Datum: 25.07.2022 | Seite 1 von 3

Anzahl Zeichen inkl. Leerzeichen: 5.448

**Ergebnisse der Parkraum- und Verkehrserhebung für den Ortskern Büttelborn**

**Im Rahmen des Stadtumbaus stellten die Gemeinde und das Stadtumbaumanagement ProjektStadt zusammen mit den beauftragten Fachbüros – dem Stadtplanungsbüro Drei Eins und dem Verkehrsplanungsbüro von Mörner – die Ergebnisse der Parkraum- und Verkehrserhebung vor.**

Büttelborn *–* Eine zentrale Grundlage des Stadtumbauprozesses Büttelborn bildet das Integrierte Verkehrskonzept für den Ortskern, das derzeit in Arbeit ist. Bürgermeister Marcus Merkel war es wichtig, Politik und Vertreter:innen der Lokalen Partnerschaft frühzeitig auch beim Thema Verkehr zu informieren und einzubinden. So wurden nun in einer eigenen Veranstaltung erste Zwischenergebnisse der Verkehrsanalyse präsentiert.

Bereits abgeschlossen sind die Parkraum- und die Verkehrserhebungen, die das Planungsbüro von Mörner aus Darmstadt am Dienstag, den 31. Mai und 02. Juni 2022 von 6 - 20 Uhr durchführten. Die Zählungen erfolgten datenschutzrechtskonform über Kameras und durch Begehungen vor Ort. Die Ergebnisse liefern erste wichtige Fakten für den Ortsteil Büttelborn und dienen als Grundlage, um Maßnahmenvorschläge für das Integrierte Verkehrskonzept zu entwickeln. Ergänzt wird die technische Analyse außerdem durch eine Bürgerbefragung mittels Fragebögen (online und digital), die bis zum 22. Juli läuft und nun ausgewertet wird.

Die Parkraumerhebung erfasste den Bestand an öffentlichem Parkraum, bestehende Parkregelungen und die tatsächliche Parkraumauslastung im Fördergebiet sowie in einigen angrenzenden Bereichen – die ausführliche Präsentation der Ergebnisse finden Sie unter [www.buettelborn.de/standort/bauen/stadtumbau](http://www.buettelborn.de/standort/bauen/stadtumbau).

Der untersuchte Bereich verfügt über 639 öffentliche Pkw-Parkstände, davon sind 558 frei nutzbar, 72 mit zeitlicher Beschränkung wie Kurzzeitparken, fünf Behindertenparkstände und vier Elektroladestationen (je zwei am Rathausplatz und am SKV-Sportplatz). Die Zeitbeschränkungen liegen bei 60 oder 120 Minuten. Die Fachplaner stellten an mehreren Stellen ordnungswidriges Parken auf den Gehwegen fest. Für Menschen, die zu Fuß, mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl unterwegs sind sowie für Kinder mit Fahrrädern und Gehwegbenutzungspflicht bedeutet dies oft erhebliche Einschränkungen und Gefahrensituationen, wenn sie auf die Straße ausweichen müssen. Gehwegparken ist im Ortskern nur vereinzelt auf markierten Flächen erlaubt. Gleichzeitig wurden in nennenswerter Zahl leere Hofeinfahrten und stattdessen das bequemere Parken im Straßenraum registriert.

Die Gegenüberstellung von Parkraumbestand und Auslastung – also von Angebot und Nachfrage – ergab nur in wenigen Fällen eine Parkraumnutzung von 85 Prozent. Ab einer Auslastung von 85 Prozent entsteht leicht Parksuchverkehr, da der gewünschte Parkplatz potenziell belegt ist. In fast allen Untersuchungsbereichen liegen die Werte über den gesamten Tag verteilt unterhalb dieser Marke. Die Daten sind hier eindeutig: Im Ortskern Büttelborn gibt es keinen Parkraummangel, so Verkehrsexperte Dr.-Ing. Moritz von Mörner, auch wenn der eine oder die andere das im Einzelfall sicher manchmal anders empfinden mag. Spätestens um die nächste Ecke ist zumeist ein freier Parkplatz zu finden.

