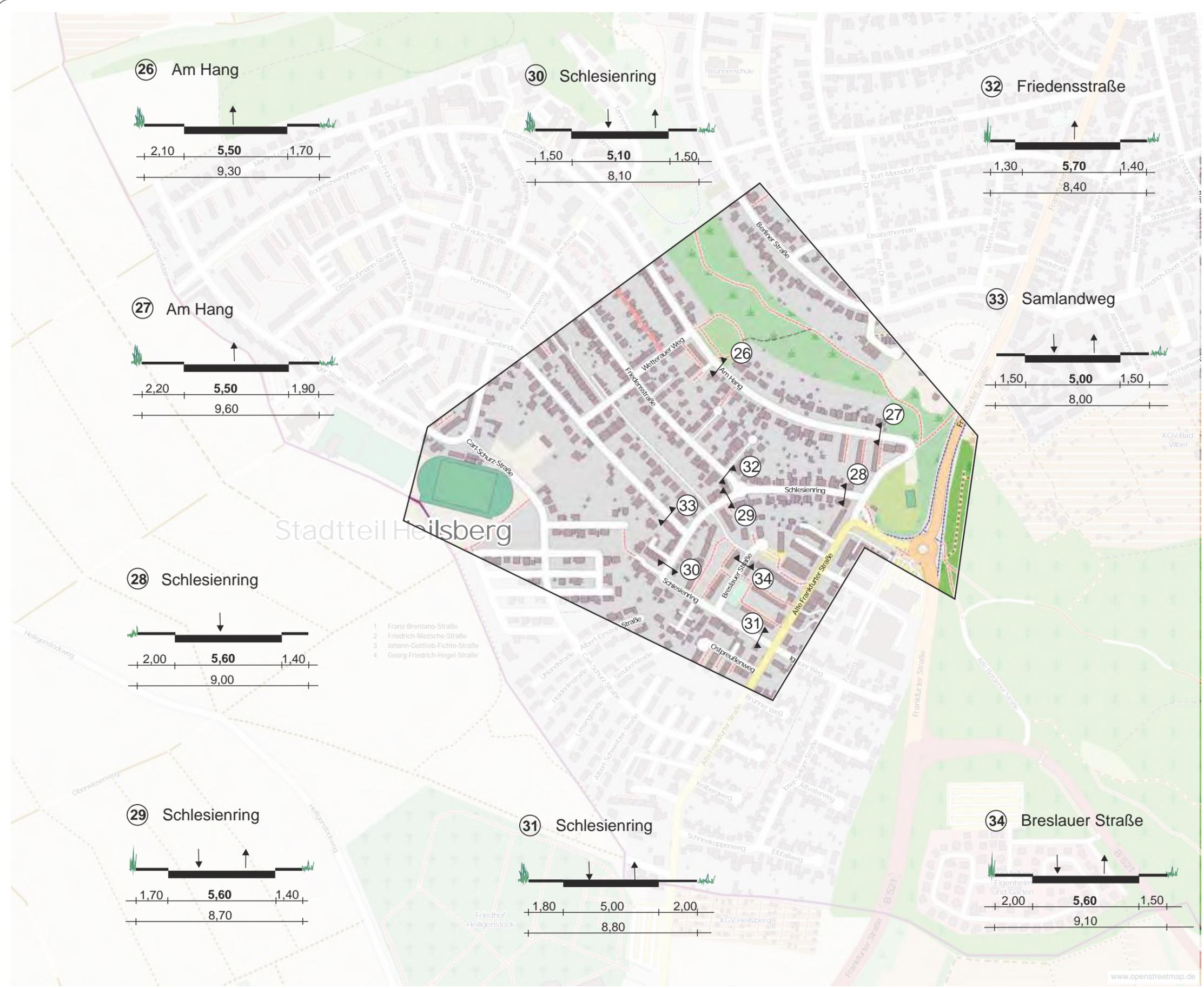
**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



**Übersicht der Straßenquerschnitte**  
Blatt 2

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 4-3
--------	---------	----------	---	------	------------

# 4-4



**lin3 PLAN**  
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
 Gesamtverkehrsplan 2012  
 Teil 2: Heilsberg



**Übersicht der Straßenquerschnitte  
 Blatt 3**

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Datei: Anlage 4-4
----------------	------------	-------------------

# 4-5



**lin3 PLAN**  
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

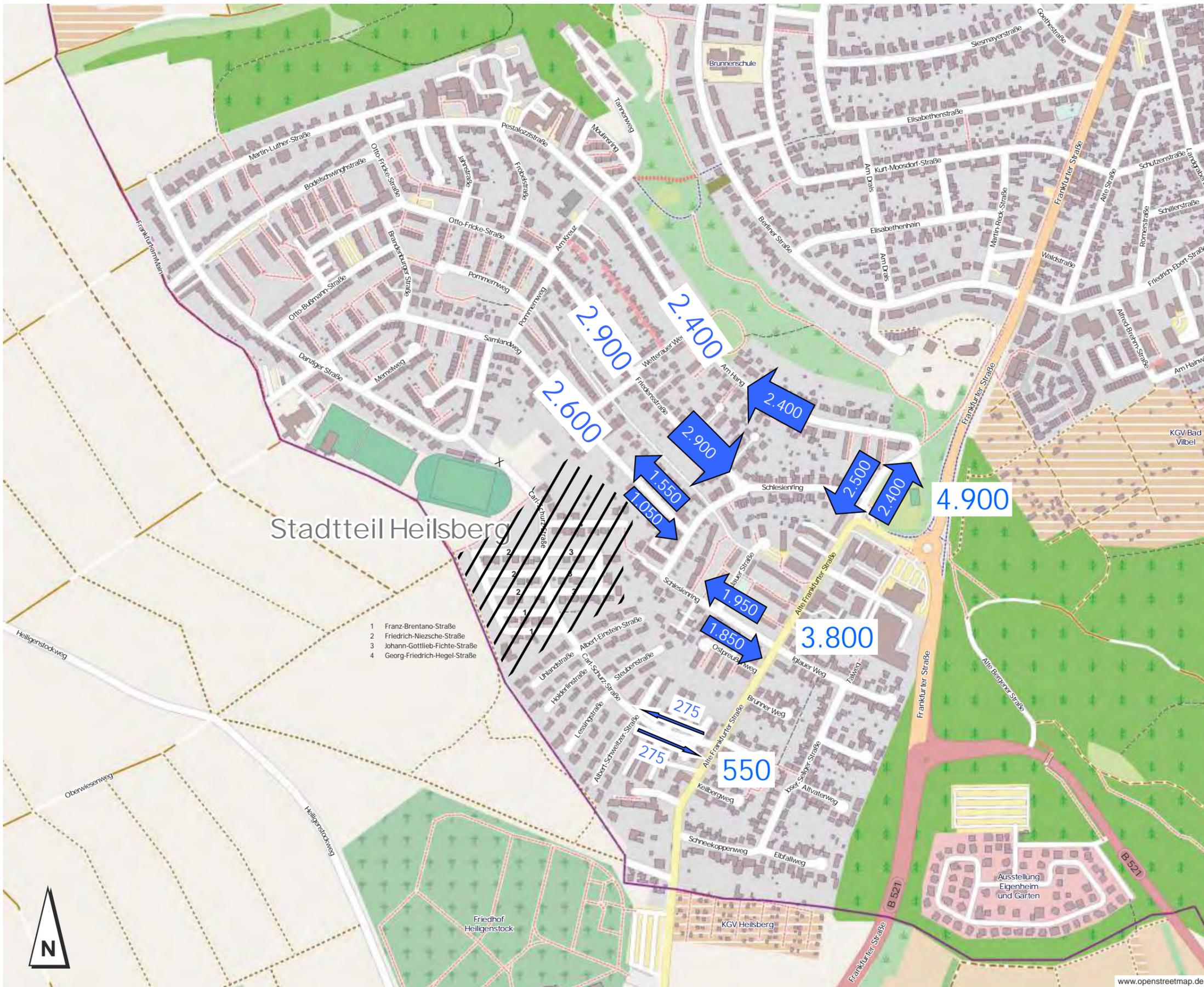
**Stadt Bad Vilbel**  
 Gesamtverkehrsplan 2012  
 Teil 2: Heilsberg

**Bad Vilbel**  
 Stadt der Quellen

**Übersicht der Straßenquerschnitte**  
 Blatt 4

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 4-5
--------	---------	----------	---	------	------------

# 4-6



## Analyse-Belastungen 2008 \*

 Baugebiet „Taunusblick“

[ Kfz / 24h ]

\* ohne Baugebiet „Taunusblick“,  
ohne Anbindung der Carl-Schurz-Straße

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

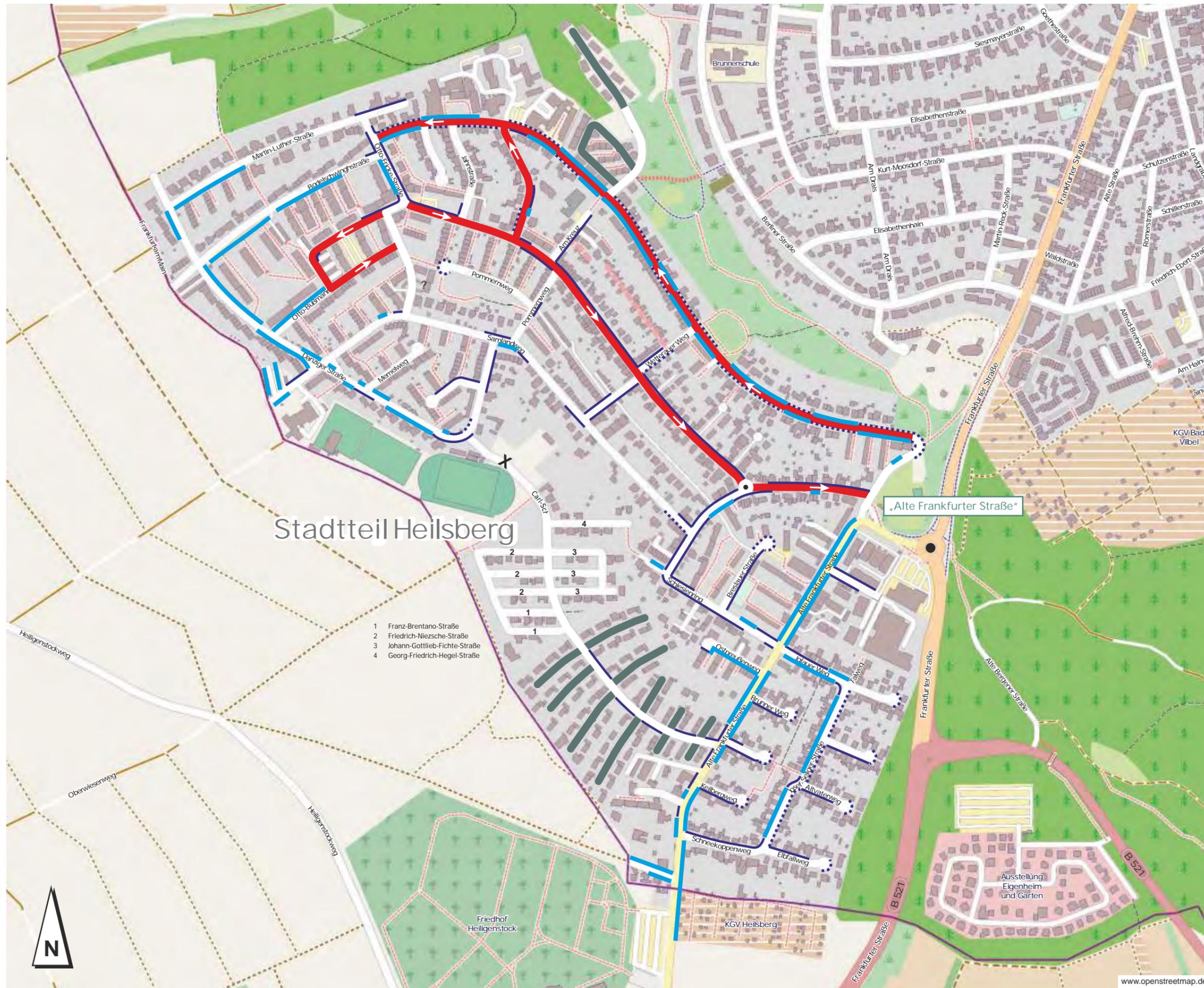
**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



