

Mobilitätskonzept der Stadt Bensheim

Mobiles Bensheim 2040

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



**nachhaltig
mobil
planen**



Impressum

Titel

Mobilitätskonzept Bensheim - Mobiles Bensheim 2040

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Bensheim
B-61 Stadtplanung, Mobilität und Demographie
Kirchbergstraße 25
64625 Bensheim

Auftragnehmer

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt
Tel.: 06151 – 27 0 28 0
www.ziv.de | kontakt@ziv.de

Dr.-Ing. Owen Dieleman (Projektleitung)
Christian Elmers M.A.
Pia Weckbecker M.Sc.

Gefördert durch

Bundesministerium für Verkehr, Initiative nachhaltig.mobil.planen.

Status

Endbericht

Ort, Datum

Darmstadt, 06.05.2026

Bild Titelblatt

ZIV GmbH

Hinweis: In der Wortwahl des Dokuments werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Menschen angesprochen.

Inhalt

1	Ausgangslage und Ziele des Mobilitätskonzeptes	1
2	Entstehung des Mobilitätskonzeptes – Mobiles Bensheim 2040	4
2.1	Fachplanerische Vorgehensweise	4
2.2	Beteiligungs- und Kommunikationsprozess	6
2.3	Verkehrserhebungen	13
2.4	Verkehrsmodellierung	17
3	Rahmenbedingungen	19
3.1	Raumstruktur	19
3.2	Bevölkerung und Wirtschaft	20
3.3	Umwelt und Klima	23
3.4	Zukünftige Entwicklung des Verkehrs bis 2035+	24
4	Bestandsanalyse	27
4.1	Überblick über das Kapitel	27
4.2	Mobilitätsverhalten	27
4.3	Verkehrssicherheit	28
4.4	Fußverkehr	29
4.5	Radverkehr	33
4.6	Öffentlicher Verkehr	36
4.7	Fließender Kfz-Verkehr	40
4.8	Ruhender Kfz-Verkehr	44
4.9	Wirtschaftsverkehr	47
4.10	Fazit Bestandsanalyse	49
5	Verkehrspolitische Leitbild und Leitziele	50
5.1	Struktur und Herleitung des Leitbildes	50
5.2	Ziele für ein Mobiles Bensheim 2040	50
6	Handlungskonzept	53
6.1	Struktur und Herleitung des Handlungskonzeptes	53
6.2	Handlungsfeld Fußverkehr	54
6.3	Handlungsfeld Radverkehr	57
6.4	Handlungsfeld ÖPNV	61
6.5	Handlungsfeld MIV	66
6.6	Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr	70
6.7	Handlungsfeld Sharing	73
6.8	Handlungsfeld Intermodale und regionale Vernetzung	74
6.9	Handlungsfeld Verkehrssicherheit	77
6.10	Handlungsfeld Barrierefreiheit	80
6.11	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur	83
6.12	Handlungsfeld Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz	86
6.13	Handlungsfeld Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßeninfrastruktur	88
6.14	Handlungsfeld Daten / Finanzierung	91
7	Bewertung der Maßnahmen	94
8	Schlüsselmaßnahmen	111

8.1	Schlüsselmaßnahme A1: Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen	113
8.2	Schlüsselmaßnahme B1: Radverkehrskonzept fortschreiben	117
8.3	Schlüsselmaßnahme B3: Ausbau von Fahrradstraßen	121
8.4	Schlüsselmaßnahme C1: Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse	125
8.5	Schlüsselmaßnahme C2: Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden	129
8.6	Schlüsselmaßnahme D4: Weiterentwicklung des Parkraummanagement	134
8.7	Schlüsselmaßnahme G2: Förderung der Intermodalität	138
8.8	Schlüsselmaßnahme H4: Erhöhung der Schulwegsicherheit	142
8.9	Schlüsselmaßnahme J1: Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen	146
8.10	Schlüsselmaßnahme M2: Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen	149
9	Monitoring- und Umsetzungskonzept	150
9.1	Grundverständnis und Zielsetzung des Monitoring- und Umsetzungskonzepts	150
9.2	Organisatorische Verankerung und Rollenverständnis	150
9.3	Vorgehensweise im Monitoring	150
9.4	Indikatorensystem	151
9.5	Umsetzungskontrolle	153
9.6	Beteiligung und Kommunikation als Teil des Monitorings	154

Abbildungen

Abbildung 1	Die vier Phasen und 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung	2
Abbildung 2	Darstellung Herangehensweise Bestandsanalyse	5
Abbildung 3	Leitbilddiskussion Erweiterter Lenkungskreis (04.06.2025)	8
Abbildung 4	Eindrücke Bürgerveranstaltungen für die Stadtteile und Infostand Marktplatz	12
Abbildung 5	Projekthomepage	13
Abbildung 6	Ausschnitt durchgeführte Verkehrserhebungen 36 Knotenpunkte und 14 Querschnitte in 2024 und 2025	13
Abbildung 7	Darstellung untersuchte Parkierungsflächen	14
Abbildung 8	Darstellung Erhebungspositon Erhebung Marktplatz Bensheim	15
Abbildung 9	Darstellung Bestandsplan Bahnhof Bensheim	16
Abbildung 10	Verkehrszelleneinteilung Verkehrsmodell Bensheim	18
Abbildung 11	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland	20
Abbildung 12	Bevölkerungsentwicklung in Bensheim	21
Abbildung 13	Ein- und Auspendlerströme der Stadt Bensheim	22
Abbildung 14	Normierte Entwicklung der Beschäftigten zum Bezugsjahr 2009	23
Abbildung 15	Darstellung der Lärmbelastung, farblich kategorisiert	24
Abbildung 16	Analyse-Modell – Kfz/24h 2025	25
Abbildung 17	Prognosemodell – Änderungen Kfz/24h 2025-2035+	26
Abbildung 18	Verkehrsmittelwahl: Bensheim im regionalen Vergleich	28
Abbildung 19	Orte der Unfälle mit Personenschäden in Bensheim 2022	29
Abbildung 20	Erreichbarkeit – zu Fuß vom Marktplatz Bensheim in 30 Minuten	31
Abbildung 21	Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum Fußverkehr	32
Abbildung 22	Radnetz in Bensheim	34
Abbildung 23	Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum Radverkehr	36
Abbildung 24	Einzugsbereich Öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn) gemäß NVP 2020 – 2024	37
Abbildung 25	Fahrgastzahlen Bensheim Stand 2023	38
Abbildung 26	Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum ÖPNV	40
Abbildung 27	Übergeordnetes Straßennetz in Bensheim	41
Abbildung 28	Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum fließenden Kfz	43
Abbildung 29	Bewohnerparkzonen und öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen in Bensheim	45
Abbildung 30	Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum ruhender Kfz	47
Abbildung 31	Darstellung Gewerbegebiete Bensheim und Zufahrtsstraßen für den Wirtschaftsverkehr	48
Abbildung 32	Herleitung Leitbild – Mobiles Bensheim 2040	50

Tabellen

Tabelle 1	Übersicht der 4 Phasen eines Mobilitätskonzeptes	2
Tabelle 2	Terminübersicht des Lenkungskreises	6
Tabelle 3	Terminübersicht des erweiterten Lenkungskreises	8
Tabelle 4	Terminübersicht begleitende Gremientermine	9
Tabelle 5	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr	95
Tabelle 6	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr	96
Tabelle 7	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV	97
Tabelle 8	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld MIV	99
Tabelle 9	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr	100
Tabelle 10	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Sharing	101
Tabelle 11	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Intermodale und regionale Vernetzung	102
Tabelle 12	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit	103
Tabelle 13	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Barrierefreiheit	104
Tabelle 14	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur	105
Tabelle 15	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz	106
Tabelle 16	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur	107
Tabelle 17	Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Daten / Finanzierung	108
Tabelle 18	Indikatoren Leitbild 1: Erreichbarkeit, Teilhabe und Vernetzung	151
Tabelle 19	Indikatoren Leitbild 2: Klimaneutrale Mobilität	152
Tabelle 20	Indikatoren Leitbild 3: Bedarfsgerechte Verkehrsangebote	152
Tabelle 21	Indikatoren Leitbild 4: Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit	153

Anlagenverzeichnis

1	Dokumentation Bestandsanalyse
2	Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligungen
2.1	Dokumentation repräsentative Haushaltsbefragung
2.2	Dokumentation Online-Befragung
2.3	Dokumentation ergänzende Zielgruppenbefragungen
2.4	Dokumentation Öffentlichkeitsbeteiligungen vor Ort
3	Dokumentation Verkehrszählungen
4	Dokumentation Begehungen
5	Dokumentation Verkehrsmodell Bensheim

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
B+R	Bike and Ride
BfB	Bürger für Bensheim
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BKG	Bundesamt für Umwelt und Naturschutz Deutschland

CO2	Kohlendioxid
E-Lade	Elektrische Ladeinfrastruktur
EVNM-PV	Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IHK	Industrie- und Handelskammer
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
KMB	Zweckverband Kommunalwirtschaft Mittlere Bergstraße
LDEN	Lärmkennwert
MEGB	Marketing- und Entwicklungs- Gesellschaft Bensheim
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NO2	Stickstoffdioxid
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest (wichtiger Standort)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZIV	ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Quellenverzeichnis

ADFC 2022	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Fahrradklima-Test, 2022.
AGNH 2020	AGNH Nahmobilität – Radhauptnetz Hessen, 2020.
BKG 2024	Geodaten für die grundlegende Kartendarstellung. Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG), 2024.
BMVI 2018	RegioStaR – Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Berlin, 2018.
Bundesministerium für Verkehr 2019	Nachhaltig mobil planen – Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Berlin, 2019.
Bundesverkehrswegeplan 2030	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.
EVNM-PV 2022	Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr, 2022.
FGSV 2009	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt, Ausgabe 2006. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln, 2009.

Flächennutzungsplan Stadt Bensheim 2012	Flächennutzungsplan der Stadt Bensheim mit integriertem landschaftsplanerischem Fachbeitrag. Planungsgruppe Darmstadt, Darmstadt, 2012.
GeoBasis-DE / BKG 2024	Geodaten für die grundlegende Kartendarstellung, 2024.
Hessische Verwaltung für Geodaten und Bodenmanagement 2024	Geobasisdaten und Kartengrundlagen des Landes Hessen. Hessische Verwaltung für Geodaten und Bodenmanagement, 2024.
Hessisches Statistisches Landesamt 2022	Bevölkerung in Hessen nach Gemeinden, 2022.
Lärmaktionsplan Hessen 2024	Regierungspräsidium Darmstadt (2024): Lärmaktionsplan Hessen (4. Runde). Darmstadt, 2024
Luftreinhalteplan Rhein-Main 2024	Regierungspräsidium Darmstadt (2024): Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main – 3. Fortschreibung. Darmstadt, 2024
Masterplan 100% Klimaschutz 2014	Masterplan 100% Klimaschutz. Abschlussbericht für die Stadt Bensheim. AS&P – Albert Speer + Partner GmbH / K.GREENTECH GmbH, Frankfurt am Main, 2014.
Masterplan Klimaschutz 2.0	Masterplan Klimaschutz 2.0 der Stadt Bensheim. Net Positive Cities, 2024.
Masterplan Nachhaltige Mobilität 2018	Masterplan Nachhaltige Mobilität Stadt Bensheim 2018. Team red Deutschland GmbH, Berlin, 2019
MiD – Mobilität in Deutschland 2017	Mobilität in Deutschland 2017. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Bonn, 2019.
Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020	Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020–2024. Kreis Bergstraße, Heppenheim, 2020.
Openrouteservice 2026	Openrouteservice.org. Erreichbarkeits- und Isochronenanalysen für den Fußverkehr. Abruf 2026.
OpenStreetMap 2024	OpenStreetMap – Kartendaten und Hintergrundkarten. OpenStreetMap Foundation, 2024.
Potenzialanalyse zum Einsatz der Elektromobilität, 2012	FH Frankfurt am Main 2012 Potenzialanalyse zum Einsatz der Elektromobilität in Bensheim. Fachhochschule Frankfurt am Main, Frankfurt am Main, 2012.
SrV – Mobilität in Deutschland 2018	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018. Technische Universität Dresden, Dresden, 2019.
Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020	Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße. Kreisausschuss des Kreises Bergstraße. Bearbeitung: Planungsbüro RV-K, Frankfurt am Main, 2020.
Radverkehrskonzept Stadt Bensheim 2015	Radverkehrskonzept der Stadt Bensheim. R+T Verkehrsplanung GmbH, Darmstadt, 2015.
Schüllerradroutenplaner Hessen 2024	Schüllerradroutenplaner Hessen. Online-Routenplaner für den Radverkehr von Schülerinnen und Schülern in Hessen, 2024.
Stadt Bensheim 2024	Digitale Fahrradkarte der Stadt Bensheim, 2024
Stadt Bensheim 2024	Einteilung Fußgängerzone der Stadt Bensheim, 2021
Stadt Bensheim 2019	Bevölkerungsmonitoring Gesamtstadt und Stadtteile Stadt Bensheim, 2021
Stadt Bensheim 2019	Demographiebericht der Stadt Bensheim 2018 - 2043, 2019
STADTRADELN 2024	STADTRADELN – Kampagne des Klima-Bündnis zur Förderung des Radverkehrs. Klima-Bündnis Services GmbH, Frankfurt am Main, 2024.
StandortTOOL 2026	StandortTOOL, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2026
Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2024	Pendleratlas Deutschland. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2024	Unfallatlas Deutschland. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024.
Sustainable Urban Mobility Planning – SUMP 2025	Sustainable Urban Mobility Planning – SUMP. Vortrag im Rahmen „Kommunalpolitik trifft Wissenschaft – Dialog Mobilitätswende“, Rupprecht Consult – Forschung & Beratung GmbH, Köln, 2025.
TravelTime 2024	TravelTime – Plattform für Reisezeit- und Erreichbarkeitsanalysen. TravelTime Platform Ltd., London, 2024.
VDRM 2025	Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM). Datengrundlage für die Verkehrsmodellierung im Mobilitätskonzept Bensheim, 2025.
VRN 2023 und 2024	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Dashboard Ein-/Aussteiger Buslinien, 2023 und 2024.

1 Ausgangslage und Ziele des Mobilitätskonzeptes

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ entwickelt die Stadt Bensheim einen strategischen Rahmen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Das Konzept reagiert auf veränderte gesellschaftliche, ökologische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen und definiert die Leitlinien für ein nachhaltiges, leistungsfähiges und zukunftsorientiertes Verkehrssystem bis zum Jahr 2040.

Die Stadt Bensheim übernimmt als größte Kommune im Kreis Bergstraße eine zentrale Versorgungs- und Verknüpfungsfunktion innerhalb der Region. Durch ihre Lage zwischen den Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Rhein-Neckar ist sie stark in regionale Pendler- und Wirtschaftsverflechtungen eingebunden.

Gleichzeitig steht Bensheim – wie viele Mittelstädte – vor wachsenden Herausforderungen: steigende Mobilitätsansprüche, konkurrierende Nutzungen im öffentlichen Raum, begrenzte Finanzmittel und Flächenressourcen, Anforderungen an Klimaschutz und Emissionsminderung sowie der Anspruch auf hohe Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.

Die Mobilitätsentwicklung in Bensheim baut auf einer bestehenden Planungstradition auf. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2001 sowie dem Masterplan Nachhaltige Mobilität aus dem Jahr 2018 wurden bereits wichtige Grundlagen geschaffen und Maßnahmen angestoßen. Das Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ ersetzt diese Konzepte nicht, sondern führt sie fort, aktualisiert sie und integriert sie in einen erweiterten strategischen Rahmen.

Im Unterschied zu früheren Planwerken verfolgt das vorliegende Mobilitätskonzept einen ganzheitlicheren Ansatz: Es fokussiert nicht nur auf Infrastrukturmaßnahmen, sondern integriert Verkehrsorganisation, Steuerung, Digitalisierung, Klimaschutz, intermodale Vernetzung und Mobilitätsverhalten. Damit geht es bewusst über einen klassischen Verkehrsentwicklungsplan hinaus und versteht Mobilität als gesamtstädtische Gestaltungsaufgabe.

Zentrale Zielrichtungen des Mobilitätskonzeptes sind:

- die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsarten,
- die Stärkung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr,
- die Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und die Unterstützung der kommunalen Klimaschutzziele,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden,
- die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum,
- sowie die Sicherung einer leistungsfähigen Erreichbarkeit für Wohnen, Arbeiten und Wirtschaft.

Mit dem Mobilitätskonzept 2040 soll den Grundstein für ein lebenswerteres, modernes Bensheim gelegt werden.

Das Projekt wurde durch die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) „nachhaltig mobil planen“ gefördert. Die Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes orientiert sich an dem Leitfaden für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2019. Die Methodik besteht darin, einen integrierten Planungsprozess zu entwickeln, der Analyse, Beteiligung, Leitbild, Maßnahmenentwicklung und Monitoring systematisch miteinander verknüpft.

Die grundlegende Struktur des Planungsprozesses besteht aus vier Phasen¹ (vgl. Tabelle 1):

Tabelle 1 Übersicht der 4 Phasen eines Mobilitätskonzeptes

Phase	Inhalt
Phase 1: Vorbereitung und Analyse	Analyse der aktuellen Mobilitätssituation
Phase 2: Strategieentwicklung	Entwicklung von Zukunftszielen
Phase 3: Maßnahmenplanung	Konkrete Maßnahmenentwicklung
Phase 4: Umsetzung und Monitoring	Umsetzung der Maßnahmen und Evaluation

In Abbildung 1 sind die vier Phasen mit den einzelnen Arbeitsschritten dargestellt.

Abbildung 1 Die vier Phasen und 12 Schritte der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung



Quelle: Rupprecht Consult

¹ Bundesministerium für Verkehr: Nachhaltig mobil planen – Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), online verfügbar unter: https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Home/home.html (abgerufen am 06.03.2026).

Aufbau des Berichts

Der nachstehende Bericht gliedert sich wie folgt:

- **Kapitel 2** beschreibt den Planungsprozess, stellt die verwendeten Datengrundlagen dar und weist den Beteiligungsprozess auf.
- **Kapitel 3** zeigt die relevanten Rahmenbedingungen für Bensheim auf.
- **Kapitel 4** stellt die maßgeblichen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse je Verkehrsträger gegenüber.
- **Kapitel 5** zeigt das entwickelte Leitbild für Bensheim.
- **Kapitel 6** enthält die auf dem Leitbild aufbauenden Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge.
- **Kapitel 7** bewertet die in Kapitel 6 dargestellten Maßnahmen.
- **Kapitel 8** stellt aus den priorisierten Maßnahmenvorschläge 10 Schlüsselmaßnahmen heraus, die in einem Steckbrief dargestellt werden.
- **Kapitel 9** bildet den Abschluss der Untersuchung und stellt ein Monitoring- und Umsetzungskonzept für die zukünftige Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes auf.

2 Entstehung des Mobilitätskonzeptes – Mobiles Bensheim 2040

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes „Mobiles Bensheim 2040“ erfolgte in einem mehrstufigen und strukturierten Planungsprozess. Neben der fachlichen Analyse der bestehenden Mobilitätssituation wurden verschiedene methodische Bausteine miteinander kombiniert, um eine belastbare Grundlage für die spätere Strategie- und Maßnahmenentwicklung zu schaffen.

Hierzu gehörten unter anderem umfangreiche Verkehrserhebungen, der Aufbau eines Verkehrsmodells sowie verschiedene Beteiligungsformate mit Verwaltung, Politik und Bürgerschaft. Ergänzend wurde eine kontinuierliche Abstimmung innerhalb projektbegleitender Gremien organisiert, um fachliche Erkenntnisse und lokale Erfahrungen in den Planungsprozess einzubinden.

Die folgenden Abschnitte beschreiben die wesentlichen Arbeitsschritte, Datengrundlagen und Beteiligungsformate, die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden.

2.1 Fachplanerische Vorgehensweise

Im ersten Schritt wurde eine **Bestandsanalyse** durchgeführt. Die Bestandsanalyse bildet die fachliche und datenbasierte Grundlage des gesamten Mobilitätskonzeptes. Ziel ist es, ein umfassendes, abgestimmtes Bild der aktuellen Mobilitätssituation in Bensheim zu erfassen und die relevanten Einflussfaktoren transparent darzustellen.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Stadtteile. Gleichzeitig werden regionale Verflechtungen berücksichtigt, da Mobilität nicht an administrativen Grenzen endet.

Die Bestandsanalyse betrachtet alle relevanten Dimensionen der Mobilität:

- Verkehrsinfrastruktur (Straßennetz, Rad- und Fußwege, Knotenpunkte, Parkraum, Haltestellen)
- Mobilitätsangebote (ÖPNV-Strukturen, Taktungen, Verknüpfungspunkte, Sharing-Angebote)
- Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten (Modal Split, Pendlerbeziehungen, Verkehrsbelastungen)
- Umwelt- und Klimawirkungen
- Verkehrssicherheit
- Sozioökonomische Rahmenbedingungen
- Barrierefreiheit und Teilhabe
- organisatorische und strukturelle Rahmenbedingungen

Die Datengrundlage setzt sich aus bestehenden Fachgrundlagen, amtlichen Statistiken, eigenen Erhebungen sowie Ergebnissen der repräsentativen Haushaltsbefragung und Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen. Durch die Kombination quantitativer und qualitativer Methoden entsteht ein integriertes Gesamtbild der Mobilitätssituation. Zudem wurden umfangreiche Verkehrserhebungen und ein Verkehrsmodell für Bensheim aufgebaut, um eine repräsentative Datengrundlage für Bensheim zu erhalten.

Die Bestandsanalyse schließt mit einer zusammenfassenden Bewertung der Stärken, Schwächen und zentralen Handlungsbedarfe ab. Sie bildet damit die Grundlage für die strategische Ausrichtung des Konzeptes.

Abbildung 2 Darstellung Herangehensweise Bestandsanalyse



Quelle: Eigene Darstellung

Auf Basis der in der Bestandssituation identifizierten Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe, sowie der gewünschten zukünftigen Ausrichtung der Stadt Bensheim im Bereich Mobilität wurden **vier Leitbilder** formuliert. In der Erarbeitung der Leitbilder wurde der interdisziplinäre Lenkungsreis, der erweiterte Lenkungsreis und die Öffentlichkeit eingebunden. Die genaue Herangehensweise ist in Kapitel 5 dargestellt.

Im nächsten Schritt zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Bensheim wurden unter Berücksichtigung aller bisher erarbeiteten Daten Maßnahmen definiert. Die entwickelten **44 Maßnahmen** teilen sich in **13 Handlungsfelder** auf.

Zur Priorisierung der Maßnahmen wurde eine standardisierte Bewertungsmethodik angewendet, die eine vergleichende Einordnung hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Umsetzungszeitraum, Kosteneinschätzung und strategischen Relevanz ermöglicht. Auf dieser Grundlage wurden **10 Schlüsselmaßnahmen** identifiziert. Diese Schlüsselmaßnahmen haben einen großen Einfluss auf die künftige Mobilitätsentwicklung und wurden in umfangreichen Steckbriefen dargestellt.

Abschließend wird ein **Monitoring- und Umsetzungskonzept** in Kapitel 9 beschrieben, dass die schrittweise Realisierung der vorab bestimmten Maßnahmen fachlich begleitet und deren Wirkung

kontinuierlich mit festgelegten Indikatoren überprüft. Ziel ist es die Mobilitätsentwicklung in Bensheim langfristig zu steuern und die Maßnahmen und deren interne Priorisierung im Zeitverlauf anzupassen.

2.2 Beteiligungs- und Kommunikationsprozess

Die Gestaltung der zukünftigen Mobilität stellt eine zentrale Herausforderung für die Stadt Bensheim dar und betrifft dabei eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure innerhalb der Stadtgesellschaft. Neben den Bürgerinnen und Bürgern sind auch Verwaltung, Politik und weitere Interessensgruppen in die bestehenden Herausforderungen und zukünftigen Mobilitätsgestaltung eingebunden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes durch ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren begleitet. Das Ziel war, ergänzend zur fachlichen Analyse, Hinweise und lokale Kenntnisse zu erfassen sowie unterschiedliche Perspektiven auf die Mobilitätssituation in Bensheim systematisch einzubeziehen.

Hierfür wurden verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt, die sowohl eine breite öffentliche Beteiligung als auch zielgruppenspezifische Rückmeldungen ermöglichten. Dazu zählen unter anderem standardisierte Befragungen, offene Beteiligungsformate sowie dialogorientierte Veranstaltungen.

Die Ergebnisse der Beteiligung flossen unmittelbar in die Bestandsanalyse, die Leitbildentwicklung sowie in die Ableitung von Handlungsbedarfen und Maßnahmen ein und leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur inhaltlichen Fundierung des Mobilitätskonzeptes.

Im Folgenden werden die einzelnen Beteiligungsformate sowie deren Zielsetzung und Durchführung näher beschrieben.

2.2.1 Lenkungskreis

Neben regelmäßigen fachlichen Abstimmungen mit dem Team Stadtplanung, Mobilität und Demographie der Stadt Bensheim wurde ein projektbegleitender Lenkungskreis eingerichtet. Dieser setzte sich aus der/dem Ersten Stadträtin/Stadtrat sowie Vertreterinnen und Vertretern der Teams Straßenverkehr und Klimaschutz, Umwelt und Energie zusammen. Hier wurden zentrale Meilensteine fachbereichsübergreifend diskutiert, strategisch abgestimmt und gemeinsam weiterentwickelt.

Der Lenkungskreis ist während der gesamten Bearbeitungszeit insgesamt sieben Mal zusammengekommen (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2 Terminübersicht des Lenkungskreises

Termine	Inhalt der Sitzung
02.02.2024	• Vorstellung ZIV • Abstimmung Arbeitsprogramms und Zeitplan
25.06.2024	• Vorstellung des Standes der Bestandsanalyse
10.04.2025	• Vorstellung finale Bestandsanalyse • Vorstellung Ergebnisse repräsentative Haushaltsbefragung und Online-Befragung

	- Vorstellung Ergebnisse Erhebungen am Bahnhof Bensheim & Auerbach sowie einer Fußgängerzählung in der Innenstadt - Vorstellung Verkehrserhebungen (11.06-13.06.24 und baustellenbedingte Nacherhebung 06.03.25)
15.05.2025	Erarbeitung Wünsche zum Leitbild Bensheim
20.08.2025	- Entwurf Leitbild Mobiles Bensheim 2040 mit 4 Leitbildern - Besprechung weiteres Vorgehen
16.12.2025	- Vorstellung Maßnahmenentwürfe basierend auf dem im Bau-, Umwelt- und Planungsausschuss beschlossenen Leitbild - Diskussion und Anpassung Maßnahmenentwürfe
16.04.2026	Vorstellung Maßnahmen und Schlüsselmaßnahmen

Quelle: Eigene Darstellung

2.2.2 Erweiterter Lenkungsreis

Zur inhaltlichen Schärfung zentraler Arbeitsschritte – insbesondere der Leitbilder und Maßnahmen als Kernbestandteile des Mobilitätskonzeptes – wurde zusätzlich ein erweiterter Lenkungsreis gebildet. In diesem Gremium waren Vertreterinnen und Vertreter aller politischen Fraktionen sowie relevante Interessensverbände und Initiativen der lokalen Mobilität vertreten. Dadurch wurde sichergestellt, dass unterschiedliche Perspektiven frühzeitig in die konzeptionelle Ausarbeitung einfließen konnten.

Der erweiterter Lenkungsreis war folgendermaßen zusammengesetzt:

- 1. Stadträtin (später 1. Stadtrat)
- Stadtverwaltung Bensheim
- Politische Fraktionen
- Ortsvorsteher Stadtteile Bensheim
- Kreis Bergstraße
- Seniorenbeauftragte
- NABU Bensheim/Zwingenberg
- IHK Darmstadt
- ADFC
- Klimabündnis Bergstraße
- Netzwerk bergstraße.mobil
- BfB
- BUND Bensheim

- MEGB
- Mensch vor Verkehr
- Jugend-Treff Stadt
- KMB

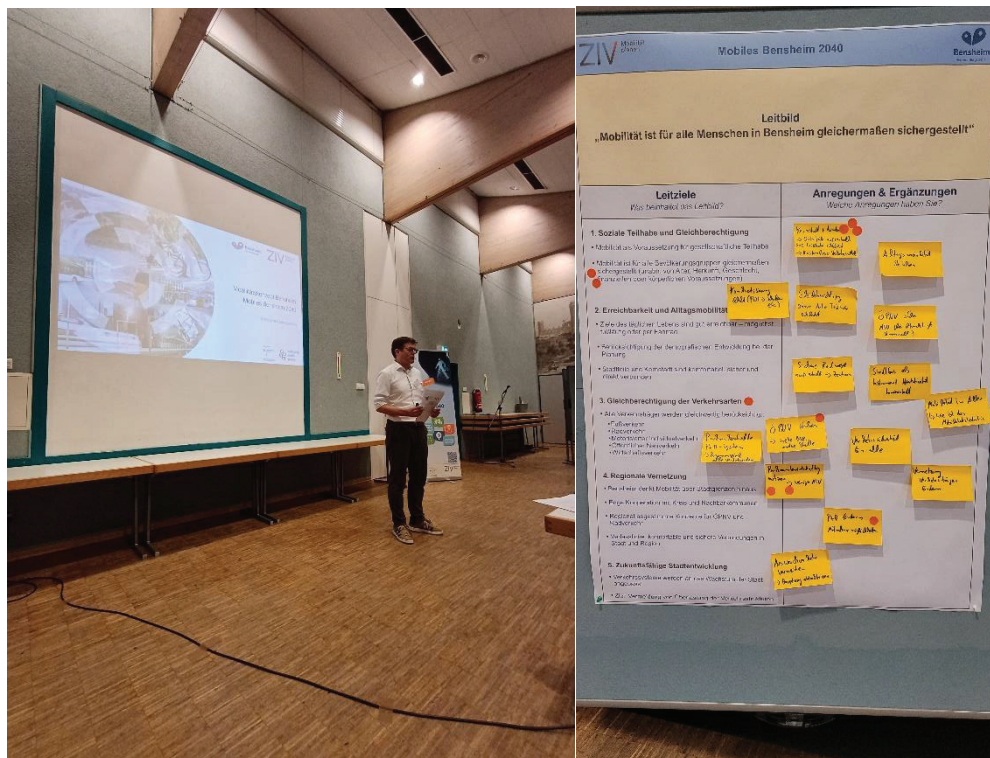
Der erweiterte Lenkungskreis ist während der gesamten Bearbeitungszeit insgesamt dreimal zusammengekommen.

Tabelle 3 Terminübersicht des erweiterten Lenkungskreises

Termine	Inhalt der Sitzung
04.06.2025	• Vorstellung aktueller Stand des Projektes • Kleingruppenarbeit Diskussion Leitbildentwurf
15.09.2025	• Finalisierung Leitbild
23.04.2026	• Vorstellung Maßnahmen und Schlüsselmaßnahmen

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3 Leitbilddiskussion Erweiterter Lenkungskreis (04.06.2025)



Quelle: Stadt Bensheim | ZIV

2.2.3 Begleitende Gremientermine

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde durch regelmäßige Abstimmungen in den politischen Gremien der Stadt begleitet. Ziel dieser Termine war es, den Projektfortschritt transparent darzustellen, zentrale Arbeitsschritte zu erläutern sowie frühzeitig Rückmeldungen aus Politik und Verwaltung in den Planungsprozess einzubeziehen. Es wurden fünf Sitzungen durchgeführt, die in der folgenden Tabelle dargestellt sind.

Tabelle 4 Terminübersicht begleitende Gremientermine

Termine	Inhalt der Sitzung
11.09.2024	<u>Magistratssitzung:</u> Vorstellung Arbeitsprogramm und Zeitplan
26.09.2024	<u>Bau-, Umwelt- und Planungsausschuss:</u> Vorstellung Arbeitsprogramms und Zeitplan
29.01.2025	<u>Magistratssitzung:</u> - Vorstellung Stand Bestandsanalyse - Vorstellung Ergebnisse repräsentative Haushaltsbefragung und Online-Befragung - Vorstellung Ergebnisse Erhebungen am Bahnhof Bensheim & Auerbach, sowie Fußgängerzählung Innenstadt - Vorstellung Verkehrserhebungen (11.06-13.06.24)
06.02.2025	<u>Bau-, Umwelt- und Planungsausschuss:</u> - Vorstellung Stand Bestandsanalyse - Vorstellung Ergebnisse repräsentative Haushaltsbefragung und Online-Befragung - Vorstellung Ergebnisse Erhebungen am Bahnhof Bensheim & Auerbach, sowie Fußgängerzählung Innenstadt - Vorstellung Verkehrserhebungen (11.06-13.06.24)
23.10.2025	<u>Bau-, Umwelt- und Planungsausschuss:</u> Beschluss Mobilitätskonzept
27.05.2026	<u>Magistratssitzung</u> Beschluss Mobilitätskonzept
11.06.2026	<u>Bau-, Umwelt- und Planungsausschuss</u>

	Beschluss Mobilitätskonzept
25.06.2026	<u>Stadtverordnetenversammlung</u> Beschluss Mobilitätskonzept

Quelle: Eigene Darstellung

2.2.4 Bürgerbeteiligungen

Ein zentraler Bestandteil der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes „Mobiles Bensheim 2040“ war die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung. Ziel der Beteiligung war es, Hinweise auf Problemstellen im Verkehrsraum zu sammeln, Erfahrungen aus dem Alltag aufzunehmen und Anregungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Bensheim zu erhalten. Bei allen Prozessen der Befragungen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bensheim wurde der Datenschutzbeauftragte der Stadt Bensheim eingebunden.

Repräsentative Haushaltsbefragung

Ein wichtiger Bestandteil war dabei die **repräsentative Haushaltsbefragung**. Im Zeitraum vom 21.09.2024 – 06.10.2024 wurden 2.145 Bürgerinnen und Bürger aus einer repräsentativen Stichprobenziehung, die 5,0% der Bevölkerung entsprach, zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Teilnahme war freiwillig und der Fragebogen konnte entweder online, oder schriftlich beantwortet werden. Die repräsentative Haushaltsbefragung stieß auf eine hohe Beteiligung und erzielte eine Rücklaufquote von 19 %, was 410 ausgefüllten Fragebögen entspricht. Damit liegt eine belastbare und für die Auswertung geeignete Datengrundlage vor. Die Fragen bezogen zum Mobilitätsverhalten waren zur Vergleichbarkeit zu anderen Kommunen in Anlehnung an den SrV-Mobilität in Städten (2018) und dem MiD-Mobilität in Deutschland (2017) formuliert worden. Die Dokumentation der repräsentativen Haushaltsbefragung ist in der Anlage 2.1 zu finden.

Online-Befragung:

Ergänzend zur repräsentativen Haushaltsbefragung wurde im Zeitraum vom 07.10.2024 bis 04.11.2024 eine **öffentliche Online-Befragung** durchgeführt, an der alle Bürgerinnen und Bürger und nicht in Bensheim lebende Personen teilnehmen konnten. Insgesamt beteiligten sich 739 Personen.

Ziel der Befragung war es, ein breites Meinungsbild zur aktuellen Verkehrsmittelwahl sowie zu zukünftigen Anforderungen und Wünschen an die Mobilitätsentwicklung zu erfassen. Darüber hinaus hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, auf einer interaktiven Karte wahrgenommene Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsarten räumlich zu verorten. Die Dokumentation der Online-Befragung ist in der Anlage 2.2 zu finden.

Ergänzende Zielgruppenbefragungen:

Darüber hinaus wurden zielgruppenspezifisch Altersgruppen im Detail befragt, die in den vorangegangenen Befragungen unterrepräsentiert wurden. So fand am 19.03.2025 eine **Seniorenbefragung** im Zuge des Ökumenischen Seniorenkreises statt. In Kleingruppen wurden Erfahrungen, Wünsche und Probleme im Verkehrsraum diskutiert. Zudem wurde eine **Schülerbefragung** mit einer durch das staatliche Schulamt Landkreis Bergstraße und Odenwaldkreis

online verteilten Umfrage durchgeführt. Der Zeitraum der Teilnahme war vom 02.07.2025 – 22.08.2025. Inhalt der Umfrage war zum einen Fragen zum Schulweg und Wegen in der Freizeit. Zusätzlich hatten die Schüler die Möglichkeit auf einer digitalen Karte Stärken und Schwächen je Verkehrsart einzutragen. An der Schülerbefragung haben 91 Schülerinnen und Schüler teilgenommen. Die Dokumentation der Zielgruppenbefragungen sind ebenfalls in einer separaten Anlage zu finden (siehe Anlage 2.3).

Bürgerbeteiligungen vor Ort:

Um den direkten, persönlichen Austausch mit den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bensheim zu suchen, wurden ferner **zwei Bürgerworkshops** durchgeführt.

Die erste Bürgerveranstaltung fand unter dem Titel „**Bürgerbeteiligung für die Stadtteile**“ am 07.06.2025 im Bürgerhaus Kronepark Auerbach statt. Hier wurde die Bestandsanalyse auf Plakaten vorgestellt und diskutiert. Auf großformatigen Stadtteilkarten konnten Teilnehmende positive und negative Aspekte der Mobilität markieren sowie konkrete Verbesserungsvorschläge für ihren Stadtteil einbringen, wie auch auf weiteren Plakaten Rückmeldungen zum Leitbildentwurf geben.

Die zweite Bürgerveranstaltung fand am 14.06.2025 mit einem **Infostand auf dem Marktplatz** Bensheim statt. Ziel dieser Veranstaltung war es, auch Personen zu erreichen, die bislang nicht über andere Beteiligungsformate eingebunden wurden. Interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten sich über das Projekt informieren, mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung sowie dem beauftragten Planungsbüro ins Gespräch kommen und ihre Anregungen zur zukünftigen Mobilität in Bensheim einbringen.

Die Ergebnisse der beiden Bürgerveranstaltungen vor Ort sind in Anlage 2.4 zu finden.

Abbildung 4 Eindrücke Bürgerveranstaltungen für die Stadtteile und Infostand Marktplatz



Quelle: Stadt Bensheim, ZIV GmbH

2.2.5 Projekthomepage

Während der gesamten Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes für Bensheim wurde begleitend eine Projekthomepage auf der Seite der Stadt Bensheim eingerichtet. Auf dieser Internetseite wurden das Projekt vorgestellt, Neuigkeiten verkündet sowie die Befragungen veröffentlicht. Hauptsächlich wurde die Projekthomepage genutzt, um die Zwischenergebnisse der Untersuchung zur Verfügung zu stellen sowie auf die Onlinebeteiligungen für die Bürgerinnen und Bürger aus Bensheim aufmerksam zu machen.

Abbildung 5 Projekthomepage

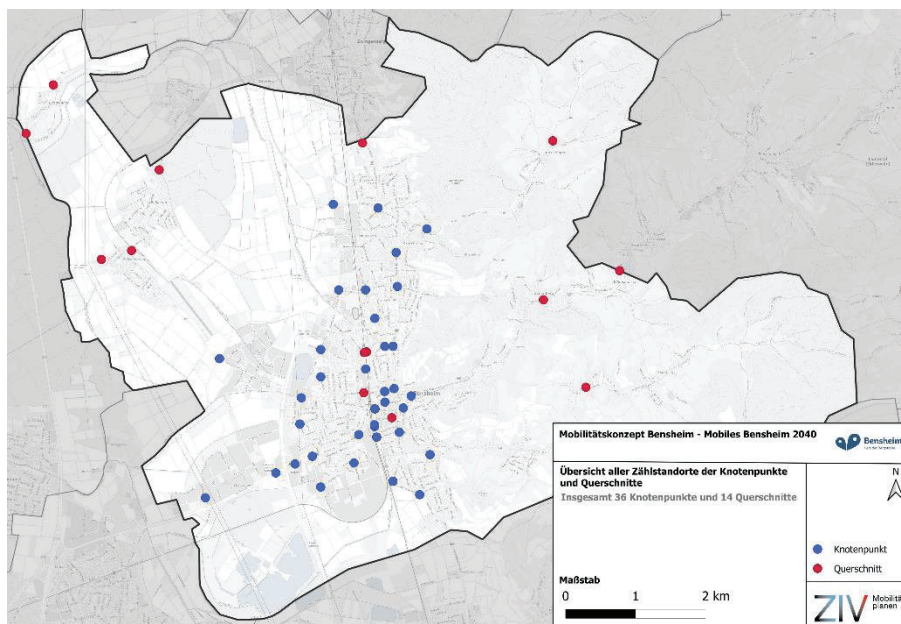


Quelle: Projekthomepage – Mobilitätskonzept für die Stadt Bensheim (Abruf am 09.03.2026)

2.3 Verkehrserhebungen

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden in ganz Bensheim Verkehrserhebungen zu verschiedenen Fahrzeugklassen durchgeführt, um einen Gesamteindruck des Verkehrsgeschehens in Bensheim zu erhalten. Es wurden 36 Knotenpunkte (das sind Erhebungen an Kreuzungen, Einmündungen oder Kreisverkehren) und 14 Querschnitte (Straßenquerschnitte) in einem Zeitraum vom 11.06.2024 – 13.06.2024 und in einer baustellenbedingten Nacherhebung am 06.03.2025 erhoben. Eine Übersicht der durchgeführten Verkehrserhebungen findet sich in Abbildung 6. Eine detaillierte Übersicht findet sich in Anlage 3.

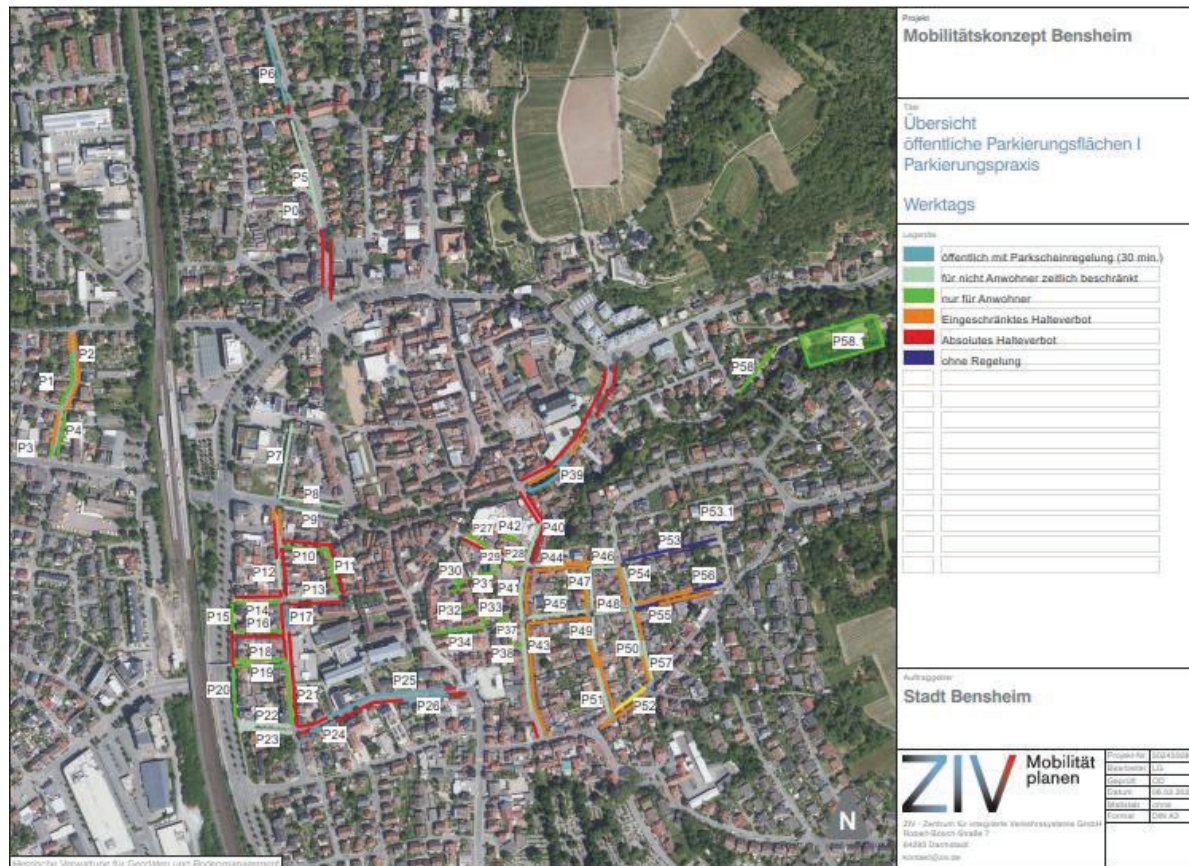
Abbildung 6 Ausschnitt durchgeführte Verkehrserhebungen 36 Knotenpunkte und 14 Querschnitte in 2024 und 2025



Quelle: © GeoBasis-DE / BKG 2024 [Eigene Darstellung]

Weiterhin wurde eine Parkraumerhebung in dem Innenstadtgebiet Bensheim, sowie in der Bachgasse durchgeführt, um eine solide Datengrundlage für den ruhenden Verkehr zu erhalten. Der Zeitraum der Erhebung war am 13.11.2024 (werktags, 05.00 Uhr, 13.00 Uhr und 19.00 Uhr), sowie am 16.11.2024 (Samstag, 13.00 Uhr und 19.00 Uhr). Damit konnten Unterschiede zwischen Werktag und am Wochenende untersucht werden. Eine Darstellung der untersuchten Straßen zeigt Abbildung 7. Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse ist in Anlage 4 zu finden.

Abbildung 7 Darstellung untersuchte Parkierungsflächen



Quelle: Grundkarte: Hessische Verwaltung für Geodaten und Bodenmanagement; eigene Darstellung

Der Fußverkehr in der Innenstadt wurde am 13.11.2024 (werktags, 24 Stunden) und am 16.11.2025 (samstags, 24 Stunden) videogestützt erhoben. Hierzu wurde an 4 Standorten erhoben, die in Abbildung 8 grafisch dargestellt sind.

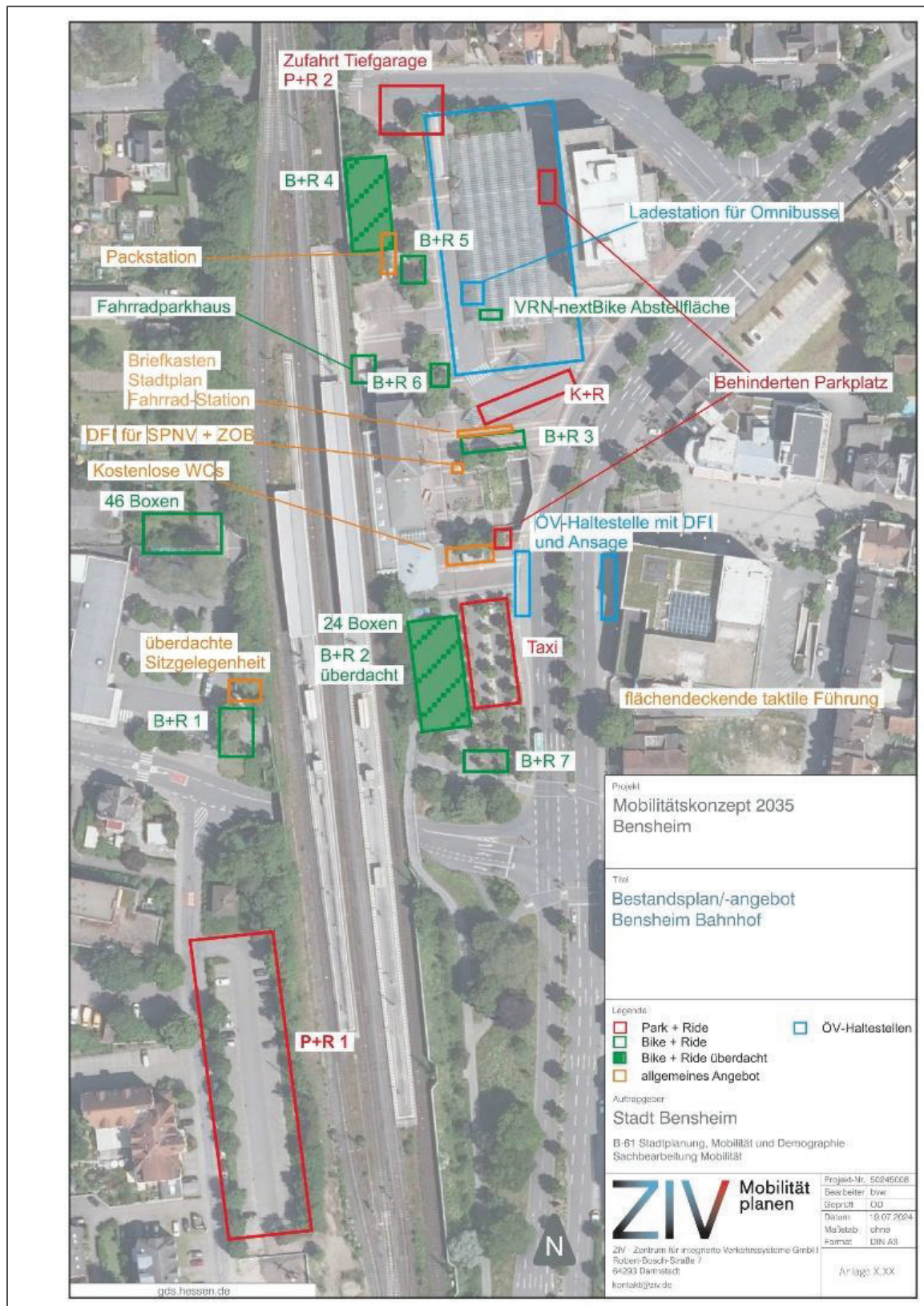
Abbildung 8 Darstellung Erhebungspositon Erhebung Marktplatz Bensheim



Quelle: Grundkarte: Hessische Verwaltung für Geodaten und Bodenmanagement; eigene Darstellung

Zur Bewertung der Verkehrssituation an den Bahnhöfen, wurde am 03.07.2024 am Bahnhof Bensheim und am 04.07.2024 am Bahnhof Auerbach eine videogestützte Erhebung durchgeführt. Zusätzlich wurde den Belegungsgrad der Fahrradabstellanlagen und des Kfz-Parkplatzes zu verschiedenen Uhrzeiten erhoben. Auch wurde untersucht, mit welchen Verkehrsmittel Reisende zu den Zügen gelangten. Eine Darstellung des Bestandplan ist in Abbildung 9 zu sehen.