Die Parkdauer liegt in der Mainzer Straße, die zentrale Bedeutung für eine mögliche Aufwertung des Kernbereichs hat, im Bereich Kurzzeitparken meist unterhalb einer Stunde.

Den zweiten Schwerpunkt bildet die Verkehrserhebung. Hierbei untersuchten die Fachplaner die Verkehrsmengen und den Durchgangsverkehr. Gemessen wurde an den drei Einfallstoren in den Ortsteil. Durch Kameras wurden neben dem Pkw- und Schwerlastverkehr auch der Rad- und Fußgängerverkehr erfasst. Besonders auffällig ist hier der doch beachtliche Anteil an Radfahrenden – obwohl sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten kaum vorhanden sind. Aus den Verkehrsstromlinien (siehe Abbildung) erkennt man jedoch auch, so von Mörner, dass viele Radfahrenden die Bürgersteige oder die Abwasserrinne nutzen, was auf ein Gefühl der Unsicherheit im Straßenraum schließen lässt. Die trotz fehlender Radinfrastruktur bereits hohe Fahrradquote zeigt, dass hier ein großes Potenzial für ein Umsteigen auf das Rad besteht, wenn das Radfahren auch für weniger mutige Menschen als sicherer empfunden würde.

In der Erhebung betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs durch den Ortskern immerhin ein beachtliches Drittel neben dem übrigen sogenannten Ziel- und Quellverkehr. Die gemessene Fahrtdauer des Durchgangsverkehrs lässt erkennen, dass dieser nicht zum Einkaufen im Ort hält. Ihn gilt es daher rauszuhalten, da er nicht zur lokalen Wertschöpfung beiträgt und eine unnötige zusätzliche Belastung für die Anwohnenden darstellt.

Bemerkenswert ist dabei, dass es für den Durchgangsverkehr zeitlich keinen Unterschied zwischen der Fahrt „außen herum" (Dauer: 3-7 Min., Strecke: 2,6 km) und durch den Ortskern (Dauer: 4-6 Minuten, Strecke: 2 km) macht. Es ist allenfalls ein subjektives Empfinden, dass es „durch den Ort schneller ist", so von Mörner, da dort mehr passiert und die Zeit schneller zu vergehen scheint.

Nach diesem interessanten und informativen Auftakt sagte Projektleiter Jan Thielmann, von der ProjektStadt | Integrierte Stadtentwicklung, vom Team des Stadtumbaumanagements zu, dass auch die Ergebnisse der Bürgerbefragung veröffentlicht werden, sobald sie abschließend ausgewertet sind. Diese werden dann ebenfalls online auf die Homepage der Gemeinde eingestellt.“

**Bildunterschrift:** Verkehrsstromlinien im Bereich Mainzer Straße in Höhe Volkshaus (grüne Linien = PKW, blau = LKW/Bus, rot = Radfahrende, gelb = Fußgehende | Quelle: Planungsbüro von Mörner

**Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt**

Die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt (NHW) mit Sitz in Frankfurt am Main und Kassel bietet seit 100 Jahren umfassende Dienstleistungen in den Bereichen Wohnen, Bauen und Entwickeln. Sie beschäftigt rund 850 Mitarbeitende. Mit rund 59.000 Mietwohnungen in 120 Städten und Gemeinden in Hessen gehört sie zu den zehn führenden deutschen Wohnungsunternehmen. Unter der NHW-Marke ProjektStadt werden Kompetenzfelder gebündelt, um nachhaltige Stadtentwicklungsaufgaben durchzuführen. Die Unternehmensgruppe arbeitet daran, ihren Wohnungsbestand weiter zu erhöhen und bis 2045 klimaneutral zu entwickeln. Um dem Klimaschutz in der Wohnungswirtschaft mehr Schlagkraft zu verleihen, hat sie gemeinsam mit Partnern das Kommunikations- und Umsetzungsnetzwerk Initiative Wohnen.2050 gegründet. Mit hubitation verfügt die Unternehmensgruppe zudem über ein Startup- und Ideennetzwerk rund um innovatives Wohnen. [www.naheimst.de/](http://www.naheimst.de/)