**Analyse-Belastungen 2008 \***  
DTV<sup>w</sup>

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 4-6
--------	---------	----------	---	------	------------

# 4-7



-  Haupt- und Bundesstraßen
-  Kreisverkehrsplatz
-  mit Einbahnregelung
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Parkplatzbereiche
-  Halteverbote (VZ 283 / 286)
-  Straßensperrung

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

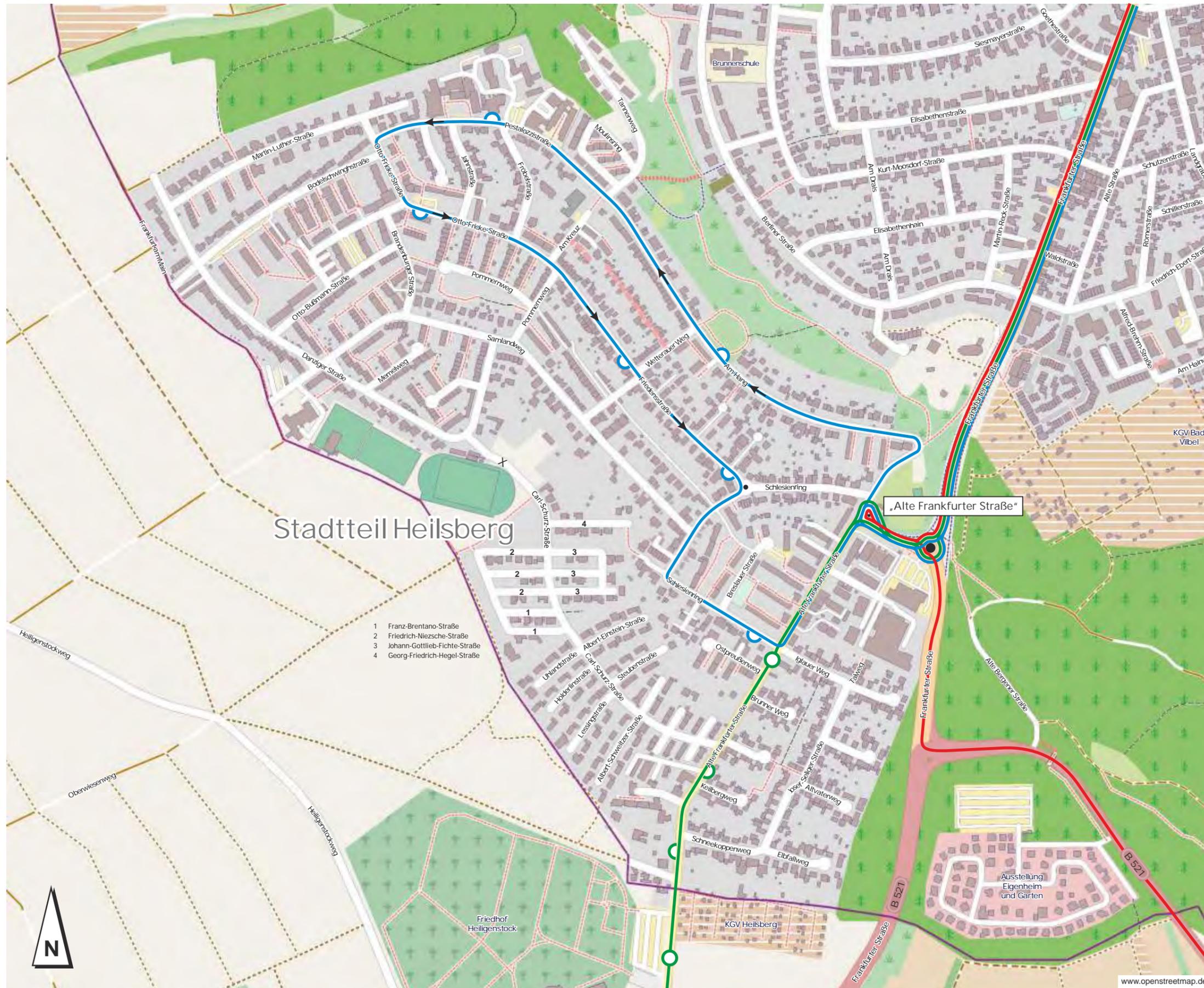
**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



## Verkehrsführung und Parkregelungen

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Datei: Anlage 4-7
----------------	------------	-------------------

# 4-8



**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg

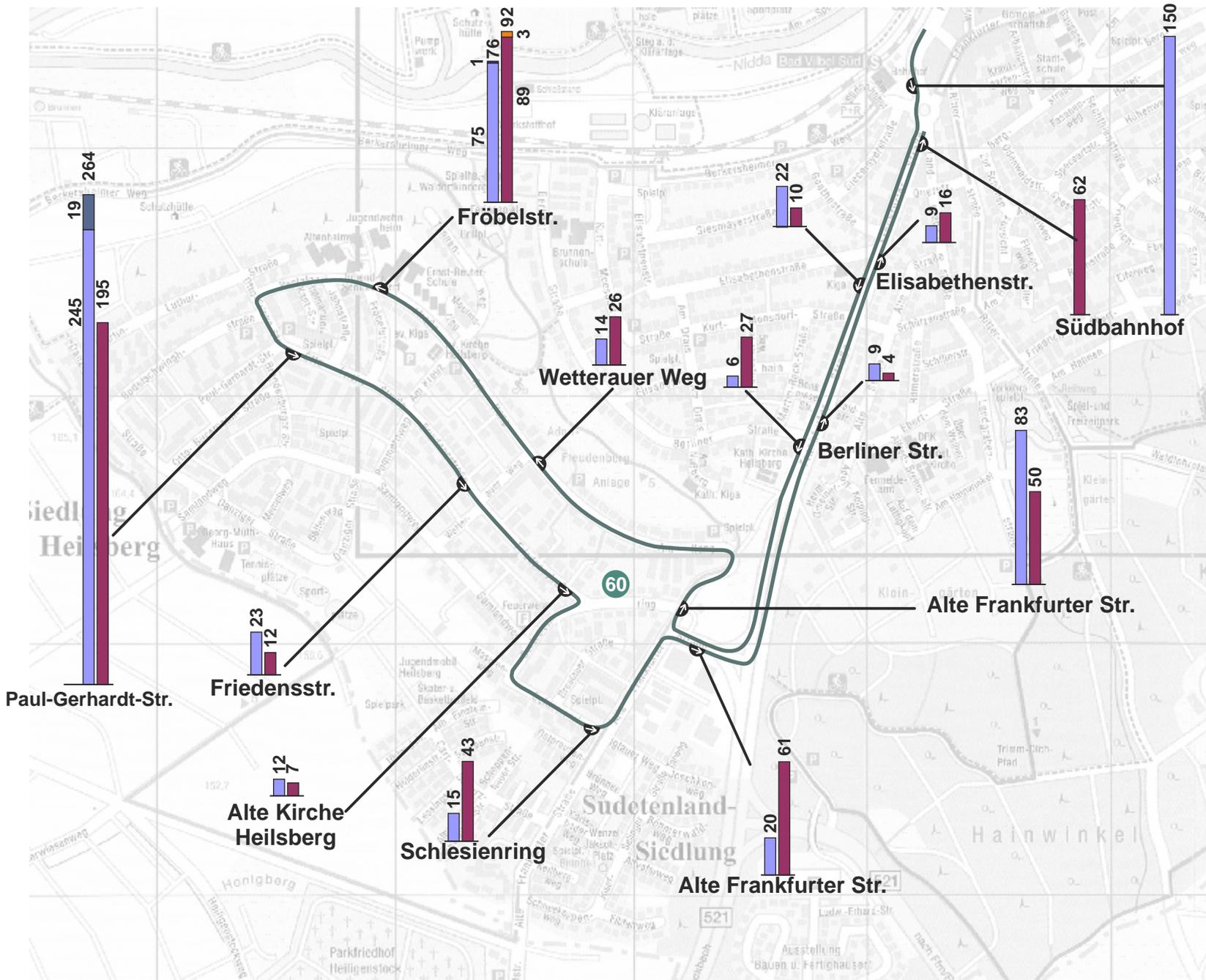


## Buslinien und Haltestellen

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 4-8
--------	---------	----------	---	------	------------

# 4-9

Anlage 5-5 aus [2]



- Einsteiger
- Aussteiger

**Sonderbus Schüler 07:10 Uhr**

- Einsteiger
- Aussteiger

— Linie 60 - Heilsberg

29 Busse / Werktag  
30 Minuten-Takt

Zählung vom  
Dienstag, den 03.03.2009  
[Fahrgäste / Tag]