Abbildung 9 Darstellung Bestandsplan Bahnhof Bensheim



Quelle: Grundkarte: gds.hessen.de; eigene Darstellung

2.4 Verkehrsmodellierung

Zur Ergänzung der Bestandsanalyse wurde für die Stadt Bensheim ein Verkehrsmodell aufgebaut. Ziel der Modellierung ist es, Verkehrsströme im Straßennetz systematisch abzubilden und Verkehrsverflechtungen innerhalb der Stadt sowie mit dem Umland nachvollziehbar darzustellen.

Als Grundlage dient das regionale Verkehrsmodell VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main), das sowohl Analyse- als auch Prognosedaten umfasst und für das Stadtgebiet Bensheim weiter verfeinert wurde. Hierfür wurden aktuelle Strukturdaten sowie die im Rahmen des Projekts erhobenen Verkehrszählungen genutzt, um das Modell an die tatsächlichen Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet anzupassen.

Zur räumlichen Abbildung der Verkehrsbeziehungen wurde das Stadtgebiet in Verkehrszellen unterteilt (vgl. Abbildung 10). Diese orientieren sich an Stadtteilgrenzen sowie an homogenen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen und wurden für die Anforderungen der Modellierung weiter differenziert, um eine hinreichend feinräumige Darstellung der Verkehrsströme zu gewährleisten.

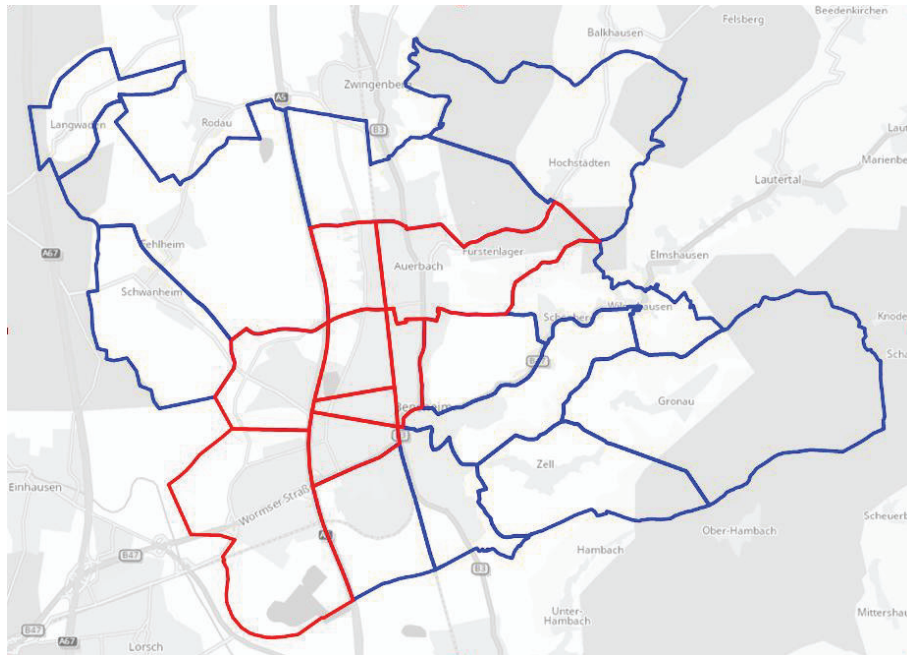
Für die Abbildung der aktuellen Verkehrssituation wurde ein Analysemodell erstellt, das auf ein Bezugsjahr (2024/2025) kalibriert ist. Die Kalibrierung erfolgte auf Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen im Stadtgebiet sowie durch Anpassung der Nachfragestrukturen, Einspeisepunkte und Netzparameter. Die Qualität des Modells wurde gemäß den Vorgaben der Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr (EVNM-PV) überprüft. Diese Empfehlung stammt von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV). Dabei zeigt sich eine hohe Übereinstimmung zwischen modellierten und erhobenen Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr (über 90 % der Wertepaare mit hoher bis sehr hoher Übereinstimmung).

Aufbauend auf dem Analysemodell wurde ein Prognosemodell mit einem Zeithorizont bis 2035+ entwickelt. Dieses basiert auf fortgeschriebenen Nachfragedaten sowie auf regional abgestimmten Annahmen zu strukturellen Entwicklungen und infrastrukturellen Maßnahmen im Verkehrsnetz.

Ergänzend wurden unterschiedliche Szenarien betrachtet, um die Auswirkungen veränderter Rahmenbedingungen – insbesondere im Hinblick auf Verkehrsmittelwahl und verkehrspolitische Steuerungsansätze – analysieren zu können.

Das Verkehrsmodell bildet damit eine zentrale fachliche Grundlage für die Bewertung der aktuellen Verkehrssituation sowie für die Abschätzung zukünftiger Entwicklungen und unterstützt die Ableitung und Bewertung von Maßnahmen im weiteren Planungsprozess. Eine Dokumentation des Verkehrsmodells findet sich in Anlage 5.

Abbildung 10 Verkehrszelleneinteilung Verkehrsmodell Bensheim



Quelle: VDRM; Verkehrserhebung Bensheim 2025, eigen Bearbeitung und Darstellung

3 Rahmenbedingungen

Die Mobilitätssituation der Stadt Bensheim wird maßgeblich durch verschiedene Rahmenbedingungen geprägt, die sowohl die heutige Verkehrsnachfrage als auch deren zukünftige Entwicklung beeinflussen. Hierzu zählen insbesondere räumliche Strukturen, demografische und wirtschaftliche Entwicklungen sowie Anforderungen aus dem Umwelt- und Klimaschutz.

Diese Rahmenbedingungen stehen in enger Wechselwirkung miteinander und bestimmen, wie Mobilität in Bensheim organisiert ist und welche Herausforderungen sich für die zukünftige Entwicklung ergeben. Insbesondere die Lage der Stadt innerhalb eines stark vernetzten regionalen Verkehrsraums sowie die funktionalen Verflechtungen mit den umliegenden Kommunen und Metropolregionen wirken sich unmittelbar auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsstrukturen aus.

Das Kapitel ist wie folgt gegliedert:

Zunächst werden die räumlichen Rahmenbedingungen und die Einordnung Bensheims in den regionalen Kontext dargestellt (Kapitel 3.1). Darauf aufbauend werden die Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur sowie deren Auswirkungen auf die Mobilitätsnachfrage betrachtet (Kapitel 3.2).

Anschließend werden die relevanten Aspekte von Umwelt und Klima aufgegriffen, die insbesondere im Hinblick auf Emissionen, Lärmbelastungen und Energieverbrauch eine zunehmende Rolle in der Mobilitätsplanung spielen (Kapitel 3.3).

Abschließend wird die zukünftige Entwicklung des Verkehrs bis zum Zeithorizont 2035+ betrachtet (Kapitel 3.4).

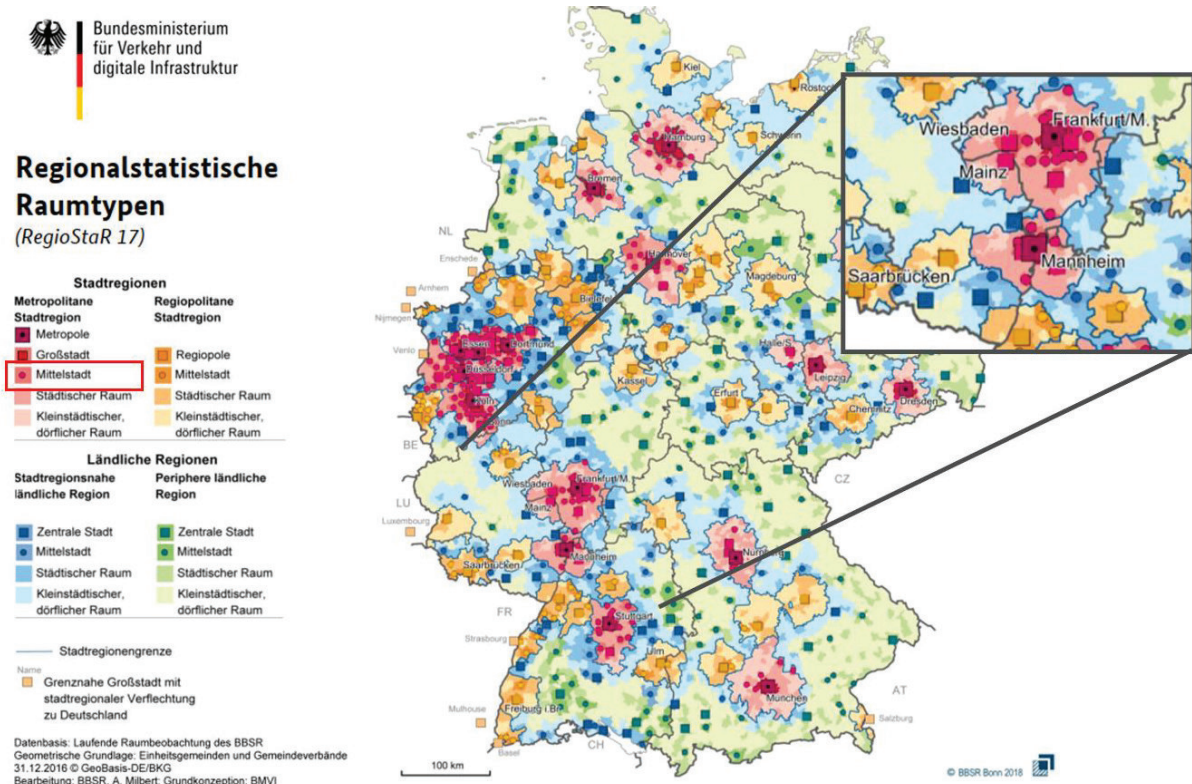
Weiterführende Informationen sind Anlage 1 zu entnehmen.

3.1 Raumstruktur

Die Stadt Bensheim liegt im Süden Hessens im Landkreis Bergstraße und ist Teil eines verdichteten Siedlungs- und Verkehrsraums entlang der Bergstraße zwischen Darmstadt und Heidelberg. Sie ist sowohl funktional als auch verkehrlich eng mit den benachbarten Kommunen sowie mit den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar verflochten. Diese Lage prägt die stadträumliche Entwicklung Bensheims ebenso wie die Mobilitätsnachfrage in besonderem Maße.

Bezugnehmend dazu wird Bensheim in der regionalstatistischen Raumtypisierung des Bundesministeriums für Verkehr (RegioStaR 17) als Mittelstadt aufgeführt

Abbildung 11 Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland



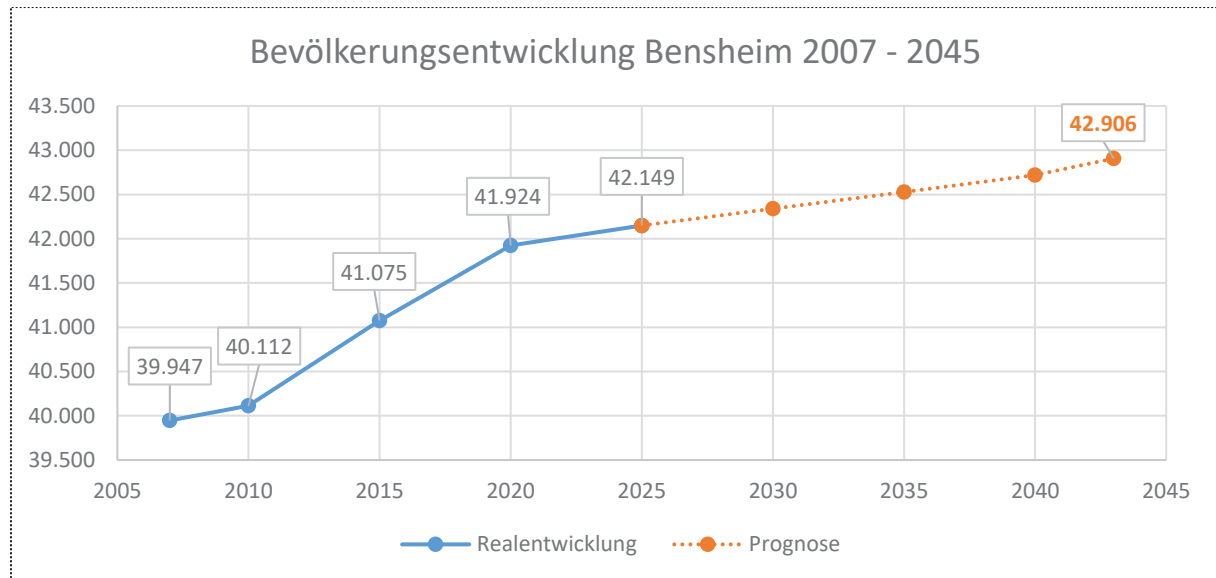
Quelle: Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, RegioStaR Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 2018

3.2 Bevölkerung und Wirtschaft

Mit rund 42.000 Einwohnenden ist Bensheim die größte Stadt des Kreises Bergstraße. In den vergangenen Jahren zeigte sich eine insgesamt moderate, aber kontinuierliche Bevölkerungszunahme, die insbesondere auf Wanderungsgewinne zurückzuführen ist. Für die kommenden Jahre wird von einer weiterhin stabilen bis leicht wachsenden Bevölkerungsentwicklung ausgegangen. Diese Entwicklung vollzieht sich jedoch nicht gleichmäßig über alle Stadtteile, sondern konzentriert sich vor allem auf die Kernstadt sowie auf verkehrlich gut angebundene Teilräume. Damit gehen steigende Anforderungen an die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen sowie an die Verknüpfung zwischen Wohnstandorten, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen einher.

Die Altersstruktur der Bensheimer Bevölkerung ist durch einen vergleichsweise hohen Anteil der mittleren Altersgruppen geprägt. Gleichzeitig ist – analog zu landes- und bundesweiten Trends – ein zunehmender Anteil älterer Menschen zu beobachten. Diese demografische Entwicklung wirkt sich unmittelbar auf die Mobilitätsnachfrage aus: Während für die erwerbstätige Bevölkerung weiterhin regelmäßige, zeitlich gebundene Wege dominieren, gewinnen für ältere Bevölkerungsgruppen wohnortnahe, gut erreichbare Angebote sowie barrierefreie Verkehrs- und Aufenthaltsräume an Bedeutung. Die stadträumliche Struktur mit einer verdichteten Kernstadt und eher peripher gelegenen Stadtteilen stellt vor diesem Hintergrund besondere Herausforderungen an die künftige Gestaltung der Mobilität in Bensheim.

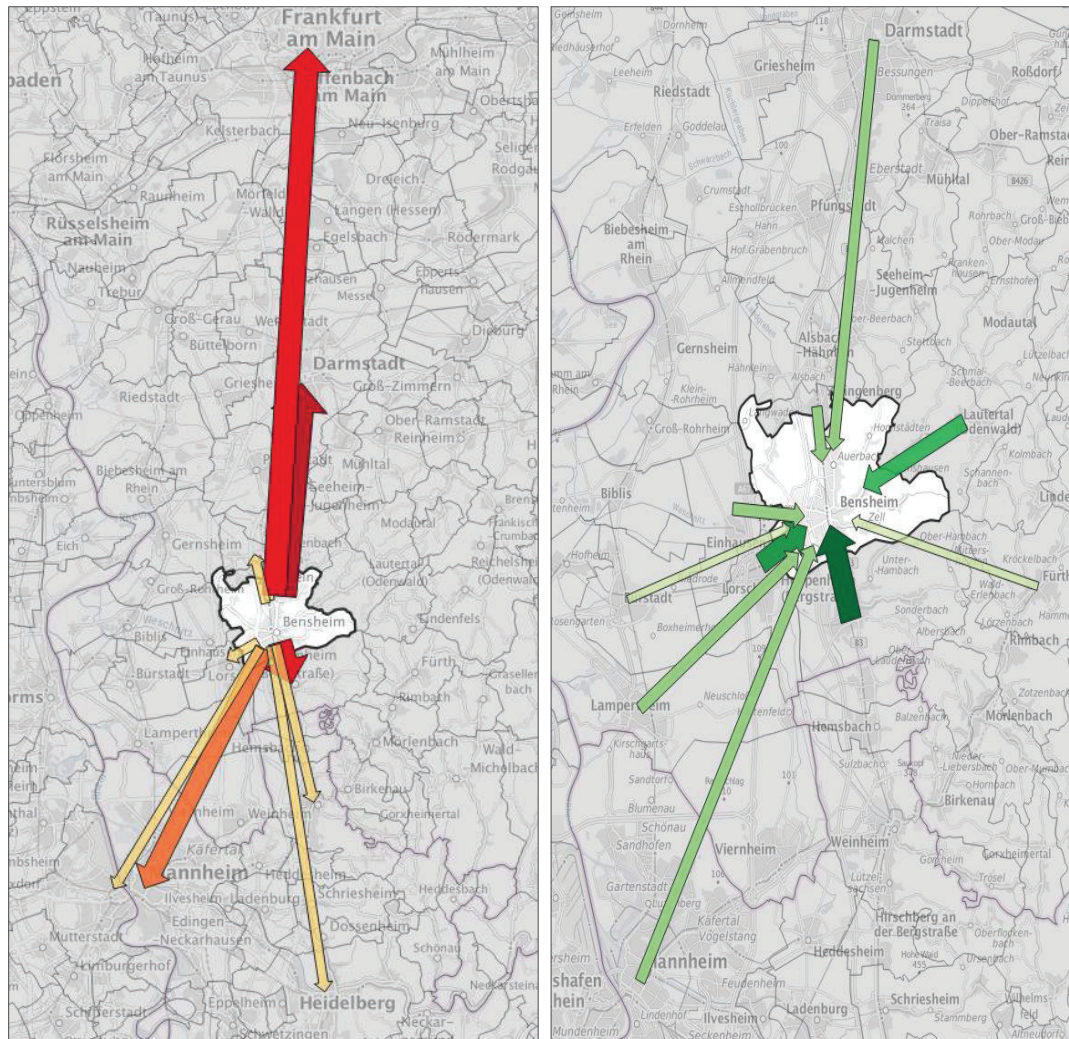
Abbildung 12 Bevölkerungsentwicklung in Bensheim



Quelle: Stadt Bensheim, 2023 (Bevölkerungsmonitoring 2021 – Gesamtstadt und Stadtteile); Hessisches Statistisches Landesamt, 2022 (Bevölkerung in Hessen am 31.12.2022 nach Gemeinden); Stadt Bensheim Stadtporträt 2025; eigene Darstellung

Bensheim ist ein bedeutender Arbeitsstandort innerhalb des Kreises Bergstraße. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liegt deutlich über der Zahl der vor Ort wohnenden Erwerbstätigen. Die Arbeitsplätze konzentrieren sich räumlich vor allem auf die westlichen Stadtbereiche sowie auf gewerbliche Standorte in unmittelbarer Nähe zu den übergeordneten Verkehrsachsen.

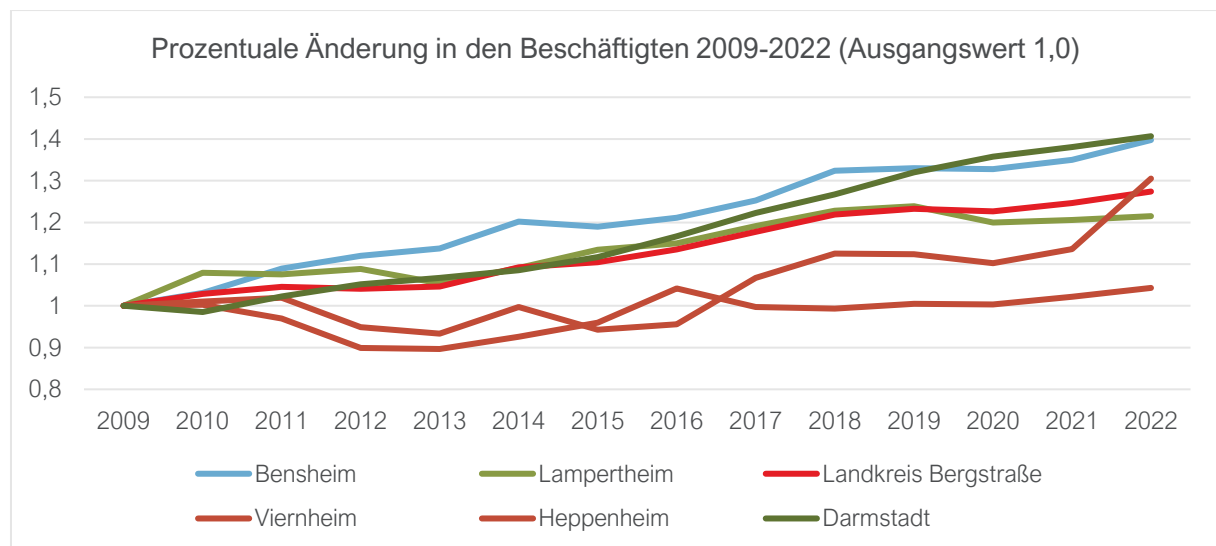
Diese räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstandorten trägt wesentlich zur Entstehung von Verkehrsströmen innerhalb des Stadtgebiets sowie über die Stadtgrenzen hinaus bei. Als Folge ist das Pendlergeschehen besonders prägend für die verkehrliche Situation Bensheims. Die Stadt weist einen deutlichen Einpendler-Überschuss auf. Ein großer Teil der Beschäftigten pendelt aus den umliegenden Kommunen des Kreises Bergstraße sowie aus benachbarten Regionen nach Bensheim ein. Gleichzeitig verlassen auch zahlreiche Bensheimer und Bensheimerinnen täglich die Stadt, um Arbeits- oder Ausbildungsstätten in den Oberzentren der Region zu erreichen. Diese gegenläufigen Pendlerströme überlagern sich mit dem Binnenverkehr und führen insbesondere zu Belastungen auf den Hauptverkehrsachsen sowie an zentralen Knotenpunkten.

Abbildung 13 Ein- und Auspendlerströme der Stadt Bensheim

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2024; eigene Darstellung

Die verkehrliche Infrastruktur Bensheims ist stark durch diese regionalen Verflechtungen geprägt. Die Bundesautobahnen A5 und A67, die Bundesstraßen B3 und B47 sowie die Schienenachsen der Main-Neckar-Bahn bilden das Rückgrat der überregionalen Erreichbarkeit. Der Bahnhof Bensheim fungiert als zentraler Mobilitätsknoten mit Verknüpfungen zwischen Fern-, Regional- und Busverkehr. Gleichzeitig bündeln sich hier zahlreiche Wege des Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehrs. Die Innenstadt als zentraler Versorgungs- und Aufenthaltsbereich stellt dabei einen weiteren wesentlichen Zielpunkt dar, der zusätzlich durch Veranstaltungs- und Besucherverkehre belastet wird.

Abbildung 14 Normierte Entwicklung der Beschäftigten zum Bezugsjahr 2009



(Hinweis: 1,1 = +10% | 0,9 = -10%)

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt – Unternehmen und Betriebe in Hessen, 2009-2022; eigene Darstellung

Insgesamt zeigt sich, dass die stadträumliche Struktur Bensheims – geprägt durch eine funktional stark ausgeprägte Kernstadt, räumlich getrennte Stadtteile und eine hohe Arbeitsplatzdichte – eng mit den Mobilitätsmustern der Bevölkerung verknüpft ist. Die bestehenden Verkehrsstrukturen bilden diese Muster zwar grundsätzlich ab, stoßen jedoch insbesondere im Zusammenspiel von Binnen- und Pendlerverkehr zunehmend an ihre Grenzen.

3.3 Umwelt und Klima

Der Verkehrssektor hat einen wesentlichen Einfluss auf Umwelt- und Klimaschutz sowie auf die Lebensqualität der Bevölkerung. Verkehrsbedingte Emissionen, Lärmbelastungen und Flächeninanspruchnahmen stellen zentrale Herausforderungen für viele Städte dar und sind daher auch für die Mobilitätsplanung in Bensheim von großer Bedeutung.

In dem aktuell erstellten Masterplan Klimaschutz 2.0 der Stadt Bensheim wird der Verkehrssektor als ein wichtiger Emissionsbereich identifiziert. Der Energieverbrauch im Verkehrssektor lag im Jahr 2022 bei rund 455 GWh, wodurch etwa 142 kt CO₂-Emissionen verursacht wurden. Ein Großteil dieser Emissionen entsteht durch den motorisierten Individualverkehr mit Pkw.

Neben den Klimawirkungen stellt auch Verkehrslärm eine relevante Umweltbelastung dar. Der Lärmaktionsplan Hessen weist darauf hin, dass der Verkehrslärm in den letzten Jahren in Deutschland zugenommen hat.

Gleichzeitig verändert die Transformation des Verkehrssektors auch die Anforderungen an die Energieversorgung. Mit zunehmender Elektrifizierung von Fahrzeugen steigt langfristig der Strombedarf, während gleichzeitig die Emissionen des Verkehrs reduziert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund spielt eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung eine wichtige Rolle für die Erreichung kommunaler Klima- und Umweltziele sowie für die Verbesserung der Lebensqualität in Bensheim.

3.4 Zukünftige Entwicklung des Verkehrs bis 2035+

Zur Abschätzung möglicher Entwicklungen der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsbelastungen wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts eine Prognosebetrachtung mit einem Zeithorizont bis 2035+ durchgeführt. Grundlage bildet ein regional abgestimmtes Verkehrsmodell, das die Verkehrsverflechtungen innerhalb des Stadtgebiets sowie mit dem Umland abbildet.

Die aktuelle Verkehrsverteilung im Straßennetz wird durch das Analysemodell abgebildet (vgl. Abbildung 16). Dieses zeigt die bestehenden Belastungsschwerpunkte im Stadtgebiet, insbesondere auf den übergeordneten Verkehrsachsen sowie in Bereichen mit hoher regionaler Verflechtung. Die dargestellten Verkehrsbelastungen verdeutlichen die zentrale Bedeutung dieser Achsen für die Erschließung des Stadtgebiets sowie für den Durchgangsverkehr.

Abbildung 16 Analyse-Modell – Kfz/24h 2025



Quelle: VDRM; Verkehrserhebung Bensheim 2025, eigen Bearbeitung und Darstellung

Die Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2035+ zeigt im Vergleich zum Analysezustand differenzierte Veränderungen im Straßennetz (vgl. Abbildung 17). Insgesamt ist eine tendenziell leicht rückläufige Verkehrsbelastung im Stadtgebiet erkennbar. Gleichzeitig bleiben die grundlegenden Belastungsschwerpunkte bestehen, was auf eine stabile Verkehrsstruktur hinweist.

Deutliche Veränderungen treten insbesondere auf den übergeordneten Verkehrsachsen sowie im Autobahnnetz auf. Diese sind vor allem auf infrastrukturelle Entwicklungen sowie auf veränderte Verkehrsbeziehungen im regionalen Umfeld, insbesondere im Raum Darmstadt und Frankfurt, zurückzuführen.

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist auch zukünftig von einer dominierenden Rolle auszugehen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die bestehenden Verkehrsstrukturen ohne gezielte Steuerungsmaßnahmen nur begrenzt verändern. Insbesondere der Durchgangsverkehr sowie die regionalen Pendlerverflechtungen bleiben prägend für das Verkehrsgeschehen.

Abbildung 17 Prognosemodell – Änderungen Kfz/24h 2025-2035+



Quelle: VDRM; Verkehrserhebung Bensheim 2025, eigen Bearbeitung und Darstellung

Für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Rad- und Fußverkehr zeigen die Ergebnisse indirekt, dass ohne gezielte Maßnahmen keine signifikanten Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu erwarten sind.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bensheim weniger durch starke Wachstumsdynamiken als vielmehr durch strukturelle Stabilität geprägt ist. Gleichzeitig bleibt die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr bestehen.

Daraus ergibt sich ein zentraler Handlungsbedarf: Eine nachhaltige Veränderung der Verkehrsnachfrage und eine Stärkung des Umweltverbunds sind, ohne aktive verkehrspolitische Steuerung, nicht zu erwarten. Die Ergebnisse unterstreichen somit die Notwendigkeit, gezielte Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr umzusetzen und die Rahmenbedingungen für eine veränderte Verkehrsmittelwahl aktiv zu gestalten.

Die Prognose bildet damit eine wichtige Grundlage für die Einordnung der im weiteren Verlauf entwickelten Maßnahmen und zeigt auf, in welchen Bereichen besonderer Steuerungsbedarf besteht.

4 Bestandsanalyse

4.1 Überblick über das Kapitel

Das folgende Kapitel stellt zentrale Ergebnisse der Bestandsanalyse dar und ist nach den verschiedenen Verkehrsarten gegliedert. Diese Kern-Ergebnisse wurden aus einer ausführlichen Analyse der Bestandssituation abgeleitet, deren Ergebnisse in Anlage 1 umfassend dargestellt sind.

4.2 Mobilitätsverhalten

Im Vergleich zu den unmittelbar umliegenden Gemeinden weist Bensheim mit 536 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner eine geringere Pkw-Dichte auf. Gegenüber Großstädten zeigt sich jedoch weiterhin eine deutlich höhere Motorisierung. So liegt der Wert in Darmstadt beispielsweise bei 371 Pkw je 1.000 Einwohner. Trotz der im regionalen Vergleich moderateren Pkw-Dichte ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Bensheim das dominierende Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse der Online-Befragung verdeutlichen, dass insbesondere für Wege von außerhalb nach Bensheim überwiegend der eigene Pkw genutzt wird (vgl. Abbildung 18). Der MIV nimmt damit eine zentrale Rolle ein. Im Binnenverkehr wird rund die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Demgegenüber spielt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowohl innerhalb der Stadt als auch im überörtlichen Verkehr nur eine untergeordnete Rolle. Im Vergleich zu den betrachteten Vergleichskommunen weist Bensheim damit einen besonders niedrigen ÖPNV-Anteil auf, was auf ein bislang ungenutztes Entwicklungspotenzial hinweist.

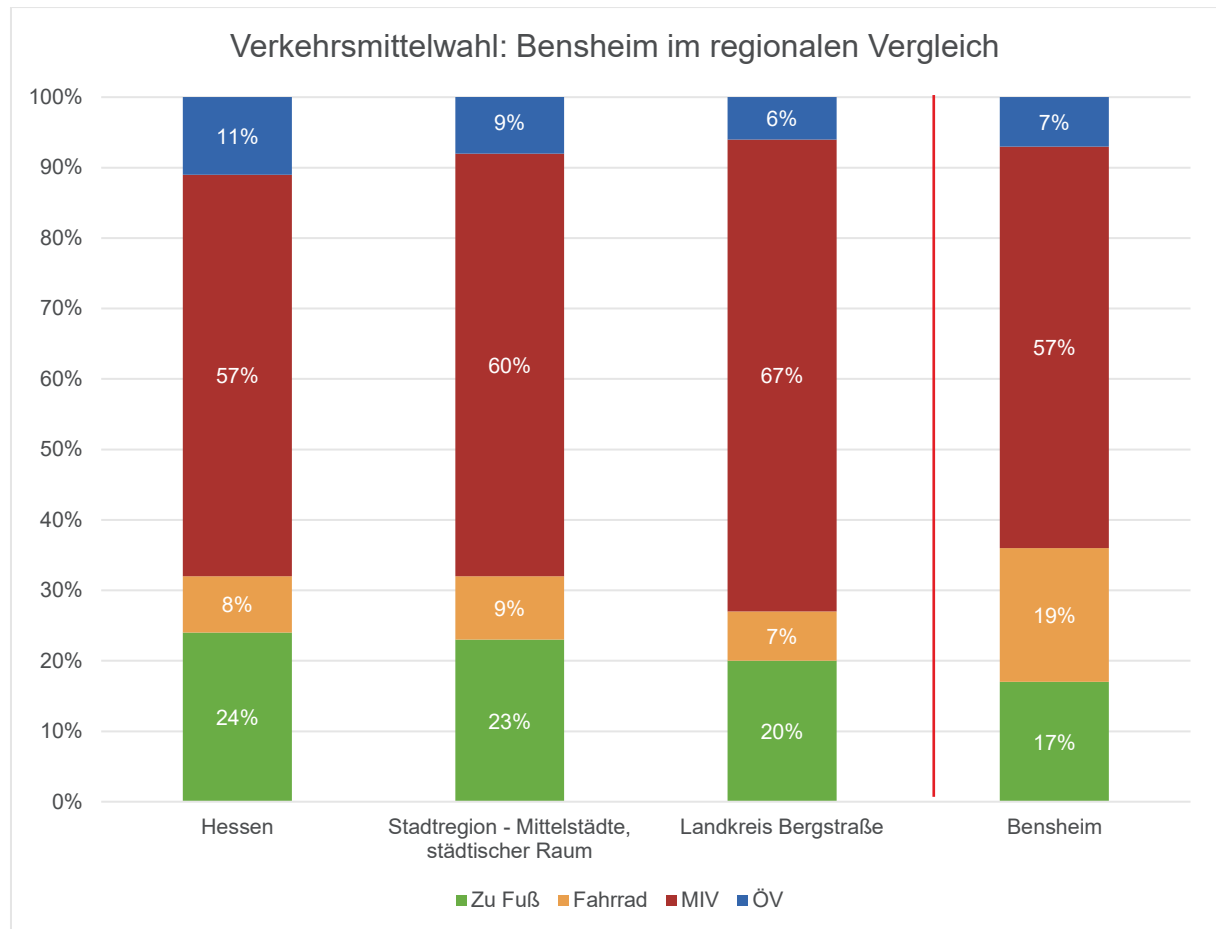
Gleichzeitig ist eine vergleichsweise hohe Nutzung des Radverkehrs festzustellen. Insgesamt werden laut Haushaltsbefragung knapp 20% aller Wege ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Insbesondere der Radverkehr erreicht bereits heute einen überdurchschnittlichen Anteil im Vergleich zu vielen umliegenden Kommunen.

Das Mobilitätsverhalten wurde in den vergangenen Jahren zudem deutlich durch die zunehmende Nutzung von Homeoffice-Möglichkeiten beeinflusst. 64 % der berufstätigen Bürgerinnen und Bürger in Bensheim gaben an, mindestens an einem Tag pro Woche im Homeoffice zu arbeiten. Dadurch entfallen insbesondere Arbeitswege, was das Verkehrsaufkommen insgesamt reduziert. Der Anteil der Personen mit Außer-Haus-Aktivitäten wird durch Homeoffice jedoch kaum beeinflusst. Am Stichtag waren 91 % der Befragten außer Haus. Gründe für das Nicht-Herausgehen waren vor allem fehlender Bedarf bzw. fehlende Motivation, Homeoffice, gesundheitliche Gründe oder altersbedingte Einschränkungen sowie ungünstige Witterung.

Als Stärken und Chancen sind der hohe Anteil des Fuß- und Radverkehrs sowie der bereits heute vergleichsweise hohe Radverkehrsanteil zu nennen. Zudem trägt die zunehmende Verbreitung von Homeoffice dazu bei, insbesondere Berufsverkehre zu reduzieren.

Demgegenüber stellen die sehr geringe Nutzung des ÖPNV sowie die weiterhin starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zentrale Schwächen dar. Gerade im Binnenverkehr, in dem rund die Hälfte aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird, besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial zugunsten des ÖPNV und des Umweltverbundes, insbesondere im Vergleich zu den dargestellten Vergleichskommunen.

Abbildung 18 Verkehrsmittelwahl: Bensheim im regionalen Vergleich



Quelle: MiD 2017, Kurzreport Hessen, 2020; Haushaltsbefragung Bensheim - Modal Split, 2024; eigene Darstellung

Fazit: Das Mobilitätsverhalten in Bensheim ist weiterhin stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt, obwohl die Pkw-Dichte im regionalen Vergleich moderat ausfällt. Der geringe Stellenwert des öffentlichen Personennahverkehrs zeigt ein deutliches ungenutztes Potenzial, insbesondere im Binnenverkehr. Gleichzeitig weist Bensheim mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr sowie einer überdurchschnittlichen Radnutzung im Vergleich zu umliegenden Kommunen klare Stärken im Umweltverbund auf. Die zunehmende Verbreitung von Homeoffice trägt zusätzlich zur Entlastung des Berufsverkehrs bei. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse jedoch, dass trotz positiver Entwicklungen im Umweltverbund erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um die Dominanz des Pkw zu reduzieren und die Potenziale des ÖPNV sowie nachhaltiger Mobilitätsformen stärker auszuschöpfen.

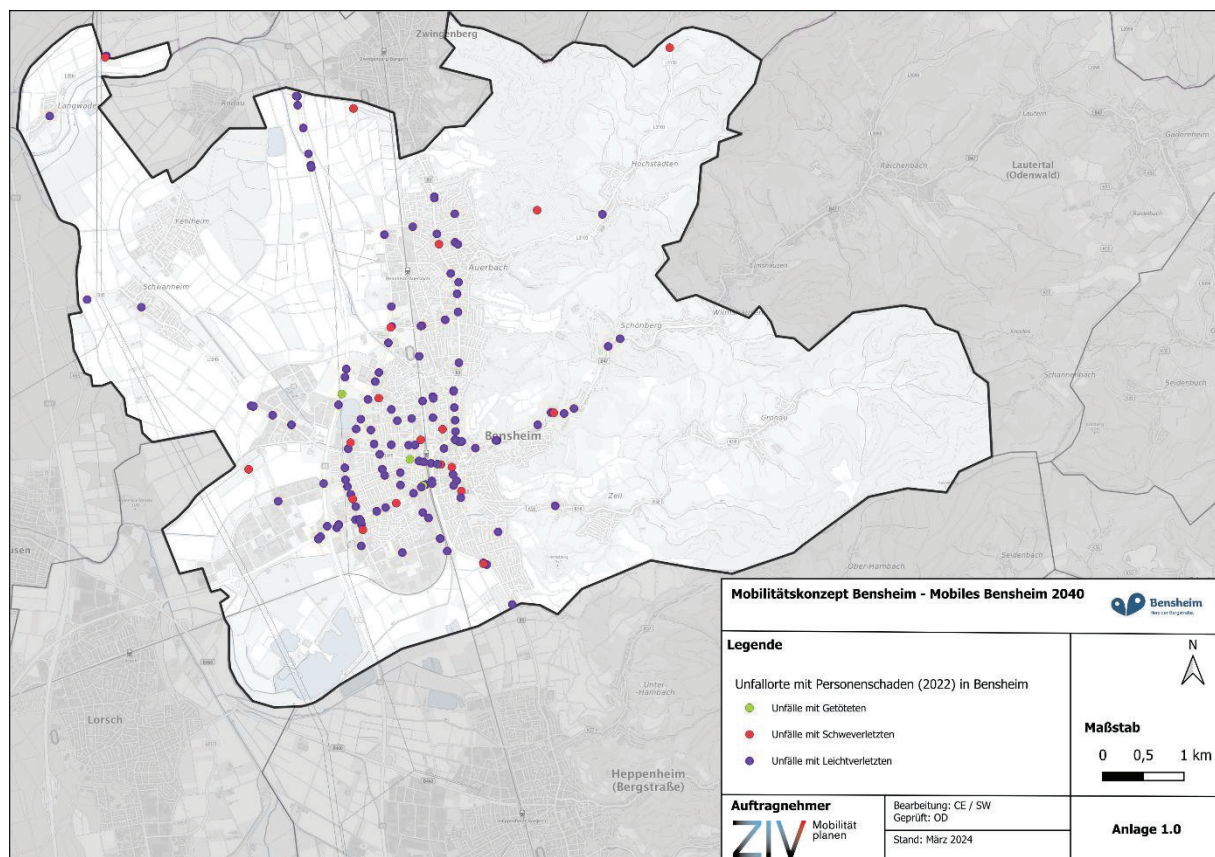
4.3 Verkehrssicherheit

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Stadtgebiet Bensheim ist im Zeitraum 2016–2022 insgesamt weitgehend konstant geblieben. Der überwiegende Teil der Unfälle mit Personenschaden führt zu leichten Verletzungen, während Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten nur in geringer Zahl auftreten.

Im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen werden in Bensheim mehr Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als mit Fußverkehrsbeteiligung registriert. Die Unfallhäufigkeit mit Radbeteiligung ist damit hoch, was sich auch in den verkehrsmittelbezogenen Bestandsaufnahmen widerspiegelt.

Unfallstellen mit Personenschaden konzentrieren sich räumlich vor allem auf stark belastete Hauptverkehrsachsen (vgl. Abbildung 19). Als Streckenabschnitte mit Unfallhäufungen werden insbesondere der Berliner Ring, die B47 (Wormser Straße), die B3 (Darmstädter Straße), Heidelberger Straße, die Schwanheimer Straße (Höhe Hauptbahnhof) sowie die Gerbergasse identifiziert.

Abbildung 19 Orte der Unfälle mit Personenschäden in Bensheim 2022



Quelle: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: Unfallatlas Statistische Ämter des Bundes und der Länder; eigene Darstellung

Fazit: Das Unfallgeschehen in Bensheim ist insgesamt stabil, weist jedoch eine überdurchschnittliche Beteiligung des Radverkehrs auf. Die räumliche Konzentration der Unfallstellen entlang stark belasteter Hauptverkehrsstraßen verdeutlicht, dass insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmende im Umfeld hoher Kfz-Belastungen einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

4.4 Fußverkehr

Der Fußverkehr verfügt in Bensheim grundsätzlich über günstige strukturelle Voraussetzungen. Die Stadt weist eine kompakte Siedlungsstruktur auf, zentrale Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind in vielen Stadtteilen fußläufig erreichbar (vgl. Abbildung 20). Insbesondere die autofreie Innenstadt mit der Fußgängerzone bietet eine hohe Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und stellt einen wichtigen Schwerpunkt des innerstädtischen Fußverkehrs dar. Ergänzend wirkt sich die in weiten Teilen des

Stadtgebiets umgesetzte Verkehrsberuhigung positiv auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums und die Attraktivität des Zufußgehens aus.

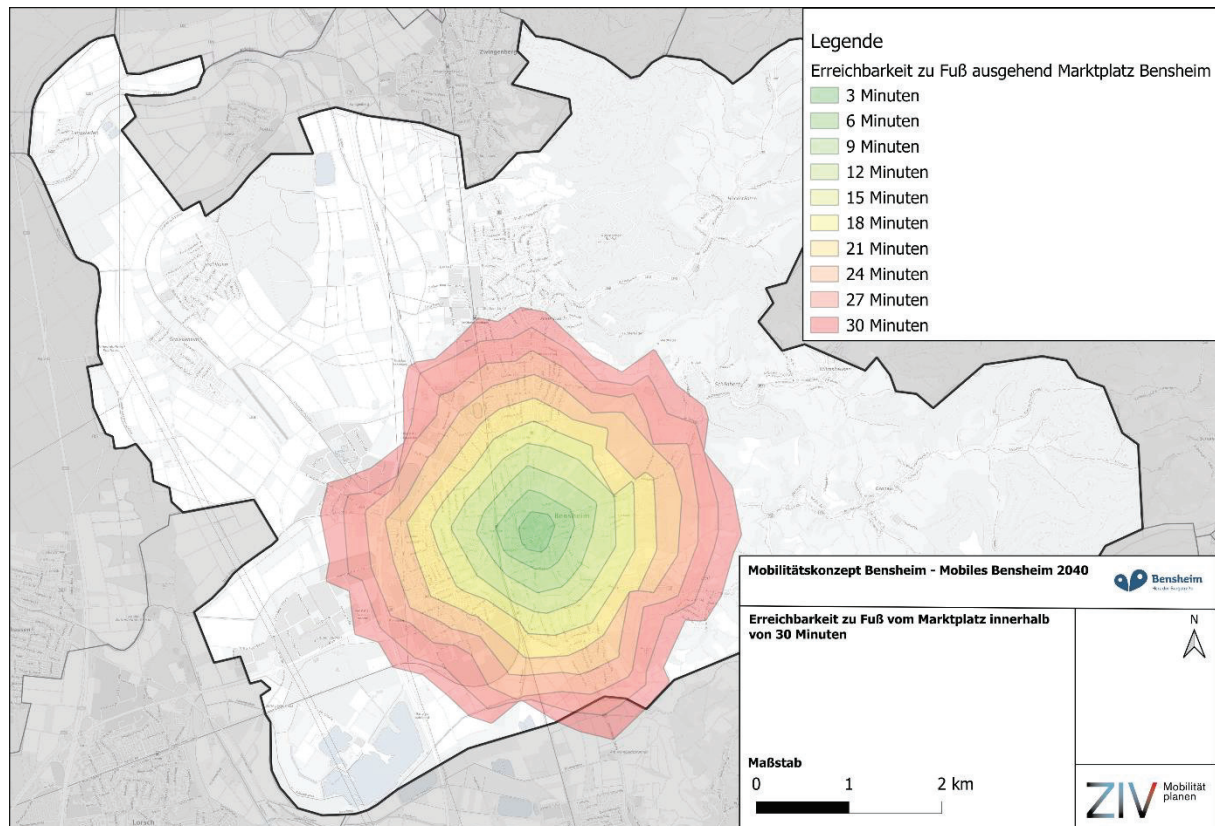
Trotz dieser positiven Rahmenbedingungen bestehen im Bereich des Fußverkehrs strukturelle Defizite. Ein zentrales Hemmnis stellt das Fehlen eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts dar, wodurch eine systematische Berücksichtigung und Weiterentwicklung des Fußverkehrs bislang nur eingeschränkt erfolgt. In zahlreichen Bereichen wird die Nutzbarkeit von Gehwegen durch parkende Kraftfahrzeuge beeinträchtigt, insbesondere durch Gehwegparken. Dies führt zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit sowie der Barrierefreiheit.

Darüber hinaus werden die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen von Zufußgehenden häufig als zu hoch wahrgenommen. An einzelnen Stellen fehlen sichere und gut wahrnehmbare Quermöglichkeiten, was insbesondere für Kinder, ältere Menschen sowie mobilitätseingeschränkte Personen problematisch ist. Auch die Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlagen weist Defizite auf; insbesondere für ältere Menschen sowie für Personen mit Gehhilfen oder Rollatoren bestehen Nutzungseinschränkungen.

Weitere Schwachstellen zeigen sich im Bereich der Beleuchtung. Demnach wurden in der vorgenommenen Online-Befragung viele unzureichend ausgeleuchtete Wege gemeldet. Ein besonderer Problembereich ist der Bahnhof Bensheim, wo aufgrund hoher Verkehrsbelastungen, komplexer Verkehrsführungen und Nutzungskonflikten ein erhöhtes Unfallrisiko für den Fußverkehr besteht.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die vorhandenen Stärken eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Bensheim bieten, gleichzeitig jedoch ein struktureller Handlungsbedarf besteht. Insbesondere die fehlende konzeptionelle Grundlage, Defizite in der Barrierefreiheit, unzureichende Quermöglichkeiten sowie Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr begrenzen derzeit das Potenzial des Zufußgehens.

Abbildung 20 Erreichbarkeit – zu Fuß vom Marktplatz Bensheim in 30 Minuten



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: openrouteservice.org (Abruf 2026); eigene Darstellung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden für den Fußverkehr zahlreiche Hinweise zu Problemstellen und positiven Beispielen im Stadtgebiet durch Eintragungen in einer interaktiven Online-Karte eingebracht (vgl. Abbildung 21). Die Rückmeldungen bestätigen einerseits die hohe Bedeutung der Innenstadt und der Fußgängerzone als attraktive Räume für den Fußverkehr. Besonders positiv hervorgehoben wurden die autofreie Innenstadt, einzelne neue Querungshilfen, Tempo-30-Bereiche, gut nutzbare Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die gute fußläufige Erreichbarkeit vieler Ziele. Auch attraktive Wegeverbindungen entlang von Grünräumen und Gewässern sowie begrünte und verkehrsberuhigte Bereiche wurden von vielen Teilnehmenden positiv bewertet.

Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen deutliche Handlungsbedarfe. Häufig genannt wurden fehlende oder unzureichende Querungsmöglichkeiten, zu kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen, unsichere Zebrastreifen sowie hohe Kfz-Geschwindigkeiten an Hauptverkehrsstraßen. Besonders kritisch wahrgenommen werden dabei Querungen am Berliner Ring, an der B3/B47, im Bereich Ritterplatz sowie im Umfeld von Schulen und Kindertageseinrichtungen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Hinweise betrifft Nutzungskonflikte im Seitenraum. Wiederholt wurden Gehwegparken, zu schmale oder schräg ausgebildete Gehwege, eingeschränkte Barrierefreiheit sowie Konflikte mit Radfahrenden und E-Scootern auf Gehwegen und in der Fußgängerzone benannt. Diese Rückmeldungen verdeutlichen, dass die Qualität des Fußverkehrs nicht nur von der vorhandenen Infrastruktur, sondern auch von deren Freihaltung, Kontrolle und sicheren Nutzbarkeit abhängt.

