

Mobilitätskonzept

Bad Soden
am Taunus

Bad Soden am Taunus



Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept - Bad Soden am Taunus
Auftraggeber	Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus, Stadtplanung und Mobilität
Auftrags-Nr.	C822099
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Andreas Clouth, Johannes Prinzler, Verena Zeidler, Janna Münt, Christoph Schulze, Volker Waßmuth
Erstellungsdatum	23.07.2021
zuletzt gespeichert	27.07.2021

Inhalt

1	Mobilität vernetzen in Bad Soden am Taunus - eine Einführung	11
2	Grundlagenebene	12
2.1	Verkehrliche Rahmenbedingungen	12
2.1.1	Regionale Lage und Erschließung	12
2.1.2	Stadtstruktur	13
2.1.3	Soziale Infrastruktur und Freizeitangebot	15
2.1.4	Arbeits- und Pendlerstandort	17
2.2	Verkehrsnetz	18
2.2.1	Straßennetz	18
2.2.2	Radrouten	22
2.2.3	Linienetz Öffentlicher Verkehr	24
2.3	Erreichbarkeiten	26
2.3.1	Erreichbarkeiten lokal	27
2.3.2	Erreichbarkeiten regional	28
2.3.3	Reisezeitauswertung Kfz	30
2.3.4	Vergleich der Reisezeiten	31
2.4	Planungsgrundlagen	34
2.4.1	Regionalplanung	34
2.4.2	Stadtentwicklungskonzept	35
2.4.3	Weitere Grundlagen	37
2.5	Beteiligungsverfahren	40
2.5.1	Erste Öffentlichkeitsveranstaltung	40
2.5.2	Internetseite und interaktive Karte	43
2.5.3	Akteursgespräche	45
2.6	Stärken- und Schwächen-Fazit	46
2.6.1	Fußverkehr und Barrierefreiheit	47
2.6.2	Radverkehr	48
2.6.3	Öffentlicher Verkehr und Neue Mobilität	50
2.6.4	Kfz-Verkehr	51

2.6.5	Weitere allgemeine Aspekte	52
2.7	Zukünftige Entwicklung	52
2.7.1	Allgemeine Entwicklungstendenzen Verkehr	52
2.7.2	Siedlungsentwicklung	54
2.7.3	Verkehrsentwicklung	54
2.8	Zielbild	56
2.9	Zusammenfassung der Grundlagenebene	57
3	Maßnahmenebene	58
3.1	Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung in Bad Soden am Taunus	59
3.2	Beteiligungsverfahren	60
3.2.1	Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung	60
3.2.2	Dritte Öffentlichkeitsveranstaltung	62
3.2.3	Akteursgespräche	64
3.3	Handlungsfelder und Maßnahmen	65
3.3.1	Handlungsfeld 1: (Straßen-)Räume für den Fußverkehr attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten	67
3.3.2	Handlungsfeld 2: Netzgedanken und Orientierung für den Fußverkehr stärken	78
3.3.3	Handlungsfeld 3: Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen	84
3.3.4	Handlungsfeld 4: Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen	90
3.3.5	Handlungsfeld 5: Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen	99
3.3.6	Handlungsfeld 6: Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrrad-Service-Angebots	103
3.3.7	Handlungsfeld 7: Umsteigefreie Erreichbarkeit der Nachbargemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr	108
3.3.8	Handlungsfeld 8: Verlässliche und regelmäßige Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu allen Tageszeiten	112
3.3.9	Handlungsfeld 9: Mobilitätsangebote verknüpfen	119
3.3.10	Handlungsfeld 10: Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich und geordnet gestalten	124

3.3.11	Handlungsfeld 11: Geschwindigkeitsniveau senken zur Stärkung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität _____	130
3.3.12	Handlungsfeld 12: Mobilität als Dienstleistung verstehen und Mobilitätsinnovationen und -technologien fördern _____	137
3.3.13	Handlungsfeld 13: Mobilitätsangebote und -chancen kommunizieren und weiterentwickeln _____	143
3.4	Pilotprojekte _____	149
3.4.1	Königsteiner Straße _____	149
3.4.2	Radverkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen _____	154
3.5	Maßnahmenumsetzung _____	162
3.5.1	Die 10 Startprojekte _____	162
3.5.2	Verstetigung und Evaluation _____	164
4	Fazit _____	166

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Gesamtpendlerbeziehungen Bad Soden am Taunus (Quelle: Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main, 2018) _____	18
Tabelle 2:	Vergleich der Reisezeiten in Minuten im Verkehrsmittel (Quellen: *DB-Navigator, **GoogleMaps/komoot) _____	33
Tabelle 3:	Verkehrsunfallentwicklung in Bad Soden am Taunus (Polizeidirektion Main-Taunus) _____	39
Tabelle 4:	Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (nach ERA 2010) _____	155
Tabelle 5:	Königsteiner Straße (50 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	156
Tabelle 6:	Schulstraße und Schwalbacher Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	157
Tabelle 7:	Alleestraße und Niederhofheimer Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	157
Tabelle 8:	Kronberger Straße (30 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	157
Tabelle 9:	Sulzbacher Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	158
Tabelle 10:	Altenhainer Straße und Neuenhainer Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	158
Tabelle 11:	Hauptstraße (30 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur _____	158

Abbildung 1: Vorgehensweise und verwendete Methodik der Bestandsanalyse _____	12
Abbildung 2: Lage Bad Soden am Taunus in der Region Frankfurt Rhein-Main (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	13
Abbildung 3: Bad Soden am Taunus und die Nachbargemeinden (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	14
Abbildung 4: Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Freizeit (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	16
Abbildung 5: Summe der Ein- und Auspendler von und nach Bad Soden am Taunus (Quelle: Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main, 2018, Kartengrundlage: Open Street Map) _____	17
Abbildung 6: Übergeordnetes Verkehrsnetz und Hauptverkehrsstraßen in und um Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	20
Abbildung 7: Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen in der Bestandssituation (Kfz/Werktag) (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	22
Abbildung 8: Radroutennetz (Bestands- und Zielnetz) _____	23
Abbildung 9: Schematisches Busliniennetz Bad Soden am Taunus und umliegende Gemeinden (umsteigefreie Verbindungen) _____	25
Abbildung 10: Busliniennetz und Haltestelleneinzugsbereiche (300m) (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	26
Abbildung 11: Erreichbarkeiten zu Fuß (< 2 km) ausgehend von den Zentren der jeweiligen Stadtteile (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	27
Abbildung 12: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (< 5 km) ausgehend von den Zentren der jeweiligen Stadtteile (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	28
Abbildung 13: Erreichbarkeiten mit dem Pedelec (<10 km) ausgehend vom Bahnhof Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	29
Abbildung 14: Erreichbarkeiten mit dem MIV (<20 km) ausgehend vom Bahnhof Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map) _____	29
Abbildung 15: Reisezeiten auf verschiedenen Abschnitten der Königsteiner Straße. Oben: Fahrtrichtung Süden, unten: Fahrtrichtung Norden _____	31
Abbildung 16: Vergleich der Reisezeiten in Minuten im Verkehrsmittel im Vergleich zum Kfz _____	34
Abbildung 17: Leitziel Nachhaltige Mobilität im Stadtentwicklungskonzept _____	36
Abbildung 18: Bestandsaufnahme durch die Bürgerinnen und Bürger _____	41
Abbildung 19: Startseite des Internetauftritts des Mobilitätskonzepts _____	43
Abbildung 20: Hinweise und Anregungen mit Verortung in der interaktiven Karte (https://buergerbeteiligung-badsoden.de/ , Kartengrundlage: Google Maps) _____	44

Abbildung 21: Erscheinungsbild am Platz Rueil-Malmaison (bis Februar 2020) vs. Neugestaltung Hauptstraße Neuenhain _____	48
Abbildung 22: Ansprechende, barrierefreie, sichere und verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung _____	48
Abbildung 23: Fehlende sichere Radabstellanlagen _____	49
Abbildung 24: Fehlende Radverkehrsanlagen und Schutzeinrichtungen an der Königsteiner Straße vs. neuer, sicherer Fuß- und Radweg außerhalb der Kernstadt _____	49
Abbildung 25: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen vs. negatives Erscheinungsbild am Bahnhof _____	50
Abbildung 26: Verkehrsberuhigte Straßenräume in der Kernstadt geprägt von ruhendem und fließenden Kfz-Verkehr _____	51
Abbildung 27: Beispiele für Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit _____	52
Abbildung 28: Übersicht Maßnahmenspektrum _____	58
Abbildung 29: Rahmenbedingungen der kommunalen Verkehrsplanung in Bad Soden am Taunus _____	60
Abbildung 31: Gesamtübersicht über die 13 Handlungsfelder _____	65
Abbildung 31: Beispiel Verkehrsberuhigter Bereich Bonner Straße (eigenes Foto) _____	69
Abbildung 32: Stichstraße westlich Drei-Linden-Schule (eigenes Foto) _____	69
Abbildung 33: Verkehrsberuhigter Bereich in der Innenstadt - Clausstraße (eigenes Foto) _____	71
Abbildung 34: Verkehrsberuhigung in der Altstadt - Zum Quellenpark (eigenes Foto) _____	71
Abbildung 35: Beispielhafte Hinweisbeschilderung in der Brunnenstraße/Wiesenweg (eigenes Foto) _____	73
Abbildung 36: Treppenanlagen in der Langstraße in Altenhain (eigenes Foto) _____	75
Abbildung 37: Barrierefreier Überweg in der Schwalbacher Straße (eigenes Foto) _____	75
Abbildung 38: Erlaubtes Gehwegparken in der Schwalbacher Straße (eigenes Foto) _____	77
Abbildung 39: Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone - Quelle: (Stadt Düsseldorf , 2017) _____	80
Abbildung 40: Bring- und Holzone der Otfried-Preußler-Schule (eigenes Foto) _____	80
Abbildung 41: Beispiel eines Fußwegeplans der Gehzeiten aus der spanischen Stadt Pontevedra - Quelle: (Conecello de Pontevedra (ESP) , k.A.) _____	82
Abbildung 42: Beispiel für ein Informations- und Leitsystem für Fußgänger in Sölden - Quelle: (motasdesign, 2019) _____	83

Abbildung 43: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2002)	86
Abbildung 44: Beispiel Kreisverkehr in der Niederhofheimer Straße mit Fußgängerüberwegen (eigenes Foto)	86
Abbildung 45: Beispiel Adolph-Kolping-Straße: Aufpflasterung im Einmündungsbereich (eigenes Foto)	89
Abbildung 46: Einmündung mit weiten Radien Schwalbacher Straße / Rother Weingartenweg (eigenes Foto)	89
Abbildung 47: Priorisierung der Radrouten (eigene Abbildung, Kartengrundlage: Open Street Map)	92
Abbildung 48: Modellhafte Darstellung eines Schutzstreifens - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.22	94
Abbildung 49: Modellhafte Darstellung eines Radfahrstreifens - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.22	94
Abbildung 50: Beispiel Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn (eigenes Foto)	96
Abbildung 51: Beispiel Fahrradstraße in Hamburg (eigenes Foto)	96
Abbildung 52: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.45	98
Abbildung 53: Indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich für das Linksabbiegen - bei hohem Verkehrsaufkommen - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.47	98
Abbildung 54: Ausgebauter Verbindungsweg zwischen Altenhain und Kelkheim	101
Abbildung 55: Modellhafte Empfehlung für eine Radverkehrsführung an Ortseinfahrten mit Mittelinsel - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.74	101
Abbildung 56: Modellhafte Empfehlung für eine Radverkehrsführung an Ortseinfahrten mit Mittelinsel - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) S. 73	101
Abbildung 57: Beispiel für Rollerstände an einer Schule in Wiesloch (Quelle: VCD, Rosemarie Stindl)	105
Abbildung 58: Radabstellanlagen im sanierten Parkhaus am Bahnhof (Quelle: Jörg Schulz)	105
Abbildung 59: Service-Netzwerk Radverkehr - Quelle: (Radfahrportal der Stadt Frankfurt am Main , 2011)	107
Abbildung 60: ADFC Pfandluftpumpe an der Hasselgrundhalle (Quelle: Gabriele Wittendorfer, ADFC Frankfurt)	107

Abbildung 61: Reisezeiten in umliegende Gemeinden von Bad Soden am Taunus (eigene Abbildung)_____	111
Abbildung 62: Busfahrplan Linie 803 in Bad Soden am Taunus (eigenes Foto) _____	114
Abbildung 63: Innovatives On-Demand-Fahrzeug in Hofheim -Quelle: (Frankfurt Live , 2020) _____	116
Abbildung 64: Haltestelleneinzugsbereiche (300 Meter) und ÖPNV-Linienplan. Rote Kreise stellen die Lage von möglichen neuen ÖPNV-Haltestellen dar (eigene Abbildung) _____	118
Abbildung 65: Aktuelles Erscheinungsbild des Busbahnhofs (eigenes Foto) _____	121
Abbildung 66: Mobilitätsstation in Offenburg (Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenräder, ÖPNV) - Quelle: (German Design Award, 2016) _____	123
Abbildung 67: EinfachMobil in Offenburg Karte vereint unterschiedliche Mobilitätsanbieter und erleichtert die verkehrsmittelübergreifende Benutzung - Quelle: (Stadt Offenburg , 2020) _____	123
Abbildung 68: Kreisverkehr in der Oranienstraße (eigenes Foto) _____	126
Abbildung 69: „Yôrô-chô--Kreisverkehr“ Königsteiner Straße (eigenes Foto) _____	126
Abbildung 70: Markierte Parkstände im Rother Weingartenweg (eigenes Foto) _____	129
Abbildung 71: Dynamische Geschwindigkeitsanzeige auf Niederhofheimer Straße (eigenes Foto) _____	132
Abbildung 72: Tempo 30 in der Schwalbacher Straße im Bereich der Drei-Linden-Schule (eigenes Foto) _____	134
Abbildung 73: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Am Honigbirnbaum (eigenes Foto) _____	136
Abbildung 74: Tempo 30 am Ortseingang Altenhain (eigenes Foto) _____	136
Abbildung 75: Cargo-Bikes zum Ausleihen in Norderstedt, Firma Tink (eigenes Foto)_____	139
Abbildung 76: Erster Elektroradverleih im Main-Taunus-Kreis - Quelle: (Main-Taunus- Kreis, 2019) _____	139
Abbildung 77: Beispiel Fahrradboxen mit integrierten Lademöglichkeiten -Quelle: (Südwest Presse, 2019) _____	141
Abbildung 78: Car-Sharing Ladestationen in Sankt-Peter-Ording (eigenes Foto) _____	141
Abbildung 79: Homepage südhessen effizient mobil - Quelle: (südhessen effizient mobil, 2020) _____	145
Abbildung 80: Jobticket RMV - Quelle: (RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2020) _____	145
Abbildung 81: Beispiel Mitfahrerbank in Eggenstein-Leopoldshafen (eigenes Foto) _____	147
Abbildung 82: Machbarkeitsuntersuchung Minikreisverkehre auf der Königsteiner Straße zwischen Alleestraße und Kronberger Straße mit Konzeptquerschnitt (eigene Abbildung, Kartengrundlage: Google Maps) _____	152

Abbildung 83: Veränderung der mittleren Wartezeit im Vergleich zur heutigen Bestandssituation an den Knotenpunkten der Königsteiner Straße (nach HBS 2015) _____	153
Abbildung 84: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (ERA 2010) _____	155
Abbildung 85: Konzeptquerschnitt Königsteiner Straße Höhe Alter Kurpark, Blickrichtung Nord (eigene Abbildung) _____	159
Abbildung 86: Konzeptquerschnitte Schwalbacher Straße östlicher Abschnitt, Blickrichtung West (eigene Abbildung) _____	160
Abbildung 87: Konzeptquerschnitt Kronberger Straße nordöstlicher Abschnitt, Blickrichtung Nordost (eigene Abbildung) _____	161

1 Mobilität vernetzen in Bad Soden am Taunus - eine Einführung

Die mobilitätsbezogenen Infrastrukturen und Systeme von Städten sind aktuell großen Veränderungen unterworfen und mit hieraus resultierenden Herausforderungen konfrontiert. Neben der Digitalisierung und dem demographischen Wandel sind vor allem der Klimawandel und die Energiewende zentrale Themen. Nach Jahrzehnten auf das Auto konzentrierter Verkehrsplanung steht heute eine integrierte Betrachtung des gesamten Verkehrssystems mit allen Fortbewegungsarten und Verkehrsbelangen im Fokus. Wie sich diese Themen auf Mobilitätsbedürfnisse, -verhalten und verfügbare Mobilitätsoptionen auswirken und wie damit zukünftig umzugehen ist, betrachtet die Stadt Bad Soden am Taunus im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.

Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, Bad Soden am Taunus auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen vorzubereiten und die bestehenden Strukturen und die Verkehrsinfrastruktur fortzuentwickeln und nachhaltig zu gestalten. Das Mobilitätskonzept bildet einen strategischen Leitfaden und eine Entscheidungshilfe für Politik und Verwaltung. Die darin erarbeiteten Ziele und Maßnahmen stellen die Basis für die Verkehrsplanung der kommenden Jahre dar.

Im Rahmen der Grundlagenebene wird zum einen die heutige Bestandssituation des Verkehrssystems und seiner Organisation erfasst und analysiert, mit dem Ziel aus dem daraus gewonnen Stärken- und Schwächen-Fazit Handlungsbedarfe für die Zukunft abzuleiten. Zum anderen wird darauf aufbauend in dieser Ebene das Zielkonzept erstellt, welches als Maßstab für die spätere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen dient. Anschließend werden in der Maßnahmenebene Handlungsfelder entwickelt, die den auf Grundlage der Bestandsanalyse identifizierten Handlungsbedarf bis 2035 aufzeigen und thematisch gliedern. Diese Handlungsfelder bilden die Basis, auf der konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Abschließend werden die Maßnahmen bewertet und in ein Gesamtkonzept zusammengeführt und ein Verstetigungs- und Evaluationskonzept abgeleitet.

Das Mobilitätskonzept stellt zudem ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in Bad Soden am Taunus und Grundlage für zukünftige Detailplanungen dar. Voraussetzung hierfür ist die umfassende Einbindung und aktive Beteiligung aller relevanten Akteure. Hierzu zählt als wesentlicher Baustein die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt als tägliche Nutzer des Verkehrssystems. Die Beteiligung trägt dazu bei, dass Erfahrungen, Perspektiven und Engagement ausgetauscht werden können und insbesondere auch das lokale Wissen über die Belange vor Ort in die Planung gewinnbringend eingebracht werden kann.

2 Grundlagenebene

Im Rahmen der Grundlagenebene wird zum einen die heutige Bestandssituation des Verkehrssystems und seiner Organisation erfasst und analysiert mit dem Ziel aus dem daraus gewonnenen Stärken- und Schwächen-Profil Handlungsbedarfe für die Zukunft abzuleiten. Diese Bestandsanalyse teilt sich erstens in einen Teil mit partizipativem Planungsprozess, in dem in Veranstaltungen und über das Internet die Öffentlichkeit beteiligt werden, sowie Institutionen und Interessensvertretungen als Akteure der Stadt sowie die Politik und Verwaltung eingebunden werden. Den zweiten Teil bilden integrierte fachliche Analysen des Stadtraums und Verkehrssystems mit Ortsbegehungen, kartographischen Analysen, Begutachtung bestehender Planungsgrundlagen sowie Prognosebetrachtungen.

Zum anderen wird darauf aufbauend in dieser Ebene das Zielkonzept entwickelt, welches als Maßstab für die spätere Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen dient.



Abbildung 1: Vorgehensweise und verwendete Methodik der Bestandsanalyse

2.1 Verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Regionale Lage und Erschließung

Die Stadt Bad Soden am Taunus liegt inmitten der wirtschaftsstarken Region Frankfurt Rhein-Main im Main-Taunus-Kreis. Die Stadt lässt sich 18 Kilometer nordwestwestlich von Frankfurt und 20 Kilometer nordöstlich von Wiesbaden verorten.

Straßenseitig ist Bad Soden am Taunus über die Bundesstraße B8 an die Autobahn A66 angeschlossen. Von dort kann in unmittelbarer Nähe das Kreuz Wiesbaden und das Kreuz Frankfurt erreicht werden. Beides sind wichtige Verkehrsdrehscheiben, die eine Verknüpfung mit weiteren Autobahnen und Bundesstraßen und den umliegenden Städten gewährleisten.

Bad Soden am Taunus besitzt einen Kopfbahnhof, über den die Stadt an das regionale Schienennetz mit umsteigefreien Verbindungen an Frankfurt angebunden ist. Zum

einen verkehrt eine S-Bahn (S3) nach Darmstadt über Niederhöchstadt, Eschborn und Frankfurt am Main Hauptbahnhof. Zum anderen besteht mit einer Regionalbahn (RB11) eine Verbindung nach Frankfurt-Höchst über Sulzbach und Frankfurt-Sossenheim.

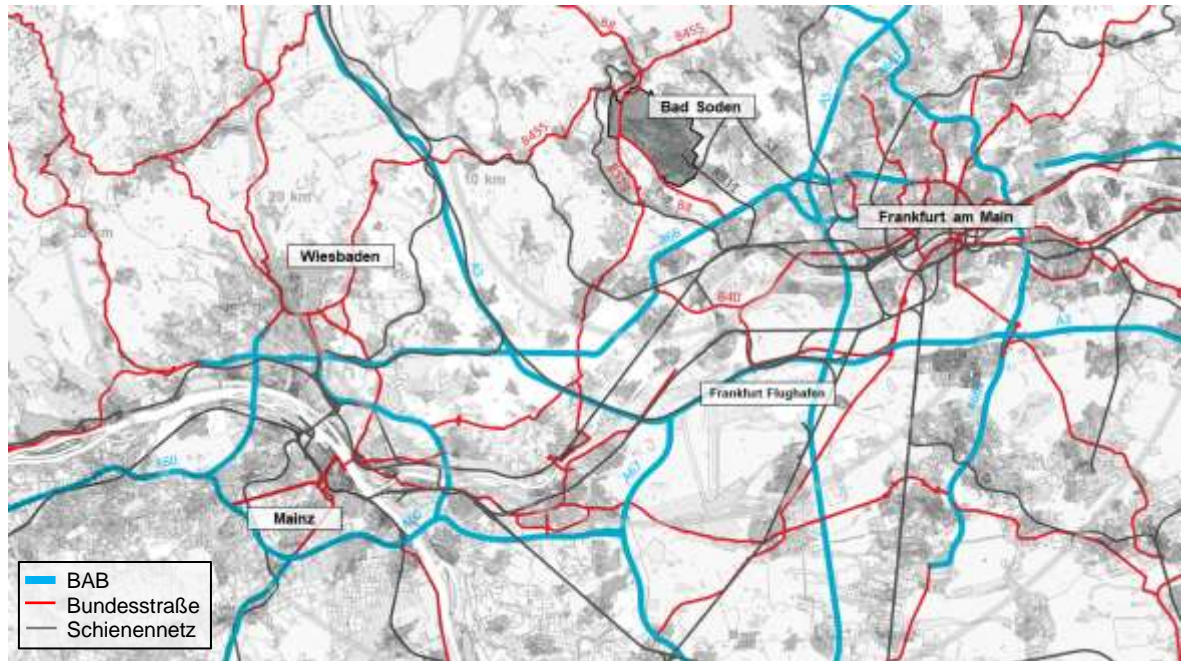


Abbildung 2: Lage Bad Soden am Taunus in der Region Frankfurt Rhein-Main (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.1.2 Stadtstruktur

Als Mittelzentrum mit 22.855 Einwohnern (Stand 31. Dezember 2019) gewinnt Bad Soden am Taunus als Wohn- und Arbeitsstandort stetig an Bedeutung. Seit 1977 ist die am Südhang des Taunus gelegene Stadt in die drei Stadtteile Bad Soden (Kernstadt), Altenhain und Neuenhain aufgeteilt. Die Kernstadt ist der größte Ortsteil (etwa 13.500 Einwohner), gefolgt von Neuenhain (etwa 7.000 Einwohner) und Altenhain (etwa 1.500 Einwohner). Das Stadtgebiet umfasst eine Gesamtfläche von 1.250 ha, bei einer Ausdehnung von 5 km in Nord-Süd-Richtung und 2,5 km in Ost-West-Richtung, womit die maximale Entfernung zum Stadtzentrum der Kernstadt etwa 3,5 km beträgt. Aufgrund der Lage am Südhang des Taunus variiert die Höhe zwischen 130 und 380 Meter über Normalhöhennull. Die Gewerbeflächen liegen hauptsächlich am südlichen Ortseingang entlang der Königsteiner Straße. Die restlichen Flächen sind durch Wohnnutzung dominiert.

Umgeben ist Bad Soden am Taunus von den Nachbarkommunen Königstein im Taunus im Norden, Schwalbach am Taunus, Kronberg im Taunus und Sulzbach (Taunus) im Osten, Liederbach am Taunus im Süden und Kelkheim (Taunus) im Westen.

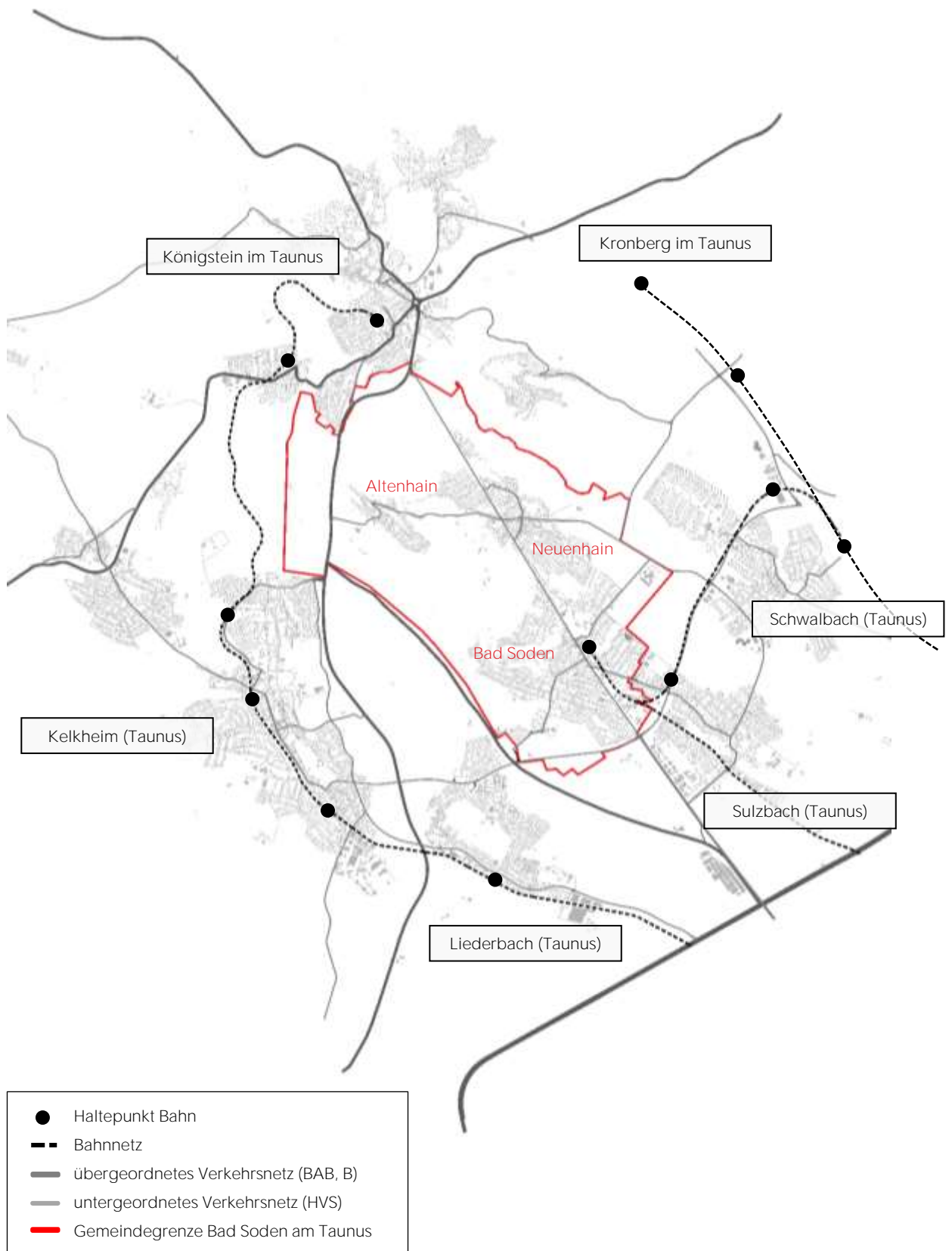


Abbildung 3: Bad Soden am Taunus und die Nachbargemeinden (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.1.3 Soziale Infrastruktur und Freizeitangebot

Im Bereich der sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie den Gesundheitsdienstleistungen verfügt die ehemalige Kurstadt über ein überdurchschnittliches Angebot. Mit mehr als 60 niedergelassenen Ärzten (vgl. Stadtentwicklungsbericht 2003), Privatkliniken und der Main-Taunus-Klinik wird ein überörtliches Einzugsgebiet generiert und ein gutes Angebot zur Verfügung gestellt. Vor allem die Vielzahl an Ärzten mit Spezialisierung, wie z.B. die größte dermatologische Praxis in Hessen, sind von zentraler Bedeutung.

Für die Kinderbetreuung stehen insgesamt 14 Kindertagesstätten und Kindergärten mit unterschiedlichen Angeboten für Kinder von 0 bis 6 Jahren zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es mit der Theodor-Heuss-Schule in der Sulzbacher Straße, der Ottfried-Preußler-Schule am Wasserturm, der Drei-Linden-Schule in der Schwalbacher Straße in Neuenhain und der Altenhainer Schule in der Heidenfeldstraße vier Grundschulen. Weiterführende Schulen befinden sich in den Nachbarkommunen Schwalbach, Sulzbach, Königstein, Eschborn, Kelkheim sowie weitere Einrichtungen in Frankfurt-Sindlingen und Hofheim.

Die Innenstadt bietet mit dem Alten und Neuen Kurpark sowie dem Quellen- und Wilhelmspark ein hohes Angebot an Naherholungsflächen im Stadtzentrum. Die vielen Veranstaltungen und Feste, wie z.B. die Weintage, das Sommernachtsfest oder die Konzerte im Kurpark ziehen immer wieder viele Besucher an. Darüber hinaus bieten auch das Stadtmuseum, die Stadtgalerie und ein Kino kulturelle Angebote. Für Entspannung sorgen die Heilquellen, für Freizeit- und Sportaktivitäten sorgt das Freibad Soden. Im Jahr 2016 gab es in Bad Soden am Taunus insgesamt 69.922 Gästeankünfte mit 151.726 Übernachtungen, was rund 2,2 Übernachtungen je Übernachtungsgast entspricht (vgl. Gemeindestatistik Hessen 2016).

Die Abbildung 4 zeigt die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Freizeitangebote. Darüber hinaus sind die Flächennutzungen für Wohnen, Industrie und Grünflächen/Wald entsprechend markiert und die Stadtteilgrenzen dargestellt.

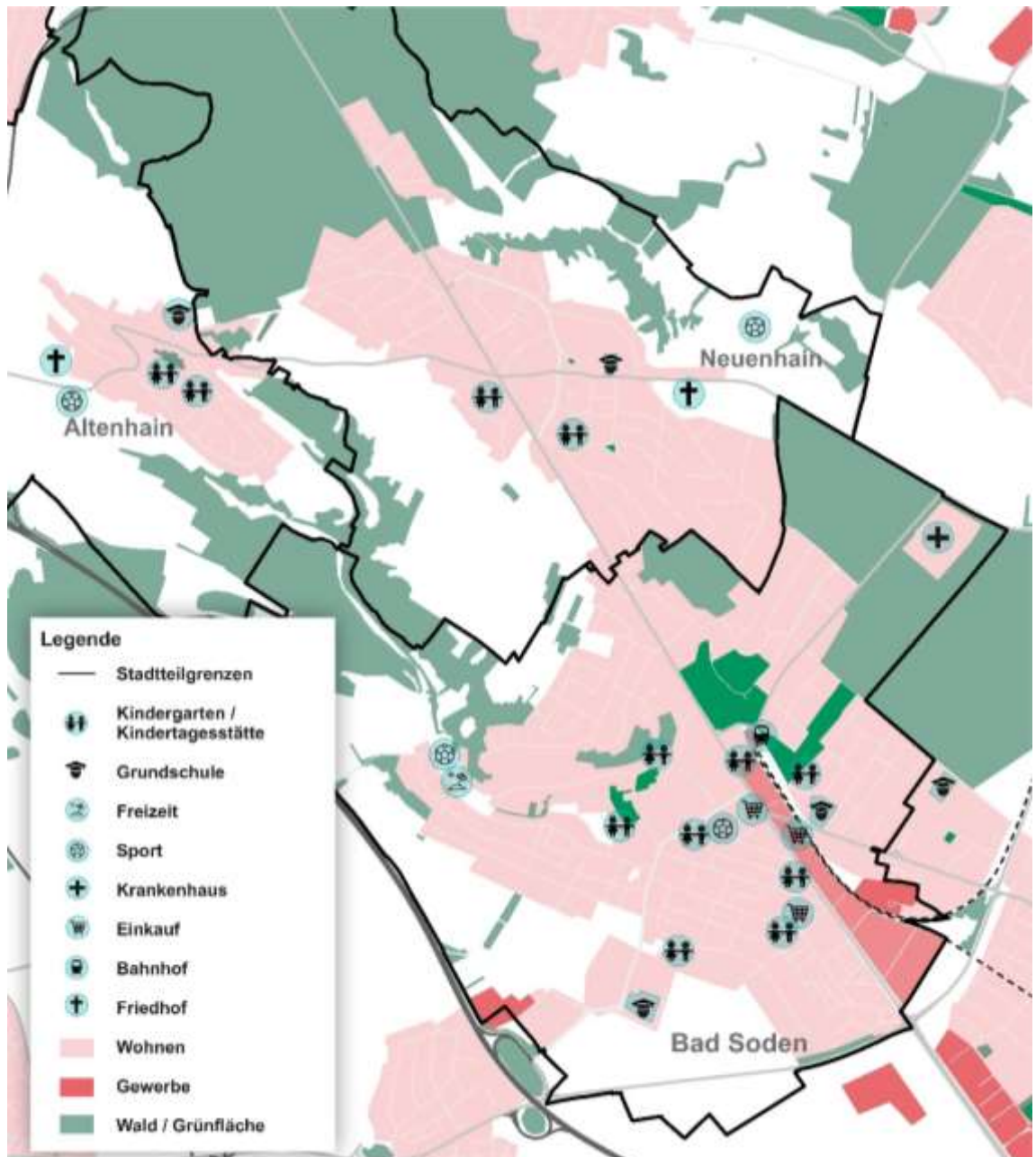


Abbildung 4: Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Freizeit (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.1.4 Arbeits- und Pendlerstandort

In Bad Soden am Taunus gibt es rund 8.500 Arbeitsplätze, die primär im Dienstleistungssektor sowie im Handel und in der Erbringung von Unternehmensdienstleistungen angesiedelt sind (vgl. Gemeindestatistik 2016).

Einzelhandel ist in Bad Soden am Taunus durch kleinteilige Strukturen geprägt, der sich insbesondere an der Königsteiner Straße und im Kernbereich um den Bahnhof sowie in Neuenhain konzentriert. Großflächige Nahversorgungseinrichtungen befinden sich ebenfalls entlang der Königsteiner Straße. Das Einkaufszentrum Main-Taunus-Zentrum mit 91.000 m² Fläche im benachbarten Sulzbach ist auch für die Bürgerinnen und Bürger Bad Sodens ein wichtiger Einzelhandelsstandort und damit Konkurrenz zum lokalen Einzelhandel.

Durch die Lage im Agglomerationsgebiet Rhein-Main und die verkehrlich günstige Anbindung sind auch die Bedingungen für Ein- (ca. 4.200) und Auspendler (ca. 7.500) attraktiv. Aus den Pendlerbeziehungen ergibt sich ein negativer Pendlersaldo von ca. -3.300 (vgl. Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main, 2018). Die Gesamtpendlerbilanz ist in der folgenden Abbildung 5 und Tabelle 1 dargestellt.

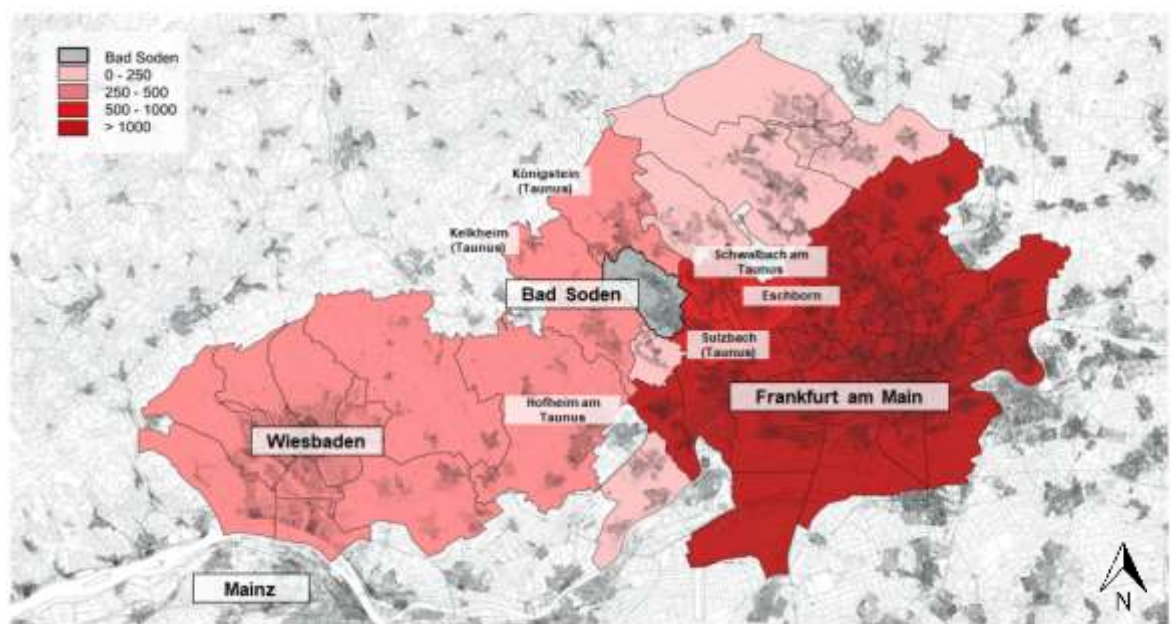


Abbildung 5: Summe der Ein- und Auspendler von und nach Bad Soden am Taunus (Quelle: Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main, 2018, Kartengrundlage: Open Street Map)

Summe Ein- und Auspendler	Von / nach Bad Soden am Taunus
4.124	Frankfurt am Main
768	Eschborn
575	Schwalbach am Taunus
505	Sulzbach
492	Hofheim am Taunus
292	Wiesbaden
261	Königstein im Taunus
255	Kelkheim (Taunus)
174	Bad Homburg von der Höhe
173	Kronberg im Taunus
147	Oberursel (Taunus)
114	Hattersheim am Main
94	Liederbach am Taunus
3.721	Andere
11.695	Summe aller Pendler

Tabelle 1: Gesamtpendlerbeziehungen Bad Soden am Taunus (Quelle: Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main, 2018)

2.2 Verkehrsnetz

2.2.1 Straßennetz

Die Limespange L3014, die B8 und die B519 leiten den übergeordneten Verkehr an den Stadtgrenzen vorbei und schließen Bad Soden am Taunus regional an. Innerhalb von Bad Soden am Taunus bilden die Hauptverkehrsstraßen Königsteiner Straße (L3266) und Schwalbacher Straße (L3015), sowie Alleestraße / Niederhofheimer Straße, Sulzbacher Straße, Kronberger Straße, Hauptstraße und Altenhainer Straße / Neuenhainer Straße / Langstraße das übergeordnete Straßennetz. Bis auf die Königsteiner Straße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) gilt auf allen Hauptverkehrsstraßen innerhalb vom Stadtgebiet ebenso wie im Nebennetz eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Außerhalb bebauter Gebiete zwischen den Stadtteilgrenzen oder Ortsgrenzen sind maximal 70 km/h angeordnet. Im Innenstadtbereich der Kernstadt gibt es zusätzlich verkehrsberuhigte Bereiche in denen Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist. Die Straßenraumbreite der Hauptverkehrsstraßen variiert sehr stark. Vor allem im Stadtteil Altenhain führt schmaler Fahrbahnraum häufig zu Behinderungen im Begegnungsverkehr von Kraftfahrzeugen (Kfz) als auch zu Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr.

Ein Angebot an teilweise bewirtschafteten öffentlichen Parkplätzen besteht neben Parkständen im öffentlichen Straßenraum in hauptsächlich vier Parkhäusern bzw. -plätzen. Das Parkhaus am Bahnhof (ca. 250 Stellplätze), das Parkdeck im

Hundertwasserhaus (29 Stellplätze), Parkdeck in der Enggasse (39 Stellplätze) sowie der Parkplatz am Rathaus mit ca. 25 Stellplätzen für die Öffentlichkeit. In der Innenstadt in Bad Soden am Taunus bestehen insgesamt ca. 330 Kurzzeitparkplätze. Die Parkdauer variiert je nach Lage zwischen 15 Minuten und zwei Stunden. Zur Auslastung können keine Aussagen getroffen werden.

Für den Radverkehr gibt es im gesamten Stadtgebiet nur in Ausnahmefällen separat mit dem Fußverkehr geführte Radwege (benutzungspflichtig). Eigenständige Einrichtungen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen gibt es darüber hinaus nicht. Mit Ausnahme der benutzungspflichtigen Radwege wird der Radverkehr unabhängig von der zulässigen Geschwindigkeit ohne Schutzeinrichtungen auf der Fahrbahn geführt. Radabstellanlagen gibt es an ausgewählten Orten im Stadtbereich.

Für den Fußverkehr sind alle relevanten Bushaltestellen sowie viele Überwege bereits barrierefrei ausgebaut. Die Querungsmöglichkeiten in Form von Furten an Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgängerüberwegen, wie z.B. sogenannte „Zebrastrifen“ sind in Abbildung 6 verortet. Neben den straßenbegleitenden Gehwegen besteht in den Parkanlagen innerhalb der Stadt, aber auch in dem den Stadtraum umgebenden Naturräumen eine Vielzahl an Fußwegeverbindungen insbesondere für Freizeit- aber auch für Alltagswege.