**in3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg

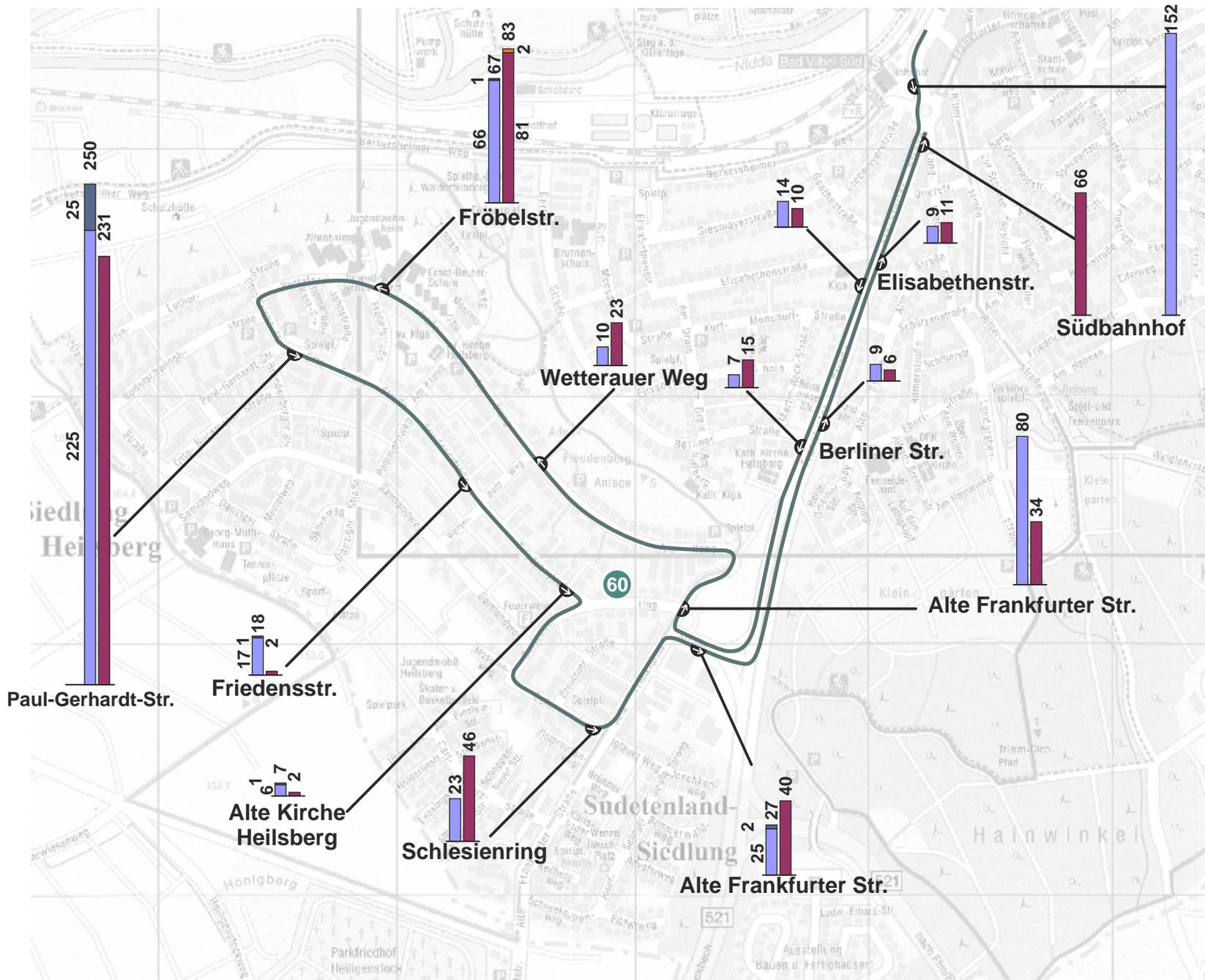


**VILBUS - Linie 60 (Heilsberg)**  
Ein-Aussteiger, Dienstag

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Seite: Anlage 4-9
----------------	------------	-------------------

# 4-10

Anlage 5-6 aus [2]



- Einsteiger
- Aussteiger

**Sonderbus Schüler 07:10 Uhr**  
■ Einsteiger  
■ Aussteiger

— Linie 60 - Heilsberg

29 Busse / Werktag  
 30 Minuten-Takt

Zählung vom  
 Donnerstag, den 05.03.2009  
 [Fahrgäste / Tag]

**in3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

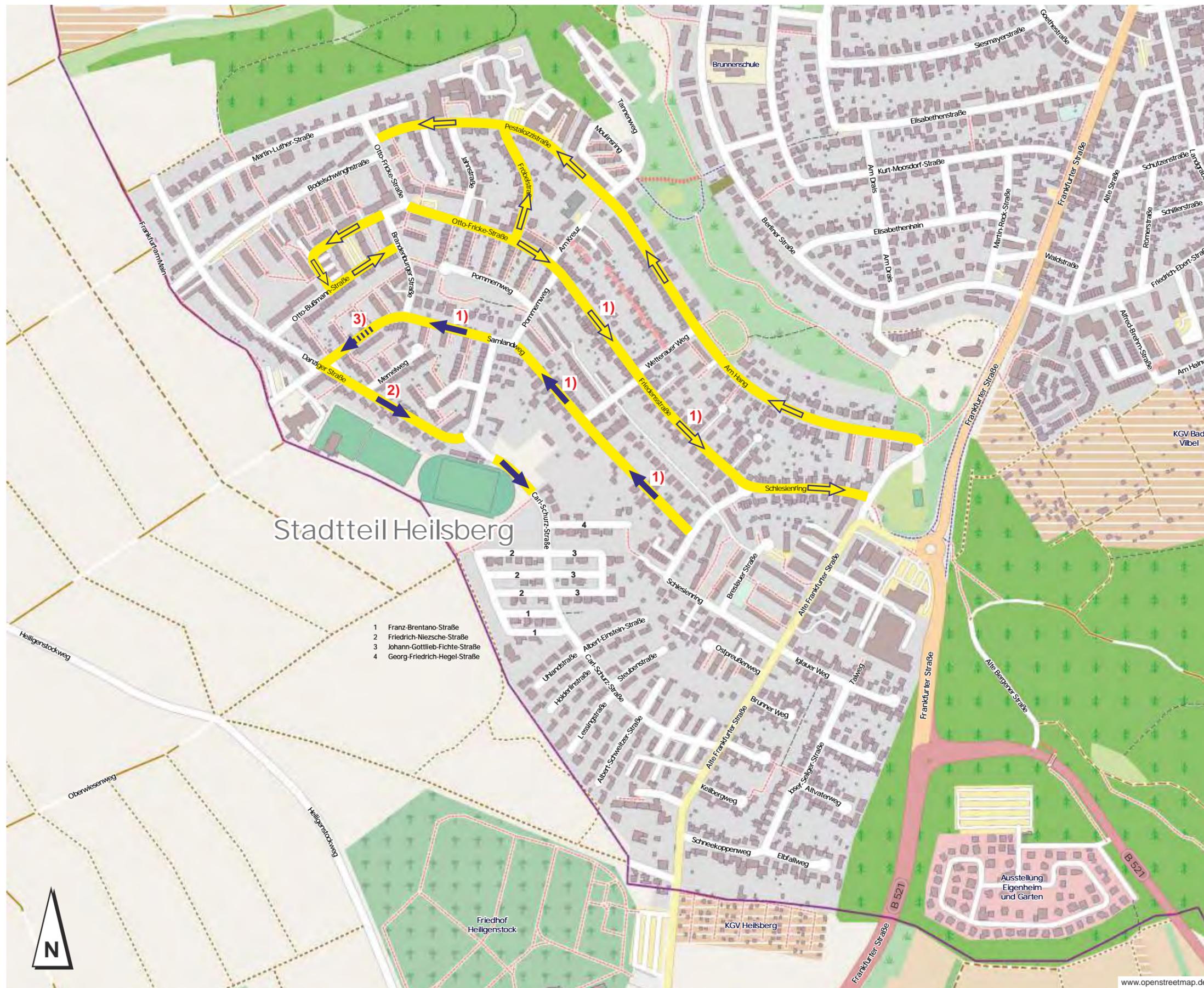
**Stadt Bad Vilbel**  
 Gesamtverkehrsplan 2012  
 Teil 2: Heilsberg



**VILBUS - Linie 60 (Heilsberg)**  
 Ein-Aussteiger, Donnerstag

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Datum: Anlage 4-10
----------------	------------	--------------------

# 5-1



- 1 Franz-Brentano-Straße
- 2 Friedrich-Nietzsche-Straße
- 3 Johann-Gottlieb-Fichte-Straße
- 4 Georg-Friedrich-Hegel-Straße

## Einrichtungsverkehr

- Bestand
- Planung
- optionale Planung

## Empfehlungen / Maßnahmen

- 1)** Versetztes Parken
- 2)** Schleppkurven für VILBUS (ggfs. auch Gelenkbus) beachten, Stellplatzmarkierungen prüfen.
- 3)** Einbahnregelung je nach Wahl des Straßenquerschnittes (ruhender Verkehr / Fg. / Rad).