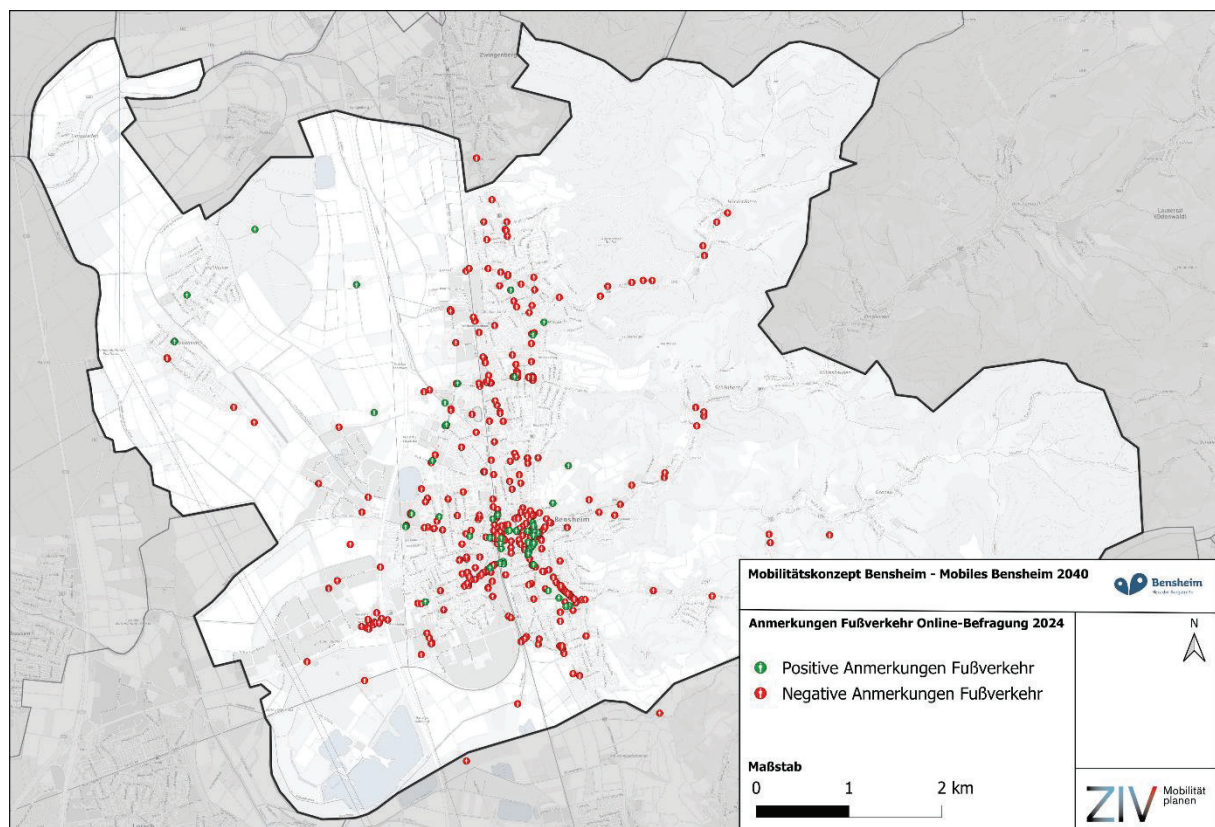
Darüber hinaus wurden Angsträume, mangelhafte Beleuchtung und unzureichend gepflegte Wege als Hemmnisse für das Zufußgehen genannt. Dies betrifft insbesondere einzelne Unterführungen,

Wegebeziehungen im Umfeld des Bahnhofs sowie weniger frequentierte Verbindungen in den Abend- und Nachtstunden. Zusätzlich wurden punktuell Mängel in der Pflege und Unterhaltung von Wegen, Einschränkungen durch Bewuchs, Verschmutzungen sowie temporäre Sperrungen von Wegeverbindungen benannt.

Auch die ergänzende Schülerbefragung bestätigt viele der bereits genannten Problemlagen. Besonders häufig wurden zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten, unsichere oder fehlende Querungsmöglichkeiten sowie Konflikte durch Elterntaxis und parkende Fahrzeuge im Umfeld von Schulen genannt. Kritisch bewertet wurden außerdem enge Wegeführungen, die Situation im Bereich des Bahnhofs und der Bahnunterführungen sowie unzureichende Grünzeiten an Ampeln. Teilweise wurden auch subjektive Unsicherheitsgefühle durch unübersichtliche oder schlecht einsehbare Bereiche beschrieben. Positiv hervorgehoben wurden hingegen einzelne breite und gut ausgebaute Fußwege, begrünte Wegeverbindungen sowie angenehm gestaltete Wegebeziehungen im Stadtgebiet.

Insgesamt bestätigt die Online-Beteiligung die Ergebnisse der fachlichen Bestandsanalyse: Bensheim verfügt über gute Voraussetzungen für den Fußverkehr, insbesondere in der Innenstadt und auf einzelnen attraktiven Wegeverbindungen. Gleichzeitig bestehen deutliche Defizite bei Querungen, Barrierefreiheit, Gehwegbreiten, Beleuchtung und der Durchsetzung bestehender Verkehrsregelungen. Diese Aspekte sind für die weitere Maßnahmenentwicklung besonders zu berücksichtigen.

Abbildung 21 Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum Fußverkehr



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Erhebung; eigene Darstellung

Fazit: Der Fußverkehr in Bensheim profitiert von einer kompakten Stadtstruktur, einer gut fußläufig erreichbaren Innenstadt sowie bereits umgesetzten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung. Diese

Voraussetzungen bieten ein hohes Potenzial für eine weitere Stärkung des Zufußgehens als alltägliche Verkehrsform. Gleichzeitig zeigen sich deutliche Schwächen in der infrastrukturellen Ausgestaltung, der Barrierefreiheit sowie in der systematischen Berücksichtigung des Fußverkehrs in der Verkehrsplanung. Insbesondere das Fehlen eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts, Nutzungskonflikte durch Gehwegparken und Defizite bei Querungsmöglichkeiten und Beleuchtung stellen zentrale Herausforderungen dar. Eine strategische Weiterentwicklung des Fußverkehrs ist daher erforderlich, um Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität langfristig zu verbessern.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr stellt in Bensheim ein bedeutendes Verkehrsmittel dar und wird bereits heute in hohem Maße genutzt. Die Stadt weist eine hohe Alltagsradnutzung auf. Im ADFC-Fahrradklimatest (ADFC, 2022) wird Bensheim insgesamt durchschnittlich bewertet. Viele zentrale Ziele können innerhalb von etwa 15 Minuten Fahrzeit mit dem Fahrrad erreicht werden, was die grundsätzliche Eignung Bensheims für den Radverkehr unterstreicht.

Innerhalb des Stadtgebiets verfügt Bensheim über eine überwiegend gute Radverkehrsführung (vgl. Abbildung 22). Der Radverkehr wird bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen der Straßeninfrastruktur bereits heute systematisch berücksichtigt.

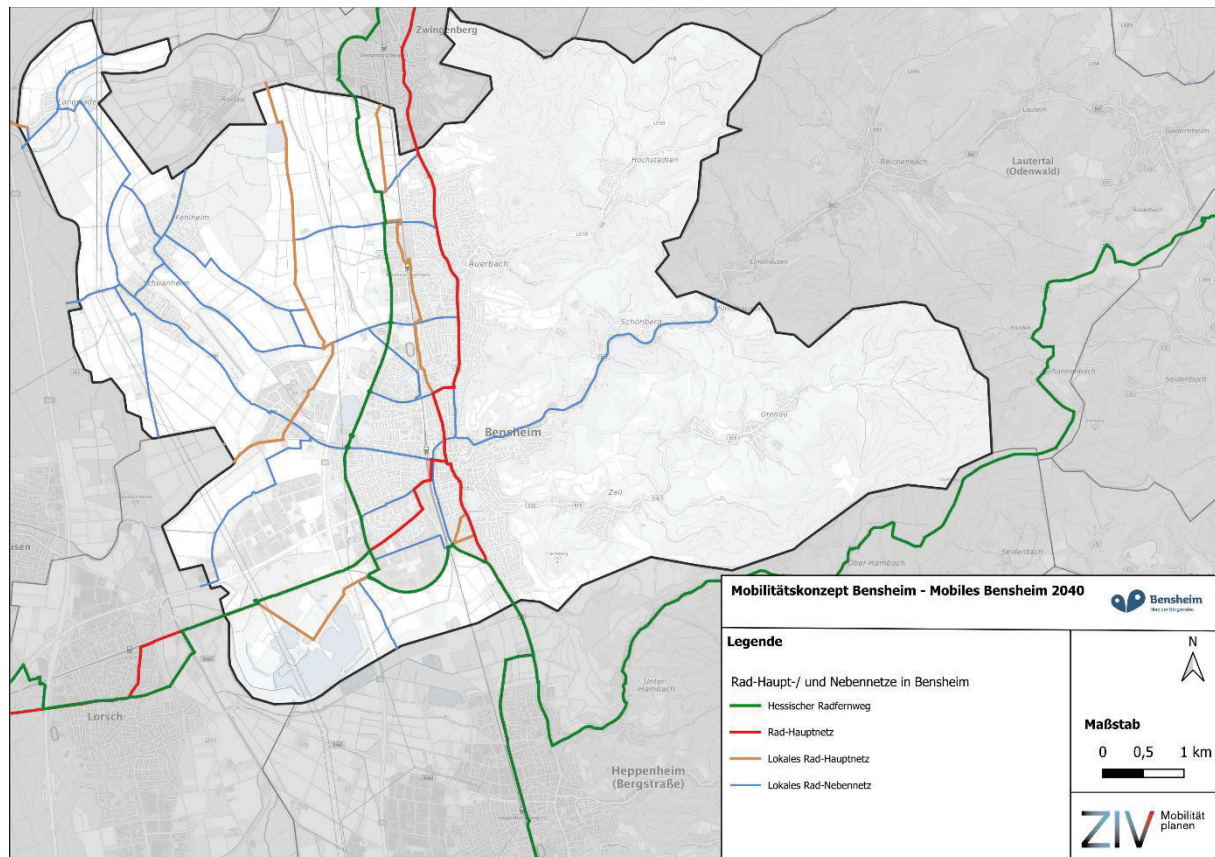
Ein zentrales Zukunftsprojekt ist die geplante Raddirektverbindung Darmstadt – Bensheim, die als leistungsfähige und attraktive Achse den überörtlichen Radverkehr stärken und insbesondere Pendlerverkehre auf das Fahrrad verlagern soll. Dieses Projekt besitzt hohe Bedeutung für die regionale Vernetzung und die Stärkung des Umweltverbundes.

Herausforderungen bestehen insbesondere in der Anbindung der außenliegenden Stadtteile wie Hochstädten oder Zell. Die Radverkehrsverbindungen in diese Stadtteile sind derzeit teilweise unzureichend ausgebaut und weisen Netzlücken auf, insbesondere entlang der Bundes- und Landesstraßen B3, B47 und L3103. Dabei sind die topografischen Rahmenbedingungen als erschwerender Faktor zu berücksichtigen, die das Radfahren in diesen Relationen weniger attraktiv machen.

Neben infrastrukturellen Defiziten bestehen Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Beteiligung des Radverkehrs an Unfällen ist vergleichsweise hoch, was auf Sicherheitsdefizite im Straßenraum hinweist. Weitere Probleme ergeben sich durch Falschparker auf Radverkehrsanlagen sowie durch eine oftmals unzureichende Führung des Radverkehrs im Bereich von Baustellen. Auch die Anzahl hochwertiger und sicherer Radabstellanlagen im Stadtgebiet ist bislang begrenzt.

Das bestehende Bike-Sharing-Angebot wird in Bensheim derzeit nur in geringem Umfang genutzt. Vor dem Hintergrund des Ende 2025 ausgelaufenen Vertrags mit VRNnextbike besteht hier ein Prüf- und Entscheidungsbedarf hinsichtlich einer zukünftigen Ausgestaltung oder Neuausrichtung des Angebots.

Die bereits hohe Bedeutung des Radverkehrs sowie die guten innerstädtischen Voraussetzungen bieten eine solide Grundlage für eine weitere Stärkung des Radverkehrs in Bensheim. Gleichzeitig machen die bestehenden Netzlücken, Sicherheitsdefizite und die unzureichende Anbindung der Stadtteile den Handlungsbedarf deutlich.

Abbildung 22 Radnetzte in Bensheim

Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: Radhauptnetz Hessen, AGNH Nahmobilität, 2020; eigene Darstellung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden für den Radverkehr zahlreiche Hinweise zu Problemstellen und positiven Beispielen im Stadtgebiet durch Eintragungen in einer interaktiven Online-Karte eingebracht. Die Rückmeldungen bestätigen einerseits die hohe Bedeutung des Radverkehrs im Alltagsverkehr sowie die grundsätzlich guten Voraussetzungen innerhalb des Stadtgebiets. Besonders positiv hervorgehoben wurden gut ausgebaute, breite und vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege, sichere Querungsmöglichkeiten sowie neue Verbindungen entlang wichtiger Hauptachsen. Häufig genannt wurden dabei insbesondere die Radwege entlang des Berliner Rings, der Europa-Allee sowie einzelner Abschnitte entlang der B3. Ebenfalls positiv bewertet wurden die Fahrrad- und Fußgängerbrücken über die B3/B47, sichere Querungsmöglichkeiten an Kreisverkehren, neue Markierungen und Aufstellflächen für Radfahrende sowie attraktive Wegeverbindungen entlang der Bahntrasse oder durch Grünbereiche. Auch die Freigabe einzelner Bereiche der Fußgängerzone für den Radverkehr sowie neue Fahrradabstellanlagen wurden von vielen Teilnehmenden positiv hervorgehoben.

Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen deutliche Handlungsbedarfe. Besonders häufig genannt wurden fehlende oder unterbrochene Radwegeverbindungen, abrupt endende Radwege sowie unzureichende oder unübersichtliche Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten. Kritisch bewertet wurden insbesondere die Situation entlang der B3 und B47, im Bereich Ritterplatz, an der Wormser Straße, der Schwanheimer Straße sowie an verschiedenen Kreisverkehren und Bahnunterführungen. Wiederholt wurde darauf hingewiesen, dass wichtige Verbindungen zwischen Innenstadt, Bahnhof, Gewerbegebieten und den Stadtteilen nur eingeschränkt oder unter subjektiv

unsicheren Bedingungen nutzbar sind. Auch die Anbindung der außenliegenden Stadtteile wie Hochstädten, Zell oder Schönberg wurde vielfach als unzureichend beschrieben.

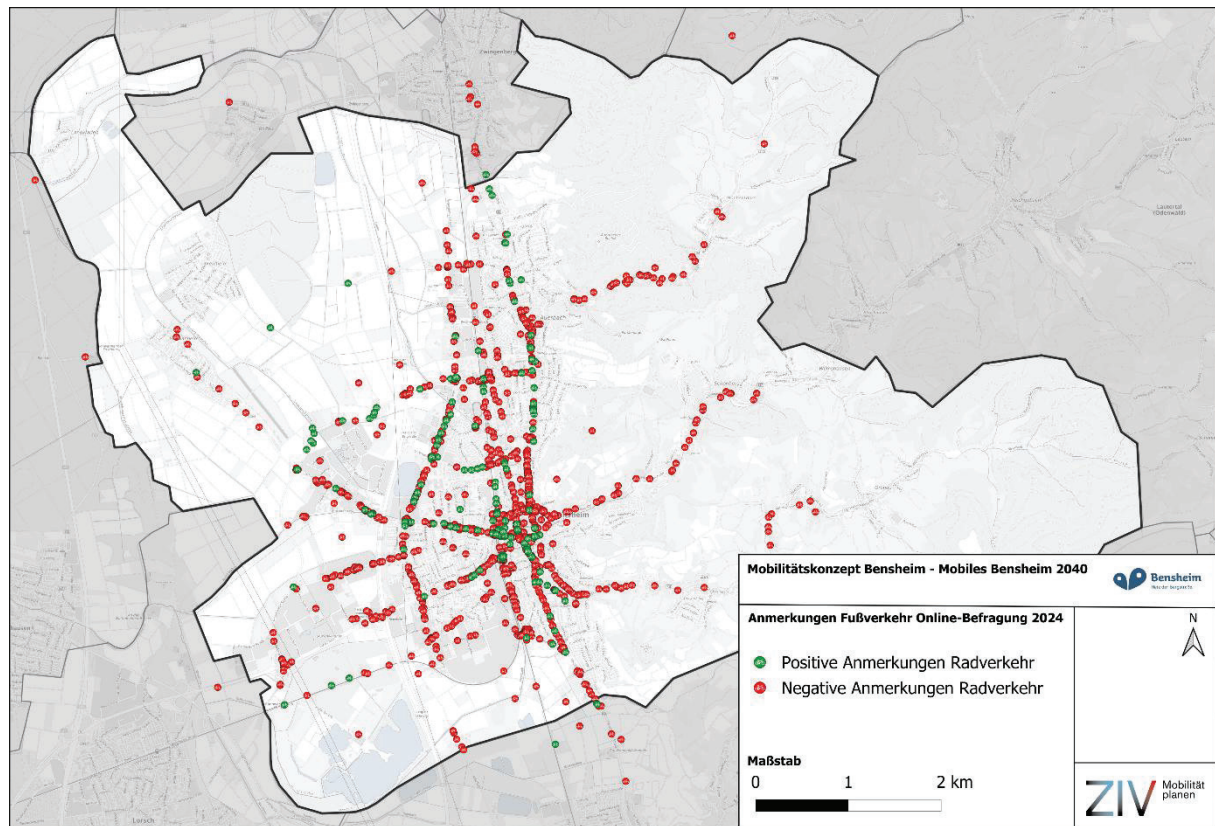
Ein weiterer Schwerpunkt der Hinweise betrifft die Qualität und Breite der bestehenden Radverkehrsanlagen. Wiederholt genannt wurden zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege, Konflikte im Begegnungsverkehr, unübersichtliche Kurvenbereiche sowie fehlende Trennungen zwischen Fuß- und Radverkehr. Besonders entlang des Berliner Rings, der Heidelberger Straße sowie weiterer Hauptachsen wurden Probleme durch parkende Fahrzeuge auf oder unmittelbar neben Radwegen beschrieben. Häufig thematisiert wurden außerdem Gefährdungen durch plötzlich geöffnete Fahrzeugtüren („Dooring“), eingeschränkte Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen sowie Behinderungen durch Lieferverkehr und Falschparker. Ebenfalls kritisiert wurden unklare oder wechselnde Führungen des Radverkehrs, etwa abrupt endende Radwege, uneinheitliche Markierungen oder fehlende sichere Übergänge zwischen Radweg und Fahrbahn. Diese Rückmeldungen verdeutlichen, dass die Qualität des Radverkehrsnetzes nicht nur von der vorhandenen Infrastruktur, sondern auch von deren Freihaltung, Unterhaltung und sicheren Nutzbarkeit abhängt.

Darüber hinaus wurden hohe Kfz-Geschwindigkeiten, zu geringe Überholabstände sowie aggressives Fahrverhalten gegenüber Radfahrenden als wesentliche Sicherheitsprobleme benannt. Besonders kritisch bewertet wurden enge Straßenräume ohne eigene Radverkehrsanlagen sowie Schutzstreifen, die von vielen Teilnehmenden als nicht ausreichend sicher wahrgenommen werden. Mehrfach wurden zusätzliche Tempo-30-Regelungen, bessere Kontrollen von Falschparkern sowie eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen gefordert. Ebenfalls thematisiert wurden Mängel bei Pflege und Unterhaltung der Wege, darunter Wurzelschäden, Schlaglöcher, mangelnde Beleuchtung, Bewuchs sowie Verschmutzungen und Glasscherben auf Radwegen.

Auch die ergänzende Schülerbefragung bestätigt viele der bereits genannten Problemlagen. Besonders häufig wurden zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten, riskante Überholmanöver sowie drängelnder Verkehr im Umfeld parkender Fahrzeuge genannt. Kritisch bewertet wurden außerdem fehlende oder zu schmale Radwege, unsichere Engstellen, unübersichtliche Kurvenbereiche sowie Konflikte mit abbiegenden oder ausparkenden Fahrzeugen. Mehrfach beschrieben die Schülerinnen und Schüler ein subjektives Unsicherheitsgefühl auf stark befahrenen Straßen wie der Schillerstraße oder entlang der B47. Problematisch seien zudem fehlende sichere Querungsmöglichkeiten, lange Wartezeiten an Ampeln sowie eine hohe Verkehrsbelastung insbesondere in den Morgenstunden durch Elterntaxis, Busse und Bringverkehre. Ebenfalls genannt wurden mangelnde Beleuchtung, fehlende Trennungen vom Kfz-Verkehr, Baustellenführungen ohne sichere Radverkehrsführung sowie schlechte Sichtbeziehungen an Einmündungen und Kreuzungen. Positiv hervorgehoben wurden hingegen breite und gut ausgebaute Radwege, sichere Geschwindigkeitsbegrenzungen, schnell reagierende Ampelschaltungen sowie angenehm und komfortabel nutzbare Wegeverbindungen.

Insgesamt bestätigt die Online-Beteiligung die Ergebnisse der fachlichen Bestandsanalyse: Bensheim verfügt insbesondere innerhalb des Stadtgebiets bereits über zahlreiche gute Ansätze und attraktive Verbindungen für den Radverkehr. Gleichzeitig bestehen deutliche Defizite bei der Netzvollständigkeit, der sicheren Führung an Hauptverkehrsstraßen, der Anbindung der Stadtteile sowie bei der Breite und Qualität einzelner Radverkehrsanlagen. Auch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, Nutzungskonflikte auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Defizite bei Unterhaltung, Kontrolle und Abstellanlagen wurden vielfach thematisiert. Diese Aspekte sind für die weitere Maßnahmenentwicklung besonders zu berücksichtigen.

Abbildung 23 Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum Radverkehr



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Erhebung; eigene Darstellung

Fazit: Der Radverkehr in Bensheim verfügt über grundsätzlich günstige Voraussetzungen und weist bereits heute eine hohe Bedeutung im Alltagsverkehr auf. Die gute innerstädtische Erreichbarkeit vieler Ziele, die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen sowie geplante Großprojekte wie die Raddirektverbindung Zwingenberg – Bensheim – Heppenheim bieten ein erhebliches Entwicklungspotenzial. Gleichzeitig zeigen sich deutliche Schwächen in der Anbindung der Stadtteile, in der Netzvollständigkeit entlang übergeordneter Straßen sowie im Bereich der Verkehrssicherheit. Nutzungskonflikte, Sicherheitsdefizite und eine bislang unzureichende Abstellinfrastruktur begrenzen derzeit die Attraktivität des Radverkehrs. Für eine nachhaltige Weiterentwicklung ist daher eine durchgängige, sichere und komfortable Radverkehrsführung sowie eine strategische Priorisierung zentraler Maßnahmen im Masterplan Verkehr erforderlich.

4.6 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weist in Bensheim derzeit einen vergleichsweise geringen Anteil am Modal Split auf und spielt im alltäglichen Mobilitätsverhalten bislang eine untergeordnete Rolle. Wie in vielen Kommunen ist auch das ÖPNV-Angebot in Bensheim stark kostenorientiert ausgestaltet, was sich insbesondere in der Taktung und Angebotsqualität abseits der Hauptachsen widerspiegelt. Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches Potenzial, den ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterzuentwickeln.

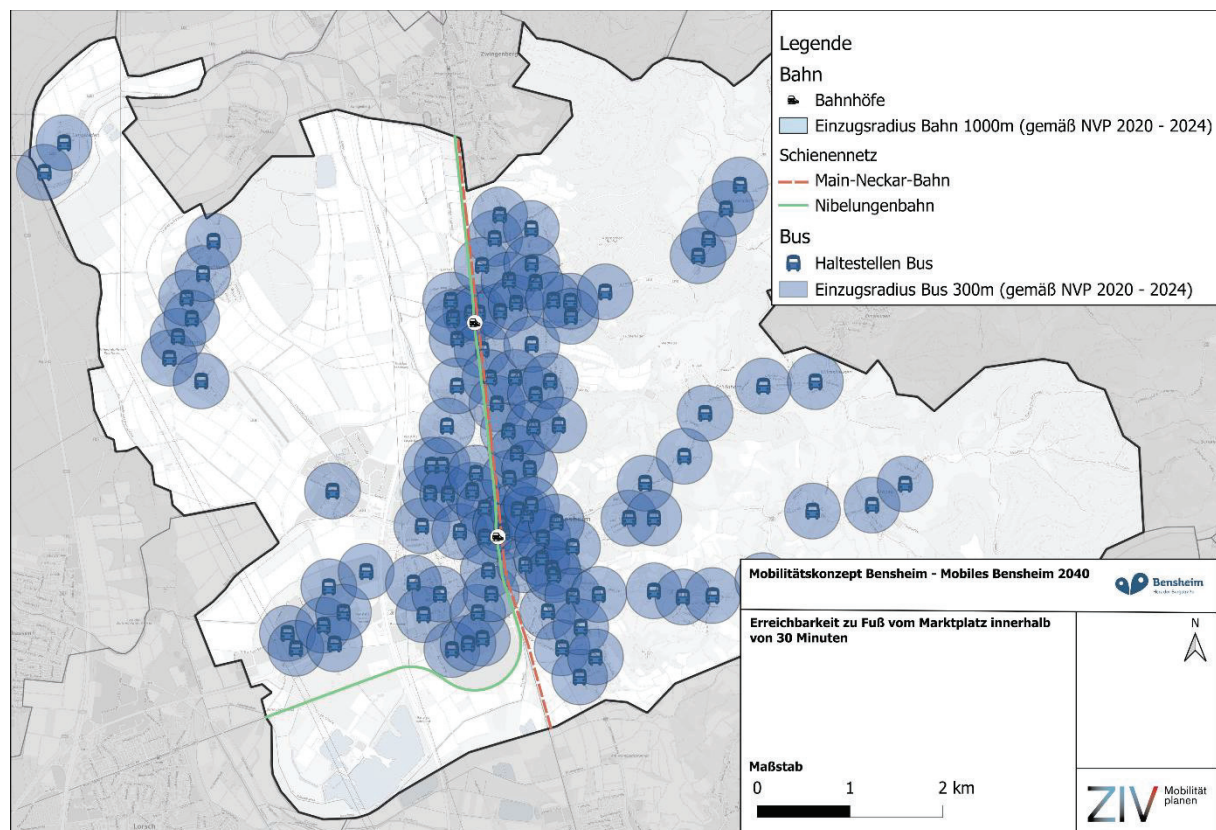
Die Stadt Bensheim ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Ergänzend besteht ein Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Das gesamte Stadtgebiet Bensheim sowie die Nachbarstädte Heppenheim und Zwingenberg liegen gemeinsam in der Wabe 35,

sodass für innerstädtische Fahrten ein einheitlicher Fahrpreis gilt. Insbesondere Einzelfahrten für kurze Wege werden dadurch aber von vielen Nutzenden, als teuer wahrgenommen, was die Nutzung des ÖPNV im Binnenverkehr zusätzlich hemmt.

Die Erschließung des Stadtgebiets erfolgt über ein Netz aus Buslinien sowie ergänzende Ruftaxiangebote mit überwiegend langen Bedienungszeiten zwischen etwa 05:00 Uhr und 01:00 Uhr. Eine besondere Stärke stellt das leistungsfähige Bahnangebot auf der Nord-Süd-Achse dar, das Bensheim gut an die Region anbindet. Der Bahnhof Bensheim fungiert dabei als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Schienenverkehr, Busverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten.

Die Erschließung des Stadtgebietes ist mit den bestehenden Haltestellen bereits gut. Jedoch gibt es Bedarf in der Weststadt, sowie die Schulagglomeration AKG-Bensheim, Heinrich-Metzendorf-Schule, Goethe-Gymnasium und Seebergschule besser anzubinden (vgl. Abbildung 24).

Abbildung 24 Einzugsbereich Öffentlicher Verkehr (Bus und Bahn) gemäß NVP 2020 – 2024



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020 – 2024; eigene Darstellung

Die Auswertung des aktuellen Haltestellenaufkommens zeigt deutliche Unterschiede zwischen Schultagen, Ferientagen und dem Wochenende. An Schultagen (Mo–Fr) konzentriert sich ein hoher Anteil der Fahrgastnachfrage auf wenige zentrale Haltestellen, insbesondere den Bahnhof/ZOB, der mit rund 446 Ein- und Aussteigenden pro Tag die höchste Nachfrage aufweist. Weitere stark frequentierte Haltestellen sind unter anderem die Roonstraße, Behindertenhilfe Bergstraße/ Kronepark, Bensheim-Weingut und Heilig-Geist-Hospital.

An Ferientagen verschiebt sich das Aufkommen teilweise, bleibt jedoch ebenfalls stark auf zentrale Haltestellen fokussiert. Der Bahnhof/ZOB weist hier sogar ein noch höheres Fahrgastaufkommen auf, was auf eine stärkere Bedeutung des überregionalen Verkehrs hinweist.

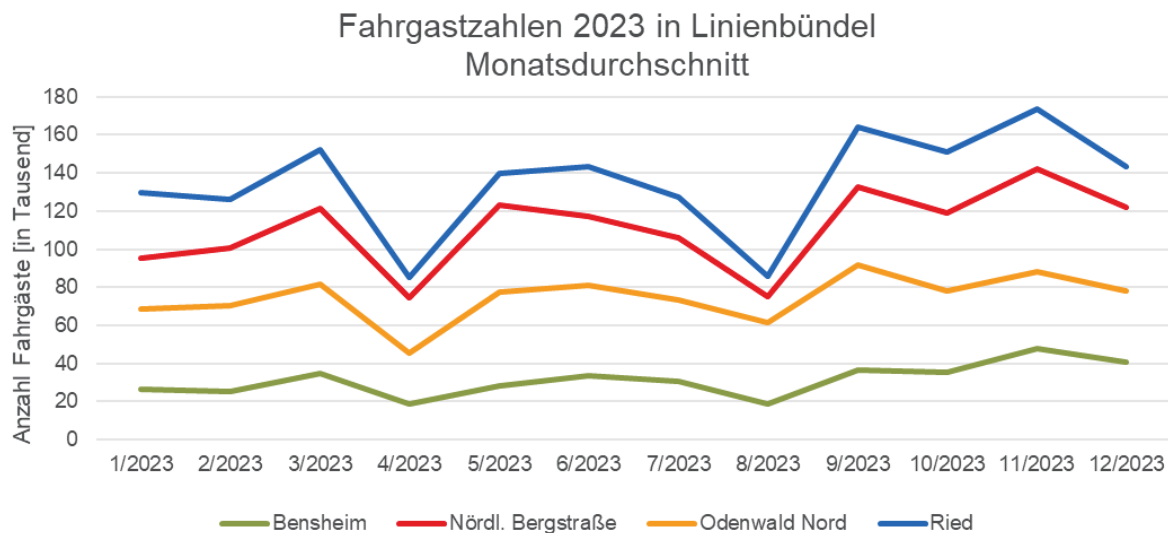
Am Samstag und insbesondere am Sonntag zeigt sich dagegen ein deutlich geringeres Haltestellenaufkommen im Busverkehr. Am Samstag sinken die Fahrgastzahlen an nahezu allen Haltestellen spürbar, wobei der Bahnhof/ZOB mit rund 242 Fahrgästen weiterhin die wichtigste Haltestelle bleibt.

Am Sonntag ist das Busaufkommen insgesamt gering. Auffällig ist hier die stärkere Bedeutung einzelner Haltestellen mit Bezug zum Schienenverkehr (Bahnhof Bensheim und Bahnhof Auerbach), während der klassische Stadtbusverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Diese Unterschiede verdeutlichen die starke Abhängigkeit des Busverkehrs von schul- und werktagsbezogenen Wegen, während der ÖPNV am Wochenende deutlich weniger für Freizeit- und Besorgungsfahrten genutzt wird. Auch jahreszeitlich ist die Nachfrage unterschiedlich und zeigt klare Abnahmen in den Schulferien (vgl. Abbildung 25).

Gleichzeitig bestehen qualitative Defizite im Angebot. Unattraktive Reisezeiten durch Umstiege, nicht optimal abgestimmte Anschlüsse sowie teilweise unzureichende Taktungen mindern die Nutzungsqualität. Auch die Fahrgastinformation wird bislang als wenig übersichtlich wahrgenommen. Zusätzlich bestehen erhebliche Defizite bei der Barrierefreiheit: Lediglich rund 14 % der Haltestellen sind vollständig barrierefrei ausgebaut, was die Nutzung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen einschränkt.

Abbildung 25 Fahrgastzahlen Bensheim Stand 2023



Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH 2023; eigene Darstellung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden für den öffentlichen Verkehr zahlreiche Hinweise zu Problemstellen und positiven Beispielen im Stadtgebiet durch Eintragungen in einer interaktiven Online-Karte eingebracht (vgl. Abbildung 26). Die Rückmeldungen bestätigen einerseits die hohe Bedeutung des Bahnhofs Bensheim als zentralen Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet und in der Region. Besonders positiv hervorgehoben wurden die gute Bahn- und Busanbindung, die Erreichbarkeit in Richtung Frankfurt, Heidelberg, Mannheim und Odenwald sowie die grundsätzlich guten Umstiegsmöglichkeiten

am Bahnhof. Auch die vorhandenen Aufzüge, die Servicestation der Bahn, Fahrradabstellmöglichkeiten, einzelne gut platzierte Haltestellen sowie die Einbindung vieler Stadtteile in das Busnetz wurden von Teilnehmenden positiv bewertet.

Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen deutliche Handlungsbedarfe. Häufig genannt wurden zu geringe Taktungen, unzureichende Busverbindungen in den Abendstunden, am Wochenende und in den Ferien sowie fehlende Direktverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und wichtigen Zielorten. Besonders kritisch bewertet wurden die Anbindung außenliegender Stadtteile, die Erreichbarkeit von Freizeit- und Gewerbestandorten sowie fehlende oder unattraktive Verbindungen zum Stubenwald, Fürstenlager, Naturschutzzentrum und zu einzelnen Schul- und Arbeitsplatzstandorten. Auch das Ruftaxi wird zwar punktuell als funktionierendes Angebot beschrieben, zugleich aber vielfach nicht als gleichwertiger Ersatz für regulären Linienverkehr wahrgenommen.

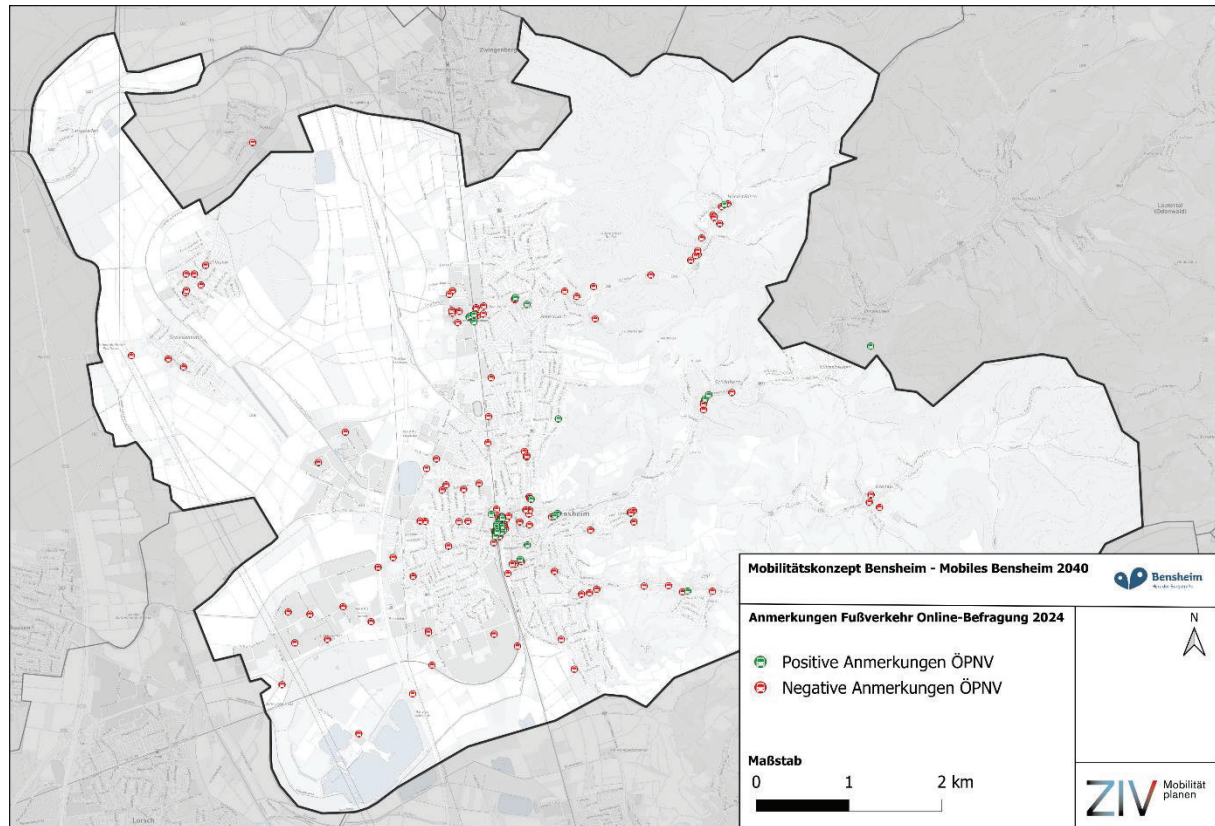
Ein weiterer Schwerpunkt der Hinweise betrifft die Verlässlichkeit und Nutzungsqualität des ÖPNV. Wiederholt wurden Verspätungen, Ausfälle, nicht abgestimmte Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie lange Wartezeiten genannt. Insbesondere die Abstimmung der Buslinien auf Zugankünfte und Schulzeiten wird als verbesserungsbedürftig beschrieben. Auch Fahrzeiten, Umstiege und teilweise umständliche Linienführungen wurden als Hemmnisse benannt. Für viele Alltagswege wird der ÖPNV dadurch nicht als konkurrenzfähig zum Pkw wahrgenommen.

Darüber hinaus wurden Defizite bei Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Sicherheit genannt. Häufig angesprochen wurden defekte Aufzüge am Bahnhof, nicht barrierefreie oder unzureichend ausgestattete Haltestellen, fehlende Sitzgelegenheiten und Wetterschutz sowie eine teilweise unübersichtliche Fahrgastinformation. Kritisch bewertet wurden zudem das Sicherheitsempfinden und die Sauberkeit im Bahnhofsumfeld, an Unterführungen und im Bereich einzelner Haltestellen. Diese Rückmeldungen verdeutlichen, dass die Attraktivität des ÖPNV nicht nur vom Fahrplanangebot, sondern auch von Verlässlichkeit, Zugänglichkeit, Orientierung und Aufenthaltsqualität abhängt.

Auch die ergänzende Schülerbefragung bestätigt viele der genannten Problemlagen. Besonders häufig wurden zu seltene oder unpassend auf Schulzeiten abgestimmte Busverbindungen, überfüllte Busse sowie lange Wartezeiten vor und nach dem Unterricht genannt. Kritisch bewertet wurden außerdem fehlende Verbindungen am Wochenende, unsichere oder unattraktive Haltestellenbereiche sowie Konflikte durch hohen Bring- und Holverkehr im Schulumfeld. Positiv hervorgehoben wurden hingegen gute Bahnverbindungen, einzelne schnelle Busverbindungen, übersichtliche Haltestellen sowie gut erreichbare Bahnhöfe und Haltepunkte.

Insgesamt zeigt die Online-Beteiligung, dass Bensheim mit dem Bahnhof, dem ZOB und mehreren regionalen Bahn- und Busverbindungen über eine gute Grundstruktur im öffentlichen Verkehr verfügt. Gleichzeitig bestehen deutliche Defizite bei Taktung, Verlässlichkeit, Anschlussqualität, Wochenend- und Abendangeboten sowie bei der barrierefreien und sicheren Nutzbarkeit der Haltestellen. Diese Aspekte sind für die weitere Maßnahmenentwicklung besonders zu berücksichtigen.

Abbildung 26 Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum ÖPNV



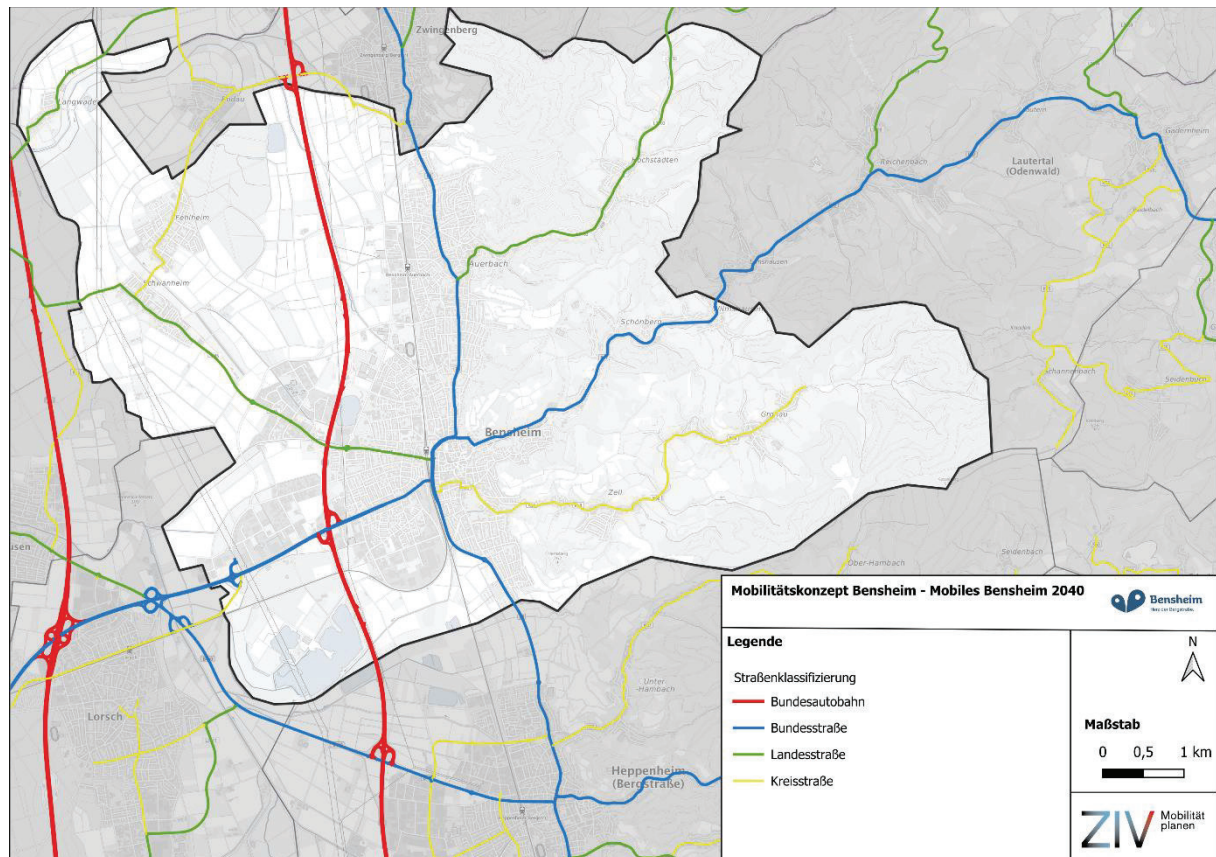
Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Erhebung; eigene Darstellung

Fazit: Der ÖPNV in Bensheim verfügt über eine gesicherte Grunderschließung, lange Bedienungszeiten und eine sehr gute schienengebundene Anbindung an die Region. Gleichzeitig zeigt die Analyse des Einzugsbereichs der bestehenden Haltestellen und Bahnhöfe noch Potenzial zum Ausbau. Das Haltestellenaufkommen zeigt eine starke werktags- und schulbezogene Nutzung, während der Busverkehr am Wochenende deutlich an Bedeutung verliert. Dies weist auf eine bislang geringe Attraktivität des ÖPNV für Freizeit- und Binnenverkehre hin. Neben tariflichen Hemmnissen begrenzen insbesondere Defizite in der Angebotsqualität, der Taktung, der Barrierefreiheit sowie der Fahrgastinformation das Nutzungspotenzial.

4.7 Fließender Kfz-Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist das prägende und wichtigste Verkehrsmittel in Bensheim. Dies zeigt sich deutlich im Modal Split ebenso wie in den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Befragungen. Der fließende Kfz-Verkehr prägt damit maßgeblich die Verkehrsbelastung, die Flächennutzung sowie die Qualität des öffentlichen Raums.

Bensheim ist gut an das überregionale Straßennetz angebunden (vgl. Abbildung 27). Die Nähe zu den Autobahnen A5 und A67 sowie die Einbindung in wichtige regionale Verkehrsachsen stellen eine wesentliche Stärke dar und sichern die Erreichbarkeit für Wirtschaft, Pendlerinnen und Pendler sowie den Wirtschaftsverkehr.

Abbildung 27 Übergeordnetes Straßennetz in Bensheim

Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Darstellung

Gleichzeitig führt die bestehende Straßenführung dazu, dass sich Verkehrsströme durch das Stadtgebiet bündeln. Insbesondere entlang zentraler Hauptachsen kommt es zu hohen Verkehrsbelastungen und wiederkehrenden Stauerscheinungen. In den Befragungen sowie in der Bestandsanalyse werden insbesondere der Berliner Ring und der Ritterplatz als (zu) stark belastete Bereiche benannt. Die Überlastungen treten vor allem während der Hauptverkehrszeiten auf und beeinträchtigen sowohl die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes als auch die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit.

Die räumliche Verteilung der Verkehrsbelastungen wird durch die Ergebnisse des Verkehrsmodells zusätzlich verdeutlicht (vgl. Abbildung 16). Diese zeigen, dass sich die höchsten Belastungen insbesondere entlang der übergeordneten Verkehrsachsen sowie an zentralen Knotenpunkten wie dem Berliner Ring und dem Bereich Ritterplatz konzentrieren und die beschriebenen Belastungsschwerpunkte bestätigen.

Neben dem fließenden Verkehr trägt auch der Parksuchverkehr zur zusätzlichen Belastung bei, insbesondere in innenstadtnahen Bereichen. Dieser erzeugt zusätzlichen Verkehr, verlängert Fahrzeiten und verstärkt Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Mit der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Jahr 2025 wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen erweitert. In Bensheim wurde dies insbesondere im Umfeld von Schulen genutzt und vorangetrieben. Temporeduzierungen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei und werden auch

künftig eine wichtige Rolle in der Verkehrssteuerung spielen, insbesondere in sensiblen Bereichen und Wohngebieten.

Der hohe Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs in Bensheim macht deutlich, dass dieser auch künftig eine wichtige Rolle spielen wird. Gleichzeitig ist eine effizientere Nutzung des bestehenden Straßennetzes erforderlich. Neben infrastrukturellen Maßnahmen gewinnen dabei verkehrsorganisatorische und nachfrageseitige Ansätze an Bedeutung. Dazu zählen insbesondere die Reduzierung von Stau und Parksuchverkehren, eine bessere Steuerung des Durchgangsverkehrs sowie Maßnahmen zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades, etwa durch Mitfahrangebote oder betriebliches Mobilitätsmanagement. Auch die modellgestützte Prognose zeigt, dass sich die bestehenden Verkehrsstrukturen ohne gezielte Steuerungsmaßnahmen nur begrenzt verändern werden und die Belastungsschwerpunkte im Straßennetz weitgehend bestehen bleiben. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr gezielt zu steuern und gleichzeitig alternative Mobilitätsangebote zu stärken. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu sichern, negative Auswirkungen auf Umwelt und Stadtqualität zu reduzieren und gleichzeitig Raum für die Stärkung anderer Verkehrsmittel zu schaffen.

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden für den motorisierten Individualverkehr zahlreiche Hinweise zu Problemstellen und positiven Beispielen im Straßennetz eingebracht (vgl. Abbildung 28). Die Rückmeldungen verdeutlichen, dass der Kfz-Verkehr im Alltag vieler Menschen weiterhin eine hohe Bedeutung besitzt und insbesondere die gute regionale Erreichbarkeit, leistungsfähige Hauptverkehrsachsen sowie einzelne Maßnahmen zur Verkehrsflussoptimierung positiv wahrgenommen werden. Hervorgehoben wurden unter anderem Kreisverkehre am Berliner Ring, neue Abbiegespuren, modernisierte Ampelschaltungen sowie Tempo-30-Regelungen in sensiblen Bereichen. Auch die gute Anbindung an die Autobahnen und die insgesamt gute Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets wurden mehrfach positiv bewertet.

Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen deutliche Belastungen und Konflikte im Straßennetz. Besonders häufig genannt wurden Stausituationen und Rückstau auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere auf der B3, B47, Wormser Straße, Schwanheimer Straße sowie im Bereich Ritterplatz und Berliner Ring. Viele Hinweise beziehen sich auf lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, fehlende „grüne Wellen“ sowie aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden unzureichend abgestimmte Ampelschaltungen. Teilweise wurden dadurch unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge, zusätzlicher Verkehrslärm sowie erhöhte Emissionen beschrieben.

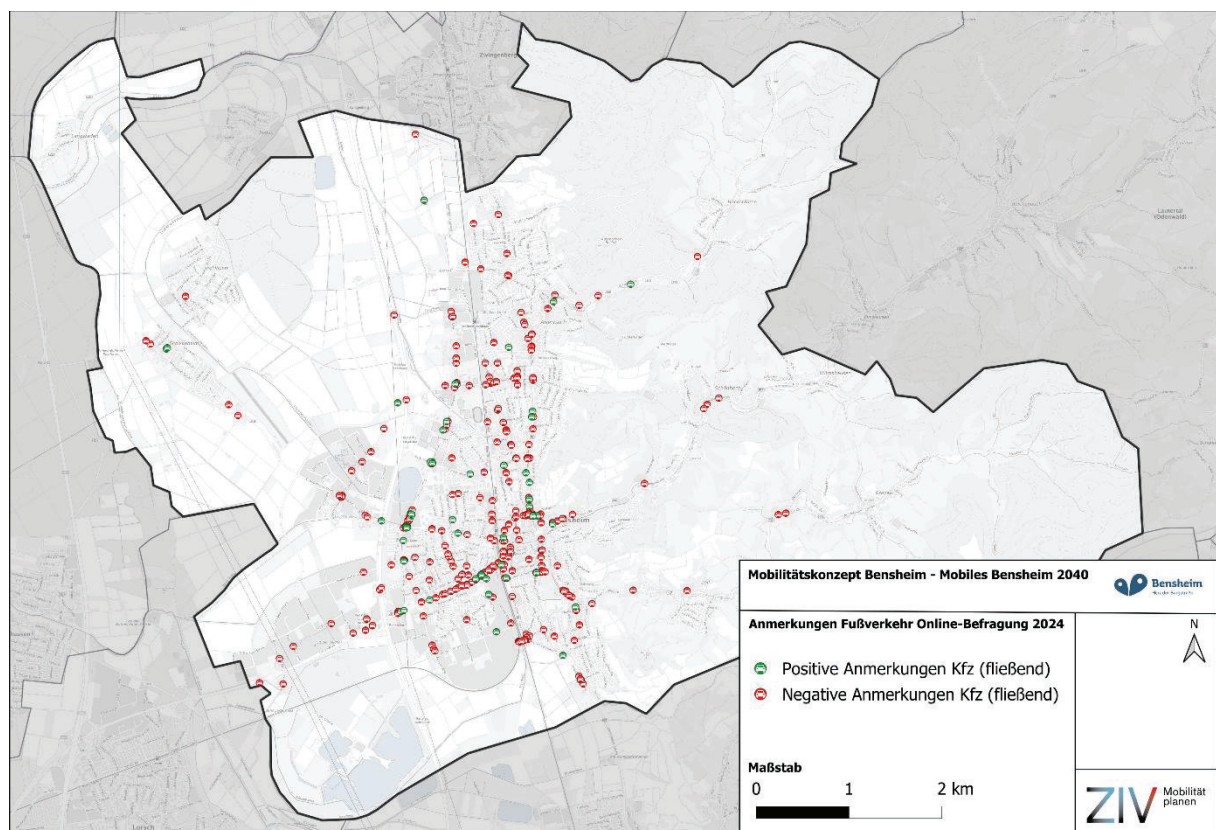
Ein weiterer Schwerpunkt der Rückmeldungen betrifft Sicherheitsdefizite und unübersichtliche Verkehrssituationen. Häufig genannt wurden problematische Ein- und Ausfahrten, schlechte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge, Beschilderung oder Bepflanzung sowie gefährliche Situationen an Kreisverkehren und Kreuzungen. Kritisch bewertet wurden außerdem hohe Fahrgeschwindigkeiten, mangelnde Geschwindigkeitskontrollen sowie Konflikte zwischen Kfz-Verkehr, Radfahrenden und Fußgängern. Insbesondere an Schulen, in Wohngebieten und entlang stark belasteter Straßen wurden hohe Verkehrsbelastungen und subjektive Unsicherheiten beschrieben.