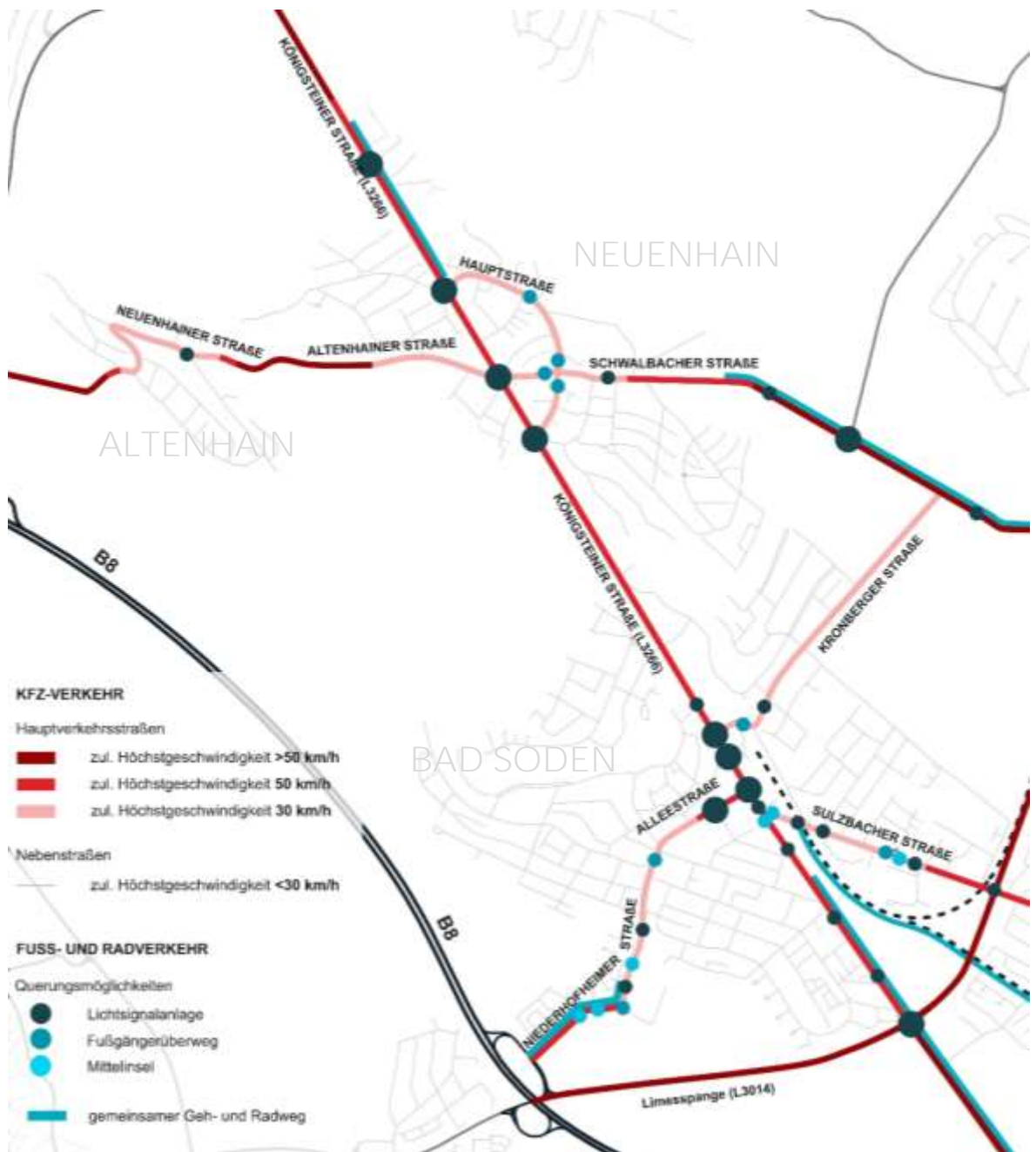


Abbildung 6: Übergeordnetes Verkehrsnetz und Hauptverkehrsstraßen in und um Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map)

Für die Darstellung von Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr wird ein makroskopisches Verkehrsmodell (Software PTV VISUM) verwendet. Das Modell ist auf der Grundlage der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) aufgebaut. Dieses Modell ermöglicht es, ausgehend von der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr (wie viele Personen wollen von A nach B) die hieraus resultierenden Belastungen auf dem Straßennetz zu berechnen. Das Modell stellt die werktäglichen Verkehrsmengen d.h. Montag bis Freitag dar (DTVw5-Modell).

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde aus der VDRM ein Teilnetz mit dem Stadtgebiet und der Umgebung Bad Sodens erzeugt und dieses Modell netzseitig überprüft, im Stadtgebiet verfeinert und anhand von Erhebungsdaten kalibriert.

Folgende Verkehrszählungen wurden zur Kalibrierung in das Modell implementiert:

- ▶ Verkehrserhebung StEK 2013
- ▶ Verkehrszählung Parkstraße 2018
- ▶ Verkehrszählung am Bahnhof 2012
- ▶ Zählstellendaten 2015 (DTV)

In Abbildung 7 ist die Verkehrsbelastung (Kfz/Tag) der Hauptverkehrsstraßen in der Bestandssituation (Analysefall) dargestellt. Gezeigt wird die richtungsbezogene Verkehrsstärke der einzelnen Strecken in 500er Schritten gerundet.

Das Straßennetz ist vom Quell-, Ziel- und Binnenverkehr geprägt, der Durchgangsverkehr nimmt innerorts eine untergeordnete Rolle ein. Der Großteil der Verkehrsströme geht in und kommt aus südlicher Richtung. Das städtische übergeordnete Straßennetz weist für die einzelnen Streckenabschnitte folgende Belastungen im Querschnitt (Kfz / Werktag) auf:

- ▶ Königsteiner Straße
 - ▶ südlicher Ortseingang ca. 20.000
 - ▶ Kernstadt rund um den Bahnhof ca. 14.000 bis 15.000
 - ▶ nördlicher Ortsausgang ca. 8.000
- ▶ Schwalbacher Straße ca. 7.000 bis 9.000
- ▶ Alleestraße / Niederhofheimer Straße ca. 5.000 bis 9.000
- ▶ Sulzbacher Straße ca. 5.000 bis 7.000
- ▶ Kronberger Straße ca. 7.000 bis 9.000
- ▶ Altenhainer Straße / Neuenhainer Straße / Langstraße ca. 3.000 bis 4.000

Im Nebenstraßennetz der Wohnstraßen bestehen geringe Verkehrsbelastungen, die nicht gesondert ausgewiesen werden.

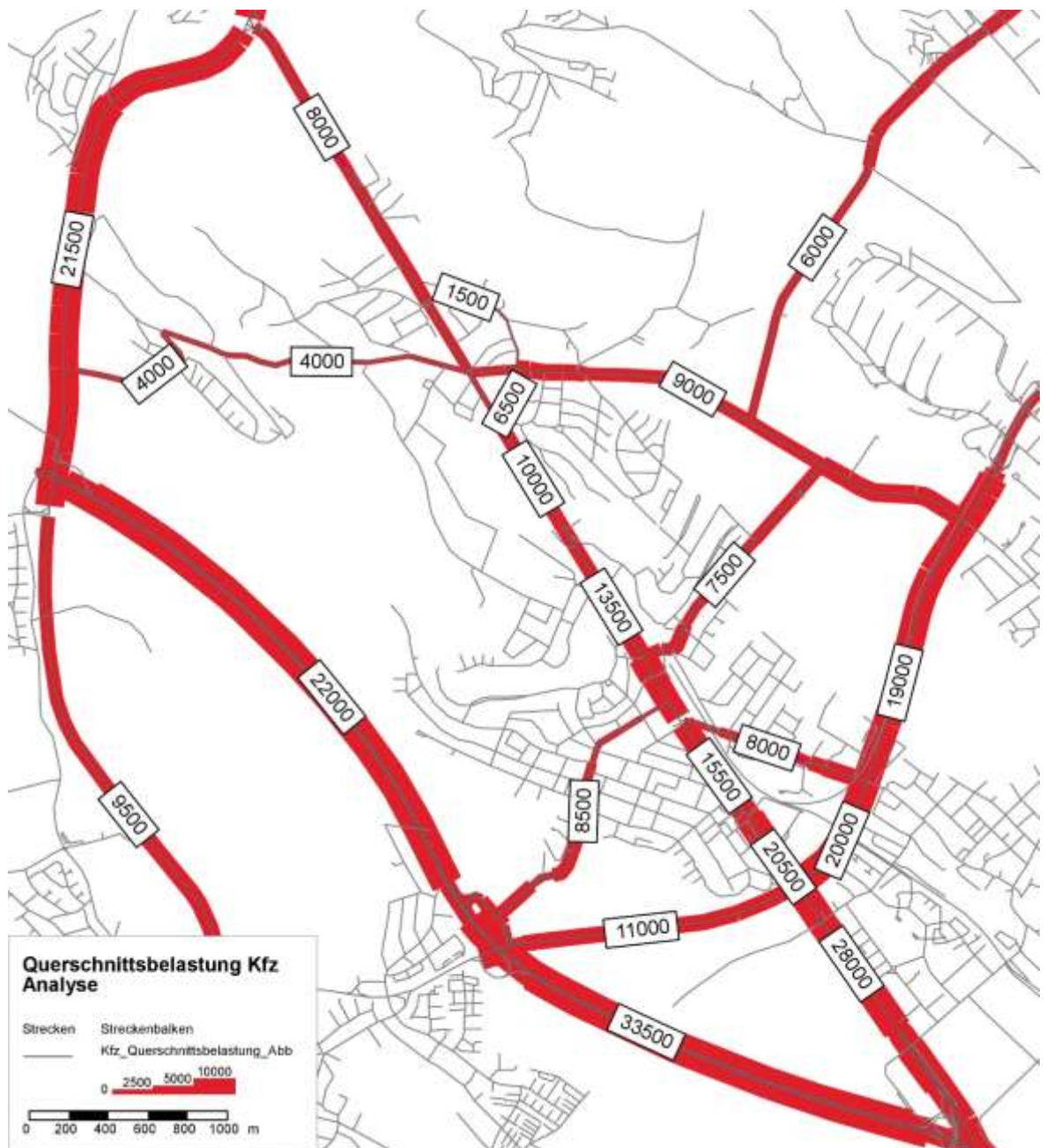


Abbildung 7: Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen in der Bestandssituation (Kfz/Werktag) (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.2.2 Radrouten

In Bad Soden am Taunus besteht aus übergeordneten und vorherigen Planungen bereits ein dichtes planerisches Radroutennetz (Abbildung 8). Übergeordnete Planungen sind die Radrouten des Hessennetzes auf Landesebene und das Bestands- und Zielnetz aus dem Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises. Ergänzend dazu wurden u.a. im Stadtentwicklungskonzept Radrouten ausgewiesen. Da die Mehrheit der bestehenden Routen von übergeordneten Ebenen geplant wurde, liegt das Augenmerk der Planungen auch auf übergeordneten Relationen über die Stadtgrenzen hinaus. Diese Routen werden sowohl im Hauptverkehrsstraßennetz als auch im Nebenstraßennetz

abgebildet. Die geplanten Radrouten sind teilweise bereits mit konkreten Ausbaumaßnahmen nähergehend definiert.

Das kreisweite Radverkehrskonzept des MTK aus dem Jahr 2018 berücksichtigt die Siedlungsstruktur, Topographie, Pendlerrelationen und wichtige Ziele für den Radverkehr. Es werden auf ein Haupt- und Nebenroutennetz aus dem Radroutenplaner Hessen überregionale, regionale und nahräumige Routen aufgebaut und kurz- bis langfristige Maßnahmen abgeleitet. In Bad Soden am Taunus verläuft über die Königsteiner Straße eine regionale Route sowie queren mehrere nahräumige Routen das Stadtgebiet (Altenhainer Straße, Schwalbacher Straße / Schulstraße, Kronberger Straße, Am Eichwald, Wiesenweg / Kelkheimer Straße sowie Schubertstraße). Für das Gebiet der Stadt Bad Soden am Taunus sind sieben kurzfristige Maßnahmen vorgesehen, wie Lückenschlüsse auf der Regionalparkroute, die sich bereits teilweise in der vorbereitenden Planung befinden.

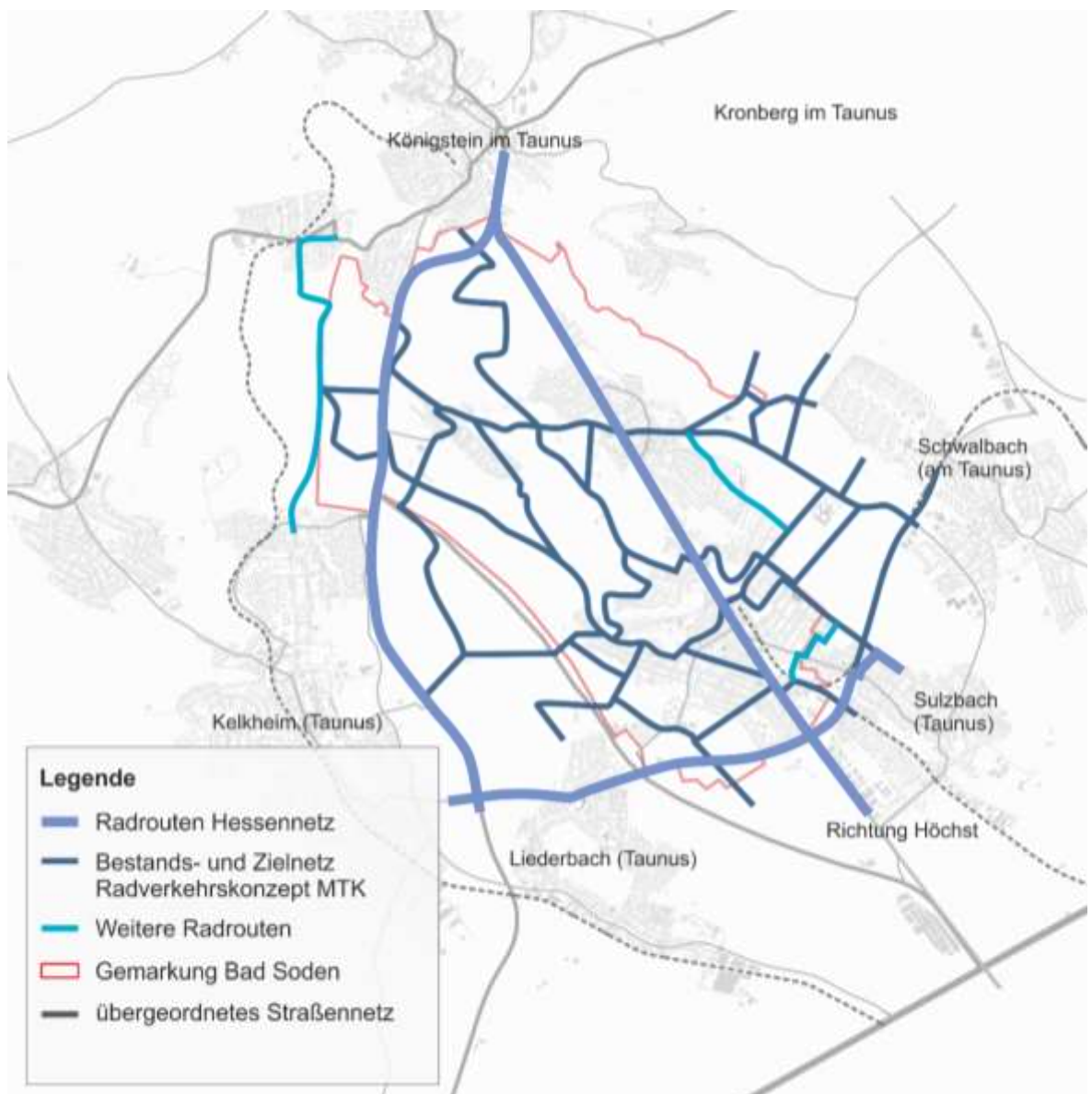


Abbildung 8: Radroutennetz (Bestands- und Zielnetz)

2.2.3 Liniennetz Öffentlicher Verkehr

Ab dem Bahnhof Bad Soden am Taunus fahren montags bis samstags bis in die späten Abendstunden jeweils im 30-Minuten-Takt Regionalbahnen in Richtung Frankfurt-Höchst und S-Bahnen zum Frankfurter Hauptbahnhof. Die RB11 wechselt an Sonntagen auf einen Stundentakt. Somit ist eine Anbindung in Richtung Frankfurt am Main gegeben. Der Bahnhof Bad Soden übernimmt in Verbindung mit drei überörtlichen Buslinien eine städtische Knotenfunktion mit Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn.

Die Linie 812 verkehrt zwischen Hofheim und Schwalbach über den Bahnhof im 30-Minuten-Takt, die Linie 253 über den Bahnhof zwischen Königstein und Frankfurt-Höchst im 30-Minuten-Takt. Die Linie 803 verkehrt über Altenhain und Neuenhain zwischen Königstein und Bad Soden im 30-Minuten-Takt, jede zweite Fahrt wird nach Sulzbach weitergeführt. Mit vier Fahrten pro Stunde zwischen Königstein über Neuenhain nach Bad Soden und weiter nach Sulzbach sind diese Gemeinden und Stadtteile in Nord/Süd-Richtung in der Hauptverkehrszeit eng miteinander verknüpft. In Ost-West-Richtung wird Bad Soden am Taunus mit Schwalbach und Liederbach mit zwei Fahrten pro Stunde angebunden. Umliegende Gemeinden, wie zum Beispiel Kronberg, Niederhöchststadt oder Kelkheim (nur mit Schulbus) haben keine umsteigefreie Busverbindung von beziehungsweise nach Bad Soden am Taunus. An Werktagen wird ab 20 Uhr das Fahrtenangebot verringert: die Linie 253 verkehrt dann stündlich, die Linien 803 und 812 ebenfalls stündlich als Anruf-Sammeltaxi. An den Wochenenden wird das Fahrtenangebot ebenfalls verringert, die Linie 803 verkehrt nun stündlich und sonntags als Anruf-Sammeltaxi. Die Linien 253 und 812 verkehren samstags weiter halbstündlich, die Linie 253 wechselt an Sonntagen auf einen Stundentakt.

Der schematische Liniennetzplan in Abbildung 9 zeigt die ÖV-seitige Verknüpfung Bad Sodens und seiner Stadtteile mit den umliegenden Gemeinden. Dabei wird deutlich, dass die direkten Nachbarkommunen Kronberg und Kelkheim nicht über umsteigefreie Verbindungen an die Stadt angebunden sind sowie es von Altenhain und Neuenhain keine umsteigefreien Verbindungen nach Schwalbach, Liederbach, Kronberg und in Richtung Frankfurt gibt. Es ist jeweils ein Umstieg am Bahnhof in Bad Soden notwendig.

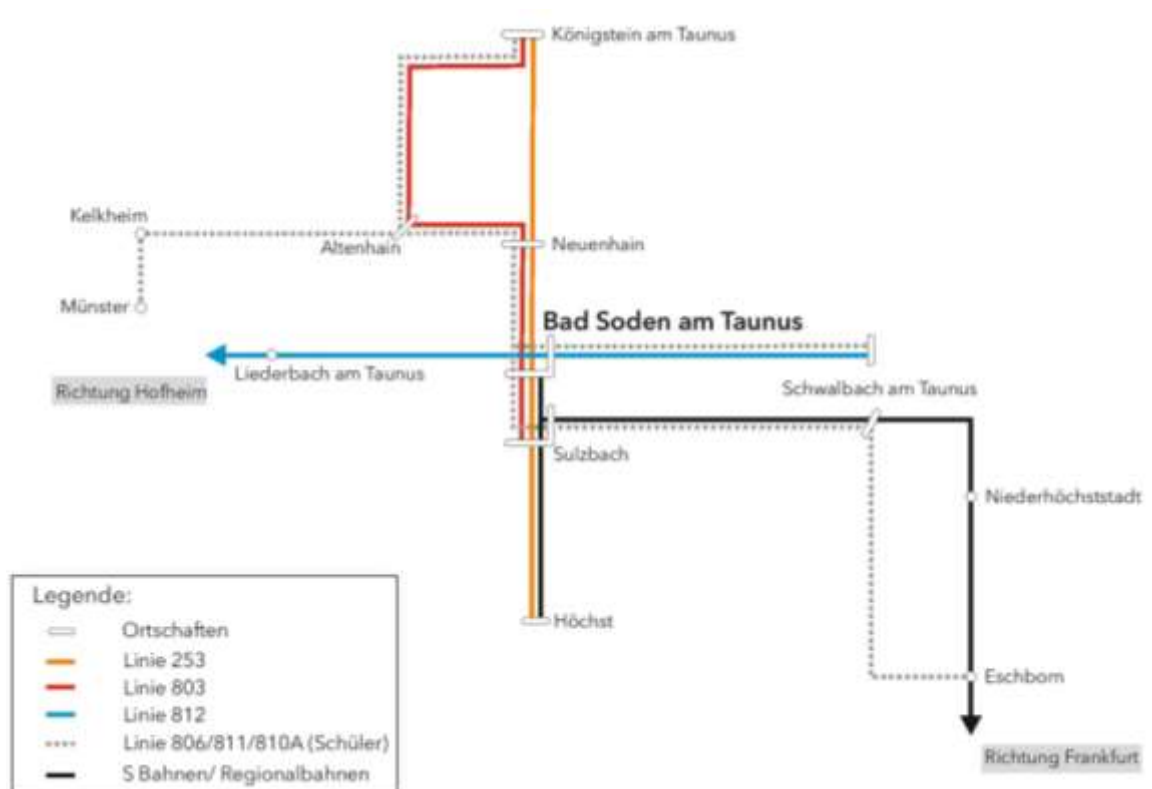


Abbildung 9: Schematisches Busliniennetz Bad Soden am Taunus und umliegende Gemeinden (umsteigefreie Verbindungen)

Zusätzlich verkehrt im Kernstadtbereich von Bad Soden am Taunus ein Stadtbus mit der Liniennummer 828 im 2-Stunden-Takt. Die Linie 810A nach Eschborn, 811 nach Königstein und Schwalbach bedienen wie seit August 2019 die Linie 806 nach Kelkheim Schülerverkehre.

Die Stadtteile Bad Sodens werden durch den Öffentlichen Verkehr mit den oben genannten überörtlichen Bussen sowie dem Stadtbus 828 werktags zwischen 7 und 18 Uhr alle zwei Stunden bedient. An Samstagen verkehrt der Stadtbus bis 17 Uhr, an Sonntagen werden keine Fahrten angeboten. Abbildung 10 zeigt die Anbindung der Ortsteile von Bad Soden und die Lage der Haltestellen. Mithilfe der fußläufigen Einzugsbereiche (Radius 300m) wird sichtbar, dass ein Großteil der Siedlungsfläche mit Haltestellen in unmittelbarer Nähe abgedeckt ist, nur wenige Gebiete haben längere Laufwege zur nächstgelegenen Bushaltestelle. Allerdings werden manche Teile des Stadtgebiets von Bad Soden nur alle zwei Stunden mit einem Bus angefahren (Stadtbus 828).

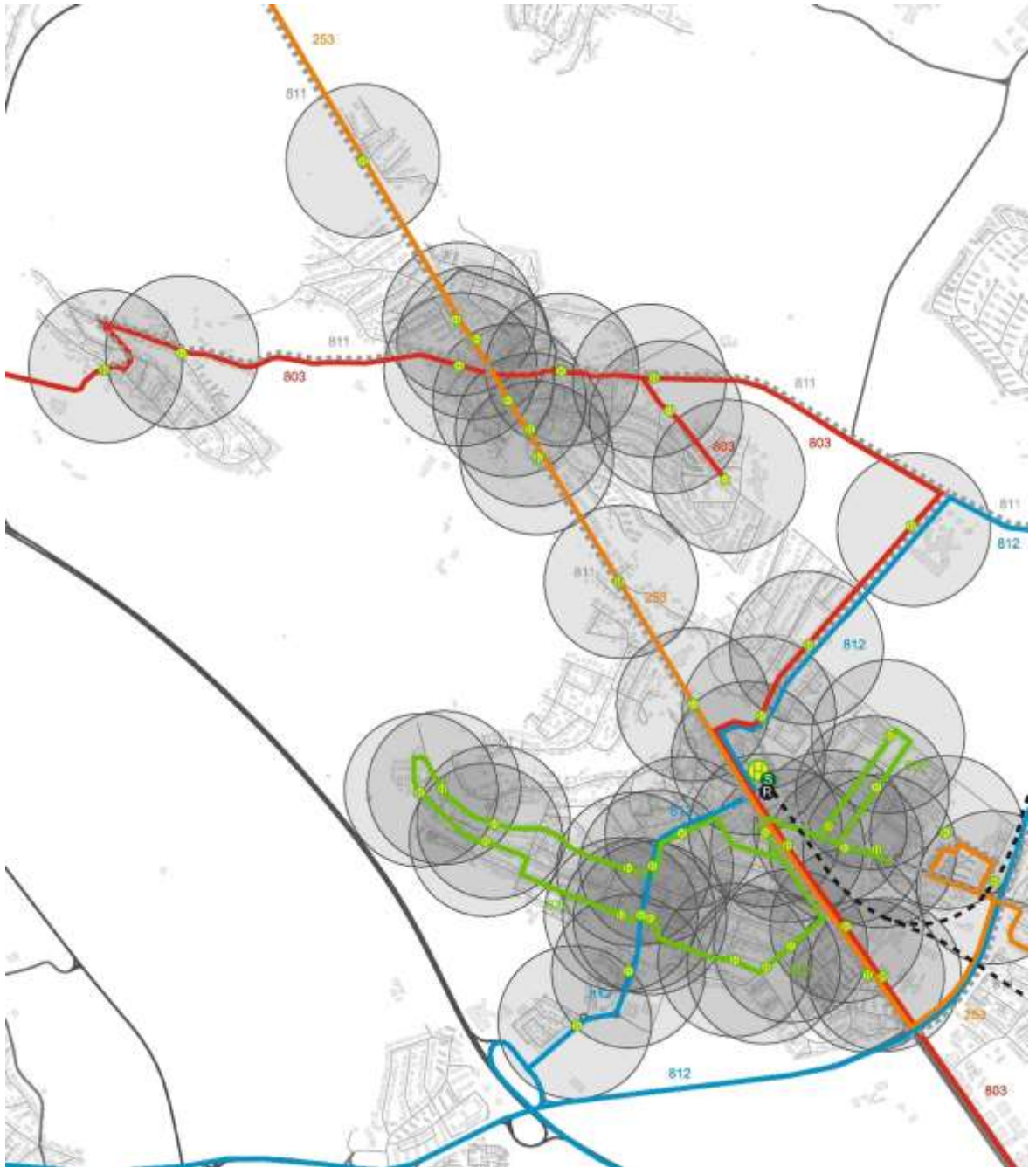


Abbildung 10: Busliniennetz und Haltestelleneinzugsbereiche (300m) (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.3 Erreichbarkeiten

Erreichbarkeit beschreibt die Erreichbarkeit eines Ortes von anderen Orten sowie die Erreichbarkeit anderer Orte von einem Ort aus. Darunter fällt neben der geografischen oder topografischen Lage auch die Verkehrsinfrastruktur zwischen zwei Orten. Die Erreichbarkeit kann sich dabei auch auf bestimmte Wegezwecke, Personengruppen oder Verkehrsmittel beziehen.

Analysen der Erreichbarkeiten sind eine wichtige Grundlage für die Beurteilung der Nutzungspotenziale sowie auch für die Schwächenanalyse verschiedener Verkehrsmittel. Das zu Fuß gehen und Fahrradfahren sind die Verkehrsarten der Nahmobilität auf

lokaler Ebene innerhalb der Stadt sowie in die benachbarten Kommunen. Aufgrund der topografischen Situation sowie für die regionale Anbindung bis zu den nächstgelegenen Großstädten kann das Pedelec mit seiner elektrischen Unterstützung aktuell und in Zukunft auch für weitere Distanzen eine attraktive Alternative zum öffentlichen Verkehr sowie dem privaten Pkw sein. Voraussetzung ist stets eine gute ausgebaute Infrastruktur mit guten Fuß- und Radwegen auf lokaler Ebene und Radschnellwegen o.ä. auf regionaler Ebene.

Mit Hilfe von programm-basierten Isochronen-Analysen mit einem Geoinformationssystem (GIS) lassen sich die Erreichbarkeiten von verschiedenen Ausgangspunkten in der Stadt auf lokaler und regionaler Ebene abbilden. Die Isochronen bilden die Verbindungslinien von einem Ausgangspunkt aus, die innerhalb derselben Distanz mit dem jeweiligen Verkehrsmittel im Streckennetz zu erreichen sind.

2.3.1 Erreichbarkeiten lokal

Auf lokaler städtischer Ebene wird ausgehend von den drei Stadtteilen Bad Soden, Neuenhain und Altenhain die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr dargestellt. In Deutschland sind laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017), die eine der umfassendsten Studien zur Alltagsmobilität weltweit ist, 80% aller Fußwege kürzer als zwei Kilometer, wobei der Durchschnitt eines Fußwegs etwa 1,7 Kilometer beträgt. Nimmt man die Distanz von zwei Kilometern als Maßstab der Erreichbarkeit für den Fußverkehr, sind die Zentren der Stadtteile Bad Soden (blau), Neuenhain (grau) und Altenhain (rot) für alle Bewohner des jeweiligen Stadtteils gut zu Fuß erreichbar (Abbildung 11).



Abbildung 11: Erreichbarkeiten zu Fuß (< 2 km) ausgehend von den Zentren der jeweiligen Stadtteile (Kartengrundlage: Open Street Map)

Bei den Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad wurden als Maßstab auf Basis der Studie MiD 2017 Entfernungen von bis zu fünf Kilometern angenommen. In Deutschland sind 83% aller Wege mit dem Fahrrad bis zu fünf Kilometern lang, wobei hierbei die durchschnittliche Länge eines Weges rund 3,9 km beträgt. Die Analyse mit Isochronen zeigt, dass das gesamte Stadtgebiet von allen drei Zentren der Stadtteile sowie ebenfalls ein Großteil der Nachbargemeinden innerhalb dieser Entfernungsklasse liegt (Abbildung 12).

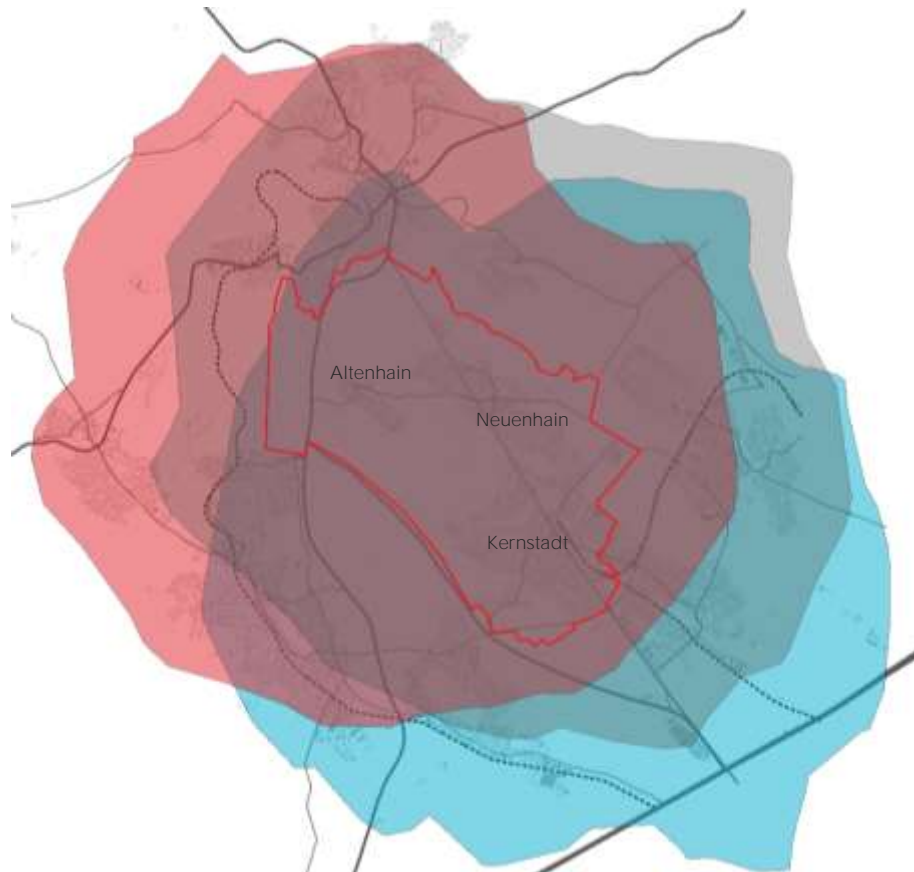


Abbildung 12: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (< 5 km) ausgehend von den Zentren der jeweiligen Stadtteile (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.3.2 Erreichbarkeiten regional

Die Potenziale der Erreichbarkeiten zu Fuß oder mit dem Fahrrad sind über die lokale städtische Ebene sowie Nachbargemeinden hinaus gering. Durch die Entwicklungen im Bereich der Elektrifizierung der Fahrräder mit der zunehmenden Verbreitung der Pedelecs können aber auch auf regionaler Ebene bei Wegen mit längeren Distanzen Potenziale generiert werden. Für Pedelecs mit einer Geschwindigkeit < 25km/h wird eine gute Erreichbarkeit bis zu einer Entfernung von 10 km angenommen. Alle Nachbargemeinden sowie weite Teile des Frankfurter Westens sind abgedeckt (Abbildung 13). Durch den elektrischen Antrieb können vor allem auch Strecken mit einer anspruchsvollen Topographie mit einem geringeren Widerstand überwunden werden.

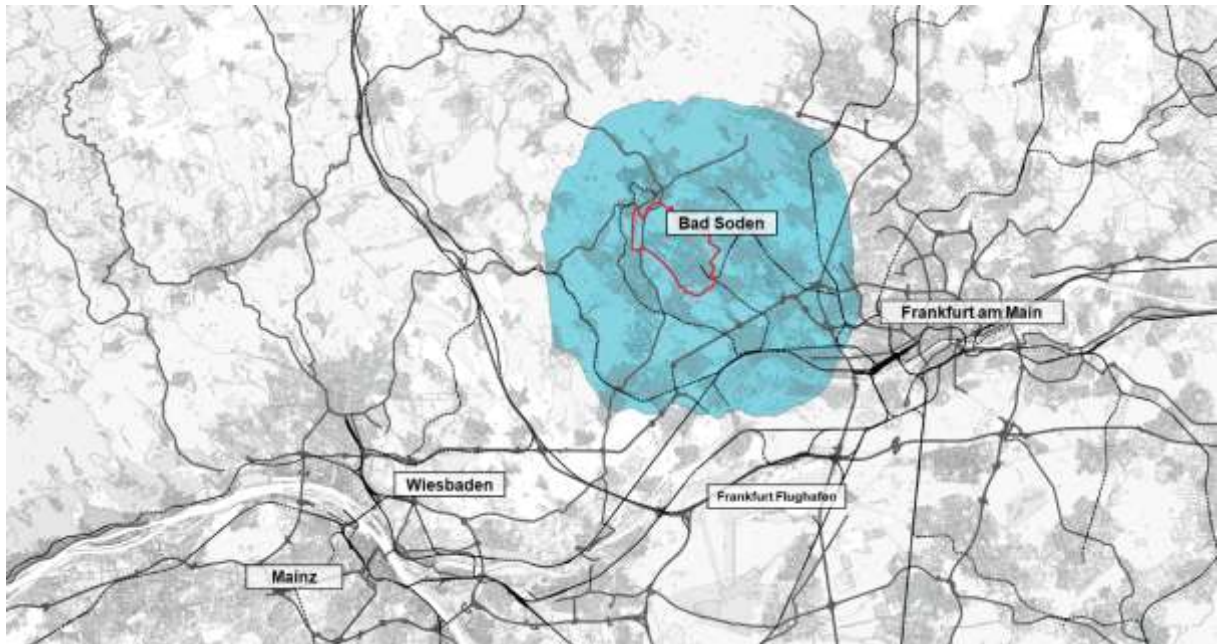


Abbildung 13: Erreichbarkeiten mit dem Pedelec (<10 km) ausgehend vom Bahnhof Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map)

Trotz der hohen Potenziale, die kürzeren Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Pedelec zurückzulegen, sind laut MiD 2017 immer noch 82% aller zurückgelegten Wege im motorisierten Individualverkehr kürzer als 20km. Im Durchschnitt beträgt die Länge eines Weges mit dem Pkw etwa 18 Kilometer. Durch eine sehr gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz sind die umliegenden Nachbargemeinden innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Die Städte Eschborn, Hofheim am Taunus und Steinbach sind etwa 20 Minuten entfernt. Innerhalb einer halben Stunde gelangt man bis Frankfurt am Main, sowie Wiesbaden und Bad Homburg von der Höhe. Mainz, Darmstadt und Offenbach am Main können innerhalb von 40 Minuten erreicht werden.

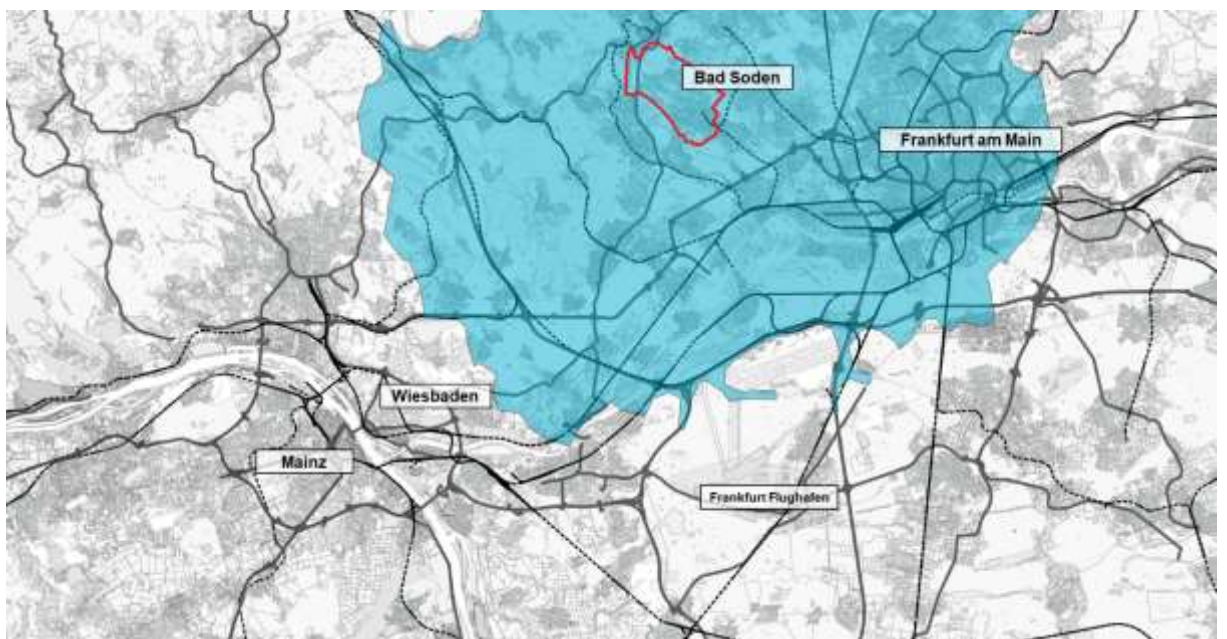


Abbildung 14: Erreichbarkeiten mit dem MIV (<20 km) ausgehend vom Bahnhof Bad Soden (Kartengrundlage: Open Street Map)

2.3.3 Reisezeitauswertung Kfz

Zur Erfassung der Bestandssituation des Kfz-Verkehrs wurden an Hand von Auswertungen der Verkehrslage- und Routeninformationen aus Google Maps die mittleren Reisezeiten für unterschiedliche Verbindungen von oder nach und durch Bad Soden im Tagesverlauf ermittelt. Als Messquerschnitte wurden zentrale Knotenpunkte in der Innenstadt und an den Zulaufachsen aus allen Stadtteilen sowie von der A66 und der B8 definiert. Mithilfe dieser Daten wurden Reisezeitverluste für den Kfz-Verkehr im städtischen Straßennetz ermittelt. Im Innenstadtgebiet wurden einzelne Netzabschnitte getrennt ausgewertet, um die Situation auf der Königsteiner Straße detailliert betrachten zu können. Zur besseren Interpretierbarkeit wurden alle Daten mithilfe der Methode der gleitenden Mittelwerte geglättet.

Die Daten zeigen, dass die Reisezeiten der Umfahrung Bad Sodens über die B8 zu den meisten Tageszeiten deutlich unterhalb denen der Verbindung über die Königsteiner Straße durch die Stadt liegen. Lediglich zur Hauptverkehrszeit um 17:00 Uhr erreichen die mittleren Reisezeiten über die B8 in Richtung Norden gleiche Reisezeiten wie auf der Königsteiner Straße. Die B8 erfüllt also ihre Netzfunktion und lenkt Durchgangsverkehr wirksam um die Ortsmitte herum.

Wie Abbildung 15 zeigt, sind auf der Königsteiner Straße insgesamt die Zeitverluste in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Süden als gering einzustufen. Im Innenstadtgebiet betragen die Verlustzeiten gegenüber dem leeren Netz circa zwei bis drei Minuten. In Richtung Norden betragen die Verlustzeiten während der Nachmittagsspitze bis zu sechs Minuten, allerdings nur innerhalb eines relativ kleinen Zeitintervalls gegen 18 Uhr. Außerhalb der Abendspitze betragen die Abweichungen ebenfalls zwei bis drei Minuten im Vergleich zu den Schwachlastzeiten. Angesichts der Dichte der Knotenpunkte (12 signalisierte Knotenpunkte und 1 Kreisverkehr) auf dieser Strecke ist die Angebotsqualität für den Kfz-Verkehr daher zufriedenstellend. Bei nähergehender Betrachtung zeigt sich, dass der Abschnitt der Königsteiner Straße in der Kernstadt, zwischen Altem Kurpark und Ortsausgang Süd, hauptsächlich für die Verlustzeitspitzen verantwortlich ist. Auf den Abschnitten nördlich davon sind keine stärkeren Reisezeitzunahmen zu den Hauptverkehrszeiten erkennbar.

Auch die Betrachtung der Zufahrtsstraßen aus dem Norden und Osten nach Bad Soden bestätigt dieses Ergebnis. Deutliche Reisezeitzunahmen sind hier nur auf der Hauptstraße / Sulzbacher Straße über den Yôrô-chô-Kreisverkehr auf der Königsteiner Straße zu erkennen, sowie auf der Alleestraße stadteinwärts und auf der Kronberger Straße ebenfalls in Richtung Innenstadt. Reisezeitverluste lassen sich dort im Zusammenhang mit der Verkehrssituation auf der Königsteiner Straße sowie auch mit weiteren Störeinflüssen wie Parkvorgänge begründen.