**lin3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**

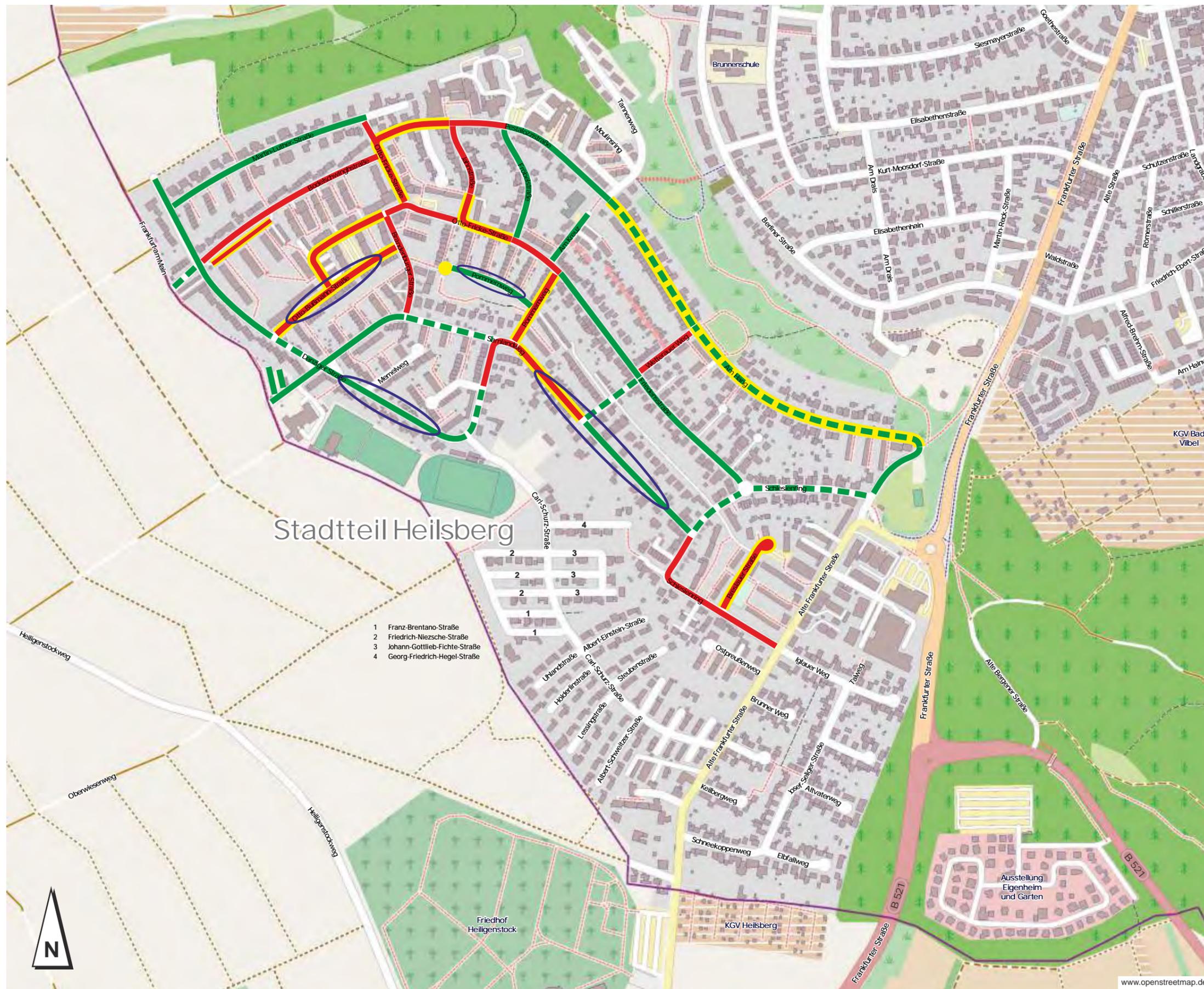
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



## Einbahnstraßenregelungen

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 5-1
--------	---------	----------	---	------	------------

# 5-2



## Bestandsaufnahme abends

- ausreichend freie Stellplätze
- - - einzelne freie Stellplätze
- keine freien Stellplätze
- Falschparker
- Konfliktbereiche ruhende - fließender Verkehr

## Grundlage

Bestandsaufnahmen  
vom  
Do., 06.03.2014 (20-21 Uhr)  
und  
Di., 18.03.2014 (21-22 Uhr)

**lin3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

## Stadt Bad Vilbel

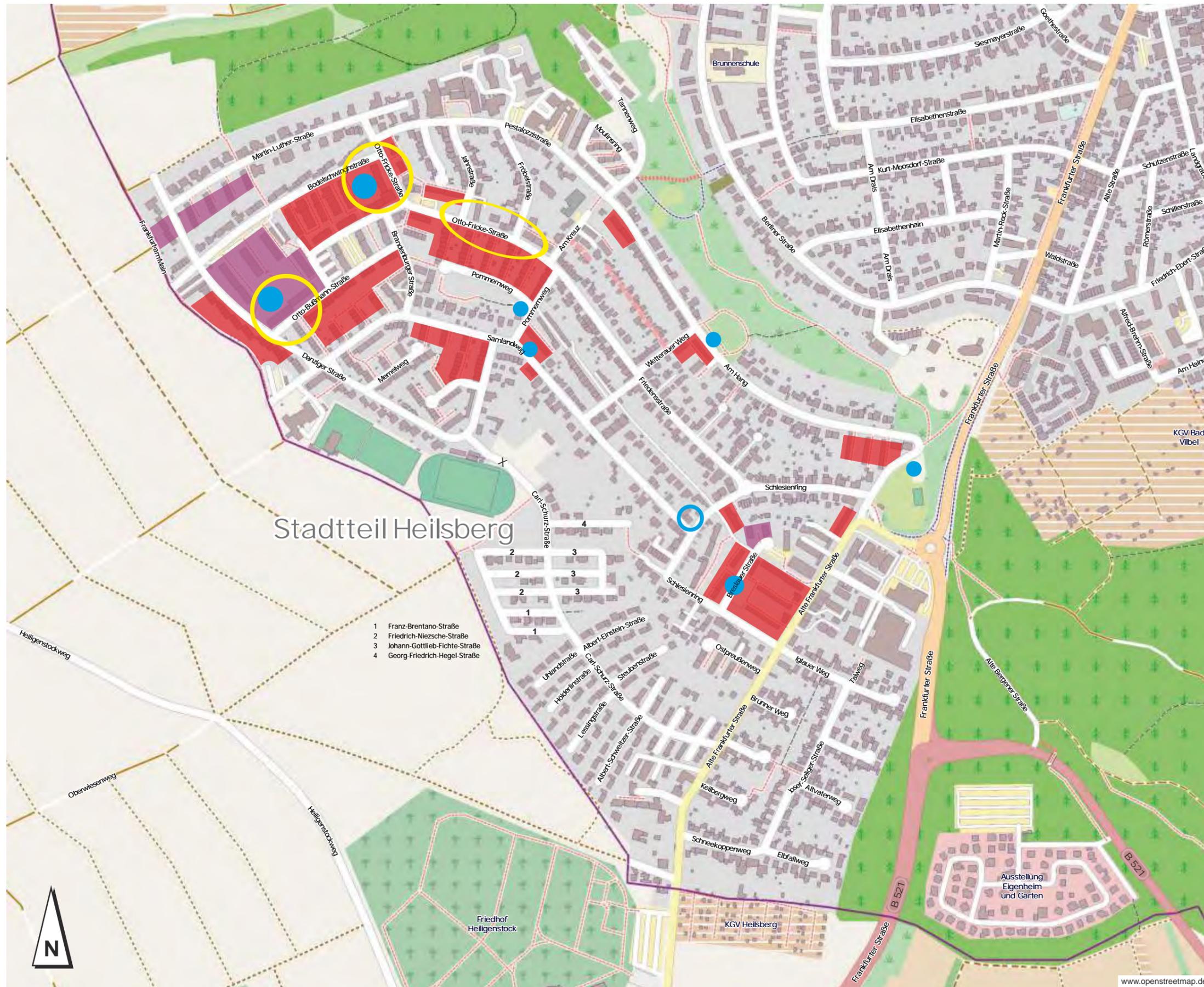
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



## Parkraumanalyse

Datum:	01/2015	Maßstab:	-	Dat:	Anlage 5-2
--------	---------	----------	---	------	------------

# 5-3



- Stellplatzzuordnung überwiegend nicht vorhanden bzw. möglich
- Stellplatzzuordnung überwiegend auf öffentlichen bzw. gewerblichen Parkplätzen
- Neuralgische Punkte
- Standorte potenzieller Entlastungsparkplätze
- Potenzieller Entlastungsparkplatz im Falle Feuerwehr-Verlegung

- Angaben ohne Gewähr -  
(Übernahme Ortsvergleich)

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

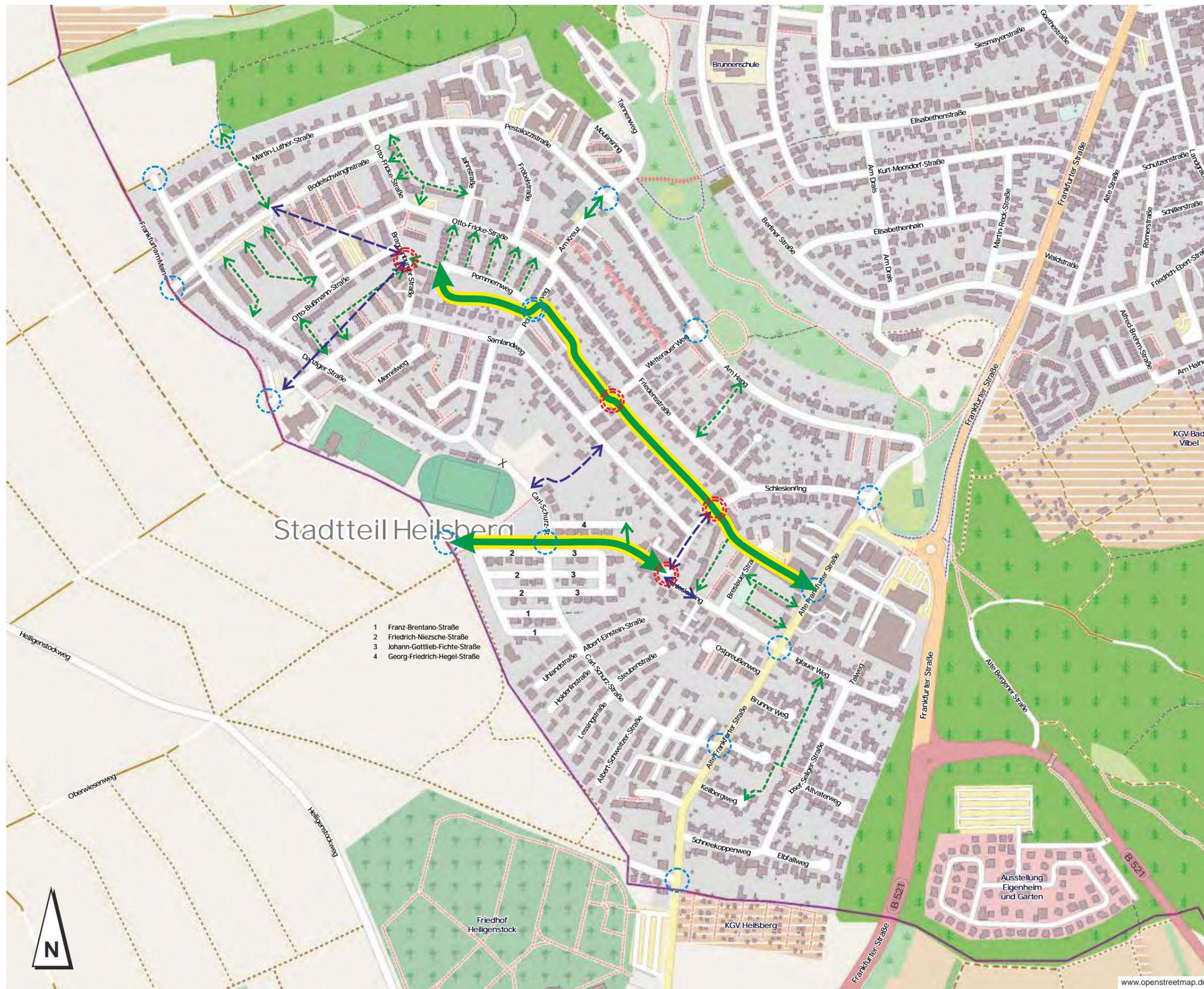
**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