Darüber hinaus wurden Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit Durchgangsverkehren und Schleichverkehr thematisiert. Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass Wohnstraßen als Ausweichrouten genutzt werden und dadurch zusätzliche Belastungen für Anwohnende entstehen. Auch die Verkehrsführung im Umfeld von Baustellen, Bahnunterführungen und einzelnen Engstellen wurde wiederholt kritisch bewertet.

Auch die ergänzende Schülerbefragung bestätigt viele der bereits genannten Problemlagen. Besonders häufig wurden hohe Verkehrsbelastungen und regelmäßige Stausituationen zu den Hauptverkehrszeiten im Umfeld der Schulen beschrieben. Dabei spielen insbesondere Elterntaxis eine zentrale Rolle, die laut den Rückmeldungen zu Rückstaus, unübersichtlichen Situationen und teilweise gefährlichem Verhalten führen. Kritisiert wurden außerdem zu kurze Ampelphasen, blockierte Kreuzungsbereiche sowie Ausweichverkehre durch Wohnstraßen. Einzelne Schülerinnen und Schüler beschrieben zudem Konflikte mit anderen Verkehrsarten infolge des stockenden Verkehrs, beispielsweise durch riskante Überholmanöver von Radfahrenden oder unübersichtliche Situationen bei hohem Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig wurde vereinzelt positiv hervorgehoben, dass einzelne Straßen als gut ausgebaut und leistungsfähig wahrgenommen werden.

Insgesamt zeigt sich, dass das Straßennetz in Bensheim grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit und leistungsfähige Hauptachsen aufweist. Gleichzeitig bestehen jedoch deutliche Belastungen durch hohe Verkehrsmengen, Rückstaus, Konflikte an Knotenpunkten sowie Sicherheitsdefizite im Mischverkehr. Insbesondere die Verkehrsführung an stark belasteten Kreuzungen, die Abstimmung der Lichtsignalanlagen sowie die Reduzierung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen stellen wichtige Handlungsfelder für die weitere Maßnahmenentwicklung dar.

Abbildung 28 Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum fließenden Kfz



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Erhebung; eigene Darstellung

Fazit: Der motorisierte Individualverkehr prägt das Verkehrsgeschehen in Bensheim in hohem Maße und stellt aufgrund der guten regionalen Anbindung eine wesentliche Voraussetzung für Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionen dar. Gleichzeitig führen gebündelte Verkehrsströme, hohe Belastungen

auf zentralen Hauptachsen sowie zusätzlicher Parksuchverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssituation, der Umweltqualität und des öffentlichen Raums. Die Analyse zeigt, dass weniger der Mangel an Infrastruktur, sondern vielmehr die effiziente Nutzung und Steuerung des bestehenden Straßennetzes eine zentrale Herausforderung darstellt. Für eine zukunftsfähige Entwicklung des Verkehrssystems sind daher neben infrastrukturellen Anpassungen insbesondere verkehrsorganisatorische Maßnahmen, Temporeduzierungen sowie eine gezielte Reduzierung vermeidbarer Kfz-Verkehre erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu sichern und gleichzeitig Spielräume für andere Verkehrsmittel zu schaffen.

4.8 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr stellt in Bensheim einen zentralen Problembereich dar. Die Nachfrage nach Stellplätzen wird den kommenden Jahren gemäß den untersuchten Rahmenbedingungen in Kapitel 3 nicht sinken, der verfügbare öffentliche Raum ist jedoch begrenzt. Dies führt heute bereits insbesondere in Wohnstraßen und innenstadtnahen Bereichen zu Nutzungskonflikten, etwa durch Gehwegparken, blockierte Zufahrten und eingeschränkte Sichtbeziehungen. Der ruhende Verkehr beeinflusst damit nicht nur die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, sondern auch die Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

In Bensheim sind aktuell einzelne Bewohnerparkzonen eingerichtet (vgl. Abbildung 29). Diese werden jedoch aktuell mangels Nachfrage aufgelöst.

Die Vor-Ort-Analyse des ruhenden Verkehrs (vgl. Anlage 1) zeigt, dass insbesondere am Wochenende sowie bei Veranstaltungen deutliche Kapazitätsengpässe auftreten. Diese sind vor allem auf Freizeit- und Besucherverkehre zurückzuführen. In einzelnen Bereichen, etwa im Umfeld des Fürstenlagers, reichen die vorhandenen Parkmöglichkeiten zeitweise nicht aus, obwohl insgesamt ausreichende Kapazitäten bei dem nahem Parkplatz Fürstenlager Bachgasse 99 vorhanden wären. Die tatsächliche Nutzung dieser Anlagen bleibt jedoch teilweise hinter den Möglichkeiten zurück (vgl. Anlage 1).

Zu den Stärken und Chancen zählt, dass Bensheim über freie in den innerstädtischen Parkhäusern verfügt. Zudem besitzen viele Bensheimerinnen und Bensheimer (ungenutzte) private Stellflächen zur Abstellung ihrer Pkw, was den Druck auf den öffentlichen Straßenraum grundsätzlich mindern kann.

Demgegenüber bestehen Schwächen und Herausforderungen insbesondere in der unzureichenden Ausnutzung der vorhandenen Parkieranlagen. Vor allem in der Innenstadt kommt es am Wochenende und in den Abendstunden zu hohem Parkdruck in Wohnstraßen, während Parkhäuser und größere Stellplatzanlagen teilweise unattraktiv sind oder nicht durchgehend zur Verfügung stehen. Gründe hierfür sind unter anderem ein unzureichender baulicher und gestalterischer Zustand (z. B. Verschmutzung), ein geringes Sicherheitsgefühl sowie zeitweise Schließungen.

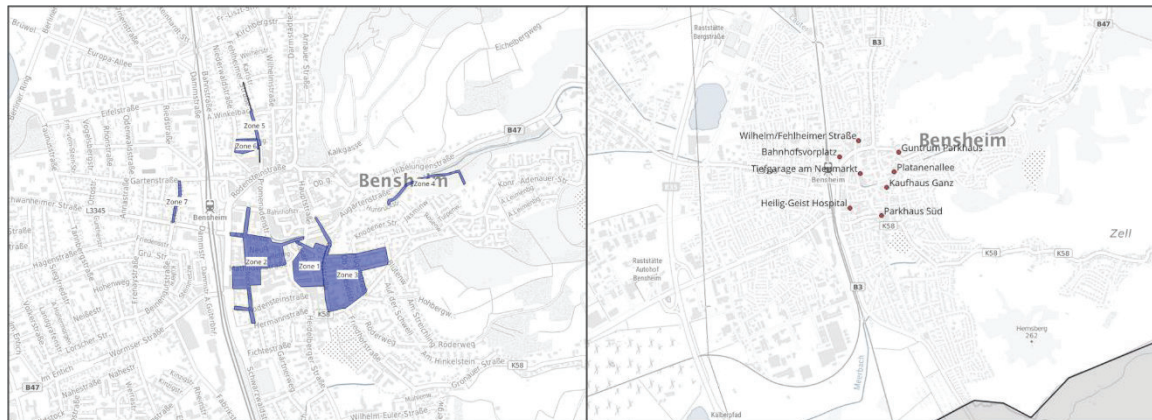
Weitere Problembereiche sind Behinderungen durch falsch abgestellte Fahrzeuge, insbesondere durch Gehwegparken und blockierte Zufahrten, die sowohl den Fuß- und Radverkehr als auch Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge beeinträchtigen.

Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist in Bensheim bereits gut ausgebaut und gilt bei der Schnellladeinfrastruktur im Bereich der Autobahn als übertversorgt. Das StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zeigt ab dem Szenario 2030 Bedarf für Bensheim.

Zudem besteht Handlungsbedarf zur besseren Sichtbarkeit von Car-Sharing-Angeboten, um Alternativen zum eigenen Pkw zu stärken.

Der ruhende Kfz-Verkehr erfordert in Bensheim eine strategische und integrierte Weiterentwicklung. Neben einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Parkraumkapazitäten sind insbesondere ordnungsrechtliche, organisatorische und kommunikative Maßnahmen von Bedeutung. Dazu zählen eine Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, eine bessere Auslastung und Attraktivierung bestehender Parkieranlagen, Maßnahmen gegen Gehwegparken sowie der Ausbau von Lade- und Car-Sharing-Infrastruktur. Ziel ist es, den Parkdruck im öffentlichen Raum zu reduzieren, Nutzungskonflikte zu minimieren und den öffentlichen Raum stärker für sichere und attraktive Mobilität sowie Aufenthaltsqualität nutzbar zu machen.

Abbildung 29 Bewohnerparkzonen und öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen in Bensheim



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: Stadt Bensheim; eigene Darstellung

Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden für den ruhenden motorisierten Individualverkehr zahlreiche Hinweise zu Parkraumsituation, Erreichbarkeit und Nutzungskonflikten eingebracht. Die Rückmeldungen zeigen, dass die Verfügbarkeit von Stellplätzen sowie die Organisation des Parkens im Alltag vieler Menschen eine hohe Bedeutung besitzen. Positiv hervorgehoben wurden insbesondere die grundsätzlich gute Verteilung der Parkhäuser im Stadtgebiet, vergleichsweise günstige Parkgebühren sowie kostenlose Kurzzeitparkmöglichkeiten. Auch Park-and-Ride-Angebote, Parkmöglichkeiten am Bahnhof sowie einzelne innenstadtnahe Parkhäuser wurden von vielen Teilnehmenden positiv bewertet. Darüber hinaus wurden die vorhandenen Parkhäuser vielfach als wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit der Innenstadt, des Einzelhandels sowie von Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen beschrieben.

Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen deutliche Handlungsbedarfe. Besonders häufig genannt wurden fehlende oder unzureichende Stellplätze in innenstadtnahen Bereichen sowie die angespannte Parksituation infolge geschlossener oder sanierungsbedingter Ausfälle von Parkhäusern, insbesondere des Neumarkt-Parkhauses. Viele Teilnehmende schildern eine deutliche Verschärfung des Parkdrucks im Umfeld der Innenstadt, von Wohngebieten, Schulen sowie touristischen Zielen wie dem Fürstenlager. Kritisiert wurden außerdem zu kurze Parkzeiten im Kurzzeitparken, fehlende wohnortnahe Stellplätze sowie mangelnde Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Hinweise betrifft ordnungswidriges und konfliktträchtiges Parkverhalten. Wiederholt wurden Falschparker, Gehwegparken, zugeparkte Kreuzungsbereiche sowie blockierte Ein- und Ausfahrten genannt. Besonders problematisch wird dies im Umfeld von Schulen, Kindertageseinrichtungen und engen Wohnstraßen wahrgenommen. Teilweise entstehen dadurch erhebliche Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Behinderungen für Rettungsfahrzeuge und den Linienverkehr. Zudem wurden Nutzungskonflikte zwischen Anwohnenden, Pendelnden und

Besuchsverkehren beschrieben. Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass Garagen und private Stellplätze nicht genutzt werden und Fahrzeuge stattdessen dauerhaft im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.

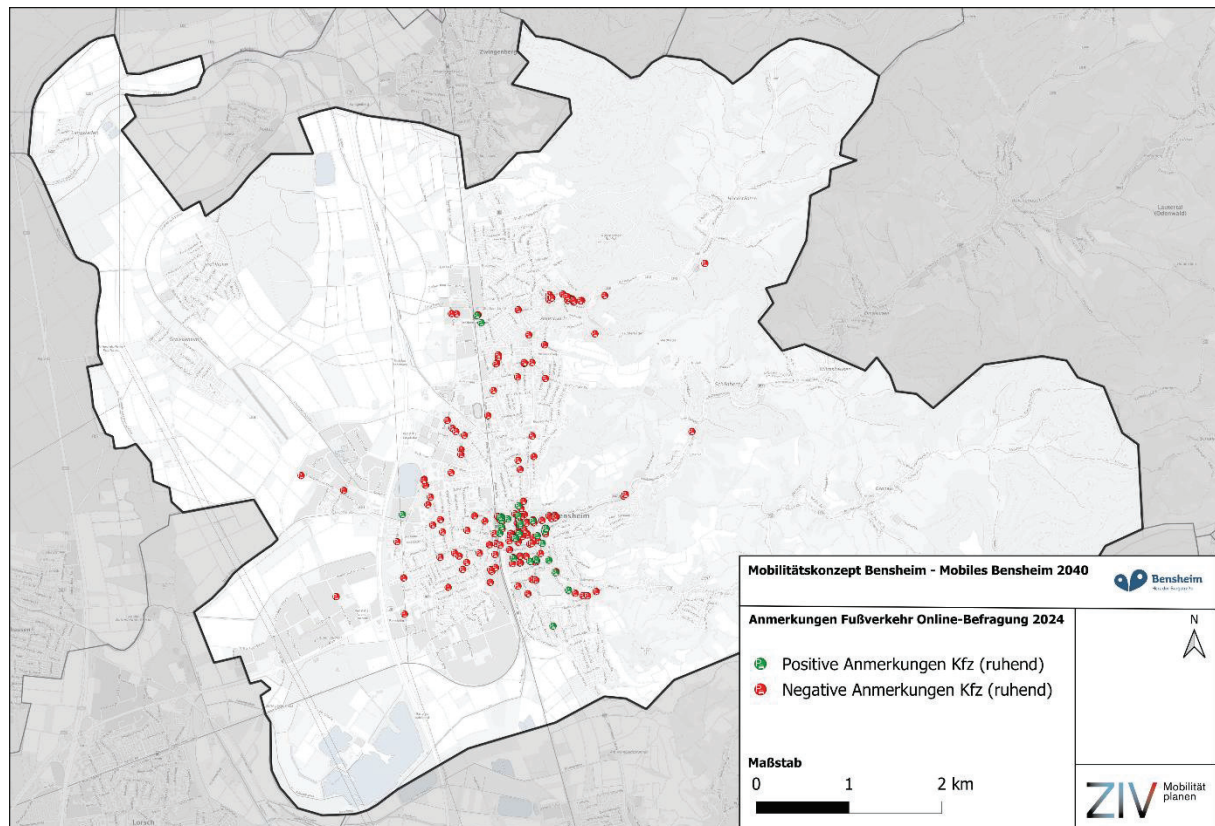
Darüber hinaus wurden qualitative Defizite bestehender Parkieranlagen thematisiert. Kritisiert wurden unter anderem verschmutzte oder schlecht beleuchtete Parkhäuser, fehlende Barrierefreiheit, enge Stellplätze, eingeschränkte Zahlungsmöglichkeiten sowie mangelnde Fahrradabstellmöglichkeiten in Parkhäusern. Auch fehlende digitale Angebote, beispielsweise zur App-basierten Bezahlung, wurden angesprochen. Mehrfach wurde zudem der Wunsch nach zusätzlichen Park-and-Ride-Angeboten sowie einer besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV geäußert.

Auch die ergänzende Schülerbefragung bestätigt die angespannte Situation im ruhenden Verkehr. Besonders häufig wurden fehlende Stellplätze, hohe Auslastungen im Umfeld der Schulen sowie Konflikte durch Bring- und Holverkehre beschrieben. Dabei entstehen laut den Rückmeldungen insbesondere zu Schulbeginn unübersichtliche Situationen durch haltende oder parkende Fahrzeuge. Zusätzlich wurden Rückstaus und Behinderungen infolge hoher Verkehrsbelastungen und parkender Fahrzeuge thematisiert. Positiv hervorgehoben wurden vereinzelt gut ausgebaute Straßenräume sowie Bereiche mit subjektiv guter Erreichbarkeit.

Der ruhende Verkehr besitzt in Bensheim demnach weiterhin eine hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit der Innenstadt und zentraler Einrichtungen. Gleichzeitig bestehen deutliche Defizite hinsichtlich Parkdruck, Parkraumorganisation und Regelkonformität. Insbesondere die angespannte Situation infolge geschlossener Parkhäuser, Nutzungskonflikte im öffentlichen Straßenraum sowie Defizite bei Qualität und Verfügbarkeit von Stellplätzen stellen wichtige Handlungsfelder für die weitere Maßnahmenentwicklung dar.

Fazit: Der ruhende Kfz-Verkehr stellt in Bensheim eine zentrale Herausforderung für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums dar. Trotz vorhandener Parkkapazitäten kommt es in Wohnstraßen und innenstadtnahen Bereichen regelmäßig zu hohem Parkdruck und Nutzungskonflikten. Ursachen hierfür sind ungleichmäßige Auslastung der bestehenden Parkieranlagen, Verlagerungseffekte durch nicht flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sowie zusätzlicher Parksuchverkehr, insbesondere am Wochenende und bei Veranstaltungen. Die Analyse zeigt, dass weniger ein genereller Mangel an Stellplätzen besteht, sondern vielmehr Defizite in der zeitlichen Verfügbarkeit und Attraktivität der vorhandenen Angebote. Für eine zukunftsfähige Entwicklung ist daher eine strategische und integrierte Weiterentwicklung des Parkraummanagements erforderlich. Dazu zählen vor allem eine effizientere Nutzung bestehender Parkhäuser, eine Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung, Maßnahmen gegen regelwidriges Parken sowie der Ausbau von Ladeinfrastruktur und Car-Sharing-Angeboten, um den Parkdruck zu reduzieren und den öffentlichen Raum stärker für sichere Mobilität und Aufenthaltsqualität nutzbar zu machen.

Abbildung 30 Ergebnisse Anmerkungen Bürgerinnen und Bürger zum ruhender Kfz



Quelle: Kartenhintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2024; Daten: eigene Erhebung; eigene Darstellung

4.9 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschafts- und Schwerverkehr stellt in Bensheim insgesamt keinen dominierenden, aber dennoch relevanten Bestandteil des Verkehrsgeschehens dar. Aufgrund der Stadtgröße und der räumlichen Struktur funktioniert die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs derzeit überwiegend gut. Der Anteil des Schwerverkehrs an der gesamten Kfz-Belastung ist in der Regel gering und liegt meist unter fünf Prozent. Gleichwohl zeigen sich punktuell erhöhte Belastungen. So weist die B47 im Bereich der Anschlussstelle Bensheim ein absolut hohes Schwerverkehrsaufkommen von rund 1.100 bis 1.200 Schwerfahrzeugen pro 24 Stunden auf.

Zur Begrenzung von Belastungen im nachgeordneten Straßennetz bestehen bereits Lkw-Durchfahrtsverbote sowie spezifische Regelungen für den Lieferverkehr, insbesondere in der Innenstadt. Diese tragen grundsätzlich dazu bei, sensible Bereiche vor übermäßigem Schwerverkehr zu schützen. Ein systematisch aufgebautes Vorrangroutennetz zur gezielten Führung und Steuerung des Wirtschaftsverkehrs existiert in Bensheim bislang jedoch nicht. Die Steuerung erfolgt derzeit vor allem über Einzelregelungen und Verbote, wodurch eine übergeordnete verkehrsstrategische Lenkung nur eingeschränkt möglich ist.

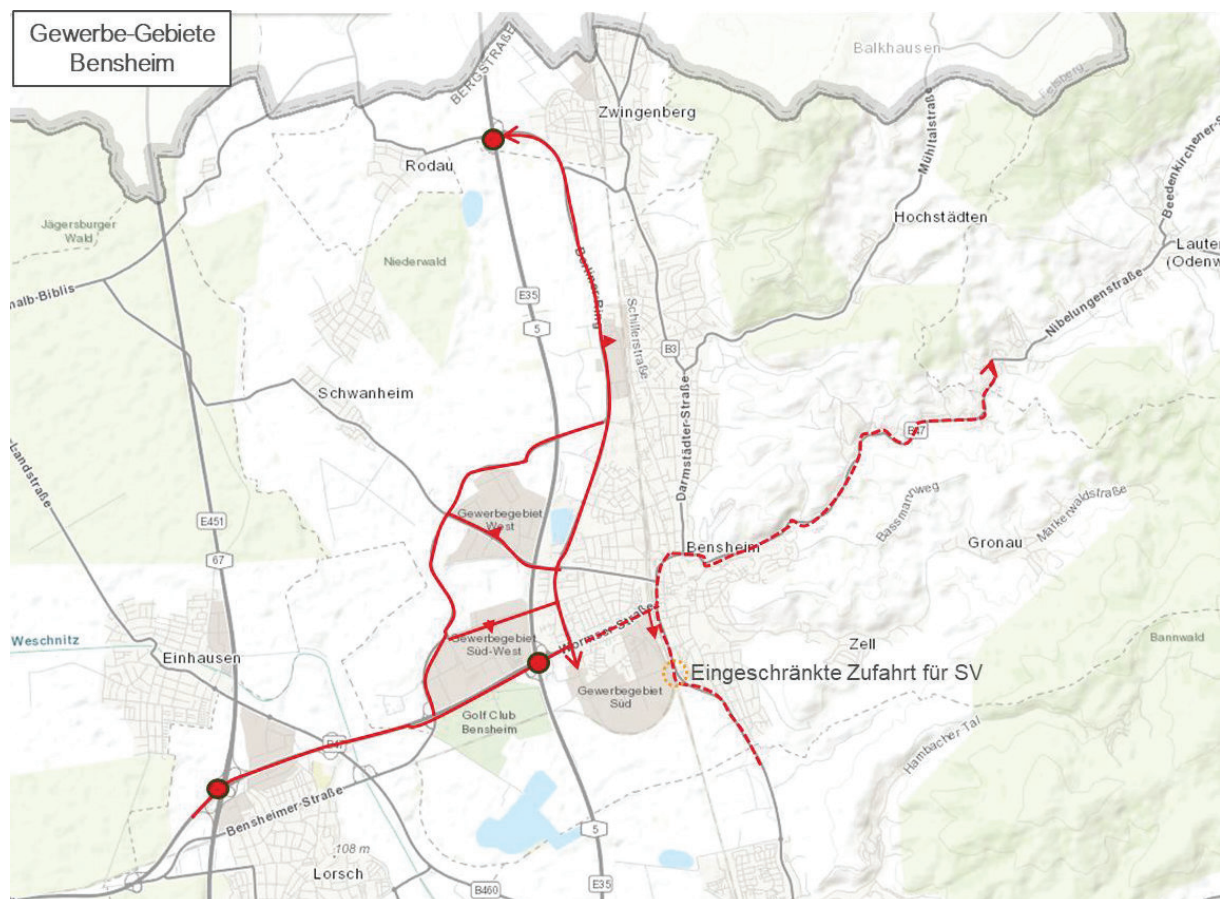
Zu den Stärken und Chancen zählt, dass die Gewerbe- und Industrieflächen in Bensheim überwiegend über gute Anbindungen an das Autobahnnetz sowie an wichtige regionale Straßenverkehrsachsen verfügen. Die Lage dieser Flächen erlaubt in der Regel eine verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, da Wohngebiete und andere schutzbedürftige Nutzungen umfahren oder nur in

geringem Umfang betroffen sind (vgl. Abbildung 31). Dadurch können betriebliche Verkehre effizient abgewickelt und Nutzungskonflikte reduziert werden.

Demgegenüber bestehen Schwächen und Herausforderungen insbesondere durch den zunehmenden Lieferverkehr der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Diese beeinträchtigen den Verkehrsablauf vor allem in schmalen Wohnstraßen der Kernstadt, etwa durch kurzfristiges Halten in zweiter Reihe, blockierte Fahrgassen oder eingeschränkte Sichtbeziehungen. Darüber hinaus stellt der Güter-Durchgangsverkehr von und in Richtung Odenwald eine zusätzliche Belastung für das städtische Straßennetz dar, da dieser teilweise durch innerstädtische Bereiche geführt wird.

Insgesamt erfordert der Wirtschaftsverkehr in Bensheim eine weiterentwickelte, strategische Betrachtung. Neben der Sicherung leistungsfähiger Anbindungen für Gewerbe und Industrie gewinnen Maßnahmen zur gezielten Steuerung und Bündelung des Schwer- und Lieferverkehrs an Bedeutung. Dazu zählen unter anderem die Prüfung eines Vorrangroutennetzes für den Wirtschaftsverkehr, weitergehende Regelungen für den innerstädtischen Lieferverkehr sowie organisatorische und räumliche Ansätze zur Reduzierung von Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs zu erhalten und gleichzeitig die Belastungen für Wohngebiete und den öffentlichen Raum zu minimieren.

Abbildung 31 Darstellung Gewerbegebiete Bensheim und Zufahrtsstraßen für den Wirtschaftsverkehr



Quelle: Kartenhintergrund: OpenStreetMap; Daten: Stadt Bensheim; eigene Darstellung

Fazit: Der Wirtschafts- und Schwerverkehr stellt in Bensheim insgesamt einen wichtigen, jedoch mengenmäßig begrenzten Bestandteil des Verkehrsgeschehens dar. Aufgrund der guten Anbindung der Gewerbe- und Industrieflächen an das übergeordnete Straßennetz kann der Großteil der betrieblichen Verkehre aktuell effizient und weitgehend konfliktarm abgewickelt werden. Gleichwohl treten punktuell erhöhte Belastungen auf, insbesondere auf der B47 im Bereich der Anschlussstelle Bensheim sowie durch Durchgangsverkehre in Richtung Odenwald. Die Analyse zeigt, dass weniger die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der Infrastruktur als vielmehr die gezielte Steuerung und Bündelung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs eine zentrale Herausforderung darstellt. Für eine zukunftsfähige Entwicklung ist daher eine stärkere strategische Ausrichtung der Verkehrslenkung erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Prüfung eines Vorrangroutennetzes für den Wirtschaftsverkehr, verbesserte Regelungen für den innerstädtischen Lieferverkehr sowie organisatorische Maßnahmen zur Reduzierung von Nutzungskonflikten im Straßenraum. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs langfristig zu sichern und gleichzeitig die Belastungen für Wohngebiete und den öffentlichen Raum zu minimieren.

4.10 Fazit Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse zeigt, dass Bensheim grundsätzlich über gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung verfügt. Die kompakte Stadtstruktur, die gute regionale Schienenanbindung, die bereits hohe Bedeutung des Radverkehrs sowie die Erreichbarkeit vieler zentraler Ziele bilden eine solide Grundlage für die Stärkung des Umweltverbundes.

Gleichzeitig wird deutlich, dass das Verkehrssystem weiterhin stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Dies zeigt sich sowohl im Mobilitätsverhalten als auch in der Belastung zentraler Hauptverkehrsachsen, im ruhenden Verkehr sowie in Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum. Besonders in innenstadtnahen Bereichen, an Hauptverkehrsstraßen und an wichtigen Knotenpunkten wirken sich hohe Kfz-Belastungen negativ auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Umweltqualität aus.

Für den Fuß- und Radverkehr bestehen trotz guter struktureller Voraussetzungen weiterhin deutliche Handlungsbedarfe. Dazu zählen insbesondere Netzlücken, fehlende durchgängige Führungen, Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr, Defizite bei Querungen, Beleuchtung und Barrierefreiheit sowie Sicherheitsdefizite im Straßenraum. Der ÖPNV bietet eine gesicherte Grunderschließung und eine gute regionale Anbindung, bleibt jedoch im Binnenverkehr bislang deutlich hinter seinen Potenzialen zurück und wird aktuell wenig benutzt.

Auch der ruhende Kfz-Verkehr und der Wirtschaftsverkehr zeigen, dass weniger ein grundsätzlicher Mangel an Infrastruktur als vielmehr die Steuerung, Organisation und effiziente Nutzung vorhandener Angebote im Mittelpunkt stehen. Parkdruck, Parksuchverkehr, Lieferverkehre und punktuelle Schwerverkehrsbelastungen verdeutlichen den Bedarf nach einer integrierten und strategischen Weiterentwicklung.

Insgesamt macht die Bestandsanalyse deutlich, dass die zentralen Herausforderungen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der Reduzierung vermeidbarer Kfz-Verkehre, der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel, der Stärkung von Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV sowie der qualitätsvollen Neuordnung des öffentlichen Raums liegen.

5 Verkehrspolitisches Leitbild und Leitziele

5.1 Struktur und Herleitung des Leitbildes

Im Zuge der Aufstellung des Mobilitätskonzepts – Mobiles Bensheim 2040 soll die Grundlage für eine künftige nachhaltige Mobilitätsplanung gelegt werden. Dazu definiert das Leitbild die übergeordneten Ziele für die Mobilität im Jahr 2040. An diesen Zielen können alle jetzt erkennbaren und zukünftigen Maßnahmen ausgerichtet und gemessen werden. Des Weiteren hilft das Leitbild bei der langfristigen Priorisierung von Einzelmaßnahmen und dient als Eckpfeiler der darauf aufbauenden Handlungsfelder und Maßnahmen.

Das Leitbild und die zugehörigen Leitziele sind kein isoliertes Planungsinstrument, sondern das Ergebnis eines strukturierten, fachlichen und politischen Abstimmungsprozess. Dieser ist in dem folgenden Schaubild dargestellt.

Abbildung 32 Herleitung Leitbild – Mobiles Bensheim 2040



Quelle: Eigene Darstellung

5.2 Ziele für ein Mobiles Bensheim 2040

Im Rahmen der Entwicklung des „Mobilitätskonzepts Bensheim 2040“ wurden vier Leitbilder erarbeitet, die als strategischer Orientierungsrahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung der Stadt dienen. Diese Leitbilder definieren die übergeordneten Ziele für die Mobilität im Jahr 2040 und bilden damit die Grundlage für ein zukunftsfähiges „Mobiles Bensheim 2040“. Sie beschreiben den angestrebten Zielzustand der Mobilität und geben eine klare inhaltliche Richtung für die langfristige Verkehrs- und Mobilitätsplanung vor. Folgende Leitbilder wurden entwickelt:

1. Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt
2. In Bensheim ist Mobilität klimaneutral
3. Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt
4. Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt

Die entwickelten vier Leitbilder bilden gemeinsam das strategische Grundgerüst des Mobilitätskonzepts. Sie stehen nicht isoliert, sondern greifen ineinander. Aus den Leitbildern werden im folgenden Kapitel konkrete Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet.

Leitbild 1: Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt

Der Zugang zur Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht oder individuellen finanziellen, geistigen und körperlichen Voraussetzungen, sichergestellt. Eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben ist dadurch gegeben.

Die relevanten Ziele des täglichen Lebens sind unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu den relevanten Zeiten gut zu erreichen, im Idealfall auch fußläufig, per Fahrrad oder per ÖPNV. Im Übrigen sind Kernstadt und Stadtteile durch bedarfsgerechte, komfortable, sichere und direkte Verkehrsangebote miteinander verbunden. Dabei sind die Anforderungen aller Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr) sowie des Wirtschaftsverkehrs gleichberechtigt berücksichtigt.

Bensheim ist seiner regionalen Bedeutung als Mittelzentrum im Verdichtungsraum bewusst. Die Mobilität für alle Menschen wird auch über die Stadtgrenzen hinausgedacht. Bensheim kooperiert eng mit dem Kreis und benachbarten Kommunen, den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbünden, z.B. sind öffentlicher Nahverkehr und überörtlicher Radverkehr regional gedacht. Verkehrsangebote verbinden Menschen innerhalb der Stadt und in die Region gleichermaßen komfortabel, sicher, zügig und verlässlich aufeinander abgestimmt. Die Bahnhöfe in Bensheim und Auerbach sind Halte- sowie auch Knotenpunkte von vertakteten Zugverbindungen; Bensheim ist in den Fernverkehr eingebunden.

Der Stadtentwicklung werden Verkehrsstrukturen und -systeme angepasst, damit diese den sich verändernden Ansprüchen entsprechen und leistungsfähig bleiben.

Kernaussage: Erreichbarkeit, Teilhabe, Barrierefreiheit, regionale Vernetzung

Leitbild 2: In Bensheim ist Mobilität klimaneutral

Bensheim strebt als Ziel an, entsprechend den Vorgaben des Bundes und des Landes bis 2040 klimaneutral zu sein. Eine konsequente Reduzierung verkehrsbedingter klimaschädlicher Emissionen wurde umgesetzt, Bensheim hat die gesetzten Ziele erreicht.

Der Kfz-Verkehr hat weiterhin eine wichtige Bedeutung. Zur Erreichung einer klimaneutralen Mobilität sind die eingesetzten Fahrzeuge so weit wie möglich mit CO₂ neutralen Antrieben ausgestattet. Die Elektrifizierung des Busverkehrs wird angestrebt. In Bensheim sind die Rahmenbedingungen für den Betrieb dieser Fahrzeuge flächendeckend im gesamten Stadtgebiet hergestellt.

Die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind attraktiver gestaltet.

Kernaussage: Emissionsreduktion, Antriebswende, Stärkung des Umweltverbundes

Leitbild 3: Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt

Eine effektive und zuverlässige Abwicklung des städtischen Verkehrs stellt die Grundlage für das funktionierende und leistungsfähige Verkehrssystem innerhalb des Stadtgebietes und darüber hinaus dar. Dazu gehört eine Lenkung der Verkehrsströme.

Die Mobilität in der Stadt wird nutzerorientiert, digital, zukunftsgerichtet und intelligenter gestaltet. Zur Steuerung der Nutzung von gemeinsam genutzten Verkehrsangeboten sind auch finanzielle Anreize eingesetzt, die sozial und für alle bezahlbar sind.

Die verkehrlichen Entwicklungen und Wirkungen von Maßnahmen sind gemonitort und evaluiert, damit sichergestellt ist, dass Ressourcen effizient eingesetzt werden. Neue Angebote sind entwickelt und umgesetzt, ohne dass dabei die Pflege und Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur vernachlässigt wurde.

Kernaussage: Effizient, Digitalisierung, Monitoring, nachhaltiger Mitteleinsatz

Leitbild 4: Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt

Durch eine sichtbare Aufwertung von verkehrlich geprägten Flächen (z.B. Begrünung, Rücknahme von Bodenversiegelung) sowie durch die Schaffung von attraktiven Bewegungsräumen wird das Stadtbild von der Stadt Bensheim verbessert. Der öffentliche Raum ist mehr als ein Verkehrsraum. Einerseits gibt es mobilitätsarme Räume, andererseits wird der Fahrzeugverkehr bevorzugt über Hauptverbindungsstraßen geführt.

Der Mensch und seine körperliche Unversehrtheit sind bei der Entwicklung und Bewertung von Verkehrsangeboten immer berücksichtigt. Nach dem Ansatz „Vision Zero“ gestaltete Infrastruktur und Verkehrsregelungen soll dafür sorgen, dass weniger Unfälle und somit möglichst keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten. Menschen, die in Bensheim unterwegs sind, fühlen sich im Verkehrsraum sicher. Dies gilt besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Verkehrsregeln gelten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, und das wird auch kontrolliert und durchgesetzt. Die Gesundheit der Bevölkerung ist verbessert, indem sich – nicht zuletzt durch moderne Antriebstechnik – Luftverschmutzung und Lärmbelastung verringern. Dadurch gibt es gute Luft und weniger Lärm im ganzen Stadtgebiet. Die geschaffenen Rahmenbedingungen für eine sichere und aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad wirken sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung in Bensheim aus. Bei der Gestaltung von Verkehrsflächen ist den Folgen des Klimawandels Rechnung zu tragen. Die Infrastruktur trägt dazu bei, dass Bensheim resilient gegenüber extremen Wetterereignissen ist.

Kernaussage: Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Klimaanpassung

6 Handlungskonzept

6.1 Struktur und Herleitung des Handlungskonzepts

Aufbauend auf dem verkehrspolitischen Leitbild „Mobiles Bensheim 2040“ werden im Folgenden die strategischen Handlungsfelder und Maßnahmen definiert, die den inhaltlichen Rahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung bilden.

Das vorliegende Handlungskonzept entspricht der Systematik eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans (gemäß Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne) und bewegt sich auf einer gesamtstädtischen, strategischen Ebene. Es formuliert zentrale Handlungsansätze und Maßnahmenrichtungen, ersetzt jedoch keine vertiefende Fach- oder Entwurfsplanung für einzelne Straßenräume, Knotenpunkte oder Verkehrsanlagen. Vielmehr bildet es die Grundlage für anstehende Konkretisierungen und Umsetzungsplanungen. Die Maßnahmen beschreiben daher bewusst übergeordnete Lösungsansätze und strategische Eingriffe in das Mobilitätssystem, ohne bereits eine detaillierte räumliche oder technische Ausgestaltung vorwegzunehmen.

Während die Leitbilder den angestrebten Zielzustand beschreiben, konkretisieren die Handlungsfelder die zentralen Wirkungsbereiche der Mobilitätsplanung. Sie bündeln thematisch zusammenhängende Maßnahmen, setzen fachliche Schwerpunkte und strukturieren die Umsetzung.

Die Maßnahmen stellen die operative Ebene des Mobilitätskonzepts dar. Sie sind so formuliert, dass sie:

- auf die Leitziele aufbauen,
- priorisierbar und evaluierbar sind,
- und sowohl kurz-, mittel- als auch langfristige Wirkungen entfalten können.

Hierauf aufbauend erfolgt in dem nachfolgenden Kapitel 7 eine systematische Bewertung der Maßnahmen, aus der anschließend besonders wirkungsstarke und prioritäre Schlüsselmaßnahmen abgeleitet werden. Diese Schlüsselmaßnahmen bilden den zentralen Fokus der Umsetzung des Mobilitätskonzepts und werden in einem detaillierten Steckbrief dargestellt. Die Systematik folgt damit einer klaren Hierarchie:

Leitbild → Leitziele → Handlungsfelder → Maßnahmen → Schlüsselmaßnahmen

Diese Struktur gewährleistet Transparenz, strategische Konsistenz und politische Steuerbarkeit.

Für das Mobilitätskonzept Bensheim 2040 wurden 13 Handlungsfelder definiert:

1. Fußverkehr
2. Radverkehr
3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)
5. Wirtschaftsverkehr
6. Sharing
7. Intermodale und regionale Vernetzung
8. Verkehrssicherheit
9. Barrierefreiheit

10. Mobilitätsmanagement und -kultur
11. Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz
12. Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur
13. Daten / Finanzierung

Im nächsten Schritt werden Maßnahmen aufbauend aus den Handlungsfeldern und den gesammelten Informationen entwickelt. Sie leiten sich aus der Bestandsanalyse, den formulierten Leitbildern und Leitzielen sowie aus den Ergebnissen der Beteiligungsprozesse mit Verwaltung, Politik, Fachakteuren und Bürgerschaft ab.

6.2 Handlungsfeld Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die grundlegende Form der Mobilität. Jede zurückgelegte Wegekette beginnt und endet meist zu Fuß. Insbesondere in einer kompakten Stadt wie Bensheim mit kurzen Wegen, hoher Nutzungsdurchmischung und zentralen Versorgungsbereichen besitzt der Fußverkehr eine strategische Schlüsselrolle.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, steigender Anforderungen an Barrierefreiheit und Klimaschutz sowie des Ziels, innerstädtische Verkehrsbelastungen zu reduzieren, gewinnt die systematische Stärkung des Fußverkehrs weiter an Bedeutung. Ziel des Mobilitätskonzepts „Mobiles Bensheim 2040“ ist es daher, den Fußverkehr nicht nur als Restgröße des Verkehrssystems zu behandeln, sondern als eigenständiges, integrales und qualitätsorientiert entwickeltes Verkehrssystem.

6.2.1 Wo stehen wir?

Die Haushaltsbefragung 2024 zeigt, dass der Fußverkehr in Bensheim bereits heute einen relevanten Anteil am Modal Split einnimmt. Gleichzeitig dominiert mit 57 % weiterhin der motorisierte Individualverkehr (MIV) das Verkehrsgeschehen. Besonders bei kurzen innerstädtischen Wegen besteht weiterhin ein hohes Verlagerungspotenzial zugunsten der Nahmobilität.

Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass die strukturellen Voraussetzungen für kurze Wege grundsätzlich vorhanden sind. Viele zentrale Ziele – Innenstadt, Bahnhof, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgungsstandorte – sind innerhalb von 10 bis 15 Minuten fußläufig erreichbar. Dies ist eine wesentliche Stärke der Stadtstruktur.

Gleichzeitig zeigen sich qualitative Defizite im Fußwegenetz. Insbesondere die Versorgung der außenliegenden Stadtteile zu Alltagszielen, wie Fachärzte, sind zu Fuß nicht zu erreichen und man ist auf andere Verkehrsmittel angewiesen. Zusätzlich weisen in älteren Wohngebieten die Gehwege teilweise erhebliche Sanierungsbedarfe auf. Engstellen, fehlende durchgängige Wegekette, Konflikte durch parkende Fahrzeuge sowie punktuelle Barrieren beeinträchtigen die Nutzbarkeit. Auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist nicht überall gleichwertig ausgeprägt.

Hinzu kommen Anforderungen aus dem demografischen Wandel. Der Anteil älterer Menschen nimmt zu, wodurch Anforderungen an Barrierefreiheit, sichere Querungen, Beleuchtung und Orientierung steigen. Zwar werden bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen bereits Förderstandards zur Barrierefreiheit berücksichtigt, jedoch fehlt bislang eine gesamstädtische, strategisch priorisierte Systematik.

Die durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen bestätigen diese Befunde. Häufig genannt wurden unsichere Querungsstellen, zu schmale oder durch parkende Fahrzeuge blockierte Gehwege sowie Defizite bei Beleuchtung und Aufenthaltsqualität.

6.2.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel ist es, den Fußverkehr als gleichwertige Säule des Umweltverbundes systematisch zu stärken und qualitativ aufzuwerten. Der Masterplan Klimaschutz 2.0 formuliert das Ziel, den Pkw-Verkehr zugunsten von Fuß- und Radverkehr zu reduzieren. Ein Teil, der heute mit dem Auto zurückgelegten Kurzstrecken soll, bis 2040 auf die Nahmobilität verlagert werden. Dies setzt voraus, dass das Zufußgehen sicher, komfortabel und selbstverständlich wird.

Dafür ist eine konsequente Qualitätsentwicklung erforderlich. Gehwege müssen durchgängig, ausreichend breit und barrierefrei nutzbar sein. Querungen müssen sicher und intuitiv gestaltet werden. Konflikte mit ruhendem Verkehr sind systematisch zu reduzieren. Gleichzeitig ist der öffentliche Raum stärker als Aufenthaltsraum zu verstehen und entsprechend aufzuwerten.

Ein besonderer Fokus liegt auf:

- durchgängigen, barrierefreien Wegen in allen Stadtteilen
- sicheren Schulwegen und attraktiven Verbindungen zu Bildungseinrichtungen
- Auf die Belange des Fußverkehrs ausgerichteten Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen

Die Stärkung des Fußverkehrs ist dabei nicht allein eine Frage der Infrastruktur. Sie ist zugleich eine Frage der Flächenverteilung, der Prioritätensetzung und der Stadtgestaltung. Insbesondere in sensiblen Bereichen wie Schulumfeldern, Wohnquartieren und der Innenstadt müssen dem Fußverkehr klare Vorrangräume eingeräumt werden.

Die Weiterentwicklung des Fußverkehrs erfolgt daher strukturiert, qualitätsorientiert und netzbezogen. Ziel ist es, ein konsistentes, barrierearmes und sicheres Fußwegenetz zu schaffen, das den Anforderungen aller Altersgruppen gerecht wird und einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität in Bensheim leistet.

6.2.3 Maßnahmen

- A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen
- A2. Weiterentwicklung und Modernisierung der Fußverkehrsinfrastruktur
- A3. Sicherstellung freier und nutzbarer Gehwege

A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen

Die Stadt Bensheim soll ein umfassendes Fußverkehrskonzeptkonzept erarbeiten, das eine langfristige strategische Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs bildet. Ziel ist es, durchgängige, sichere und attraktive Wegeverbindungen zu schaffen und die Nahmobilität als eigenständigen, aber integralen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems zu stärken.

Es umfasst die Analyse und Planung zusammenhängender Wegeverbindungen, die Bewertung von Qualitäten wie Barrierefreiheit, Orientierung und Sicherheit sowie die Definition eines stadtweiten Leit- und Wegweisungssystems. Durch eine integrierte Betrachtung mit dem Radverkehr sollen Schnittstellen zum Radverkehr im Konzept berücksichtigt werden.

Das Fußverkehrskonzept soll anschließend in enger Abstimmung mit bestehenden und anstehenden Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Insbesondere bei grundhaften Erneuerungen von Straßenräumen sollen die Belange des Fußverkehrs systematisch berücksichtigt und Straßenquerschnitte überprüft werden.

Das Fußverkehrskonzept ist zukünftig als strategische Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen und Bedarfsstellen sowie zur Unterstützung heranzuziehen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Fußverkehr als eigenständiges Verkehrssystem strategisch verankern (Ziele, Prioritäten und Maßnahmen definieren)
- Netzplanung für zusammenhängende Fußwegeverbindungen unter Berücksichtigung bestehender und geplanter Sanierungsmaßnahmen erstellen
- Ausgeschilderte Fußwegerouten / Leitsysteme zwischen wichtigen POI entwickeln (Bahnhof – Innenstadt – Rathaus)

A2. Weiterentwicklung und Modernisierung der Fußverkehrsinfrastruktur

Die Maßnahme umfasst die bauliche und funktionale Modernisierung des bestehenden Fußwegenetzes. Ziel ist ein sicheres, komfortables und durchgängig nutzbares Wegenetz ohne Engstellen, Barrieren oder unsichere Übergänge.

Dazu zählen die Verbreiterung und Sanierung von Gehwegen, eine verbesserte Beleuchtung, sichere Querungsstellen, die Gestaltung klar erkennbarer Fußgängerzonen sowie die fußverkehrsfreundliche Entwicklung zentraler Wegeachsen.

Ein besonderer Fokus liegt auf Bestandsbereichen mit hohem Sanierungsbedarf, in denen durch grundhafte Erneuerungen bestehende Defizite behoben und Straßenquerschnitte neu geordnet werden können.

Auch Barrieren und Engstellen werden systematisch beseitigt und bestehende Shared-Space-Bereiche weiterentwickelt, um ihre Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Gehwege verbreitern und ununterbrochen führen
- Beleuchtung und Pflege von Fußwegen im Rahmen bestehender Programme verbessern
- Sichere Querungsstellen verbessern oder neu anlegen
- Fußgängerzonen verkehrlich sichern
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Hauptwegnetzen umsetzen
- Barrieren und Engstellen systematisch beseitigen
- Shared-Space-Zonen weiterentwickeln („freundlicher“ gestalten)

A3. Sicherstellung freier und nutzbarer Gehwege

Die Maßnahme zielt darauf ab, Gehwege dauerhaft freizuhalten und ihre uneingeschränkte Nutzbarkeit für den Fußverkehr sicherzustellen. Im Mittelpunkt steht die konsequente Kontrolle und Ahndung von Verstößen, insbesondere beim Gehwegparken, um Engstellen, Sichtbeeinträchtigungen und Barrieren im Straßenraum zu reduzieren. Dadurch soll gewährleistet werden, dass Gehwege für alle Nutzergruppen – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder oder Menschen mit Kinderwagen – sicher und komfortabel nutzbar bleiben.

Besondere Aufmerksamkeit gilt Bereichen mit hoher Fußverkehrsfrequenz sowie Schulumfeldern und wichtigen Fußwegeverbindungen. Die Maßnahme konzentriert sich auf prioritäre Problembereiche und verfolgt einen klaren ordnungsrechtlichen Ansatz zur Sicherstellung freier Gehwege.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Verstärkte Kontrolle von Gehwegparken und anderen Behinderungen des Fußverkehrs
- Konsequente Ahndung festgestellter Verstöße im Rahmen der geltenden Regelungen
- Systematische Erfassung von Problembereichen mit wiederkehrenden Behinderungen und Erarbeitung und Umsetzung von passenden Maßnahmen
- Priorisierte Überwachung von Konfliktabschnitten, insbesondere an Schulwegen und stark frequentierten Fußwegeverbindungen

6.3 Handlungsfeld Radverkehr

Der Radverkehr ist in Bensheim bereits heute ein tragender Bestandteil der Alltagsmobilität. Gleichzeitig besitzt er ein erhebliches Entwicklungspotenzial, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Emissionen zu reduzieren und innerstädtische Verkehrsbelastungen zu verringern. Vor dem Hintergrund begrenzter Flächen, steigender Anforderungen an Klimaschutz und wachsender Mobilitätsansprüche kommt dem Radverkehr eine strategische Schlüsselrolle im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ zu.

Die Weiterentwicklung des Radverkehrs erfolgt dabei strukturiert, qualitätsorientiert und netzbezogen. Ziel ist es, den Radverkehr als eigenständiges, leistungsfähiges Verkehrssystem mit klar definierten Standards und Hierarchien auszubauen.

6.3.1 Wo stehen wir?

Der Radverkehr weist bereits heute mit einem Modal-Split Anteil von 19% (Repräsentative Haushaltsbefragung 2024) im regionalen Vergleich einen überdurchschnittlichen Wert auf (~8% in Hessen). Verkehrswege innerhalb von Bensheim werden demnach sogar bis zu 25% mit dem Rad zurückgelegt.