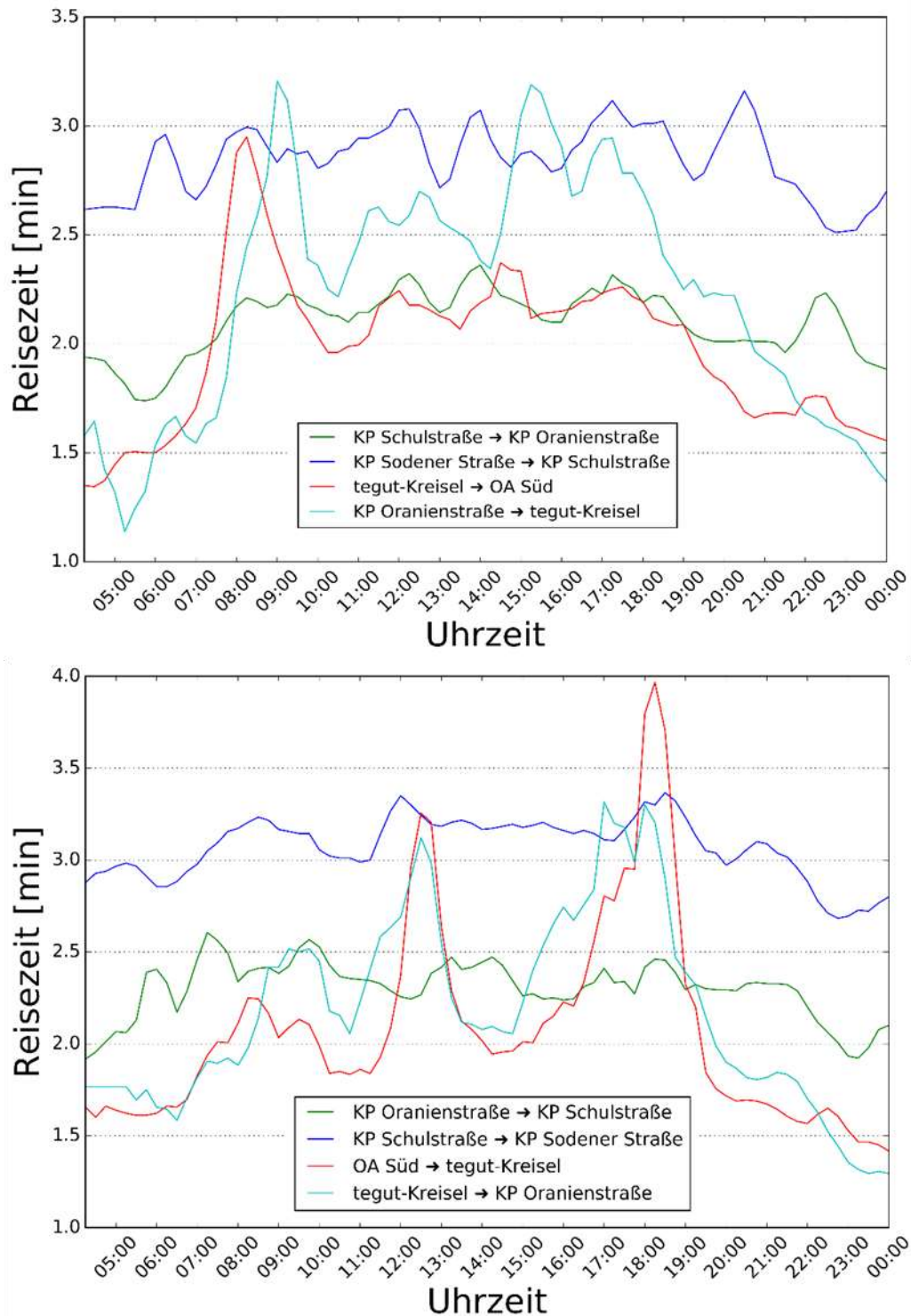


Abbildung 15: Reisezeiten auf verschiedenen Abschnitten der Königsteiner Straße. Oben: Fahrtrichtung Süden, unten: Fahrtrichtung Norden

2.3.4 Vergleich der Reisezeiten

Neben den Nutzungspotenzialen der Verkehrsmittel über die Erreichbarkeiten dient eine direkte Gegenüberstellung der Reisezeiten der Ermittlung von Defiziten aufgrund langsamer und indirekter Wege- und Linienführungen und folglich Potenzialen auf einzelnen Relationen. Es ist insbesondere der Reisezeitvergleich zum Pkw von Bedeutung.

In der folgenden Tabelle 2 sind für ausgewählte Fahrtbeziehungen ab dem Bahnhof Bad Soden die kürzesten Reisezeiten bzw. Fahrtzeiten in Minuten für die einzelnen Verkehrsmittel an einem Wochentag dargestellt. Die Werte sind auf 5 Minuten gerundet.

- Ist die Reisezeit mit dem Fahrrad, Pedelec (<25 km/h) oder ÖV in etwa gleich mit der des Pkw, besteht eine Konkurrenzfähigkeit (grün).
- Ist die Reisezeit mit dem Fahrrad, Pedelec (<25 km/h) oder ÖV höher als mit dem Pkw, besteht ein eingeschränktes Nutzungspotenzial (orange).
- Ist die Reisezeit mit dem Fahrrad, Pedelec (<25 km/h) oder ÖV maßgeblich schlechter als mit dem Pkw (>200%), besteht ein geringes Nutzungspotenzial (rot).

Die Qualität und Sicherheit der jeweiligen Infrastruktur werden hier nicht betrachtet.

Durch die Gegenüberstellung kann festgehalten werden, dass die lokalen Verbindungen zwischen den Stadtteilen Bad Sodens für alle Verkehrsmittel konkurrenzfähig und damit hohe Nutzungspotenziale vorhanden sind. Lediglich die indirekte Linienführung des Busverkehrs zwischen Altenhain und Bad Soden Bahnhof ist nicht optimal.

Sulzbach und Schwalbach können mit dem Pkw, mit dem ÖV als auch mit dem Fahrrad und Pedelec in ähnlicher Zeit erreicht werden. Die Verbindungen nach Königstein und Kronberg sind hingegen mit dem Fahrrad, bedingt durch die Topografie, schlechter bzw. unattraktiver als mit dem Pkw. Die Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr ist zudem nach Kronberg insbesondere wegen des Umstiegs wenig konkurrenzfähig. Hier bietet allerdings das Pedelec Potenziale. Ebenfalls nicht konkurrenzfähig sind die ÖV-Relationen in die Nachbargemeinden Liederbach und Kelkheim mit einem bzw. zwei Umstiegen. Hier bieten das Fahrrad bzw. Pedelec aber schon heute eine gute Alternative. Eschborn, Niederh Höchststadt und Hofheim sind durch den S-Bahn-Anschluss mit dem ÖV sehr gut erreichbar. Zudem ist auch die Reisezeit mit dem Fahrrad bedingt und die mit dem Pedelec gut konkurrenzfähig. Frankfurt-Höchst und Frankfurt (Mitte) sind mit dem ÖV über die Schiene ebenfalls sehr gut angebunden. Das Fahrrad bietet auch hier insbesondere elektrifiziert eine Alternative. Keine gute Alternative zum Pkw gibt es nach Wiesbaden, Bad Homburg von der Höhe, Oberursel (Taunus) oder Hattersheim am Main.

Ab Bad Soden am Taunus Bahnhof	Pkw**	Fahrrad**	Pedelec **	ÖV (Umstiege)*	Ein- und Aus- pendler
Neuenhain	5-10	10-15	10	5-10 (0)	-
Altenhain	10-15	15-20	15	20 (0)	-
Sulzbach (Taunus)	5-10	10	5	5-15 (0-1)	505
Schwalbach (Taunus)	5-10	10-15	5-10	5 (0)	575
Liederbach am Taunus	5-10	15	10	20 (1-2)	94
Kelkheim (Taunus)	10-15	20-25	15	25-30 (1)	255
Königstein im Taunus	10-15	30-35	25	15-20 (0)	261
Kronberg im Taunus	10-15	25-30	20	20-30 (1)	173
Eschborn	10-15	20-25	15	10 (0)	768
Niederhöchst- stadt	10-15	20-25	10-15	10 (0)	-
Hofheim am Taunus	20-25	35	20-25	25-40 (0-2)	492
Hattersheim am Main	15-20	40	25-30	30-45 (1)	114
Oberursel (Taunus)	20-25	45-50	25-30	35-50 (1-2)	147
Bad Homburg v.d. Höhe	25-30	60-65	35-40	35-55 (1-2)	174
Frankfurt- Höchst	10-15	20	10-15	10-35 (0-1)	4124 (ganz Frankfurt)
Frankfurt (Mitte)	20-35	60-65	35-40	25 (0-1)	4124 (ganz Frankfurt)
Wiesbaden	30-35	90-100	70-75	45-70 (1)	292

Tabelle 2: Vergleich der Reisezeiten in Minuten im Verkehrsmittel (Quellen: *DB-Navigators, **GoogleMaps/komoot)

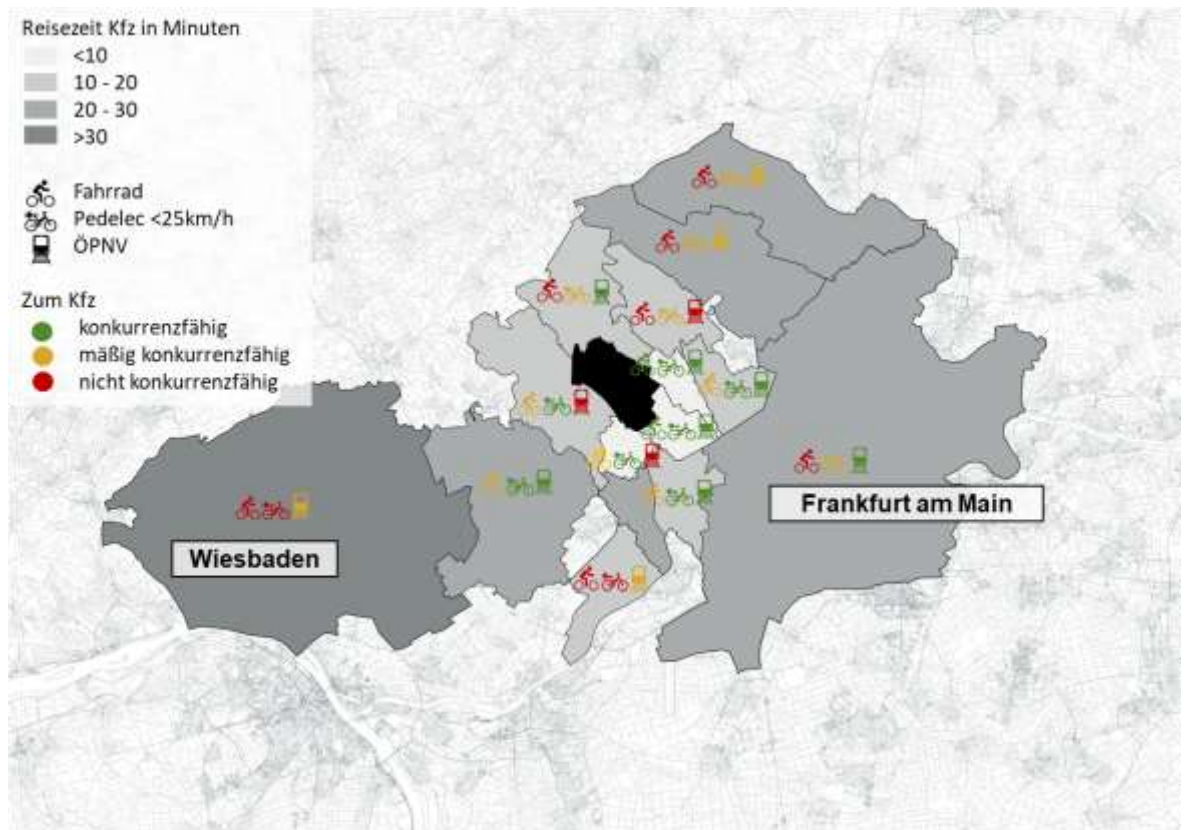


Abbildung 16: Vergleich der Reisezeiten in Minuten im Verkehrsmittel im Vergleich zum Kfz

2.4 Planungsgrundlagen

Das Mobilitätskonzept kann nicht für sich alleinstehend betrachtet werden, sondern es beruht auf einer Reihe an übergeordneter Planung, bestehender kommunaler Planung sowie weiteren Grundlagen wie Untersuchungen und Studien mit planerischer Relevanz. Im Folgenden wird auf die wichtigsten Grundlagen eingegangen.

2.4.1 Regionalplanung

Der Regionalplan Südhessen bzw. der regionale Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2010 für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/ Rhein-Main gibt Aufschluss über die künftige Raum- und Siedlungsstruktur in Hessen und damit auch in Bad Soden am Taunus. Darin ist Bad Soden am Taunus als Mittelzentrum ausgewiesen. In Bezug auf das Verkehrs- und Mobilitätsangebot sowie die Erschließungsplanung trifft der Regionalplan allgemeine Aussagen, welche im Folgenden kurz zusammengefasst werden:

- Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können und aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.
- In den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen soll die verkehrliche Verknüpfung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden.

Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten oder geschaffen werden.

- Die weitere Siedlungsentwicklung in den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen ist mit Betrieb und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, abzustimmen. Neue Baugebiete sollen möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schieneengebundenen ÖPNV ausgewiesen werden.
- Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden. Intermodale, integrierte Konzepte zur Verbindung vorhandener Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung der Mobilitätsansprüche und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Familien, Kindern und in der Mobilität beeinträchtigte Personen sollen verstärkt verfolgt werden.
- Die Rahmenbedingungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen auf kommunaler und regionaler Ebene verbessert werden:
- Es soll ein funktionsfähiges, sicheres Wanderwege- und Fahrradrouthenetz in Südhessen eingerichtet werden. Dieses soll die Städte und Gemeinden – bzw. deren Ortsteile – untereinander und mit den Naherholungsgebieten verbinden sowie wichtige Alltagsziele anbinden. Insbesondere Haltestellen des schieneengebundenen ÖPNV sind in das Fahrradrouthenetz einzubeziehen. Das örtliche Radwegenetz soll insbesondere dem alltäglichen Nahverkehr dienen und Wohnorte mit den Versorgungskernen benachbarter Zentren, Schulstandorten und Arbeitsplätzen verbinden.
- Der Fußgängerverkehr muss barrierefrei möglich sein. Hierzu gehört auch der Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Zur Förderung des Wandertourismus ist dem weiteren Ausbau, Erhalt und der Vernetzung regionaler Wanderwege besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Funktionsfähige und sichere Wander- und Radwegenetze, verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen sind hierbei unverzichtbar.

2.4.2 Stadtentwicklungskonzept

Im Jahr 2013 wurde das von der Stadt Bad Soden beauftragte und von der Firma AS&P Albert Speer & Partner GmbH entwickelte Stadtentwicklungskonzept 2030 veröffentlicht. Dieses hat zum Ziel, ein übergeordnetes Leitbild der Ortsentwicklung Bad Sodens für 20 Jahre bereitzustellen.

Neben den Leitziele Bewahren und Entwickeln des Landschaftsraums und Lebenswerter Stadtraum wurde hierbei auch das Thema Mobilität mit dem Leitziel Nachhaltige Mobilität behandelt. Es wurden Handlungsfelder definiert und Schlüsselprojekte mit Maßnahmen bestimmt. In der folgenden Abbildung sind die Ergebnisse des Leitziele Nachhaltige Mobilität mit den Handlungsfeldern und Schlüsselprojekten dargestellt. Es wird für den Fuß- und Radverkehr eine verbesserte Vernetzung und Erreichbarkeit, für den Öffentlichen Verkehr und alternative Verkehrsmittel eine Förderung sowie eine verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs anvisiert. Weitere für den

Verkehrsbereich relevante Handlungsfelder der anderen Leitziele sind die Vitalisierung der Innenstadt, eine Stadtraumvernetzung sowie Klimaschutz und Energieeinsparung.

Diese Ergebnisse dienen als ein Grundbaustein für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und fließen mit in die Bearbeitung ein.



Abbildung 17: Leitziel Nachhaltige Mobilität im Stadtentwicklungskonzept

Aus dem Stadtentwicklungskonzept wurden bislang nachfolgende Maßnahmen umgesetzt bzw. befinden sich in Planung:

- Beschilderung Radverkehr nach FGSV-Standard
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (inkl. Beschilderung)
- Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (außer Linie 828)
- Ausbau Radabstellanlagen im Stadtgebiet und am ÖPNV
- Einrichtung Fußgängerüberwege
- Aufhebung von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr
- Vorplanung Umgestaltung Hauptstraße
- Studie Umgestaltung Knoten Altenhainer Straße – Königsteiner Straße – Schulstraße
- Planung Radschutzstreifen Schwalbacher Straße
- Planung Projekt Bahnhofsumfeld
- Planung E-Ladesäulen für Pkw

2.4.3 Weitere Grundlagen

Fahrradklimatest 2018

Der Fahrradklimatest ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Befragt werden seit 2012 alle zwei Jahre Bürgerinnen und Bürger zu ihren Alltagserfahrungen und geben Aufschluss wo in Städten nachgebessert werden muss und welche Dinge gut laufen.

Bad Soden am Taunus liegt mit der Note 4,2 auf Platz 243 von 311 der Stadtgrößenklasse 20.000-50.000 Einwohner, dies entspricht einer leichten Verschlechterung zum Jahr 2016. Damit wird die Radinfrastruktur leicht unterdurchschnittlich im Vergleich zu anderen Städten der Stadtgrößenklasse bewertet.

Schwächen sind bzw. Potenzial besteht gemäß Fahrradklimatest insbesondere bei folgenden Aspekten:

- ▶ wenig Werbung für das Radfahren sowie wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet
- ▶ nur bestimmte Gruppen fahren aufgrund von Defiziten in der Infrastruktur Fahrrad (z.B. Kinder, Radsportler), insbesondere für Kinder ist eingeschränkte Verkehrssicherheit ein Problem
- ▶ verbesserungswürdige Ampelschaltungen, da diese bislang nur wenig an den Bedürfnissen des Radverkehrs ausgerichtet sind
- ▶ Kein Angebot an öffentlichen Fahrrädern und Radverleihsystemen
- ▶ Mangelhafte Falschparker-Kontrolle auf Radwegen
- ▶ in den vergangenen Jahren wurde zu wenig für den Radverkehr getan
- ▶ im Winter werden Radwege nicht geräumt gestreut und nur selten gereinigt
- ▶ man findet kaum geeignete Abstellmöglichkeiten
- ▶ das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte sind schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen

Stärken ergeben sich vor allem bei folgenden Aspekten:

- ▶ Wegweisung für Radfahrer
- ▶ Fahrradmitnahme im ÖV
- ▶ geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Verkehrsunfälle

An Hand von Unfalltypenkarten und Unfallstatistiken können sowohl Unfallhäufungsstellen sowie die generelle Verkehrssicherheit beurteilt werden.

Im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung werden Merkmale zum Unfallort, der Unfallschwere, des Unfalltyps sowie Sondermerkmale in Unfalltypenkarten dokumentiert. Die Karten dienen der Festlegung von Unfallhäufungen, der weiteren Unfallanalyse sowie der Maßnahmenfindung in der Unfallkommission. Für Bad Soden am Taunus liegen Unfalltypenkarten für das Jahr 2017 vor. Eine Analyse der Karten zu Unfallhäufungen (gemäß dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen) ergibt, dass es keine Unfallhäufungsstellen in Bad Soden gibt. Auffällige Ballungen von Unfällen ergeben sich lediglich auf Parkplätzen. Dabei handelt es sich aber überwiegend um Unfälle ohne Personenschaden.

Die Verkehrsunfallstatistik der Polizeidirektion Main-Taunus gibt darüber hinaus Auskunft über die Entwicklung meldepflichtiger Unfälle im Main-Taunus-Kreis. Es liegen Unfalldaten für Bad Soden am Taunus für die Jahre 2012 bis 2017 vor, für das Jahr 2018 sind zudem Daten für den Kreis insgesamt verfügbar. Tabelle 3 stellt die Verkehrsunfallentwicklung in Bad Soden am Taunus dar. Hervorzuheben ist die deutlich zunehmende Zahl an Verkehrsunfällen seit 2015 sowohl mit als auch ohne Personenschaden sowie bei Sachschadensunfällen.

Die Unfallstatistik aus dem Jahre 2018 zeigt zudem Aspekte zu Unfällen mit Radverkehrs-beteiligung im Main-Taunus-Kreis auf. Die Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern sind in den letzten Jahren mit +22% gegenüber 2014 ebenfalls steigend. Zudem wird in nahezu vier von fünf Fahrradunfällen der beteiligte Radfahrer verletzt. Obwohl nur 4% aller Unfälle Fahrradunfälle sind, ist der Anteil der Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrern mit knapp einem Viertel überproportional hoch. Die Polizeidirektion weist zudem aufgrund von zunehmendem Radverkehr und einer weiteren Ausbreitung des Pedelecs in Kombination mit mangelhaft ausgebauter Radinfrastruktur im Main-Taunus-Kreis auf zunehmende Verkehrssicherheitsprobleme hin.

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Gesamt	319	336	302	362	443	482
Personenschaden	37	45	41	51	56	58
Leichtverletzt	30	30	31	41	41	45
Schwerverletzt	7	14	9	8	15	13
Getötete	0	0	1	2	0	0
Sachschaden	282	291	261	311	399	435
Trunkenheit / Drogen	11	9	12	8	12	8
VU-Trunkenheit	9	9	11	7	11	8
VU-Drogen	2	0	1	1	1	0
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	141	133	135	148	171	148
Geklärt - Fälle	70	58	73	66	89	57
Geklärt - Prozent	49,6	43,6	54,1	44,6	52,0	38,5
Wildunfälle	36	26	14	33	33	40

Tabelle 3: Verkehrsunfallentwicklung in Bad Soden am Taunus (Polizeidirektion Main-Taunus)

Weitere Unterlagen

Zudem waren folgende Grundlagen Teil der umfassenden Bestandsaufnahme:

- Lärmaktionsplanung
- Radschnellwegekonzept Frankfurt RheinMain 2017
- Regionales Radverkehrskonzept MTK 2018
- Schüler-Radverkehrskonzept MTK 2013
- Parkraumkonzept Innenstadt 2019, begleitend zur Parkhauswiedereröffnung
- Schulwegeplan 2016
- Nahverkehrsplan MTK 2013
- Prognose der Einwohnerentwicklung Bad Soden am Taunus 2019 bis 2035
- Anträge von Parteien

2.5 Beteiligungsverfahren

Das Mobilitätskonzept ist ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur verbesserten Abstimmung der nachhaltigen Mobilitätsplanung in Bad Soden und Grundlage für zukünftige Detailplanungen. Voraussetzung hierfür ist die umfassende Einbindung und aktive Beteiligung aller relevanten Akteure. Hierzu zählen als Adressaten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt als tägliche Nutzer des Verkehrssystems, Akteure der organisierten und institutionellen Ebene sowie Politik und Verwaltung. Wesentliche Bausteine des Beteiligungskonzeptes sind vier Öffentlichkeitsbeteiligungen, eine projektbegleitende Internetseite und interaktive Karte sowie Akteursgespräche. Die Beteiligung trägt dazu bei, dass Erfahrungen, Perspektiven und Engagement ausgetauscht werden können und insbesondere auch das lokale Wissen über die Belange vor Ort in die Planung gewinnbringend eingebracht werden kann.

Folgende Akteursgruppen wurden im Verlauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt:

- Öffentlichkeit
 - Öffentlichkeitsveranstaltungen
 - Interaktive Karte
 - Internetseite
- Stakeholder (Organisierte Ebene, institutionelle Ebene)
 - Telefoninterviews
 - Akteursgespräche
- Politik und Verwaltung
 - Abstimmungsgespräche

2.5.1 Erste Öffentlichkeitsveranstaltung

Insgesamt gab es im Projektverlauf vier Öffentlichkeitsveranstaltungen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 16.05.2019 im Bürgerhaus in Neuenhain statt. An der Auftaktveranstaltung nahmen neben dem Bürgermeister Dr. Frank Blasch und den Vertretern der Stadt rund 90 Bürgerinnen und Bürger teil.

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern galt es im ersten Schritt die bestehende Infrastruktur und das Mobilitätsangebot der Stadt zu analysieren und die Stärken und Schwächen des Verkehrssystems herauszuarbeiten. Die ausführliche Dokumentation der knapp 200 Anmerkungen ist dem Anhang zu entnehmen.



Abbildung 18: Bestandsaufnahme durch die Bürgerinnen und Bürger

Im Folgenden sind die zentralen Ergebnisse als Schlussfolgerungen der in der Veranstaltung benannten Mängel zusammengefasst

Fußverkehr und Barrierefreiheit

- ▶ Gehwegparken verhindern (Falschparken ahnden)
- ▶ Adlerplatz/Adlerstraße (Altstadt, vor allem am Wochenmarkt) als reine Fußgängerzone
- ▶ Kfz-Verkehr reduzieren und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt erhöhen
- ▶ Sicheres und schnelles queren der Straße ermöglichen
- ▶ Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsteilnehmern herstellen
- ▶ Geschwindigkeiten reduzieren und kontrollieren
- ▶ Durchgängige Barrierefreiheit gewährleisten

Radverkehr

- ▶ Durchgängiges Radwegenetz in Bad Soden am Taunus und zu den Nachbarorten aufbauen
- ▶ Führung des Radverkehrs entlang der Königsteiner Straße verbessern:
 - ▶ Gemeinsame Führung mit Pkw-Verkehr wird als unsicher empfunden, eigene Radinfrastruktur wird gewünscht (besonders Abschnitt Neuenhain – Königstein)
- ▶ Konflikte mit Fußverkehr durch Gehwegbenutzung von Radfahrern vermeiden
- ▶ Ausreichend sichere Radabstellanlagen (auch in Form von Fahrradboxen)
- ▶ Baulichen Zustand der Radwege bzw. Feldwege ausbessern

- Bessere regionale Radwegeverknüpfungen (Richtung Kelkheim und Frankfurt)
- Einführung eines Bike-Sharing-Systems

Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

- Einführung von Halteverbotszonen an Schulen, Verbesserung der Fuß- und Radwege, um Hol- und Bringverkehre zu vermeiden
- Falschparken bzw. illegales Parken durch Kontrollen verhindern
- Durchgangsverkehr verlagern bzw. reduzieren
- Lichtsignal-Steuerungen überarbeiten bzw. anpassen
- Mehr verkehrsberuhigte Zonen einführen

Öffentlicher Verkehr und Neue Mobilität

- Busverbindungen zwischen den Stadtteilen und angrenzenden Ortschaften verbessern (v.a. Ost-West-Verbindungen)
- Taktung der S-Bahnen erhöhen und Zuverlässigkeit sicherstellen
- Altenhain und Neuenhain mit dem Nachtbus anbinden
- Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den zentralen Orten in Bad Soden am Taunus
- Einführung eines Car-Sharing-Systems
- Einführung eines Mitfahrerportals

Die Ergebnisse der ersten Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden im weiteren Verlauf berücksichtigt und ergänzen den bisherigen Stand der Bestandsanalyse. Im weiteren Verlauf fanden in den unterschiedlichen Planungsstufen weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen statt.

- 1. Veranstaltung: Bestandsanalyse / Stärken-Schwächen - 16.05.2019
- 2. Veranstaltung: Diskussion von Maßnahmenansätzen - 26.11.2019
- 3. Veranstaltung: Konkretisierung der Umsetzung - 16.09.2020
- 4. Veranstaltung: Präsentation des Mobilitätskonzepts

In der zweiten Veranstaltung wurden erste Maßnahmenansätze an vier verschiedenen Thementischen diskutiert: Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung, Netzstruktur durch Verbindungen, Mobilitätsmanagement - Steuerung und Lenkung, neue Mobilität und Kommunikation. (vgl. Kapitel 3.2.1)

Thema der dritten Veranstaltung war die Konkretisierung der Umsetzung anhand ausgewählter Maßnahmen. (vgl. Kapitel 3.2.2)

Die Ergebnisse der jeweiligen Veranstaltungen werden in den entsprechenden Kapiteln kurz erläutert. In der vierten und damit letzten Veranstaltung wurde das Mobilitätskonzept vorgestellt und offene Fragen beantwortet.

2.5.2 Internetseite und interaktive Karte

Die projektbegleitende Internetseite www.bad-soden-mobilitaet-vernetzen.de diente während der gesamten Erstellung des Mobilitätskonzeptes als Informations- und Interaktionsplattform für die Bürgerinnen und Bürger. Auf der Internetseite wurden grundlegende Informationen zum Mobilitätskonzept und den Beteiligungsmöglichkeiten gegeben, regelmäßig aktuelle Ergebnisse und Entwicklungen veröffentlicht sowie im Rahmen der Bestandsaufnahme die Möglichkeit zur direkten Beteiligung gegeben. Neben E-Mails konnte insbesondere über eine interaktive Karte Hinweise und Anregungen beschrieben und in der Karte verortet werden.

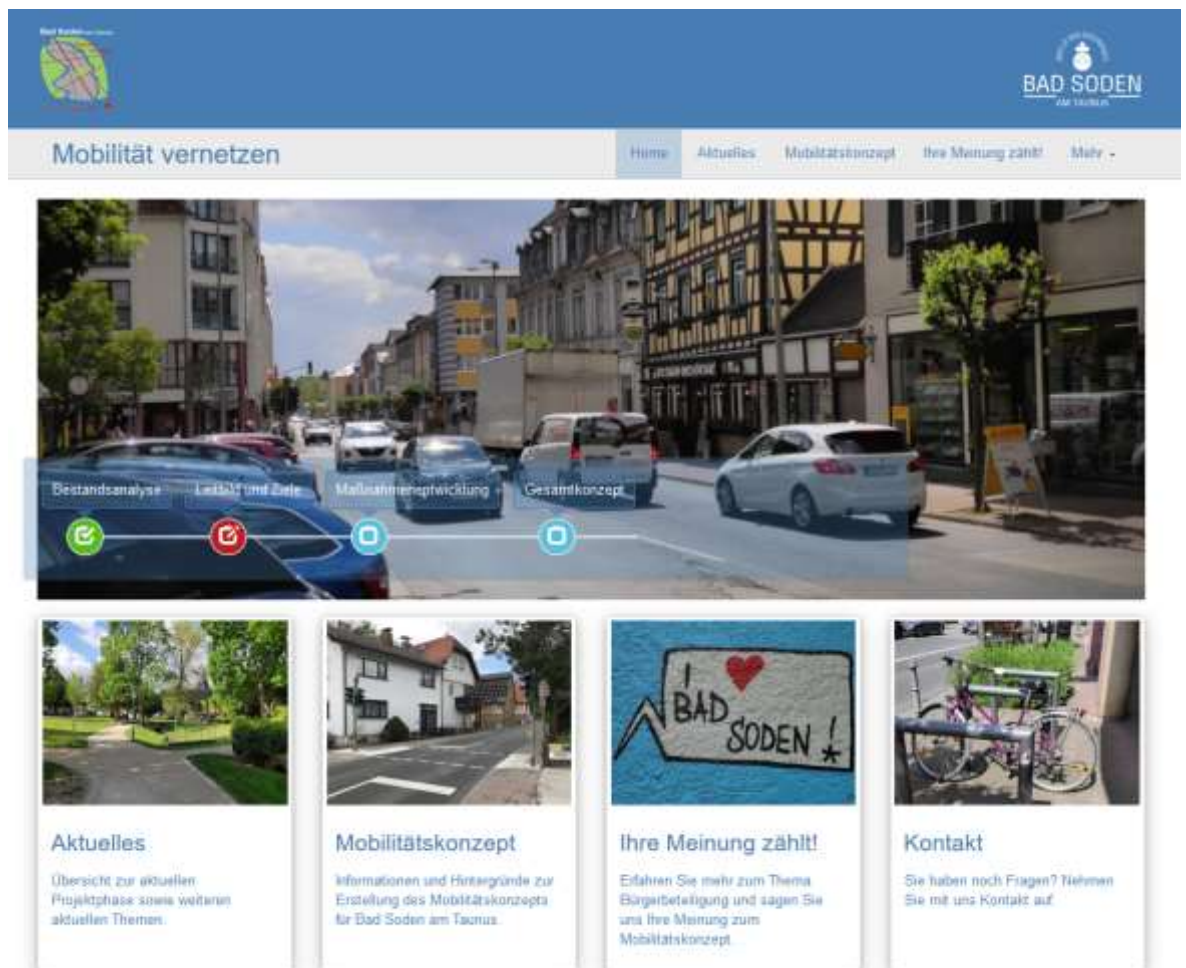


Abbildung 19: Startseite des Internetauftritts des Mobilitätskonzeptes

Von Mitte Juni bis Ende August 2019 hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich über die Interaktive Karte www.buergerbeteiligung-badsoden.de/ in das Mobilitätskonzept einzubringen. Diese Möglichkeit wurde sehr gut genutzt. Es wurden 435 Anregungen in der Internetbeteiligung eingereicht.

112 der Anregungen betreffen die Themen Fußverkehr und Barrierefreiheit, 97 den Radverkehr sowie 24 den Fuß- und Radverkehr. 159 Einträge wurden zum Thema Kfz-Verkehr getätigt, 34 zu öffentlichem Verkehr und neuer Mobilität sowie 9 zu allgemeinen Themen. Bei Betrachtung der Ortsteile betreffen elf Kommentare Altenhain, 60 Neuenhain und 318 die Kernstadt Bad Soden am Taunus. 40 Einträge beziehen sich auf Gebiete außerhalb der Stadt und acht sind allgemein gehalten.

Bei näherer Betrachtung wurden zur Königsteiner Straße mit 128 Einträgen die meisten Anregungen abgegeben. Die wichtigsten Themen sind hier die Radverkehrsführung mit 36 und die Querungsmöglichkeiten mit 39 Hinweisen. Die Hauptverkehrsstraßen Schwalbacher Straße, Alleestraße, Niederhofheimer Straße, Hauptstraße und Sulzbacher Straße stehen räumlich gesehen ebenfalls im erweiterten Fokus.

Mit insgesamt 80 Kommentaren sind Probleme mit dem ruhenden Kfz-Verkehr ein wichtiges Thema. Hier spielt die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch Gehwegparken, illegalem Parken, Hol- und Bringverkehre sowie Sichteinschränkungen eine Rolle. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden mit 52 Anregungen ebenfalls häufig erwähnt. Gegenstand ist hier meist die Minderung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wie auch die Schulwegesicherheit. Des Weiteren wird die Reduktion der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch erhöhte Lärmbelastung moniert. Weitere Themen sind das Verkehrsaufkommen in der Brunnen- und Adlerstraße, der (Bus-)Bahnhof, Zuverlässigkeit und Takt der Bahnen sowie lange Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen.

Die Einträge werden im Rahmen der Bestandsanalyse ausgewertet und fließen als wichtiger Bestandteil in das Mobilitätskonzept ein. Die ausführliche Dokumentation der über 400 Anmerkungen ist dem Anhang zu entnehmen.

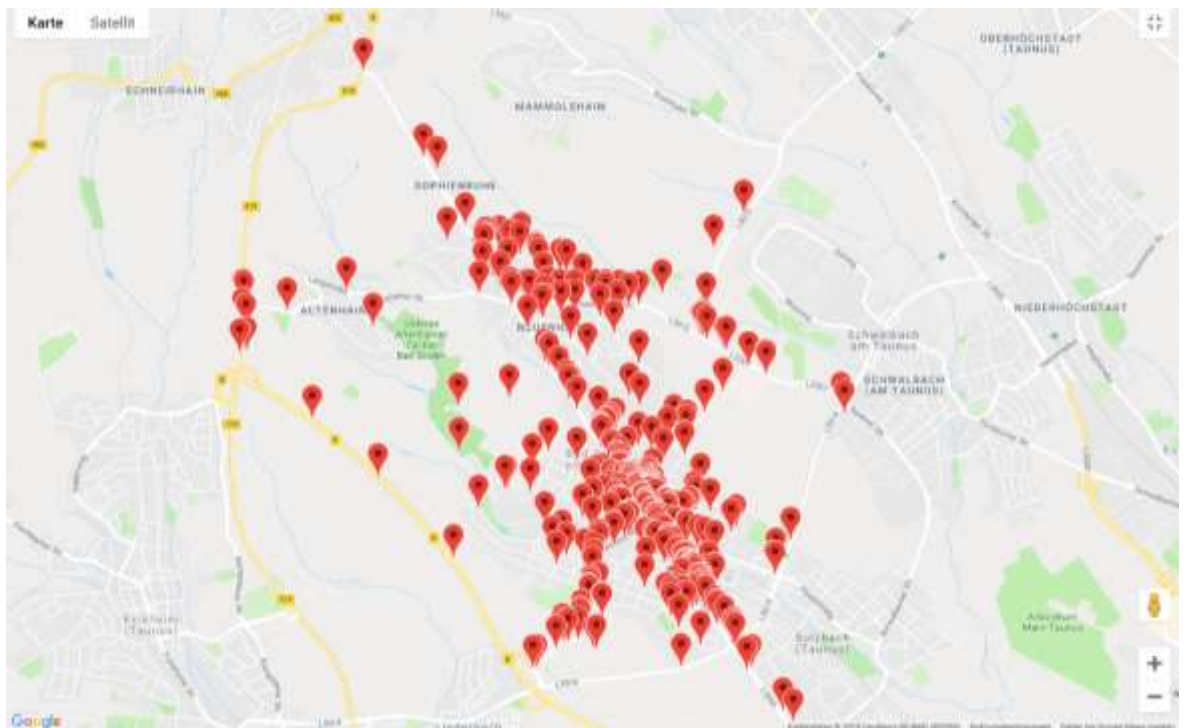


Abbildung 20: Hinweise und Anregungen mit Verortung in der interaktiven Karte (<https://buergerbeteiligung-badsoden.de/>, Kartengrundlage: Google Maps)

Neben der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung Mitte Mai sowie der Möglichkeit, E-Mails an das Planungsbüro PTV Transport Consult GmbH zu schreiben, ist die interaktive Karte ein wesentlicher Bestandteil der Bestandsaufnahme. Zusammen mit 197 Anmerkungen aus der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung und 21 E-Mails mit 71 Einzelanmerkungen, wurden insgesamt über 700 Einträge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht.

2.5.3 Akteursgespräche

Neben der interaktiven Karte wurden im Rahmen des Beteiligungskonzeptes Gespräche mit folgenden Akteuren der organisierten und institutionellen Ebene geführt:

- ▶ Grundschulen
 - ▶ Theodor-Heuss-Schule
 - ▶ Otfried-Preußler-Schule
 - ▶ Drei-Linden-Schule
- ▶ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Ortsgruppe Bad Soden
- ▶ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Ortsgruppe Bad Soden
- ▶ Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV)
- ▶ Gewerbeverein Bad Soden am Taunus
- ▶ Behindertenbeirat im Main-Taunus-Kreis, Vertreter der Stadt Bad Soden am Taunus

Mit der Altenhainer Schule und Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement wurden zwei weitere Institutionen kontaktiert. Diese hatten jedoch entweder keinen Bedarf an einer Beteiligung geäußert oder es ist zunächst keine Rückmeldung erfolgt.

Darüber hinaus wurde das Kinderparlament Bad Soden am Taunus im Rahmen seiner Sitzung am 19. September 2019 am Mobilitätskonzept beteiligt. Etwa 30 Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klassen der Grundschulen erarbeiteten hierbei Anregungen zu Schulwegen und Schulumfeld. Weiterhin wurden mit den Planern die Vor- und Nachteile des städtischen Verkehrssystems diskutiert. Bezüglich der Schulwege wurden u.a. Abschnitte mit zu schmalen Gehwegen oder zum Teil zu hohen Geschwindigkeiten der PKWs benannt. Ein weiterer wichtiger Aspekt waren fehlende Querungsmöglichkeiten entlang der Schulwege. All dies führt zu einem reduzierten Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schüler. Neben den Schulwegen wurden außerdem weitere Problemstellen auf den sonstigen Alltagswegen aufgeführt. Durch die spannende Diskussion konnten Schwachstellen aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge seitens der jungen Vertreterinnen und Vertreter in das Mobilitätskonzept eingebracht werden.

2.6 Stärken- und Schwächen-Fazit

Die ausführliche Bestandsanalyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen, des Verkehrsnetzes, der Erreichbarkeiten und weiteren Planungsgrundlagen hat zusammen mit der Beteiligung im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung, der Online-Beteiligung und den Akteursgesprächen eine Fülle an Informationen hervorgebracht. Im Folgenden wird ein zusammenfassendes Stärken- und Schwächen-Fazit gezogen, welches die Handlungsbedarfe für die Zukunft aufzeigt.

Welche Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Mobilität bietet Bad Soden am Taunus?

Stärken

- ▶ Kurze Entfernungen innerhalb der Stadt, mit Einschränkungen auch zu Stadtteilen
- ▶ Umgebende Gemeinden in der Regel auch mit dem ÖPNV erreichbar
- ▶ Lage innerhalb des Agglomerationsraum Frankfurt RheinMain
- ▶ Attraktive und belebte Innenstadt (trotz Konkurrenz mit Main-Taunus-Zentrum)
- ▶ Vielfalt an Parks und Erholungsflächen innerhalb der Stadt und in direkter Umgebung
- ▶ Gesundheitsstandort mit Ziel der Gesundheitspflege, Potenzial für Bewegung und gesundheitsbewusstes Verkehrsmittelwahlverhalten von Fuß und Rad im Alltag
- ▶ Naherholungsgäste bieten Potenzial als Innovator und Multiplikator neuer Mobilitätslösungen
- ▶ Straßenraumbreiten bieten häufig Potenzial Flächen neu zu verteilen

Schwächen

- ▶ Schwierige topografische Voraussetzung durch Lage am Taunus-Mittelgebirge
- ▶ Gute Anbindung für den Pkw-Verkehr ist Segen und Fluch zugleich, fördert die Nutzung des Pkw

Was sind zentrale Ansatzpunkte für das Mobilitätskonzept?