## Wohneinheiten-Stellplatz-Analyse

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Dat.: Anlage 5-3
----------------	------------	------------------

# 5-4



## Bestand

- Gebietsübergreifende Fußwegeverbindung
- Fuß- und Radwegeverbindung
- Quartierswege

## Empfehlungen / Maßnahmen

- zusätzliche Wegeverbindung
- zusätzliche Radwegeanlagen
- Wegweisung
- + Ausbau der Querungsstelle

**lin3 PLAN**

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**

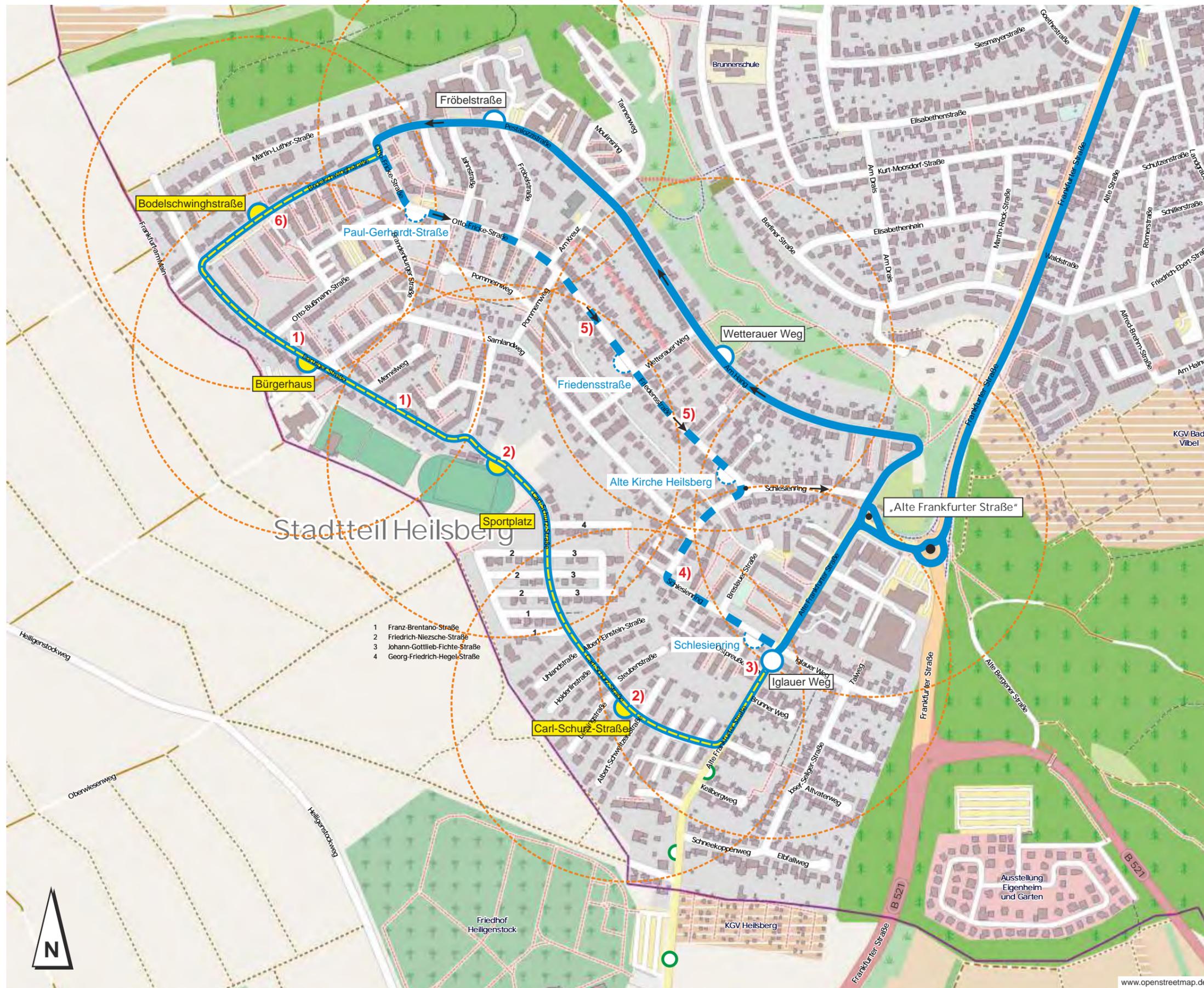
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



**Fuß- / Radwegeverbindungen,  
Quartierswege**

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Dat.: Anlage 5-4
----------------	------------	------------------

# 5-5



- 1 Franz-Brentano-Straße
- 2 Friedrich-Nietzsche-Straße
- 3 Johann-Gottlieb-Fichte-Straße
- 4 Georg-Friedrich-Hegel-Straße

- Haltestellen
- Einzugsradius (300m)
- VILBUS-Linie 60**
- Route - Bestand
- Route - neu
- Route - Rückbau

## Empfehlungen / Maßnahmen

- 1)** Kontrolle VILBUS-Schleppkurven
- 2)** Standort / Anlage noch offen
- 3)** Keine Querungsstelle ‚Alte Frankfurter Straße‘ vorhanden
- 4)** Neuer Querschnitt zugunsten Fußgänger-/Radanlagen
- 5)** Versetztes Parken
- 6)** Entfallen von Stpl. durch Haltestelle

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

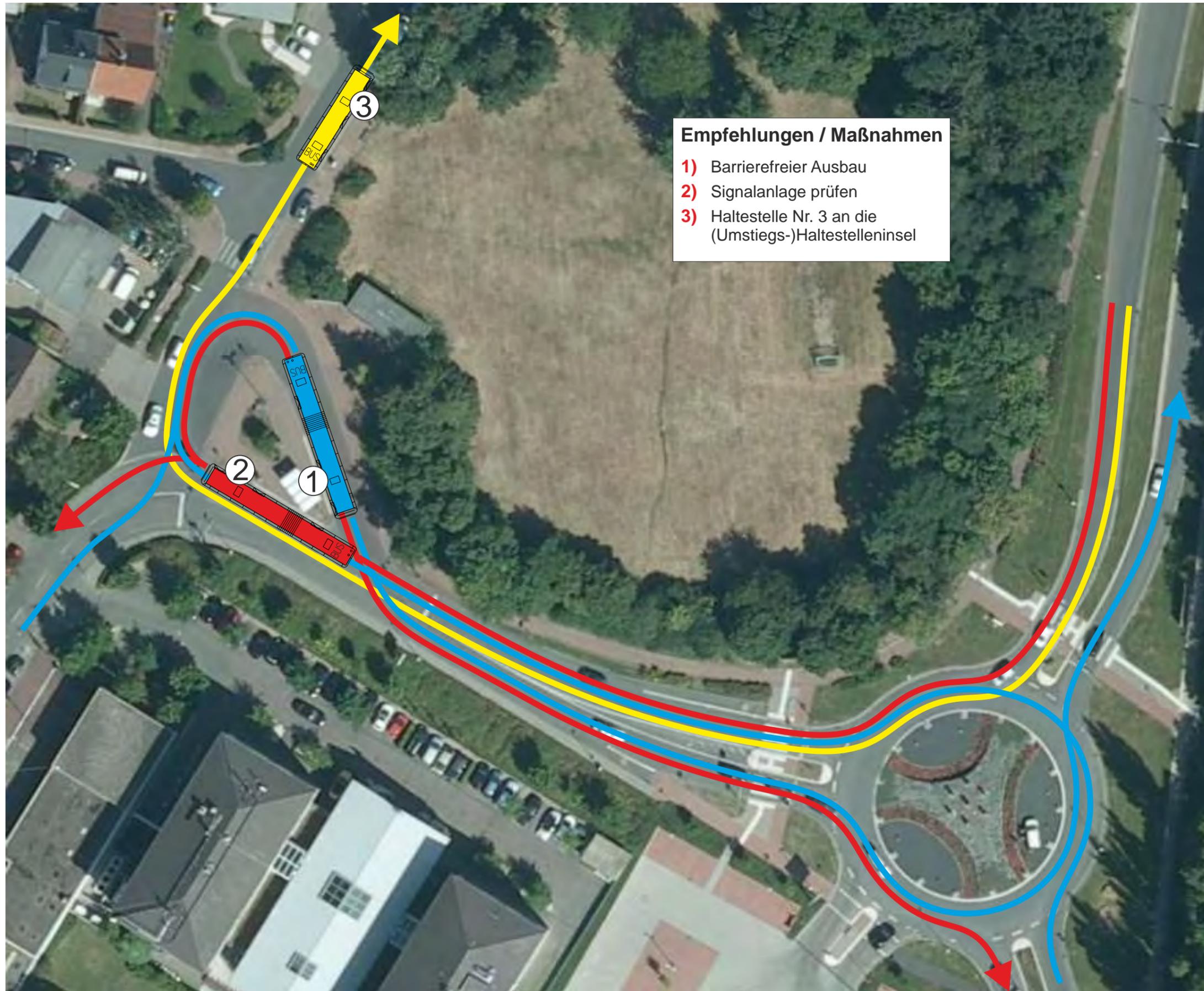
**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg



## VILBUS-Linie 60 Bestand und Planung

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Dat.: Anlage 5-5
----------------	------------	------------------

# 5-6



- ① Ri. Kernstadt  
↓ VILBUS-Linie 60, Ri. Kernstadt  
BUS 30, Ri. Kernstadt  
BUS 551, Ri. Kernstadt
- ② Ri. Frankfurt / Offenbach  
↓ BUS 30, Ri. Frankfurt a.M.  
BUS 551, Ri. Offenbach
- ③ Ri. Heilsberg  
↓ VILBUS-Linie 60, Ri. Heilsberg

**Situation**  
Bestand 03/2014



**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg

**„Heilsberg-Schleife“ (Bestand)**  
Bushaltestelle „Alte Frankfurter Straße“



**Maßnahmen allgemein**  
(ohne Plandarstellung)

- Zulassung von Radverkehr entgegen Einbahnrichtungen (nach Einzelfallprüfung)
- Baurechtliche Sicherung möglicher Standorte für Überlauf- und Quartiersparkplätze
- keine Stellplatz-Ablösemöglichkeit
- Prüfung Anwohnerparken
- Schulwegesicherung

**Einzelmaßnahmen**

- 1 - Busbahnhof einschl. Knotenpunkt (7.2)
- 2 - Pommerweg (7.1, 7.3)
- 3 - Jahnstraße (7.1)
- 4 - Breslauer Straße (7.1)
- 5 - KP „Am Kreuz“ (7.1)