Mit dem Radverkehrskonzept Bensheim aus dem Jahr 2015 und dem Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße aus dem Jahr 2020 besitzt Bensheim bereits einen guten Maßnahmenkatalog, der bereits umgesetzt oder in Umsetzung ist. Auch in der Infrastrukturplanung wird der Radverkehr durch den Radwegzustandskataster in der Umsetzungsplanung berücksichtigt. Zudem wird aktuell eine Raddirektverbindung zwischen Zwingenberg und Heppenheim via Bensheim geplant, wodurch Bensheim durch die Anbindung der Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar profitiert und eine Pendleralternative zum Auto geschaffen wird.

Die Zahlen und die vorhandenen Studien zeigen, dass Voraussetzungen für eine starke Radverkehrsnutzung vorhanden sind.

6.3.2 Was möchten wir erreichen?

Auch wenn Bensheim bereits eine hohe Radverkehrsnutzung aufweist, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 57% aller zurückgelegten Wege immer noch vorherrschend. Der aktuell veröffentlichte Masterplan Klimaschutz 2.0 Bensheim definiert eine weitere Verlagerung des Pkw-Verkehrs zu Gunsten der Nahmobilität (Fußverkehr und Radverkehr). So sollen 12% des Pendlerverkehrs bis 2040 durch Rad- und Fußverkehr ersetzt werden. Dafür ist eine qualitative Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur notwendig.

Gleichzeitig zeigt die durchgeführte Bestandsanalyse, dass Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung noch hoch sind, Netzlücken insbesondere in Richtung der außenliegenden Stadtteile (wie Hochstädten und Zell) bestehen und die Radverkehrsanlagen an mehreren Stellen noch Handlungsbedarf aufweisen (Endende Radwege ohne klare Weiterführung, Anpassung Radwege an aktuellen Standards).

Zudem sind viele zentrale Ziele innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar, jedoch ist die Qualität der Wegeführung noch nicht überall ausgeprägt und das Potenzial, dass durch die geplante Raddirektverbindung eröffnet wird, kann noch nicht gänzlich ausgenutzt werden. Besonders leistungsfähige Zubringer und eine klare Netzlogik sind notwendig, also durchgängige Radwegeverbindungen.

6.3.3 Maßnahmen

- B1. Radverkehrskonzept fortschreiben
- B2. Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur
- B3. Ausbau von Fahrradstraßen
- B4. Ausbau von Raddirektverbindungen
- B5. Fahrradabstellanlagen modernisieren und Kapazitäten gezielt erweitern

B1. Radverkehrskonzept fortschreiben

Die Maßnahme umfasst die Fortschreibung und Weiterentwicklung des bestehenden Radverkehrskonzepts Bensheim aus dem Jahr 2015. Ziel ist es dabei, ein konsistentes und zukunftsfähiges Zielkonzept sowie eine aktuelle strategische Ausrichtung für den Radverkehr in Bensheim zu definieren.

Im Mittelpunkt steht das Konzept hinsichtlich veränderter Rahmenbedingungen anzupassen. Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für alle weiteren Maßnahmen im Radverkehr und dient als verbindlicher Orientierungsrahmen für Planung und Umsetzung.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Betrachtung eines interkommunalen Radroutenplans
- Führungsformen unter Berücksichtigung geltender Regelwerke mit klaren Beschilderungen, Markierungen und Piktogrammen (auffällige Einfärbungen für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar) definieren
- Aktualisierung von Prioritäten für den Netzausbau (bspw. Ritterplatz, Wormser Straße)

- Integration des Radverkehrs in übergeordnete Planung der weiteren Verkehrsarten (Fuß, MIV, ÖPNV)
- Sicherstellung durchgängiger Radverkehrsführungen ohne Unterbrechungen sowie eindeutige Führung in Abschnitten ohne eigene Radverkehrsanlagen (z. B. im Mischverkehr) konzeptionell aufzeigen
- Überholverbote an Gefahrenstellen prüfen

B2. Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur

Diese Maßnahme setzt die im Radverkehrskonzept definierten Ziele konkret im Straßenraum um und umfasst die bauliche Weiterentwicklung eines sicheren, durchgängigen und leistungsfähigen Radverkehrsnetzes in Bensheim.

Im Mittelpunkt stehen der Ausbau zentraler Achsen, die Herstellung sicherer Querungsstellen, die Verbesserung der Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen sowie die Sanierung und Modernisierung bestehender Radverkehrsanlagen.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt priorisiert auf Grundlage folgender Kriterien. Dabei dient die Priorisierung der Auswahl der umzusetzenden Maßnahmenräume und erfolgt unabhängig von den konkret vorgesehenen Untermaßnahmen:

- a. Netzbedeutung (Hauptachsen, Verbindungen zwischen Stadtteilen, Anbindung an Bahnhof und Innenstadt)
- b. Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsdefizite (Unfallschwerpunkte, bekannte Gefahrenstellen)
- c. Vorhandene Netzlücken und fehlende Durchgängigkeit
- d. Aktuelle und potenzielle Radverkehrsnachfrage
- e. Erschließung wichtiger Ziele (Schulen, Gewerbestandorte, zentrale Einrichtungen)
- f. Qualität der bestehenden Infrastruktur (Breiten, Belag, Führungsform)
- g. Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden (z. B. an Knotenpunkten und Hauptstraßen)
- h. Umsetzbarkeit im Straßenraum (Flächenverfügbarkeit, bauliche Machbarkeit)
- i. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen (z. B. Fahrradstraßen, Parkraummanagement, Schulwege)

Wichtige Untermaßnahmen:

- Netzlücken auf Basis des Radwegezustandskatasters schließen und Hauptrouten ertüchtigen
- Sichere und barrierefreie Querungsstellen ausbauen
- Qualität bestehender Radwege verbessern (Breiten, Beläge, Markierung)
- Radachsen zwischen Stadtteilen und Gewerbestandorten stärken
- Konfliktstellen und Gefahrenpunkte im Straßenraum gezielt baulich entschärfen
- Verbesserte Anbindung relevanter Ziele (Wohnquartiere, Schulen, Gewerbe)
- Haltelinien und Konfliktpunkte eindeutig markieren (insbesondere an Gefahrenstellen)
- Fahrradampeln sinnvoll ausbauen

B3. Ausbau von Fahrradstraßen

Diese Maßnahme umfasst die gezielte Einrichtung von Fahrradstraßen auf geeigneten Straßenzügen im Stadtgebiet Bensheim. Ziel ist es, dem Radverkehr auf ausgewählten Alltags- und Schulrouten mehr Sicherheit, Komfort und Priorität einzuräumen.

Im Unterschied zu allgemeinen Infrastrukturmaßnahmen stellt die Fahrradstraße eine besondere Verkehrsform dar, bei der der Radverkehr Vorrang erhält und der motorisierte Verkehr eine untergeordnete Rolle einnimmt. Dadurch entstehen ruhige, konfliktarme Verbindungen, die eine attraktive Alternative zu stark belasteten Hauptverkehrsstraßen bieten und einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des Radverkehrs leisten.

Besonders priorisiert werden Straßen mit hohem Radverkehrsanteil, engen Querschnitten oder hohem Schulradverkehr. Die Eignung einzelner Straßenzüge wird im Einzelfall fachlich geprüft. Ergänzend können bauliche Elemente, Piktogramme und Kommunikationsmaßnahmen eingesetzt werden, um die neue Verkehrsfunktion klar erkennbar zu machen.

Da in Bensheim bislang keine Fahrradstraßen bestehen, stellt die Maßnahme einen wichtigen Baustein dar.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Prüfung geeigneter Straßenzüge und Abstimmung mit parallelen Konzepten (bspw. Parkraummanagement) für die Ausweisung als Fahrradstraße
- Einrichtung von Fahrradstraßen auf Grundlage der Prüfungsergebnisse

B4. Ausbau von Raddirektverbindungen

Die Maßnahme umfasst die Weiterführung und Ausweitung der bestehenden Planungen zu Raddirektverbindungen im Kreis Bergstraße sowie deren Weiterentwicklung in Richtung angrenzender Kreise. Aufbauend auf Maßnahme B2 stellt sie die Verbindung zu überregionalen Radverkehrsachsen her und stärkt die Einbindung Bensheims in das regionale Radverkehrsnetz.

Ziel ist es, schnelle, sichere und direkte Verbindungen für Pendelnden und Alltagsradfahrende zu schaffen. Raddirektverbindungen sollen Mindestbreiten, komfortable Beläge, sichere Querungen und eine weitgehend unterbrechungsfreie Führung gewährleisten.

Besonderer Fokus liegt auf das aktuelle Projekt der Raddirektverbindung von Zwingenberg nach Heppenheim, über Bensheim. Die geplante Route soll in das bestehende städtische Radverkehrsnetz integriert werden.

Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit von Zuständigkeiten und in Abstimmung mit den jeweils verantwortlichen Baulastträgern.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Weiterführung des Projektes der Raddirektverbindung zur Achse Bensheim - Darmstadt
- Vorrangführung / Radvorrangroute über den Berliner Ring
- Abstimmung überregionaler Verbindungen mit dem Kreis Bergstraße und weiteren Baulastträgern
- Prozess aktiv mitgestalten

B5. Fahrradabstellanlagen modernisieren und Kapazitäten gezielt erweitern

Diese Maßnahme umfasst den flächendeckenden Ausbau moderner, sicherer und gut erreichbarer Fahrradabstellanlagen an relevanten Orten im Stadtgebiet.

Schwerpunkte sind Bahnhöfe, Innenstadtbereiche, Schulen, ÖPNV-Haltestellen und stark frequentierte öffentliche Einrichtungen. Ziel ist die Schaffung eines nutzerfreundlichen, diebstahlsicheren und barrierearmen Abstellangebots, das sowohl den Alltags- als auch den Pendlerverkehr unterstützt.

Besondere Bedeutung haben überdachte und gesicherte Anlagen, digitale Fahrradboxen sowie der Austausch ungeeigneter Altanlagen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Flächendeckendes Mindestangebot an Fahrradabstellanlagen schaffen
- Modernisierung und Erweiterung der Abstellanlagen am Bahnhof und in der Innenstadt
- Austausch ungeeigneter Radstände (Vorderradklemmen) durch Anlehnbügel
- Aufbau von Self-Service-Stationen und Luftpumpen an zentralen Haltestellen
- Erweiterung der Abstellmöglichkeiten an Schulen, Sportstätten und anderen POI
- Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradabstellflächen an sinnvollen Standorten

6.4 Handlungsfeld ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist neben Fuß- und Radverkehr eine zentrale Säule des Umweltverbundes in Bensheim. Er verbindet Stadtteile untereinander, stellt die Anbindung an die Region Rhein-Main und Rhein-Neckar sicher und übernimmt eine Schlüsselrolle für eine klimaverträgliche und flächeneffiziente Mobilitätsentwicklung.

Mit dem Hauptbahnhof als Fern-, Regional- und S-Bahn-Haltestelle sowie einem weiteren Haltestelle in Auerbach verfügt Bensheim über sehr gute schienenrechtliche Voraussetzungen. Der zentrale Busbahnhof am Hauptbahnhof bildet dabei den wichtigsten innerstädtischen und regionalen Verknüpfungspunkt.

Trotz dieser strukturell guten Ausgangslage wird der ÖPNV im Alltag bislang nur mit 7% (siehe Haushaltsbefragung Bensheim 2024) aller zurückgelegten Verkehrswege selten genutzt. Damit bleibt sein Potenzial zur Entlastung des Straßennetzes, zur Reduzierung von Emissionen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit noch nicht ausgeschöpft.

Ziel des Mobilitätskonzepts „Mobiles Bensheim 2040“ ist es daher, den ÖPNV als leistungsfähiges, verlässliches und wettbewerbsfähiges Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

6.4.1 Wo stehen wir?

Bensheim verfügt über ein insgesamt gutes Stadtbusnetz mit Anbindung der Stadtteile sowie ergänzende Ruftaxi-Angebote für schwächer frequentierte Relationen. Zentrale Ziele im Stadtgebiet sind grundsätzlich mit dem ÖPNV erreichbar. Allerdings bestehen Erschließungslücken besonders außerhalb der Kernstadt. Diese werden durch Ruftaxiliniien unterstützt, die jedoch noch optimiert werden können.

Gleichzeitig zeigt die Haushaltsbefragung 2024, dass der motorisierte Individualverkehr mit 57 % weiterhin klar dominiert. Der Anteil des ÖPNV liegt deutlich darunter und bleibt hinter seinen strukturellen Möglichkeiten zurück.

Die Bestandsanalyse sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung machen deutlich, dass hierfür weniger ein einzelnes Defizit verantwortlich ist, sondern mehrere strukturelle Faktoren zusammenwirken:

- Reisezeitnachteile gegenüber dem Pkw auf bestimmten Relationen
- nicht durchgehend abgestimmte Umsteigebeziehungen insbesondere am Bahnhof Bensheim als zentralem Bus-Bahn- und Bus-Bus-Knoten
- eingeschränkte Angebotsqualität in Randzeiten
- heterogene Haltestellenstandards hinsichtlich Komforts, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität
- fehlende bzw. nicht flächendeckende Echtzeitinformation
- begrenzte Feinerschließung in Randlagen (außerhalb der Kernstadt)

Gerade der Bahnhof Bensheim übernimmt eine doppelte Funktion: Er ist nicht nur regionaler Zugangspunkt, sondern zugleich innerstädtischer Verteiler. Unattraktive Übergänge oder lange Wartezeiten wirken sich daher unmittelbar auf die Gesamtattraktivität des Systems aus.

Zudem konkurriert der ÖPNV insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen mit dem Pkw, der als direkter, zeitlich flexibler und komfortabler wahrgenommen wird.

In der Summe führt dies dazu, dass der ÖPNV häufig nicht als gleichwertige Alternative, sondern als situationsabhängige Option genutzt wird.

6.4.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel ist es, den ÖPNV in Bensheim zu einem integrierten, verlässlichen und einfach nutzbaren Gesamtsystem weiterzuentwickeln. Dabei steht nicht allein eine Ausweitung des Angebots im Vordergrund, sondern eine strukturelle Optimierung von Netzlogik, Taktabstimmung, Umsteigebeziehungen, Qualität und Zugänglichkeit. Dabei sollen Maßnahmen aus dem bestehenden Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße aus dem Jahr 2018 evaluiert und angepasst werden.

Ein zentrales Handlungsfeld ist die Weiterentwicklung der Netzstruktur. Das Busliniennetz soll übersichtlich, nachvollziehbar und zielorientiert gestaltet sein. Wichtige Einrichtungen wie Schulen, medizinische Standorte, Gewerbegebiete sowie zentrale Innenstadtbereiche müssen klar und direkt angebunden sein. Gleichzeitig sind bislang weniger gut erschlossene Stadtteile systematisch in das Gesamtnetz einzubinden, ohne die Struktur unnötig zu verkomplizieren.

Von besonderer Bedeutung sind funktionierende Umsteigebeziehungen. Der Bahnhof Bensheim übernimmt sowohl regional als auch innerstädtisch eine Schlüsselrolle als Knotenpunkt zwischen Bus- und Bahnverkehr sowie zwischen verschiedenen Buslinien. Ziel ist es, hier verlässliche und möglichst kurze Übergänge zu schaffen und Taktabstimmungen weiter zu optimieren. Dabei sind wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen; dennoch ist eine schrittweise Verbesserung der Anschlusssituation notwendig, um die Attraktivität des Gesamtsystems zu erhöhen.

Darüber hinaus muss der ÖPNV auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten verlässlich funktionieren. Für alle potentiellen Nutzer, einschließlich Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler sowie ältere Menschen ist ein nutzbares Angebot auch zu Randzeiten (früh morgens, spät abends) entscheidend.

Ein attraktives System zeichnet sich nicht nur durch Dichte in der Hauptverkehrszeit, sondern durch Verlässlichkeit und Angebote über den gesamten Tagesverlauf aus.

Bensheim ist zudem stark regional verflochten. Pendelverkehre in Richtung Darmstadt, Mannheim, Heidelberg und in benachbarte Kommunen prägen das Mobilitätsgeschehen. Eine verbesserte Abstimmung mit regionalen Linienangeboten und Nachbarkommunen ist daher erforderlich, um Anschlussverluste zu vermeiden und die Erreichbarkeit über die Stadtgrenzen hinaus zu stärken.

Neben der Angebotsstruktur spielt die Qualität der Infrastruktur eine zentrale Rolle. Haltestellen sollen als sichere, barrierefreie und komfortable Aufenthaltsorte wahrgenommen werden. Einheitliche Qualitätsstandards, gute Orientierung, Beleuchtung, Wetterschutz und eine angemessene Aufenthaltsqualität sind wesentliche Voraussetzungen für eine positive Nutzererfahrung.

Auch die Digitalisierung ist ein entscheidender Baustein. Echtzeitinformationen erhöhen Transparenz und Verlässlichkeit und tragen zur besseren Planbarkeit von Wegeketten bei. Dabei soll auf bestehenden digitalen Anwendungen aufgebaut werden; zusätzliche parallele App-Strukturen sind nicht zielführend. Vielmehr steht die Weiterentwicklung vorhandener Systeme im Vordergrund.

Für schwächer erschlossene Stadtteile und Randzeiten sollen bestehende On-Demand-Angebote gezielt weiterentwickelt werden. Sie ergänzen das Liniennetz flexibel und unterstützen eine verlässliche Feinerschließung im Umweltverbund, ohne dessen Grundstruktur zu ersetzen. Dabei soll geprüft werden, ob das bestehende Ruf- und On-Demand-Angebot aktuell ausreicht.

In der Summe verfolgt die Stadt damit einen integrierten Ansatz: Nicht einzelne Verbesserungen, sondern das abgestimmte Zusammenspiel von Netz, Takt, Qualität, Information und Zugänglichkeit soll die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig steigern.

6.4.3 Maßnahmen

- C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse
- C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden
- C3. Regionale Takt- und Linienkoordination im ÖPNV verbessern
- C4. Qualitätsstandards für ÖPNV-Haltestellen und Aufenthaltsbereiche
- C5. Digitale Echtzeitinformation im ÖPNV ausbauen
- C6. On-Demand-Angebote für schlecht erschlossene Ortsteile überprüfen
- C7. Vereinfachung von Tarifsystem und Fahrkartenvertrieb im ÖPNV

C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse

Diese Maßnahme zielt auf die zeitliche Qualität des ÖPNV-Angebotes (Verbesserung von Taktfolgen, Anschlüssen und Betriebszeiten im ÖPNV).

Ziel ist es, Wartezeiten zu reduzieren, Umstiege zu erleichtern und insbesondere in Randzeiten ein verlässliches Angebot zu schaffen.

Besonderer Fokus liegt auf der Verknüpfung von Bus und Bahn an den Bahnhöfen Bensheim, Auerbach sowie auf einer besseren zeitlichen Abstimmung der Linien untereinander.

Dabei erfolgt die Abstimmung der Bus-Linienbündel auf die Bahntakte unter Berücksichtigung von Nutzen-Kosten-Abwägungen, da nicht alle Anschlüsse kurzfristig optimiert werden können.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Bessere Taktung und Erreichbarkeit zu Randzeiten
- Taktverdichtung und bessere Anschlüsse Bus ↔ Bahn unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen weiterentwickeln
- Abgestimmte Fahrpläne zwischen Verkehrsmitteln sicherstellen
- Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV umsetzen

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden

Diese Maßnahme umfasst die Weiterentwicklung des bestehenden Busliniennetzes, um zentrale Ziele im Stadtgebiet besser anzubinden (Bahnhöfe, Innenstadt, Schulen, Ärzte) und die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen zu verbessern. Dabei sollen zudem die bislang schlecht erschlossenen Stadtteile (Gronau, Zell, Hochstädten und Schwanheim) besser angebunden werden.

Ziel ist es, durch eine klare Linienstruktur, neue Haltestellen und verbesserte Umsteigebeziehungen eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Besonderer Fokus liegt auf der Anbindung wichtiger POI wie medizinischer Einrichtungen, Schulen und zentraler Stadtbereiche sowie auf der Weiterentwicklung des Liniennetzes.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Bestehendes Liniennetz prüfen und weiterentwickeln
- Prüfung neuer Bus-Haltestellen (Weststadt, neue Wohngebiete)
- Bessere Anbindung und Umstiege zu wichtigen POI (u. a. Ärztehaus Berliner Ring)
- Prüfung einer Verlängerung der Straßenbahnlinie Alsbach - Bensheim (Maßnahme 4.2.5 aus dem NVP, Bergstraße 2018)

C3. Regionale Takt- und Linienkoordination im ÖPNV verbessern

Diese Maßnahme umfasst die stärkere Abstimmung des städtischen ÖPNV mit regionalen Bus- und Bahnangeboten.

Ziel ist es, Pendlerverkehre zu erleichtern, Anschlussverluste zu vermeiden und die Erreichbarkeit regionaler Ziele aus Bensheim heraus zu verbessern.

Besonderer Fokus liegt auf der Koordination mit umliegenden Kommunen sowie auf regionalen Linien mit hoher Bedeutung für Innenstadt, Schulen und Freizeitziele.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Regionale Taktkoordination im ÖPNV verbessern
- Regionale ÖPNV-Linien mit kommunalen Taktungen in Bensheim abstimmen

C4. Qualitätsstandards für ÖPNV-Haltestellen und Aufenthaltsbereiche

Diese Maßnahme umfasst die einheitliche qualitative Weiterentwicklung aller ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet.

Ziel ist es, Haltestellen als sichere, barrierefreie und komfortable Orte zu gestalten, die den Zugang zum ÖPNV erleichtern und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Besonderer Fokus liegt auf Barrierefreiheit, guter Orientierung, Wetterschutz sowie der Aufwertung stark frequentierter Haltestellen und Schulstandorte.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Qualitätsstandards für Haltestellen (Komfort, Sicherheit, Information, Witterungsschutz) festlegen und umsetzen
- Barrierefreie Zugänge sowie bessere Orientierung an Haltestellen (Aushang der gesamten Linienführung in Bensheim an jeder Haltestelle)
- Fahrplanaushang an jeder Haltestelle
- Beleuchtung, Sitzgelegenheiten und Wetterschutz gezielt verbessern
- Sauberkeit und Umfeld von Haltestellen aufwerten

C5. Digitale Echtzeitinformation im ÖPNV ausbauen

Diese Maßnahme umfasst den Ausbau digitaler Fahrgastinformationen im ÖPNV.

Ziel ist es, durch verlässliche Echtzeitinformationen Transparenz, Planbarkeit und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV zu erhöhen.

Besonderer Fokus liegt auf wichtigen Umsteigepunkten, die noch keine digitale Echtzeitinformation besitzen. Weiterhin ist die Verbesserung der Echtzeitinformation in Fahrzeugen (z. B. Anzeige von Anschlüssen, Verspätungen und Umsteigemöglichkeiten) wichtig, woran die Stadt Bensheim mit dem Verkehrsverbund VRN gemeinsam arbeiten kann.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Installation digitaler Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen an zentralen Haltestellen
- Prüfen von Möglichkeiten zur Verbesserung der Echtzeitinformation in Bussen

C6. On-Demand-Angebote für schlecht erschlossene Ortsteile prüfen

Diese Maßnahme umfasst die Prüfung und gezielte Weiterentwicklung flexibler On-Demand-Angebote als Ergänzung zum bestehenden Linienverkehr. Aktuell wird ein Rufbus (Ruftaxi) von dem Verkehrsverbund VRN angeboten, der auch auf ausgehängten Fahrplänen beworben wird.

Ziel ist es, die Erreichbarkeit schwächer angebundener Ortsteile zu verbessern und insbesondere in Randzeiten sowie in nachfrageschwachen Bereichen ein verlässliches Mobilitätsangebot sicherzustellen.

Im Fokus stehen digital unterstützte, bedarfsgerechte Angebote mit flexiblen Routen und Betriebszeiten, die insbesondere abends, am Wochenende sowie in peripheren Stadtteilen eingesetzt werden können.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Prüfen der aktuellen Einsatzräume und Zeitfenster für On-Demand-Verkehre

- Weiterentwicklung bestehender On-Demand- und Ruftaxi-Angebote (freie Routenbildung, dynamische Bündelung von Fahrten)

C7. Vereinfachung von Tarifsystem und Fahrkartenvertrieb im ÖPNV

Diese Maßnahme umfasst die Vereinfachung und bessere Verständlichkeit von Tarifen sowie den barrierearmen Zugang zu Fahrkarten.

Ziel ist es, Nutzungshürden abzubauen und den ÖPNV insbesondere für Gelegenheitsnutzer, Schülerinnen und Seniorinnen attraktiver zu machen.

Besonderer Fokus liegt auf digitalen Angeboten, klaren Preisstrukturen und regional anschlussfähigen Tarifen.

Dabei wird auf die Nutzung bestehender digitaler Anwendungen gesetzt - die Einführung zusätzlicher, paralleler Apps ist nicht vorgesehen.

Dabei sind alle Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund VRN zu tätigen und darauf hinzuwirken.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Erwerb von Fahrtickets vereinfachen (barrierefreie Nutzung bestehender Apps)
- Tarifsystem attraktiver gestalten (Preis- und Zonenkonzepte, Prüfung günstige Tickets für kurze Distanzen)
- Ein Ticket für alles – tarifliche Integration vorantreiben
- Preissystem für kurze Fahrten neu strukturieren
- Schülertickets prüfen und vereinheitlichen
- Informations- und Schulungsangebote zur Nutzung digitaler Angebote stärken

6.5 Handlungsfeld MIV

Der motorisierte Individualverkehr prägt das Verkehrsgeschehen in Bensheim weiterhin maßgeblich. Für viele Wege – insbesondere im Pendelverkehr, im Wirtschaftsverkehr und bei regionalen Verbindungen – bleibt das Auto auch künftig ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätssystems.

Gleichzeitig führt der hohe Anteil des motorisierten Verkehrs zu erheblichen Belastungen im Stadtgebiet. Insbesondere in der Innenstadt, in Wohnquartieren sowie entlang stark befahrener Hauptverkehrsstraßen entstehen Nutzungskonflikte, Lärmbelastungen und Sicherheitsrisiken.

Ziel des Mobilitätskonzepts „Mobiles Bensheim 2040“ ist es, den motorisierten Individualverkehr weiterhin als wichtigen Bestandteil des Mobilitätssystems zu berücksichtigen und gleichzeitig seine negativen Auswirkungen auf Stadtleben, Umwelt und Verkehrssicherheit zu reduzieren. Der motorisierte Verkehr soll künftig klarer strukturiert, effizienter geführt und besser in das Gesamtverkehrssystem integriert werden.

Durch eine bessere Netzorganisation, klare Verkehrsführung und gezielte Steuerungsmaßnahmen soll die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Straßennetzes sichergestellt und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität in sensiblen Bereichen verbessert werden.

6.5.1 Wo stehen wir?

Die Haushaltsbefragung 2024 zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr mit rund 57 % aller Wege weiterhin den größten Anteil am Modal Split in Bensheim ausmacht. Damit dominiert das Auto das Verkehrsgeschehen deutlich.

Die gute überregionale Erreichbarkeit über die Autobahnen A5 und A67, die Bundesstraßen B3 und B47 sowie die Rolle Bensheims als Wohn- und Arbeitsstandort führen zu einem hohen Verkehrsaufkommen im Straßennetz. Neben innerstädtischen Fahrten spielt dabei auch der regionale und überregionale Durchgangsverkehr eine Rolle.

Das bestehende Straßennetz verfügt grundsätzlich über leistungsfähige Hauptachsen, insbesondere den Berliner Ring, die Westtangente sowie weitere Hauptverkehrsstraßen. Gleichzeitig zeigen die Bestandsanalyse und die Öffentlichkeitsbeteiligung mehrere Herausforderungen im Verkehrsnetz:

- hohe Verkehrsbelastungen auf einzelnen Hauptachsen und Knotenpunkten
 - Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern
 - Parkdruck insbesondere in der Innenstadt und in Wohnquartieren
 - eingeschränkte Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen
 - teilweise fehlende Klarheit in der Verkehrsführung für ortsfremde Verkehrsteilnehmer.
- Insbesondere an zentralen Knotenpunkten und an Übergängen zwischen Haupt- und Nebenstraßen – kommt es regelmäßig zu Belastungen im Verkehrsfluss.

Auch der ruhende Verkehr stellt in vielen Bereichen eine Herausforderung dar. Parksuchverkehre, uneinheitliche Regelungen und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum führen lokal zu Einschränkungen der Verkehrsqualität sowie der Aufenthaltsqualität.

6.5.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel ist es, den motorisierten Verkehr künftig klarer zu strukturieren und seine Auswirkungen auf Stadtleben, Umwelt und Verkehrssicherheit zu minimieren. Dabei soll das Straßennetz weiterhin funktionsfähig bleiben und gleichzeitig sensiblere Bereiche im Stadtgebiet entlastet werden.

Die entwickelten Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern tragen maßgeblich dazu bei, alternative Mobilitätsformen künftig attraktiver und alltagstauglicher zu gestalten. Durch verbesserte Angebote im Umweltverbund wird insbesondere bei innerstädtischen Wegen in Bensheim die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) spürbar sinken können. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung vieler Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes teilweise zu Lasten der für den MIV verfügbaren Flächen geht und der MIV sich in einzelnen Bereichen zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsraumgestaltung zurücknehmen muss. Dennoch wird allein die Förderung alternativer Verkehrsmittel nicht ausreichen, um die angestrebten verkehrlichen und klimatischen Ziele vollständig zu erreichen. Ergänzend sind daher weitere Maßnahmen erforderlich, die gezielt auf die Nutzung des MIV einwirken

Eine verständliche und konsistente Verkehrsführung ist erforderlich. Klare Beschilderungen, Leitsysteme und eine bessere Orientierung für ortsfremde Verkehrsteilnehmer tragen dazu bei, unnötige Fahrten durch sensible Bereiche zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu stabilisieren.

Neben der Netzorganisation spielt auch die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Durch eine konsequente Instandhaltung des Straßennetzes sowie die Verbesserung von Sichtbeziehungen an

Kreuzungen und Einmündungen können Unfallrisiken reduziert und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der verträglichen Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs. Insbesondere in Wohnquartieren, Schulumfeldern und Bereichen mit hoher Aufenthaltsfunktion sollen Geschwindigkeiten reduziert und Verkehrsbelastungen verringert werden. Bereits umgesetzte Maßnahmen – wie Tempo-30-Regelungen im Umfeld von Schulen – bilden dabei eine wichtige Grundlage, die künftig gesichert und bei Bedarf weiterentwickelt werden soll.

Darüber hinaus spielt der ruhende Verkehr eine wichtige Rolle für die Steuerung des motorisierten Verkehrs. Ein systematisches Parkraummanagement kann dazu beitragen, Parksuchverkehre zu reduzieren, Flächen effizienter zu nutzen und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu verringern. Einheitliche und nachvollziehbare Regelungen, eine verbesserte Kontrolle sowie digitale Lösungen können dabei helfen, das Parkraumsystem transparenter und besser steuerbar zu gestalten.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit einen integrierten Ansatz: Durch eine bessere Netzorganisation, gezielte Verkehrslenkung, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie ein strukturiertes Parkraummanagement soll das Straßensystem leistungsfähig bleiben und gleichzeitig die Belastung für Stadt und Bevölkerung reduziert werden.

6.5.3 Maßnahmen

- D1. Optimierung der Verkehrsführung und Netzorganisation
- D2. Instandhaltung und Sichtbeziehungen im Verkehrsnetz verbessern
- D3. Verkehrsberuhigung & Tempomanagement
- D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements
- D5. Bewohnerparken reformieren und zum einheitlichen Parkraumsystem weiterentwickeln

D1. Optimierung der Verkehrsführung und Netzorganisation

Diese Maßnahme umfasst die strategische Steuerung und Organisation des motorisierten Verkehrs, um Durchgangsverkehre zu reduzieren, sensible Bereiche zu entlasten und die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes zu verbessern. Die Umsetzung erfolgt durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Anpassung von Verkehrsführungen, gezielte Beschränkungen des Durchgangsverkehrs sowie Optimierung der Knotenpunktsteuerung.

Der Fokus liegt auf der Entlastung von Wohnquartieren, Schulumfeldern und innerstädtischen Bereichen sowie auf einer besseren Orientierung für Ortsfremde. Durch eine Kombination aus Leitsystemen, Verkehrslenkung und punktuellen Eingriffen wird der Verkehrsfluss stabilisiert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Belastung durch Lärm und Emissionen reduziert.

Wichtige Untermaßnahmen:

a) Leitsysteme und Orientierung

- Koordination der Verkehrsträger und Ausbau eines konsistenten Leitsystems
- Verbesserung der Beschilderung und Führung für Ortsfremde (Umleitungsverkehr)
- Erhöhung der Klarheit an Kreisverkehren

b) Netzsteuerung und Durchgangsverkehr

- Ableitung des überregionalen Verkehrs auf den Berliner Ring und die Westtangente (bereits an der Stadtgrenze Zwingenberg)
- Durchgangsverkehr reduzieren (Modalfilter, Dosiermaßnahmen) – besonders in sensiblen Bereichen (Wohngebiete)
- Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel
- Zuflussdosierung im Bereich der Nibelungenstraße (B47) zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Verringerung der NO₂-Belastung

c) Punktuelle Verkehrsorganisation

- Umlenkung verkehrlich stark belasteter Abschnitte (z. B. Ritterplatz)
- Stauentlastung durch Verkehrslenkung und Schulzonenmanagement
- Entschärfung kritischer Kreuzungsbereiche (Ritterplatz, B47/B3, Berliner Ring)
- Umsetzung von Halteverboten an Knotenpunkten und Querungen

D2. Instandhaltung und Sichtbeziehungen im Verkehrsnetz verbessern

Diese Maßnahme dient der Sicherstellung eines funktionsfähigen und sicheren Straßennetzes durch konsequente Instandhaltung sowie die Verbesserung von Sichtbeziehungen. Ziel ist es, Unfallrisiken zu reduzieren und die Verkehrssicherheit insbesondere an Kreuzungen und im Hauptnetz zu erhöhen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Straßenunterhaltung konsequent verbessern (Hauptnetz priorisieren)
- Sichtbehinderungen reduzieren (hohe Hecken, Beschilderungen in Kreuzungsbereichen behindern Sicht)

D3. Verkehrsberuhigung & Tempomanagement

Diese Maßnahme bündelt Regelungen und bauliche Ansätze zur Reduzierung von Geschwindigkeiten und zur Verkehrsberuhigung. Ziel ist eine höhere Verkehrssicherheit sowie die Verringerung von Lärm- und Luftbelastungen (in Kombination mit Zielen aus bestehenden Konzepten), insbesondere in Wohnquartieren und sensiblen Bereichen (wie beispielsweise Schulen).

An Schulstandorten gilt bereits flächendeckend Tempo 30. Bestehende Regelungen wurden in jüngerer Zeit umgesetzt und schließen erkannte Lücken. Die Maßnahme dient daher insbesondere der Sicherung des erreichten Standards sowie der Überprüfung und Weiterentwicklung bei künftigem Anpassungsbedarf.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Bestehende Tempo-30-Regelungen, insbesondere im Umfeld von Schulen, sichern und bei Bedarf weiterentwickeln
- Geschwindigkeitsmessungen durchführen
- Geschwindigkeitsreduzierungen zur Lärm- und Luftreinhaltung im Einklang mit dem Masterplan Klimaschutz 2.0 erweitern
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren und sensiblen Bereichen ausweiten

D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements

Diese Maßnahme umfasst die Weiterentwicklung und Steuerung des ruhenden Verkehrs mit dem Ziel, Parksuchverkehre zu reduzieren, Flächen effizienter zu nutzen und Nutzungskonflikte zu minimieren. Das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzept wird systematisch fortgeführt und angepasst.

Wichtige Untermaßnahmen:

a) Grundlagen und Analyse

- Fortführung und Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts (eingeführt 2015)
- Parkraum-Bedarfsprüfung (Parkraumauslastungen ermitteln)
- Parkraummanagement Innenstadt – Analyse Wegezwecke, Ableitung Anwohner- und Besucherparkplätze, Reduktion MIV-Anteil

b) Regelungen und Steuerung

- Einheitliche und verständliche Parkregelungen einführen
- Bewohner- und Kurzzeitparkzonen differenzieren (Innenstadt, Bahnhofsbereiche)
- Parkdauer anpassen für bestimmte gesellschaftliche Personengruppen und POI

c) Kontrolle und Digitalisierung

- Parkraummanagement / Kontrollen intensivieren (Innenstadt, Berliner Ring, Rheinstraße)
- Prüfung der Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems
- Flächendeckende Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung (digitale Parktickets)

d) Konfliktbereiche

- Prüfung des Gehwegparkens (zonenweise) und Handlungsmöglichkeiten entwickeln

D5. Bewohnerparken reformieren und zum einheitlichen Parkraumsystem weiterentwickeln

Diese Maßnahme befasst sich mit der Weiterentwicklung des Bewohnerparkens und der Prüfung alternativer Parkraummodelle. Ziel ist ein konsistentes, gerechtes und gut steuerbares Parkraumsystem.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Durch Abschaffung der Bewohnerparkzonen in Bensheim → Möglichkeit „Landauer Modell“: Parkraumbewirtschaftung statt Bewohnerparken
- Parkraumbewirtschaftung zonenweise ausweiten
- Bei Aufhebung des Bewohnerparkens neue Maßnahmen entwickeln (zonenweise Jahresplaketten, Ausweisung Handelsparkplätze)

6.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil des städtischen Mobilitätssystems. Lieferverkehre, Handwerksfahrten, Servicefahrten sowie der Transport von Waren sichern die Versorgung von Unternehmen, Einzelhandel, Gastronomie und Haushalten. Gleichzeitig sind sie Voraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Stadt.

Auch in Bensheim erfüllt der Wirtschaftsverkehr eine zentrale Funktion für die Versorgung der Innenstadt, der Gewerbegebiete sowie der Wohnquartiere. Mit zunehmendem Onlinehandel, steigenden Liefermengen und wachsender Dienstleistungsnachfrage verändern sich jedoch die Anforderungen an die Organisation des Güterverkehrs im urbanen Raum. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ das Ziel, Wirtschaftsverkehre effizient, stadtverträglich und konfliktarm in das Verkehrssystem zu integrieren.

Dabei geht es nicht um eine Einschränkung notwendiger Lieferverkehre, sondern um eine bessere Organisation, Bündelung und Steuerung, damit Versorgungssicherheit, Verkehrsfluss und Aufenthaltsqualität gleichermaßen berücksichtigt werden können.

6.6.1 Wo stehen wir?

Die Bestandsanalyse zeigt, dass Bensheim aufgrund seiner Lage und Verkehrsanbindung grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Wirtschaftsverkehr besitzt. Gewerbe- und Industrieflächen verfügen überwiegend über eine gute Anbindung an das überregionale Straßennetz sowie an die Autobahnen A5 und A67. Dadurch können Warenströme sowie betriebliche Verkehre effizient abgewickelt werden.

Für den Schwerlastverkehr bestehen im Stadtgebiet bereits verkehrsrechtliche Regelungen, beispielsweise in Form von Lkw-Durchfahrtsverboten (bspw. Robert-Bosch-Straße ab Henri-Dunant-Straße). Ein systematisch definiertes Lkw-Vorrangroutennetz, das den Schwerverkehr gezielt über geeignete Hauptachsen führt, ist derzeit jedoch nicht vorhanden.

Im innerstädtischen Bereich zeigen sich zudem Herausforderungen durch Lieferverkehre im Straßenraum. Insbesondere Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) halten häufig kurzfristig im Straßenraum, um Sendungen auszuliefern. In engen Straßenräumen – insbesondere in schmalen Wohnstraßen der Kernstadt – kann dies zeitweise zu Einschränkungen im Verkehrsablauf führen.

Diese Entwicklungen verdeutlichen, dass der Wirtschaftsverkehr zwar grundsätzlich funktional organisiert ist, jedoch eine stärkere strukturelle Steuerung und räumliche Organisation dazu beitragen kann, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu reduzieren.

6.6.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts „Mobiles Bensheim 2040“ ist es, den Wirtschaftsverkehr weiterhin als wichtigen Bestandteil des Mobilitätssystems zu berücksichtigen und gleichzeitig seine Integration im städtischen Raum zu verbessern.

Dabei geht es insbesondere darum, Lieferverkehre effizient abzuwickeln, Versorgungsfunktionen zuverlässig sicherzustellen und gleichzeitig Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum möglichst gering zu halten. Eine bessere Organisation von Lieferverkehren kann dazu beitragen, Verkehrsabläufe zu stabilisieren und den vorhandenen Straßenraum effizienter zu nutzen.

Ein wichtiger Ansatz besteht in der besseren Strukturierung von Lieferverkehren, beispielsweise durch klar definierte Lade- und Lieferzonen sowie durch organisatorische Regelungen für Anlieferungen. Dadurch können Lieferprozesse für Unternehmen, Handel und Logistik effizienter gestaltet werden.

Darüber hinaus spielt auch die Führung des Schwerlastverkehrs eine wichtige Rolle. Durch eine klare Routenführung können Lkw-Verkehre gezielt auf geeignete Straßen mit ausreichender Kapazität gelenkt werden. Gleichzeitig können sensiblere Bereiche im Stadtgebiet – insbesondere Wohngebiete – entlastet werden.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, den Wirtschaftsverkehr effizient, funktional und stadtverträglich in das Mobilitätssystem zu integrieren.

6.6.3 Maßnahmen

Maßnahmen

- E1. Neuordnung und Bündelung des Lieferverkehrs
- E2. Lkw-Routenmanagement verbessern und Wohngebiete entlasten

E1. Neuordnung und Bündelung des Lieferverkehrs

Diese Maßnahme umfasst die organisatorische, zeitliche und räumliche Neuordnung des Lieferverkehrs mit dem Ziel, Wirtschaftsverkehre effizienter zu bündeln und Belastungen im Straßenraum zu reduzieren. Durch eine bessere Steuerung von Anlieferungen, klar definierte Lieferzonen und abgestimmte Lieferkonzepte sollen Konflikte mit Fuß-, Rad- und Aufenthaltsnutzungen verringert werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Reduzierung mehrfacher Anfahrten, der besseren Nutzung bestehender Ladeinfrastruktur sowie der Entlastung sensibler Bereiche wie Einkaufsstraßen und zentraler Lagen.

Wichtige Untermaßnahmen:

a) Organisation und Steuerung des Lieferverkehrs

- Regelung zur Steuerung des Anlieferungsverkehrs (nicht von mehreren Firmen parallel an eine Adresse liefern)
- Lieferverkehre organisieren und Maßnahmen entwickeln

b) Zeitliche Steuerung und Flächenmanagement

- Optimierung der Lade- und Lieferzonen durch intelligentes Zeitfenster-Management
- Lieferzeit- und Anlieferfenstersteuerung einführen
- Ladezonen und Kurzzeitstellplätze für Lieferverkehr schaffen (Innenstadt, Einkaufsstraßen)

c) Konzeptionelle und regionale Bündelung

- Einführung eines innerstädtischen Lieferkonzepts zur Reduktion von Wirtschaftsverkehren und Prüfung der Einrichtung von Mikrodepots
- Güterverkehrskonzepte zwischen Kommunen abstimmen

E2. Lkw-Routenmanagement verbessern und Wohngebiete entlasten

Diese Maßnahme zielt auf eine stadtverträgliche Führung des Schwerlastverkehrs ab. Durch klare Routenführung, regelmäßige Aktualisierung des Lkw-Vorrangnetzes und digitale Unterstützung soll der Lkw-Verkehr auf geeignete Straßen konzentriert werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Vermeidung von Schwerverkehr in sensiblen Bereichen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Lkw-Vorrangroutennetz regelmäßig fortschreiben und aktualisieren
- Klare Beschilderung für Schwerlastverkehr (Führung über Straßen mit ausreichender Kapazität; keine Führung durch Wohngebiete, Problemlage insbesondere Richtung Odenwald)

6.7 Handlungsfeld Sharing

Sharing-Angebote stellen eine ergänzende Form der Mobilität dar, bei der Fahrzeuge gemeinschaftlich genutzt werden können, ohne dass ein eigener Besitz erforderlich ist. Dazu zählen beispielsweise Carsharing-Angebote, Fahrradverleihsysteme oder auch Lastenrad-Sharing. Solche Angebote können dazu beitragen, das bestehende Mobilitätssystem zu ergänzen und flexible Mobilitätsoptionen bereitzustellen.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ werden Sharing-Angebote daher als sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Verkehrsmitteln betrachtet. Sie können insbesondere dort sinnvoll sein, wo sie Wegeketten unterstützen, etwa in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr oder in Bereichen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen.

6.7.1 Wo stehen wir?

Sharing-Angebote spielen im derzeitigen Mobilitätssystem der Stadt Bensheim bislang nur eine untergeordnete Rolle.

In den vergangenen Jahren existierte ein Bike-Sharing-Angebot des Anbieters NextBike im Stadtgebiet. Dieses Angebot wurde jedoch nur begrenzt genutzt und der entsprechende Vertrag wurde im Jahr 2025 nicht verlängert.

Darüber hinaus bestehen derzeit keine flächendeckend etablierten Sharing-Systeme im Stadtgebiet. Gleichzeitig verfügen zentrale Standorte wie der Bahnhof Bensheim oder weitere wichtige Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich über räumliche Voraussetzungen, an denen unterschiedliche Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden können.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Sharing-Angebote unter den lokalen Rahmenbedingungen der Stadt Bensheim langfristig sinnvoll und tragfähig sein können.

6.7.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, Sharing-Angebote künftig gezielt dort weiterzuentwickeln, wo sie einen tatsächlichen Mehrwert für das Mobilitätssystem der Stadt bieten können.

Dabei steht nicht der flächendeckende Ausbau einzelner Sharing-Systeme im Vordergrund, sondern eine bedarfsgerechte Entwicklung geeigneter Angebote. Entscheidend ist, dass Sharing-Angebote zu den räumlichen Strukturen, Mobilitätsbedürfnissen und Nutzungsgewohnheiten der Stadt passen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der Verknüpfung mit wichtigen Mobilitätsknoten, etwa im Bereich des Bahnhofs oder anderer zentraler Umsteigepunkte. Dort können Sharing-Angebote eine ergänzende Funktion übernehmen, indem sie flexible Anschlussmöglichkeiten innerhalb von Wegeketten ermöglichen.

Gleichzeitig soll geprüft werden, welche Sharing-Formate in Bensheim dauerhaft tragfähig sind. Dazu können – abhängig von Nachfrage und organisatorischen Rahmenbedingungen – beispielsweise Carsharing-Angebote, Lastenrad-Sharing oder andere flexible Mobilitätslösungen zählen.

Die Weiterentwicklung von Sharing-Angeboten erfolgt daher schrittweise und orientiert sich an realen Bedarfen sowie an der praktischen Umsetzbarkeit im Stadtgebiet.

6.7.3 Maßnahmen

- F1. Weiterentwicklung von Sharing-Systemen

F1. Weiterentwicklung von Sharing-Systemen

Diese Maßnahme umfasst die Bedarf-Ermittlung und anschließende strategische Neuausrichtung von Sharing-Angeboten als Ergänzung zum ÖPNV und als Alternative zum eigenen Pkw. Ziel ist es, Car-, Bike- und Lastenrad-Sharing dort auszubauen, wo sie reale Mobilitätsbedarfe abdecken – insbesondere in Stadtteilen mit eingeschränkter ÖPNV-Erschließung sowie an wichtigen Alltags- und Umsteigepunkten.

Ein besonderer Fokus liegt auf der räumlichen Verknüpfung mit Bahnhöfen, Mobilitätsknoten und Wohnquartieren sowie auf der Frage, welche Sharing-Formate in Bensheim dauerhaft tragfähig sind.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Systematische Analyse der Nachfrage und Potenziale für Sharing-Angebote (räumlich und zielgruppenspezifisch)
- Evaluation des ausgelaufenen Bike-Sharing Angebots (z. B. VRN NextBike) hinsichtlich Nutzung, Wirtschaftlichkeit, Preisstruktur und Kommunikation sowie Ableitung geeigneter Alternativen oder Wiederaufnahme
- Entwicklung eines standortbezogenen Konzepts für Sharing-Angebote (z. B. Bahnhöfe, Mobilitätsknoten, Wohnquartiere)
- Ausbau und Verankerung von bestehenden Carsharing-Angeboten (Aufbau lokaler Kooperationen und Parkflächen)

6.8 Handlungsfeld Intermodale und regionale Vernetzung

Ein wesentlicher Teil des Kfz-Verkehrs in Bensheim entsteht durch Verkehre, die über die Stadtgrenzen hinausführen oder aus dem Umland in die Stadt hineinwirken. Für viele dieser Wege fehlen bislang attraktive, verlässliche oder ausreichend verknüpfte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Um diesen Anteil wirksam zu reduzieren, ist eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen sowie der Region erforderlich. Ziel ist es, bestehende Mobilitätsangebote bestmöglich miteinander zu verknüpfen, Lücken im Netz zu schließen und alternative Verkehrsmittel über kommunale Grenzen hinweg auszubauen. Nur durch abgestimmte, regionale Maßnahmen kann der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen langfristig gelingen.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird die intermodale Vernetzung als zentraler Baustein der zukünftigen Mobilitätsentwicklung betrachtet. Ziel ist es, den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln möglichst einfach, verständlich und komfortabel zu gestalten. Dadurch können Wege flexibler organisiert werden und der Umweltverbund aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr gestärkt werden.

6.8.1 Wo stehen wir?

Bensheim verfügt aufgrund seiner Lage und Verkehrsanbindung über gute Voraussetzungen für intermodale Mobilität. Der Bahnhof Bensheim bildet dabei einen zentralen Mobilitätsknoten im Stadtgebiet. Hier treffen verschiedene Verkehrsmittel zusammen, darunter der regionale und überregionale Bahnverkehr, das Stadtbusnetz sowie weitere Mobilitätsangebote.

Neben dem Bahnhof spielen auch weitere Haltepunkte und zentrale Standorte im Stadtgebiet eine wichtige Rolle für den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Für viele Pendlerinnen und Pendler aus Bensheim und dem Umland stellt der Bahnverkehr eine wichtige Verbindung in die umliegenden Regionen dar, insbesondere in Richtung Darmstadt, Mannheim und Heidelberg.