Stärken

- ▶ Straßenräume in Wohngebieten größtenteils attraktiv und sicher gestaltet
- ▶ Barrierefreiheit ist insbesondere an Bushaltestellen weitgehend vorhanden

- Gute und richtlinienkonforme Beschilderung für den Radverkehr

Schwächen

- Hauptverkehrsstraßen als vom Pkw-Verkehr dominierte Hauptachsen
- Hauptverkehrsstraßen als städtische Barrieren
- Autoverkehr prägt Stadtbild vielerorts
- Nachholbedarf beim Radverkehr
- Angebotsqualität der Anbindungen an Nachbargemeinden mit dem ÖPNV

2.6.1 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Stärken

- Wohngebiete mit durchgehend Tempo 30 und vielen verkehrsberuhigten Bereichen
- Tempo 30 im gesamten untergeordneten Straßennetz
- Verkehrsberuhigte Altstadt
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Parks und Naherholungsflächen als attraktive Fußwegeverbindung für den Alltagsverkehr

Schwächen

- Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen ist gering
- Verkehrsberuhigte innerstädtische Bereiche sind teilweise stark befahren (v.a. Brunnenstraße)
- Gehwege werden durch Pkw und Mülltonnen eingeschränkt
- Konflikte mit Radverkehr (bei gemeinsamer Führung) im Seitenraum
- "Falschparker" in verkehrsberuhigten Bereichen bergen insb. für Kinder Gefahren
- Fehlende Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen, Folge ist eine Barrierewirkung (insb. Königsteiner Straße)
- Bestehende Querungsmöglichkeiten teilweise unattraktiv z.B. wegen kurzer Grünzeiten an den signalisierten Knoten
- Vereinzelt mangelhafter baulicher Zustand (und Barrierefreiheit) der Verkehrsanlagen des Fußverkehrs (z.B. Bahnhofsumfeld)
- Im Schulumfeld bestehen für Schulkinder wegen Pkw-Verkehr zum Teil Gefahren
- Unzureichende oder unbekannte Fußgängerrouen



Abbildung 21: Erscheinungsbild am Platz Rueil-Malmaison (bis Februar 2020) vs. Neugestaltung Hauptstraße Neuenhain



Abbildung 22: Ansprechende, barrierefreie, sichere und verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung

2.6.2 Radverkehr

Stärken

- Kompaktheit der Stadt und Naherholungsgäste bieten Potenzial für Radleihsystem
- Umliegende Gemeinden in 20 bis 30 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen
- Übersichtliche FGSV-konforme Radrouten-Beschilderung
- Potenzial Pedelecs aufgrund der Topografie besonders hoch
- Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Schwächen

- Keine sichere und komfortable Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen, dadurch regelwidrige Benutzung der Seitenräume durch Radfahrer

entlang vielbefahrener Achsen (Unsicherheitsgefühl auf Straße) und Gefährdung von Fußgängern

- Fehlende direkte Radwegeverbindungen zwischen Stadtteilen und Nachbargemeinden (z.B. Schwalbach)
- Konfliktpotenzial wegen Führung mit Kfz-Verkehr auch bei Tempo 30 u.a. wegen Steigung (z.B. Niederhofheimer Straße)
- Fehlende hochwertige und sichere Radabstellanlagen an zentralen Orten
- Schulradwege insb. zu weiterführenden Schulen mangelhaft (z.B. Kronberger Straße zur Albert-Einstein-Schule)
- Knotenpunkte zum Teil nur indirekt und mit erhöhtem Zeitaufwand querbar (z.B. Königsteiner Straße)
- Fehlende Rücksichtnahme durch andere Verkehrsteilnehmer, Akzeptanzproblematik



Abbildung 23: Fehlende sichere Radabstellanlagen



Abbildung 24: Fehlende Radverkehrsanlagen und Schutzeinrichtungen an der Königsteiner Straße vs. neuer, sicherer Fuß- und Radweg außerhalb der Kernstadt

2.6.3 Öffentlicher Verkehr und Neue Mobilität

Stärken

- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Potenzial für neue Mobilitätsformen, da Bedarf und Interesse in Verwaltung und Bevölkerung besteht
- Anbindung an den regionalen Schienenpersonenverkehr in die Region mit Direktverbindungen nach Frankfurt am Main
- Direkte Anbindung an die Regionaltangente West in Aussicht

Schwächen

- Zuverlässigkeit (und Taktung) beim Bahn-Angebot nicht zufriedenstellend
- Schlechte Koordination zwischen Bahn und Bus am Bahnhof
- Umwege- und Umsteigereiche Verbindungen in die umliegenden Gemeinden sind unattraktiv (z.B. nach Kelkheim)
- Unzureichende bzw. unattraktive Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt insbesondere in den Abend- und Nachtstunden
- ÖV-Preise innerhalb Bad Sodens sind nicht konkurrenzfähig
- Unattraktives Erscheinungsbild des Busbahnhofs
- Fehlende Information und Echtzeit-Auskunft



Abbildung 25: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen vs. negatives Erscheinungsbild am Bahnhof

2.6.4 Kfz-Verkehr

Stärken

- ▶ Gut ausgebautes hierarchisches Straßennetz
- ▶ Gute regionale Erreichbarkeit über Bundesstraßen und Autobahnen
- ▶ Direkte Straßenverbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen
- ▶ Ausreichendes Parkraumangebot im Stadtgebiet
- ▶ Geringes Aufkommen an Durchgangsverkehr

Schwächen

- ▶ Gehwegparken als Konfliktpotenzial für den Fuß- und Radverkehr
- ▶ Hol- und Bringverkehre an den Grundschulen bergen Gefahren für Schulkin-
der
- ▶ Überhöhte Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsüberschreitungen)
- ▶ Nicht-Einhaltung von Halteverboten
- ▶ Lieferverkehr muss teilweise auf der Fahrbahn be- und entladen (Verkehrsbe-
hinderung)
- ▶ Verkehrsbehinderung auf Hauptverkehrsstraßen u.a. durch Parkvorgänge
- ▶ Hohes Verkehrsaufkommen auf Königsteiner Straße mit hohem Anteil an
Quell- und Zielverkehren
- ▶ Signalsteuerungen an der Königsteiner Straße für den Kfz-Verkehr teilweise
nicht optimal
- ▶ Lärmkonflikt auf Königsteiner Straße mit Lärmbelastungen die Maßnahmen
notwendig machen



Abbildung 26: Verkehrsberuhigte Straßenräume in der Kernstadt geprägt von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr



Abbildung 27: Beispiele für Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit

2.6.5 Weitere allgemeine Aspekte

Stärken

- ▶ Wille und Wunsch zur Veränderung besteht in der Bevölkerung, Verwaltung und Politik
- ▶ Transparente Öffentlichkeitsarbeit seitens der Verwaltung

Schwächen

- ▶ Fehlendes (betriebliches) Mobilitätsmanagement
- ▶ Fehlende organisatorische und bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung eines freiwilligen Einstellungs- und Verhaltenswandels

2.7 Zukünftige Entwicklung

Das Mobilitätskonzept ist auf die langfristige Entwicklung des städtischen Verkehrssystems ausgerichtet. Es soll Möglichkeiten zur zukünftigen Entwicklung der Mobilität aufzeigen. Grundlage hierfür ist die Darstellung der für den Horizont 2035 zu erwartenden Entwicklungen hinsichtlich Einwohner, Arbeitsplätze, Gewerbe und Verkehr im Rahmen von Prognosen. Neben allgemeinen Entwicklungstendenzen im Verkehrssektor ist die regionale Verkehrsentwicklung und die kommunale Siedlungsentwicklung von Bedeutung. In der Summe entsteht ein umfassendes Bild der Prognosesituation.

2.7.1 Allgemeine Entwicklungstendenzen Verkehr

Der Sektor Verkehr befindet sich in einem stetigen Wandel mit Innovationen. Wichtige auch für die Zukunft maßgebende Entwicklungsrichtungen der vergangenen Jahre sind insbesondere:

- ▶ Elektrifizierung: Die Elektrifizierung im Verkehrssektor hat im Bereich der Pkw das Potenzial, die Antriebe mittel- bis langfristig nachhaltiger und klimafreundlicher

zu gestalten. Für Kommunen liegt hier die Herausforderung in der Steuerung des Ausbaus der nötigen Ladeinfrastruktur. Diese ist insbesondere dort von Relevanz, wo nicht auf persönliche Lademöglichkeiten zurückgegriffen werden kann wie in Innenstädten und Gebieten mit Geschosswohnungsbau. Für den Radverkehr ist die Elektrifizierung in Bezug auf Pedelec ein Thema und birgt ein hohes Potenzial für die Nahmobilität. Bereits heute gibt es vier Millionen Pedelecs in deutschen Haushalten mit steigender Tendenz (MiD 2017). Von kommunaler Seite geht es hier wie beim Pkw um die Steuerung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur sowie um eine angemessene Ausgestaltung der Radwege auch für höhere Geschwindigkeiten.

- ▶ **Nachhaltigkeit:** Der Verkehrssektor ist in Deutschland einer der größten Verursacher von Treibhausgasen. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht daher eine Reduktion der verkehrsbedingten Klimagase um 40% bis 2030 vor. Allerdings ist dieser Schritt kein Selbstläufer und bedarf sowohl kurz-, mittel- als auch langfristig entsprechender wirksamer Maßnahmen. Dabei geht es nicht nur um die Bereitstellung adäquater Mobilitätsangebote und besserer Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund, sondern auch darum, Anreize zu schaffen und ein Umdenken beim Mobilitätsverhalten zu erreichen.
- ▶ **Teilen:** Sharing-Systeme sind ein weiterer wichtiger Entwicklungstrend der Zukunft und bieten einen wichtigen Ansatz zur Steigerung der Effizienz in der Pkw-Nutzung. In Deutschland besitzen beispielweise rund 78% der Haushalte mindestens einen Pkw, dessen mittlere Betriebszeit pro Tag etwa nur 45 Minuten beträgt. In 40% der Haushalte wird der Pkw an einem Normalwerktag überhaupt nicht genutzt. Bisher nutzen in Deutschland 5% der Haushalte Car-Sharing (MiD 2017). In vielen deutschen Mittel- und Großstädten sind darüber hinaus bereits viele verschiedene Sharing-Anbieter auf multimodaler Ebene vertreten. Neben anfänglich Fahrrädern und Pkw können heute auch Lastenräder, Transporter, E-Roller und E-Scooter geliehen werden. Die Tendenz ist dabei klar steigend. Wichtig ist hierbei aber auch, den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eine adäquate Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.
- ▶ **Digitalisierung:** Die Digitalisierung kann in der heutigen Zeit viele Prozesse vereinfachen und erleichtern. So wird auf der einen Seite die Multi- und Intermodalität durch viele App-basierte Sharing-Systeme und die einfache Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger gefördert. Auf der anderen Seite bringt die Digitalisierung aber auch viele Herausforderungen mit sich. So kaufen laut MiD 2017 42% der Deutschen mindestens einmal im Monat im Internet ein. Dadurch wird neben dem hohen logistischen Planungsaufwand vor allem ein enormes zusätzliches Verkehrsaufkommen generiert. Des Weiteren müssen die Lieferverkehre bis zum Endkunden möglichst verträglich abgewickelt werden.
- ▶ **Zukunft der Mobilität:** Die Zukunft der Mobilität besteht darin, die Menschen und Güter möglichst effizient und intelligent zu transportieren. Unter dem Schlagwort „Mobility as a Service (MaaS)“ soll den Kunden in Zukunft die Mobilität einfach und bequem über eine Plattform zugänglich gemacht werden. Dabei geht es darum, dass dem Nutzer die Mobilität für die Nutzungsdauer bereitgestellt wird und der Nutzer nicht mehr für die Beschaffung des Verkehrsmittels verantwortlich ist.

Eine Rolle spielt dies insbesondere im öffentlichen Nahverkehr, in einer digitalisierten und nachfragebasierten Bereitstellung von Fahrtenangeboten und Linienverläufen.

Die technischen Fortschritte können zu einer Minderung der Verkehrsproblematik beitragen. Ein entscheidender Baustein in der nachhaltigen Lösung liegt aber darin, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln und die Verkehrsinfrastruktur entsprechend zu dimensionieren. Außerdem gilt es, den Verkehr und den Straßenraum insbesondere von Hauptverkehrsstraßen verstärkt verträglich in den Stadtraum zu integrieren und die Barrierewirkung von Straßenräumen aufzulösen. Dabei geht es nicht nur um die Lärm- und Schadstoffproblematik, sondern auch um die Nutzung und Qualität des öffentlichen Raumes. Es gilt, den motorisierten Verkehr vor allem in den Innenstädten verträglicher und damit diese lebenswerter zu gestalten, um eine hohe Aufenthaltsqualität und damit auch eine höhere Lebensqualität zu erzielen.

2.7.2 Siedlungsentwicklung

Die Stadt Bad Soden am Taunus prognostiziert im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplanes zur Einwohnerentwicklung für die kommenden Jahre bis zum Horizont des Mobilitätskonzeptes 2035 eine konstante Entwicklung der Einwohnerzahlen. Trotz baulicher Tätigkeiten in Baugebieten und einer innerörtlichen Entwicklung mit Nachverdichtungen wird durch zunehmende Wohnflächenbedarfe und Eigenbedarfe mit konstanten Einwohnerzahlen gerechnet.

Die größten baulichen Zuwächse mit neuem Wohnraum wird es im Stadtteil Bad Soden insbesondere mit der Entwicklung der neuen Siedlungsflächen im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 78 „Sinai II und III“ am südwestlichen Ortsrand geben. Laut dem Vorentwurf zum Bebauungsplan 78 sind bis zu ca. 300 Wohneinheiten (ca. 600 Einwohner) und bis maximal 1.000 Arbeitsplätze vorgesehen. Die äußere Erschließung des Gebiets ist über die Limesspange (L3014) sowie der Niederhofheimer Straße geplant. Weitere geplante Baugebiete mit einer verkehrlichen Relevanz von mehr als 50 Einwohnern sind das ehemalige Reitplatzgelände, die Entwicklungsflächen Burgberg, Großer Hetzel sowie an der Kelkheimer Straße und in Neuenhain am Altkönigblick. Am südlichen Ortseingang zwischen Königsteiner Straße und Bahnweg sind zudem weitere Gewerbe- und Büroflächenpotenziale (Bebauungsplan Vorentwurf 50) von ca. 96.000 m² BGF, das einem Potenzial von ca. 2.750 Arbeitsplätzen entspricht, ausgewiesen.

2.7.3 Verkehrsentwicklung

Bei einer konstanten Einwohnerzahl zwischen heute und 2035 ist insgesamt ebenfalls mit einer leicht rückläufigen bis stagnierenden Pkw-Verkehrsbelastung innerhalb der Stadt im Prognosejahr 2035 zu rechnen.

Aufgrund einer positiven Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Main-Taunus-Kreis sowie einer allgemein steigenden Verkehrsleistung nimmt der Verkehr in der Region aber insgesamt zu. Externe Verkehre bzw. Durchgangsverkehre werden auch in Zukunft größtenteils das Stadtgebiet umfahren. Die zusätzlichen Verkehre werden jedoch

über die Bundesstraße B8 oder die Limespange (L3014) an der Stadt vorbeigeleitet. Auf einzelnen Streckenabschnitten innerhalb der Stadt (z.B. Kronberger Straße) kann es zu geringen Veränderungen von weniger als 5% der Verkehrsbelastung kommen.

Vorgesehene bauliche Entwicklungen in Bad Soden am Taunus werden bei großräumiger Betrachtung keine relevanten Effekte auf das städtische Verkehrsnetz haben. Lokal können jedoch auf einzelnen Strecken durch größere Baugebiete Veränderungen der Verkehrsbelastung auftreten (Bsp. Sinai). Diese können jedoch nur im Rahmen von projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen genauer beleuchtet werden.

2.8 Zielbild

Das Zielkonzept ist Grundsatz der Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen sowie Maßstab der zukünftigen Entwicklung der Mobilität in Bad Soden am Taunus. Das Zielbild wurde inhaltlich breit mit den beteiligten Akteuren abgestimmt und setzt Prioritäten hinsichtlich der weiteren Entwicklung von Maßnahmen. Ein breiter Konsens zu den Zielen ist wichtig, um alle Beteiligten von der Politik bis zu den Bürgerinnen und Bürgern im Prozess mitzunehmen und Transparenz zu schaffen.

An den Zielen wird die zukünftige Entwicklung der Mobilität gemessen. Das Zielbild stellt den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung im Mobilitätskonzept, bildet darüber hinaus aber auch den Grundsatz für weitere aktuell noch nicht absehbare Herausforderungen.

Die Definition des Zielbilds ist zudem hilfreich, um Zielkonflikte zu verdeutlichen. So haben fast alle Maßnahmen Vor- und Nachteile, die sich in unterschiedlichen Zielen zeigen. Ein Ausbau der Parkplatzzahl in der Innenstadt verbessert auf der einen Seite die Erreichbarkeit für den Pkw-Verkehr, erhöht auf der anderen Seite aber gleichzeitig auch die Verkehrsbelastung und den Flächenverbrauch.

Das Zielbild bleibt auf einer abstrakten Ebene und bildet den Rahmen und Überbau des Mobilitätskonzeptes. Folgendes Zielbild wurde für das Mobilitätskonzept formuliert:

„Das Mobilitätssystem im Jahre 2035 in Bad Soden am Taunus ist geprägt von einem öffentlichen Straßen- und Stadtraum, in dem alle **Verkehrsteilnehmende gleichbedeutend** behandelt werden und hohe Aufenthaltsqualitäten mit Begegnungsräumen schafft. Die Stadt ist aufgrund ihres vielfältigen Angebots an Einrichtungen und Freiräumen lebendig und lebenswert. Allen Altersklassen ist eine Teilhabe am **Verkehrssystem ohne Barrieren** möglich, da die Infrastruktur an den Sicherheitsbedürfnissen besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer bemessen wird. Wichtige Ziele innerhalb und außerhalb der Stadt sind für alle **Verkehrssysteme direkt, attraktiv und verkehrssicher vernetzt**, weswegen auch ein Leben ohne eigenen Pkw ohne Einschränkungen möglich wäre. Die negativen Umweltwirkungen des Verkehrs werden durch **neue Technologien und veränderte Verhaltensweisen** minimiert. Die Weiterentwicklung des **Mobilitätssystems** wird **als Gemeinschaftsaufgabe** aller Bürgerinnen und Bürger mit Politik und Verwaltung verstanden.“

2.9 Zusammenfassung der Grundlagenebene

Im Rahmen der Grundlagenebene wurde zum einen die heutige Bestandssituation des Verkehrssystems und seiner Organisation erfasst und analysiert, mit dem Ziel aus dem daraus gewonnenen Stärken- und Schwächen-Profil Handlungsbedarfe für die Zukunft abzuleiten. Zum anderen wurde begleitend ein Zielbild entwickelt, welches im Folgenden als Maßstab für die Entwicklung und Bewertung von Handlungsfeldern und Maßnahmen dient.

Das Mobilitätssystem in Bad Soden am Taunus soll in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden, dass z.B. der öffentliche Straßen- und Stadtraum so ausgestaltet ist, dass er alle Verkehrsteilnehmer als gleichberechtigt versteht. Die vorhandenen Straßenraumbreiten bieten das Potenzial, Flächen neu zu verteilen. Heute sind die Hauptverkehrsstraßen eher als vom Pkw-Verkehr dominierte Hauptachsen anzusehen und wirken als städtische Barrieren. Ein Ziel sollte sein, die Aufenthaltsqualität zu stärken und die Barrierewirkung zu minimieren. Der Autoverkehr prägt darüber hinaus vielerorts das Stadtbild. Nicht zuletzt deswegen sollen in der ehemaligen Kurstadt lebendige und lebenswerte Frei- und Stadträume erhalten und qualifiziert werden, die Infrastruktur ist dabei an den schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern zu bemessen. Dies impliziert ausgehend von heute einen Nachholbedarf beim Radverkehr mit guten Radwegen sowie auch den besonderen Schutz der Schulwege innerhalb der Stadt sowie in die Nachbargemeinden. Es bedarf einer stärkeren, direkten und attraktiven Vernetzung auch im öffentlichen Nahverkehr mit einer besseren Angebotsqualität, so dass ein Leben ohne eigenen Pkw ohne Einschränkungen möglich ist. Kurze Entfernungen innerhalb der Stadt sowie in die nahegelegenen Agglomerationsräume bieten hier viel Potenzial. Die negativen Umweltwirkungen gilt es darüber hinaus durch veränderte Verhaltensweisen mit einer Attraktivierung des Umweltverbundes und einer verminderten Nutzung des Pkw zu reduzieren, womit nicht zuletzt auch dem Erreichen der Klimaziele beigetragen werden soll. Gleichwohl wird insbesondere aufgrund der Raumstruktur auch in Zukunft der Pkw eine notwendige und relevante Rolle in der Stadt spielen. Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems soll zukünftig immer stärker als Gemeinschaftsaufgabe der Bürgerinnen und Bürger mit Politik und Verwaltung verstanden werden. Das Mobilitätskonzept ist ein erster bedeutsamer Schritt dorthin.

3 Maßnahmenebene

Auf Grundlage der vorangegangenen Arbeitsschritte wurden Maßnahmen entwickelt und untersucht, die maßgeblich für eine nachhaltige und zukunftsweisende verkehrliche Entwicklung von Bad Soden am Taunus sind. Aufgrund der strategisch-konzeptionellen Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes stehen konzeptionelle und übergreifende Maßnahmen im Vordergrund, die zur Erreichung der aufgestellten Ziele beitragen. Das Zielbild gibt dabei die inhaltliche Entwicklungsrichtung vor. 13 Handlungsfelder (Kapitel 3.3) strukturieren die Maßnahmen. Dabei sollen die Handlungsfelder nicht nur den baulichen und räumlichen Bereich abdecken, sondern auch die Bereiche lenkender, organisatorischer und informatorischer Maßnahmen gleichbedeutend behandeln. Abbildung 28 zeigt das gesamte Spektrum möglicher Maßnahmen auf. Dabei wird zwischen baulichen und betrieblichen Infrastrukturmaßnahmen (blau) und Organisationsmaßnahmen (rot) unterschieden. Auf Grundlage dieses Baukastens werden für Bad Soden am Taunus Maßnahmen vorgeschlagen.

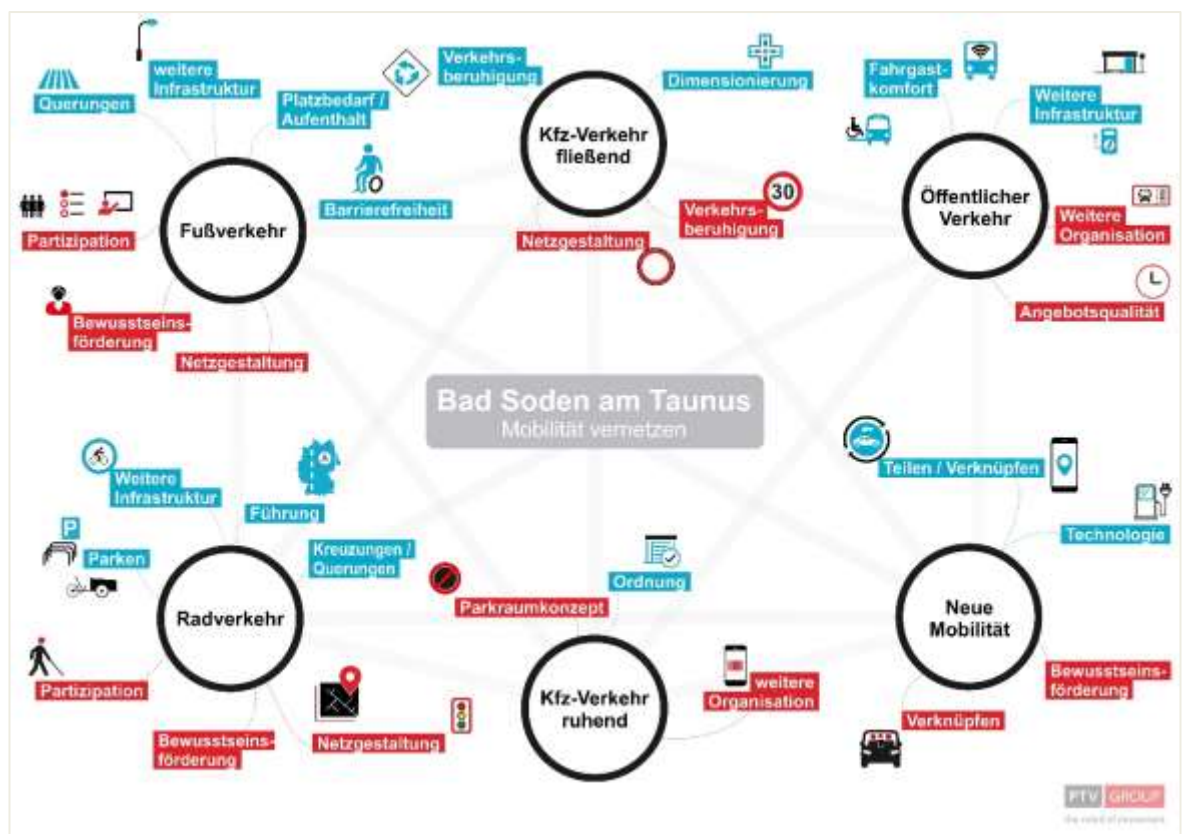


Abbildung 28: Übersicht Maßnahmenspektrum

Die Maßnahmenebene umfasst insgesamt fünf Kapitel. Zunächst werden in Kapitel 3.1 die Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung und möglicher Maßnahmen in Bad Soden am Taunus erläutert. Im zweiten Schritt (Kapitel 3.2) werden die Ergebnisse der zweiten und dritten Bürgerbeteiligung sowie der Akteurs- und Abstimmungsgespräche, die im Rahmen der Maßnahmenentwicklung stattgefunden haben, zusammengefasst. Im dritten und zentralen Teil (Kapitel 3.3) der Maßnahmenebene werden die 13 Handlungsfelder vorgestellt. Innerhalb der Handlungsfelder werden die vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt. In Kapitel 3.4 werden zwei detailliert ausgearbeitete

Pilotprojekte (Königsteiner Straße und Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen) vorgestellt. Im letzten Schritt (Kapitel 3.5) erfolgen Handlungsempfehlungen für die Maßnahmenumsetzung anhand von 10 Startprojekten und es werden Fördermöglichkeiten aufgezeigt. Möglichkeiten der Evaluation und Verstärkung werden zum Abschluss des Kapitels vorgestellt.

3.1 Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung in Bad Soden am Taunus

Die kommunale Verkehrsplanung in Bad Soden am Taunus ist in ein komplexes Gefüge an übergeordneten und abzustimmenden Planungen eingebunden. Die Planungshoheit liegt zwar häufig bei der Kommune selbst, dennoch erfolgen einige Einschränkungen durch übergeordnete Rahmenbedingungen, Regelwerke und Gesetze.

- Übergeordnete Rahmenbedingungen wie die Gesetzgebung der Bundes- und Landesebene sowie die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung sowie andere gesetzliche Bestimmungen setzen einen Rahmen für die aktuelle Situation und können auch in Zukunft die kommunale Verkehrsplanung stark beeinflussen.
- Übergeordnete Planungsebenen wie die Landesentwicklungsplanung in Hessen, der regionale Flächennutzungsplan des Regionalverbands FrankfurtRheinMain und auf Kreisebene der Main-Taunus-Kreis geben gegenüber der kommunalen Planung verbindliche Vorgaben. Ganz konkret hat zum Beispiel die Landesbehörde Hessen Mobil die Straßenbaulast für die Landesstraßen wie die Königsteiner Straße womit bauliche Änderungen nur im Konsens und in intensiver Abstimmung möglich sind. Durch die Kommune selbst sind nur verkehrsrechtliche Änderungen möglich.
- Abzustimmende Planungen mit benachbarten Kommunen sowie weiteren kommunalen Fachämtern in Bad Soden am Taunus müssen intensiv in die städtische Verkehrsplanung eingebunden werden. Darüber hinaus werden im Bereich des öffentlichen Verkehrs häufig Verkehrsverbünde (MTV, RMV) und größere Verkehrsunternehmen mit eigener Planungskompetenz mit einbezogen. Dabei geht es vor allem um das Ausloten von Synergiepotenzialen und das Vermeiden von Konflikten zwischen der Fachplanung und der Gesamtplanung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die kommunale Verkehrsplanung grundsätzlich der Kommune selbst obliegt, allerdings dem Anpassungsgebot der übergeordneten Planungen und der Abstimmung mit weiteren Fachplanungen unterliegt.

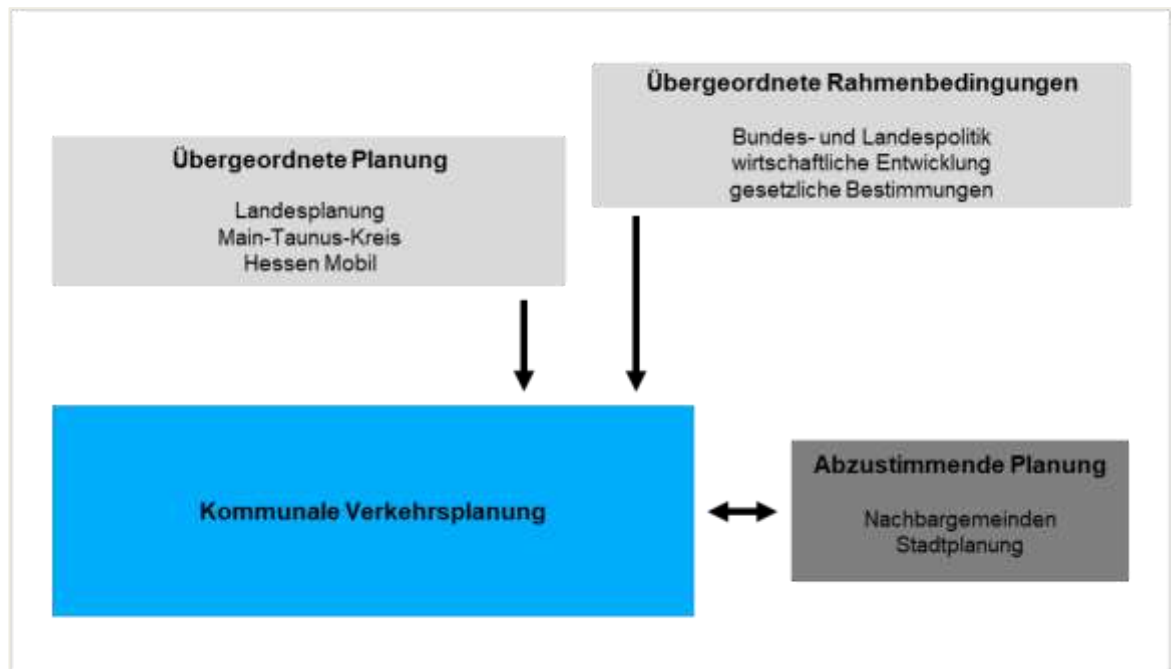


Abbildung 29: Rahmenbedingungen der kommunalen Verkehrsplanung in Bad Soden am Taunus

3.2 Beteiligungsverfahren

3.2.1 Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung

Am 26.11.2019 fand im Bürgerhaus in Neuenhain die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Vorstellung der Bestandsanalyse und Diskussion von Maßnahmenansätzen“ statt. An der Veranstaltung nahmen neben Bürgermeister Dr. Frank Blasch sowie Vertreterinnen und Vertretern der Stadt und des Gutachterteams 80 bis 100 Bürgerinnen und Bürger teil.

Ziel der Veranstaltung war es, mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bad Soden am Taunus aufbauend auf einer Stärken- und Schwächen-Analyse der Bestandssituation in einem zweiten Schritt geeignete Maßnahmen für bestehende Herausforderungen zu benennen, zu diskutieren und herauszuarbeiten. Die Problemschwerpunkte wurden intensiv und kontrovers diskutiert und die Ergebnisse der Diskussion mit Hilfe von Kärtchen an Stellwänden protokolliert. Insgesamt gab es knapp 180 Beiträge.

Im Folgenden sind die zentralen Ergebnisse als Schlussfolgerungen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst. Die vollständige Liste ist dem Anhang zu entnehmen.

Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung

- Mehr Kontrollen von illegalem Parken und überhöhten Geschwindigkeiten
- Installieren von Blitzern
- Tempo 30 und Verkehrsberuhigung
- Bau von Radinfrastruktur insb. auf den Hauptverkehrsstraßen:
 - U.a. Schutzstreifen
 - Aufstellflächen an Knotenpunkten
- Anwohnerparken
- Bewusstseinsbildung

Netzstruktur durch Verbindungen

- Durchgängiges Radwegenetz in Bad Soden am Taunus und zu den Nachbarorten aufbauen / instand halten
- Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Königsteiner Straße verbessern:
 - Mehr Überwege zur sicheren Querung für Fußgänger
 - Ausreichend breite Radfahrstreifen entlang der Königsteiner Straße (besonders bei Steigung)
- Knotenpunkt Limespange: Sicherer Umbau für Radfahrende (Schülerverkehr)
- Erhöhung Attraktivität und Werbung für Stadtbuss

Mobilitätsmanagement, Steuerung und Lenkung

- Visuelles Schmälern der Straße, Errichtung von Versätzen, alternierendes Parken
- Installation von Blitzern
- Königsteiner Straße Tempo 30 und Minikreisel
- Hochwertige Fahrradabstellrichtungen
- LSA-Programm anpassen, Fußgänger und Radfahrer priorisieren
- Vorfahrtstraßen in Rechts-vor-Links Steuerung ändern

Neue Mobilität und Kommunikation

- ▶ Busverbindungen zwischen den Stadtteilen und angrenzenden Ortschaften verbessern (v.a. Ost-West-Verbindungen)
- ▶ Taktung der S-Bahnen erhöhen und an Bus anpassen, sowie Zuverlässigkeit sicherstellen
- ▶ Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den zentralen Orten in Bad Soden am Taunus
- ▶ Einführung eines umweltfreundlichen Car-Sharing-Systems
- ▶ Seilbahn als Massenverkehrsmittel zu den Stadtteilen

3.2.2 Dritte Öffentlichkeitsveranstaltung

Die dritte Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Konkretisierung der Maßnahmen und ihre Umsetzung“ fand am 16.09.2020 im Bürgerhaus in Neuenhain statt. Die Teilnehmeranzahl beschränkte sich aufgrund der Bestimmungen neben dem Bürgermeister Dr. Frank Blasch und den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt auf rund 40 angemeldete Bürgerinnen und Bürger. Aufgrund bestehender Vorschriften mit Kapazitätsbeschränkungen im Bürgersaal im Bürgerhaus Neuenhain, musste die Teilnehmerzahl auf maximal 50 Personen beschränkt werden. Um eine höhere Teilnehmerzahl zu ermöglichen, wurden zwei Veranstaltungsblocks angeboten. Im Vorhinein wurde um eine verbindliche Anmeldung per Mail zur Veranstaltung und Wahl eines Handlungsfeldes gebeten. Auf Grundlage der Anzahl der Anmeldungen konnte die Veranstaltung innerhalb eines Blocks durchgeführt werden. Über die anschließende Online-Beteiligung wurde darüber hinaus ein ergänzendes Angebot zur Beteiligung geschaffen.

Ziel der Veranstaltung war es, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bad Soden am Taunus die erarbeiteten Maßnahmensteckbriefe anhand von drei ausgewählten Handlungsfeldern in Gruppen zu diskutieren. Dabei ging es vor allem um die Konkretisierung dieser Maßnahmen. Das heißt, an welchen Orten die vorgestellten Maßnahmen umgesetzt werden können sowie eine mögliche Priorisierung bei der Umsetzung. Über die Online-Beteiligung konnten im Anschluss alle Handlungsfelder mit den dazugehörigen Maßnahmensteckbriefen (insgesamt 13 Handlungsfelder und 37 Maßnahmensteckbriefe) sowie die zwei Pilotprojekte „Königsteiner Straße“ und „Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ abgerufen und diskutiert werden.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung und der Online-Beteiligung zusammengestellt. In den Klammern ist die Referenz zur jeweiligen Maßnahme benannt:

- ▶ Eindeutigere und sichtbarere Beschilderung sowie ergänzende Visualisierungen / Markierungen zur Beschilderung von Verkehrsberuhigten Bereichen (1.3)
- ▶ Eigenständige bzw. sichere Wegeführung (abseits der Straße) für den Fuß- und Radverkehr zwischen Altenhain und Neuenhain (2)

- Zusätzliche Querungsanlagen / Fußgängerüberwege auf Hauptverkehrsstraßen (insb. Königsteiner Straße, Tegut-Kreisel, Kronberger Straße Höhe Krankenhaus / Bushaltestelle) (3.1)
- Keine Radfahrstreifen / Schutzstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen (4.1)
- Stärkung der Verbindungen in die Nachbargemeinden (4.1)
- Keine Parkstände des ruhenden Kfz-Verkehrs in Konfliktbereich mit Anlagen für den Radverkehr (z.B. Radwege, Schutzstreifen) (4.2)
- Entfall der Parkstände zugunsten von Radinfrastruktur (insbesondere auf der südlichen Königsteiner Straße) (4.2)
- Radverkehrsmaßnahmen im Nebennetz: Anpassung der Vorfahrtsregelung auf Verbindungsstraßen und damit Beschleunigung des Radverkehrs, Attraktivierung der Nebenrouten (4.3)
- Direkte Radwegeverbindung Bad Soden - Liederbach herstellen (5.1)
- Ertüchtigung Soderwaldsweg für den Radverkehr mit Querung der L3015 (5.1)
- Direkte Busverbindungen nach Kronberg, Eschborn, Kelkheim (7.2)
- Straße Am Bahnhof verkehrsberuhigen und Parkstände reduzieren (9.1)
- Ausweitung der Parkgebühren auf weitere Parkplätze (u.a. hinter Neuenhainer Feuerwehr) (10)
- Ausweisung von Parkflächen für Motorräder (10)
- Bei Einrichtung von Minikreisverkehren: Umsetzung der Entwurfselemente zur Verkehrsberuhigung und besseren Querbarkeit (Prüfung der Einbindung Wiesenweg und Adlerstraße) (10.1)
- Prüfung der Einrichtung weiterer Minikreisverkehre (u.a. Schulstraße-Schwalbacher Straße-Hauptstraße, Königsteiner Straße-Hauptstraße) (10.1)
- Verlängerung des kostenlosen Parkens im Parkhaus am Bahnhof mit Stärkung des Kurzzeitparkens (u.a. durch Parkraumüberwachung) (10.2)
- Reduktion der Parkstände primär im Kernbereich um die Adlerstraße und auf der Königsteiner Straße sowie auch in den Wohnstraßen (10.2)
- Anreize zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes bzw. Fahrzeugbestands im öffentlichen Straßenraum (10.2)
- Bessere Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. Freihalten von Gehwegen, Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn (alternierend), Freihalten von Kreuzungs- und Kurvenbereichen) (10.2)
- Umgestaltung und bessere Regulierung der Parkplätze in Altenhain (Buswendeschleife / Parkplatz in Altenhain (Langstraße / Neuenhainer Straße)) und Neuenhain (Schüler-Bring- und Holverkehre, Kerbplatz in der Nähe der Dreilinden-Schule) (10.2)

- ▶ Mehr Kontrollen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs, Schwerpunkt an KiTas und Schulen (10.3)
- ▶ Zulässige Höchstgeschwindigkeit kurzfristig senken (u.a. Tempo 30 auf Königsteiner Straße, insb. in Verbindung mit Minikreisverkehren) (11.2)

3.2.3 Akteursgespräche

Am 30. Januar 2020 wurden mit den in die Erstellung des Mobilitätskonzepts einbezogenen Akteuren zahlreiche Maßnahmenvorschläge diskutiert. Neben Vertreterinnen der Grundschulen waren der BUND, ADFC und der Gewerbeverein vertreten. In drei Tischrunden wurde zwei Stunden zusammen mit Bürgermeister Dr. Blasch, Verwaltungsmitarbeitern und der PTV über die Ausrichtung und Akzeptanz von Maßnahmen gesprochen. Es wurden spannende und manchmal kontroverse, manchmal einvernehmliche Diskussionen geführt. Unter anderem ging es um die Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen, deren Einführung je nach Örtlichkeit aufgrund des begrenzten Straßenraums Konsequenzen für den ruhenden Kfz-Verkehr haben kann, Parkstände müssen entfallen oder umorganisiert werden. Bei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes drehte sich viel um die Frage, durch welche Maßnahmen von Taktverdichtung bis Linienführung das Optimum einer guten Anbindung und Erschließung erreicht werden kann. In der Diskussion mit den Vertreterinnen der Grundschulen wurden unter anderem konfliktträchtige Querungsstellen und Lösungen zur verträglichen Abwicklung von Hol- und Bringverkehren diskutiert.

In den Gesprächen wurde deutlich, dass die Verantwortung der Planung und Umsetzung nicht immer allein in der Hand der Stadt liegt, sondern hoher Abstimmungsbedarf mit Nachbargemeinden und weiteren Akteuren und Institutionen besteht. Zudem ist ein intensiver Diskurs in der Stadtgesellschaft über Handlungsspielräume, Maßnahmen und ihre Konsequenzen wichtig und notwendig.

3.3 Handlungsfelder und Maßnahmen










13 Handlungsfelder wurden auf Grundlage der Ergebnisse der vorab durchgeführten Bestandsanalyse sowie den Anforderungen an die künftige Verkehrsinfrastruktur entwickelt, die im Zielbild definiert wurden. Die Handlungsfelder dienen der Bündelung und Ordnung der Maßnahmen.



Abbildung 30: Gesamtübersicht über die 13 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder beinhalten jeweils mehrere Maßnahmen, die in Steckbriefen näher dargestellt werden. Die Steckbriefe enthalten wiederum detaillierte „Zugeordnete Maßnahmen“. Da starke Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Handlungsfeldern und Maßnahmen bestehen, können sie nicht isoliert betrachtet werden. Die in den Steckbriefen aufgeführten „Flankierenden Maßnahmen“ aus anderen Handlungsfeldern verdeutlichen die starken Interdependenzen der Maßnahmen untereinander. Zudem werden Akteure benannt, die bei der Maßnahmenumsetzung zu beteiligen sind bzw. diese verantworten.