1 Franz-Brentano-Straße  
2 Friedrich-Nietzsche-Straße  
3 Johann-Gottlieb-Fichte-Straße  
4 Georg-Friedrich-Hegel-Straße

**Übergreifende Maßnahmen**

- Parkraum - Planung
- Potenziale
- Prüfung / Regelung

**Verkehrsnetz**

- Einbahnstraßen - Planung
- Prüfung
- Bestand / ab 2015
- Knotenpunkt - Umbau
- Querungsstelle - Planung
- Prüfung

**Fußgänger- und Radverkehr**

- Geh- und Radwegeverbindung
- Planung
- Prüfung

**VILBUS**

- VILBUS-60-Route - Bestand
- Planung
- Haltestellen - Bestand
- Planung

**Einzelmaßnahmen**

- 7 s. Plan

**lin3 PLAN**  
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
Gesamtverkehrsplan 2012  
Teil 2: Heilsberg

**Maßnahmenplan**

Datum: 01/2015    Maßstab: -    Datei: Anlage 7



# Anhang

**Anhang A      Fotodokumentation**

- „Plattenweg“
- „Masurenweg“

**Anhang B      Stellungnahme des Ortsbeirates Heilsberg vom 09.07.2014**

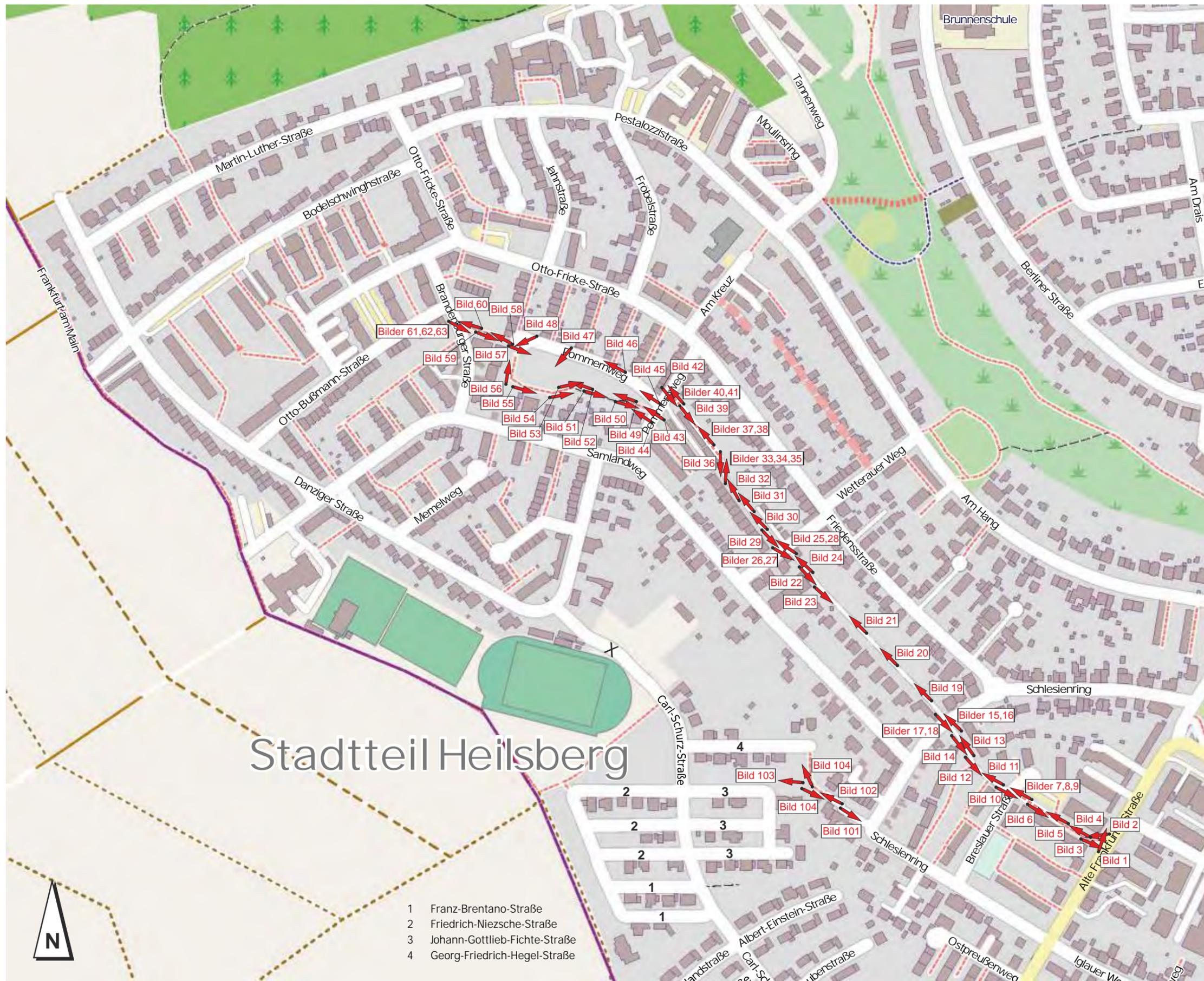
**Anhang C      Zusammenfassende Maßnahmenliste**

**Anhang D      *VILBUS***

## Fotodokumentation

„Plattenweg“  
„Masurenweg“

A



A

Standort und Blickrichtung

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

**Stadt Bad Vilbel**  
 Gesamtverkehrsplan 2012  
 Teil 2: Heilsberg

Stadt der Quellen

**Fotodokumentation**  
 „Plattenweg“ + „Masurenweg“

Datum: 01/2015	Maßstab: -	Datei: Anhang A
----------------	------------	-----------------

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 1: Alte Frankfurter Straße  
Blickrichtung Süden,  
Anbindung „Plattenweg“



Bild 2: Alte Frankfurter Straße  
Blickrichtung Westen,  
Anbindung „Plattenweg“



Bild 3: Plattenweg, Abschnitt I  
Blickrichtung Osten,  
Anbindung an Alte Frankfurter Straße



Bild 4: Plattenweg, Abschnitt I  
Blickrichtung Westen,  
2,0m breit, Betonpflaster



Bild 5: Plattenweg, Abschnitt I  
Blickrichtung Westen,  
Abzweig Parkplatz



Bild 6: Plattenweg, Abschnitt I  
Blickrichtung Osten,  
Platz / Hauszugang

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 7: Plattenweg, Abschnitt I  
Blickrichtung Westen,  
Annäherung zur Querung Breslauer Straße



Bild 8: Querung Breslauer Straße  
Blickrichtung Westen,



Bild 9: Querung Breslauer Straße  
Blickrichtung Westen,



Bild 10: Querung Breslauer Straße  
Blickrichtung Osten,



Bild 11: Plattenweg, Abschnitt II  
Blickrichtung Westen,  
2,0m breit, Betonpflaster



Bild 12: Plattenweg, Abschnitt II  
Blickrichtung Osten,  
Aufenthaltsbereich + Hauszugänge

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 13: Plattenweg, Abschnitt II  
Blickrichtung Westen,



Bild 14: Plattenweg, Abschnitt II  
Blickrichtung Osten,



Bild 15: Querung Schlesienring  
Blickrichtung Westen,



Bild 16: Querung Schlesienring  
Blickrichtung Westen,



Bild 17: Querung Schlesienring  
Blickrichtung Osten,



Bild 18: Querung Schlesienring  
Blickrichtung Osten,

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 19: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Westen,



Bild 20: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Westen,



Bild 21: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Westen,  
mit Gedenkstätte



Bild 22: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Osten,



Bild 23: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Osten,



Bild 24: Plattenweg, Abschnitt III  
Blickrichtung Westen,  
Annäherung zur Querung Wetterauer Weg

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 25: Querung Wetterauer Weg  
Blickrichtung Westen,



Bild 26: Querung Wetterauer Weg  
Blickrichtung Westen,



Bild 27: Querung Wetterauer Weg  
Blickrichtung Osten,  
Zugang zu Abschnitt III



Bild 28: Querung Wetterauer Weg  
Blickrichtung Westen,  
Zugang zu Abschnitt IV



Bild 29: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Osten,  
Annäherung zur Querung Wetterauer Weg



Bild 30: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
...m breit, Betonpflaster

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 31: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,



Bild 32: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,



Bild 33: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
Verschwenk um Garagenplätze



Bild 34: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
Verschwenk um Garagenplätze



Bild 35: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
Verschwenk um Garagenplätze



Bild 36: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Osten,  
Verschwenk um Garagenplätze

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 37: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
„hinter“ Quartiergaragen



Bild 38: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
„hinter“ Quartiergaragen



Bild 39: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Osten,  
„hinter“ Quartiergaragen



Bild 40: Plattenweg, Abschnitt IV  
Blickrichtung Westen,  
Annäherung zur Querung Pommernweg



Bild 41: Querung Pommernweg  
Blickrichtung Westen,



Bild 42: Querung Pommernweg  
Blickrichtung Osten,  
Zugang zu Abschnitt IV

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 43: Querung Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Zugänge Pommernweg + Spielplatz



Bild 44: Querung Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Zugang Spielplatz



Bild 45: Querung Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Zugang Pommernweg



Bild 46: Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Querschnitt ... m + ... m Schrammbord



Bild 47: Pommernweg  
Blickrichtung Süden,  
Zugang zum Spielplatz



Bild 48: Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Wendehammer

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 49: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Westen,



Bild 50: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Osten,



Bild 51: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Osten,



Bild 52: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Westen,



Bild 53: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Osten,



Bild 54: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Westen,

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 55: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Osten,



Bild 56: Plattenweg - Spielplatz „Pommernweg“  
Blickrichtung Norden,



Bild 57: Wendehammer Pommernweg  
Blickrichtung Osten,  
Zugang Spielplatz



Bild 58: Wendehammer Pommernweg  
Blickrichtung Westen,  
Durchgang zur Brandenburger Straße



Bild 59: Durchgang zur Brandenburger Straße  
Blickrichtung Osten,



Bild 60: Durchgang zur Brandenburger Straße  
Blickrichtung Westen,  
Annäherung zur Querung Brandenburger Str.

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Plattenweg“



Bild 61: Querung Brandenburger Straße  
Blickrichtung Osten,



Bild 62: Querung Brandenburger Straße  
Blickrichtung Osten,



Bild 63: Querung Brandenburger Straße  
Blickrichtung Osten,  
Zugang zum Abschnitt V

# FOTODOKUMENTATION

Stadt Bad Vilbel - Gesamtverkehrsplan 2012 - „Masurenweg“



Bild 101: Masurenweg  
Blickrichtung Osten,



Bild 102: Masurenweg  
Blickrichtung Osten,  
Zugang zu geplantem Grünzug



Bild 103: geplanter Grünzug mit Gehweg  
Blickrichtung Süden,  
Baugebiet „Taususblick“ (li. J.-G.-Fichte-Str.)