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bestehen bereits Park-and-Ride- (P+R) und Bike-and-Ride-Angebote (B+R) an wichtigen Haltepunkten. Diese ermöglichen es, mit dem Auto oder dem Fahrrad zum Bahnhof oder zu Haltestellen zu gelangen und dort auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

Gleichzeitig zeigen Bestandsanalyse und Beteiligungsprozesse, dass die Verknüpfung der Verkehrsmittel in Teilen weiter verbessert werden kann. Dies betrifft beispielsweise die Qualität und Kapazität von Radabstellmöglichkeiten, die Übersichtlichkeit von Umsteigepunkten sowie die räumliche und funktionale Verbindung der verschiedenen Mobilitätsangebote.

6.8.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel ist es, die verschiedenen Verkehrsmittel künftig stärker miteinander zu verknüpfen und intermodale Wegeketten im Alltag zu erleichtern. Der Wechsel zwischen Auto, Fahrrad, Bus und Bahn soll möglichst einfach und komfortabel möglich sein.

Ein wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Weiterentwicklung von P+R- und B+R-Angeboten. Durch attraktive und gut erreichbare Umsteigepunkte können Pendlerverkehre frühzeitig auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Insbesondere an Standorten mit guter regionaler Erreichbarkeit – beispielsweise im Umfeld des Bahnhofs oder an wichtigen Verkehrszugängen zur Stadt – können solche Angebote eine wichtige Rolle spielen.

Darüber hinaus sollen Umsteigepunkte im Stadtgebiet stärker als Mobilitätsknoten entwickelt werden. An solchen Standorten können verschiedene Verkehrsmittel räumlich gebündelt werden, sodass der Wechsel zwischen Bus, Bahn, Fahrrad oder weiteren Mobilitätsangeboten möglichst einfach erfolgt.

Auch die Anbindung der Ortsteile spielt eine wichtige Rolle für die intermodale Mobilität. Durch geeignete Mobilitätsangebote und gut erreichbare Umsteigepunkte können Wegeketten zwischen Ortsteilen, Innenstadt und regionalen Zielen erleichtert werden.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, ein vernetztes Mobilitätssystem zu schaffen, in dem verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander kombiniert werden können und intermodale Wegeketten im Alltag praktikabel und attraktiv sind. Um intermodale Wegeketten über die Stadtgrenzen hinweg attraktiv zu gestalten, braucht es regionale Kooperation, abgestimmte Infrastruktur und vernetzte Mobilitätsangebote. Nur wenn die Nachbarkommunen gemeinsame Standards setzen und Angebote verbinden, können Pendlerinnen und Pendler wirksam zum Umstieg motiviert werden.

6.8.3 Maßnahmen

- G1. Attraktivierung von P+R- und B+R-Angeboten für Pendler

- G2. Förderung der Intermodalität

G1. Attraktivierung von P+R- und B+R-Angeboten für Pendler

Diese Maßnahme zielt auf die gezielte Stärkung von Park-and-Ride- (P+R) und Bike-and-Ride-Angeboten (B+R) als wichtige Schnittstellen zwischen motorisiertem Individualverkehr, Radverkehr und ÖPNV. Durch den Ausbau, die bessere Vernetzung und eine höhere Aufenthalts- und Nutzungsqualität sollen Pendlerverkehre frühzeitig auf den Umweltverbund verlagert und der Kfz-Verkehr insbesondere auf den innerörtlichen Hauptachsen reduziert werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf wichtigen Schnittstellen zwischen Bensheim und den Nachbarkommunen (z. B. Bahnhöfe, Haltepunkte, zentrale Knoten).

Wichtige Untermaßnahmen:

- Regionale Verknüpfungspunkte ausbauen (P+R-Systeme, Bike+Ride-Angebote)
- Vereinbarung eines einheitlichen Erscheinungsbildes, Kommunikations- und Ausstattungskonzepts über kommunale Grenzen hinweg
- Ausbau von Abstell- und Ladeinfrastruktur an regionalen Knoten.
- Bau eines P+R-Parkplatzes in der Nähe der Abfahrt Bensheim der A5 - zur Förderung der intermodalen Verkehrsnutzung (Auto–Bahn–Bus)
- Pendlerverkehre durch P+R und B+R gezielt steuern

G2. Förderung der Intermodalität

Diese Maßnahme verfolgt das Ziel, den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln systematisch zu erleichtern und intermodale Wegeketten im Alltag praktikabel und attraktiv zu gestalten. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote sollen räumlich, funktional und organisatorisch besser miteinander verknüpft werden, sodass intermodale Wegeketten mit möglichst wenige zeitlichen Verlust funktionieren.

Ein besonderer Fokus liegt auf leistungsfähigen Umsteigepunkten, klar strukturierten Mobilitätsknoten sowie auf der besseren Einbindung der Ortsteile in das intermodale Gesamtsystem.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Multimodale Korridorentwicklung vorantreiben
- Multimodale Orte mit Bus, Bahn, Fahrrad und Sharing-Angeboten systematisch ausbauen
- Stadtweite Vernetzung aller Verkehrsmittel verbessern (Taktung, Linienausbau, Verknüpfung mit dem Radverkehr)
- Intermodale Umstiege am Bahnhof Bensheim visuell und baulich klar strukturieren
- Mitnahmeregelungen in Bus und Bahn prüfen (Auslastung, Aufzüge an Bahnhöfen für Fahrräder)
- Errichtung zusätzlicher Mobilitätsstationen in den Ortsteilen (z. B. Auerbach, Schönberg, Fehlheim) mit Bike-Sharing- und E-Ladeangeboten nach einheitlichen Qualitätsstandards

6.9 Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit stellt eine grundlegende Systemvoraussetzung für ein zugängliches Verkehrssystem dar. Ein sicher gestalteter Verkehrsraum reduziert Unfallrisiken und ermöglicht die regelkonforme, konfliktarme Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmenden, unabhängig von Alter, körperlicher Leistungsfähigkeit oder gewähltem Verkehrsmittel. Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird Verkehrssicherheit daher als ein grundlegendes Ziel der Verkehrsplanung verstanden. Dabei geht es sowohl um die objektive Sicherheit, also die tatsächliche Vermeidung von Unfällen, als auch um die subjektive Sicherheit, also das Sicherheitsempfinden der Menschen im Straßenraum.

Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei sogenannten vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, zu denen insbesondere Kinder, ältere Menschen sowie Menschen mit eingeschränkter Mobilität zählen. Für diese Gruppen müssen Straßenräume so gestaltet sein, dass sie sicher genutzt werden können.

6.9.1 Wo stehen wir?

Die Verkehrssicherheit ist bereits heute ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation in Bensheim. Durch verkehrsrechtliche Regelungen, bauliche Maßnahmen sowie kontinuierliche Anpassungen im Straßennetz wird darauf hingearbeitet, Risiken im Straßenverkehr zu reduzieren.

Ein wichtiger Bestandteil sind dabei Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. In Bereichen mit erhöhtem Aufkommen von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere im Umfeld von Schulen, wurden in den vergangenen Jahren Tempo-30-Regelungen umgesetzt und bestehende Lücken geschlossen.

Gleichzeitig zeigen Hinweise aus der Bestandsanalyse sowie Rückmeldungen aus Beteiligungsprozessen, dass Verkehrssicherheit weiterhin ein wichtiges Thema im Stadtgebiet ist. Genannt werden unter anderem:

- unübersichtliche Knotenpunkte oder Querungsstellen
- eingeschränkte Sichtbeziehungen im Straßenraum
- Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- Unsicherheiten im Umfeld von Schulen sowie auf Schulwegen

Diese Aspekte betreffen unterschiedliche Verkehrsmittel und treten sowohl im Hauptstraßennetz als auch in Wohnquartieren oder an wichtigen Wegebeziehungen auf.

6.9.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, die Verkehrssicherheit im gesamten Stadtgebiet systematisch weiterzuentwickeln und dauerhaft zu verbessern. Dabei soll Verkehrssicherheit nicht nur punktuell betrachtet werden, sondern als kontinuierlicher Planungs- und Managementprozess verstanden werden.

Ein zentraler Ansatz besteht darin, Gefahrenstellen frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen gezielt abzuleiten. Durch eine systematische Analyse von Unfall- und Gefährdungsschwerpunkten können Sicherheitsdefizite identifiziert und priorisiert bearbeitet werden.

Darüber hinaus sollen Straßenräume so gestaltet werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden gut verständlich und sicher nutzbar sind. Dazu gehören beispielsweise übersichtliche Knotenpunkte, sichere Querungsmöglichkeiten sowie gute Sichtbeziehungen im Straßenraum.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Sichere Schulwege, übersichtliche Schulumfelder und klar geregelte Hol- und Bringverkehre tragen dazu bei, dass Kinder selbstständig und sicher zur Schule gelangen können.

Auch die Beleuchtung und Sichtbarkeit im Straßenraum spielt eine wichtige Rolle für die Verkehrssicherheit. Gut ausgeleuchtete Wege können dazu beitragen, Risiken zu reduzieren und gleichzeitig das subjektive Sicherheitsgefühl zu verbessern.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, Verkehrssicherheit als dauerhafte Aufgabe der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation zu etablieren und das Straßensystem schrittweise sicherer zu gestalten.

6.9.3 Maßnahmen

Maßnahmen

- H1. Gefahrenstellenanalyse und Maßnahmenmanagement Verkehrssicherheit
- H2. Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
- H3. Einrichtung sicherer Schulzonen und Kurzhaltebereiche
- H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit
- H5. Verbesserung der Sichtbeziehungen und Beleuchtung

H1. Gefahrenstellenanalyse und Maßnahmenmanagement Verkehrssicherheit

Diese Maßnahme umfasst den Aufbau eines systematischen, datenbasierten Vorgehens zur Identifikation, Bewertung und Bearbeitung von Gefahren- und Unfallstellen im gesamten Verkehrssystem. Ziel ist es, Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen, zu priorisieren und gezielt Maßnahmen abzuleiten.

Der Fokus liegt auf einer kontinuierlichen Analyse, einem transparenten Maßnahmenmanagement sowie der regelmäßigen Wirkungskontrolle umgesetzter Sicherheitsmaßnahmen. Die Maßnahme bildet die fachliche Grundlage für alle weiteren Sicherheitsmaßnahmen im Stadtgebiet und in den Stadtteilen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Verkehrssicherheitsmonitoring etablieren sowie Gefährdungs- und Unfallstellen systematisch identifizieren und priorisiert bearbeiten
- Gefahrenstellenanalyse für alle Verkehrsträger durchführen (Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV) im Zuge der Vision-Zero-Strategie.
- Analyse typischer Konfliktsituationen im Straßenraum (z. B. an Knotenpunkten, Querungen, Haltestellen und Mischverkehrsbereichen)
- Evaluation und Wirkungskontrolle umgesetzter Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Verbesserung von Sichtbeziehungen und Erkennbarkeit im Straßenraum (z. B. an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen)

H2. Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Diese Maßnahme bündelt bauliche, verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen zur nachhaltigen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit. Ziel ist es, Unfallrisiken zu reduzieren und gleichzeitig das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

Besonderer Fokus liegt auf unfallauffälligen Knotenpunkten, Hauptverkehrsachsen, Querungsstellen sowie Haltestellenbereichen, sowie das Schützen von vulnerablen / schützenswerten Verkehrsteilnehmenden.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Identifikation und Beseitigung von Angsträumen
- Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten und Querungen mit hohem Unfallrisiko durch bauliche Anpassungen
- Tempo 30 an Unfall- und Gefährdungsschwerpunkten rechtlich prüfen und umsetzen. Dabei kann die StVO-Novelle aus 2020 herangezogen werden, die Modellversuche zu Tempo 30 ohne konkrete Gefahrenlage erlaubt
- Anpassung von Vorfahrtsregelungen an Unfall- und Gefahrenschwerpunkte

H3. Einrichtung sicherer Schulzonen und Kurzhaltebereiche

Diese Maßnahme konzentriert sich auf die verkehrliche Ordnung und Sicherheit im unmittelbaren Umfeld von Schulen, insbesondere im direkten Bereich der Schuleingänge und angrenzenden Straßen.

Ziel ist es, Konflikte durch Hol- und Bringverkehre zu reduzieren und sichere, übersichtliche Schulzonen zu schaffen. Durch klare Regelungen, Tempoanpassungen und ausgewiesene Kurzhaltebereiche wird das Unfallrisiko im Schulumfeld deutlich gesenkt.

Im Gegensatz zur Maßnahme H4, die die Schulwege im gesamten Stadtgebiet betrachtet, fokussiert sich diese Maßnahme ausschließlich auf den direkten Bereich an den Schulstandorten.

Tempo 30 im Umfeld von Schulen wird dabei als dauerhafter Sicherheitsstandard verstanden.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Bestehende Tempo-30-Regelungen im Umfeld von Schulen dauerhaft sichern und als Sicherheitsstandard verankern
- Verkehrsorganisation im Bereich von Schuleingängen verbessern (Sichtbeziehungen, Halteverbote, Querungen)
- Elterntaxi-Zonen regeln und Kurzhaltebereiche ausweisen sowie Sichtbeziehungen durch Elterntaxis prüfen und Maßnahmen entwickeln

H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit

Diese Maßnahme verfolgt das Ziel, Schulwege im gesamten Stadtgebiet – insbesondere auf den Wegen zwischen Wohnorten und Schulstandorten – dauerhaft sicher, übersichtlich und kindgerecht zu gestalten. Sie verbindet bauliche, organisatorische und kommunikative Ansätze zu einem koordinierten Schulmobilitätskonzept.

Im Mittelpunkt stehen sichere Querungen, klare Wegeführungen sowie eine enge Zusammenarbeit mit Schulen, Eltern und weiteren Akteuren. Die Maßnahme stärkt die selbstständige Mobilität von Kindern und reduziert Konflikte im Straßenraum.

Der Fokus liegt dabei auf den Wegen zur Schule und nicht auf dem unmittelbaren Schulumfeld (vgl. Maßnahme H3).

Wichtige Untermaßnahmen:

- Koordiniertes Schulmobilitätskonzept erarbeiten und Sicherheitsoffensive starten
- Schulwegechecks in allen Stadtteilen durchführen
- Wichtige Querungen an Schulwegen sichern (auch die Umstiege von Bus --> Schuleingang)
- Sichere Schulwege und Schulradwege herstellen
- Bauliche Abtrennung für Radwege an Schüllerrouten (Sicherheitsaspekt)

H5. Verbesserung der Sichtbeziehungen und Beleuchtung

Diese Maßnahme zielt auf die Verbesserung der Sichtbarkeit und Orientierung im Straßenraum, insbesondere bei Dunkelheit und in sensiblen Bereichen. Eine gute Beleuchtung erhöht sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden.

Schwerpunkte sind Schulwege, Rad- und Fußverbindungen sowie Unterführungen und Engstellen. Gleichzeitig werden energieeffiziente Lösungen zur Reduzierung des Stromverbrauchs umgesetzt.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Erarbeitung und Umsetzung eines gesamtstädtischen Beleuchtungskonzepts für den Fuß- und Radverkehr
- Prioritäre Verbesserung der Beleuchtung auf wichtigen Wegeverbindungen, insbesondere auf Schulwegen sowie zentralen Fuß- und Radverbindungen
- Verbesserung der Beleuchtung und Sichtverhältnisse an sicherheitsrelevanten Bereichen (z. B. Unterführungen, Brücken, Engstellen, Querungen)
- Erhöhung der Sichtbarkeit im Straßenraum durch Freihaltung von Sichtfeldern und Beseitigung von Sichthindernissen

6.10 Handlungsfeld Barrierefreiheit

6.10.1 Barrierefreiheit

Barrierefreie Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Öffentliche Verkehrs- und Aufenthaltsräume müssen so gestaltet sein, dass sie von allen Menschen unabhängig von Alter, körperlichen Einschränkungen oder individuellen Mobilitätsvoraussetzungen selbstständig und sicher genutzt werden können.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird Barrierefreiheit daher als Querschnittsaufgabe der Verkehrsplanung verstanden. Sie betrifft insbesondere den Fußverkehr sowie den Zugang zum öffentlichen Verkehr, wirkt sich jedoch grundsätzlich auf alle Bereiche des Mobilitätssystems aus. Ziel ist es, bestehende Barrieren im öffentlichen Raum schrittweise abzubauen und bei zukünftigen Planungen konsequent barrierefreie Standards anzuwenden.

Barrierefreiheit umfasst dabei sowohl bauliche Aspekte – etwa Bordhöhen, Oberflächen oder Wegeführungen – als auch Orientierungs- und Informationssysteme, die eine sichere Nutzung des öffentlichen Raums ermöglichen. Besonders relevant sind hierbei durchgängige Wegeketten, sichere Querungsmöglichkeiten sowie gut zugängliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

6.10.2 Wo stehen wir?

Die Stadt Bensheim berücksichtigt bereits heute Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen von Neubau- und Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Insbesondere bei Infrastrukturprojekten sowie bei Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden geltende Regelwerke und Fördervoraussetzungen zur Barrierefreiheit angewendet.

Gleichzeitig zeigen Bestandsanalyse und Rückmeldungen aus Beteiligungsprozessen, dass im bestehenden Wegenetz weiterhin punktuelle Barrieren auftreten können. Dazu zählen beispielsweise:

- Gehwege mit unzureichenden Breiten oder Oberflächen
- fehlende oder nicht durchgängige Absenkungen an Querungsstellen
- Niveauunterschiede oder bauliche Hindernisse im Straßenraum
- eingeschränkte Zugänglichkeit einzelner Haltestellen

Auch an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bestehen teilweise unterschiedliche Ausbaustandards. Für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen oder Personen mit Kinderwagen können solche Situationen die Nutzung des öffentlichen Raums erschweren.

Diese Aspekte zeigen, dass Barrierefreiheit bereits berücksichtigt wird, jedoch eine systematischere und stadtweit abgestimmte Weiterentwicklung sinnvoll ist.

6.10.3 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum schrittweise und systematisch zu verbessern. Dabei steht die Entwicklung durchgängiger, barrierefreier Wegeketten im Mittelpunkt, die eine selbstständige und sichere Nutzung des Stadtgebiets ermöglichen.

Ein zentraler Schwerpunkt liegt auf der Weiterentwicklung des Fußwegenetzes. Gehwege sollen so gestaltet werden, dass sie ausreichend breit, hindernisfrei und gut begehbar sind. Insbesondere Querungsstellen, Bordabsenkungen sowie Oberflächen spielen dabei eine wichtige Rolle für eine komfortable Nutzung durch Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen.

Darüber hinaus ist die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsplanung. Moderne Haltestellen mit taktilen Leitsystemen, angepassten Bordhöhen, ausreichender Beleuchtung und klarer Orientierung erleichtern den Zugang zum ÖPNV und erhöhen die Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, Barrierefreiheit konsequent als Planungsstandard im öffentlichen Raum zu verankern und bestehende Barrieren im Rahmen zukünftiger Maßnahmen schrittweise zu reduzieren.

6.10.4 Maßnahmen

- I1. Barrierefreie Fußwege
- I2. Moderne und barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und Fahrzeuge

11. Barrierefreie Fußwege

Die Maßnahme stärkt die barrierefreie Mobilität im öffentlichen Raum, indem Fußwege, Querungen und Gehwegbereiche systematisch an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen angepasst werden. Ziel ist ein lückenloses, hindernisfreies Wegenetz, das rollator-, rollstuhl- und kinderwagenfreundlich nutzbar ist.

Dazu gehören der Rück- und Umbau von Gehwegkanten, die Erneuerung und Ergänzung barrierefreier Rampen, die Beseitigung von Niveauunterschieden sowie die Sicherstellung durchgängiger Wegeketten in allen Stadtteilen.

Bestehende Anforderungen zur Barrierefreiheit, die bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen bereits berücksichtigt werden, werden im Rahmen dieser Maßnahme systematisiert, priorisiert und stadtweit einheitlich angewendet.

Auch bestehende Barrieren (z. B. in Unterführungen, an Engstellen) werden gezielt adressiert.

Besonderer Fokus liegt auf ein durchgehend nutzbares, komfortables Fußwegenetz für Menschen jeden Alters und jeder Mobilität.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Gehwege durchgehend barrierefrei ausbauen (auch für gehbeeinträchtigte Menschen nutzbar)
- (Neue) barrierefreie Rampen an aktuelle Maßstäbe (Rollatoren, Rollstühle) anpassen
- Pflasterungen auf Gehwegen prüfen und Rollator-gerecht ausführen
- Barrierefreie Wegeketten stadtweit vervollständigen (ohne Unterbrechungen)

12. Moderne und barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und Fahrzeuge

Diese Maßnahme umfasst den systematischen barrierefreien Ausbau von ÖPNV-Haltestellen sowie deren Zugängen im Stadtgebiet Bensheim, wie auch die kontinuierliche Evaluation der Barrierefreiheit in ÖPNV-Fahrzeugen.

Ziel ist es, einen uneingeschränkten Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen sowie Personen mit Kinderwagen.

Im Unterschied zur allgemeinen qualitativen Aufwertung von Haltestellen (vgl. Maßnahme C4) liegt der Fokus dieser Maßnahme auf der technischen und funktionalen Barrierefreiheit. Dazu zählen insbesondere höhengleiche Einstiege, taktile Leitsysteme, barrierefreie Wegeverbindungen sowie sichere und konfliktfreie Zugänge zu den Haltestellen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen gemäß geltenden Richtlinien (z. B. Bordhöhen, taktile Leitsysteme)
- Herstellung barrierefreier Zugänge zu Haltestellen (z. B. Rampen, Querungen, niveaugleiche Erreichbarkeit)
- Sicherstellung durchgängiger barrierefreier Wegeketten zwischen Haltestellen und angrenzendem Straßenraum

- Barrierefreier Umbau zentraler Umsteigepunkte (z. B. Busbahnhof)
- Schulung des Fahrpersonals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

6.11 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur

Mobilität wird nicht allein durch Infrastruktur bestimmt, sondern auch durch Gewohnheiten, Informationen und individuelle Entscheidungen im Alltag. Neben dem Ausbau von Verkehrsangeboten spielt daher auch die Förderung eines bewussten und verantwortungsvollen Mobilitätsverhaltens eine wichtige Rolle für die zukünftige Entwicklung des Verkehrssystems.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird Mobilitätsmanagement als ergänzender Ansatz zur infrastrukturellen Verkehrsplanung verstanden. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen, Schulen und weitere Akteure dabei zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätsangebote im Alltag leichter zu nutzen und vorhandene Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärker wahrzunehmen.

Mobilitätsmanagement umfasst dabei verschiedene Instrumente – von Information und Kommunikation über Beteiligungsformate bis hin zu Beratungs- und Serviceangeboten. Gleichzeitig trägt eine aktive Mobilitätskultur dazu bei, gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenraum zu stärken und die Akzeptanz für Veränderungen im Verkehrssystem zu erhöhen.

6.11.1 Wo stehen wir?

Die Stadt Bensheim verfügt bereits über verschiedene Ansätze im Bereich Kommunikation, Beteiligung und Mobilitätsförderung. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurden Bürgerinnen und Bürger, Politik, Verwaltung sowie weitere lokale Akteure in unterschiedlichen Beteiligungsformaten eingebunden.

Darüber hinaus bestehen einzelne Informations- und Kommunikationsangebote zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie Initiativen und Kampagnen, die beispielsweise auf Verkehrssicherheit oder die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel aufmerksam machen.

Auch der Austausch mit lokalen Initiativen, Verbänden und weiteren Akteuren spielt eine Rolle für die Weiterentwicklung der Mobilität in Bensheim. Diese Aktivitäten zeigen, dass bereits erste Strukturen für eine aktive Mobilitätskommunikation vorhanden sind.

Gleichzeitig besteht Potenzial, diese Ansätze stärker zu bündeln, systematischer zu organisieren und langfristig weiterzuentwickeln.

6.11.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, Mobilitätsmanagement und Mobilitätskommunikation künftig stärker als festen Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanung zu etablieren. Dabei sollen Informations-, Beratungs- und Beteiligungsangebote gezielt weiterentwickelt werden, um nachhaltige Mobilitätsformen im Alltag besser zu unterstützen.

Ein wichtiger Schwerpunkt liegt auf einer koordinierten Mobilitätskommunikation, die Informationen zu Mobilitätsangeboten verständlich aufbereitet und unterschiedliche Zielgruppen gezielt anspricht. Kampagnen, Veranstaltungen und Beteiligungsformate können dazu beitragen, Bewusstsein für Verkehrssicherheit, gegenseitige Rücksichtnahme und nachhaltige Mobilitätsformen zu schaffen.

Darüber hinaus spielt die Einbindung von Schulen, Unternehmen und weiteren Institutionen eine wichtige Rolle. Durch Beratungsangebote und Mobilitätsprogramme können beispielsweise betriebliche Mobilitätslösungen, schulische Mobilitätskonzepte oder quartiersbezogene Maßnahmen unterstützt werden.

Auch digitale Informations- und Beteiligungsangebote gewinnen zunehmend an Bedeutung. Digitale Plattformen können mobilitätsrelevante Informationen bündeln, Transparenz über Mobilitätsangebote schaffen und eine kontinuierliche Rückmeldung aus der Bevölkerung ermöglichen.

Langfristig soll Mobilitätsmanagement dazu beitragen, Mobilität in Bensheim stärker als gemeinschaftliche Aufgabe von Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft zu verstehen und die Entwicklung des Verkehrssystems dauerhaft zu begleiten.

6.11.3 Maßnahmen

- J1. Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen
- J2. Digitale Mobilitätsinformationen & Beteiligung
- J3. Mobilitätsberatung & Mobilitätsservice
- J4. Integrierte Verkehrsentwicklung langfristig sichern

J1. Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen

Diese Maßnahme umfasst den systematischen Aufbau einer abgestimmten Mobilitätskommunikation sowie die Stärkung von Beteiligungs- und Dialogformaten in Bensheim. Ziel ist es, Verständnis, Akzeptanz und Mitwirkung für Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität zu fördern sowie rücksichtsvolles und sicheres Verhalten im Straßenraum zu unterstützen.

Ein besonderer Fokus liegt auf zielgruppenspezifischen Kampagnen, der Vernetzung bestehender Initiativen sowie auf Bewusstseinsbildung zu Verkehrssicherheit, Rücksichtnahme und nachhaltigen Mobilitätsformen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Eine abgestimmte Mobilitätskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit aufbauen
- Verkehrsbildung & Rücksichtnahme-Kampagnen
- Durchführung städtischer Kampagnen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z. B. „Bensheim bewegt sich“)
- Präventionsprogramme für Schulen, Seniorinnen und Senioren sowie Betriebe einführen
- Öffentlichkeitskampagnen zum Rad- und Fußverkehr fortführen und ausbauen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, Neubürger-Radtour & Info-Pakete)
- Fußverkehrs-Audits als Instrument der Qualitäts- und Mängelanalyse einführen
- Vernetzung bestehender Initiativen mit dem städtischen Mobilitätskonzept

J2. Digitale Mobilitätsinformationen & Beteiligung

Diese Maßnahme zielt auf den Ausbau digitaler Informations-, Beteiligungs- und Feedbackangebote im Bereich Mobilität ab. Digitale Werkzeuge sollen Transparenz schaffen, Orientierung erleichtern und eine niedrighschwellige Beteiligung der Bevölkerung ermöglichen.

Im Mittelpunkt steht die Bündelung mobilitätsrelevanter Informationen sowie die kontinuierliche Rückmeldung aus der Bürgerschaft als Grundlage für eine nutzerorientierte Weiterentwicklung des Mobilitätssystems.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Digitale Bürgerbeteiligung fortführen und Feedbackkanäle einrichten (z. B. interaktive Karten)
- Digitale Fuß- und Radnetz-Informationen bereitstellen (Karten, Routing, Barrieren)
- Erweiterung digitaler Belegungsanzeigen (z. B. Parken, Auslastung verständlich darstellen)
- Erstellung und Betrieb eines Mobilitätsportals für Bensheim zur Bündelung verkehrsrelevanter Informationen und Angebote

J3. Mobilitätsberatung & Mobilitätsservice

Diese Maßnahme bündelt alle serviceorientierten und beratenden Aktivitäten zur Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsentscheidungen in Bensheim. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger, Schulen, Betriebe und Veranstalter aktiv zu beraten, Alternativen zum motorisierten Individualverkehr aufzuzeigen und Mobilitätsangebote besser zugänglich zu machen.

Ein besonderer Fokus liegt auf zielgruppenspezifischen Angeboten, betrieblichem Mobilitätsmanagement sowie auf der institutionellen Zusammenarbeit zwischen Kommune, Landkreis und weiteren Akteuren.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Einrichtung einer zentralen Mobilitätszentrale als Informations- und Servicestelle
- Mobilitätsberatung und -kommunikation zu nachhaltigen Mobilitätsformen (inkl. Modal-Split-Ziele)
- Machbarkeitsstudie und Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für größere Arbeitgeber
- Mobilitätsmanagement für Schulen, Betriebe und Quartiere etablieren
- Einrichtung und Weiterführung von Austauschformaten (Runder Tisch „Nachhaltige Mobilität“, Arbeitsgruppe Radverkehr, kreisweiter Jour fixe Radverkehr)
- Schwerpunktprogramme für Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Risikogruppen starten
- Entwicklung kommunaler Mobilitätskonzepte für Großveranstaltungen (z. B. Stadtfeste wie das Winzerfest)

J4. Integrierte Verkehrsentwicklung langfristig sichern

Diese Maßnahme stellt die langfristige strategische Verankerung und finanzielle Absicherung der Mobilitätsentwicklung in Bensheim sicher. Ziel ist es, Verkehr, Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutzziele dauerhaft miteinander zu verzahnen und frühzeitig in Planungs- und Entscheidungsprozesse zu integrieren.

Im Fokus stehen integrierte Planungsansätze, regionale Abstimmung sowie die kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung der gesetzten Ziele und Maßnahmen.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Maßnahmen langfristig finanzieren (z. B. Mobilitätsfonds, Budgettools)

- ÖPNV-Angebote bei neuen Bau- und Gewerbegebieten frühzeitig mitdenken und einbinden
- Regionale Abstimmung von Stadt- und Verkehrsplanung verbessern
- Umweltfreundliche Mobilität bei allen Infrastrukturmaßnahmen priorisieren

6.12 Handlungsfeld Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz

Verkehr hat vielfältige Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Gesundheit. Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffe sowie Verkehrslärm beeinflussen sowohl die Umweltqualität als auch die Lebensqualität in Städten. Gleichzeitig bietet eine nachhaltige Verkehrsplanung die Möglichkeit, diese Belastungen zu reduzieren und positive Effekte für Klima- und Gesundheitsschutz zu erzielen.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird der Verkehrssektor daher auch unter dem Gesichtspunkt von Klima-, Umwelt- und Gesundheitswirkungen betrachtet. Ziel ist es, verkehrsbedingte Emissionen und Belastungen zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems einzuschränken.

Dabei verfolgt die Stadt einen integrierten Ansatz: Neben technischen Lösungen wie alternativen Antrieben spielen insbesondere Verkehrsverlagerung, effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln und eine verbesserte Verkehrsorganisation eine wichtige Rolle. Gleichzeitig sollen Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung gezielt dort umgesetzt werden, wo sie eine spürbare Entlastung für Bevölkerung und Umwelt bewirken können.

6.12.1 Wo stehen wir?

Die Stadt Bensheim verfügt über eine gute verkehrliche Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz. Gleichzeitig führt das Verkehrsaufkommen im Straßennetz zu verkehrsbedingten Umweltwirkungen, beispielsweise durch Emissionen von Luftschadstoffen oder durch Verkehrslärm entlang stärker belasteter Verkehrsachsen.

Bereits heute werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die zur Verbesserung von Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr beitragen. Dazu zählen unter anderem Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote sowie der Einsatz moderner Fahrzeugtechnologien im öffentlichen Verkehr.

Auch im Bereich der Elektromobilität bestehen in Bensheim bereits Ladeinfrastrukturen, sodass grundsätzlich Voraussetzungen für die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge vorhanden sind.

Gleichzeitig zeigen bestehende Konzepte und Analysen, dass Verkehr weiterhin ein wichtiger Einflussfaktor für Klima-, Umwelt- und Lärmbelastungen im Stadtgebiet ist. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Maßnahmen zur Emissions- und Lärminderung im Verkehr systematisch weiterzuentwickeln.

6.12.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, die verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitswirkungen langfristig zu reduzieren und die Lebensqualität im Stadtgebiet zu verbessern. Dabei setzt die Stadt auf eine Kombination verschiedener Strategien, die bereits im Masterplan Klimaschutz 2.0 Bensheim beschrieben sind.

Ein zentraler Ansatz besteht darin, klimafreundliche Verkehrsmittel zu stärken. Durch die Förderung des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr können

Verkehrsverlagerungen erreicht werden, die zu einer Reduzierung von Emissionen und Energieverbrauch im Verkehrssektor beitragen.

Darüber hinaus spielt die Weiterentwicklung alternativer Antriebstechnologien eine wichtige Rolle. Insbesondere im Wirtschaftsverkehr, im kommunalen Fuhrpark sowie bei gewerblichen Fahrzeugflotten können emissionsärmere Antriebe einen Beitrag zur Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen leisten.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Reduzierung von Verkehrslärm. Durch geeignete Maßnahmen des Verkehrsmanagements, bauliche Maßnahmen sowie angepasste Geschwindigkeitsregelungen können insbesondere stark belastete Bereiche im Stadtgebiet entlastet werden.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, Verkehrsentwicklung, Klimaschutz, Umweltqualität und Lebensqualität stärker miteinander zu verbinden und verkehrsbedingte Belastungen schrittweise zu reduzieren.

6.12.3 Maßnahmen

- K1. Elektromobilität gezielt fördern
- K2. Emissionen durch Verlagerung und saubere Antriebe reduzieren
- K3. Verkehrslärm reduzieren und Lärmschutzmaßnahmen ausbauen

K1. Elektromobilität gezielt fördern

Diese Maßnahme umfasst die gezielte Weiterentwicklung der Elektromobilität dort, wo sie einen messbaren Beitrag zur Emissionsminderung und zur Modernisierung von Fahrzeugflotten leisten kann. Der Fokus liegt nicht auf einem pauschalen Ausbau, sondern auf einer bedarfsgerechten Steuerung von Ladeinfrastruktur, der Umstellung gewerblicher und kommunaler Fahrzeugflotten sowie der Integration der Elektromobilität in bestehende Mobilitäts- und Parkraumstrukturen.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem Logistikverkehr, dem kommunalen Fuhrpark sowie auf einem systematischen Monitoring, da in Bensheim bereits heute eine hohe Ladeinfrastruktur-Dichte besteht.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Bedarfsgerechter Ausbau von Ladeinfrastruktur für den Wirtschafts- und Logistikverkehr, insbesondere in Gewerbegebieten und öffentlichen Gebäuden, wie auch Parkhäusern
- Information und Beratung von Unternehmen zur Umstellung auf alternative Antriebe sowie zu Fördermöglichkeiten (bspw. Bundesförderung BAFA-Förderung von E-Lastenrädern)
- Umrüstung des kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebe (Erdgas, Elektro)
- Prüfung von Ladeangeboten für Pedelecs an ausgewählten Standorten mit besonderem Bedarf (z. B. touristische Ziele, längere Aufenthaltsorte)
- Monitoring der Ladeinfrastruktur (Überversorgung prüfen, zukünftigen Bedarf bewerten)

K2. Emissionen durch Verlagerung und saubere Antriebe reduzieren

Diese Maßnahme bündelt strategische und operative Ansätze zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen durch Verkehrsverlagerung, effizientere Fahrzeugnutzung und den Einsatz sauberer Antriebstechnologien. Im Mittelpunkt steht nicht allein der Antriebswechsel, sondern die konsequente

Stärkung des Umweltverbunds sowie die Reduzierung von Pkw- und Lkw-Verkehren durch Verlagerung, Bündelung und Effizienzsteigerung.

Ein besonderer Fokus liegt auf Pendlerverkehren, dem Wirtschaftsverkehr sowie auf Maßnahmen mit nachweisbarem Beitrag zur Luftreinhaltung.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Priorität für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) zur Klimaschutzstärkung
- Verlagerung von PKW-Pendelfahrten auf den Umweltverbund
- Einsatz von elektronisch betriebenen Fahrzeugen im ÖPNV weiterhin vorantreiben (keine Diesel-Gelenkbusse, wie beispielsweise auf der Linie 670)
- Verlagerung von leichten Nutzfahrzeugen auf E-Lastenräder konkret unterstützen (beispielsweise beim Einkaufen)
- Steigerung des PKW-Besetzungsgrades (Durchschnittliche Anzahl der Personen in einem Auto)
- Verknüpfung von Verkehrsdaten und Luftqualitätsdaten zur gezielten Identifikation und Priorisierung von Maßnahmen in belasteten Bereichen

K3. Verkehrslärm reduzieren und Lärmschutzmaßnahmen ausbauen

Diese Maßnahme verfolgt das Ziel, die Belastung durch Verkehrslärm gezielt zu reduzieren und besonders betroffene Wohnbereiche nachhaltig zu entlasten. Der Schwerpunkt liegt auf wirksamen, umsetzbaren Maßnahmen entlang stark belasteter Straßen und Verkehrsachsen sowie auf der Kombination aus Verkehrsmanagement, Geschwindigkeitsreduzierung und baulichem Lärmschutz.

Ein besonderer Fokus liegt auf bestehenden Lärmhotspots sowie auf Hauptachsen mit hoher Verkehrsbelastung.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Maßnahmen zur Minderung verkehrsbedingter Lärmhotspots umsetzen (Einsatz lärmmindernder Fahrbahnbeläge (z. B. Flüsterasphalt), Geschwindigkeitsreduzierungen)
- Prüfung ganztägiger Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (z. B. B 3 / Darmstädter Straße in Auerbach) --> Aspekt Verkehrslärm
- Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf der BAB 5 zur Entlastung angrenzender Wohnbereiche
- Prüfung der Schließung von Lücken im Lärmschutzwall bzw. zusätzlicher Lärmschutzwände

6.13 Handlungsfeld Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßeninfrastruktur

Der öffentliche Straßenraum erfüllt in Städten mehrere Funktionen gleichzeitig. Neben der Verkehrsabwicklung dient er auch als Aufenthaltsraum, Begegnungsort und Teil des städtischen Freiraums. Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung berücksichtigt daher nicht nur die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze, sondern auch die Qualität und Nutzbarkeit des Straßenraums für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ wird der Straßenraum intermodal gedacht, in dem Mobilität, Aufenthalt, Sicherheit und Stadtklima miteinander in Einklang gebracht werden sollen. Neben der Weiterentwicklung der Infrastruktur für einzelne Verkehrsmittel spielen dabei auch betriebliche Aspekte – etwa Baustellenmanagement, Pflege oder Winterdienst – eine wichtige Rolle.

Ziel ist es, den öffentlichen Straßenraum so zu gestalten und zu organisieren, dass er sicher, verständlich und komfortabel nutzbar ist und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

6.13.1 Wo stehen wir?

Der öffentliche Straßenraum in Bensheim wird bereits heute von unterschiedlichen Nutzungen geprägt. Neben dem motorisierten Verkehr nutzen auch Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, der öffentliche Verkehr sowie Aufenthalts- und Freizeitnutzungen den vorhandenen Raum.

In vielen Bereichen bestehen bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Gleichzeitig zeigen Bestandsanalyse und Rückmeldungen aus Beteiligungsprozessen, dass im bestehenden Straßenraum teilweise unterschiedliche Anforderungen zusammentreffen.

Dies betrifft beispielsweise:

- die Führung von Fuß- und Radverkehr im bestehenden Straßennetz
- Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- die Organisation von Baustellen und temporären Verkehrsführungen
- die Pflege und Unterhaltung von Verkehrsflächen
- die Aufenthaltsqualität einzelner Straßenräume

Darüber hinaus spielen auch klimatische Aspekte wie Hitzeentwicklung, Versiegelung oder fehlende Begrünung zunehmend eine Rolle bei der Gestaltung des öffentlichen Raums.

6.13.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den öffentlichen Straßenraum in Bensheim schrittweise weiterzuentwickeln und an die Anforderungen eines modernen und nachhaltigen Verkehrssystems anzupassen.

Dabei sollen auch betriebliche Aspekte der Infrastruktur stärker berücksichtigt werden. Dazu gehören beispielsweise ein verlässliches Baustellenmanagement sowie eine koordinierte Unterhaltung und Pflege von Verkehrsflächen. Insbesondere für Fuß- und Radverkehr ist es wichtig, dass Wege auch bei Baustellen oder winterlichen Bedingungen sicher und nutzbar bleiben.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Aufwertung des öffentlichen Straßenraums als Aufenthalts- und Freiraum. Durch Begrünung, Sitzgelegenheiten, Verkehrsberuhigung und eine gestalterische Aufwertung können Straßenräume nicht nur funktionaler, sondern auch attraktiver gestaltet werden. Gleichzeitig können solche Maßnahmen einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

Insgesamt verfolgt die Stadt damit das Ziel, den Straßenraum stärker als gemeinsam genutzten Lebens- und Mobilitätsraum zu gestalten und seine verschiedenen Funktionen ausgewogen zu berücksichtigen.

6.13.3 Maßnahmen

- L1. Anpassung der Führungsformen im Fuß- und Radverkehr

- L2. Baustellen- und Winterdienstmanagement insbesondere für Fuß- und Radverkehr verbessern
- L3. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum

L1. Anpassung der Führungsformen im Fuß- und Radverkehr

Diese Maßnahme umfasst die laufende Überprüfung und gezielte Anpassung bestehender Führungsformen für den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum. Im Fokus stehen punktuelle Nachbesserungen, Korrekturen und Optimierungen im Bestand, insbesondere dort, wo bestehende Lösungen nicht den angestrebten Qualitätsstandards entsprechen oder zu Nutzungskonflikten führen.

Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit, Sicherheit und Verständlichkeit der Verkehrsführung im Alltag kontinuierlich zu verbessern und flexibel auf neue Anforderungen oder erkannte Defizite zu reagieren.

Im Unterschied zu den infrastrukturellen Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs (z. B. Maßnahme B2) dient diese Maßnahme nicht dem grundsätzlichen Ausbau, sondern der operativen Feinsteuerung und kontinuierlichen Weiterentwicklung im bestehenden Netz.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Regelmäßige Überprüfung bestehender Führungsformen im Straßenraum und Identifikation von Anpassungsbedarfen
- Punktuelle Anpassung der Verkehrsführung bei Konfliktstellen (z. B. an Knotenpunkten, Engstellen, Mischverkehrsabschnitten)
- Überprüfung und Anpassung verkehrsrechtlicher Regelungen (z. B. Radwegbenutzungspflichten, Freigabe von Einbahnstraßen)
- Beseitigung kleinerer infrastruktureller und gestalterischer Mängel (z. B. Umlaufsperrern, unklare Markierungen)
- Verbesserung der Wegweisung und Orientierung im bestehenden Netz

L2. Baustellen- und Winterdienstmanagement insbesondere für Fuß- und Radverkehr verbessern

Diese Maßnahme stellt sicher, dass Fuß- und Radverkehr auch bei Baustellen, Instandhaltungsmaßnahmen und winterlichen Bedingungen sicher, durchgängig und nutzbar bleibt. Ziel ist ein standardisiertes, verlässliches Vorgehen bei Planung, Umsetzung und Kontrolle von Baustellenführungen sowie ein leistungsfähiger Winterdienst auf relevanten Routen.

Ein besonderer Fokus liegt auf Hauptverbindungen, Schulwegen und Achsen des Alltagsradverkehrs, um Einschränkungen zu minimieren und Umleitungen sicher und verständlich zu gestalten.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Entwicklung eines Konzepts zur Unterhaltung und Winterdienstkoordination für Radwege (--> Standardisiertes Vorgehen)
- Koordinierte Pflege und Winterdienst für Rad- und Fußwege (standardisiert)
- Winterdienst-Strategie für Radverkehrsachsen einführen
- Baustellenmanagement für den Radverkehr verbessern
- Winterdienst auf Haupt-Radrouten sicherstellen
- Winterdienst speziell für Fußwege verbessern

L3. Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum

Diese Maßnahme zielt auf die gestalterische, funktionale und klimatische Aufwertung des Straßenraums ab. Straßen sollen nicht nur Verkehrsflächen sein, sondern Aufenthalts-, Begegnungs- und Erholungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität und Sicherheit.

Im Mittelpunkt stehen Begrünung, Entsiegelung, Verkehrsberuhigung und die Rückgewinnung von Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalt und Stadtklima.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Aufenthalts- und Angsträume aufwerten und sicher gestalten
- Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen konsequent erhöhen
- Sitzgelegenheiten in öffentlichen Räumen in angemessenen Abständen bereitstellen
- Grüne Elemente und Straßenraumbegrünung einsetzen
- Hitze- und Witterungsschutz für den Fußverkehr verbessern
- Gestalterische Aufwertung stark versiegelter Straßenräume
- Straßenräume als Aufenthalts- und Kommunikationsräume gestalten
- Straßenbäume konsequent als Gestaltungselement einsetzen
- Flächen vom MIV für Fuß- und Radverkehr zurückgewinnen
- Poller und Schutzmaßnahmen gegen Falschparker einsetzen
- Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ zur Sicherung von Erholungsräumen

6.14 Handlungsfeld Daten / Finanzierung

Die erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzepts erfordert nicht nur geeignete Maßnahmen, sondern auch eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung sowie eine langfristige organisatorische und finanzielle Absicherung. Datenbasierte Entscheidungsgrundlagen ermöglichen es, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, Maßnahmen gezielt anzupassen und Fortschritte transparent darzustellen.

Im Mobilitätskonzept „Mobiles Bensheim 2040“ kommt daher dem Aufbau eines systematischen Verkehrs- und Umweltmonitorings eine wichtige Rolle zu. Ziel ist es, die Entwicklung der Mobilität im Stadtgebiet regelmäßig zu erfassen und damit eine belastbare Grundlage für zukünftige Planungs- und Entscheidungsprozesse zu schaffen.

Gleichzeitig trägt ein strukturiertes Monitoring dazu bei, die Umsetzung des Mobilitätskonzepts nachvollziehbar zu dokumentieren und politische Entscheidungen sowie Prioritätensetzungen transparent zu unterstützen.

6.14.1 Wo stehen wir?

Für die Analyse der aktuellen Mobilitätssituation in Bensheim wurden im Rahmen der Bestandsanalyse bereits zahlreiche Datenquellen ausgewertet und teilweise neue Erhebungen durchgeführt. Dazu gehören unter anderem Verkehrsdaten, Ergebnisse der Haushaltsbefragung, infrastrukturelle Bestandsaufnahmen sowie Auswertungen zu Mobilitätsangeboten und Verkehrssicherheit.

Diese Datengrundlagen ermöglichen eine fundierte Bewertung der heutigen Verkehrssituation und bilden die Basis für die Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts.

Gleichzeitig zeigt sich, dass für eine langfristige Steuerung der Mobilitätsentwicklung eine regelmäßige und systematische Fortschreibung dieser Datengrundlagen erforderlich ist. Insbesondere Veränderungen im Verkehrsverhalten, in der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel oder in der Auslastung von Infrastruktur sollten kontinuierlich beobachtet werden können.

6.14.2 Was möchten wir erreichen?

Ziel ist der Aufbau eines dauerhaften und systematischen Monitoringsystems, das zentrale Entwicklungen im Verkehrsgeschehen regelmäßig erfasst und auswertet. Dadurch soll die Mobilitätsentwicklung in Bensheim langfristig evidenzbasiert gesteuert werden können.

Ein Schwerpunkt liegt auf der kontinuierlichen Erfassung von Verkehrsdaten. Hierzu können beispielsweise regelmäßige Verkehrszählungen, Dauerzählstellen oder punktuelle Erhebungen eingesetzt werden, um Veränderungen im Verkehrsaufkommen sowie in der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel sichtbar zu machen.

Darüber hinaus soll auch die Wirkung umgesetzter Maßnahmen stärker in den Blick genommen werden. Durch regelmäßige Auswertungen kann überprüft werden, ob Maßnahmen die gewünschten Effekte erzielen und an welchen Stellen Anpassungen erforderlich sind.

Neben verkehrsbezogenen Daten spielt auch die Betrachtung von Umweltwirkungen des Verkehrs eine Rolle. Monitoring-Ansätze können dazu beitragen, Entwicklungen bei Emissionen, Verkehrsbelastungen oder Umweltwirkungen besser nachvollziehen zu können.

Ein weiterer Baustein besteht in der Weiterentwicklung digitaler Datenstrukturen und Informationssysteme. Digitale Anwendungen können dazu beitragen, Daten effizient zu erfassen, auszuwerten und für Planung, Verwaltung und Öffentlichkeit nutzbar zu machen.

Insgesamt soll durch ein systematisches Monitoring eine belastbare Grundlage geschaffen werden, um die Umsetzung des Mobilitätskonzepts langfristig zu begleiten und die Mobilitätsentwicklung in Bensheim transparent und nachvollziehbar weiterzuentwickeln.

6.14.3 Maßnahmen

- M1. Verkehrs- und Umweltmonitoring systematisch aufbauen
- M2. Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen

M1. Verkehrs- und Umweltmonitoring systematisch aufbauen

Diese Maßnahme umfasst den systematischen Aufbau eines verlässlichen Verkehrs- und Umweltmonitorings als Grundlage für evidenzbasierte Entscheidungen in der Mobilitätsentwicklung. Ziel ist es, Verkehrsströme, Belastungen, Schadstoff- und Klimaauswirkungen sowie die Wirkung umgesetzter Maßnahmen kontinuierlich zu erfassen, auszuwerten und transparent darzustellen.

Ein besonderer Fokus liegt auf der dauerhaften Beobachtung zentraler Verkehrsachsen, des Radverkehrs sowie der Parkraumnutzung, um Maßnahmen zielgerichtet weiterzuentwickeln, Prioritäten anzupassen und den Fortschritt des Mobilitätskonzepts nachvollziehbar zu dokumentieren.