Zusätzlich sind jeweils grobe Abschätzungen zum Zeithorizont, dem Nutzen und den Kosten in Kategorien angegeben:

- ▶ Zeithorizont: Maßnahmen können aus verschiedenen Gründen einen unterschiedlichen Grad an Dringlichkeit der Umsetzung haben. Sind bereits Planungen vorhanden? Wie weit ist die technische Entwicklung? Welchen zeitlichen Aufwand verursacht die jeweilige Maßnahme? Die Maßnahmen wurden an Hand dieser Aspekte einem der drei Umsetzungshorizonte von kurz- bis langfristig zugeteilt:
 - ▶  kurzfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
 - ▶  mittelfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
 - ▶  langfristiger Zeithorizont der Maßnahmenumsetzung
- ▶ Nutzen: Dieser Faktor beschreibt den Nutzen, der durch die Umsetzung einer Maßnahme entsteht. Es geht darum aus fachlicher Sicht abzuschätzen, wie stark die Maßnahme zur Erreichung des Zielbilds beiträgt. Die qualitative Abschätzung wird in drei Kategorien von gering bis groß vorgenommen:
 - ▶  geringer Nutzen durch die Maßnahmenumsetzung
 - ▶  mittlerer Nutzen durch die Maßnahmenumsetzung
 - ▶  großer Nutzen durch die Maßnahmenumsetzung
- ▶ Kosten: Hier wird die Kostenkategorie für die Umsetzung der Maßnahmen benannt. Aufgrund großer Bandbreiten der Kosten (Umfang der Maßnahme, Ort der Umsetzung, ...) sind die berücksichtigten Kosten als Richtwerte zu verstehen und in drei Kategorien von gering bis hoch eingeteilt:
 - ▶  geringe Kosten der Maßnahmenumsetzung
 - ▶  mittlere Kosten der Maßnahmenumsetzung
 - ▶  hohe Kosten der Maßnahmenumsetzung

Die Abschätzung der drei Faktoren dient im Rahmen der Maßnahmenumsetzung der Priorisierung. Zunächst sind Maßnahmen mit einem kurzfristigen Zeithorizont, mit geringen Kosten und hohem Nutzen umzusetzen, es folgen die Maßnahmen mit einer niedrigeren Priorisierung.

3.3.1 Handlungsfeld 1: (Straßen-)Räume für den Fußverkehr attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten

Problembeschreibung

Mittels der Analyse der fußläufigen Erreichbarkeiten in der Bestandsaufnahme wurde aufgezeigt, dass die jeweiligen Zentren der Stadtteile aufgrund ihrer Kompaktheit und kurzer Entfernungen für Fußgänger sehr gut erreichbar sind. Ebenfalls sind durchgehende Tempo 30 Anordnungen und die vielen ausgewiesenen Verkehrsberuhigten Bereiche in den Wohnstraßen eine wichtige Voraussetzung für eine sichere und attraktive Führung der Fußgänger. Dies ist elementar, da zu Fuß gehen die natürlichste, selbstverständlichste und flexibelste Fortbewegungsart ist, die jeder Mensch von Jung bis Alt durchführt. Auf der anderen Seite stellt das zu Fuß gehen häufig für viele Bürgerinnen und Bürger keine attraktive und konkurrenzfähige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar. Selbst für kurze Strecken wird der private Pkw genutzt. Es ist festzustellen, dass Gehwege mancherorts zu schmal oder durch andere Gegenstände blockiert sind, Treppenanlagen nicht barrierefrei sind, in Verkehrsberuhigten Bereichen zum Teil zu schnell gefahren wird und schmale Wohnstraßen mitunter unsicher sind. Insbesondere Kindertagesstätten und Schulen stehen mit ihren Schulwegen im Fokus der Betrachtung. Auch für den Kernstadtbereich zwischen Bahnhof und der Straße Zum Quellenpark wird für Fußgänger mit der Vielzahl an Geschäften eine höhere Aufenthaltsqualität gewünscht.

Ansatz / Idee

Ziel muss es sein die Kernbereiche und einzelne Wohnstraßen für den Fußverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Um aber auch mit dem Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen in Bad Soden am Taunus überall mobil sein zu können, müssen Treppenanlagen barrierefrei umgestaltet werden. Wie im Zielbild formuliert, soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im Zentrum von Bad Soden am Taunus langfristig weiter erhöht werden und vor allem im Innenstadtbereich stärker zum Verweilen einladen. Dies kann durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die Erweiterung der Fußgängerzone und eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege erreicht werden.

Die folgenden fünf Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 1.1 Schmale Wohnstraßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen
- 1.2 Fußgängerzone ausweiten
- 1.3 Verkehrsberuhigte Bereiche besser regulieren
- 1.4 Fußverkehrsanlagen barrierefrei gestalten
- 1.5 Gehwege ausreichend dimensionieren und von anderen Nutzungen freihalten

1.1 Schmale Wohnstraßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen

Mehrere Wohnstraßen in Bad Soden am Taunus haben keinen definierten oder abgegrenzten Seitenraum trotz asphaltierter Fahrbahn. Darunter fallen z.B. der Erlenweg, Nicolaiweg und die Stichstraße direkt westlich an der Drei-Linden-Schule (Abbildung 32). Im Falle der Stichstraße besteht zwar ein einseitiger Gehweg, die von der Schule führenden Ausgänge in der Straße enden jedoch an der Fahrbahn, so dass Kinder ungeschützt auf die Fahrbahn geleitet werden. Damit wirken die Straßenräume optisch dem Kfz-Verkehr zugehörig. Dies führt bei Tempo 30 dazu, dass dem Fußverkehr kein angemessener Schutzraum zugewiesen ist, wodurch insbesondere für Kinder und ältere Menschen Verkehrssicherheitsprobleme entstehen, gerade auch in Verbindung mit sichteinschränkendem ruhenden Kfz-Verkehr.

Auf den in diesem Sinne betroffenen Straßenzügen sind Verkehrsberuhigte Bereiche einzuführen. Die Länge der Straßenzüge sollte 300 Meter nicht überschreiten sowie die Verkehrsstärke nicht über 400 Kfz / h liegen. Dadurch wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit abgesenkt, Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen Fahrzeugführer warten. Außerdem sollte das Parken außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unterbunden werden. Begleitend müssen Umbaumaßnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verkehrsberuhigung vorgenommen werden, da eine besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln muss, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

Durch die Maßnahme kann die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit gesteigert und der Straßenraum besser durch die Anwohner genutzt werden, da Fußgänger die ganze Breite benutzen dürfen und Kinderspiele überall erlaubt sind.

Im Stadtgebiet gibt es bereits viele Positivbeispiele für Verkehrsberuhigte Bereiche, wie z.B. die Straßen Am Honigbirnbaum, Birkenstraße, Rotkehlchenweg und Bonner Straße (Abbildung 31).

Zugeordnete Maßnahmen

- Einführung Verkehrsberuhigter Bereich
- Niveaugleicher Ausbau der ganzen Straßenbreite
- Weitere Umbaumaßnahmen mit verkehrsberuhigenden und gestalterischen Elementen

Flankierende Maßnahmen

- Verkehrsberuhigte Bereiche besser regulieren (1.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Schulen, Grundstückseigentümer



Abbildung 31: Beispiel Verkehrsberuhigter Bereich Bonner Straße (eigenes Foto)



Abbildung 32: Stichstraße westlich Drei-Linden-Schule (eigenes Foto)

1.2 Fußgängerzone ausweiten

Die Straßen im Bereich rund um die Adlerstraße sind historisch gewachsen sehr eng und durch ein vielfältiges Angebot an kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie sowie auch Wohnnutzungen geprägt. Dies stellt an den aktuell verkehrsberuhigten Straßenraum mit Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr vielfältige Ansprüche, die dabei in Konkurrenz zueinanderstehen. Zusätzlich dazu sorgen vor allem die Lieferverkehre und der ruhende Kfz-Verkehr für Probleme. Gerade zu Marktzeiten beeinträchtigt das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen in der Adlerstraße die Aufenthaltsqualität.

Als Maßnahme wird die Ausweisung der Adlerstraße als Fußgängerzone über die gesamte Länge von der Straße Zum Quellenpark bis zur Königsteiner Straße vorgeschlagen. Damit wäre die Clausstraße eine Sackgasse. Eine Realisierbarkeit in Hinblick auf die Notwendigkeit von Wendemöglichkeiten und dem Umgang mit den Parkständen ist zu prüfen. Durch die Erweiterung der Fußgängerzone soll die Innenstadt noch attraktiver und damit lebenswerter gestaltet werden. Die Fußgängerzone und der Adlerplatz sollen mit einer hohen Aufenthaltsqualität stärker zum Verweilen einladen und dadurch den lokalen Einzelhandel sowie die Gastronomie langfristig stärken. Die Entfernung der Parkmöglichkeiten am Platz Rueil-Malmaison hat bereits zu diesem Ziel beigetragen. Der Platz hat sich besonders in den Sommermonaten deutlich belebt und seine Aufenthaltsqualität konnte gesteigert werden. Radfahren sollte in der Adlerstraße in Schrittgeschwindigkeit weiterhin erlaubt sein.

Langfristig könnte der Kernstadtbereich zwischen der Straße Zum Quellenpark und Alleestraße weiter verkehrsberuhigt werden. Das Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Brunnenstraße bis zum Wiesenweg wird empfohlen. Dadurch kann auch die Wegeverbindung über den Wiesenweg für den Fuß- und Radverkehr (prioritäre Radroute) baulich erleichtert werden.

Zugeordnete Maßnahmen

- Ausweisung der Adlerstraße als Fußgängerzone über die gesamte Länge
- Prüfung Realisierbarkeit Clausstraße als Stichstraße bei Sperrung der Durchfahrt in Adlerstraße
- Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Brunnenstraße bis zum Wiesenweg

Flankierende Maßnahmen

- Ausweisung eines Informations- und Leitsystems im Kernstadtbereich (2.2)
- Flächendeckend strategische Radwegenetzplanung implementieren (4.1)
- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (4.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Gewerbeverein



Abbildung 33: Verkehrsberuhigter Bereich in der Innenstadt - Clausstraße (eigenes Foto)



Abbildung 34: Verkehrsberuhigung in der Altstadt - Zum Quellenpark (eigenes Foto)

1.3 Verkehrsberuhigte Bereiche besser regulieren

In Bad Soden am Taunus gibt es sowohl in den Wohngebieten als auch im Kernstadtbereich bereits viele Verkehrsberuhigte Bereiche. Insbesondere im Kernstadtbereich besteht allerdings ein hohes Verkehrsaufkommen u.a. wegen Parksuchverkehren. Weiterhin sind die Nicht-Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit und parkende Fahrzeuge außerhalb der Markierungen zu kritisieren. Dies wird auch von vielen Bürgerinnen und Bürgern bemängelt.

Die Sichtbarkeit der Verkehrsberuhigten Bereiche sollte durch eine entsprechende Ausweisung und Gestaltung verbessert werden. Um die Anzahl der Falschparker zu reduzieren und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu verbessern, soll eine entsprechende Hinweisbeschilderung ergänzt werden. Bauliche Maßnahmen, wie eine Fahrbahnverengung der Eingangsbereiche der Verkehrsberuhigten Bereiche z.B. durch Blumenkübel, kann die Geschwindigkeit reduzieren und die Wahrnehmung der verkehrsrechtlichen Regelung betonen. Bei erhöhtem Durchgangsverkehr ist in bestimmten Fällen auch eine Zufahrtsbeschränkung in Form einer Anliegerstraße oder der Sperrung der Durchfahrt und Ausbildung als Sackgasse zu prüfen (Bsp. Pestalozziweg).

Mit diesen Maßnahmen soll die Verkehrsberuhigung in den dafür ausgewiesenen Bereichen gestärkt werden.

Zugeordnete Maßnahmen

- Hinweisbeschilderung zur zulässigen Schrittgeschwindigkeit und Parken nur in markierten Bereichen
- Fahrbahnverengung an den Rändern des Verkehrsberuhigten Bereichs (Blumenkübel etc.)
- Prüfung Zufahrtsbeschränkung (Anliegerstraße) oder Stichstraße einführen

Flankierende Maßnahmen

- Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums (10.3)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus



Abbildung 35: Beispielhafte Hinweisbeschilderung in der Brunnenstraße/Wiesenweg (eigenes Foto)

1.4 Fußverkehrsanlagen barrierefrei gestalten

Ein Ziel des Mobilitätskonzepts in Bad Soden am Taunus ist ein Verkehrssystem ohne Barrieren. Viele Personengruppen von mobilitätseingeschränkten Personen mit Rollstuhl und Rollator und Sehbehinderten bis hin zu Familien mit Kinderwagen und Fahrradfahrende sind auf Barrierefreiheit angewiesen. Neben Treppen sind auch Bushaltestellen und Gehwege im Allgemeinen sowie Querungsanlagen langfristig und sukzessive barrierefrei zu gestalten. Alle relevanten Bushaltestellen in Bad Soden am Taunus sind bereits heute barrierefrei ausgebaut, wie viele Querungsanlagen ebenfalls.

Aufgrund der Topographie und Höhenversprünge gibt es in Bad Soden am Taunus viele Treppenanlagen, die zu Teilen noch nicht barrierefrei ausgebaut sind. Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit in ganz Bad Soden am Taunus und zur Vermeidung von Umwegen für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen die Treppenanlagen nach und nach umgebaut werden. Kurzfristig ist der Einbau von (Metall)-Schienen an hierfür geeigneten Treppenanlagen vorzusehen. Insbesondere an stark frequentierten Orten mit ausreichend Platz und als langfristige Lösung sind bei Neubau und Erneuerung Rampen herzustellen. Die Rampen sind mit max. 6% Steigung auszuführen. Aus Platzgründen und als provisorische Lösung können Rampen auch als Schienen eingebaut werden.

Werden Gehwege neu- oder umgebaut, ist die Barrierefreiheit generell zu berücksichtigen: Darunter fällt die Anlage von hindernisfreien, taktilen und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen, geringe Schrägneigungen bis maximal 3%, Absenkung der Borde an Überquerungsstellen, taktile Hilfen und Ruhebänke in angemessenen Abständen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Einbau von (Metall)-Schienen an Treppenanlagen (u.a. Schillerstraße / Waldstraße, Oranienstraße, Elisabethenstraße, Paulinenstraße, Am kleinen Hetzel, Lahnweg)
- Einbau von Rampen an stark frequentierten Orten bei Neubau oder Umbau
- Bei Neubau und Umbaumaßnahmen der Gehwege Elemente der Barrierefreiheit berücksichtigen

Flankierende Maßnahmen

- Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen (3.1)




Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	Stadt Bad Soden am Taunus, Grundstückseigentümer				



Abbildung 36: Treppenanlagen in der Langstraße in Altenhain (eigenes Foto)



Abbildung 37: Barrierefreier Überweg in der Schwalbacher Straße (eigenes Foto)

1.5 Gehwege ausreichend dimensionieren und von anderen Nutzungen freihalten

Fahrbahnbegleitende Gehwege stehen in einem Spannungsfeld zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Einflüssen von benachbarten Nutzungen: Immissionen durch den Fahrzeugverkehr, die Führung des Radverkehrs im Seitenraum, temporär abgestellte Mülltonnen sowohl erlaubtes als auch unerlaubtes Parken auf dem Gehweg. Insbesondere auf Schulwegen mit ihren erhöhten Sicherheitsanforderungen und in Geschäftsstraßen mit besonderen Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität ist es wichtig, attraktive und ausreichend breite Fußgängerbereiche zu erhalten und zu schaffen.

Gehwege sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich allein dem Fußverkehr zur Verfügung stehen und nur in Ausnahmefällen durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer oder Gegenstände mitgenutzt werden. Prinzipielles Ziel ist, dass die Gehwege auch für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle ausreichend breit sind. Soweit Parken auf dem Gehweg die dort verbleibende Fläche unter Regelbreite reduziert, sind Parkstände auf die Fahrbahn zu verlagern oder müssen bei einer zu geringen Restfahrbahnbreite bzw. in Verbindung mit der Einrichtung von Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen gegebenenfalls entfallen. An Orten mit einem hohen Aufkommen an illegalen Parkern sollten zum Schutz des Seitenraums bauliche Maßnahmen wie Poller oder Gehweg-Erweiterungen geprüft werden. An Orten, an denen abgestellte Mülltonnen im Seitenraum zu Konflikten führen, ist verstärkt auf Müllgroßbehälter und die Abholung vom Grundstück zu setzen. Auf gemeinsam genutzte Geh- und Radwege ist darüber hinaus möglichst zu verzichten, bzw. ist der Radverkehr - unter der Voraussetzung, dass dieser durchgehend mit sicherer Infrastruktur auf der Fahrbahn geführt wird - auf die Fahrbahn zu verlagern. Bei Umbau- und Neubaumaßnahmen ist der Ausbau des Gehwegs auf Regelbreiten zu berücksichtigen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn (u.a. Sulzbacher Straße, abschnittsweise Schwalbacher Straße, Sandwiese, Hopfengarten, Gluckstraße, Sperberstraße)
- Verstärkter Einsatz von Müllgroßbehältern, Abholung vom Grundstück
- Poller oder punktuelle Gehweg-Erweiterungen (Einzelfallprüfung)
- Gehwegausbau auf Regelbreite bei Umbau- und Neubau (insb. auf Schulwegen und an Geschäftsstraßen)

Flankierende Maßnahmen

- Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums (10.3)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (Landesstraßen), Entsorgungsbetriebe



Abbildung 38: Erlaubtes Gehwegparken in der Schwabacher Straße (eigenes Foto)

3.3.2 Handlungsfeld 2: Netzgedanken und Orientierung für den Fußverkehr stärken

Problembeschreibung

Neben vielen Kindern, die den Weg zur Schule zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zurücklegen, werden bisweilen andere von den Eltern mit dem Auto zur Grundschule gebracht. Das sorgt in unmittelbarer Nähe der Schulen für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und kritische Verkehrssituationen. Dadurch können unfallträchtige Situationen für die Schülerinnen und Schüler entstehen. Bestehende Schulwegepläne bieten bereits eine wichtige Grundlage und Informationsquelle zur sicheren Führung der Schülerverkehre. Der Sicherheitsgedanke ist allerdings nicht nur bei Schulwegen von zentraler Bedeutung, sondern bei allen Anlagen des Fußverkehrs. Vor allem im Bereich der Königsteiner Straße, der Brunnenstraße, der Straße Zum Quellenpark und der Adlerstraße gibt es viele Einzelhandel- und Gastronomieeinrichtungen in der verkehrsberuhigten Altstadt, die teilweise von Kfz-Verkehr stark geprägt sind. Sie sollte künftig hinsichtlich einer sicheren Fußverkehrsführung mit guter Wegweisung und einer hohen Aufenthaltsqualität optimiert werden.

Ansatz / Idee

Ziel ist es, das Zufußgehen als eine konkurrenzfähige Fortbewegungsart in Bad Soden am Taunus zu etablieren. Denn das Zufußgehen ist nicht nur die natürlichste und selbstverständlichste Art der Fortbewegung, sondern auch umweltverträglich, gesund und günstig. Die Grundvoraussetzung für ein attraktives Fußwegenetz in Bad Soden am Taunus ist durch die Vielfalt an Parks und Erholungsflächen innerhalb der Stadt als auch außerhalb bereits gegeben. Die attraktive, sichere und barrierefreie Ausgestaltung der Straßenräume soll durch eine ansprechende Wegweisung und ein gutes Orientierungs- und Informationsangebot ergänzt werden.

Die folgenden zwei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 2.1 Schulwege sicher gestalten
- 2.2 Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern

2.1 Schulwege sicher gestalten

Zu den vier Grundschulen in Bad Soden am Taunus kommen die Kinder mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Sie gehen u.a. zu Fuß, fahren mit dem Tretroller und dem Fahrrad oder werden von ihren Eltern mit dem Auto gebracht. Der Schulwegeplan stellt dabei eine wichtige Hilfestellung für Eltern und Schüler dar.

Das Bringen der Kinder zur Schule mit dem Auto stellt in Bad Soden am Taunus wie auch in vielen anderen Städten ein großes Problem, insbesondere für die Verkehrssicherheit der Kinder, dar. Ziel sollte es sein, dass motorisierte Bring- und Holverkehre vermieden werden und die Kinder die Wege eigenständig zurücklegen. Unvermeidbare Verkehre sollten mit Hilfe von Hol- und Bring-Zonen verträglich abgewickelt werden. Die Standorte werden beschildert und im Schulwegeplan markiert. Als weitere wichtige Ergänzung im Schulwegeplan dient die Ausweisung von Konfliktstellen und ihre kurzfristige Beseitigung. Eine regelmäßige Überarbeitung kann mit Hilfe von partizipativen Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden. Über die an den Schulen bereits durchgeführten Maßnahmen hinaus, sind verstärkt Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zu initiieren und kommunizieren. Dazu zählen die Teilnahme am „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“, Ausweitung Walking Bus, bei dem der Schulweg gemeinschaftlich und begleitend zurückgelegt wird, sowie weitere Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Mobilitätspaten oder Anreizsysteme mit Belohnungssystem. Die Ideen lassen sich auch auf Kindergärten übertragen. Bei der sicheren Gestaltung von Schulwegen ist auch die Berücksichtigung der Schülerradwege zu den weiterführenden Schulen bei der Planung ein elementarer Bestandteil. Bei Schülerverkehren ist eine sichere Radwegeführung besonders wichtig. Die Bad Sodener Hauptverkehrsstraßen wie die Schwalbacher Straße und Sulzbacher Straße, aber auch Nebenstraßen wie Am Eichwald sind wichtig für den Schülerradverkehr in die weiterführenden Schulen, die alle in den Nachbarkommunen liegen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Hol- und Bring-Zonen ausweisen (Kiss-and-Ride)
- Ausweisung von Konfliktstellen im Schulwegeplan
- Aktionen und bewusstseinsbildende Maßnahmen initiieren und kommunizieren
- Durchführung von partizipativen Fußverkehrs-Checks bei Überarbeitung der Schulwegepläne

Flankierende Maßnahmen

- Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Sichere Radverkehrsführung im Nebennetz schaffen (4.3)
- Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden herstellen (5.1)
- Tretrollerständer als Ergänzung der Radabstellanlagen an Schulen (6.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Main-Taunus-Kreis, Schulen, Polizei



Abbildung 39: Mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone - Quelle: (Stadt Düsseldorf , 2017)



Abbildung 40: Bring- und Holzone der Otfried-Preußler-Schule (eigenes Foto)

2.2 Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern

Insbesondere im Bereich der Königsteiner Straße, der Brunnenstraße, der Straße Zum Quellenpark und der Adlerstraße sowie im Ortskern Neuenhain gibt es eine hohe Dichte an Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen. Um die lokalen Einrichtungen gegenüber konkurrierenden Einrichtungen wie dem Main-Taunus-Zentrum zu stärken, muss die Bad Sodener Kernstadt und der Ortskern Neuenhain für Kundinnen und Kunden interessant sein. Dazu gehört neben einem attraktiven Angebot an Geschäften auch eine hohe Aufenthaltsqualität, die sowohl zum Verweilen als auch Flanieren einlädt. Der Netzgedanke für den Fußverkehr spielt dabei eine wichtige Rolle.

Die Entwicklung eines Informations- und Leitsystems für die Fußwegweisung für den innerstädtischen Bereich kann zur Stärkung der Innenstadt beitragen. Bereits das Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2013 hat für den Kernstadtbereich dazu einen Vorschlag gemacht. Die Wegweisung dient an markanten und zentralen Punkten der Orientierung. Solche Punkte sind z.B. zentrale Plätze, Parkplätze und Parkhäuser, der Bahnhof sowie die Einbindung der Stadtteile. Das Wegenetz kann auch der Stärkung wichtiger Fußwegeverbindungen dienen. Ergänzend dazu sollten auf diesen Wegeverbindungen langfristig die Oberflächen attraktiv gestaltet, die Wege ausreichend breit sein und Straßenräume weiter beruhigt werden.

Als Bestandteil des Leitsystems oder als eigenständiges Element ist eine Plandarstellung zu entwickeln, die zwischen zentralen Orten die Fußwegezeiten angibt. Als Beispiel kann die spanische Stadt Pontevedra genannt werden, die seit knapp 20 Jahren eine starke Förderung des Fußverkehrs verfolgt. Der Plan metrominuto weist die durchschnittliche Gehzeit (bei 5 km/h) zwischen wichtigen Orten in der Stadt aus. Für Bad Soden am Taunus ist eine Einbindung eines solchen Plans in die Internetauftritte und Kommunikationsarbeit der Stadt ein wichtiger Bestandteil, um die Förderung des Fußverkehrs anzugehen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Ausweisung eines Informations- und Leitsystems im Kernstadtbereich
- Entwurf eines Standort- und Wegweisungskonzepts mit Erstellung zentraler Plangrafiken

Flankierende Maßnahmen

- Fußgängerzone ausweiten (1.2)
- Gehwege ausreichend dimensionieren und von anderen Nutzungen freihalten (1.5)
- Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken (13.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Gewerbeverein



metrominuto Pontevedra

Móvete coa túa propia enerxía.

Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.

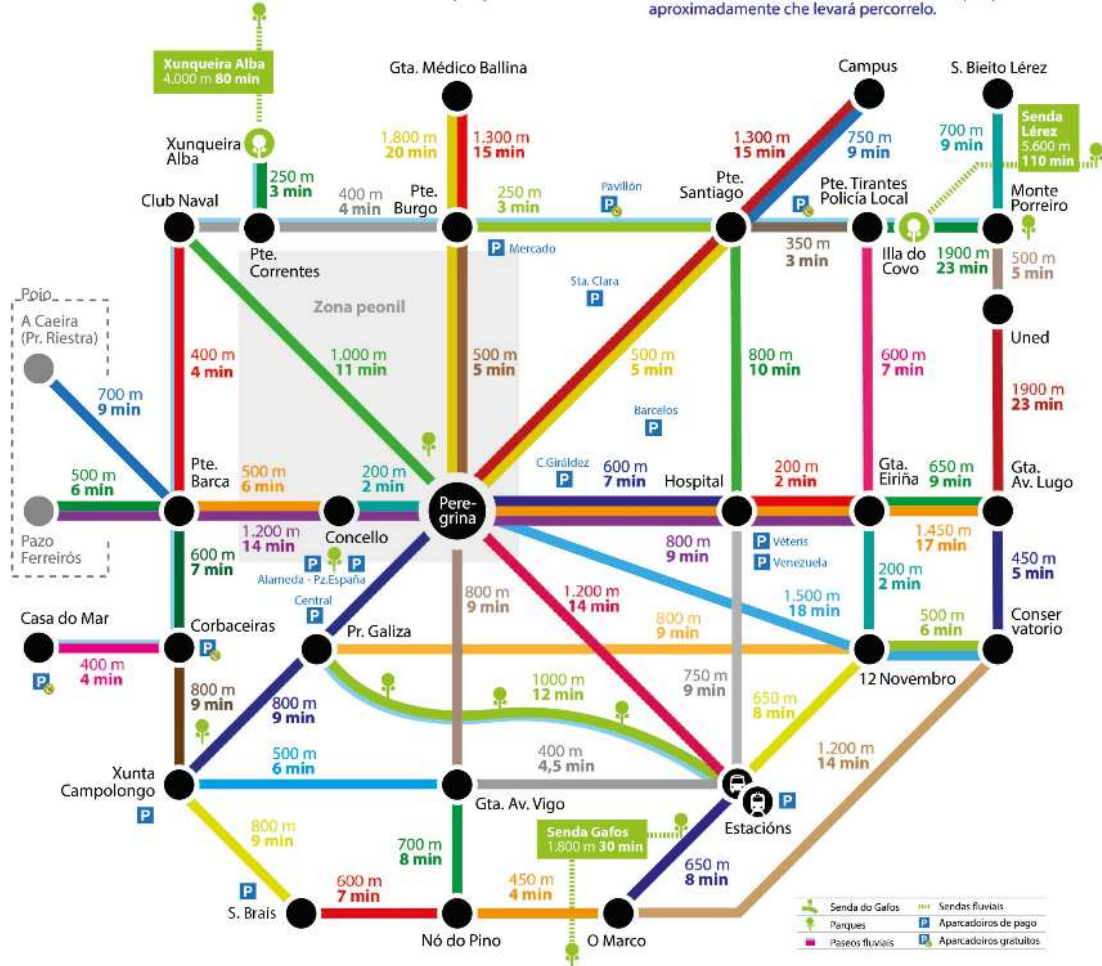


Abbildung 41: Beispiel eines Fußwegeplans der Gehzeiten aus der spanischen Stadt Pontevedra - Quelle: (Conecello de Pontevedra (ESP) , k.A.)

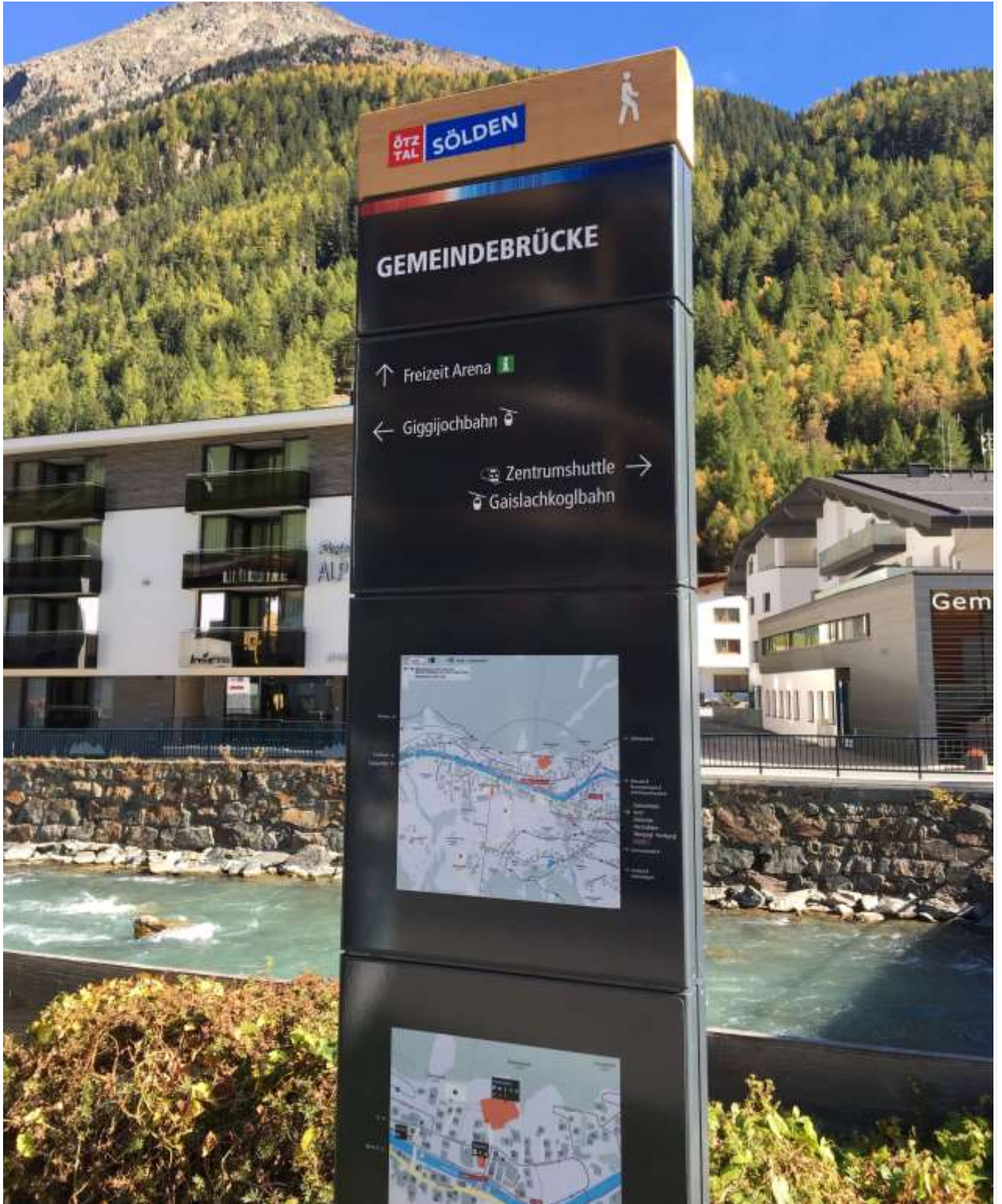


Abbildung 42: Beispiel für ein Informations- und Leitsystem für Fußgänger in Sölden - Quelle: (motasdesign, 2019)

3.3.3 Handlungsfeld 3: Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen

Problembeschreibung

Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen stellen nicht nur städtebaulich eine Barriere mit hoher Trennwirkung dar, sondern schränken auch die Verbindungsqualität für den Fuß- und Radverkehr ein. In Bad Soden am Taunus besteht insbesondere bei der Königsteiner Straße Handlungsbedarf. Als einen der häufigsten Punkte kritisieren viele Bürgerinnen und Bürger zum einen fehlende Querungsmöglichkeiten und zum anderen die zu langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an signalisierten Querungen. Auch die Einmündungsbereiche werden mancherorts kritisiert, so dass auch dort Handlungsbedarfe identifiziert werden können. Im Rahmen der Beteiligung über die interaktive Karte als auch bei der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung waren die Querungsmöglichkeiten der Königsteiner Straße der Hauptkritikpunkt. Auch an den anderen Hauptverkehrsstraßen in Bad Soden am Taunus (z.B. Kronberger Straße, Allee Straße) besteht diese Problematik.

Ansatz / Idee

Ansatzpunkt ist es, die Hauptverkehrsstraßen durchlässiger zu gestalten und so auch die Barrierewirkung zu reduzieren. Längere Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen ohne Querungsanlagen bedürfen genauso wie Knotenpunkte ohne Querungsmöglichkeiten einer Ergänzung. Bereits bestehende Querungsmöglichkeiten und Einmündungen sind baulich oder technisch teilweise anzupassen.

Die folgenden drei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- ▶ 3.1 Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen
- ▶ 3.2 Bestehende Querungsanlagen verbessern
- ▶ 3.3 Einmündungsbereiche sicher ausgestalten

3.1 Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen

Im Status quo stellen die Hauptverkehrsstraßen in Bad Soden am Taunus städtische Barrieren mit trennender Wirkung dar. Neben städtebaulichen Gesichtspunkten beeinträchtigt dies insbesondere die Verbindungsqualität für den Fußverkehr. Breite Fahrbahnquerschnitte, ruhender Verkehr und zum Teil zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h tragen neben der Verkehrsbelastung zur mangelhaften Querbarkeit bei. Insbesondere die Königsteiner Straße steht hier im Fokus. Die zentrale Lage in Kombination mit hohem Geschäftsbesatz stehen im Gegensatz zu langen Abschnitten (bis zu 1,2 km) ohne baulich vorgesehene Querungsmöglichkeiten. Die Situation erzeugt lange Umwege, die unattraktiv sind und direkte, ungeschützte Querungen provozieren.

Die Querbarkeit ist durch Schaffung von zusätzlichen, attraktiven und sicheren Querungsmöglichkeiten zu erhöhen. Je nach Situation, die insbesondere von der Verkehrsbelastung, dem Querungsbedarf und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängt, werden verschiedene Überquerungsanlagen empfohlen (Abbildung 43). Je mehr Fußgänger bei höheren Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen queren möchten, desto sicherer und aufwendiger ist die Querungsstelle auszugestalten. Bei gering belasteten Nebenstraßen ist das Vorziehen von Seitenräumen zu empfehlen, während u.a. auf der Königsteiner Straße Mittelinseln und Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren vorzusehen sind. Mittelinseln mit Verschwengung der Fahrbahn können zudem zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Es ist darauf hinzuweisen, dass auf Landesstraßen die straßenbauliche Zuständigkeit beim Land in Körperschaft von Hessen Mobil liegt. Maßnahmen werden von dieser Landesstraßenverwaltung genehmigt und umgesetzt. Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, die den querenden Fußgänger oder Radfahrer bevorzugen, können zudem im Zielkonflikt mit dem Ziel eines stetigen Verkehrsflusses des Kfz-Verkehrs stehen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Schaffung weiterer Querungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (u.a. Königsteiner Straße auf Abschnitt zwischen Alter Kurpark und Hauptstraße, Kronberger Straße Höhe Krankenhaus)
- Markierung von Fußgängerüberwegen an den Knotenarmen der Kreisverkehre
- Vorziehen von Seitenräumen an Straßen bei Umbau- und Neubaumaßnahmen

Flankierende Maßnahmen

- Knotenpunkte umbauen (10.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (Landes- und Bundesstraßen)

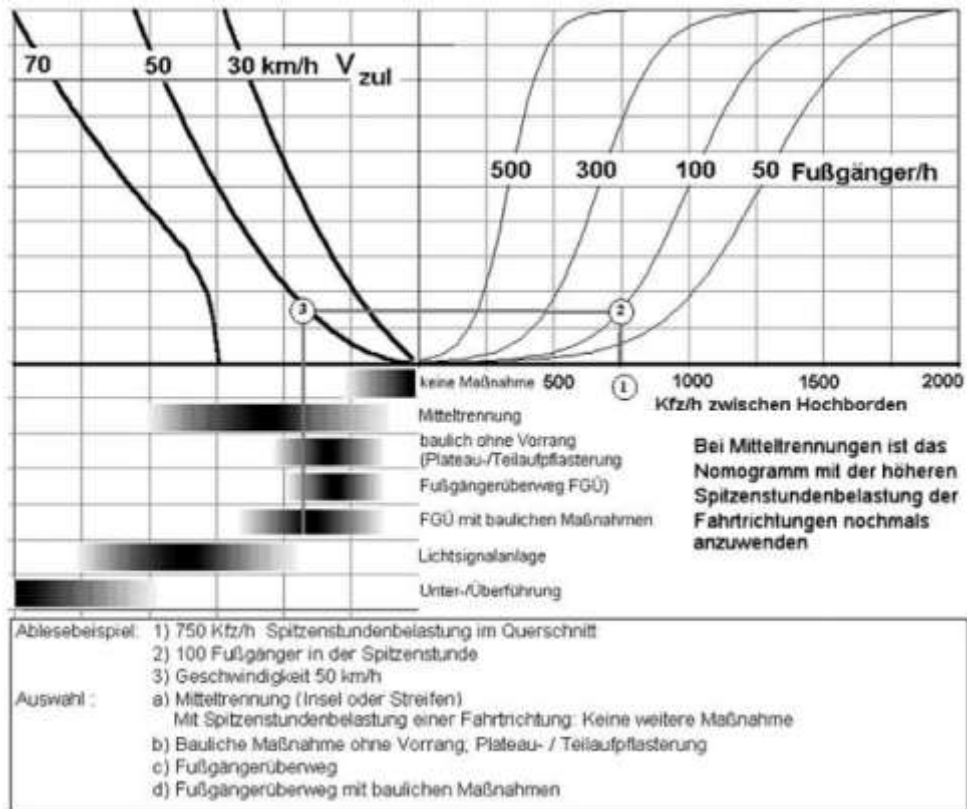


Abbildung 43: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50 m - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2002)



Abbildung 44: Beispiel Kreisverkehr in der Niederhofheimer Straße mit Fußgängerüberwegen (eigenes Foto)

3.2 Bestehende Querungsanlagen verbessern

Kritik an bestehenden Querungsanlagen üben die Bürgerinnen und Bürger vor allem an den mit Ampeln signalisierten Querungen: Zu lange Wartezeiten an den innerörtlichen Straßen und das Queren in mehreren Schritten an Knotenpunkten der Limespange. Zudem wird bemängelt, dass die Lichtsignalanlagen nachts und teilweise am Wochenende ausgeschaltet werden und dann ein sicheres Queren nicht mehr gewährleistet ist. Eine Prüfung der Möglichkeit zur Verkürzung der Anforderungszeiten an den innerörtlichen Lichtsignalanlagen für Fußgänger stellt damit einen zentralen Baustein dar. Hier ist zwischen dem Querungsbedarf der Fußgänger und dem Wunsch nach einem stetigen Verkehrsfluss abzuwägen. Nicht zuletzt aus diesem Grund gilt es, alternative Knotenpunktformen wie Kreisverkehre oder andere Typen von Querungsanlagen in Verbindung mit anderen Maßnahmen zu prüfen. Für die Zeiten, in denen Lichtsignalanlagen ausgeschaltet sind, kann eine Bedarfsanforderung für Fußgänger Abhilfe schaffen. Die Möglichkeit einer Einführung ist zu prüfen. An den Knotenpunkten der Limespange sollte eine Änderung der Signalprogramme für längere Freigabezeiten zur attraktiveren Querung in einem Zug für Fuß- und Radverkehr geprüft werden.

Darüber hinaus ist die Lage von Bedarfsampeln im Zuge der Fertigstellung des Fuß- und Radweges entlang der Schienen am SÜWAG-Gelände zu verbessern. Darunter fällt die Verschiebung der Bedarfsampel an der Sulzbacher Straße Höhe Ende Fuß- und Radweg Süwag-Gelände mit Verschiebung auf die östliche Seite der Zufahrt und über die Königsteiner Straße Höhe Gartenstraße in Richtung Süden. Zudem ist an der Bedarfsampel über die Sulzbacher Straße die Installation einer frühzeitigen Anforderungsmöglichkeit, z.B. über Detektoren zur Attraktivierung der Radwegeverbindung, vorzunehmen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Prüfung der Möglichkeit zur Verkürzung der Anforderungszeiten und Verlängerung der Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen für Fußgänger (u.a. Sulzbacher Straße, Königsteiner Straße, Kronberger Straße)
- Prüfung Änderung der Signalprogramme für Verbesserung der Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr (u.a. L 3367 / L 3014, L 3266 / L 3014, L 3015 / L 3367)
- Prüfung Bedarfsanforderung für Fußgänger an temporär ausgeschalteten Lichtsignalanlagen (u.a. Alleestraße / Brunnenstraße / Gartenstraße, Königsteiner Straße)
- Verlegung von Bedarfsampeln (Sulzbacher Straße sowie Königsteiner Straße Höhe Gartenstraße)
- Installation frühzeitiger Anforderungsmöglichkeiten an Bedarfsampel für den Radverkehr (Sulzbacher Straße Höhe Ende Fuß- und Radweg Süwag-Gelände)

Flankierende Maßnahmen

- Knotenpunkte umbauen (10.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landes- und Bundesstraßen)

3.3 Einmündungsbereiche sicher ausgestalten

An Knotenpunkten im Allgemeinen und an Einmündungsbereichen im Speziellen passieren die meisten schweren Unfälle in Städten. Unfallgründe sind primär eine zu hohe Geschwindigkeit und Unaufmerksamkeit. Als häufige Unfallbeteiligte und leicht verwundbare Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stehen Fußgänger im Fokus der Betrachtung der Verkehrssicherheit. Zu hohe Geschwindigkeiten treten häufig bei unübersichtlichen Knotenpunkten mit weiten Abbiegeradien und Geschwindigkeitsübergängen zwischen über- und untergeordneten Straßen und Wechseln zwischen Tempo 50 und Tempo 30 auf. Besteht noch dazu ein hoher Querungsbedarf aufgrund starker Längs- und Querströme an Geschäftsstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen wie der Königsteiner Straße oder liegt die Einmündung auf einem Schulweg wie der Schwalbacher Straße, so ist besonderer Handlungsbedarf gegeben.