Bild 104: geplanter Grünzug mit Gehweg  
Blickrichtung Westen,  
Verbindung zu G.-F.-Hegel-Straße



Bild 105: geplanter Grünzug mit Gehweg  
Blickrichtung Osten,  
Zugang zu Masurenweg

**Stellungnahme des Ortsbeirates Heilsberg  
vom 09.07.2014**

**B**

Der Ortsvorsteher für den Stadtteil Heilsberg  
Parkstr. 15 · 61118 Bad Vilbel

Name	Christian Kühl
Anschrift	Alte Frankfurter Straße 102a
Telefon	06101 94908302
Mo-Do	0170 5459091

Datum  
9. Juli 2014

## Stellungnahme des Ortsbeirates Heilsberg zu dem am 02. Juli 2014 vorgestellten Verkehrskonzept

### 1. Route der Vilbus-Linie 60

- a. Die vorgestellte Umleitung der Linie 60 mit der neuen Route über die Danziger Straße und die Carl-Schurz-Straße findet die ungeteilte Zustimmung des Ortsbeirates mit der Einschränkung, dass geprüft werden soll, ob der Vilbus auch durch die Martin-Luther Straße, anstatt der Bodelschwingstraße führen kann. Der Vorteil dieser Verlegung wäre eine mögliche Haltestelle am Christeneck, die eine direkte Anbindung an die Dirt-Bike-Bahn und das geplante Jugendhaus bedeuten würde. Der Ortsbeirat Heilsberg regt an, auch bei der Durchführung der ursprünglich geplanten Route durch die Bodelschwingstraße eine Haltestelle an deren Einmündung in die Danziger Straße mit dem Namen Christeneck einzurichten.
- b. Der Ortsbeirat Heilsberg rät zudem, dass an der Haltestelle „Iglauer Weg“ eine Straßenüberführung für Fußgänger (Zebrastreifen) geprüft wird, da gerade in den Stoßzeiten eine größere Zahl der Nutzer der Linie 60 den Bus der Linie 30 in Richtung Frankfurt nehmen und somit die in diesen Zeiten vielbefahrenene „Alte Frankfurter Straße“ überqueren müssen.

### 2. Einbahnstraßenregelungen

- a. Der Ortsbeirat Heilsberg befürwortet, dass die Straße „Am Hang“ und „Friedenstraße“ ihren Status als Einbahnstraßen behalten sollen.
- b. Ebenso ist es begrüßenswert, dass der Samlandweg, vom Schlesienring ab in Richtung Brandenburger Straße bis zu deren Einmündung, zur Einbahnstraße erklärt werde soll.
- c. Weiter regt der Ortsbeirat an, dass die Jahnstraße von der Einmündung Pestalozzistraße in Richtung Otto-Fricke-Straße zur Einbahnstraße erklärt wird. Der Vorteil ist, neben der Entlastung der Jahnstraße, die Verminderung der Unfall-Gefahr, wenn die Verkehrsteilnehmer von der Jahnstraße in die Otto-Fricke-Straße abbiegen. Da ein Linkseinordnen in einer Einbahnstraße erlaubt ist, ermöglicht dieses eine bessere Sicht in die Otto-Fricke-Straße. Diese Ecke

ist als gefährlich allgemein bekannt. Eine weitere Diskussion, ob die Installation eines Verkehrsspiegels nötig ist wird dadurch obsolet.

- d. Es ist zu prüfen, ob die Straße, durch die die künftige Route des VILbusses der Linie 60 führt (Bodelschwingstraße oder Martin-Luther-Straße) zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung des Busses erklärt werden kann. Da beide in Frage kommenden Straßen über nur eine geringe Breite verfügen kann es bei Gegenverkehr zu Behinderungen und gefährlichen Situationen kommen.
- e. Der Ortsbeirat regt eine Prüfung an, ob der Schlesienring von der Einmündung Alte Frankfurter Straße in Richtung Samlandweg bis zu dessen Einmündung zur Einbahnstraße erklärt werden kann. Somit würde der vom Heilsberg **abfließende Verkehr** über die Carl-Schurz-Straße oder die Friedensstraße und Schlesienring (Einmündung am Busbahnhof) geführt. Der **auf den Heilsberg führende Verkehr** würde über die Straßen „Am Hang“ sowie Schlesienring und Samlandweg laufen. Für den Schlesienring ab der Ecke Samlandweg würde dies durch den Wegfall des Gegenverkehrs eine deutliche Entlastung bedeuten, die den Verkehrsfluss erleichtert. Außerdem wäre der gesamte Schlesienring gleichmäßig ausgelastet.

Zu prüfen ist hierbei, ob der über die Friedensstraße und den Schlesienring abfließende Verkehr bei seiner Einmündung in die Alte Frankfurter Straße am Kreuzungspunkt Busbahnhof bewältigt werden kann. Da viele Pendler in Richtung Frankfurt die Alte Frankfurter Straße als Schleichweg benutzen, um so dem Stau an der Einmündung der Alten B3 nach Bergen zu entgehen, ist zu prüfen, ob die Vorfahrtsregelung am Busbahnhof zu ändern ist. Schon heute kommt es regelmäßig zu Rückstaus in den Schlesienring, da der vom Heilsbergkreisel kommende Verkehr beim Linksabbiegen in die Alte Frankfurter Straße Vorfahrt hat und somit den Abfluss des Quellverkehrs vom Heilsberg behindert.

### 3. Verkehrsberuhigte Zonen

- a. Der Ortsbeirat Heilsberg regt weiter an, dass der **Wetterauer Weg zur einer verkehrsberuhigten Zone (Spielstraße)** erklärt wird. Der Wetterauer Weg ist ein zentraler Schulweg auf dem Heilsberg. Er durchschneidet zudem die zentrale Kraftverkehrsfreie Achse des Heilsbergs, den Plattenweg, welcher an dieser Stelle über keine Querungshilfe verfügt. Einem erheblichen Teil dieser Straße fehlt außerdem beidseitig der Fahrbahn ein Bürgersteig. Mittels einer verkehrsberuhigten Zone würde dieser Schulweg erheblich sicherer.
- b. Eine weitere Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone ist in der Breslauer Straße, wegen des dort befindlichen großen Spielplatzes und der Querung des Plattenweges, prüfenswert.

### 4. Busbahnhof

Mittelfristig soll der Busbahnhof vergrößert werden. Ziel soll sein, den Innenhof des Busbahnhofes so zu verbreitern, dass zwei Busse nebeneinander einfahren können. Somit müssten die Busse der Linie 30 (Richtung Frankfurt) und der Linie 551 (Richtung Offenbach und Bad Vilbel) nicht mehr auf der „Alten Frankfurter Straße“ halten, was bislang stets zu Verkehrsstaus führt.

### 5. Situation für den Fahrradverkehr

- a. Leider wird in dem vorgelegten Verkehrskonzept wenig auf Verbesserung für Fahrradfahrer eingegangen. Der Ortsbeirat Heilsberg fordert deshalb hier dringende Nacharbeiten. Hierbei soll zum Beispiel geprüft werden, in welchen Einbahnstraßen es sinnvoll und vertretbar ist, dass dort die Fahrradfahrer die Einbahnstraßen auch entgegengesetzt fahren können.
- b. Nicht nur, aber auch für die Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer, ist ein Ausbau und eine weitere Sanierung des Plattenweges unumgänglich. Der Ortsbeirat Heilsberg bittet den Magistrat zeitnah, jedoch spätestens bis zum Jahr 2016, den Plattenweg auf eine Breite von 4 m durchgängig auszubauen, damit dort Fußgänger wie auch Fahrradfahrer diesen Weg gefahrlos zusammen benutzen können. Der Plattenweg soll zwar nicht explizit als Radweg gekennzeichnet sein. Das Fahrradfahren soll aber auch für Erwachsene grundsätzlich möglich sein.

## **6. Straßenüberquerungen**

Die Straßenüberquerungen auf dem Heilsberg sollen nochmals auf ihre Gefahrenquellen untersucht werden, eventuelle Mängel oder Defizite sollten zeitnah beseitigt werden.

Hierbei ist besonders die Querung des Plattenweges im Schlesienring zu beachten. Die Anlage einer Straßenüberführung für Fußgänger (Zebrastreifen) an dieser Stelle scheint dringend erforderlich.

## **7. Parkplatzsituation**

Der Ortsbeirat Heilsberg fordert, dass mit der Umsetzung des Verkehrskonzept der Magistrat der Stadt Bad Vilbel alles unternimmt, damit die Zahl der verfügbaren Parkplätze erhalten, wenn möglich erhöht wird. Hierzu regt der Ortsbeirat an, nochmals die Einführung von Anwohnerparkplätzen zu prüfen.

Des Weiteren sollte an den hierfür geeigneten Stellen das Längsparken möglich gemacht werden, um die Zahl der Stellplätze zu erhöhen.

Weiter schlägt der Ortsbeirat vor, dass der Magistrat die Bewohner mit einer Parkmöglichkeit auf dem eigenen Grundstück nachhaltig auffordert, diese auch zu nutzen.

## **8. Durchbruch der Straße „Am Kreuz“**

Ein Durchbruch der Straße „Am Kreuz“ auf die Straße „Am Hang“ lehnt der Ortsbeirat ab. Dieser Durchbruch würde nur für einen kleinen Teil der Verkehrsteilnehmer eine Entlastung bedeuten, jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit eine erheblich finanzielle Entlastung für die Stadt Bad Vilbel bedeuten, die der Ortsbeirat Heilsberg lieber für den Ausbau des Plattenweges nutzen würde.

Der Ortsbeirat Heilsberg erwartet, dass der Magistrat der Stadt Bad Vilbel weiter im Dialog mit dem Ortsbeirat und den Bürgerinnen und Bürger des Heilsbergs an der Verbesserung der verkehrlichen Situation auf dem Heilsberg arbeitet und regt an, dass die Umsetzungen so geplant werden, dass der Beginn zeitgleich mit der Öffnung der Carl-Schurz-Straße stattfinden kann.