Wichtige Untermaßnahmen:

- Verkehrsdaten erfassen (Aufbau eines Verkehrsmessstellennetzes zur kontinuierlichen Erfassung von Verkehrsströmen und Belastungen | Monitoring des Radverkehrs – Dauerzählstellen & jährliche Zählung | Radrouten-Zählungen / Erfolgskontrolle)
- Regelmäßige Durchführung von Mobilitätsbefragungen zur Erfassung des Verhaltens und Zufriedenheit
- Einführung eines integrierten Datenmanagements zur Erfassung und Auswertung von Verkehrsdaten als Grundlage für zukünftige Entscheidungen
- Einführung eines Umwelt- und Klimamonitorings zur regelmäßigen Bewertung der Mobilitätsauswirkungen
- Prüfung der Einrichtung eines Parkraum-Monitoringsystems zur Erfassung der Belegung und Steuerung von Parkplätzen im Innenstadtbereich
- Digitalisierung im Mobilitätsmanagement nutzen (Apps, Echtzeitinformationen, transparente Darstellung von Verkehrs- und Auslastungsdaten)

M2. Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen

Diese Maßnahme umfasst die systematische Evaluierung der im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen sowie deren kontinuierliche Fortschreibung. Ziel ist es, die Wirksamkeit der Maßnahmen regelmäßig zu überprüfen, Zielerreichungen zu bewerten und auf dieser Grundlage eine gezielte Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts sicherzustellen.

Aufbauend auf den im Monitoring (vgl. Maßnahme M1) erhobenen Daten werden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung, Zielerreichung und Umsetzbarkeit analysiert. Dadurch können erfolgreiche Maßnahmen verstetigt, weniger wirksame Ansätze angepasst und neue Handlungsbedarfe frühzeitig erkannt werden.

Ein besonderer Fokus liegt auf der transparenten Darstellung der Ergebnisse gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit sowie auf der Verknüpfung von Evaluierung und zukünftigen Prioritätensetzungen.

Die Maßnahme schafft somit die Grundlage für ein lernendes und anpassungsfähiges Mobilitätskonzept zum Zieljahr 2040, das kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Wichtige Untermaßnahmen

- Entwicklung eines einheitlichen Evaluierungssystems für alle Maßnahmen (z. B. Zielindikatoren, Kennzahlen, Zeiträume)
- Regelmäßige Bewertung der Maßnahmenwirkungen auf Basis der Monitoringdaten (z. B. Verkehrsentwicklung, Nutzung, Sicherheit, Umweltwirkungen)
- Festlegung von Zielwerten und Indikatoren zur Erfolgskontrolle einzelner Maßnahmen
- Identifikation von Anpassungsbedarfen sowie Priorisierung von Nachsteuerungsmaßnahmen
- Regelmäßige Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts (z. B. Fortschrittsberichte, Monitoringberichte)
- Bei Bedarf Fortschreibung und Aktualisierung des Maßnahmenkatalogs auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse

7 Bewertung der Maßnahmen

Im Folgenden wird ein tabellarischer Überblick der Maßnahmen dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen sind mit standardisierten Merkmalen gezeigt, sodass eine schnelle Einordnung und Vergleichbarkeit dieser möglich werden.

Vorgehensweise der Bewertung

Zunächst wird der Wirkungsbeitrag zu den vorab definierten einzelnen Leitbildern Mobiles Bensheim 2040 in der Bewertung von -2 bis +2 dargestellt. Dabei stellen negative Werte einen gegenläufigen Bezug zum einzelnen Leitbild dar, ein Wert von 0 hat keine große Wirkung, ein positiver Wert zeigt, dass die Maßnahme einen positiven Beitrag zum Leitbild erwartungsgemäß bringt.

Im weiteren Schritt ist die voraussichtliche Finanzierung aufgeteilt in Kosten (investiv) und Kosten (laufend) dargestellt. Dabei sind die Kosten in niedrig (€ = bis 150.000 €), mittel (€€ = 150.000 – 500.000 €), hoch (€€€ = ab 500.000 €) kategorisiert. Dabei stellen niedrige Werte die Beauftragung von Gutachten, sowie kleineren Projekten da und hohe Werte die Umsetzung von größeren Infrastrukturmaßnahmen.

In der nächsten Spalte sind die hauptverantwortlichen Akteure für jede einzelne Maßnahme dargestellt (Stadt, Landkreis, Land, Verkehrsverbund). Dabei ist auch angegeben, wenn mehrere Akteure gleichzeitig zuständig sind, was auch einen Hinweis auf möglichen Abstimmungsbedarf darstellt.

Anschließend wird der voraussichtliche Umsetzungszeitraum der Maßnahmen dargestellt. Dabei wird zwischen kurzfristigen (unter drei Jahren), mittelfristigen (drei bis zehn Jahre) und langfristigen Zeiträumen unterschieden. Kurzfristige Maßnahmen sind in der Regel mit geringem Planungsaufwand verbunden und können zügig umgesetzt werden. Mittelfristige Maßnahmen erfordern häufig umfangreichere Planungen sowie Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren. Langfristige Maßnahmen umfassen überwiegend komplexe Infrastrukturvorhaben mit entsprechend langen Planungshorizonten.

Ergänzend werden Maßnahmen gekennzeichnet, die zwar kurzfristig initiiert werden können, jedoch als Daueraufgabe angelegt sind. Ein Beispiel hierfür ist die kontinuierliche Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur (Maßnahme B2).

Im Folgenden werden die 44 Maßnahmen einzeln getrennt nach den 13 Handlungsfelder dargestellt. Ziel der Darstellung ist es 10 Schlüsselmaßnahmen zu identifizieren, die im nächsten Kapitel in detaillierten Steckbriefen dargestellt sind.

Tabelle 5 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr

Fußverkehr		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
A1	Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen	+2	+1	+2	+2	€	€	Stadt	kurzfristig					X
A2	Qualitätsstandards für Gehwege und Querungen verbindlich festlegen	+2	+1	+2	+2	€	€	Stadt	kurzfristig					X
A3	Weiterentwicklung und Modernisierung der Fußverkehrsinfrastruktur	+2	0	0	+2	€€	€	Stadt	mittelfristig					
A4	Sicherstellung freier und nutzbarer Gehwege	+2	0	+1	+2	€	€	Stadt	kurzfristig			X		

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 – 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 – 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 6 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Radverkehr		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
B1	Radverkehrskonzept fortschreiben	+1	+1	+2	+1	€	€	Stadt	kurzfristig					X
B2	Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur	+1	+2	+1	+2	€€€	€€	Stadt	kurzfristig (Daueraufgabe)					
B3	Ausbau von Fahrradstraßen	+1	+2	+1	+2	€	€	Stadt	kurzfristig			X		X
B4	Ausbau von Raddirektverbindungen	0	+2	+2	+1	€€€	€€	Stadt; Landkreis; Land	langfristig		X			

B5	Fahrradabstellanlagen modernisieren und Kapazitäten gezielt erweitern	+2	+1	+1	+1	€€	€	Stadt	kurzfristig					
-----------	---	----	----	----	----	----	---	-------	-------------	--	--	--	--	--

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 7 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV

ÖPNV		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
C1	Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse	+2	+2	+1	+1	€	€€	Stadt; Verkehrsverbund	kurzfristig (Daueraufgabe)		X	X		X
C2	Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden	+2	+1	+2	+1	€	€€€	Stadt; Landkreis	kurzfristig		X	X		X

C3	Regionale Takt- und Linienkoordination im ÖPNV verbessern	+1	0	+2	0	€	€	Stadt; Landkreis; Verkehrsverbund	kurzfristig					
C4	Qualitätsstandards für ÖPNV- Haltestellen und Aufenthaltsbereiche	+2	+1	+1	+1	€€	€	Stadt	kurzfristig					
C5	Digitale Echtzeitinformation im ÖPNV ausbauen	+1	0	+1	+1	€	€€	Stadt; Verkehrsverbund	kurzfristig					
C6	On-Demand- Angebote für schlecht erschlossene Ortsteile prüfen	+2	+1	+1	+1	€	€€	Stadt; Verkehrsverbund	kurzfristig		X			
C7	Vereinfachung von Tarifsystem und Fahrkartenvertrieb im ÖPNV	+1	0	+2	0	€	€	Stadt; Verkehrsverbund	kurzfristig	X	X			

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 8 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld MIV

MIV		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
D1	Optimierung der Verkehrsführung und Netzorganisation	0	+1	+2	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig					
D2	Instandhaltung und Sichtbeziehungen im Verkehrsnetz verbessern	+1	0	+1	+2	€	€	Stadt	kurzfristig					
D3	Verkehrsberuhigung & Tempomanagement	+1	+2	0	+2	€	€	Stadt	kurzfristig			X		
D4	Weiterentwicklung des Parkraummanagements	+2	+1	+2	+1	€€	€	Stadt	kurzfristig			X	X	X

D5	Bewohnerparken reformieren und zum einheitlichen Parkraumsystem weiterentwickeln	+1	+1	+1	+1	€€	€	Stadt	kurzfristig	X	X	X		
-----------	--	----	----	----	----	----	---	-------	-------------	---	---	---	--	--

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 9 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
E1	Neuordnung und Bündelung des Lieferverkehrs	0	+1	+1	+1	€	€	Stadt	kurzfristig					
E2	Lkw-Routenmanagement verbessern und Wohngebiete entlasten	0	+1	0	+2	€	€	Stadt; Landkreis; Land	kurzfristig (Daueraufgabe)					

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 10 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Sharing

Sharing		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
F1	Weiterentwicklung von Sharing-Systemen	+1	+1	+2	+1	€	€	Stadt	kurzfristig		X			

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 11 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Intermodale und regionale Vernetzung

Intermodale und regionale Vernetzung		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
G1	Attraktivierung von P+R- und B+R-Angeboten für Pendler	+1	+1	+2	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig		X			
G2	Förderung der Intermodalität	+1	+2	+2	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig		X			X

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 12 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
H1	Gefahrenstellenanalyse und Maßnahmenmanagement Verkehrssicherheit	+1	0	+2	+2	€	€	Stadt	kurzfristig					
H2	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit	+2	0	+1	+2	€€	€	Stadt	mittelfristig	X				
H3	Einrichtung sicherer Schulzonen und Kurzhaltebereiche	+2	0	+1	+2	€	€	Stadt	kurzfristig					
H4	Erhöhung der Schulwegsicherheit	+2	+1	+1	+2	€€	€	Stadt	kurzfristig					X

H5	Verbesserung der Sichtbeziehungen und Beleuchtung	+1	0	+1	+2	€€	€	Stadt	mittelfristig					
-----------	---	----	---	----	----	----	---	-------	---------------	--	--	--	--	--

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 13 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Barrierefreiheit

Barrierefreiheit		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
I1	Barrierefreie Fußwege	+2	0	+1	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig					
I2	Moderne und barrierefreie ÖPNV-Haltestellen und Fahrzeuge	+2	+1	+1	+1	€€€	€	Stadt	mittelfristig		X			

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 14 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und -kultur

Mobilitätsmanagement und -kultur		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
J1	Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen	+2	+1	+2	+1	€	€€	Stadt	kurzfristig		X			X
J2	Digitale Mobilitätsinformationen & Beteiligung	+1	+1	+2	0	€	€€	Stadt	kurzfristig				X	
J3	Mobilitätsberatung & Mobilitätsservice	+2	+1	+1	+1	€	€€	Stadt	kurzfristig					
J4	Integrierte Verkehrsentwicklung langfristig sichern	+1	+1	+2	+1	€	€	Stadt	kurzfristig					

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 15 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz

Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
K1	Elektromobilität gezielt fördern	0	+2	+1	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig				X	
K2	Emissionen durch Verlagerung und saubere Antriebe reduzieren	+1	+2	+1	+1	€€	€	Stadt	mittelfristig		X	X		
K3	Verkehrslärm reduzieren und Lärmschutzmaßnahmen ausbauen	0	0	+1	+2	€€€	€	Stadt; Landkreis; Land	mittelfristig	X	X			

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 16 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Planung und Betrieb der Straßenverkehrsinfrastruktur		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
L1	Anpassung der Führungsformen im Fuß- und Radverkehr	+1	+1	+1	+2	€€	€	Stadt	mittelfristig		X	X		
L2	Baustellen- und Winterdienstmanagement insbesondere für Fuß- und Radverkehr verbessern	+1	0	+2	+2	€	€€	Stadt	kurzfristig		X			
L3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum	+1	+1	+1	+2	€€€	€€	Stadt	mittelfristig					

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Tabelle 17 Bewertung der Maßnahmen im Handlungsfeld Daten / Finanzierung

Daten / Finanzierung		Zielerreichung Leitbild*				Finanzierung**		Hauptverantwortliche	Umsetzungszeitraum***	Mögliche Hürden				Schlüsselmaßnahme
Pos.	Maßnahmentitel	Leitbild 1	Leitbild 2	Leitbild 3	Leitbild 4	Kosten - investiv	Kosten - laufend			Gesetzgebung / Richtlinien	Zuständigkeit / Handhabung	Akzeptanz (Öffentlichkeit)	Technisch	
M1	Verkehrs- und Umweltmonitoring systematisch aufbauen	0	+1	+2	+1	€	€€	Stadt	kurzfristig				X	
M2	Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen	+2	+1	+2	+1	€	€€	Stadt	kurzfristig				X	X

*Beitrag an Zielerreichung Leitziel (-2 bis +2) | ** € = bis 150.000€; €€ = 150.000 - 500.000€; €€€ = ab 500.000€ | *** kurzfristig (< 3 Jahre); mittelfristig (3 - 10 Jahre); langfristig (>10 Jahre)

Zusammenfassende Bewertung

Die vergleichende Bewertung der Maßnahmen zeigt, dass die angestrebte Mobilitätswende in Bensheim nicht durch eine einzelne isolierte Maßnahme erreicht werden kann, sondern durch das Zusammenspiel verschiedener Instrumente. Viele der aufgezeigten Maßnahmen tangieren mehrere der vier Leitbilder zu einem hohen Maße.

Einige Maßnahmen sind sehr konkret auf ein Leitbild zugeschnitten, wie beispielsweise Verkehrslärm reduzieren und Lärmschutzmaßnahmen ausbauen (K3), was besonders das Leitbild 4. Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt unterstützt. Im Verbund zeigen die Maßnahmen die volle Wirkung für ein Mobiles Bensheim 2040.

Besonders hohe Zielbeiträge zeigen sich bei infrastrukturellen Maßnahmen, insbesondere im Radverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur (B2), der Ausbau von Raddirektverbindungen (B4) sowie die Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse (C2) erreichen in mehreren Leitbildkategorien hohe Bewertungen.

Diese Maßnahmen schaffen die strukturellen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund. Gleichzeitig sind sie überwiegend mit hohen investiven Kosten verbunden (€€€) und erfordern daher eine langfristige finanzielle und organisatorische Absicherung.

Demgegenüber stehen Maßnahmen mit geringeren Investitionskosten, die jedoch eine erhebliche steuernde Wirkung entfalten können. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen im Bereich Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement sowie Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrukturen.

Diese Maßnahmen setzen gezielt Anreize und Rahmenbedingungen, die eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens unterstützen. Sie wirken insbesondere dann stark, wenn sie mit Angebotsverbesserungen im Umweltverbund kombiniert werden. Erst durch diese Kombination aus infrastrukturellen „Pull“-Maßnahmen und ordnungsrechtlichen bzw. steuernden „Push“-Maßnahmen entsteht eine systemische Gesamtwirkung.

Auffällig ist zudem die hohe Bedeutung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Maßnahmen wie die Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit (H2) oder die Erhöhung der Schulwegsicherheit (H3) weisen deutliche Beiträge zu mehreren Leitbildzielen auf.

Sicherheit erweist sich damit als Querschnittsthema, das sowohl die Akzeptanz der Mobilitätswende als auch die tatsächliche Nutzungsbereitschaft nachhaltiger Verkehrsmittel maßgeblich beeinflusst.

Hinsichtlich der zeitlichen Einordnung zeigt die Bewertung, dass ein Großteil der Maßnahmen kurzfristig begonnen werden kann.

Viele sind jedoch als Daueraufgaben oder mittelfristige Programme zu konzipieren. Die tatsächliche Umsetzungsgeschwindigkeit wird maßgeblich durch personelle Kapazitäten, finanzielle Ressourcen sowie externe Zuständigkeiten – etwa bei Landkreis oder Land – bestimmt.

Insgesamt macht die Bewertung deutlich, dass die Transformation des Verkehrssystems in Bensheim weniger von einzelnen Leuchtturmprojekten als von einer konsequenten, aufeinander abgestimmten Umsetzung mehrerer Maßnahmenpakete abhängt. Gleichzeitig lassen sich aus der Matrix zehn

Maßnahmen identifizieren, die aufgrund ihres überdurchschnittlichen Zielbeitrags, ihrer strategischen Hebelwirkung oder ihrer besonderen Sichtbarkeit als Schlüsselmaßnahme priorisiert werden können.

Diese Schlüsselmaßnahmen werden im folgenden Kapitel vertieft betrachtet und in ihrer strategischen Bedeutung für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts „Mobiles Bensheim 2040“ eingeordnet.

8 Schlüsselmaßnahmen

Aus der systematischen Bewertung aller Maßnahmen wurden 10 Maßnahmen als Schlüsselmaßnahmen identifiziert. Diese Auswahl basiert auf einer mehrdimensionalen Betrachtung der Zielbeiträge, der strategischen Hebelwirkung, der Umsetzungsrelevanz sowie der Sichtbarkeit im Stadtraum.

Schlüsselmaßnahmen zeichnen sich dadurch aus, dass sie entweder einen besonders hohen Wirkbeitrag zu mehreren Leitbildern leisten oder als strukturelle Voraussetzung für weitere Maßnahmen wirken. Sie entfalten damit eine überdurchschnittliche Systemwirkung. In mehreren Fällen bündeln sie unterschiedliche Zielsetzungen – etwa Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Mobilitätsverlagerung – in einem integrierten Ansatz.

Ein weiteres Kriterium für die Auswahl war die strategische Steuerungswirkung. Maßnahmen, die Rahmenbedingungen verändern, Investitionsentscheidungen vorbereiten oder verkehrliches Verhalten nachhaltig beeinflussen, besitzen eine hohe Hebelfunktion. Gleiches gilt für Maßnahmen, die infrastrukturelle Grundvoraussetzungen schaffen, ohne die eine Verlagerung zum Umweltverbund nicht realistisch erreichbar ist.

Darüber hinaus spielen Sichtbarkeit und Signalwirkung eine Rolle. Einige der Schlüsselmaßnahmen sind im Stadtbild unmittelbar wahrnehmbar und tragen wesentlich zur öffentlichen Wahrnehmung der Mobilitätswende bei. Sie stärken die Glaubwürdigkeit des Gesamtkonzepts und fördern die Akzeptanz weiterer Transformationsschritte.

Nicht alle Schlüsselmaßnahmen sind zwangsläufig kurzfristig vollständig umsetzbar. Vielmehr handelt es sich in mehreren Fällen um strategische Programme oder Entwicklungsachsen, die schrittweise realisiert werden. Ihre Priorisierung bedeutet daher nicht zwingend eine sofortige Komplettumsetzung, sondern eine frühzeitige Initiierung, klare politische Rückendeckung und kontinuierliche Weiterverfolgung.

Die nachfolgenden Steckbriefe beschreiben die zehn Schlüsselmaßnahmen im Detail. Sie enthalten jeweils Zielsetzung, strategische Einordnung, erwartete Wirkungen sowie Hinweise zur Umsetzung und Priorisierung. Gemeinsam bilden diese Maßnahmen den Kern der Transformationsstrategie für ein zukunftsfähiges „Mobiles Bensheim 2040“.

Für die Darstellung der Schlüsselmaßnahmen wird eine vereinfachte und visuell unterstützte Bewertungssystematik verwendet. Ziel ist es, die zentralen Eigenschaften der Maßnahmen schnell erfassbar und vergleichbar darzustellen.

Im Unterschied zur tabellarischen Gesamtbewertung, die eine differenzierte Skala von -2 bis +2 verwendet, erfolgt die Bewertung der Schlüsselmaßnahmen ausschließlich über positive Abstufungen von 1 bis 3 Punkten. Hintergrund ist, dass ausschließlich Maßnahmen mit insgesamt hohem Beitrag zur Zielerreichung als Schlüsselmaßnahmen ausgewählt wurden, sodass negative Bewertungen ausgeschlossen werden können.

Die Bewertung erfolgt dabei nach folgendem Schema:

- **Beitrag zu den Leitbildern:**
1 Punkt = geringer bzw. kein wesentlicher Beitrag (entspricht 0)

2 Punkte = positiver Beitrag (entspricht +1)

3 Punkte = hoher Beitrag (entspricht +2)

- **Kosten (investiv / laufend):**

1 Punkt = geringe Kosten (€)

2 Punkte = mittlere Kosten (€€)

3 Punkte = hohe Kosten (€€€)

- **Umsetzungszeitraum:**

1 Punkt = kurzfristig umsetzbar (< 3 Jahre)

2 Punkte = mittelfristig umsetzbar (3–10 Jahre)

3 Punkte = langfristig angelegt und/oder dauerhafte Aufgabe

- **Mögliche Hürden:**

0 Punkte = keine Hürden zu erwarten

1 Punkt = geringe Hürden

2 Punkte = mittlere Hürden

3 Punkte = hohe Hürden (z. B. rechtliche, organisatorische oder gesellschaftliche Herausforderungen)

Die visuelle Darstellung erfolgt über ein dreistufiges Punktesystem, bei dem die Anzahl der ausgefüllten Symbole die jeweilige Bewertung widerspiegelt. Dadurch können zentrale Eigenschaften der Maßnahmen auf einen Blick erfasst werden, ohne die detaillierte Beschreibung zu ersetzen.

8.1 Schlüsselmaßnahme A1: Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen

A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Aufbauend auf den Inhalten des Mobilitätskonzeptes ist Ziel dieser Maßnahme, die Hauptwege des Fußverkehrs im Detail zu betrachten und mit punktuellen Einzelmaßnahmen den Fußverkehr kurzfristig zu verbessern. Dabei soll das Fußverkehrsnetz gestärkt und gesichert werden, um komfortable Wegeverbindungen im Stadtgebiet zu schaffen. Da Bensheim bislang noch über kein eigenes Fußverkehrskonzept verfügt, besteht ein besonderer Bedarf, durchgängige, sichere und attraktive Fußwege systematisch zu entwickeln. So sollen wichtige Alltagsrouten zwischen Wohngebieten, Schulen, Innenstadt, Bahnhof und weiteren zentralen Zielen verbessert werden. Beschreibung: Allen Bürgerinnen und Bürgern soll eine durchgängige, ausreichend breite und barrierefreie Wegeverbindung zur Verfügung stehen. Hauptwege sollen dabei mindestens 2,50 Meter breit sein, barrierefrei gestaltet werden und klar von anderen Verkehrsarten getrennt verlaufen. Parkende Fahrzeuge dürfen den Fußverkehr nicht beeinträchtigen – etwa durch Gehwegparken – ebenso wenig wie andere Hindernisse. Dazu beinhaltet das zu erstellende Fußverkehrskonzept die Analyse und Planung zusammenhängender, durchgängiger Wegeverbindungen sowie die systematische Bewertung von Qualitäten wie Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Orientierung und Verkehrssicherheit. Ein besonderer Fokus liegt auf der Entwicklung klar strukturierter und gut verständlicher Leitsysteme, die wichtige Ziele im Stadtgebiet miteinander verknüpfen und den Fußverkehr stärken. Die Planung erfolgt in integrierter Abstimmung mit anderen Verkehrsarten, insbesondere an Schnittstellen zum Radverkehr sowie zum öffentlichen Verkehr, um sichere und konfliktarme Zu- und Übergänge zu gewährleisten. Gleichzeitig wird das Konzept eng mit bestehenden und geplanten Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur verzahnt. Insbesondere bei grundlegenden Umgestaltungen von Straßenräumen werden die Belange des Fußverkehrs systematisch berücksichtigt und Straßenquerschnitte im Sinne einer fußgängerfreundlichen Gestaltung angepasst. Das Fußverkehrskonzept dient künftig als strategische Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen und zur Identifikation von Handlungsbedarfen. Es unterstützt Verwaltung und Politik bei der schrittweisen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und trägt dazu bei, die Nahmobilität nachhaltig zu stärken. Der Fußverkehr wird als eigenständiges Verkehrssystem strategisch verankert, indem klare Ziele, Prioritäten und Maßnahmen definiert werden. Aufbauend darauf wird eine Netzplanung für ein durchgängiges und sicheres Fußwegenetz erarbeitet, die bestehende und geplante Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt. Darüber hinaus werden Querungsstellen, Aufenthaltsqualitäten und die Barrierefreiheit im Straßenraum systematisch verbessert. Gleichzeitig werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs identifiziert und priorisiert. Ergänzend wird ein einheitliches Leit- und Wegweisungssystem für den Fußverkehr zwischen wichtigen Zielen wie Bahnhof, Innenstadt und Rathaus entwickelt und umgesetzt.			

A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen


Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040:</u> Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Ein gut ausgebautes und barrierefreies Fußwegenetz verbessert die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für den Fußverkehr und erhöht die Verkehrssicherheit für alle zu Fuß Gehenden. Dadurch wird eine besonders niederschwellige und alltagstaugliche Form der Mobilität gestärkt, die von nahezu allen Bevölkerungsgruppen genutzt werden kann. Dies unterstützt das Ziel, Mobilität für alle Menschen gleichermaßen sicherzustellen. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit zentraler Ziele im Stadtgebiet gewährleistet, da der Fußverkehr als grundlegender Bestandteil der Nahmobilität eng mit anderen Verkehrsarten verknüpft ist. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Fußverkehr ist die emissionsärmste Form der Fortbewegung und bildet bereits eine zentrale Säule für klimaneutrale Mobilität in Bensheim. Attraktive, sichere und barrierefreie Fußwege fördern die Nutzung im Alltag und tragen dazu bei, kurze Wege konsequenter zu Fuß zurückzulegen. Dadurch werden Emissionen direkt reduziert und der Umweltverbund gestärkt. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Die Förderung des Fußverkehrs ist besonders wirkungsvoll, da das Zufußgehen die Grundlage jeder Form der Fortbewegung bildet. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – unabhängig davon, ob anschließend Fahrrad, Bus, Bahn oder Auto genutzt wird. Durch sichere, barrierefreie und direkte Fußwege werden diese elementaren Wegabschnitte gestärkt und die Qualität des gesamten Verkehrssystems erhöht. Damit trägt der Fußverkehr maßgeblich zu einem bedarfsgerechten, effektiven und zukunftsorientierten Verkehr in Bensheim bei. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 3Pkt. Eine gute Fußwegeinfrastruktur verbessert die Verkehrssicherheit insbesondere für schützenswerte Verkehrsteilnehmende und schafft Anreize kürzere Wege aktiv zu Fuß zurückzulegen. Gleichzeitig tragen sie zur Aufwertung des Straßenraums sowie zur Reduzierung von Lärm- und Emissionsbelastungen bei. Damit unterstützen sie unmittelbar das vorliegende Leitbild einer lebenswerten, gesunden und verkehrssicheren Stadt. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 1Pkt. Die Erstellung eines Fußwegekonzepts ist vergleichsweise kostengünstig. Es werden bestehende Strukturen analysiert und priorisierte Handlungsempfehlungen abgeleitet. Auf dieser Grundlage können Investitionen gezielt, effizient und mit dem höchsten Wirkungsgrad in die Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur gelenkt werden. So entsteht ein klarer, strategischer Rahmen, der es ermöglicht, Maßnahmen mit maximalem Nutzen für Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität umzusetzen. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. Die Umsetzung kann kurzfristig erfolgen.
---	---

A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Mögliche Hürden:</u> Bewertung: 0Pkt. Keine wesentlichen Hürden erkennbar.
	<u>Umsetzungsschritte:</u> 1. Sichtung bestehender Grundlagen und klären Rahmenbedingungen - Zusammenstellung / Sichtung / Bewertung vorhandener Konzepte und Planungen (z. B. Mobilitätskonzept, Schulwegeplanung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit) - Zusammenstellung relevanter Daten (Unfalldaten, Bürgerhinweise, Bestandserhebungen) - Prüfung von Fördermöglichkeiten (Bund, Land Hessen) - Festlegung der Ziele, Aufgabenstellung und Finanzierungsbedarf - Festlegung des Erstellungsprozesses (Bedarf für Beteiligung, ext. Fachplanung, ...)
	<i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	2. Einbindung der Politik - Vorstellung des Vorgehens zur Erarbeitung eines Fußverkehrskonzepts - Ratsbeschluss, Ausschussbeschluss oder Verwaltungsauftrag
	<i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>
	3. Projektorganisation - Projektleitung und Organisation in der Verwaltung festlegen - Festlegung von evtl. Begleitgremien (Steuerungsgruppe usw.) - ggf. Ausschreibung und Beauftragung externer Planungsbüros
	<i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	4. Durchführung / Umsetzung - Analyse des bestehenden Fußwegenetzes und Identifikation von Defiziten (z. B. Barrieren, Querungen, Konfliktstellen) - Durchführung von Vor-Ort-Begehungen (Fußverkehrs-Checks) und Einbindung lokaler Akteure - Definition zentraler Fußverkehrsverbindungen und wichtiger Wegebeziehungen (z. B. Schulwege, ÖPNV-Anbindungen) - Abgrenzung von Schwerpunktbereichen mit besonderem Handlungsbedarf - Ableitung und Priorisierung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung sensibler Bereiche
	<i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, ggf. externes Planungsbüro, lokale Akteure</i>

A1. Fußverkehrskonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	5. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss des Fußverkehrskonzepts und der priorisierten Maßnahmen - Bereitstellung von Haushaltsmitteln <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 6. Umsetzung erster Maßnahmen und Integration in laufende Planungen - Verankerung in der Fachverwaltung und ggf. Arbeitsprozesse anpassen - Jährliche Priorisierung und Budgetierung - regelmäßige Bewertung des Fortschritts und der Wirkungen - regelmäßige Fortschreibung des Konzepts (ca. alle 10 Jahre) - Berücksichtigung bei Neuplanungen und Sanierungen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> <u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u>
	A2: Qualitätsstandards für Gehwege und Querungen verbindlich festlegen A3: Weiterentwicklung und Modernisierung der Fußverkehrsinfrastruktur A1: Fußwegkonzept erarbeiten und strategische Ziele festlegen

8.2 Schlüsselmaßnahme B1: Radverkehrskonzept fortschreiben

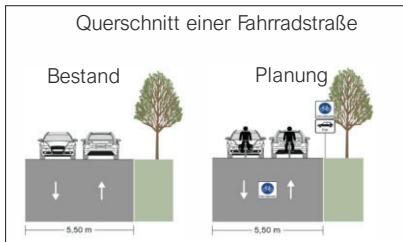
B1. Radverkehrskonzept fortschreiben 				
	Kosten - investiv   	Kosten - laufend   	Umsetzungszeitraum   	Mögliche Hürden   
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1   	Leitbild 2   	Leitbild 3   	Leitbild 4   
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Ziel der Maßnahme ist die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts der Stadt Bensheim aus dem Jahr 2015 zu einem konsistenten, zukunftsfähigen und strategisch klar ausgerichteten Gesamtkonzept. Im Fokus stehen die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung des Fahrkomforts sowie die konsequente Stärkung des Radverkehrs als gleichwertiger Bestandteil des städtischen Verkehrssystems. Grundlage für die Weiterentwicklung bildet der bestehende Radnetzplan in Verbindung mit dem städtischen Straßen-Zustandskataster, das in einem fünfjährigen Turnus fortgeschrieben wird. Beschreibung: Im Rahmen der Fortschreibung werden aktuelle Regelwerke und fachliche Standards systematisch aufgegriffen und mit den spezifischen Anforderungen der Stadt Bensheim verknüpft. Dies umfasst insbesondere die Definition und Vereinheitlichung von Führungsformen, die Gestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen sowie die Ausgestaltung von Markierungen und Beschilderungen. Auch neue Entwicklungen, wie die Planung der Raddirektverbindung zwischen Zwingenberg und Heppenheim sollen mit eingebunden werden. Ein zentraler Bestandteil ist die inhaltliche und strukturelle Weiterentwicklung des bestehenden Radverkehrskonzepts (2015). Darauf aufbauend werden das Haupt- und Nebenroutennetz überprüft, bei Bedarf neu strukturiert und nach funktionalen Kriterien priorisiert. Für alle Netzkategorien werden verbindliche Qualitätsstandards definiert, die eine klare Differenzierung hinsichtlich Bedeutung, Ausbaustandard und Nutzungsansprüchen ermöglichen. Die entwickelten Qualitätsstandards bilden künftig die verbindliche Grundlage für alle Planungs-, Neubau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum. Dadurch wird sichergestellt, dass Maßnahmen nicht isoliert umgesetzt werden, sondern einem einheitlichen Zielsystem folgen und langfristig zu einem leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Radverkehrsnetz beitragen. Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040: Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 2Pkt. Einheitliche Qualitätsstandards im Radverkehr erhöhen die Sicherheit, Verständlichkeit und Nutzbarkeit der Infrastruktur. Insbesondere profitieren davon auch weniger geübte Radfahrende sowie ältere Menschen, da klare Führungen und reduzierte Konfliktsituationen die Nutzung erleichtern. Dadurch wird der Radverkehr als alltagstaugliche Mobilitätsform für breite Bevölkerungsgruppen zugänglicher und unterstützt das Ziel einer gleichberechtigten Mobilität.			

B1. Qualitätsstandards für den Radverkehr festlegen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Durch die Verbesserung von Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit wird der Radverkehr attraktiver und stärker im Alltag genutzt. Dies fördert die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad und leistet damit einen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Die Maßnahme unterstützt somit indirekt das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Die Festlegung verbindlicher Qualitätsstandards schafft eine klare Grundlage für die zukünftige Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur. Maßnahmen können dadurch systematisch, einheitlich und zielgerichtet entwickelt werden. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass der Radverkehr bei allen Planungsprozessen frühzeitig berücksichtigt wird, wodurch ein effizientes und zukunftsorientiertes Verkehrssystem gefördert wird. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Qualitätsstandards tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, indem sie klare Führungen, sichere Knotenpunkte und konfliktarme Verkehrsabläufe fördern. Gleichzeitig stärken sie den Radverkehr als aktive und gesundheitsfördernde Mobilitätsform. Durch eine einheitliche und hochwertige Gestaltung des Straßenraums leisten sie zudem einen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und unterstützen damit das Leitbild einer lebenswerten und verkehrssicheren Stadt. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 1Pkt. Die Maßnahme ist mit geringen investiven Kosten verbunden, da der Schwerpunkt auf der Erarbeitung und Anwendung planerischer Standards liegt. Laufende Kosten entstehen im Rahmen der Integration in bestehende Planungs- und Umsetzungsprozesse. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. Die Festlegung und Einführung der Qualitätsstandards ist kurzfristig möglich. Die vollständige Wirkung entfaltet sich jedoch langfristig, da die Standards schrittweise im Zuge von Neubau-, Sanierungs- und Umbaumaßnahmen umgesetzt werden. Mögliche Hürden: Bewertung: 0Pkt. Keine wesentlichen Hürden erkennbar.

B1. Qualitätsstandards für den Radverkehr festlegen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungsschritte: 1. Sichtung und Fortschreibung bestehender Grundlagen - Überprüfung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts Bensheim (2015) - Einbindung aktueller Anforderungen an Sicherheit, Komfort und Netzlogik - Abstimmung mit bestehenden Konzepten (z. B. Verkehrssicherheit, Parkraummanagement, ÖPNV) - Prüfung von Fördermöglichkeiten (Bund, Land Hessen) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	2. Einbindung der Politik - Vorstellung der Zielsetzung und Notwendigkeit einheitlicher Qualitätsstandards - Abstimmung zur strategischen Ausrichtung des Radverkehrs - Festlegung des Anspruchsniveaus <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>
	3. Analyse bestehender Infrastruktur - Bewertung bestehender Führungsformen, Knotenpunkte und Querungen - Identifikation von Netzlücken, Konfliktstellen und abrupt endenden Radwegen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, ggf. externes Planungsbüro</i>
	4. Definition der Qualitätsstandards - Festlegung einheitlicher Führungsformen (z. B. Radfahrstreifen, Mischverkehr) - Definition von Anforderungen an Markierungen, Beschilderung und Knotenpunkte - Sicherstellung durchgängiger Radverkehrsführungen - Festlegung von Standards für Radabstellanlagen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	5. Integration in Planungsprozesse - Verankerung der Standards in Planungsrichtlinien und Arbeitsabläufen - Verbindliche Anwendung bei Neubau, Sanierung und Instandhaltung - Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Tiefbau <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	6. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Bedeutung im Radverkehrsnetz - Verbindung wichtiger Ziele (Bahnhof, Innenstadt, Schulen, Gewerbegebiete) - Verkehrssicherheit und Unfallgeschehen - Netzlücken und fehlende Durchgängigkeit - Wechselwirkungen mit Kfz-Verkehr, Parken und ÖPNV <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>

B1. Qualitätsstandards für den Radverkehr festlegen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	7. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der Qualitätsstandards als verbindliche Grundlage - Bereitstellung von Haushaltsmitteln <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 8. Umsetzung - Anwendung der Standards bei allen relevanten Maßnahmen - Nachrüstung von Markierungen und Beschilderung im Bestand - Umsetzung erster priorisierter Abschnitte <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 9. Monitoring und Fortschreibung - Regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Standards - Anpassung bei neuen fachlichen Anforderungen - Regelmäßige Fortschreibung des Radverkehrskonzepts <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> <u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u> B2: Weiterentwicklung und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur B3: Ausbau von Fahrradstraßen B1: Radverkehrskonzept fortschreiben L1: Anpassung der Führungsformen im Fuß- und Radverkehr

8.3 Schlüsselmaßnahme B3: Ausbau von Fahrradstraßen

B3. Ausbau von Fahrradstraßen 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Der Ausbau von Fahrradstraßen soll zentrale Verbindungen im Radverkehrsnetz stärken und sichere, komfortable Radverbindungen im Stadtgebiet schaffen. Durch die Bündelung des Radverkehrs auf geeigneten Nebenstraßen können wichtige Alltagsrouten zwischen Wohngebieten, Schulen, Innenstadt, Bahnhof und weiteren zentralen Zielen verbessert werden. Beschreibung: In Bensheim nimmt der Radverkehr eine zentrale Rolle ein und es gibt viele Straßenabschnitte mit einem hohen Radverkehrsanteil. Diese bieten sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße an, besonders wenn diese saniert oder grundhaft erneuert werden sollen. Fahrradstraßen sind nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), gekennzeichnet mit VZ 244.1 und VZ 244.2, Straßen, auf denen der Radverkehr Vorrang hat. Für alle Verkehrsteilnehmende gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Andere motorisierte Verkehrsteilnehmende dürfen Fahrradstraßen nur nutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen zugelassen ist. In vielen Fällen bleibt die Erreichbarkeit für den Anliegerverkehr erhalten, sodass Fahrradstraßen weiterhin für den Kfz-Verkehr freigegeben werden können. Der motorisierte Verkehr muss sich jedoch dem Radverkehr unterordnen. Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfüllt mehrere Funktionen. Sie können eine Alternative Wunsch-Radverkehrsführung entlang stark belasteten Hauptverkehrsstraßen auf Nebenstraßen darstellen und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des Radverkehrsnetzes. Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen zudem, dass Fahrradstraßen häufig zu einer Reduzierung und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs auf den entsprechenden Strecken führen. Ziel dieser Schlüsselmaßnahme ist es, eine Grundlage für eine schrittweise Prüfung und Umsetzung von Fahrradstraßen in geeigneten Straßenzügen zu bieten. Hierdurch soll die bereits hohe Radverkehrsnutzung in Bensheim verfestigt und weiter gestärkt werden. Rechtlich sieht die StVO mehrere Möglichkeiten für die Anordnung von Fahrradstraßen vor. So kann gemäß § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder gemäß § 45 Absatz 1b Nr. 5 StVO zur Umsetzung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung eine Fahrradstraße angeordnet werden. Querschnitt einer Fahrradstraße 			

B3. Ausbau von Fahrradstraßen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040:</u> Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 2Pkt. Fahrradstraßen verbessern die Nutzbarkeit des Straßenraums für den Radverkehr und erhöhen die Verkehrssicherheit für Radfahrende. Dadurch wird eine alltagstaugliche und kostengünstige Mobilitätsform gestärkt, die für viele Bevölkerungsgruppen zugänglich ist. Dies unterstützt das Ziel, Mobilität unabhängig von individuellen Voraussetzungen und finanziellen Möglichkeiten zu ermöglichen. Zudem bleibt die Erreichbarkeit für den Anliegerverkehr weiterhin bestehen, da durch Zusatzschilder Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr weiterhin freigegeben werden können. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 3Pkt. Fahrradstraßen verstärken die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Sie tragen dazu bei, kurze Wege, die früher mit dem Auto zurückgelegt wurden, auf emissionsfreie Verkehrsmittel zu verlagern und stärken damit direkt den Umweltverbund. Damit unterstützen sie das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 2Pkt. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist eine effiziente Maßnahme, in dem bestehende Straßenräume funktional weiterentwickelt werden. Fahrradstraßen stärken wichtige Verbindungen im Radverkehrsnetz und tragen zu einem leistungsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrssystem bei. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 3Pkt. Fahrradstraßen verbessern die Verkehrssicherheit insbesondere für schützenswerte Verkehrsteilnehmende, reduziert Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr und fördern aktiv Mobilität. Gleichzeitig tragen sie zur Aufwertung des Straßenraums sowie zur Reduzierung von Lärm- und Emissionsbelastungen bei. Damit unterstützen sie unmittelbar das vorliegende Leitbild einer lebenswerten, gesunden und verkehrssicheren Stadt. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 1Pkt. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist in der Regel mit vergleichsweise geringen Investitionskosten verbunden. Hauptmaßnahmen sind Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen sowie punktuelle Anpassungen an Knotenpunkten oder zur Verkehrsberuhigung sowie die eventuelle Anpassung von Parkständen. Größere bauliche Eingriffe sind in der Regel nicht erforderlich. Die laufenden Kosten beschränken sich auf die Unterhaltung der Fahrbahnmarkierung und den gegebenenfalls Ersatz von Verkehrsschildern. Daher entstehen nur geringe zusätzliche Betriebskosten. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. Kann kurzfristig erfolgen. Es handelt sich um verkehrsrechtliche Anordnungen die von der Stadtverwaltung durchgeführt werden. Nach der Vorprüfung und Festlegung geeigneter Straßenzüge können Fahrradstraßen zeitnah eingerichtet werden.

B3. Ausbau von Fahrradstraßen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Mögliche Hürden: Bewertung: 1Pkt. Eine mögliche Hürde ist die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger bei Änderung der Aufteilung im Straßenquerschnitt, insbesondere wenn (legale oder nicht legale) Abstellmöglichkeiten für Pkw entfallen. Des Weiteren sind keine wesentlichen gesetzlichen oder technischen Hürden zu erwarten. Fahrradstraßen sind ein etabliertes Instrument und weisen bei Einbindung aller relevanten Stakeholder eine gute Akzeptanz auf. Zuständigkeiten sind klar definiert. Umsetzungsschritte: 1. Aktualisierung und Fortschreibung bestehender Konzepte - Überprüfung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts Bensheim (2015), siehe B1 - Abstimmung mit bestehenden Konzepten und Planungen (z. B. Parkraummanagement, Verkehrssicherheit, Schulwegeplanung) - Prüfung von Fördermöglichkeiten (BMDV, Landesförderung Hessen) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 2. Einbindung der Politik - Vorstellung möglicher weiterer Fahrradstraßenkorridore - Grundsatzabstimmung zur Weiterentwicklung des Fahrradstraßennetzes <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Zuständige politische Ausschüsse</i> 3. Konzeptplanung (Feststellung Machbarkeit, Handlungsbedarf) - Anpassung der Beschilderung - Markierung der Fahrbahn - Anpassung von Vorfahrtsregelungen - Anpassung der Parkordnung, wenn notwendig <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 4. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Bedeutung im Radverkehrsnetz - Verbindung wichtiger Ziele (Bahnhöfe, Schulen, Innenstadt, Ausflugsziele) - Vorhandene und erwartbare Radverkehrsnachfrage - Aktuelle Problemstellen und Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit - Wechselwirkungen mit Parkraumnutzung und Lieferverkehr - Wechselwirkungen mit dem ÖPNV - Städtische Bedeutung und Aufenthaltsqualität (Stichwort: Aufwertung) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 5. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der priorisierten Maßnahmen - Bereitstellung von Haushaltsmittel <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Zuständige politische Ausschüsse</i> 6. Verkehrsrechtliche und technische Prüfung - Prüfung der Voraussetzungen gemäß StVO (§ 45) - Abstimmung mit Stadtpolizei und weiteren wichtigen Stakeholdern <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Stellungnahme Polizei und weitere Dritte, Straßenverkehrsbehörde</i>

B3. Ausbau von Fahrradstraßen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	7. Öffentlichkeitsarbeit - Information der Bürgerinnen und Bürger über neue Verkehrsregelungen Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Presse 8. Umsetzung - Aufstellung der Beschilderung - Markierung der Fahrradstraßen - ggf. kleinere bauliche Anpassungen im Straßenverkehrsraum Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim 9. Monitoring - im Rahmen von Maßnahme B1 <u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u> B1: Radverkehrsnetz weiterentwickeln B2: Radverkehrsinfrastruktur verbessern B3: Ausbau von Fahrradstraßen L1: Anpassung der Führungsformen im Fuß- und Radverkehr D4: Weiterentwicklung des Parkraummanagements  Beispiel einer Fahrradstraße, eigene Aufnahme

8.4 Schlüsselmaßnahme C1: Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse

C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Ziel dieser Maßnahme ist die Bestandsoptimierung des ÖPNV-Angebots. Dabei soll eine Verbesserung von Anschlüssen und Betriebszeiten im ÖPNV erreicht werden, Wartezeiten reduziert und Umstiege erleichtert werden. Insbesondere soll in Randzeiten ein verlässliches Angebot geschaffen werden. Beschreibung: Die Maßnahme „Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse“ umfasst die gezielte Optimierung von Taktfolgen, Anschlusszeiten und Betriebszeiten im öffentlichen Nahverkehr. Die Maßnahme ist in Verbindung zu der Maßnahme C2 zu sehen. Während sich Maßnahme C2 auf die strukturelle Weiterentwicklung des Busliniennetzes und damit auf die räumliche Erschließung des Stadtgebiets konzentriert („Wo fährt der ÖPNV?“), zielt diese Maßnahme auf die zeitliche Qualität des bestehenden Angebots ab („Wann und wie gut abgestimmt fahren Busse und Bahn?“). Daher stehen die Maßnahmen C1 und C2 in direkter Korrelation. Besonderer Fokus dieser Maßnahme liegt auf der besseren Verknüpfung von Bus und Bahn an den Bahnhöfen Bensheim, Auerbach sowie auf der zeitlichen Abstimmung der einzelnen Linien untereinander. Dabei werden die Buslinien auf die Bahntakte abgestimmt, wobei Nutzen und Kosten sorgfältig abgewogen werden. Zur Umsetzung gehören eine abgestimmte Taktung und Abstimmung insbesondere zu Randzeiten, die Taktverdichtung sowie bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Ergänzend sind Zusatzfahrten zu Schulbeginn, Schulende und in den Abendstunden zu prüfen und bei Bedarf umzusetzen, abgestimmte Fahrpläne zwischen den Verkehrsmitteln sicherzustellen und Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV zu identifizieren und umzusetzen. Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040: Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Die Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse verbessert die Verlässlichkeit und Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs für alle Nutzerinnen und Nutzer. Damit wird eine flexible und kostengünstige Verkehrsform gestärkt, die vielen Bevölkerungsgruppen offensteht. So unterstützt die Maßnahme das Leitbild, Mobilität in Bensheim für alle Menschen gleichermaßen sicherzustellen.			

C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 3Pkt. Attraktivere ÖPNV-Taktungen und Anschlüsse fördern die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs als umweltfreundliche Alternative zum Auto. Durch verkürzte Wartezeiten und verbesserte Umsteigemöglichkeiten werden mehr Fahrten auf den klimafreundlicheren ÖPNV verlagert. Damit leistet die Maßnahme einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsemissionen und unterstützt direkt das Ziel einer klimaneutralen Mobilität in Bensheim. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 2Pkt. Die Verbesserung der Taktung sowie Anschlüsse ist eine effiziente Maßnahme, mit der bestehende Fahrpläne und Linienverknüpfungen funktional weiterentwickelt werden. Durch die gezielte Abstimmung von Bus- und Bahnlinien sowie die Anpassung von Taktungen und Zusatzfahrten wird das Angebot bedarfsgerecht verbessert. Damit trägt die Maßnahme zu einem leistungsfähigen, effektiven und zukunftsorientierten ÖPNV-System bei, das den steigenden Mobilitätsanforderungen in Bensheim gerecht werden soll. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Die Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse führt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, indem sie mehr Wege vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr verlagert. Gleichzeitig unterstützt die Maßnahme eine gesundheitsverträgliche Mobilität, da ÖPNV-Nutzung auch immer mit Fußwegen verbunden ist. Damit unterstützt sie unmittelbar das Leitbild einer lebenswerten, gesunden und verkehrssicheren Stadt. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 2Pkt. Die Konzeption einer Optimierung der ÖPNV-Taktung sowie ihrer Anschlüsse ist mit vergleichsweise geringen Investitionskosten verbunden. Größere bauliche Eingriffe sind in der Regel nicht erforderlich. Die Maßnahme kann zu zusätzlichen Personalkosten beim Fahrpersonal führen und so zu höheren laufenden Kosten beitragen. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. (Daueraufgabe) Die Umsetzung kann zunächst kurzfristig erfolgen, da es sich überwiegend um konzeptionelle Aufgaben handelt, die in der Regel vom Aufgabenträger selbst übernommen werden. Um jedoch eine bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Mobilität dauerhaft sicherzustellen, erfordert die Optimierung der ÖPNV-Taktung und der Anschlüsse eine kontinuierliche Anpassung, wodurch sie zu einer langfristigen Daueraufgabe wird.