Als effektive Maßnahmen zur verkehrssicheren Ausgestaltung gilt die Aufpflasterung oder Einfärbung der Einmündung. Darunter können auch stark frequentierte Zufahrten zu Parkplätzen wie an der Kronberger Straße zum Krankenhaus zählen. Gerade wenn die Gehwege baulich von der Fahrbahn abgesetzt und durch Vegetation schlecht einsehbar sind, sollten Maßnahmen zur Verbesserung ergriffen werden. Im Einmündungsbereich der Kronthaler Straße / Schwalbacher Straße sollte auch ein Fußgängerüberweg zum Schutz der Kinder auf ihrem Schulweg als bevorrechtigte Querungshilfe vorgesehen werden. Enge Radian an Knotenpunkten können zudem dazu beitragen, dass Fahrzeugführer die Geschwindigkeit reduzieren, die Befahrung mit dem jeweils relevanten Bemessungsfahrzeug (Bus / Müllfahrzeug) ist zu gewährleisten. Als positives Beispiel in Bad Soden am Taunus ist die Einmündung Zum Quellenpark Ecke Alleestraße / Niederhofheimer Straße zu nennen. Hier ist der Einmündungsbereich aufgepflastert.

Die Maßnahmen tragen neben der erhöhten Aufmerksamkeit für querende Fußgänger auch zur Geschwindigkeitsdämpfung der wartepflichtigen Fahrzeuge sowie abbiegenden Verkehre im Einmündungsbereich bei. Sie verstärken somit insbesondere bei Änderung des Geschwindigkeitsniveaus den Charakter einer verkehrsberuhigten Wohnstraße und verringern dort die gefahrene Geschwindigkeit.

Zugeordnete Maßnahmen

- Aufpflasterung, Einengung oder Einfärbung der Einmündung (u.a. Kronberger Straße vor Krankenhaus)
- Fußgängerüberweg auf Schulweg (u.a. Kronthaler Straße / Schwalbacher Straße)
- Knotenpunkte mit engen Radian umbauen (bei Um- und Neubaumaßnahmen) (langfristig)

Flankierende Maßnahmen

- Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Knotenpunkte umbauen (10.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landesstraßen)



Abbildung 45: Beispiel Adolph-Kolping-Straße: Aufpflasterung im Einmündungsbereich (eigenes Foto)



Abbildung 46: Einmündung mit weiten Radien Schwalbacher Straße / Rother Weingartenweg (eigenes Foto)

3.3.4 Handlungsfeld 4: Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen

Problembeschreibung

Das Fahrradfahren ist neben dem Fußverkehr die klimafreundlichste und energieeffizienteste Fortbewegungsart der Nahmobilität. Im Bereich bis zu fünf Kilometern bzw. bei Pedelecs bis zu 20 Kilometern bietet das Fahrrad eine konkurrenzfähige Alternative zum Kfz. Der Radverkehr in Bad Soden am Taunus ist im Stadtbild bisher unterrepräsentiert und die Entwicklung wurde in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigt, es besteht Nachholbedarf. An vielen Stellen gibt es keine sichere und komfortable Radverkehrsführung. Das Radfahren in Bad Soden am Taunus wird von vielen Bürgerinnen und Bürgern als einer der häufigsten Kritikpunkte und vor allem bei der Führung im Mischverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der Königsteiner Straße, als gefährlich empfunden. Dadurch erfolgt häufig eine regelwidrige und nicht wünschenswerte Benutzung der Seitenräume entlang der vielbefahrenen Achsen, was wiederum zu Konflikten mit Fußgängern führt.

Ansatz / Idee

Für die Förderung des Radverkehrs muss langfristig ein gut ausgebautes, lückenloses Radwegenetz geschaffen werden. In Bad Soden am Taunus muss vor allem die Führung des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen deutlich verbessert werden. Das bedeutet, dass dem Radverkehr eine eigene Infrastruktur nach Ausbaustandards zur Verfügung gestellt wird. Dazu gehört unter anderem auch die sichtbare Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten, da dort das höchste Potenzial für schwere Unfälle vorliegt. Aber auch im Nebennetz gilt es, die Aufmerksamkeit für den Radverkehr weiter zu erhöhen, um die Rücksichtnahme und Akzeptanz des Radverkehrs in Bad Soden am Taunus zu steigern. Dadurch soll die im Zielbild definierte Gleichberechtigung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Straßen- und Stadtraum befördert werden.

Die folgenden vier Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 4.1 Flächendeckend strategische Radwegenetzplanung implementieren
- 4.2 Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen
- 4.3 Sichere Radverkehrsführung im Nebennetz schaffen
- 4.4 Radverkehr an Knotenpunkten sichtbar führen

4.1 Flächendeckend strategische Radwegenetzplanung implementieren

Grundlage aller Radverkehrsmaßnahmen sollte eine detaillierte Radroutenplanung sein. Dabei müssen Abwägungen zwischen den Belangen der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer getroffen, unterschiedliche Nutzergruppen adressiert und die Umsetzbarkeit alternativer Routen beachtet werden. Im Main-Taunus-Kreis liegt bereits eine übergeordnete Radnetzplanung vor. Diese muss für Bad Soden am Taunus als städtischen Radroutennetz im Detail aufgegriffen und weiterentwickelt sowie fortlaufend überprüft werden. Die Umsetzung einer Radnetzplanung umfasst drei Schritte. An erster Stelle steht die Definition eines Zielnetzes. Dann müssen die Situation mit dem Ist-Zustand abgeglichen und Maßnahmen für die Umsetzung definiert und priorisiert werden. Schließlich müssen die definierten Maßnahmen entsprechend ihrer Priorisierung umgesetzt und ein Instandhaltungsmanagement eingesetzt werden, um Schäden und Probleme laufend bearbeiten zu können. Auf Basis der Radrouten des Hessennetzes, des MTK-Radwegenetzes, des Regionalen Flächennutzungsplans und der Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzepts wurde im Projektverlauf ein Vorschlag für ein Bad Sodener Radnetz erarbeitet (Abbildung 47). Dies sollte durch einen politischen Beschluss legitimiert werden. Bei der Netzplanung wurden unterschiedliche Nutzerbedürfnisse beachtet. Direkte und schnelle Verbindungen z.B. zu den Nachbarkommunen führen oft entlang von Hauptverkehrsstraßen aktuell ohne getrennte Radverkehrsinfrastruktur. Ohne eigenständige Führung sind diese Verbindungen allein aufgrund der Kfz-Verkehrsmenge insbesondere für unsichere Radfahrende kein gutes Angebot. Daher wurden nach dem Prinzip des dualen Systems im Nebennetz Alternativen definiert, die mit der gleichen Priorisierung umgesetzt werden sollten. Beispielhaft genannt werden kann hier die Verbindung von Neuenhain bis zum Ortsausgang in Richtung Schwalbach. Die Schwalbacher Straße als Hauptverkehrsstraße stellt eine direkte und umwegarme Führung in Richtung Schwalbach vor allem für geübte Radfahrende dar. Insbesondere für den Schülerradverkehr, der besonders schutzbedürftig ist, gilt es eine sichere Alternative im Nebennetz zu schaffen, bevorzugt entlang des Soderwaldswegs. Neben einer adäquaten Infrastrukturausgestaltung sollten die Routen langfristig alle vollständig und durchgängig beschildert sein und der Radverkehr sichtbar geführt werden. Bei der Führung im Mischverkehr gibt es zwar keine Markierung der Radverkehrsanlage, nichtsdestotrotz kann über Piktogramme die Routenführung verdeutlicht werden. Es wird empfohlen die unten genannten zugeordneten Maßnahmen im Rahmen eines gesonderten Radverkehrskonzeptes zu erarbeiten.

Zugeordnete Maßnahmen

- Definieren eines konkreten Ziel-Ausbauzustands für alle Abschnitte der Radwegenetzplanung
- Definieren einer geeigneten Radwegeführung an allen Knotenpunkten (an allen Armen)
- Definieren und Priorisieren von Netzlücken

Flankierende Maßnahmen

- Straßenräume für den Radverkehr sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen (4)
- Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen (5)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC, MTK, Nachbargemeinden, Hessen Mobil

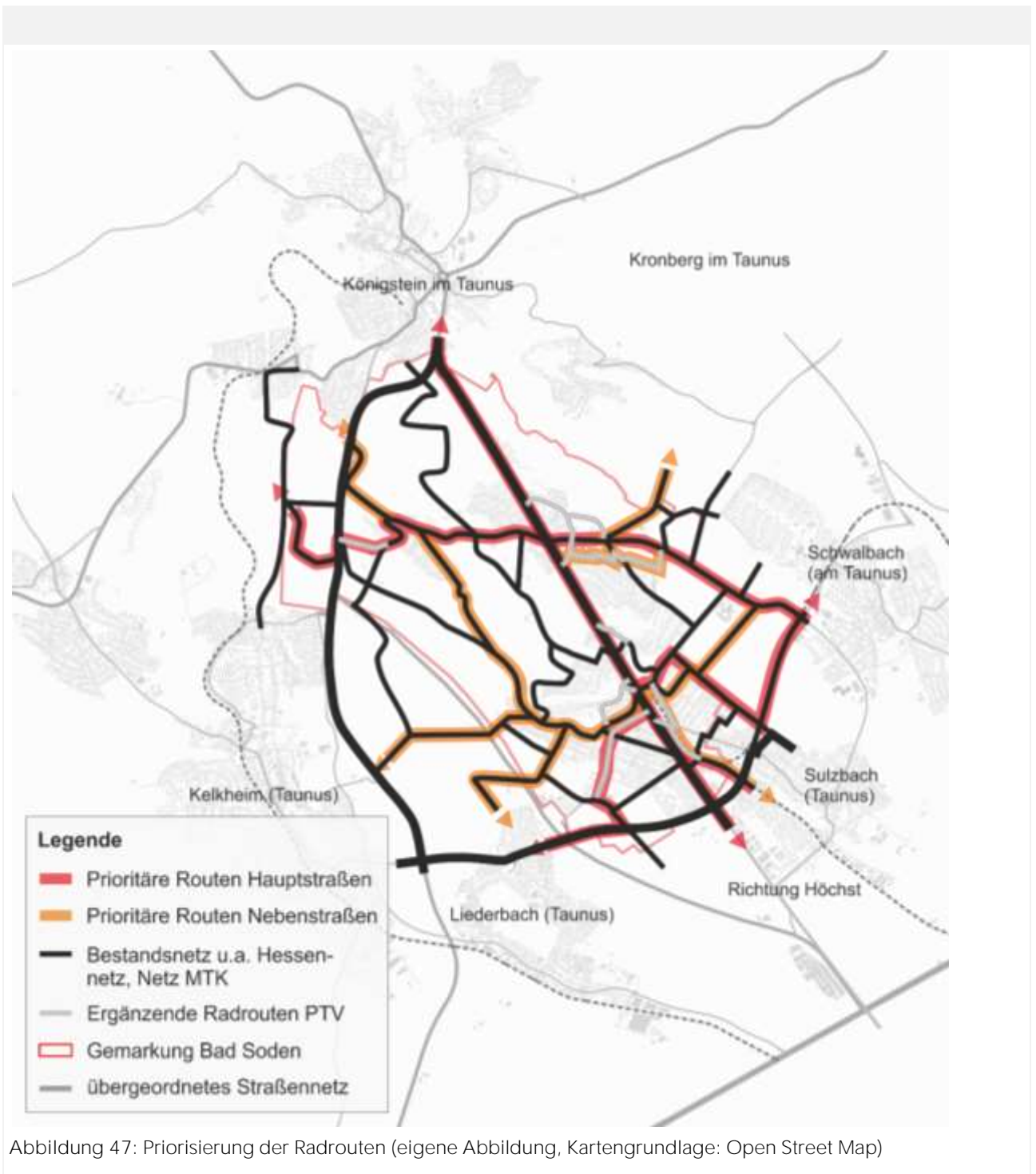


Abbildung 47: Priorisierung der Radrouten (eigene Abbildung, Kartengrundlage: Open Street Map)

4.2 Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Die direkten und damit attraktiven Wegeverbindungen durch die Stadt führen entlang der Hauptverkehrsstraßen. An diesen besteht zum großen Teil aber keine sichere und komfortable Radinfrastruktur. Der Radverkehr wird teilweise im Seitenraum auf dem Gehweg oder im Mischverkehr geführt. Dies führt zu indirekten, unsicheren Verbindungen mit häufig wechselnden unattraktiven Führungsformen.

Anspruch muss es sein, an allen Hauptverkehrsstraßen geeignete Führungsformen für den Radverkehr einzurichten. Diese sollten sukzessive beginnend mit den prioritären Routen (Abbildung 47) umgesetzt werden und bei geplanten Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen direkt mitgedacht werden. Entlang hochbelasteter Straßen ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr wünschenswert, aber aufgrund der Straßenraumbreiten häufig nicht umsetzbar. Hier stellen Radfahrstreifen und Schutzstreifen eine sinnvolle Lösung dar, wenn die Einhaltung verträglicher Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung erreicht wird. Eine durchgängige Markierung und Einfärbung an Konfliktstellen gemäß den Musterlösungen für Radverbindungen (Musterblatt RV-3, RV-4, RV 16, RV 18) gewährleistet, dass die Führung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verständlich ist. Streckenweise kann eine parallele Freigabe des Gehweges geprüft werden, um die Nutzung des Seitenraums zu ermöglichen. Bei den Landesstraßen wie der Königsteiner Straße ist jedoch keine direkte Umsetzung von Maßnahmen durch die Stadt möglich. Maßnahmen müssen von der für straßenbauliche Vorhaben zuständigen Landesstraßenverwaltung Hessen Mobil genehmigt werden.

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob zwischen Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen und dem ruhenden Kfz-Verkehr die notwendigen Sicherheitsabstände eingehalten werden können. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten müssen zur verkehrssicheren Realisierung von Radverkehrsführungen Teile der Parkstände am Fahrbahnrand entfallen oder umorganisiert werden. Begleitend sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion vorzunehmen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Einführung geeigneter Führungsformen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen (Pilotprojekt Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen)
- Einrichtung Radfahrstreifen / Zweirichtungsradweg entlang der Neuenhainer / Altenhainer Straße K 797 zwischen Altenhain und Neuenhain (Maßnahme BS5 Radverkehrskonzept MTK)

Flankierende Maßnahmen

- Radverkehr an den Lichtsignalanlagen sichtbar führen (4.4)
- Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums (10.3)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten senken (11.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landes- und Bundesstraßen), ADFC

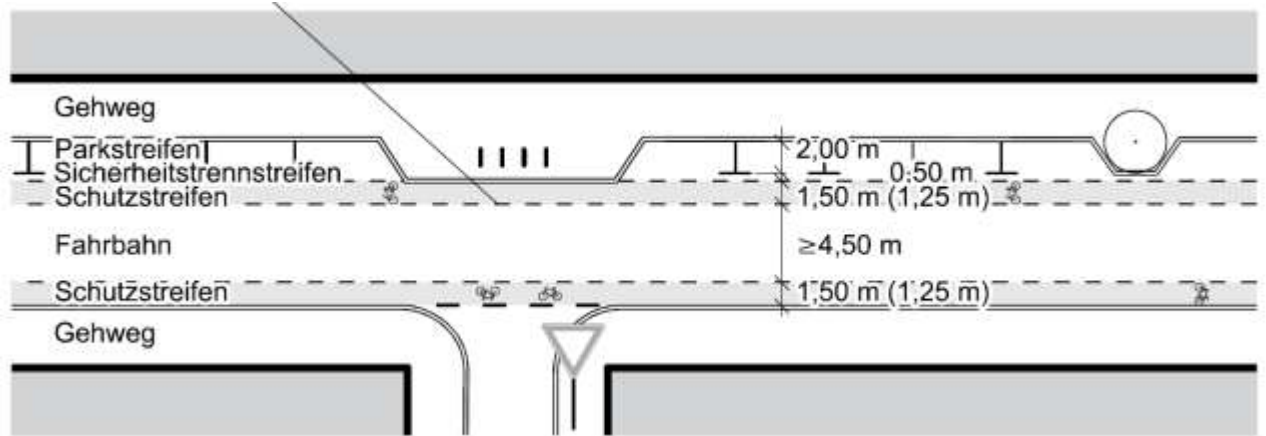


Abbildung 48: Modellhafte Darstellung eines Schutzstreifens - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.22

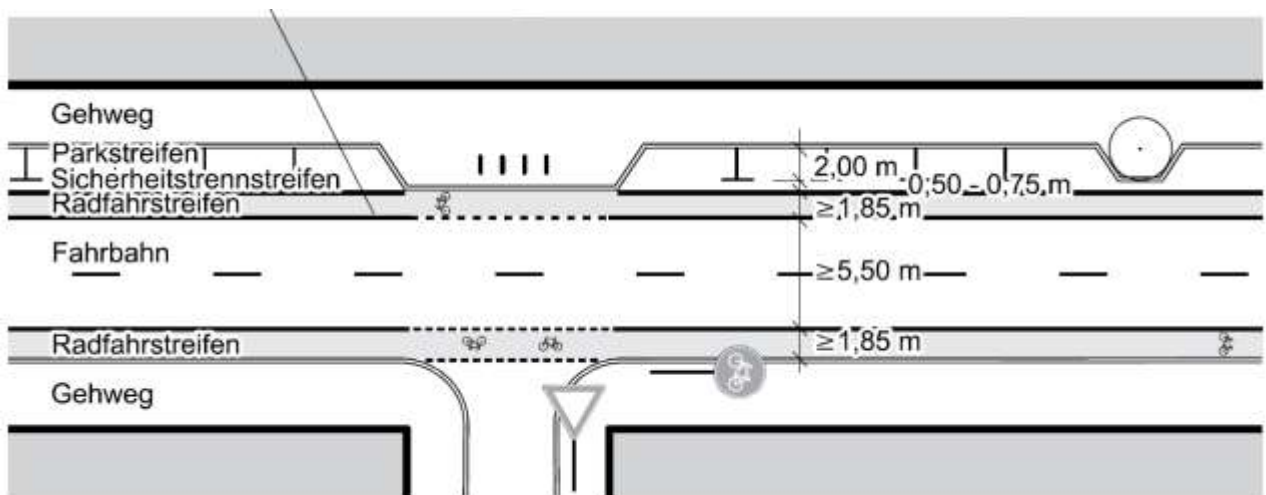


Abbildung 49: Modellhafte Darstellung eines Radfahrstreifens - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.22

4.3 Sichere Radverkehrsführung im Nebennetz schaffen

Nebenstraßen des untergeordneten Netzes (z.B. Wohnstraßen) haben ebenfalls eine wichtige Funktion für den Radverkehr, insbesondere wenn sie eine direkte Verbindung zwischen zentralen Orten darstellen sowie als Feinerschließung der Siedlungsgebiete dienen. Sie stellen aufgrund ihrer niedrigen Kfz-Verkehrsbelastung bevorzugte Radwegeverbindungen auch für Rad fahrende Kinder dar. Bei geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h oder weniger ist eine Führung im Mischverkehr möglich. Größere bauliche Maßnahmen sind daher häufig nicht notwendig. Allerdings müssen sicherheitsrelevante Gestaltungsmerkmale umgesetzt werden. Wichtig ist die Freihaltung der Sichtbeziehungen in Kurven- und Kreuzungsbereichen sowie eine übersichtliche Gestaltung und Aufteilung des Straßenraums mit Ordnung der Parkstände. Zur Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs im Mischverkehr können Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn markiert werden. Dies trägt zum Verständnis und zur Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs für den Kfz-Fahrzeugführer sowie den Radfahrer selbst bei. Auf stark vom Radverkehr frequentierten Nebenstraßen und priorisierten Routen besteht die Möglichkeit, durch Ausweisung von Fahrradstraßen (z.B. Bahnweg) die Fahrbahn für den Radverkehr vorzubehalten und andere Fahrzeuge nur eingeschränkt z.B. für Anlieger zuzulassen. Es ist zu prüfen ob eine Priorisierung durch Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung möglich ist. Eine bereits an vielen Stellen vorgenommene Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kann unnötige Umwege für den Radverkehr reduzieren. Ebenfalls ist es für ein durchgängiges Radverkehrsnetz von hoher Bedeutung, die Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen, wie z.B. von Radfahrstreifen auf Hauptverkehrsstraßen auf Mischverkehrsführungen in Nebenstraßen sichtbar zu gestalten. Radwegeverbindungen können auch entlang land- oder forstwirtschaftlicher Wege verlaufen. Hier ist eine Befestigung des Untergrunds, die eine Befahrung auch bei feuchter Witterung ermöglicht, wichtig. Außerdem kommt einer guten und durchgängigen Wegweisung besondere Bedeutung zu.

Zugeordnete Maßnahmen

- Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn (bei Mischverkehr prüfen)
- Prüfung Ausweisung Fahrradstraße (z.B. Wiesenweg, Bahnweg, Am Eichwald)
- Verbreiterung und Ertüchtigung der Wegeverbindung über den Waldweg zwischen Altenhain und Freibad (Kernstadt) entlang des Sulzbachs
- Weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Flankierende Maßnahmen

- Alternierendes Parken auf der Fahrbahn mit Ordnung und Markierung der Parkstände (11.3)
- Radverkehr an Knotenpunkten sichtbar führen (4.4)
- Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums (10.3)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC



Abbildung 50: Beispiel Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn (eigenes Foto)



Abbildung 51: Beispiel Fahrradstraße in Hamburg (eigenes Foto)

4.4 Radverkehr an Knotenpunkten sichtbar führen

An den signalisierten Kreuzungen in Bad Soden am Taunus besteht keine gesonderte Führung des Radverkehrs. Radfahrer müssen sich daher im Mischverkehr in die entsprechenden Spuren einordnen, was diese häufig als sehr unsicher empfinden. Markierte Radverkehrsführungen an Knotenpunkten weisen Radfahrern klare Räume zu und ermöglichen je nach Infrastrukturform direktes Abbiegen, ohne sich auf Kfz-Spuren einordnen zu müssen. Radfahrer werden außerdem in das Blickfeld der Kraftfahrer gebracht, wodurch die objektive Sicherheit verbessert wird.

Vor allem an den Nebenarmen sind an allen signalisierten Knotenpunkten aufgeweitete Radaufstellstreifen einzuführen (Abbildung 52). Ein Fahrrad benötigt zum Aufstellen eine Fläche von ca. 2,00 m und mit Anhänger 3,00 bis 3,50 m (FGSV 2011, S. 18). Entlang der Hauptrichtung oder bei eingeschränktem Raum können die Schutzstreifen oder Radfahrstreifen durch vorgezogene Haltelinien vor die Kraftfahrzeuge und damit in das Blickfeld der Fahrzeugführer geführt werden. Zum Linksabbiegen kann eine Linksabbieger-Spur für den Radverkehr markiert oder bei (bedingt verträglichem Linksabbieger und) hoher Kfz-Verkehrsbelastung alternativ eine indirekte Führung im Kreuzungsbereich für Linksabbieger gewählt werden. Die Führungsformen an Knotenpunkten sind in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung, zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Steigung mit Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu kombinieren. Eine Einfärbung der Radinfrastruktur im Knotenpunktbereich trägt zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrenden bei.

Kreisverkehrsplätze gelten generell als eine für Radfahrer sichere Knotenpunktart. Bei geringen Geschwindigkeiten kann die Einführung von Kreisverkehren ebenfalls zu einer sichereren und komfortablen Führung des Radverkehrs beitragen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Aufgeweitete Radaufstellstreifen
- Vorgezogene Haltelinien (bei eingeschränktem Raum)
- Indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich für das Linksabbiegen (bei bedingt verträglichem Linksabbieger und hoher Kfz-Verkehrsbelastung)
- Einfärbung der Radinfrastruktur im Knotenpunktbereich

Flankierende Maßnahmen

- Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Knotenpunkte umbauen (10.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landes- und Bundesstraßen), ADFC

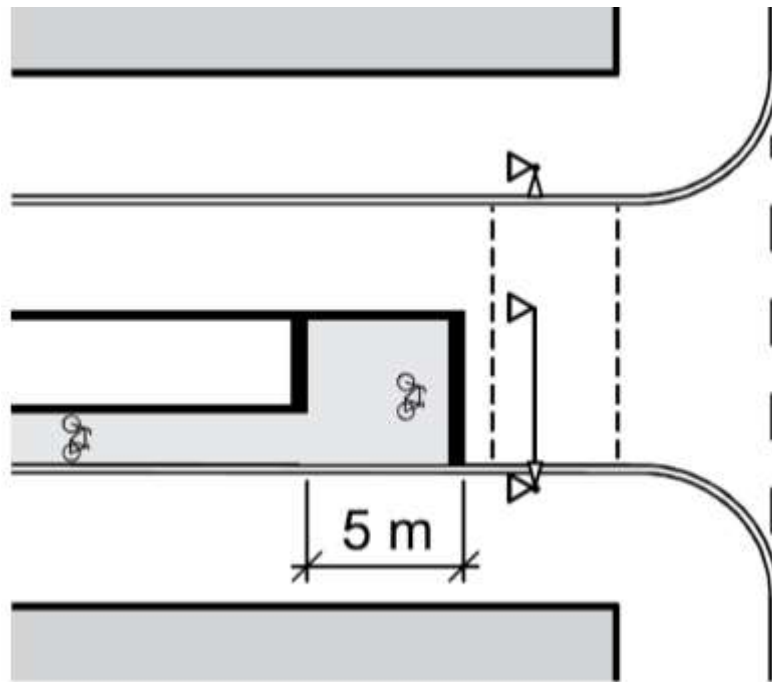


Abbildung 52: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen – Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) – S.45

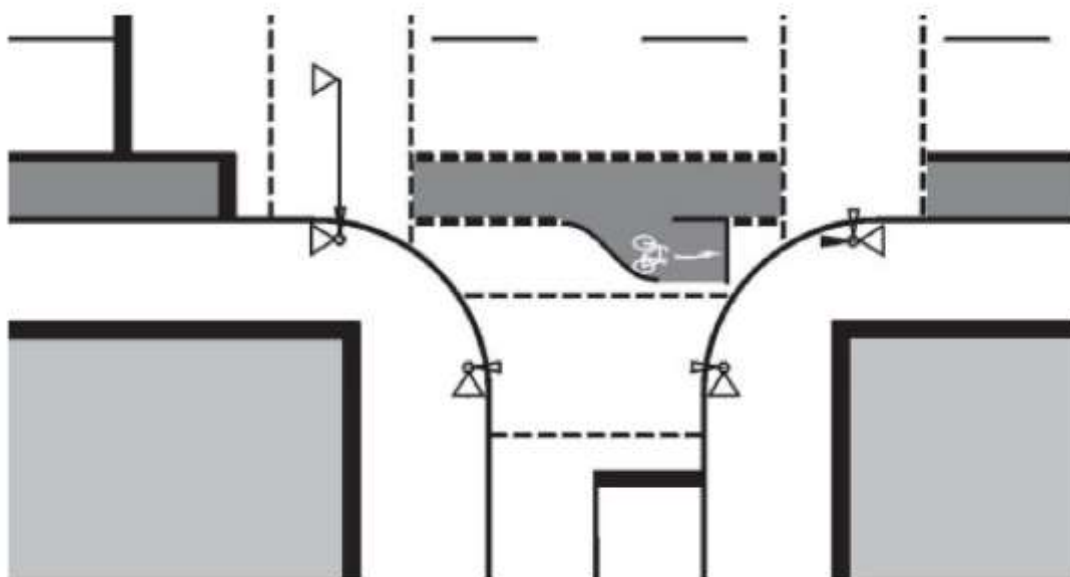


Abbildung 53: Indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich für das Linksabbiegen – bei hohem Verkehrsaufkommen – Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) – S.47

3.3.5 Handlungsfeld 5: Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen

Problembeschreibung

Aufgrund der Lage am Südhang des Taunus-Mittelgebirges stellt die Topographie in Bad Soden am Taunus eine besondere Herausforderung für den Radverkehr dar. Vor allem durch die Elektrifizierung können hierbei allerdings neue Potenziale generiert werden. Nichtsdestotrotz fehlt in Bad Soden am Taunus eine adäquate Radinfrastruktur, um diese Potenziale auch ausschöpfen zu können. Insbesondere zwischen den Stadtteilen, aber auch in die Nachbargemeinden gibt es keine attraktiven, direkten und sicheren Verbindungen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde bemängelt, dass aktuell viele Hauptverkehrsstraßen und Landstraßen sowie Feldwege in die Nachbargemeinden nicht gut genug für den Radverkehr ausgebaut sind. Die Bestandaufnahme hat gezeigt, dass gerade in Bezug auf die täglichen Pendlerverkehre bei einer entsprechend ausgebauten Infrastruktur hohe Verlagerungspotenziale für den Radverkehr bestehen, da die umliegenden Gemeinden innerhalb von 20 bis 30 Minuten mit dem Fahrrad gut erreichbar sind. Positiv zu vermerken ist die bereits vorhandene übersichtliche richtlinienkonforme Radrouten-Wegweisung.

Ansatz / Idee

Für die Erhöhung des Radverkehrsanteils müssen die Radwegeverbindungen prioritär auf den wichtigen Routen im ersten Schritt hergestellt und angemessen ausgestaltet werden. Neben den Pendlern in die umliegenden Gemeinden machen auch die Schülerinnen und Schüler in die weiterführenden Schulen nach Königstein, Kelkheim, Kronberg und Schwalbach einen Großteil der potenziellen Nutzer aus. Die Instandhaltung spielt im weiteren Verlauf eine zentrale Rolle, um die ganzjährige Benutzung sicherzustellen. Zusätzlich verfügt die Region Frankfurt RheinMain bereits über Planungen einiger Radschnellwege, an die eine Anbindung zukünftig hergestellt werden sollte.

Die folgenden zwei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 5.1 Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden herstellen
- 5.2 Reinigung, Beleuchtung und Instandhaltung der Radinfrastruktur herstellen

5.1 Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden herstellen

Angrenzende Gemeinden, wie auch Arbeitsplatzschwerpunkte im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, sind aufgrund geringer Entfernungen gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Fehlende direkte und attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr in die Nachbargemeinden stellen in Bad Soden am Taunus eine Herausforderung dar. Ebenso sind die innerörtlichen Wegeverbindungen und die Anschlüsse an die außerörtlichen Verbindungen mit benachbarten Gemeinden und dem Kreis abzustimmen. Das Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises bildet dafür eine gute Grundlage.

Entlang der Königsteiner Straße in Richtung Königstein besteht ab der Siedlung Sophienruhe kein Fuß- und Radweg mehr. Zudem existiert auch keine durchgehende Radwegeverbindung zwischen Altenhain und Kelkheim. Empfohlene Maßnahmen sind die Einrichtung eines Radfahrstreifens oder Zweirichtungsradwegs entlang der nördlichen Königsteiner Straße und die Prüfung der Installation von Querungsstellen auf der B 519. Auf der Schwalbacher Straße beispielsweise sind die Übergänge von der Ortsdurchfahrt mit Radinfrastruktur auf der Fahrbahn (innerorts) mit Radwegen im Seitenraum auf freier Strecke (außerorts) sicher und komfortabel zu verknüpfen und die Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr zu dämpfen.

Bei Radschnellwegen in der Region ist Bad Soden am Taunus an den Planungskorridor Frankfurt - Eschborn - Sulzbach - Schwalbach - Bad Soden am Taunus (FRM 4) angebunden. Im Sommer 2020 wurde ein Kooperationsvertrag für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zwischen dem Regionalverband Frankfurt RheinMain, dem Main-Taunus-Kreis und den beteiligten Kommunen unterschrieben. Die Koordination der Planung und des anschließenden Baus übernimmt der Regionalverband.

Zugeordnete Maßnahmen

- Einrichtung Radfahrstreifen / Zweirichtungsradweg entlang der Königsteiner Straße L 3266 nördlich der Siedlung Sophienruhe (Maßnahme BS6 Radverkehrskonzept MTK)
- Prüfung Radweg entlang von Landes- / Bundesstraßen (u.a. Limesstraße L 3014 (Berücksichtigung bei Planung Sinai), B 519 zwischen Altenhain und Kelkheim)
- Übergang von Zweirichtungs- auf Einrichtungsradwege baulich durch Mittelinseln absichern (u.a. Schwalbacher Straße)
- Ausbau Wegeverbindung nach Kelkheim sowie Kronberg / Schwalbach
- Prüfung / Installation einer Querungsstelle (z.B. Bedarfsampel) der B 519 (Königstein Süd, Kirchstraße (Maßnahmen BS2 und 4 Radverkehrskonzept MTK)

Flankierende Maßnahmen

- Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)
- Anbindung an Radschnellwege der Region Frankfurt RheinMain




Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landes- und Bundesstraßen), Nachbargemeinden, Main-Taunus-Kreis, ADFC, Regionalverband Frankfurt RheinMain				



Abbildung 54: Ausgebauter Verbindungsweg zwischen Altenhain und Kelkheim

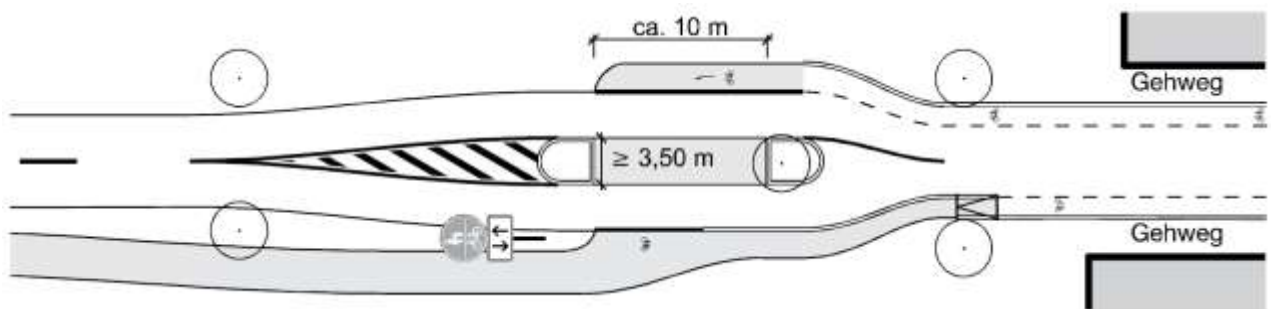


Abbildung 55: Modellhafte Empfehlung für eine Radverkehrsführung an Ortseinfahrten mit Mittelinsel - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) - S.74

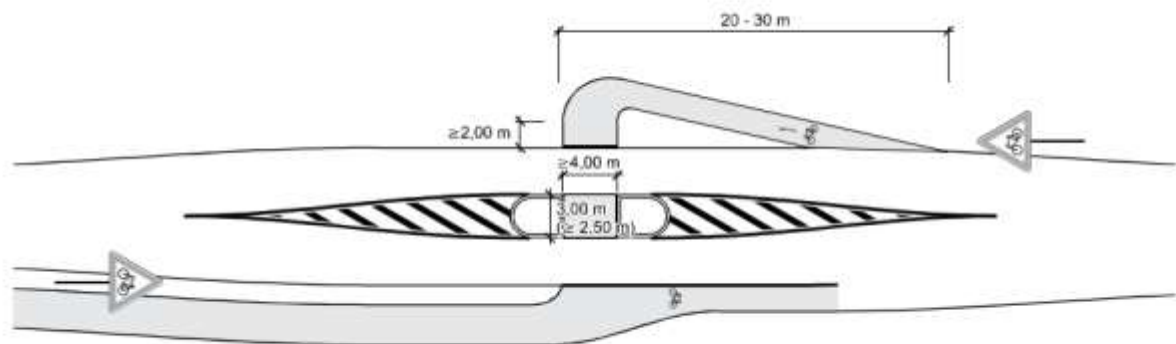


Abbildung 56: Modellhafte Empfehlung für eine Radverkehrsführung an Ortseinfahrten mit Mittelinsel - Quelle: (FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010) S. 73

5.2 Reinigung, Beleuchtung und Instandhaltung der Radinfrastruktur sicherstellen

Für die Akzeptanz von Radverkehrsinfrastrukturen sind neben einer adäquaten, sicheren Führungsform und deren baulicher Ausgestaltung auch ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wichtig. Eine regelmäßige Reinigung von Streusplitt, Schnee und Eis (Winterdienst) und Laub sowie eine durchgehende Beleuchtung insbesondere abseits der Kfz-Straßen geführter Radwege ist zur Erhöhung der Sicherheit wichtig. Eine kontinuierliche Instandhaltung soll zudem eine vollgebundene Oberfläche und damit gute Befahrbarkeit gewährleisten.

Bad Soden am Taunus kann Radverkehr auch im Herbst und Winter attraktiver machen, indem dem Winterdienst und der Reinigung der Radwege eine hohe Priorität eingeräumt wird. Dies sollte vor allem auf den prioritären Radrouten durchgeführt werden. Darunter fällt z.B. die Radwegeverbindung auf der Wegeverbindung über den Waldweg zwischen Altenhain und Freibad (Kernstadt) entlang des Sulzbachs.




Im Rahmen von Straßenbauarbeiten soll in Zukunft neben dem motorisierten Verkehr auch der Radverkehr besonders berücksichtigt werden. Dafür sind auch für den Radverkehr eigene Umleitungstafeln aufzustellen und eine möglichst kurze und attraktive Umleitung auszuweisen. Der Radverkehr ist bei der Baustellenabsicherung entsprechend zu beachten.

Zugeordnete Maßnahmen

- Regelmäßige Reinigung aller Radwege, prioritär auf den wichtigen Routen (Abbildung 47)
- Beleuchtung von Radwegen abseits von Kfz-Straßen
- Kontinuierliche Instandhaltung von Radwegen
- Bei Umleitungskonzepten und Baustellenabsicherung Radverkehr mitdenken

Flankierende Maßnahmen

- Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen (4)
- Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden herstellen (5.1)

Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil (bei Landes- und Bundesstraßen), ADFC				

3.3.6 Handlungsfeld 6: Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrrad-Service-Angebots

Problembeschreibung

Zu einer gut ausgebauten Fahrradinfrastruktur gehört nicht nur ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz und eine entsprechend gute Wegweisung, sondern auch ausreichende und vor allem sichere Abstellmöglichkeiten. In den letzten Jahren wurden an mehreren Orten Radabstellanlagen in Bad Soden am Taunus errichtet. Im sanierten Parkhaus am Bahnhof wurden qualitativ hochwertige Radabstellanlagen als Doppelparker im Eingangsbereich integriert. An der Königsteiner Straße wurden auf Kfz-Parkständen jeweils mehrere Fahrradbügel in direkter Nähe zum Einzelhandel errichtet. Trotz dieser positiv zu wertender Maßnahmen gilt es, weitere öffentliche Abstellanlagen zu bauen. Dies wurde auch von zahlreichen Bad Sodener Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung angeregt.

Ansatz / Idee

Das Angebot an Radabstellanlagen in Bad Soden am Taunus muss sowohl an zentralen Orten als auch in Wohngebieten erhöht werden. Radabstellanlagen an Umsteigepunkten des ÖPNV fördern die Verknüpfung des Umweltverbunds. Eine ausreichende Anzahl an Abstellanlagen in direkter Nähe zum Einzelhandel fördert das Einkaufen mit dem Rad und unterstützt so den lokalen Einzelhandel. In Wohngebieten müssen insbesondere Lücken im Geschosswohnungsbau geschlossen werden. Dort, wo in Gebäuden keine barrierefrei zugänglichen Räume zum Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung stehen.

Zusätzlich zur Verbesserung des Fahrradparkens können weitere Fahrrad-Service Angebote, beispielsweise in Form von Servicestationen die Attraktivität des Radverkehrs steigern.

Die folgenden zwei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 6.1 Angebot an öffentlichen Radabstellanlagen ausbauen
- 6.2 Service-Angebote für den Radverkehr

6.1 Angebot an öffentlichen Radabstellanlagen ausbauen

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radinfrastruktur. In Bad Soden am Taunus wurden in den letzten Jahren viele Anlagen gebaut, jedoch besteht weiterhin Bedarf und eine Lücke zu einem flächendeckenden Netz.

Man kann unterscheiden in Kurzzeitparker und Langzeitparker. Kurzzeitparker benötigen einen schnellen, sicheren und fahrend erreichbaren Standort. Die Distanzen zum Zielort sollen möglichst kurz und gut einsehbar sein (Diebstahl- und Vandalismusschutz). Dafür kommen Bügel und Rahmenhalter in Frage, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen abzuschließen. Langzeitparker brauchen qualitativ hochwertige Anlagen, die überdacht, witterungsgeschützt, beleuchtet, gut zugänglich und eine Entfernung von 50 bis maximal 200 Meter zum Zielort aufweisen.

An der Königsteiner Straße bei den City Arkaden wurden bereits Radabstellanlagen installiert. Weitere Radabstellanlagen sind sinnvoll, bevorzugt in zentralen Bereichen, wie z.B. am Alten Kurpark, Adlerplatz und an öffentlichen Einrichtungen. Aber auch in Wohngebieten sind weitere Abstellanlagen notwendig; an hochfrequentierten Haltestellen und bei Geschosswohnungsbau, ohne attraktive Abstellmöglichkeiten. Ein städtisches Kataster kann eine flächendeckende Planung und Instandhaltung unterstützen.

Die Radabstellanlagen im Parkhaus am Bahnhof (Doppelparker) bieten bereits ein gutes Angebot. Sie sind überdacht, sicher abschließbar und kameraüberwacht. Fahrradboxen können insbesondere für Langzeitparker ein ergänzendes Angebot sein. In den Boxen können Lademöglichkeiten für Pedelecs und Aufbewahrungsmöglichkeiten vorgesehen werden. Eine Kooperation mit dem RMV ist denkbar.