## Zusammenfassende Maßnahmenliste

C

## Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 2

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
1	Einwohnerverteilung im Stadtteil Heilsberg Verkehrsbelastung im vorderen Teil des Stadtteils	Keine verdichtete Wohnbebauung im hinteren Heilsberg zulassen. Bereitstellung leistungsfähiger Verbindungen zur Alten Frankfurter Straße.	Empfehlung  im Bau (Carl-Schurz-Straße)	dauerhaft  Fertigstellung 2015	siehe Seiten 5, 6 und 32
2	Wetterauer Weg Verkehrsberuhigter Bereich (Anregung des Ortsbeirates Heilsberg)	Umbau des Wetterauer Weges zwischen Samlandweg und Friedensstraße sowie zwischen Friedensstraße und Am Hang.	nicht empfohlen	--	siehe Seite 30
3	Breslauer Straße Verkehrsberuhigter Bereich (Anregung des Ortsbeirates Heilsberg)	Umbau der Breslauer Straße unter gleichzeitiger Bereitstellung ausreichender Stellplätze, hier wurde ein Stellplatzdefizit festgestellt.	empfohlen	mittelfristig	siehe Seiten 30, 34 und 36
4	Breslauer Straße	Auf den Grünflächen der Breslauer Straße können etwa 20 Stellplätze geschaffen werden.	empfohlen	kurzfristig	siehe Seite 36
5	Straße Am Kreuz und Kreuzungsbereich Am Kreuz/Tannenweg/ Am Hang/ Pestalozzistraße	Dieser Teil des Pommernweges sollte als Weiterführung des Plattenweges genutzt werden bei gleichzeitiger Optimierung des Angebotes für den Ruhenden Verkehr durch Umplanung der Stellplätze von Parallel- zu Senkrechtparkplätzen.	Prüfung  Planung und Umbau	kurz- bis mittelfristig  mittel- bis langfristig	siehe Seiten 27, 28, 31 und 34
6	Pommernweg (Teil: Stichstraße mit Wendebereich)	Dieser Teil des Pommernweges sollte als Weiterführung des Plattenweges genutzt werden bei gleichzeitiger Optimierung des Angebotes für den Ruhenden Verkehr durch Umplanung der Stellplätze von Parallel- zu Senkrechtparkplätzen.  Beide Ziele werden durch Gestaltung im Sinne eines Verkehrsberuhigten Bereiches erreicht.	Planung  Umbau	kurz- bis mittelfristig	siehe Seiten 21, 33 und 36

## Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 2

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
7	Danziger Straße	Einbahnstraßenregelung zwischen Samlandweg (Nord) und Carl Schurz-Straße (zukünftige Bustrasse)	empfohlen	Mitte 2015	siehe Seite 27
8	Samlandweg	Ausweisung als Einrichtungsstraße zwischen Schlesienring und Danziger Straße (in dieser Richtung) unter Aussparung des Verknüpfungsbereiches zwischen Danziger Straße Nord und Pommernweg.	empfohlen	kurzfristig nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße auf ganzer Länge	siehe Seiten 6, 11, 27 und 33
9	Samlandweg	Variante: Zweirichtungsverkehr bleibt zwischen Danziger Straße (Nord) und Brandenburger Straße mit neuem Querschnitt.	Prüfung empfohlen	2015	siehe Seite 28
10	Schlesienring	Ausweisung als Einrichtungsstraße auf ganzer Länge (in nördlicher Richtung) mit Ausnahme des Streckenteiles zwischen Samlandweg und Friedensstraße.  Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Öffnung der Carl-Schurz-Straße auf ganzer Länge, hier sind die Verkehrsumlagerungen zu prüfen.	Prüfung empfohlen	kurzfristig nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße auf ganzer Länge	siehe Seiten 29 und 33
11	Jahnstraße	Der Ortsbeirat regt Einrichtungsverkehr an, aus der Netzstruktur nicht erforderlich. Wenn Stellplätze gewonnen werden können, wird die Anregung positiv bewertet.	Überprüfung der Stellplatzbilanz empfohlen	kurzfristig möglich	siehe Seiten 29 und 33
12	Kreuzungsbereich Samlandweg / Danziger Straße	Umbau des derzeit unübersichtlichen Kreuzungsbereiches mit Verbesserung der Fußgängerquerungen und im Zusammenhang mit der empfohlenen VILBUS-Haltestelle. Ausbau der Haltestelle erst nach ca. sechsmonatlichem Probebetrieb.	Planung mit dem Ergebnis des Probebetriebs	Mitte 2016	siehe Seiten 23 und 35

## Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 2

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
13	"Plattenweg"	Der Ausbau des Plattenweges sollte weitergeführt werden. Eine Querschnittsbreite von mehr als 3,0m ist im Hinblick auf die Zulassung von Radverkehr anzustreben. Die Querungen mit dem Kfz-Verkehr sind zu überarbeiten.	Planung und abschnittsweise Realisierung werden empfohlen	kurz- bis mittelfristig	s. Abschnitte 5.2 und 7.4
14	Querwege / separate Fußwege	Zwischen den langen Einbahnstraßenpaaren sind verbindende und querende Fußwege zur Vermeidung von Fahrten und zur Verkürzung der Fußgängerwege z.B. zum Erreichen der Bushaltestellen wichtige Netzteile.  Hier im Speziellen Verbindung zwischen Samlandweg und Carl Schurz-Straße sowie die Verlängerung des Plattenweges nach Westen. Regelquerschnitte skizzieren.	Prüfung empfohlen  Realisierung empfohlen	kurzfristig  mittelfristig	siehe Seiten 14 und 38
15	Friedensstraße	Nach Herausnahme des Busbetriebes sollte die Planung für den Ruhenden Verkehr überprüft werden im Hinblick auf Gewinnung von Stellplätzen und auf die Möglichkeit einer versetzten Anordnung zur Geschwindigkeitsreduktion.	empfohlen	Ende 2015 (Änderung der Busroute Dez. '15)	siehe Seiten 10, 11 und 19
16	<b>VILBUS</b> -Linienführung	Nach Öffnung der Carl Schurz-Straße auf ganzer Länge kann der VILBUS 60 eine neue Linienführung erhalten. Dazu werden vier neue Haltestellen eingerichtet (vorab für ein halbes Jahr auf Probe) und vier derzeit vorhandene nicht mehr angefahren.  Vorgesehene Strecken auf Busverträglichkeit prüfen. Die Umstellung soll im Dezember 2015 vorgenommen werden.	beschlossenen Planungsbereich der neuen Haltestellen prüfen  Planung Haltestellen und Umfeld	kurzfristig  Mitte 2015	s. Abschnitte 4.2, 5.3 und 7.2

## Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 2

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
17	Busbahnhof "Alte Frankfurter Straße" und Einmündungsbereich	Umbau des Busbahnhofs einschließlich des Kreuzungsbereiches: Anpassung an die neue Fahrgeometrie, Optimierung der Wege der Umsteiger, Vermeidung von Rückstau bis zum Kreisverkehr. GVFG-Maßnahme im Bereich ÖV.	Vorplanung GVFG-Antrag Ausführungsplanung	kurzfristig Mitte 2015 Beginn 2016	siehe Seiten 7, 30 und 32 s. Abschnitte 5.3 und 7.2
18	Ruhender Verkehr 1	Ziel muss es sein, für alle im Stadtteil Heilsberg gemeldeten und als Dienstwagen dort zeitweise geparkten Fahrzeuge einen ‚legalen‘ Stellplatz zur Verfügung zu haben. Die Anzahl der Fahrzeuge ist zu ermitteln.	Prüfung	kurzfristig	siehe Seite 19
19	Ruhender Verkehr 2	Alle für Anlagen und Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs geeigneten Flächen sind zu ermitteln und mit Skizzen zu überplanen. Die planungsrechtliche Sicherung der Flächen ist zu prüfen.	empfohlen	kurzfristig	s. Abschnitte 5.1 und 7.3
20	Ruhender Verkehr 3	Die (Erweiterung der) Zuordnung von Stellplätzen oder Garagen zu Wohneinheiten oder Personen ist zu prüfen. Ziel: Kurze Wege zwischen Stellplatz und Wohnung, Verringerung Parksuchverkehr.	Prüfung	kurz- bis mittelfristig	s. Abschnitte 5.1 und 7.3
21	Ruhender Verkehr 4	Bei Verlegung des Feuerwehrstützpunktes vom derzeitigen Standort am Samlandweg weg, wird diese Fläche frei und wäre für eine mechanische Parkieranlage geeignet. Die Höhe des Bedarfs an dieser Stelle ist zu prüfen und dafür geeignete Systeme.	empfohlen	mittelfristig	siehe Seite 36

## Zusammenfassende Maßnahmenliste GVP, Teil 2

Nr.	Maßnahme / Straße	Handlungsfeld	Status	Zeit	Bemerkung
22	Radverkehr 1	In den Einbahnstraßen des Stadtteiles ist zu prüfen, ob ein Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung zugelassen werden kann (Stellplatzbilanz, verbleibende Fahrbahnbreite).	Prüfung empfohlen	kurzfristig	siehe Seite 30 und Abschnitt 7.5
23	Radverkehr 2	Zulässigkeit des Radverkehrs auf dem Plattenweg bei Verbreiterung des Querschnitts prüfen.	Prüfung empfohlen	kurz- bis mittelfristig	siehe Seiten 21 und 30
24	Verkehrszählungen	Zur Abstützung und Aktualisierung sowie zur Quantifizierung der Umlagerungseffekte nach Öffnung der Carl-Schurz-Straße auf ganzer Länge sind Verkehrszählungen in folgenden Straßen durchzuführen: Samlandweg, Friedensstraße, Am Hang, Schlesienring, Carl-Schurz-Straße und Alte Frankfurter Straße am Busbahnhof.	empfohlen	Mitte April bis Mitte Juli 2015	siehe Seite 12
25	Bushaltestelle "Iglauer Weg"	Einrichtung eine verkehrssicheren Querungsstelle in Form einer Fußgängerschutzanlage (FSA) oder als Querungshilfe (Fahrbahnteiler mit oder ohne "Zebrastreifen").	Prüfung und Planung	kurzfristig	siehe Seiten 23 und 35

## Literaturverzeichnis

- [1] IMB-Plan GmbH,**  
Bad Vilbel, Gesamtverkehrsplan, Teil 1: Kernstadt  
Frankfurt am Main, Mai 2013
- [2] IMB-Plan GmbH,**  
Bad Vilbel, Verkehrsuntersuchung „Frankfurter Straße“  
Frankfurt am Main, Juni 2009
- [3] IMB-Plan GmbH,**  
Stadtwerke Bad Vilbel GmbH, Neuordnung der VILBUS-Linien,  
Verkehrsuntersuchung ÖV  
Frankfurt am Main,
- [4] IMB-Plan GmbH,**  
Bad Vilbel, Bebauungsplan „Taunusblick, Verkehrsuntersuchung  
Frankfurt am Main, Mai 2008



**IMB-Plan GmbH**

Vilbeler Landstraße 41 • 60388 Frankfurt am Main  
Tel.: 06109 / 501 47-0 • Fax: 06109 / 501 47-11  
e-mail: [info@imb-plan.de](mailto:info@imb-plan.de) • internet: [www.imb-plan.de](http://www.imb-plan.de)