C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Mögliche Hürden: Bewertung: Zuständigkeit/Handhabung und Akzeptanz Eine mögliche Hürde liegt in der Zuständigkeit/Handhabung, da die Optimierung der ÖPNV-Taktung einer engen Abstimmung mit dem Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN) sowie den Verkehrsunternehmen bedarf. Die Stadt hat hierbei nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die Taktungen und Anschlusszeiten. Eine weitere Hürde besteht in der Akzeptanz der Öffentlichkeit, insbesondere im Hinblick auf Änderungen bestehender Fahrpläne oder Zusatzfahrten, sowie in der Entwicklung der tatsächlichen Nachfrage bei Angebotsausweitungen. Umsetzungsschritte: 1. Analyse bestehender Fahrpläne und Taktungen - Auswertung der bestehenden Taktfolgen, Anschlüsse und Betriebszeiten - Identifikation von Schwachstellen (lange Umsteigezeiten, fehlende Anschlüsse, Angebotslücken in Randzeiten) - Abstimmung mit bestehenden Konzepten und Planungen Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen 2. Einbindung der Politik - Vorstellung der identifizierten Handlungsbedarfe - Abstimmung zu Zielsetzung und Prioritäten (z. B. Randzeiten, Schülerverkehr, Pendlerverbindungen) Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse 3. Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen - Abstimmung der Maßnahmenvorschläge mit dem Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN) - Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit - Abstimmung mit bestehenden Verkehrsverträgen und Linienbündeln Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung Bensheim 4. Entwicklung konkreter Maßnahmen - Optimierung von Anschlüssen Bus ↔ Bahn (insb. an den Bahnhöfen Bensheim und Auerbach) - Anpassung von Taktfolgen und Fahrplänen - Prüfung von Zusatzfahrten (Schulverkehr, Randzeiten, Abendverkehr) - Berücksichtigung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung Bensheim

C1. Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	5. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Bedeutung der Verbindung (z. B. Bahnhof, Schulen, Innenstadt) - Nachfragepotenzial und Auslastung - Verbesserung der Umsteigequalität - Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Abwägung) - Abhängigkeit von übergeordneten Bahntakten <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Stadtverwaltung Bensheim</i>
	6. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der priorisierten Maßnahmen - Abstimmung zur Finanzierung (laufende Betriebskosten) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>
	7. Umsetzung - Anpassung der Fahrpläne und Taktungen - Einführung zusätzlicher Fahrten - Abstimmung und Kommunikation mit Verkehrsunternehmen <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen</i>
	8. Öffentlichkeitsarbeit - Information der Bevölkerung über Fahrplanänderungen und neue Angebote - Kommunikation verbesserter Anschlüsse und Taktungen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Verkehrsunternehmen</i>
	9. Monitoring und Fortschreibung - Überprüfung der Auslastung und Nutzung - Anpassung des Angebots bei Bedarf - Weiterentwicklung im Rahmen der Nahverkehrsplanung <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Stadtverwaltung Bensheim</i>
	<u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u> C2: Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden C1: Optimierung der ÖPNV-Taktung und Anschlüsse

8.5 Schlüsselmaßnahme C2: Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Ziel der Maßnahme ist die strukturelle Weiterentwicklung des Busliniennetzes, um zentrale Orte im Stadtgebiet sowie die Stadtteile besser zu erschließen und die Anbindung an regionale Verkehrsangebote zu verbessern. Dadurch soll eine flächendeckend erreichbare, verständliche und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Zusätzlich ist das Ziel Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan Bergstraße 2020-2024 aufzugreifen. Beschreibung: Die Maßnahme umfasst die Weiterentwicklung des bestehenden Busliniennetzes im Stadtgebiet Bensheim mit dem Fokus auf eine verbesserte räumliche Erschließung und die Integration bislang unzureichend angebundener Bereiche. Im Mittelpunkt stehen die Anpassung und Ergänzung von Linienführungen sowie die Überprüfung der Netzstruktur, um eine klare, nachvollziehbare und funktionale Linienführung zu gewährleisten. Dabei werden insbesondere die Stadtteile (z. B. Gronau, Zell, Hochstädten, Fehlheim, Langwaden und Schwanheim) stärker berücksichtigt, um deren Anbindung an zentrale Ziele im Stadtgebiet zu verbessern. Die für 2026 geplante Einführung einer neuen Freizeitbuslinie in Hochstädten zeigt beispielhaft, wie gezielte Maßnahmen die Netzstruktur sinnvoll erweitern und die regionale Mobilität stärken können. Ein besonderer Fokus liegt auf der besseren Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Schulen, medizinische Standorte, Innenstadtbereiche sowie der Bahnhöfe. Gleichzeitig wird die Einbindung des städtischen Busnetzes in das regionale Verkehrsangebot gestärkt, um überörtliche Verbindungen zu verbessern und Pendlerverkehre besser abzubilden. Durch eine klare Netzstruktur, gezielte Ergänzungen und eine verbesserte Flächenerschließung wird die Grundlage für ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot geschaffen.			

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden 				
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Kosten - investiv	Kosten - laufend	Umsetzungszeitraum	Mögliche Hürden
	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4
Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040: Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Die Optimierung des Busliniennetzes verbessert die Erreichbarkeit zentraler Ziele und stärkt den Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Bevölkerungsgruppen. Insbesondere durch die bessere Anbindung bislang unzureichend erschlossener Stadtgebiete wird Mobilität gerechter verteilt. Durch eine klare Linienstruktur, neue Haltestellen und verbesserte Umsteigebeziehungen wird der Busverkehr einfacher nutzbar und auch für Menschen ohne eigenen Pkw sowie mobilitätseingeschränkte Personen attraktiver. Dies unterstützt das Ziel, Mobilität unabhängig von individuellen Voraussetzungen sicherzustellen. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Ein attraktiveres Busliniennetz stärkt den öffentlichen Nahverkehr und fördert die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV. Durch ein verbessertes Angebot und eine höhere Attraktivität des Busverkehrs können insbesondere Alltagswege häufiger klimafreundlich zurückgelegt werden. Damit trägt die Maßnahme dazu bei, verkehrsbedingte Emissionen zu reduzieren und unterstützt das Ziel einer klimaneutralen Mobilität. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Die Optimierung des Busliniennetzes stellt eine effiziente Maßnahme dar, bei der bestehende Strukturen gezielt weiterentwickelt werden. Durch die Überprüfung von Linienführungen, Taktungen und Haltestellen wird das Angebot bedarfsgerecht verbessert und vorhandene Potenziale besser genutzt. Gleichzeitig trägt die Maßnahme zu einem leistungsfähigen und zukunftsorientierten ÖPNV-System bei, indem Erreichbarkeiten optimiert und zentrale Ziele systematisch angebunden werden. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Die Verbesserung des Busliniennetzes erhöht die Verkehrssicherheit, indem sie den motorisierten Individualverkehr reduziert und mehr Wege auf den öffentlichen Verkehr verlagert. Dadurch werden Konflikte im Straßenraum verringert und insbesondere schützenswerte Verkehrsteilnehmende entlastet. Zudem trägt ein attraktiver und gut erreichbarer ÖPNV zur Reduzierung von Lärm- und Emissionsbelastungen bei und stärkt eine gesundheitsverträgliche Mobilität. Damit unterstützt die Maßnahme das Leitbild einer lebenswerten, gesunden und verkehrssicheren Stadt.				

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 3Pkt. Die Konzeption eines optimierten Busnetzes ist in der Regel mit vergleichsweise geringen Investitionskosten verbunden. Größere bauliche Eingriffe sind in der Regel nicht erforderlich. Die laufenden Kosten sind hingegen etwas höher anzusetzen, da eine ausgeweitete und höher frequentierte Linienführung insbesondere steigende Personalkosten impliziert. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. Die Umsetzung kann kurzfristig erfolgen. Es handelt sich um eine konzeptionelle Tätigkeit, die regelmäßig vom Verkehrsverbund selbst durchgeführt wird. Nach einer Vorprüfung und Festlegung geeigneter Linienführungen kann die tatsächliche Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen zeitnah eingeleitet werden. Mögliche Hürden: Bewertung: 2Pkt. Eine mögliche Hürde liegt in der Zuständigkeit und Handhabung, da die Optimierung des Busliniennetzes einer Abstimmung mit dem Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN) und Verkehrsunternehmen bedarf. Die Stadt hat hierbei nur begrenzte Einflussmöglichkeiten auf Linienführung und Taktung. Eine weitere Hürde liegt in der Akzeptanz der Öffentlichkeit hinsichtlich möglicher Änderungen bestehender Linienführungen und Haltestellen. <u>Umsetzungsschritte:</u> 1. Sichtung und Fortschreibung bestehender Grundlagen - Analyse des bestehenden Busliniennetzes (Linienführung, Erschließung, Haltestellen) - Auswertung vorhandener Konzepte und Planungen (z. B. Nahverkehrsplan, Mobilitätskonzept) - Identifikation von Erschließungsdefiziten und schlecht angebundenen Bereichen - Prüfung von Fördermöglichkeiten (Bund, Land Hessen) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN)</i> 2. Einbindung der Politik - Vorstellung der Handlungsbedarfe im Liniennetz - Abstimmung zu Zielsetzung und strategischer Ausrichtung (z. B. Erschließung vs. Direktverbindungen) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	3. Abstimmung mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen - Abstimmung der Zielsetzungen mit dem Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN) - Berücksichtigung bestehender Verkehrsverträge und Linienbündel - Prüfung der betrieblichen und rechtlichen Umsetzbarkeit <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung Bensheim</i> 4. Entwicklung von Liniennetzvarianten - Anpassung und Ergänzung bestehender Linienführungen - Prüfung neuer Linien oder Linienführungen - Integration neuer Haltestellenstandorte - Verbesserung der Anbindung zentraler Ziele (z. B. Schulen, medizinische Einrichtungen, Innenstadt) <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung Bensheim</i> 5. Bewertung und Auswahl der Vorzugsvariante - Bewertung der Varianten hinsichtlich Erschließungswirkung, Fahrzeiten und Umsteigebeziehungen - Berücksichtigung von Nachfragepotenzial und Wirtschaftlichkeit - Abstimmung einer Vorzugsvariante <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Stadtverwaltung Bensheim</i> 6. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Ziele (z. B. Bahnhof, Innenstadt, Schulen, medizinische Einrichtungen) - Erschließung bislang unterversorgter Gebiete - Nachfragepotenzial und Auslastung - Wirtschaftlichkeit und Betriebskosten - Abstimmung mit regionalen Verbindungen und Linien <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Stadtverwaltung Bensheim</i> 7. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der Liniennetzänderungen - Abstimmung zur Finanzierung (insb. laufende Betriebskosten) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 8. Umsetzung - Anpassung der Linienführungen und Fahrpläne - Einrichtung neuer Haltestellen (sofern erforderlich) - Anpassung bestehender Infrastruktur <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Verkehrsunternehmen, Stadtverwaltung Bensheim</i>

C2. Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	9. Öffentlichkeitsarbeit - Information der Bevölkerung über Änderungen im Liniennetz - Kommunikation neuer Verbindungen und Angebote <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Verkehrsunternehmen</i>
	10. Monitoring und Fortschreibung - Überprüfung der Nutzung und Auslastung - Anpassung des Liniennetzes bei Bedarf - Weiterentwicklung im Rahmen der Nahverkehrsplanung <i>Zuständige Akteure: Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN), Stadtverwaltung Bensheim</i> <u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u> C1: Optimierung der ÖPNV- Taktung und Anschlüsse C3: regionale Takt- und Linienkoordination im ÖPNV verbessern C2: Busliniennetz optimieren und wichtige Ziele besser anbinden

8.6 Schlüsselmaßnahme D4: Weiterentwicklung des Parkraummanagement

D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Ein Parkraummanagementkonzept sorgt dafür, dass das knappe "Gut" Fläche im bebauten Umfeld gerecht verteilt wird, Parkraum dort verfügbar ist, wo er wirklich benötigt wird, und Parksuchverkehr gesenkt werden kann. Das erhöht die Effizienz des gesamten Verkehrssystems. Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements soll den ruhenden Verkehr im Stadtgebiet gezielt steuern und effizienter organisieren. Durch die Reduzierung von Parksuchverkehren, eine bessere Auslastung vorhandener Flächen und die Minimierung von Nutzungskonflikten kann die Aufenthalts- und Verkehrsqualität insgesamt verbessert werden. Hierfür wird das bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzept systematisch fortgeführt und bedarfsgerecht weiterentwickelt. Beschreibung: Die Maßnahme „Weiterentwicklung des Parkraummanagements“ umfasst die gezielte Steuerung und Weiterentwicklung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet. Grundlage der Maßnahme bildet eine kontinuierliche Analyse des Parkraumangebots und der -nachfrage. Dazu zählen die Fortschreibung des seit 2015 bestehenden Parkraumbewirtschaftungskonzepts sowie regelmäßige Parkraumbedarfsprüfungen zur Ermittlung von Auslastungen. Vor einigen Jahren wurde das kostenpflichtige Parken im öffentlichen Raum in Bensheim abgeschafft. Hier ist zu prüfen, wie sich die Parksituation seitdem geändert hat. Darauf aufbauend sollen die Regelungen zur Parkraumnutzung weiterentwickelt und vereinheitlicht. Hierzu gehören verständliche und einheitliche Parkregelungen sowie eine räumlich differenzierte Ausweisung von Bewohner- und Kurzzeitparkzonen, insbesondere in der Innenstadt und im Bahnhofsbereich. Ergänzend wird die Parkdauer für bestimmte Nutzergruppen und wichtige Zielorte bedarfsgerecht angepasst. Ein weiterer Baustein ist die Stärkung von Kontrolle und Digitalisierung. Die Überwachung des Parkraums wird in sensiblen Bereichen intensiviert. Gleichzeitig wird die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems geprüft und die Parkraumbewirtschaftung schrittweise digitalisiert, etwa durch den Einsatz digitaler Parktickets. Zudem werden bestehende Konfliktbereiche gezielt betrachtet. Dazu gehört insbesondere die zonenweise Prüfung des Gehwegparkens. Da in 2025 alle kostenpflichtigen Parkflächen an die Marketing- und Entwicklungs-Gesellschaft Bensheim mbH veräußert wurden, ist eine enge Absprache zu diesem Themenpunkt unumgänglich.			

D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040:</u> Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements verbessert die Effizienz der Nutzung des öffentlichen Raums und reduziert Nutzungskonflikte. Durch weniger Parksuchverkehr und klar geregelte Parkangebote profitieren insbesondere Fuß- und Radverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr durch differenzierte Parkregelungen gewährleistet. Damit unterstützt die Maßnahme für alle eine zugängliche Mobilität in Bensheim. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Die Verbesserung des Parkraummanagements trägt zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei, indem Parksuchverkehre verringert und Parkraum gezielt gesteuert wird. Dadurch werden Anreize geschaffen, verstärkt auf alternative und emissionsarme Verkehrsmittel umzusteigen. Zudem unterstützt die effizientere Nutzung vorhandener Flächen eine nachhaltigere Organisation des Verkehrs. Dadurch leistet die Maßnahme einen Beitrag zur Förderung einer klimaneutralen Mobilität in Bensheim. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements ist eine effektive Maßnahme, da bestehende Flächen des ruhenden Verkehrs gezielt optimiert und bedarfsgerecht gesteuert werden. Durch die Reduzierung von Parksuchverkehren, eine effizientere Flächennutzung sowie die Einrichtung einer flächendeckenden Digitalisierung trägt sie zu einer zukunftsorientierten Organisation des Verkehrs bei und unterstützt eine nachhaltige und leistungsfähige Nutzung der vorhandenen Verkehrsangebote in Bensheim. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Die Weiterentwicklung und Steuerung des ruhenden Verkehrs erhöht die Verkehrssicherheit, indem Parksuchverkehre reduziert und Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden minimiert werden. Gleichzeitig trägt sie zur Entlastung des Straßenraums bei, verbessert die Aufenthaltsqualität und unterstützt eine geordnete Nutzung öffentlicher Flächen. Durch diese Effekte leistet die Maßnahme einen Beitrag zu einem lebenswerten, gesunden und verkehrssicheren Stadtumfeld in Bensheim. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 2Pkt. laufend: 1Pkt. Die Weiterentwicklung des Parkraummanagements ist zunächst mit höheren Investitionskosten verbunden. Zu den zentralen Maßnahmen zählen die Installation neuer Beschilderungen, die Einführung von Überwachungssystemen sowie die umfassende Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung. Zu den laufenden Kosten zählen Anpassung von Beschilderungen und Markierungen, wie auch Kontrolle und Ahndung. Dem gegenüber stehen die Einnahmen durch die Bewirtschaftung.

D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungszeitraum: Bewertung: kurzfristig Die Umsetzung der Weiterentwicklung des Parkraummanagements kann kurzfristig erfolgen, da sie vor allem politische und organisatorische Themen umfasst. Dazu gehören beispielsweise die Anpassung von Parkzonen und Gebühren sowie die Erhöhung von Kontrollen. Mögliche Hürden: Bewertung: Akzeptanz und Technisch Eine potenzielle Hürde bei der Weiterentwicklung des Parkraummanagements könnte die gesellschaftliche Akzeptanz darstellen. Viele Menschen nehmen Parkraumbewirtschaftung zunächst als Einschränkung wahr. Auch die Sorge um Auswirkungen auf den lokalen Einzelhandel stellt oftmals eine (fachlich unbegründete) Hürde dar. Umsetzungsschritte: 1. Sichtung und Fortschreibung bestehender Grundlagen - Überprüfung und Weiterentwicklung der aktuellen Parkraumbewirtschaftung (Konzept) - Auswertung bestehender Parkraumerhebungen und Analysen - Abstimmung mit bestehenden Konzepten (z. B. MIV, Einzelhandel, Verkehrssicherheit) - Prüfung rechtlicher Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 2. Einbindung der Politik - Vorstellung der Handlungsbedarfe im ruhenden Verkehr - Abstimmung zu Zielsetzung (z. B. Steuerung, Reduktion Parksuchverkehr, Flächennutzung) - Festlegung strategischer Schwerpunkte (z. B. Innenstadt, Bahnhofsumfeld) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 3. Analyse und Datengrundlage - Durchführung von Parkraumerhebungen (Auslastung, Parkdauer, Wegezwecke) - Differenzierung von Nutzergruppen (Anwohner, Besucher, Pendler) - Identifikation von Konfliktbereichen (z. B. Gehwegparken, hohe Auslastung) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, ggf. externes Planungsbüro</i> 4. Entwicklung eines Parkraumkonzepts - Ableitung von Maßnahmen zur Steuerung des Parkraums - Differenzierung von Bewohner-, Kurzzeit- und Dauerparkzonen - Festlegung einheitlicher und verständlicher Regelungen - Definition von Maßnahmen für Konfliktbereiche (z. B. Gehwegparken) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, MEGB</i>

D4. Weiterentwicklung des Parkraummanagements 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	5. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der Parkregelungen und Maßnahmen - Festlegung von Gebühren und Bewirtschaftungszonen - Bereitstellung von Haushaltsmitteln Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse
	6. Umsetzung - Einrichtung und Anpassung von Parkzonen und Beschilderung - Einführung oder Anpassung von Bewohnerparken und Kurzzeitregelungen - Umsetzung von Maßnahmen in Konfliktbereichen (z. B. Gehwegparken) Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, MEGB
	7. Kontrolle und Digitalisierung - Intensivierung der Parkraumüberwachung - Einführung digitaler Parksysteme (z. B. digitale Parktickets) - Prüfung und Umsetzung eines Parkleitsystems Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, MEGB
	8. Öffentlichkeitsarbeit - Information der Bevölkerung über neue Regelungen - Kommunikation von Zielen und Vorteilen (z. B. weniger Parksuchverkehr) Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Öffentlichkeitsabteilung / Presse
	9. Monitoring und Fortschreibung - Regelmäßige Überprüfung der Auslastung und Wirkung - Anpassung der Maßnahmen bei Bedarf - Weiterentwicklung des Parkraummanagements Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim
	<u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u> B3: Ausbau von Fahrradstraßen D5: Bewohnerparken reformieren und zum einheitlichen Parkraumsystem weiterentwickeln D4: Weiterentwicklung des Parkraummanagements

8.7 Schlüsselmaßnahme G2: Förderung der Intermodalität

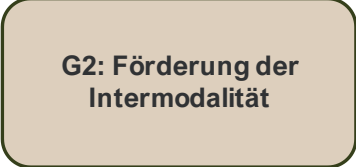
G2. Förderung der Intermodalität 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Die Förderung der Intermodalität zielt darauf ab, den einfachen und schnellen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen und dadurch attraktive, durchgängige Wegekettten im Alltag zu schaffen. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing-Angebote sollen so miteinander verknüpft werden, dass sie gemeinsam eine leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr bilden. Beschreibung: Inhalt dieser Schlüsselmaßnahme ist es, die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote in Bensheim zu einem funktionierenden intermodalen Gesamtsystem weiterzuentwickeln. Die Bestandsanalyse zeigt, dass zentrale Umsteigepunkte – insbesondere der Bahnhof Bensheim mit dem zugehörigen Busbahnhof – bereits eine hohe Bedeutung im Verkehrsnetz einnehmen, jedoch bislang nicht konsequent als integrierte Mobilitätsknoten wahrgenommen werden. Vorhandene Angebote wie Bus, Bahn, Fahrradabstellanlagen und Park+Ride bestehen nebeneinander, sind jedoch räumlich, funktional und organisatorisch nur teilweise miteinander verknüpft und sind in vielen Bereichen rückläufig. Zudem wurde das VRNnextbike-Angebot in 2025 aufgrund geringer Nachfrage nicht weitergeführt. Inhaltlich soll die Maßnahme demnach auch analysieren und aufzeigen, welche Maßnahmen umgesetzt werden müssen, damit bestehende und zukünftige Angebote besser angenommen werden. Auch für die außenliegenden Stadtteile sollten intermodale Angebote geschaffen werden. Mobilitätsstationen sind auch hier sinnvoll. Die Maßnahme setzt genau hier an und verfolgt das Ziel, bestehende Mobilitätsangebote systematisch zu bündeln, Umsteigepunkte funktional aufzuwerten und eine klare, intuitive Nutzung intermodaler Wegekettten zu ermöglichen. Dabei stehen insbesondere die Weiterentwicklung des Bahnhofs Bensheim als zentraler Mobilitätsknoten sowie die schrittweise Etablierung weiterer Mobilitätsstationen in den Stadtteilen im Fokus.  Beispiel einer Sharing-Station, eigene Aufnahme			

G2. Förderung der Intermodalität



Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040:</u> Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 2Pkt. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erleichtert die Nutzung des Mobilitätssystems für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Insbesondere Personen ohne eigenen Pkw profitieren von verbesserten Umsteigemöglichkeiten und einem flexiblen Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 3Pkt. Intermodale Wegeketten fördern die Kombination klimafreundlicher Verkehrsmittel wie Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Dadurch wird die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs reduziert und ein direkter Beitrag zur Emissionsminderung geleistet. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Die Maßnahme stärkt die Integration und Abstimmung der Verkehrssysteme und ermöglicht eine effizientere Nutzung bestehender Angebote. Durch die Verknüpfung der Verkehrsmittel entsteht ein leistungsfähiges und zukunftsorientiertes Gesamtsystem. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sowie die Reduzierung des motorisierten Verkehrs tragen zur Verbesserung der Luftqualität, zur Verringerung von Lärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 2Pkt. laufend: 1Pkt. Die Maßnahme ist mit mittleren bis hohen investiven Kosten verbunden, insbesondere durch den Ausbau von Mobilitätsstationen und die bauliche Aufwertung von Umsteigepunkten. Laufende Kosten entstehen durch Betrieb, Wartung und ggf. Integration von Sharing-Angeboten. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 2Pkt. Die Maßnahme ist mittel- bis langfristig umzusetzen, da sowohl infrastrukturelle Anpassungen als auch organisatorische Abstimmungen erforderlich sind. Erste Maßnahmen an bestehenden Umsteigepunkten können jedoch kurzfristig erfolgen. Mögliche Hürden: Bewertung: 1Pkt. Abstimmungsbedarf zwischen verschiedenen Akteuren (Stadt, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter). Flächenverfügbarkeit an zentralen Umsteigepunkten. Abstimmung von Taktungen und Betriebszeiten zwischen Verkehrsmitteln
--	--

G2. Förderung der Intermodalität 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungsschritte: 1. Sichtung und Analyse bestehender Strukturen - Analyse bestehender Umsteigepunkte und Verknüpfungen (Bus, Bahn, Rad, Sharing) - Identifikation von Defiziten bei Umsteigezeiten, Wegeführung und Ausstattung - Abstimmung mit bestehenden Konzepten (ÖPNV, Radverkehr, Sharing) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 2. Einbindung der Politik - Vorstellung der Zielsetzung und strategischen Bedeutung der Intermodalität - Festlegung von Schwerpunkträumen (z. B. Bahnhöfe, Ortsteile) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 3. Abstimmung mit relevanten Akteuren - Abstimmung mit Aufgabenträger (Kreis Bergstraße / VRN) - Einbindung von Verkehrsunternehmen und Sharing-Anbietern - Klärung organisatorischer und betrieblicher Rahmenbedingungen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter</i> 4. Entwicklung eines Konzepts für Mobilitätsstationen - Definition von Standorten und Ausstattung - Festlegung einheitlicher Qualitätsstandards - Integration verschiedener Verkehrsmittel <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 5. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Bedeutung als Umsteigepunkt (z. B. Bahnhof, zentrale Haltestellen) - Nachfragepotenzial - Einbindung der Ortsteile - Flächenverfügbarkeit - Wirtschaftlichkeit <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 6. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der priorisierten Maßnahmen - Bereitstellung von Haushaltsmitteln <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>

G2. Förderung der Intermodalität 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	7. Umsetzung - Ausbau und Gestaltung von Mobilitätsstationen - Verbesserung der Wegeführung und Beschilderung - Integration von Sharing-Angeboten <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter</i>
	8. Öffentlichkeitsarbeit - Information der Bevölkerung über neue Angebote - Kommunikation intermodaler Nutzungsmöglichkeiten <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	9. Monitoring und Weiterentwicklung - Überprüfung der Nutzung und Auslastung - Anpassung und Ausbau weiterer Standorte <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	<u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u>
	F1: Weiterentwicklung von Sharing-Systemen G1: Attraktivierung von P+R und B+R-Angeboten für Pendler 

8.8 Schlüsselmaßnahme H4: Erhöhung der Schulwegsicherheit

H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Die Erhöhung der Schulwegsicherheit zielt darauf ab, sichere, übersichtliche und kindgerechte Wege für Schülerinnen und Schüler im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten. Durch die Kombination baulicher, organisatorischer und kommunikativer Maßnahmen soll die selbstständige Mobilität von Kindern gefördert und gleichzeitig das Unfallrisiko im Schulumfeld deutlich reduziert werden. Beschreibung: Inhalt dieser Schlüsselmaßnahme ist es, die Schulwegsicherheit in Bensheim systematisch zu verbessern und dauerhaft im Planungs- und Verwaltungsprozess zu verankern. Hierzu wurde bereits Tempo 30 um Schulen durchgehend in Bensheim eingeführt, diese Maßnahme enthält weitere wichtige Maßnahmen. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung eines koordinierten Schulmobilitätskonzepts, das alle relevanten Aspekte der Schulwege berücksichtigt. Dazu zählen insbesondere sichere Querungsstellen, klare und verständliche Wegeführungen sowie die gezielte Entschärfung von Konfliktbereichen im direkten Schulumfeld und entlang wichtiger Schulrouten. Dabei sollen bestehende Angebote wie der Schulradroutenplaner Hessen genutzt werden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Analyse und Bewertung bestehender Schulwege durch regelmäßige Schulwegechecks. Dabei werden konkrete Gefahrenstellen identifiziert und priorisiert Maßnahmen zur Verbesserung abgeleitet. Neben der infrastrukturellen Gestaltung spielen auch organisatorische Maßnahmen, wie die Steuerung des Bring- und Holverkehrs, eine wichtige Rolle. Ergänzend wird die sichere Führung des Radverkehrs auf Schulwegen gestärkt, insbesondere durch bauliche Trennungen an stark belasteten Abschnitten. Die Maßnahme wird durch eine enge Zusammenarbeit mit Schulen, Eltern, Polizei und weiteren Akteuren begleitet, um die tatsächlichen Bedürfnisse vor Ort zu berücksichtigen.			

H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	<u>Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040:</u> Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Sichere Schulwege ermöglichen Kindern eine eigenständige und sichere Teilnahme am Verkehr. Damit wird Mobilität unabhängig von Alter und individuellen Voraussetzungen gewährleistet und die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gestärkt. Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Sichere Schulwege fördern das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren und reduzieren Elterntaxis. Dadurch wird der Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel im Alltagsverkehr erhöht. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 2Pkt. Sichere Schulwege fördern das eigenständige Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 3Pkt. Die Verbesserung der Schulwegsicherheit trägt unmittelbar zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und reduziert Konflikte im Straßenraum. Gleichzeitig wird aktive Mobilität gefördert. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 2Pkt. laufend: 1Pkt. Die Maßnahme ist mit mittleren investiven Kosten verbunden, insbesondere durch bauliche Maßnahmen an Querungsstellen und Schulwegen. Laufende Kosten entstehen im Rahmen von Schulwegechecks, Öffentlichkeitsarbeit und Koordination. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar, insbesondere durch organisatorische Maßnahmen und Schulwegechecks. Bauliche Anpassungen erfolgen schrittweise mittel- bis langfristig. Mögliche Hürden: Bewertung: 1Pkt. Akzeptanzprobleme im Zusammenhang mit Einschränkungen des Bring- und Holverkehrs (Elterntaxis). Flächenkonflikte im Straßenraum (z. B. Parken vs. sichere Querungen). Priorisierung und Finanzierung baulicher Maßnahmen

H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungsschritte: 1. Sichtung und Analyse bestehender Grundlagen - Zusammenstellung vorhandener Schulwegpläne und Konzepte - Auswertung von Unfallstatistiken und bekannten Gefahrenstellen - Abstimmung mit bestehenden Konzepten (Verkehrssicherheit, Fuß- und Radverkehr) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Polizei</i> 2. Einbindung der Politik - Vorstellung der Handlungsbedarfe im Bereich Schulwegsicherheit - Festlegung von Zielsetzungen und Prioritäten <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i> 3. Beteiligung relevanter Akteure - Einbindung von Schulen, Elternvertretungen und Polizei - Sammlung von Hinweisen zu Gefahrenstellen und Problemräumen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Schulen, Polizei, Elternvertretungen</i> 4. Durchführung von Schulwegechecks - Systematische Begehungen aller Schulstandorte - Identifikation und Dokumentation von Gefahrenstellen - Bewertung von Querungen, Wegführungen und Aufenthaltsbereichen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Schulen, Polizei</i> 5. Entwicklung eines Schulmobilitätskonzepts - Definition sicherer Schulwege und Schulradrouten - Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit - Integration von Maßnahmen zur Reduzierung des Bringverkehrs <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 6. Priorisierung der Umsetzung nach folgenden Kriterien - Unfallgeschehen und Gefährdungspotenzial - Bedeutung der Schulroute (z. B. Hauptschulwege) - Anzahl betroffener Schülerinnen und Schüler - Konfliktpotenzial im Straßenraum <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 7. Politische Gremienbeschlussfassung - Beschluss der priorisierten Maßnahmen - Bereitstellung von Haushaltsmitteln <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>

H4. Erhöhung der Schulwegsicherheit 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	8. Umsetzung - Sicherung von Querungsstellen - Anpassung der Verkehrsführung im Schulumfeld - Umsetzung baulicher Maßnahmen (z. B. Radwege, Gehwege) <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	9. Öffentlichkeitsarbeit - Information von Eltern und Schulen - Sensibilisierung für sicheres Verhalten im Schulumfeld <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Schulen</i>
	10. Monitoring und Fortschreibung - Regelmäßige Überprüfung der Schulwegsicherheit - Anpassung der Maßnahmen bei Bedarf <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	<u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u>
	H4: Einrichtung sicherer Schulzonen und Kurzhaltebereiche H3: Erhöhung der Schulwegsicherheit

8.9 Schlüsselmaßnahme J1: Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen

J1. Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen 				
	Kosten - investiv	Kosten - laufend	Umsetzungszeitraum	Mögliche Hürden
Beitrag zum Leitbild				
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Leitbild 1 Leitbild 2 Leitbild 3 Leitbild 4 Ziel: Die Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen zielt darauf ab, Verständnis, Akzeptanz und aktive Mitwirkung für die Maßnahmen der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Bensheim zu fördern. Durch eine abgestimmte Mobilitätskommunikation sowie gezielte Beteiligungsformate soll ein gemeinsames Mobilitätsverständnis entwickelt und ein rücksichtsvolles sowie sicheres Verhalten im Straßenraum unterstützt werden. Beschreibung: Inhalt dieser Schlüsselmaßnahme ist es, Kommunikations- und Beteiligungsprozesse im Bereich Mobilität in Bensheim systematisch zu strukturieren und dauerhaft zu verankern. Im Mittelpunkt steht der Aufbau einer abgestimmten Mobilitätskommunikation, die Maßnahmen, Ziele und Hintergründe der Verkehrsplanung transparent vermittelt und unterschiedliche Zielgruppen gezielt anspricht. Durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit sollen Veränderungen nachvollziehbar gemacht und die Akzeptanz für Maßnahmen erhöht werden. Ein weiterer zentraler Baustein ist die Weiterentwicklung bestehender Beteiligungsformate sowie die Vernetzung vorhandener Initiativen. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger, Schulen, Betriebe und weitere Akteure frühzeitig in Planungsprozesse einzubinden und einen kontinuierlichen Dialog zu ermöglichen. Ergänzend werden zielgruppenspezifische Kampagnen und Präventionsprogramme umgesetzt, um das Bewusstsein für Verkehrssicherheit, Rücksichtnahme und nachhaltige Mobilitätsformen zu stärken. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen für Kinder, Jugendliche, Berufspendlerinnen und -pendler sowie ältere Menschen. Die Maßnahme trägt dazu bei, die Mobilitätswende nicht nur infrastrukturell, sondern auch gesellschaftlich zu verankern und unterstützt damit die langfristige Wirksamkeit aller weiteren Maßnahmen des Mobilitätskonzepts. Zielbezug zum Leitbild Mobiles Bensheim 2040: Leitbild 1: "Mobilität ist für alle Menschen in Bensheim gleichermaßen sichergestellt" Bewertung: 3Pkt. Durch zielgruppenspezifische Ansprache und Beteiligung werden unterschiedliche Bedürfnisse im Mobilitätssystem sichtbar und berücksichtigt. Dies unterstützt eine inklusive und für alle zugängliche Mobilitätsentwicklung.			

J1. Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Leitbild 2: "In Bensheim ist Mobilität klimaneutral" Bewertung: 2Pkt. Kommunikations- und Kampagnenmaßnahmen fördern die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und tragen dazu bei, Verhaltensänderungen im Mobilitätsalltag anzustoßen. Leitbild 3: "Verkehrsangebote werden in Bensheim bedarfsgerecht, effektiv und zukunftsorientiert geplant und genutzt" Bewertung: 3Pkt. Durch kontinuierliche Beteiligung und Rückkopplung werden Maßnahmen zielgerichteter entwickelt und besser an tatsächliche Bedarfe angepasst. Dies erhöht die Effektivität und Zukunftsfähigkeit der Verkehrsplanung. Leitbild 4: "Bensheim ist eine lebenswerte, gesunde und verkehrssichere Stadt" Bewertung: 2Pkt. Bewusstseinsbildung und Präventionsarbeit tragen zu einem rücksichtsvollen Verhalten im Straßenraum bei und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und Lebensqualität. <u>Bewertung der Maßnahme:</u> Kosten: Bewertung: investiv: 1Pkt. laufend: 2Pkt. Die Maßnahme ist mit geringen bis mittleren laufenden Kosten verbunden, insbesondere für Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsformate. Investive Kosten entstehen nur in geringem Umfang. Umsetzungszeitraum: Bewertung: 1Pkt. (Daueraufgabe) Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und sollte kontinuierlich fortgeführt werden, da Kommunikation und Beteiligung als dauerhafte Aufgabe zu verstehen sind. Mögliche Hürden: Bewertung: 1Pkt. Begrenzte personelle Ressourcen in der Verwaltung für kontinuierliche Kommunikationsarbeit. Abstimmungsbedarf zwischen verschiedenen Akteuren und Initiativen. <u>Umsetzungsschritte:</u> 1. Sichtung bestehender Strukturen - Analyse bestehender Kommunikations- und Beteiligungsformate - Identifikation bestehender Initiativen und Netzwerke <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i> 2. Einbindung der Politik - Festlegung der strategischen Ausrichtung der Mobilitätskommunikation - Abstimmung von Zielgruppen und Schwerpunkten <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, zuständige politische Ausschüsse</i>

J1. Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen 	
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	3. Entwicklung einer Kommunikationsstrategie - Definition von Zielgruppen (z. B. Schüler, Pendler, Senioren) - Festlegung zentraler Botschaften und Formate - Entwicklung eines einheitlichen Kommunikationsauftritts <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	4. Aufbau und Vernetzung von Beteiligungsstrukturen - Weiterentwicklung bestehender Beteiligungsformate - Vernetzung von Initiativen (z. B. Bürgernetzwerke) - Etablierung regelmäßiger Dialogformate <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, lokale Initiativen</i>
	5. Umsetzung von Kampagnen und Maßnahmen - Durchführung zielgruppenspezifischer Kampagnen - Umsetzung von Präventionsprogrammen (Schulen, Betriebe, Senioren) - Fortführung bestehender Aktionen <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim, Partner (z. B. Schulen, Betriebe)</i>
	6. Öffentlichkeitsarbeit - Kontinuierliche Information zu Maßnahmen und Entwicklungen - Nutzung verschiedener Kommunikationskanäle <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	7. Monitoring und Weiterentwicklung - Auswertung von Beteiligungsprozessen und Kampagnen - Anpassung der Strategie bei Bedarf <i>Zuständige Akteure: Stadtverwaltung Bensheim</i>
	<u>Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen:</u>
	J2: Digitale Mobilitätsinformationen & Beteiligung J3: Mobilitätsberatung & Mobilitätsservice J1: Stärkung der Kommunikations- und Beteiligungsstrukturen

8.10 Schlüsselmaßnahme M2: Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen

M2. Evaluierung und Fortschreibung der Maßnahmen 				
	Kosten - investiv 	Kosten - laufend 	Umsetzungszeitraum 	Mögliche Hürden 
Beitrag zum Leitbild	Leitbild 1 	Leitbild 2 	Leitbild 3 	Leitbild 4 
Detaillierte Maßnahmenbeschreibung	Ziel: Ziel der Maßnahme ist es, die Umsetzung und Wirkung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts systematisch zu überprüfen, Fortschritte transparent darzustellen und eine kontinuierliche Weiterentwicklung sicherzustellen. Dadurch wird gewährleistet, dass die definierten Ziele des Leitbilds „Mobiles Bensheim 2040“ langfristig erreicht und Maßnahmen bei Bedarf gezielt angepasst werden können. Beschreibung: Diese Maßnahme umfasst die systematische Evaluierung und Fortschreibung der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmen. Sie baut auf den im Rahmen des Monitorings (M1) erhobenen Daten auf und überführt diese in einen strukturierten Bewertungs- und Steuerungsprozess. Im Mittelpunkt steht die regelmäßige Überprüfung, inwiefern die einzelnen Maßnahmen ihre beabsichtigte Wirkung entfalten und zur Erreichung der Leitbilder beitragen. Hierzu werden geeignete Indikatoren und Zielwerte definiert, anhand derer Fortschritte messbar und vergleichbar gemacht werden können. Hieraus sollen konkrete Anpassungs- und Priorisierungserfordernisse abgeleitet werden können. Dadurch wird das Mobilitätskonzept als dynamisches Steuerungsinstrument weiterentwickelt. Die Maßnahme stellt sicher, dass politische Entscheidungen, Investitionen und Prioritäten künftig auf einer belastbaren, datenbasierten Grundlage getroffen werden können und die Umsetzung der Maßnahmen vorangetrieben werden durch eine regelmäßige Überprüfung.			

9 Monitoring- und Umsetzungskonzept

9.1 Grundverständnis und Zielsetzung des Monitoring- und Umsetzungskonzepts

Das vorliegende Mobilitätskonzept legt die Grundlage für die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bensheim bis zum Jahr 2040. Bis zum Prognosejahr sind vielfältige Entwicklungen möglich, aus denen sich veränderte verkehrliche Anforderungen ergeben können. In diesem Zusammenhang werden einzelne Maßnahmen im Zeitverlauf unterschiedlich an Bedeutung gewinnen.

Das Monitoring- und Umsetzungskonzept versteht sich daher als lernendes und adaptives Instrument, das die Einführung, Weiterentwicklung und Verstetigung des Mobilitätskonzepts begleitet.

Im Fokus steht die Schaffung eines transparenten, nachvollziehbaren und kontinuierlichen Vorgehens, das es der Stadt Bensheim ermöglicht, Maßnahmen schrittweise umzusetzen, ihre Wirkung einzuschätzen und bei Bedarf anzupassen. Gerade in Anbetracht der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen ist ein pragmatischer Ansatz vorgesehen, der auf einfache Prozesse und eine klare Zuständigkeit setzt. Monitoring wird hierbei nicht primär als Kontrollinstrument verstanden, sondern als Unterstützung bei der Entscheidungsfindung und Priorisierung.

9.2 Organisatorische Verankerung und Rollenverständnis

Die Umsetzung und das Monitoring des Mobilitätskonzepts ist eine Querschnittsaufgabe. Federführend sollte aber eine zentrale Koordinationsstelle sein, die im Bereich Stadtplanung, Mobilität und Demographie angesiedelt wird. Diese Stelle übernimmt die Zusammenführung relevanter Daten und Erkenntnisse.

Die politische Ebene wird regelmäßig und strukturiert durch kurze Umsetzungsberichte eingebunden.

Dabei steht nicht die Diskussions einzelner Indikatoren im Vordergrund, sondern die strategische Einordnung der Entwicklung und die Frage, ob der eingeschlagene Weg weiterhin als zielführend bewertet wird.

9.3 Vorgehensweise im Monitoring

Das Monitoring basiert auf einer dreistufigen Wirkungslogik:

1. Das Leitbild und die zugehörigen Ziele definieren die strategische Ausrichtung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung.
2. Indikatoren operationalisieren diese Ziele und ermöglichen ein kontinuierliches Monitoring des Fortschritts.
3. Maßnahmen beeinflussen die Entwicklung der Indikatoren und werden über deren Veränderung bewertet.

Statt eines umfangreichen Indikatorensets wird demnach ein **überschaubares Bündel an Beobachtungskriterien** herangezogen. Diese Kriterien orientieren sich an:

- Verfügbarkeit vorhandener Daten,
- Relevanz für zentrale Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts.

Die Datenerhebung folgt dem Prinzip „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“. Vorrang haben:

- bereits vorhandene Daten (z. B. Unfallstatistik, Verkehrszählungen),
- einfache Erhebungen (z. B. Beobachtungen, temporäre Zählungen),
- qualitative Quellen (z. B. Bürgerhinweise, Workshops).

Die Auswertung erfolgt in verständlicher Form, bevorzugt visuell oder zusammenfassend. Ziel ist es, Tendenzen und Entwicklungen sichtbar zu machen, nicht exakte wissenschaftliche Nachweise zu führen.

Entscheidend ist, dass die Kriterien **regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst** werden, ohne den Gesamtprozess infrage zu stellen.

9.4 Indikatorensystem

Im Folgenden werden die Wirkungsindikatoren vorgestellt, die sich aus den im Leitbild definierten Zielen ableiten. Sie ermöglichen eine systematische Bewertung der Zielerreichung sowie eine kontinuierliche Evaluation der entwickelten Maßnahmen.

Folgende Wirkungsindikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 18 Indikatoren Leitbild 1: Erreichbarkeit, Teilhabe und Vernetzung

Ziel	Indikator	Einheit	Quelle	Zielgröße	Häufigkeit
Gute Erreichbarkeit zentraler Standorte	Reisezeit zwischen zentralen Zielen (Innenstadt, Schulen, Versorgung) und Stadtteilen	Reisezeitverhältnis ÖV / MIV	Messung aus öffentlich zugänglichen Quellen (z.B. Google Maps, Fahrplanauskunft) für gleichbleibende Start- und Zielpunkte zu immer gleichen Wochentagen (z.B. Dienstag, Samstag, Sonntag) und Uhrzeiten (z.B. 08:00 Uhr / 20:00 Uhr)	$\leq 1,5$	jährlich
Sicherstellung der verkehrlichen Teilhabe	Siedlungsflächen der Stadt Bensheim im Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen	Ausreichend erschlossene Siedlungsfläche in %, Einzugsbereiche Haltestellen und Bahnhöfe gemäß Nahverkehrsplan	Nahverkehrsplan	100%	alle 4 - 5 Jahre
Barrierefreiheit	Anteil barrierefreie Haltestellen	%	Nahverkehrsplan	100%	alle 4 - 5 Jahre
Barrierefreiheit	Anteil barrierefreie Fußwege	barrierefreie Fußwegabschnitte entlang des Hauptfußwegenetzes / Gesamtlänge des Hauptfußwegenetzes in %	Straßenzustandskataster	100%	jährlich

Regionale Vernetzung	Reisezeit für wichtige Pendelbeziehungen	Reisezeitverhältnis ÖV / MIV	Messung aus öffentlich zugänglichen Quellen (z.B. Google Maps, Fahrplanauskunft) für gleichbleibende Start- und Zielpunkte für einen Werktag (z.B. Dienstag) und Uhrzeit (z.B. 08:00 Uhr) für bedeutsame Pendlerrelationen > 500 Pendler/Tag (Pendleratlas Deutschland)	≤ 1,25	jährlich

Tabelle 19 Indikatoren Leitbild 2: Klimaneutrale Mobilität

Ziel	Indikator	Einheit	Quelle	Ziel	Häufigkeit
CO ₂ -Emissionen / Klimaneutralität	Anteil Pkw mit Verbrennungsmotor	Anzahl zugelassener Pkw in Bensheim mit Verbrennungsmotor / Anzahl zugelassener Pkw insgesamt in Bensheim in %	Zulassungsstatistik (Zulassungsstelle Kreis Bergstraße) Zielvorgabe: Masterplan Klimaschutz 2.0	55%	jährlich
Verlagerung auf den Umweltverbund	Modal Split	Anteil Fuß-, Rad- und ÖPNV an alle Wege in %	Repräsentative Haushaltsbefragung (eigene Erhebung / SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen))	50%	alle 5 Jahre
Förderung emissionsarmer Antriebe	Ausbau Ladeinfrastruktur	Bedarf in kW für benötigte öffentlich zugängliche Ladestellen bezogen auf Gitterzellen mit 250m Kantenlänge	StandortTOOL Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur	< 22 kW (entspricht gedeckt oder geringer Bedarf)	jährlich

Tabelle 20 Indikatoren Leitbild 3: Bedarfsgerechte Verkehrsangebote

Ziel	Indikator	Einheit	Quelle	Ziel	Häufigkeit
Nutzung der Infrastruktur	Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz	Kfz/24h für ausgewählte Straßenquerschnitte, durchschnittlicher Werktag	Verkehrszählung / Dauerzählstellen	Abnahme	Alle 2 – 3 Jahre

Nutzung der Infrastruktur	Radverkehrsbelastung im Straßennetz	Rad/24h für ausgewählte Straßenquerschnitte, durchschnittlicher Werktag	Verkehrszählung / Dauerzählstellen	Zunahme	Alle 2 – 3 Jahre
Nutzung der Infrastruktur	ÖPNV-Nachfrage	Fahrgäste /24h für einen durchschnittlichen Werktag für alle Buslinien in Bensheim	Kontinuierliche Fahrgastzählungen VRN	Zunahme	Alle 2 - 3 Jahre

Tabelle 21 Indikatoren Leitbild 4: Lebensqualität, Sicherheit und Gesundheit

Ziel	Indikator	Einheit	Quelle	Ziel	Häufigkeit
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Anzahl Unfälle mit schwerem Personenschaden oder mit Getöteten	Anzahl/ Jahr	Unfallatlas Deutschland	0	jährlich
Verbesserung der Umweltqualität	Anteil der von Lärmbelastung betroffener Bevölkerung, $L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	%	Lärmaktionsplan Hessen	0%	alle 5 Jahre
Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrssystem		Schulnote	Online-Bürgerbefragungen	$\leq 3,0$	alle 5 Jahre

9.5 Umsetzungskontrolle

Die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Maßnahmen erfolgt schrittweise. Für jede Maßnahme soll kurzfristig ein Umsetzungsrahmen festgelegt werden, der u. a. folgende Aspekte umfasst:

- Zuständigkeit,
- grober Zeitrahmen,
- erforderliche Abstimmungen,
- erwartete organisatorische Auswirkungen.

Das Umsetzungsmonitoring erfolgt über eine halbjährliche oder jährliche Fortschreibung des Umsetzungsstandes.

Die Umsetzung wird bewusst als **iterativer Prozess** verstanden. Einzelne Maßnahmen können angepasst, verlangsamt oder beschleunigt werden, wenn neue Erkenntnisse oder Rahmenbedingungen dies nahelegen. Daher dient die Reflexion nicht der Bewertung von „Erfolg oder Misserfolg“, sondern der Weiterentwicklung des Vorgehens.

9.6 Beteiligung und Kommunikation als Teil des Monitorings

Beteiligung kann auch für das Monitoring als wertvolle Informationsquelle dienen. Rückmeldungen können beispielsweise erfolgen über:

- Bürgersprechstunden,
- Online-Formate,
- lokale Veranstaltungen oder Aktionen.

Solche Rückmeldungen fließen qualitativ in die Bewertung der Maßnahmen ein und ergänzen quantitative Beobachtungen.

Der Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts wird in geeigneter Form öffentlich gemacht, z. B. durch kurze Jahresübersichten und verständliche Grafiken. Dabei wird bewusst auf einfache Darstellungen gesetzt, die zeigen, wo die Stadt gerade steht und wie sie weiter vorgeht, was in verständlicher Form aufbereitet wird. Ergänzend zu den Wirkungsindikatoren wird der Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen dokumentiert, um den Stand der Realisierung nachvollziehbar darzustellen.

Durch die kontinuierliche Beobachtung und Reflexion wird sichergestellt, dass das Mobilitätskonzept **anschlussfähig** bleibt, auch wenn sich Rahmenbedingungen, Prioritäten oder Ressourcen verändern.