Bei einer städtischen Veranstaltung gab es einen Pilotversuch mit mobilen Radabstellanlagen. Dies sollte institutionalisiert und verstetigt werden. Zudem sind an den Grundschulen Radabstellanlagen durch Tretrollerständer nach dem Vorbild der Kommunen Schwetzingen und Wiesloch zu ergänzen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Öffentliche Radabstellanlagen in zentralen Bereichen und öffentlichen Einrichtungen ausweiten
- Öffentliche Radabstellanlagen in Wohngebieten (Bushaltestellen, Geschosswohnungsbau)
- Städtisches Kataster für Radabstellanlagen
- Fahrradboxen / Schließanlage im Parkhaus, integrierte Lademöglichkeit für Pedelecs
- Mobile sichere (überwachte) Radabstellanlagen bei Veranstaltungen
- Tretrollerständer als Ergänzung der Radabstellanlagen an Schulen

Flankierende Maßnahmen

- Mobilitätsangebote verknüpfen (9)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC, Gewerbeverein, Schulen, MTK



Abbildung 57: Beispiel für Rollerstände an einer Schule in Wiesloch (Quelle: VCD, Rosemarie Stindl)

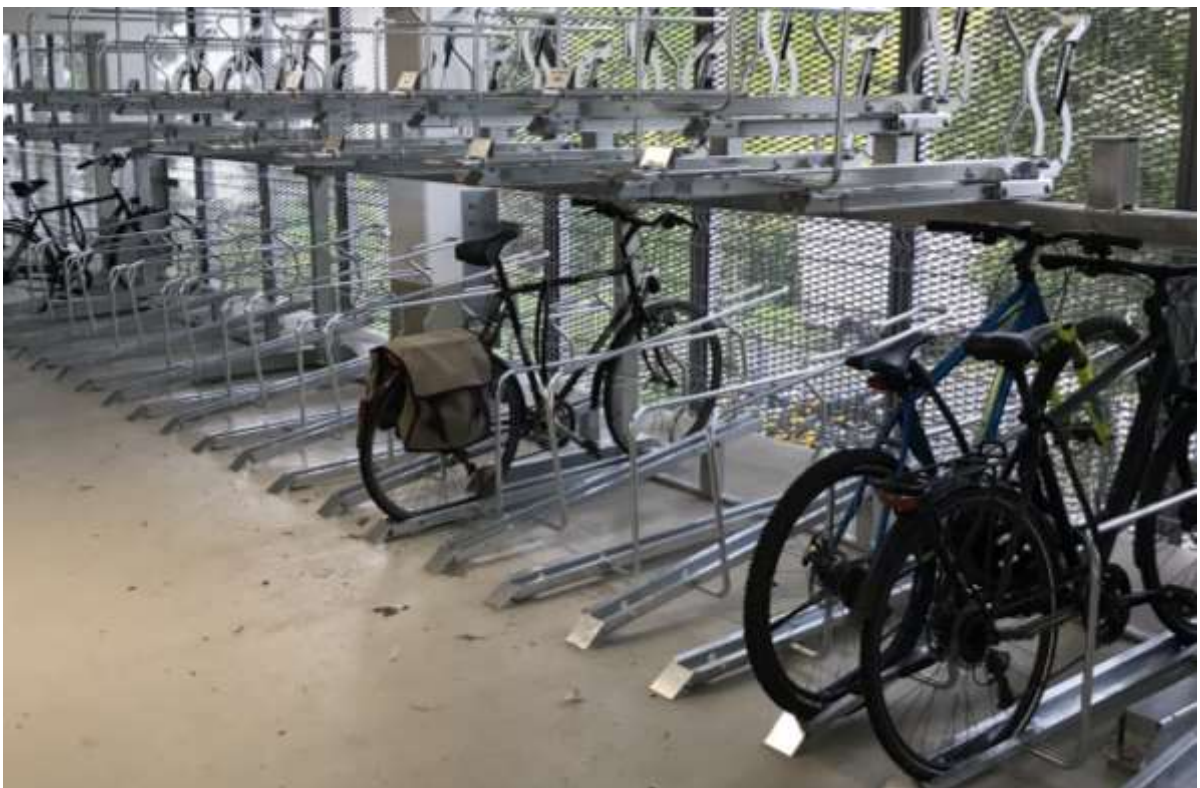


Abbildung 58: Radabstellanlagen im sanierten Parkhaus am Bahnhof (Quelle: Jörg Schulz)

6.2 Service-Angebote für den Radverkehr

Neben dem Ausbau von Radwegen und Abstellanlagen können Verbesserungen eines niedrighschwelligem Fahrrad-Service-Angebots die Attraktivität des Radverkehrs fördern. Annahme ist, dass eine Vielzahl an technischen Problemen im Alltag von den Radfahrenden selbst gelöst werden kann. Notwendig dafür sind wenige Gegenstände wie Werkzeug, Luftpumpen, Flickzeug oder Fahrradschlauch-Automaten. An Service-Stationen bzw. mit Hilfe des zur Verfügung gestellten Equipments können Wartungen und kleinere Reparaturen selbst durchgeführt werden. Die Werkzeuge sind meist mit einem einziehbaren Seilzug befestigt. Die Installation von öffentlichen Luftpumpen ohne weiteres Equipment kann ebenfalls aus Kostengründen sinnvoll sein.

An der Hasselgrundhalle in Bad Soden besteht bereits heute ein Angebot. Das Angebot sollte auf weitere zentrale Orte, die wenig vandalismusgefährdet sind (z.B in den Stadtteilen, am Bahnhof und an Fahrradgeschäften) ausgeweitet werden. Ebenfalls ist eine Kooperation mit dem Einzelhandel, Gastronomie, dem Beherbergungsgewerbe und Unternehmen denkbar. Der Einzelhandel kann - nach dem Vorbild des „Service-Netzwerk Radverkehr“ in Frankfurt - dazu bewogen werden Service-Angebote vorzuhalten und gegen Pfand zu entleihen. Den Betrieben kann zeitgleich die Möglichkeit gegeben werden sich als fahrradfreundliche Betriebe darzustellen.

Das Service-Angebot sollte mit anderen Maßnahmen inhaltlich und räumlich verknüpft werden. Dazu zählen die Einbindung in Mobilitätsstationen und die Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof, Ladeinfrastruktur für Pedelec sowie auch die Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Zugeordnete Maßnahmen

- Service-Stationen an zentralem Ort in Stadtteilen und am Bahnhof zur Verfügung stellen (u.a. öffentliche Luftpumpen, Self-Service-Stationen)
- Kooperation mit Einzelhandel, Gastronomie, dem Beherbergungsgewerbe und Unternehmen als Service-Partner

Flankierende Maßnahmen

- Mobilitätsangebote verknüpfen (9)
- Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw ausbauen (12.2)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern (13.1)
- Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken (13.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC, MTV, RMV, Gewerbeverein



Abbildung 59: Service-Netzwerk Radverkehr - Quelle: (Radfahrportal der Stadt Frankfurt am Main , 2011)



Abbildung 60: ADFC Pfandluftpumpe an der Hasselgrundhalle (Quelle: Gabriele Wittendorfer, ADFC Frankfurt)

3.3.7 Handlungsfeld 7: Umsteigefreie Erreichbarkeit der Nachbargemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr

Problembeschreibung

In Richtung Frankfurt am Main besteht ein vergleichsweise guter S- und Regionalbahn-Anschluss mit Abfahrten in der Hauptverkehrszeit jeweils alle 30 Minuten. Dieser ist jedoch aufgrund von Verspätungen und Zugausfällen recht unzuverlässig und wird daher nicht nur positiv wahrgenommen. Zukünftig wird mit der Regionaltangente West (RTW) die regionale Anbindung noch verbessert. Im Beteiligungsverfahren wurde zudem bemängelt, dass es von Bad Soden am Taunus auf manchen Relationen keine Direktverbindungen in umliegende Gemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr gibt. Beispielsweise existieren weder nach Kelkheim noch nach Kronberg umsteigefreie und schnelle Busverbindungen. Im Vergleich zum Pkw ist der öffentliche Nahverkehr hier wenig attraktiv. Um eine Gleichwertigkeit der Verkehrssysteme zu erreichen und um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten, sind neue Direktverbindungen erforderlich.

Ansatz / Idee

Ziel ist es, die Stadtteile von Bad Soden am Taunus eng mit den umliegenden Gemeinden zu verknüpfen und ein im Vergleich zum Pkw konkurrenzfähiges System im öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Durch neue Regionalbuslinien können schnelle Direktverbindungen zwischen den Orten erreicht werden. Mit attraktiven Fahrzeiten und regelmäßigen dichten Takten kann somit der öffentliche Nahverkehr erheblich verbessert und die Verbindungen ins Umland gestärkt werden. Im Zuge der Planungen der Regionaltangente West sind auch im Schienenverkehr mit neuen Verbindungen ins südliche Umland spürbare Verbesserungen für Bad Soden am Taunus möglich.

Im Folgenden werden diese zwei Maßnahmen vorgestellt:

- 7.1 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bahn)
- 7.2 Neue Regionalbuslinie nach Kelkheim und Kronberg einführen

7.1 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bahn)

Die Taktverdichtung auf einen 15-Minuten-Takt auf den Bahnlinien von bzw. nach Bad Soden am Taunus kann die Angebotsqualität erheblich erhöhen und führt so zu einer besseren Anbindung von Bad Soden am Taunus in den Agglomerationsraum Frankfurt RheinMain. Verspätungen im Bahnbetrieb haben in der Folge des höheren Takts und geringer Wartezeiten weniger negative Folgen, der Umstieg zwischen Bus und Bahn wird komfortabler.

Ein verbessertes Schienenangebot in Bad Soden am Taunus kann zum einen durch die in Planung befindliche Regionaltangente West (RTW) erreicht werden. Die Regionaltangente West soll zukünftig von zwei Linien jeweils im 30-Minuten-Takt befahren werden und im westlichen Frankfurter Raum zwischen Bad Homburg und dem Süden Frankfurts als Tangentiallinie verkehren. Es ist auch ein Abzweig nach Bad Soden am Taunus geplant.

Ein zusätzlicher Pendelbetrieb der S3 alle 30 Minuten zwischen Bad Soden am Taunus und Niederrhöchststadt mit Anschluss an die S4 aus Kronberg kann eine weitere Verbesserung generieren. In Kombination mit dem regulären Takt der S3 nach Frankfurt entsteht so ein 15-Minuten-Takt.

In Bad Soden am Taunus ist bereits eine eisenbahntechnische Untersuchung zum Bau eines dritten Gleises durchgeführt und im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans „Am Gleiskopf“ berücksichtigt worden, um den 15-Minuten-Takt der S-Bahn zu prüfen und realisieren zu können.

Die Stadt Bad Soden am Taunus ist nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und kann damit im Rahmen des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des RMV nur indirekt Einfluss auf die Einführung neuer Bahnlinien oder Takte einwirken. Im Rahmen der Aufstellung des RNVP hat die Stadt Bad Soden am Taunus im Sommer 2020 diese Punkte bereits in einer Stellungnahme eingebracht. Eine Anbindung im 15-Minuten-Takt auf den Bahnlinien stellt jedoch eine substantielle Verbesserung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr dar. Als wichtige Maßnahme gilt es den städtischen Busverkehr an den 15-Minuten-Takt anzupassen und somit gleichmäßig die Qualitätsstandards anzuheben und für eine optimale Anbindung am Bahnhof zu sorgen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Verbessertes Schienenangebot in Bad Soden am Taunus durch die Regionaltangente West (RTW)
- Einführung eines Pendelbetriebs der S-Bahn zwischen Bad Soden am Taunus und Niederrhöchststadt und damit Herstellung eines 15-Minuten-Takts in Bad Soden am Taunus

Flankierende Maßnahmen

- 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bus) (8.1)
- Flexibles On-Demand-System einführen (8.2)
- Qualitätsoffensive Öffentlicher Nahverkehr (8.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

MTV, RMV, Stadt Bad Soden am Taunus

7.2 Neue Regionalbuslinie nach Kelkheim und Bad Homburg über Kronberg einführen

Die großen Zentren in der Region, allen voran Frankfurt, sind über eine Schienen-Anbindung erreichbar. Die Regionalbuslinien übernehmen eine Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen mit Anbindung an den Bahnhof und die Verbindungen in angrenzende Gemeinden. Momentan bestehen mit dem öffentlichen Nahverkehr allerdings keine Direktverbindungen von Bad Soden am Taunus nach Kelkheim und Kronberg. Im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV bestehen bereits Planungen zur Einrichtung einer Expressbuslinie Kelkheim / Bad Soden am Taunus nach Bad Homburg. Zur Stärkung der Verbindungen zwischen den Nachbargemeinden wird die Expressbuslinie ausdrücklich befürwortet. Mit der Einführung einer neuen regionalen Expressbuslinie (z.B. im 30-Minuten-Takt mit Linienweg über die Niederhofheimer Straße - Bahnhof - Kronberger Straße) würde in Bad Soden am Taunus in Ost-West-Richtung eine Direktverbindung nach Kelkheim und Kronberg bzw. bis nach Bad Homburg entstehen. Gemeinsam mit der Linie 812 wird dadurch außerdem ein 15-Minuten-Takt im Busverkehr in Bad Soden am Taunus ermöglicht (in Ost-West-Richtung). In den Hauptverkehrszeiten wäre dies eine deutliche Verbesserung des Status Quo. Die neue Schülerbuslinie 806 sollte dafür nicht genutzt werden, da sie einen anderen Linienweg (via Altenhain) hat und für Schülerverkehre optimiert ist.










Mit einer neue Direktverbindung von Bad Soden am Taunus nach Kelkheim und Kronberg wären außerdem weitere Anbindungen an das Schienennetz zur S4 und RB 12 möglich.

Zugeordnete Maßnahmen

- Einführung einer neuen Regionalbuslinie Kelkheim – Bad Soden am Taunus – Kronberg
- Abstimmung mit Linie 812, um 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus in Ost-West-Richtung zu erreichen

Flankierende Maßnahmen

- 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen, Bahn (7.1) und Bus (8.1)
- Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof (9.1)

Zeithorizont	  	Nutzen	  	Kosten	  
Akteure	MTV, RMV, Stadt Bad Soden am Taunus, Nachbargemeinden				

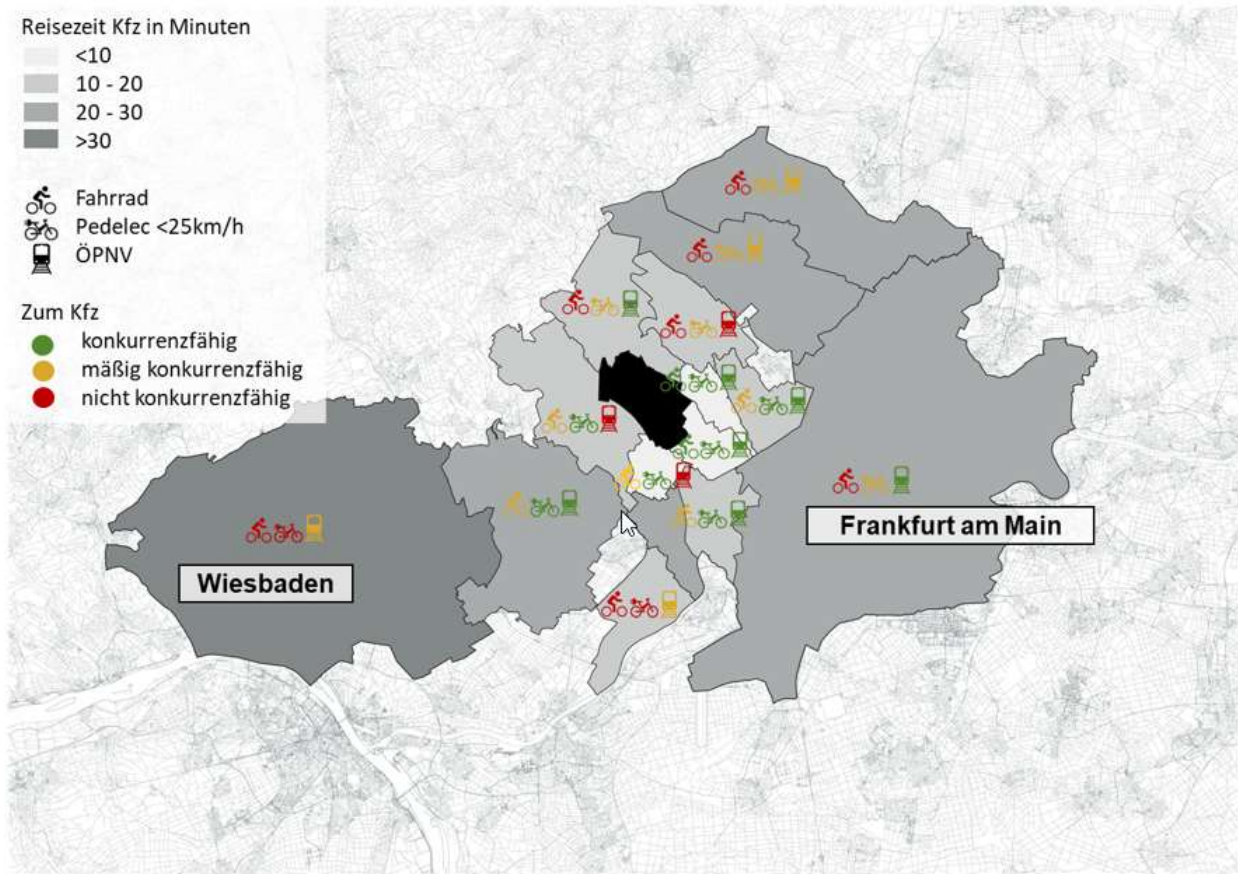


Abbildung 61: Reisezeiten in umliegende Gemeinden von Bad Soden am Taunus (eigene Abbildung)

3.3.8 Handlungsfeld 8: Verlässliche und regelmäßige Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu allen Tageszeiten

Problembeschreibung

Grundsätzlich besteht eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr in Bad Soden am Taunus. Die S3 und RB 12 bindet die Stadt regional an und zahlreiche Buslinien ergänzen in der Feinerschließung. Das Beteiligungsverfahren und die Analyse haben aber auch gezeigt, dass der öffentliche Nahverkehr als nicht verlässlich genug wahrgenommen wird. Vor allem für Einpendler funktioniert der angedachte Umstieg von Bahn auf Bus am Bahnhof aufgrund von Verspätungen und mangelnden Informationen zu den Abfahrtszeiten der Busse oft nicht reibungslos. Dadurch werden andere Verkehrsmittel wiederum attraktiver. Außerdem wird die Regelmäßigkeit der Fahrten kritisiert. Ein 30-Minuten-Takt bei Bus und Bahn ist für viele Bewohner nicht ausreichend. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel muss gut vorausgeplant werden, um längere Wartezeiten zu vermeiden. Der öffentliche Nahverkehr stellt damit momentan keine gleichwertige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar.

Ansatz / Idee

Damit der öffentliche Nahverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel zu anderen Verkehrsmitteln wahrgenommen wird, bedarf es einer Qualitätssteigerung in verschiedenen Bereichen. Dazu zählen dichtere Takte, schnelle Direktverbindungen zu attraktiven Preisen und auch zu Randzeiten und an Wochenenden muss das Angebot ansprechend sein. Neue zusätzliche Linien und Angebote können dabei helfen, das aktuelle Angebot zu verfeinern und Schwachstellen auszubessern. Ziel muss es sein, eine hochqualitative und ökologische Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen im Sinne der Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Im Folgenden werden diese drei Maßnahmen vorgestellt:

- 8.1 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bus)
- 8.2 Flexibles On-Demand-System einführen
- 8.3 Qualitätsoffensive Öffentlicher Nahverkehr

8.1 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bus)

Die Buslinien in Bad Soden am Taunus verkehren an Wochentagen im 30-Minuten-Takt und sind sowohl von der Linienführung als auch den Abfahrtszeiten auf die Regional- und S-Bahnen am Bahnhof Bad Soden am Taunus ausgerichtet. Die Bürgerbeteiligung hat ergeben, dass ein 30-Minuten-Takt oft als unzureichend empfunden wird. Um die Qualität im Busangebot in Bad Soden am Taunus substanziell zu verbessern, wird die Einführung des 15-Minuten-Taktes in Bad Soden am Taunus angestrebt. Vorteile davon sind ein erheblich attraktiveres Busangebot durch einen dichteren Takt. Dadurch sinken bei eventuellen Fahrtausfällen und Verspätungen die Wartezeiten auf den nächsten Bus. Auch verspätete Bahnen in Bad Soden am Taunus können durch ein dichteres Taktangebot im Busverkehr besser aufgefangen werden. Durch Alternative 1 wird die Fahrplanlage / Abfahrtszeit von manchen Bussen (s.u.) um 15 Minuten verschoben. Dadurch entsteht ohne Mehrkosten ein 15-Minuten-Takt zwischen Königstein, Neuenhain und Bad Soden (Nord-Süd-Richtung), jedoch würde dies eine Teilaufgabe der zeitlichen Abstimmung zwischen Bus und Bahn bedeuten. In Alternative 2 wird durch die Einführung eines tatsächlichen 15-Minuten-Takts das Angebot auf allen Linien stark verbessert. Die Folge sind zum einen erhebliche Mehrkosten, zum anderen ist die Möglichkeit einer Implementierung aufgrund von Kapazitätsbegrenzungen am Bahnhof zu prüfen.

Im Zuge der empfohlenen Taktverbesserungen im Schienenverkehr (7.1) wird eine zusätzliche Anpassung im Busverkehr notwendig, um alle Bahnfahrten weiterhin anschließen zu können. Beide Maßnahmen zusammen ergeben eine erhebliche Verbesserung des Nahverkehrsangebots für Bad Soden am Taunus.

Da es sich bei den betreffenden Buslinien um Regionalbuslinien handelt, kann hier die Stadt Bad Soden am Taunus nur bedingt eigenmächtig handeln. Es sind intensive Abstimmungen über Konzepte und Finanzierung mit dem MTV und den angrenzenden Gebietskörperschaften notwendig. Auch eine Abstimmung mit dem Regionalen Nahverkehrsplan des RMV ist notwendig.

Zugeordnete Maßnahmen

Alternative 1: planerischer 15 Minuten Takt (Relationsbezogen)

- Verschiebung der Fahrplanlage auf Bus 253 um 15 Minuten
- Einführung einer weiteren Buslinie in Ost-West-Richtung im 30-Minuten-Takt (7.2). Diese ergänzt die Linie 812 zu einem 15-Minuten-Takt in Ost-West-Richtung in Bad Soden am Taunus

Alternative 2: tatsächlicher 15-Minuten-Takt (Linienbezogen)

- Auf allen Linien vs. auf ausgewählte Linien, Ganztägig oder nur in den Hauptverkehrszeiten

Flankierende Maßnahmen

- 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen (Bahn) (7.1)
- Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof (9.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

MTV, RMV, Stadt Bad Soden am Taunus, Nachbargemeinden

RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund
 Transfer-Taurus GmbH, Pieschstraße 22, 61188 Frankfurt am Main, Telefon (059) 400 000 - 0

803 Richtung Bad Soden Bahnhof → Sulzbach MTZ/Busbahnhof

Gültig ab 09.12.2018

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
5	29 _A 59 _A	5 29 _A	5
6	29 _A 59 _A	6 29 _A	6
7	29 _A 59 _A	7 29 _A	7 29 _{A,G}
8	29 _A 59 _A	8 29 _A	8
9	29 _A	9 29 _A	9 29 _A
10	29 _A	10 29 _A	10
11	29 _A	11 29 _A	11 29 _A
12	29 _A 59 _A	12 29 _A	12
13	29 _A 59 _A	13 29 _A	13 29 _A
14	29 _A 59 _A	14 29 _A	14 29 _A
15	29 _A 59 _A	15 29 _A	15 29 _A
16	29 _A 59 _A	16 29 _A	16 29 _A
17	29 _A 59 _A	17 29 _A	17 29 _A
18	29 _A	18 29 _A	18 29 _A
19	29 _A	19 29 _A	19 29 _A
20	29 _A	20 29 _{A,E}	20
21	29 _A	21 29 _{A,E}	21 29 _A
22	29 _A	22 29 _{A,G}	22 29 _{A,G}
23	29 _{A,G}	23 29 _{A,G}	23 29 _{A,G}
0	29 _{A,G}	0 29 _{A,G}	0 29 _{A,G}

Am 24. und 31. 12. Verkehr wie Samstag
 A Anruf-Sammel-Taxi
 S Niederflerbus
 A fährt Weg A
 E nicht am 24. und 31. 12.
 G Anruf/Sammel-Taxi, Anmeldung bis zu 30 Min. vor Abf. Tel. 06192 - 200 26
 26 erreichbar von 08:00 - 01:00 Uhr

RMV-Servicetelefon 069/24 24 80 24 | www.rmv.de | RMV-Mobilitätszentralen | @RMVdialog | /RMVdialog

Abbildung 62: Busfahrplan Linie 803 in Bad Soden am Taunus (eigenes Foto)

8.2 Flexibles On-Demand-System einführen

Der Stadtbus 828 verkehrt momentan im 2-Stunden-Takt und wird auch aufgrund seines Linienwegs und der Fahrzeiten schlecht angenommen. Jedoch übernimmt die Linie 828 eine wichtige Erschließungsfunktion der Wohngebiete in Bad Soden am Taunus. Eine Veränderung des Linienwegs oder eine deutliche Taktverdichtung würden jedoch die Probleme der Linie nicht grundlegend beheben. Es würden weiterhin relativ lange Fahrzeiten auf Strecken bleiben, die teilweise auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad von vielen Fahrgästen zurückgelegt werden können.

Um diese Problemstellung zu umgehen, ist ein flexibles On-Demand-System einzuführen, das die Aufgaben der Linie 828 übernimmt und potenziell auf das gesamte Stadtgebiet übertragbar ist. Unter dem Schlagwort „Mobility as a Service“ (MaaS) soll den Kunden in Zukunft die Mobilität einfach und bequem über eine Plattform zugänglich gemacht werden. Der Kunde bestellt eine Fahrt flexibel vom Start- zum Zielpunkt innerhalb von Bad Soden am Taunus in alle Stadtteile. Dies funktioniert zu einer vereinbarten Zeit oder so bald wie möglich und wird schließlich von einem Fahrzeug (meist ein Kleinbus) abgeholt und befördert. Um den Auslastungsgrad der Fahrzeuge zu erhöhen, werden weitere Fahrgäste auf dem Weg aufgenommen und dafür ggf. auch kleinere Umwege in Kauf genommen.

Im Rahmen der On-Demand-Strategie des RMV könnte in Bad Soden am Taunus mittel- bis langfristig ein solches On-Demand-System mit Kleinbussen aufgebaut werden. Die MTV startet Ende 2020 mit einem Pilotprojekt in Hofheim am Taunus dem auch Bad Soden am Taunus zugestimmt hat, um die Erfahrungswerte nutzen zu können. Bad Soden am Taunus sollte sich bei einer Ausweitung des Projektes als Kommune zur Verfügung stellen. Als Bediengebiet ist das komplette Stadtgebiet von Bad Soden am Taunus vorgesehen, inklusive der Stadtteile Altenhain und Neuenhain. Das System hätte mehrere Funktionen. Es ist geeignet für Gelegenheitsverkehre (z.B. für Schüler und Senioren) mit feinräumiger Erschließung der Wohngebiete. In den Abendstunden und an Wochenenden könnte ein solches System auch die bestehenden AST-Verkehre ersetzen. Buchbar ist ein solches System via APP aber auch per Anruf.

Zugeordnete Maßnahmen

- ▶ On-Demand-System mit Kleinbussen als städtischer öffentlicher Nahverkehr
- ▶ Einbindung in On-Demand-Plattform des RMV
- ▶ Abstimmung mit sonstigem Busangebot (v.a. zu Randzeiten)

Flankierende Maßnahmen

- ▶ Prüfung des aktuellen Tarifsystems (Einführung eines Attraktiven City-Tarifs) (8.3)




Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	MTV, RMV, Stadt Bad Soden am Taunus, ggf. neuer Betreiber				



Abbildung 63: Innovatives On-Demand-Fahrzeug in Hofheim -Quelle: (Frankfurt Live , 2020)

8.3 Qualitätsoffensive Öffentlicher Nahverkehr

Bei der Schwachstellenanalyse des momentanen Angebots im öffentlichen Nahverkehr und im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden mehrere konkrete Ideen zur Verbesserung des Status Quo gesammelt. Aktuell werden Zuverlässigkeit, Taktung und Informationslage der Bahnanbindung von Bad Soden am Taunus von verschiedenen Seiten kritisiert. Insbesondere beim Umstieg von der Bahn auf die Busse ist bei Verspätungen oft unklar, ob ein Anschluss mit dem Bus noch besteht und wann der nächste Bus abfährt. Ein überarbeitetes Echtzeit-Informationssystem mit Informationen zu Abfahrts- und Ankunftszeiten von Bussen und Bahnen vor Ort und mobil kann hier eine deutliche Qualitätsverbesserung darstellen. Auch hinsichtlich der Fahrpreise gibt es von Seiten der Bürgerinnen und Bürger Änderungswünsche. Die Preise für Fahrten innerhalb von Bad Soden am Taunus werden als unverhältnismäßig hoch empfunden. Die Stadt Bad Soden am Taunus sollte zum einen beim RMV auf eine einfache Strukturierung und Attraktivierung des Tarifsystems hinwirken und die Senkung der Fahrpreise innerhalb Bad Sodens im Rahmen der Einführung eines attraktiven City-Tarifs prüfen lassen. Dadurch sinkt die Hemmschwelle, den Öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Eine nähere Prüfung zum Kostenrahmen und zur Machbarkeit ist durchzuführen.

Unterstützt werden kann die Qualitätsoffensive durch eine punktuelle Verdichtung des Haltestellennetzes. Das bestehende Liniennetz zeichnet sich bereits durch eine sehr hohe Dichte an Haltestellen aus. Jedoch gibt es einzelne Gebiete, die momentan nicht optimal angebunden sind. Zwischen den Haltestellen „Sandwiese“ und „Hubertushöhe“ ist der Abstand größer als üblich (Abbildung 64). Eine Haltestelle in Höhe des Rewe-Marktes würde diese Lücke schließen. Durch die geplante Umleitung der Linie 803 über die Sulzbacher Straße sollten zur besseren Anbindung des Ärztehauses und des neuen Wohngebiets „Much AG“ in diesem Bereich sowie im Bereich Lidl Haltestellen eingerichtet werden. Zwischen den Bahnhöfen Sulzbach Nord und Bad Soden am Taunus wird im Stadtentwicklungskonzept in der Verlängerung zur Schubertstraße eine Querung der Gleisanlagen vorgeschlagen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des „Sinai“ wäre eine weitere Haltestelle der zukünftigen RTW in diesem Bereich attraktiv und würde zu einer weiteren Verbesserung der Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr des südlichen Stadtgebiets beitragen. Intensive Gespräche über die Machbarkeit werden von Seiten der Stadt mit der RTW-Gesellschaft geführt.

Zugeordnete Maßnahmen

- Überarbeitung des Informationsflusses zur Pünktlichkeit und Ausfall von Fahrten
- Prüfung des aktuellen Tarifsystems und der Einführung eines attraktiven City-Tarifs
- Lückenschließung durch neue Haltestellen

Flankierende Maßnahmen

- 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen, Bahn (7.1) und Bus (8.1)
- Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof (9.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

MTV, RMV, DB, Stadt Bad Soden am Taunus

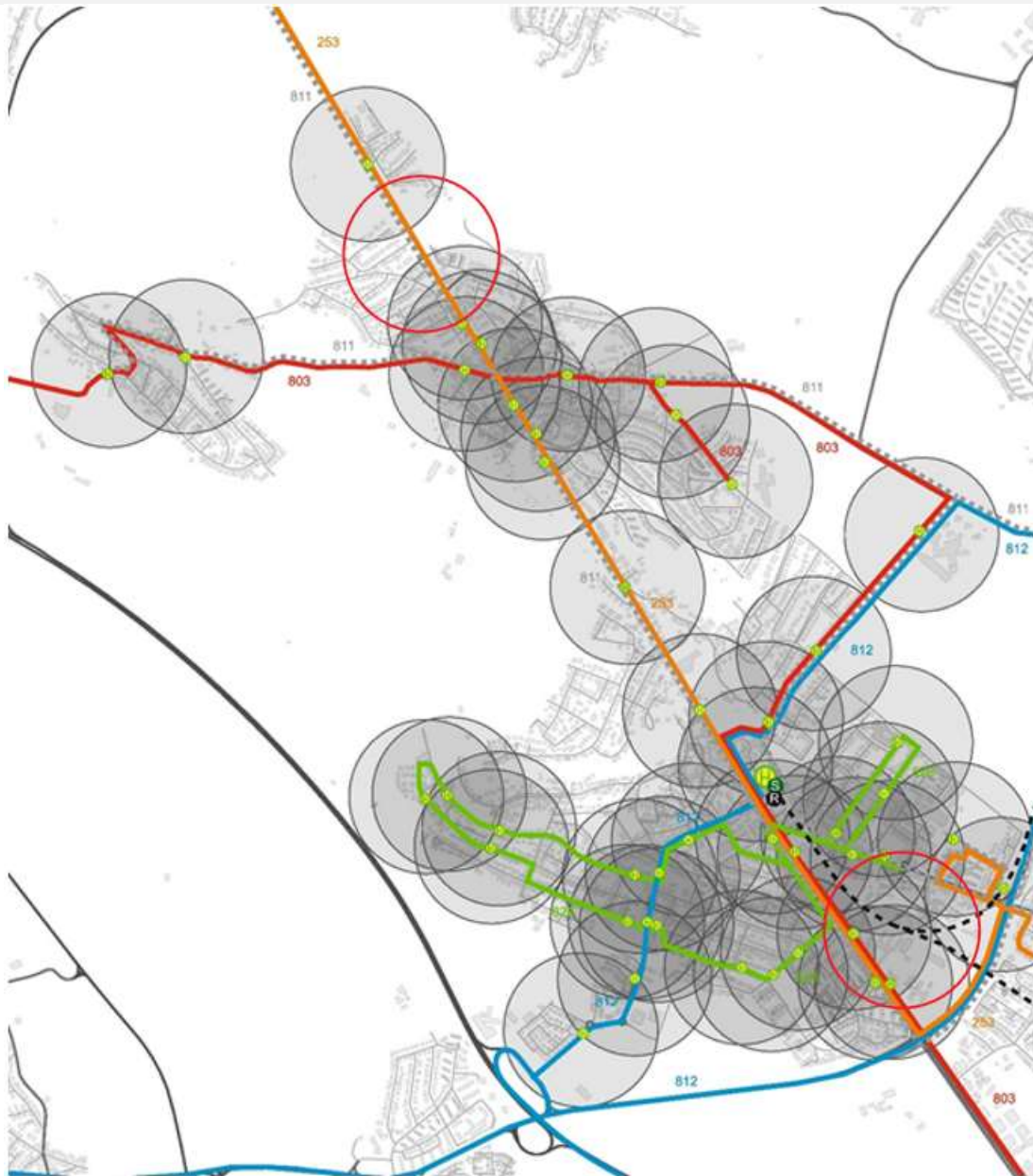


Abbildung 64: Haltestelleneinzugsbereiche (300 Meter) und ÖPNV-Linienplan. Rote Kreise stellen die Lage von möglichen neuen ÖPNV-Haltestellen dar (eigene Abbildung)

3.3.9 Handlungsfeld 9: Mobilitätsangebote verknüpfen

Problembeschreibung

Trotz vieler unterschiedlicher Mobilitätsangebote ist häufig der eigene Pkw vor allem in ländlichen Gebieten aber auch in Agglomerationsräumen von Großstädten das attraktivere und bevorzugte Verkehrsmittel. Fehlende Radabstellanlagen in Kombination mit einem in Teilen unzuverlässigen öffentlichen Nahverkehr bemängeln die Bürgerinnen und Bürger von Bad Soden am Taunus in dieser Hinsicht. Insbesondere der Bahnhof, der als Mobilitätsdrehscheibe angedacht ist, weist einige Defizite auf. Darüber hinaus besteht bei den Bürgerinnen und Bürgern der Wunsch nach einem Car- und Bike-Sharing-Angebot.

Ansatz / Idee

Mit dem Ziel, den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Nahverkehr) zu stärken, und mit Unterstützung des Fortschritts in der Digitalisierung gewinnt die Multi- und Intermodalität auf Wegekettensystemen immer mehr an Bedeutung. Verschiedene Verkehrsmittel werden so zu einem System auf der Ebene der Nahmobilität optimal und einfach miteinander verknüpft. Zur Schaffung eines Verknüpfungspunkts zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bilden Mobilitätsstationen eine Lösung. Hier können durch die räumliche Konzentration an Angeboten des Umweltverbunds Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs mit Sharing-Angeboten und Radabstellanlagen verknüpft werden. Wichtig ist dabei, die Nutzung schnell, benutzerfreundlich und über kurze Wege abwickeln zu können und in ein einheitliches Design einzubinden. In vielen Großstädten und Agglomerationsräumen hat sich das Konzept von Mobilitätsstationen bereits bewährt und ist auch für Bad Soden am Taunus eine vielversprechende Lösung. Der Bahnhof bildet dabei den Schwerpunkt in der Maßnahmenumsetzung.

Die folgenden zwei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 9.1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof
- 9.2 Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen

9.1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Im Stadtentwicklungskonzept Bad Soden am Taunus ist die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof bereits als Schlüsselprojekt ausgewiesen und in den letzten Jahren in ihren Planungen weit fortgeschritten. Der Bahnhof soll zu einer Drehscheibe und damit zum zentralen Verknüpfungspunkt der Mobilität in Bad Soden am Taunus ausgebaut werden. Dies bietet die Möglichkeit, den Bahnhof als zentralen Ort und Tor zur Stadt aufzuwerten und eine bessere Einbindung in den angrenzenden Stadtraum zu ermöglichen.

Die Planungen zum baulichen Umbau des Busbahnhofs, des Bahnhofsbereichs zwischen Parkhaus, Königsteiner Straße und Kronberger Straße sollen sobald wie möglich umgesetzt werden. Kapazitätsreserven für eine Taktverdichtung im Busverkehr sind vorzuhalten oder alternative Konzepte zur Abwicklung mitzudenken. Berücksichtigt wird eine einheitliche Gestaltung der Plätze, attraktive und konfliktarme Wegeverknüpfungen für Fußgänger und Radfahrer. Weitere flankierende Maßnahmen sind dabei zu berücksichtigen, wie u.a. die Einbeziehung des Fuß-Wegweisung mit der Anbindung an die Innenstadt. Das Parkhaus wurde nach Sanierung und Umbau im Jahr 2019 wiedereröffnet. Dort ist eine weitere Aufwertung der Situation der Radabstellanlagen mit Fahrradboxen mit Integration von Ladestationen für Pedelec vorzusehen. Der Ausbau eines Fahrrad-Service-Angebots sowie die Einbindung von Car-Sharing und weiterer Ausleih-Angebote kann zu einer Verknüpfung von Mobilitätsangeboten beitragen.

Der sehr schlechte bauliche Zustand der Bahnsteige einschließlich der Überdachung ist ebenfalls verbesserungswürdig. Die Stadt sollte weiterhin - wie in den vergangenen Jahren bereits geschehen - gegenüber der Deutschen Bahn AG, in deren Zuständigkeit die Bahnsteige liegen, eine baldige Sanierung fordern.

Zugeordnete Maßnahmen

- Umsetzung der Planungen zur Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof
- Integration und Verknüpfung weiterer Mobilitätsangebote
- Sanierung und Aufwertung der Bahnsteigbereiche

Flankierende Maßnahmen

- Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern (2.2)
- Angebot an öffentlichen Radabstellanlagen ausbauen (6.1)
- Service-Angebote für den Radverkehr (6.2)
- 15-Minuten-Takt in Bad Soden am Taunus einführen, Bahn (7.1) und Bus (8.1)
- Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen (9.2)
- Ausleih-Systeme für Fahrrad und Pkw einführen (12.1)
- Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw ausbauen (12.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, RMV, MTV, DB



Abbildung 65: Aktuelles Erscheinungsbild des Busbahnhofs (eigenes Foto)

9.2 Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen

Zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbunds durch eine Stärkung des multi- und intermodalen Angebots im Alltag, müssen adäquate Angebote zur Verfügung gestellt werden. Es geht darum, in Ergänzung zur Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof unterschiedliche Mobilitätsangebote an zentralen Orten in den Stadtteilen zu bündeln, mit dem öffentlichen Verkehr zu verknüpfen und somit Mobilitätsstationen aufzubauen. Damit wird ein bestehender Trend der letzten Jahre, Wege mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückzulegen, unterstützt.

Die Verknüpfung kann dabei im Kleinen vorgenommen werden, indem an ausgewählten Haltestellen des ÖPNV Fahrradbügel aufgestellt werden. In einem größeren Rahmen können verschiedene Mobilitätsangebote von Radabstellanlagen, Haltestellen mit Ausleihmöglichkeiten wie Car-Sharing und Leihräder und Ladestationen verknüpft und in eine Plattform eingebunden werden. Die Wahrnehmung des Angebots kann durch ein einheitliches Design und Branding gefördert werden. Somit wird das vielfältige Angebot in Richtung der Mobilitätsnutzer attraktiv kommuniziert und durch die Vielfalt eine echte Alternative zum privaten Pkw geschaffen. Bad Soden am Taunus kann sich mittel- bis langfristig an eine Marke / Plattform z.B. des Verkehrsverbunds andocken.

In Bad Soden am Taunus sollen langfristig in allen Stadtteilen Mobilitätsstationen implementiert werden. Mobilitätsstationen funktionieren besonders einfach und gut, wenn sie an mehreren Orten verfügbar sind.

Zugeordnete Maßnahmen

- Ausbau verschiedener Mobilitätsangebote zu einem gebündeltem Angebot an zentralen Orten
- Verknüpfung mit Bushaltestellen
- Andocken an bestehende Marke / Plattform

Flankierende Maßnahmen

- Öffentliche Radabstellanlagen an Bushaltestellen ausbauen (6.1)
- Service-Angebote für den Radverkehr (6.2)
- Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof (9.1)
- Ausleih-Systeme für Fahrrad und Pkw einführen (12.1)
- Quartierdepots für Waren und Pakete an zentralen Orten in den Stadtteilen / an Supermärkten (12.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, RMV, MTV



Abbildung 66: Mobilitätsstation in Offenburg (Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenräder, ÖPNV) - Quelle: (German Design Award, 2016)



Abbildung 67: EinfachMobil in Offenburg Karte vereint unterschiedliche Mobilitätsanbieter und erleichtert die verkehrsmittelübergreifende Benutzung - Quelle: (Stadt Offenburg , 2020)

3.3.10 Handlungsfeld 10: Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich und geordnet gestalten

Problembeschreibung

Bad Soden am Taunus verfügt durch die sehr gute regionale als auch lokale Anbindung an das Straßennetz im Agglomerationsraum Frankfurt RheinMain über ein attraktives Angebot im motorisierten Individualverkehr. Nur ein geringer Anteil von 16% des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet ist nach Erhebungen für das Stadtentwicklungskonzept Durchgangsverkehr, hat also weder Quelle und Ziel in Bad Soden am Taunus. Lediglich in den Spitzenstunden treten vor allem auf der Königsteiner Straße aufgrund der höheren Verkehrsbelastungen geringfügige Reisezeitunahmen im Vergleich zur Normalverkehrszeit auf. Neben dem fließenden Verkehr besteht für den ruhenden Kfz-Verkehr ein ausreichendes Angebot an Parkraum im Stadtgebiet. Freie Kapazitäten bestehen insbesondere in den Parkhäusern. Auf den Hauptverkehrsstraßen kommt es aufgrund von Parkvorgängen bei Schräg- und Längsparkständen, haltendem Lieferverkehr am Fahrbahnrand sowie Wartezeiten an Lichtsignalanlagen zu Reisezeitverlusten. Ziel ist eine Verstetigung des Verkehrsflusses und bessere Verkehrsqualität. Zudem führt ruhender Kfz-Verkehr zu weiteren Problemen und Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr. Das (illegale) Parken auf den Gehwegen und in Einmündungsbereichen waren häufig genannte Konfliktpunkte innerhalb der Bürgerbeteiligung.

Ansatz / Idee

Ziel muss es sein, sowohl den fließenden als auch den ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich, sicher und geordnet abzuwickeln. Dazu beitragen kann ein Umbau von Knotenpunkten zu sicheren Kreisverkehren mit einer höheren Durchlassgeschwindigkeit, geringeren Umwelt- und Lärmbelastungen bei besserer Integrationsfähigkeit des Rad- und Fußverkehrs. Ein weiterer Ansatz ist, die Parkstände im Innenstadtbereich im öffentlichen Straßenraum bei Konzentration auf die Parkhäuser neu zu organisieren, da dies u.a. den Verkehrsfluss erhöht. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen sicherzustellen, ist eine regelmäßige und konsequente Kontrolle des Parkraums von zentraler Bedeutung.

Die folgenden drei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 10.1 Knotenpunkte umbauen
- 10.2 Kfz-Parken im innerstädtischen öffentlichen Straßenraum neu ordnen
- 10.3 Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums

10.1 Knotenpunkte umbauen

Kreisverkehrsplätze weisen statistisch gesehen ein hohes Niveau an Verkehrssicherheit auf, höher als das von anderen Knotenpunktformen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind niedriger, so verlaufen Unfälle auch meist glimpflicher. Bei ausgewogenen Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Knotenarmen ist die Kapazität höher und der Verkehrsfluss harmonischer mit weniger erforderlichen Stopps. Dadurch sinkt die Umwelt- und Lärmbelastung. Zudem bieten Kreisverkehre Vorteile durch geringere Betriebskosten, eine bessere Ästhetik und eine gute städtebauliche Integration. Benachbarte Knotenpunkte sollen zudem ähnliche Regelungsarten aufweisen, um Vorfahrtunfälle zu vermeiden.

Für den Radverkehr stellen Kreisverkehre ebenfalls eine sichere Knotenpunktform dar. Radspuren werden vor dem Kreisverkehr beendet und in den normalen Verkehrsfluss eingegliedert. Bei Integration von Fußgängerüberwegen an den Knotenarmen können zudem attraktive Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die eine bevorrechtigte Querung mit geringen Wartezeiten ermöglichen.

Normale Kreisverkehre weisen einen Außendurchmesser von mindestens 26 Metern auf. Bei engen angebauten Situationen - wie es sie in Bad Soden am Taunus häufig gibt - können Minikreisverkehre mit einem Außendurchmesser zwischen 13 und 22 Meter gewählt werden. In den letzten Jahren wurden in Bad Soden am Taunus bereits einige Kreisverkehre umgesetzt. Kurzfristig ist eine Umsetzung vor allem von Minikreisverkehren auch durch Markierungsarbeiten und ggf. den Abbau von Signalgebern möglich. Ein größerer Umbau kann langfristig im Zuge einer Sanierung erfolgen.

An den Stellen, an denen Kreisverkehre aus Platz- oder Kapazitätsgründen oder aufgrund ungleichmäßiger Verteilung der Verkehrsstärken zwischen den Knotenarmen nicht realisiert werden können, sind alternativ dynamische / verkehrsabhängige Steuerungen an Ampelanlagen zu prüfen, um den Verkehrsfluss zu verstetigen bzw. zu optimieren.

Auf Landesstraßen liegt die straßenbauliche Zuständigkeit beim Land in Körperschaft von Hessen Mobil. Eine Umsetzung ist abzustimmen. Die Prüfung der Machbarkeit ist durch weitere Untersuchungen mit Verkehrszählungen und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen vorzunehmen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Prüfung Einsatz von Kreisverkehren (u.a. Knotenpunkte Parkstraße / Königsteiner Straße, Hauptstraße / Schulstraße, Am Haag / Altenhainer Straße, Schubertstraße / Königsteiner Straße)
- Alternativ: Prüfung Optimierung von Ampelanlagen durch den Einsatz dynamischer / verkehrsabhängiger Steuerungen (u.a. Knotenpunkt Alleestraße / Gartenstraße / Brunnenstraße)

Flankierende Maßnahmen

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten senken (11.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Hessen Mobil



Abbildung 68: Kreisverkehr in der Oranienstraße (eigenes Foto)



Abbildung 69: „Yôrô-chô--Kreisverkehr“ Königsteiner Straße (eigenes Foto)

10.2 Kfz-Parken im innerstädtischen öffentlichen Straßenraum neu ordnen

Aktuell gibt es über 330 Kurzzeitparkplätze (26 kostenpflichtig) im öffentlichen Straßenraum in der Bad Sodener Innenstadt. Darüber hinaus weist das Parkhaus am Bahnhof 253 Plätze auf. Die erste Stunde ist kostenfrei, trotzdem ist das Parkhaus nicht ausgelastet. Die Anzahl der vermieteten Dauerparker und P+R-Parkplätze liegt im unteren zweistelligen Bereich. Weitere kostenfreie Parkplätze bestehen u.a. auf dem Parkplatz der Hasselgrundhalle und dem Parkdeck in der Enggasse.

Im Innenstadtbereich besteht jedoch eine Nutzungskonkurrenz zwischen dem fließenden und ruhenden Kfz-, Rad-, Fuß- sowie Lieferverkehr. In den verkehrsberuhigten Nebenstraßen mit Geschäftsbesatz, verringert eine hohe Anzahl an Parkständen durch ihre Flächeninanspruchnahme den Bewegungsspielraum und die Aufenthaltsqualität. An den Hauptverkehrsstraßen zeigen sich negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch Ein- und Ausparkvorgänge. Aufgrund teilweise schmaler Straßenquerschnitte ist bei Implementierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ein Konflikt mit dem Radverkehr durch aufgehende Fahrzeugetüren oder Parkvorgänge kritisch zu sehen. In den Wohngebieten in Bad Soden am Taunus ist aktuell in der Regel ausreichend Parkraum vorhanden. Anwohnerparkzonen als Regulationsinstrument sind damit nicht zielführend. Sollte der Parkdruck in bestimmten Bereichen der Stadt wie v.a. in der Innenstadt und im Bahnhofsumfeld zunehmen, sind sowohl die Ausweitung gebührenpflichtiger Bereiche als auch die Einrichtung von Anwohnerparkzonen zu prüfen.

Ziel ist eine Neuordnung des Kfz-Parkangebots im innerstädtischen öffentlichen Straßenraum - die bereits überwiegend umgesetzt wurde - bei gleichzeitiger Stärkung des Parkhauses am Bahnhof durch eine Änderung der Parkgebühren. Im Rahmen einer Vereinheitlichung der Gebühren sollen die Parkplätze in der Innenstadt und im Bahnhofsumfeld gebührenpflichtig werden. Eine Abstimmung zur Angleichung der P+R-Tarife mit Nachbargemeinden ist ebenfalls notwendig, um Ausweichverkehre in Nachbargemeinden zu vermeiden.

Insgesamt sind durch die Maßnahmen mehr Angebote für den Fuß- und Radverkehr und andere Nutzungen möglich. Dazu zählen u.a. Rad- und Fußwege, Radabstellanlagen sowie Lieferzonen. Andere Städte wie Regensburg zeigen, dass sich dies positiv auf den Einzelhandel auswirken kann, da Kunden ohne Auto häufiger und mehr in Innenstädten einkaufen. Der Einsatz elektronischer Hinweisanzeigen für die Parkhäuser wird aus fachlicher Sicht als nicht sinnvoll erachtet, da es in Bad Soden am Taunus wenig Alternativen und genügend freie Kapazitäten gibt. Somit ist keine Verringerung von Parksuchverkehren möglich.

Zugeordnete Maßnahmen

- Neuordnung der Parkstände im innerstädtischen öffentlichen Straßenraum
- Vereinheitlichung der Parkgebühren (Innenstadt und P+R)

Flankierende Maßnahmen

- Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern (2.2)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Gewerbeverein, ADFC, Hessen Mobil

10.3 Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums

Illegales Parken im Haltverbot, insbesondere in Kurvenbereichen, auf Gehwegen und in Einmündungen schränkt die Sicht auf den Straßenraum ein und blockiert Gehwege und Fahrbahnen. Fußgänger oder Rad fahrende Kinder können dadurch genötigt werden, vom Gehweg auf die Fahrbahn auszuweichen. Die Einmündungsbereiche und Querungsstellen sind nicht einsehbar. Dies führt zu negativen Folgen für die Verkehrssicherheit auf Gehweg und Fahrbahn wie auch den Verkehrsfluss. In der Nähe von oder auf den Wegen zu Kindertagesstätten, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern sind verstärkt mobilitätseingeschränkte Menschen oder Kinder gefährdet. Zudem reduziert es für die Nutzer des Seitenraums die Aufenthaltsqualität.

Das illegale Parken kann durch Kontrollen der öffentlichen Straßenräume effektiv verhindert werden. Wichtig ist, dass die Kontrollen regelmäßig durchgeführt werden und konsequent eine Ahndung der Verkehrsdelikte stattfindet. Sensible Orte wie Kindertagesstätten oder Schulen und ihre Umgebung sollten prioritär zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten kontrolliert werden. Strafbzettel beigefügte Hinweiszettel können die Bewusstseinsbildung für die negativen Folgen auf die Verkehrssicherheit durch illegales Parken unterstützen.

Die Markierung von Parkständen und Sperrflächen auf der Fahrbahn tragen darüber hinaus positiv zur Verdeutlichung der Parkregelung bei. Das Beispiel Rother Weingartenweg kann als Vorbild dienen. In Verkehrsberuhigten Bereichen können Hinweisbeschilderungen ergänzt werden, die auf das zulässige Parken nur in markierten Bereichen hinweisen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum und Ahndung
- Verstärkte Kontrolle in der Nähe sensibler Einrichtungen wie Kindertagesstätten und Schulen
- Hinweiszettel mit Erläuterung zu möglichen Folgen für die Verkehrssicherheit (Bewusstseinsbildung)

Flankierende Maßnahmen

- Hinweisbeschilderung zur zulässigen Schrittgeschwindigkeit und Parken nur in markierten Bereichen (1.3)
- Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken (13.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Schulen, Kindertagesstätten



Abbildung 70: Markierte Parkstände im Rother Weingartenweg (eigenes Foto)

3.3.11 Handlungsfeld 11: Geschwindigkeitsniveau senken zur Stärkung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Problembeschreibung

In der Bürgerbeteiligung waren überhöhte Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsüberschreitungen eine der meist benannten Kritikpunkte. Ein hohes Geschwindigkeitsniveau sorgt nicht nur für eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sondern auch höhere Emissionen und negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sind die Folge. Für Anwohner, Radfahrer und Fußgänger ist ein möglichst niedriges Geschwindigkeitsniveau nicht nur wünschenswert, sondern es kann auch ihre bessere Integration in das städtische Verkehrssystem vereinfachen.

Ansatz / Idee

Durch eine weitere Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über die bisherigen Maßnahmen hinaus soll die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöht werden. Auch in den Wohngebieten besteht trotz flächendeckender Geschwindigkeitsbeschränkungen Handlungsbedarf, damit die Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt in Anspruch genommen werden können. Für die Gewährleistung der Einhaltung der gefahrenen Geschwindigkeiten müssen regelmäßige und konsequente Kontrollen im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden.

Die folgenden drei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 11.1 Regelmäßige und konsequente Geschwindigkeitskontrollen
- 11.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten senken
- 11.3 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten

11.1 Regelmäßige und konsequente Geschwindigkeitskontrollen

Eine Folge überhöhter Geschwindigkeiten ist die Minderung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch auf Schulwegen. Im Zuge einer Implementierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowohl im Mischverkehr als auch auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist eine angepasste Geschwindigkeit besonders wichtig. Auch für die Querung des Fußverkehrs können niedrige Geschwindigkeiten elementar sein.

Bad Soden am Taunus setzt bereits seit einiger Zeit dynamische Geschwindigkeitsanzeigen als Teil der Geschwindigkeitsüberwachung ein (Abbildung 71). Der Einsatz soll an wechselnden Standorten fortgeführt werden, sowohl auf den Hauptverkehrsstraßen als auch Nebenstraßen.

Darüber hinaus wird angestrebt, insbesondere vor besonders schützenswerten Einrichtungen die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch den Einsatz von semistationären bzw. mobilen Messsystemen („Blitzern“) zu kontrollieren und eine Überschreitung zu ahnden. Diese Maßnahme ist sehr effektiv und dazu wenig kostenintensiv.

Flankierend sind straßenverkehrliche und bauliche Maßnahmen wie die Senkung der zulässigen Geschwindigkeit, die Ausweisung Verkehrsberuhigter Bereiche und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorzunehmen. Wird der Straßenraum der Höchstgeschwindigkeit entsprechend baulich ausgebildet, wird das zulässige Geschwindigkeitsniveau intuitiv eingehalten.

Zugeordnete Maßnahmen

- Dynamische Geschwindigkeitsanzeigen, Einsatz an wechselnden Standorten im Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz fortführen
- Einsatz von mobilen Messsystemen („Blitzern“) v.a. vor Schulen und KiTas

Flankierende Maßnahmen

- Schmale Wohnstraßen als Verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen (1.1)
- Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen (4)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten senken (11.2)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)



Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	Stadt Bad Soden am Taunus				



Abbildung 71: Dynamische Geschwindigkeitsanzeige auf Niederhofheimer Straße (eigenes Foto)

11.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten senken

Negative Folgen von hohen zulässigen Geschwindigkeiten in Städten sind vielfältig. Dazu zählen z.B. die Lärmemissionen und damit im Zusammenhang stehend der Lärmschutz in zentralen Bereichen der Stadt wie der Königsteiner Straße. In der Bürgerbeteiligung wurde die Reduktion der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch erhöhte Lärmbelastung oft bemängelt. Ebenfalls bestehen Interessenskonflikte mit der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Querung durch Fußgänger.

In den letzten Jahren wurden in Bad Soden am Taunus bereits im gesamten städtischen Nebenstraßennetz die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt und verstärkt Verkehrsberuhigte Bereiche eingeführt. Auch auf vielen Streckenzügen der Hauptverkehrsstraßen wurde Tempo 30 in sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern eingeführt. Die Gesetzeslage gibt aktuell nur ausgewählte Gründe zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen vor. So ist in unmittelbarer Nähe von an Hauptverkehrsstraßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern eine Beschränkung der Regelgeschwindigkeit möglich. Die Möglichkeiten in Bad Soden am Taunus sind weitestgehend ausgeschöpft. Im Zuge einer Implementierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowohl im Mischverkehr als auch auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist auch auf den noch verbliebenen Streckenzügen ein geringes Geschwindigkeitsniveau anzustreben. Dazu zählen u.a. die Streckenzüge Schwalbacher Straße östlicher Teil Richtung Ortsausgang, Niederhofheimer Straße westlicher Teil Richtung Ortsausgang und Alleestraße östlicher Teil bei Königsteiner Straße. Bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten kann ebenfalls Tempo 30 ausgewiesen werden. Dies trifft laut Lärmaktionsplanung nachts auf der Königsteiner Straße zwischen Haltestelle „Kurpark“ und Sulzbacher Straße zu.

Die Gesetzgeber passt in den letzten Jahren die Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 immer wieder an und erleichtert diese. Langfristiges Ziel ist ein flächendeckendes Geschwindigkeitsniveau von Tempo 30 auf allen Straßen in Bad Soden am Taunus, auch auf der Königsteiner Straße.

Zugeordnete Maßnahmen

- Einführung Tempo 30 nachts auf der Königsteiner Straße zwischen Haltestelle „Kurpark“ und Sulzbacher Straße (auf Grundlage der Lärmaktionsplanung)
- Flächendeckend Tempo 30 auf allen innerörtlichen Straßen (langfristig)

Flankierende Maßnahmen

- Einführung von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen (4.2)
- Regelmäßige und konsequente Geschwindigkeitskontrollen (11.1)
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten (11.3)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus



Abbildung 72: Tempo 30 in der Schwalbacher Straße im Bereich der Drei-Linden-Schule (eigenes Foto)

11.3 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnstraßen und an Ortseinfahrten

Wohnstraßen in Bad Soden am Taunus sind durchgehend mit Tempo 30 oder als Verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen. Damit ist die verkehrsrechtliche Seite der Verkehrsberuhigung nahezu ausgeschöpft. Bauliche Maßnahmen oder einfache Markierungsarbeiten können darüber hinaus zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten in Wohnstraßen beitragen.

Zur Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen soll verstärkt alternierendes Parken nach Vorbild der Gartenstraße eingeführt werden, indem Parkstände abwechselnd markiert werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist dort auf der Fahrbahn zu markieren, wo Änderungen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet sind. Zudem können Markierungen unterbrochener Wartelinien bei nicht-signalisierten und an besonders unübersichtlichen Knotenpunkten zur Verdeutlichung der Regelung „Rechts-vor-Links“ beitragen. Unterstützend wirken auch Fahrbahnverengungen und Versätze an Kreuzungen und Einmündungen, die durch bauliche Maßnahmen oder auch Elemente wie Blumenkübel vorgenommen werden können. Sie dienen auch als Querungshilfe.

Betonungen von Ortseinfahrten können dem Fahrzeugführer den Wechsel der zulässigen Geschwindigkeit verdeutlichen. Fahrstreifenversätze mit fahrdynamischer Wirksamkeit können durch den Einsatz von Mittelinseln erzeugt werden. Gleichzeitig können Mittelinseln den Übergang von Zweirichtungs- auf Einrichtungsradwege an Ortsausfahrten baulich absichern (u.a. Schwalbacher Straße). Ebenfalls sollten Kreisverkehre an Knotenpunkten im Ortseingangsbereich (u.a. Am Haag / Altenhainer Straße) geprüft werden.

Zugeordnete Maßnahmen

- ▶ Alternierendes Parken auf der Fahrbahn
- ▶ Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Fahrbahn, insbesondere bei Wechsel des Geschwindigkeitsniveaus (u.a. Schubertstraße, Rother Weingartenweg, Salinenstraße)
- ▶ Markierung von unterbrochenen Wartelinien zur Verdeutlichung von „Rechts-vor-Links“ an besonders unübersichtlichen Stellen
- ▶ Fahrbahnverengung und Versätze an Kreuzungen und Einmündungen
- ▶ Betonung der Ortseinfahrt mit Fahrstreifenversatz durch z.B. Mittelinsel (u.a. Schwalbacher Straße (Neuenhain) und Kirchstraße (Altenhain))

Flankierende Maßnahmen

- ▶ Vorziehen von Seitenräumen an Straßen bei Umbau- und Neubaumaßnahmen (3.1)
- ▶ Übergang von Zweirichtungs- auf Einrichtungsradwege baulich durch Mittelinseln absichern (5.1)
- ▶ Knotenpunkte umbauen (10.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus



Abbildung 73: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Am Honigbirnbaum (eigenes Foto)



Abbildung 74: Tempo 30 am Ortseingang Altenhain (eigenes Foto)

3.3.12 Handlungsfeld 12: Mobilität als Dienstleistung verstehen und Mobilitätsinnovationen und -technologien fördern

Problembeschreibung

Durch die Digitalisierung werden auch im Verkehrssektor neue Möglichkeiten geschaffen, bestehenden Herausforderungen zu begegnen. Die Zukunft der Mobilität besteht darin, Menschen und Güter möglichst effizient und intelligent zu transportieren. Viele Fahrzeuge stehen den Großteil der Zeit ungenutzt still. Um die Effizienz der Fahrzeugnutzung und der Infrastruktur besser zu nutzen, bieten verschiedenste Sharing-Systeme einen Ansatz. Auch in Bad Soden am Taunus besteht bei den Bürgerinnen und Bürgern der Wunsch nach einem eigenen Sharing-Angebot. Auf der anderen Seite bringt die Digitalisierung durch den Online-Handel viele Herausforderungen mit sich. Lieferverkehre nehmen nicht nur in Innenstädten, sondern auch in Wohngebieten zu.

Ansatz / Idee

Auch in Bad Soden am Taunus sollen eigene Ausleihmöglichkeiten in kleinerem Maßstab geschaffen werden. Zusätzlich gilt es Ladeinfrastruktur auszubauen, um die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien wie die Elektromobilität zu fördern. Zusätzlich müssen Konzepte entwickelt werden, Lieferverkehre möglichst stadtverträglich zu organisieren.

Die folgenden drei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 12.1 Ausleih-Systeme für Fahrrad und Pkw einführen
- 12.2 Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw ausbauen
- 12.3 Lieferverkehr innovativ organisieren

12.1 Ausleih-Systeme für Fahrrad und Pkw einführen

Der Pkw-Besitz im Main-Taunus-Kreis ist nach Daten des Kraftfahrtbundesamtes mit über 770 Pkw je 1.000 Einwohner im bundesweiten Vergleich sehr hoch. Ziel ist es, mit Hilfe von Ausleih-Systemen die Mobilität auch ohne eigenen Pkw zu verbessern. Kurz- bis mittelfristig ist an einem zentralen Ort in der Stadt, z.B. am Bahnhof im Parkhaus, ein Car-Sharing-Angebot einzuführen. Die Stadt sollte mit Anbietern in Kontakt treten und Möglichkeiten ausloten und ggf. notwendige Stellflächen zur Verfügung stellen. Mit einem Piloten gestartet, kann mittel- bis langfristig das Angebot nachfragebasiert ausgeweitet werden.

Car-Sharing als free-floating-Angebot ist aktuell nur in Großstädten mit höherer Nachfrage rentabel. Stationsbasierte Systeme mit wenigen Fahrzeugen sind aber auch schon in Mittelstädten erfolgreich. Angebote von Ford-Carsharing sind in den Nachbarstädten Sulzbach, Eschborn und Kronberg mit einzelnen Fahrzeugen bereits 2015 gestartet. Dort gibt es Kooperationen mit Autohäusern und externen Anbietern. Alternative Antriebstechnologien gilt es mitzudenken und ggf. Ladeinfrastruktur an den Stationen zu integrieren.

Auch ein Angebot für Fahrradverleih mit Pedelecs und Lastenradverleih ist anzustreben. Eigene große Systeme des Bike-Sharings mit mehreren Stationen sind aktuell sehr teuer und sind nur in größeren Städten vorhanden. Das Projekt „Fahrradfahren neu entdecken“, das vom Main-Taunus-Kreis mit Unterstützung des Landes Hessen im Frühjahr 2019 durchgeführt wurde, ist jedoch auf großes Interesse gestoßen. Dies zeigt die Nachfrage und den Bedarf für ein Leih-Angebot auch in Bad Soden am Taunus. In Zusammenarbeit mit Hotels, Fahrradläden und externen Anbietern ist kurz- bis mittelfristig anzustreben, ein Angebot an Leihrädern zu implementieren. Die Stadt kann dabei die Vermittlerrolle einnehmen und Prozesse unterstützen. Mittel- bis langfristig ist in Kooperation mit dem Kreis oder Verkehrsverbund ein Fahrradverleih-Angebot anzustreben.

Langfristig sind die Ausleih-Systeme von Car-Sharing und Bike-Sharing an weiteren Orten in allen Stadtteilen bei den Mobilitätsstationen mitzudenken.

Zugeordnete Maßnahmen

- ▶ Car-Sharing-Angebot einführen
- ▶ Fahrradverleih-Angebot (mit Lastenradverleih) einführen

Flankierende Maßnahmen

- ▶ Mobilitätsangebote verknüpfen (9)
- ▶ Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw ausbauen (12.2)

Zeithorizont		Nutzen		Kosten	
Akteure	Stadt Bad Soden am Taunus, Einzelhandel, Kooperationspartner				



Abbildung 75: Cargo-Bikes zum Ausleihen in Norderstedt, Firma Tink (eigenes Foto)



Abbildung 76: Erster Elektroradverleih im Main-Taunus-Kreis – Quelle: (Main-Taunus-Kreis, 2019)

12.2 Ladeinfrastruktur für Fahrräder und Pkw ausbauen

Bad Soden am Taunus besitzt im Radverkehr ein großes Entwicklungspotenzial durch Pedelecs, die das Fahren in anspruchsvoller Topographie attraktiv machen. Mittel- bis langfristig werden Elektrofahrzeuge den Kfz-Verkehr nachhaltiger und klimafreundlicher gestalten. Sie benötigen dafür eine Ladeinfrastruktur. Dies sollte vor allem dort erfolgen, wo kein privater Zugriff auf eine Ladeinfrastruktur besteht, d.h. insbesondere in der Innenstadt und im Geschosswohnungsbau. Aufgrund des hohen Anteils an Einfamilienhäusern mit Garagen sind dort meist private Lademöglichkeiten vorhanden, an denen der Großteil der Ladevorgänge vorgenommen werden kann.

Aktuell gibt es im Stadtgebiet an mehreren Orten Ladestationen oder sie sind in Planung. Dazu zählen das Parkdeck Enggasse, Parkplatz der Volksbank Neuenhain, Parkplatz in Altenhain sowie insgesamt 13 Ladepunkte im Parkhaus am Bahnhof, von denen zwei Stück bereits errichtet und elf Stück vorgerüstet wurden. Ein weiterer Ausbau ist langfristig vorzunehmen, sollte jedoch von der Marktentwicklung und Nachfrage abhängig gemacht werden. Eine Technologieoffenheit ist zudem sinnvoll. Je nach technischer Entwicklung und Marktentwicklung sind Tankstellen für weitere alternative Antriebstechnologien zu prüfen. Eine Dokumentation mittels eines städtischen Katasters der Ladepunkte ist zu empfehlen. Zudem sollte das Angebot über die Internetseite kommuniziert werden.

Zudem wurden in den letzten Jahren im Fuhrpark der Verwaltung vermehrt Fahrzeuge mit Elektromotor sowie Gas betriebene Fahrzeuge angeschafft und ergänzen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Unter wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkten soll bei jeder Neuanschaffung geprüft werden, ob der Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen und nachhaltigen Antriebstechnologien möglich und sinnvoll ist.

Zugeordnete Maßnahmen

- Lademöglichkeit für Pedelecs (u.a. integriert bei hochwertigen Radabstellanlagen am Bahnhof)
- Weiterer Ausbau von Ladestationen für Pkw (in Abhängigkeit von Marktentwicklung / Nachfrage)
- Städtisches Kataster für Ladestationen
- Prüfung Anschaffung weiterer Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien für den städtischen Fuhrpark

Flankierende Maßnahmen

- Service-Angebote für den Radverkehr (6.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus



Abbildung 77: Beispiel Fahrradboxen mit integrierten Lademöglichkeiten -Quelle: (Südwest Presse, 2019)



Abbildung 78: Car-Sharing Ladestationen in Sankt-Peter-Ording (eigenes Foto)

12.3 Lieferverkehr innovativ organisieren

Insbesondere durch den Internethandel nimmt der Lieferverkehr in Städten immer mehr zu. Bei angespannter Parkplatzsituation führt dies zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Auch in kleineren Mittelstädten wie Bad Soden am Taunus sind Konflikte zu erkennen. Lieferfahrzeuge halten auf den Hauptverkehrsstraßen am Fahrbahnrand oder in zweiter Reihe und blockieren den Verkehr, wodurch der Verkehrsfluss gemindert wird. In Wohngebieten nimmt die Belastung durch Lieferverkehre ebenfalls zu.

An der Königsteiner Straße bei den City Arkaden wurden bereits eingeschränkte Haltverbote auf Parkständen beschildert, die als Ladezonen ausgewiesen sind. Auch in anderen Straßen mit Geschäftsbesatz ist mittelfristig die Ausweisung weiterer Lieferzonen zu prüfen. Hierbei kann bei Berücksichtigung der Lieferzeiten des Einzelhandels auch eine tageszeitliche Einschränkung vorgenommen werden, so dass außerhalb der Lieferzeiten regulär geparkt werden kann.

Langfristig sollen bei bestehender Nachfrage an zentralen Orten in den Stadtteilen oder an Supermärkten Quartierdepots für Waren und Pakete realisiert werden. Depots können Lieferfahrten insbesondere in Wohnstraßen stark reduzieren. Eine Umsetzung kann entweder in Zusammenarbeit mit dem Gewerbeverein oder größeren Logistikdienstleistern wie DHL (Packstation) oder Amazon durchgeführt werden. Bei der Entwicklung von Mobilitätsstationen sind Quartierdepots langfristig mitzudenken.

Zugeordnete Maßnahmen

- Ladezonen in Geschäftsstraßen
- Quartierdepots für Waren und Pakete an zentralen Orten in den Stadtteilen / an Supermärkten

Flankierende Maßnahmen

- Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen (9.2)
- Fahrradverleih-Angebot mit Lastenradverleih (12.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, Gewerbeverein, Kooperationspartner

3.3.13 Handlungsfeld 13: Mobilitätsangebote und -chancen kommunizieren und weiterentwickeln

Problembeschreibung

Neue Mobilitätsangebote müssen häufig erst erfahren und erlernt werden, um akzeptiert zu werden und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens bei den Bürgerinnen und Bürgern zu erreichen. Verschiedenste Angebote auf der Ebene der Organisation und Information können neben infrastrukturellen Maßnahmen einen sinnvollen Baustein bilden, da sie meist kostengünstig und wirksam sind. Maßnahmen müssen dabei meist nicht erst erfunden werden, sondern es kann auf bestehende Angebote hingewiesen werden.

Ansatz / Idee

Es geht darum Anreize zu schaffen, Angebote der Mobilität zu nutzen und gezielt das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität zu stärken. Um eine höhere Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen, ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation von zentraler Bedeutung. Informationsmaterialien und Veranstaltungen können dies unterstützen. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Modalwahl auf Arbeitswegen beeinflussen und durch verschiedenste Maßnahmen den Umweltverbund stärken. Auch Mitfahrgelegenheiten können für diese Wege wie auch für Freizeitwege einen positiven Beitrag leisten.

Die folgenden drei Maßnahmen werden innerhalb dieses Handlungsfeldes vorgestellt:

- 13.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- 13.2 Mitfahrgelegenheiten fördern
- 13.3 Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken

13.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Bei betrieblichem Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen forciert, die individuelle Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Verkehrsangebot, Service, Information und Kommunikation kombinieren und so die unternehmensbezogenen Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient abwickeln.

Die Stadt kann beim Thema betriebliches Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion einnehmen. Das Beratungsprogramm von „südhessen effizient mobil“ des IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) berät Städte und Unternehmen zu maßgeschneiderten betrieblichen Mobilitätskonzepten. Das Angebot ist kostenfrei.

In Bad Soden am Taunus ansässige private Unternehmen sollen ebenfalls zur Teilnahme am Beratungsprogramm durch die Bereitstellung von Informationsmaterial z.B. im Rahmen der Wirtschaftsförderung motiviert werden.

Von Seiten der Stadt können im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements Maßnahmen für Angestellte in öffentlichen Einrichtungen umgesetzt werden. Dazu zählen sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde, die insbesondere den Radverkehr fördern. Zu Oktober 2020 werden den Angestellten JobTickets des RMV zur Verfügung gestellt. Dies trägt zur Förderung der Nutzung des ÖPNV bei, da Bus, S-Bahn und Regionalzüge ganztätig und 365 Tage im Jahr genutzt werden können.

Zugeordnete Maßnahmen

- Teilnahme der Verwaltung und Motivation privater Unternehmen zur Teilnahme am Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“
- Sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Umkleiden, Duschen und Spinde für Angestellte der Stadt Bad Soden
- JobTicket des RMV für Angestellte der Stadt Bad Soden (Einführung Oktober 2020)

Flankierende Maßnahmen

- Angebot an öffentlichen Radabstellanlagen ausbauen (6.1)
- Service-Angebote für den Radverkehr (6.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, private Unternehmen

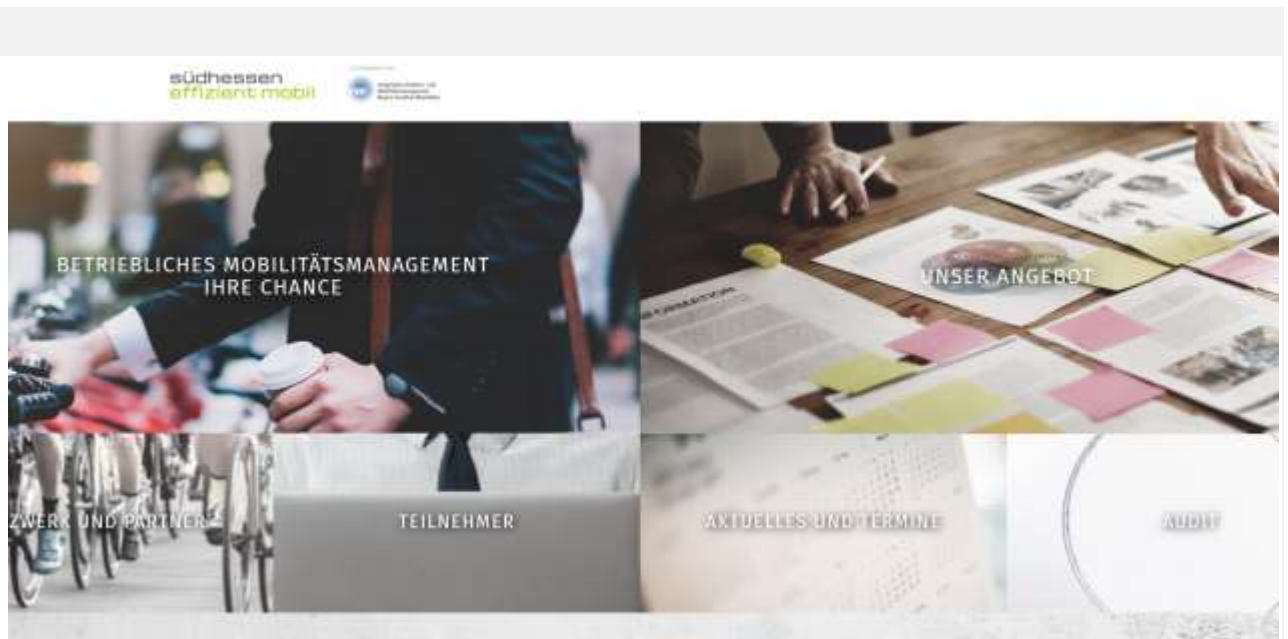


Abbildung 79: Homepage südessen effizient mobil - Quelle: (südessen effizient mobil, 2020)



Abbildung 80: Jobticket RMV - Quelle: (RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2020)

13.2 Mitfahrgelegenheiten fördern

Knapp 70% aller Arbeitnehmer in Deutschland pendeln mit dem Auto zur Arbeit. Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei knapp über einer Person. Bei anderen Fahrtzwecken wie Freizeitfahrten ist es nicht anders.

Mitfahr- oder Pendler-Portale können einen Beitrag dazu leisten, die Fahrzeugauslastung zu erhöhen und somit die Verkehrsbelastung und die Emissionen zu reduzieren. Bad Soden am Taunus sollte Mitfahr-Portale bewerben und Partner dieser werden. So können Kommunen bei Anbietern wie z.B. „pendlerportal.com“ Partner werden und u.a. eigene Subdomains auf den städtischen Internetseiten einbinden. Somit können Bad Sodener Bürgerinnen und Bürgern einfacher Fahrten teilen.

Mitfahrbänke können ebenso einen Beitrag zur Minderung von Kfz-Fahrten leisten sowie Personen ohne eigenen Pkw insbesondere in Randzeiten bei schlechtem Anschluss mit dem öffentlichen Nahverkehr eine Hilfe sein. Mitfahrbänke bestehen meist aus einer Sitzbank und einem Schild, die von der Fahrbahn gut einsehbar sind. Insbesondere in kleineren Städten mit einem höheren Niveau an sozialer Sicherheit bieten Mitfahrbänke die Möglichkeit, dass Bürgerinnen und Bürger von anderen Bürgerinnen und Bürgern in Richtung ihres Zielorts mitgenommen werden. In Bad Soden am Taunus wird empfohlen, Mitfahrbänke in allen Stadtteilen zu etablieren. Die Bänke sollen bevorzugt an den Verbindungsstraßen aufgestellt werden und in der Nähe der Geschäfte und Zentren der Stadtteile liegen. In Bad Soden am Taunus ist der Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt an der Königsteiner Straße als sinnvoll einzuschätzen, für Altenhain ist der Bereich bei der Haltestelle „Kreuz“ zu empfehlen.

Zugeordnete Maßnahmen

- Mitfahr-Portal von Seiten der Stadt bewerben und Partner werden
- Mitfahrbänke in allen Stadtteilen etablieren

Flankierende Maßnahmen

- Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern (13.1)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus



Abbildung 81: Beispiel Mitfahrerbank in Eggenstein-Leopoldshafen (eigenes Foto)

13.3 Nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität stärken

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität müssen gut kommuniziert werden, damit sie wahrgenommen und besser angenommen werden. Angebote und Maßnahmen sollen in Zukunft stärker durch öffentlichkeitswirksame Kanäle verbreitet werden. Die Stadtverwaltung kommuniziert bereits im wöchentlichen Newsletter neben aktuellen städtischen Themen auch über verkehrliche Themen, wie z.B. über neue Busfahrpläne, Sperrungen von Strecken für den Kfz-Verkehr bis hin zum Angebot und zur Funktionsweise des AST. Diese Form der Information und Kommunikation sollte weiterverfolgt und auf zukünftig umgesetzte Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität im Sinne der Bewusstseinsbildung übertragen werden. Die Rubrik Verkehr + Parken auf der städtischen Internetseite sollte ergänzt und weitere Themen der Mobilität aufgenommen werden: Mitfahrportale, Radroutenplan, Standorte von Lademöglichkeiten, Bike-and-Ride-Angebote usw.

In Kombination oder unabhängig von städtischen Veranstaltungen sollen Informationen oder Aktionen zum Thema Mobilität organisiert oder unterstützt werden. Dazu zählen: Mobilitäts-Tage / -Stände im Kernstadtbereich, an denen Angebote und Förderprogramme für Mobilitätskonzepte vorgestellt werden. Kleinere Aktionen wie das Bewerben von Stadt-Radeln, Fahrrad-Servicecheck-Tage oder Registrierungs-Aktionen für Fahrräder sollen in Kooperation mit lokalen Akteuren wie dem ADFC organisiert oder unterstützt werden.

Bei Neubürgerinnen und Neubürgern muss das Thema Mobilität bearbeitet und benannt sowie umweltfreundliche Angebote in den Vordergrund gestellt werden. Allen zugezogenen Bürgerinnen und Bürgern sind Neubürger-Pakete bei der Anmeldung auszuhändigen. Die Pakete sollen vor allem nützliches Informationsmaterial rund um die Mobilität in Bad Soden am Taunus und dem Main-Taunus-Kreis enthalten.

Zugeordnete Maßnahmen

- Kommunikation von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (Bewusstseinsbildung)
- Rubrik Mobilität auf städtischer Internetseite weiterentwickeln
- Organisation oder Unterstützung von Veranstaltungen und Aktionen zum Thema Mobilität
- Neubürger-Paket mit Informationsmaterial

Flankierende Maßnahmen

- Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern (2.2)
- Mitfahrgelegenheiten fördern (13.2)

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC, BUND, Gewerbeverein

3.4 Pilotprojekte

In Ergänzung zu den Maßnahmen werden die Königsteiner Straße sowie die Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Rahmen von Pilotprojekten näher betrachtet. Die Königsteiner Straße durchzieht das gesamte Stadtgebiet und tangiert dabei die zentralen Bereiche von Bahnhof und Kernstadt. Das Thema einer besseren Integration der Straße in das Stadtgefüge wird bereits seit Jahren in der Stadtöffentlichkeit intensiv diskutiert und hat auch hohen symbolischen Charakter. Ebenfalls stellt die Integration von Radinfrastruktur insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen eine große Herausforderung dar, die an einigen Straßenabschnitten ebenfalls für viel Diskussionsbedarf gesorgt hat. Die Bearbeitung dieser Pilotprojekte soll erstens detailliert Lösungsmöglichkeiten aufzeigen und zweitens im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Möglichkeit geben, sie besonders intensiv unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu diskutieren.

3.4.1 Königsteiner Straße

Eine Umgestaltung der Königsteiner Straße ist im Wesentlichen aus drei Gründen notwendig:

- ▶ **Radverkehr:** Die Königsteiner Straße stellt die zentrale, direkte Verbindung in Nord-Süd-Richtung dar, auf der für den Radverkehr keine angemessene Infrastruktur mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorhanden ist.
- ▶ **städtebauliche Trennwirkung und Querbarkeit:** Aufgrund der bestehenden Fahrbahnquerschnitte, den Parkständen, der angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und längeren Abschnitten ohne Querungshilfen oder unattraktiven Wartezeiten an signalisierten Querungen, ist zum einen die Querbarkeit als mangelhaft zu bewerten, zum anderen wird durch den Straßenraum eine städtebauliche Trennwirkung erzeugt.
- ▶ **Aufenthaltsqualität:** Die hohe Verkehrsbelastung in Kombination mit dem zulässigen und gefahrenen Geschwindigkeitsniveau, dem ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand oder in Parkbuchten führt zu einer Minderung der Aufenthaltsqualität. Insbesondere der zentrale Bereich der Königsteiner Straße als örtliche Geschäftsstraße bedarf jedoch einer hohen Aufenthaltsqualität.

Verschiedene Varianten von einer kleinen bis zu einer großen Lösung sowie einer kurz- bis langfristigen Umsetzbarkeit der Maßnahmen sind möglich. Eine schrittweise Anpassung muss genauso ermöglicht werden, wie eine gewisse Flexibilität, so dass die baulichen Verhältnisse in Zukunft anpassbar sind.

Kurzfristig:

- Änderung der Verkehrsführung an den Knotenpunkten bzw. Änderung der Knotenpunktform durch Markierungsarbeiten
- Prüfung der Möglichkeit zur Verkürzung der Anforderungszeiten an den Lichtsignalanlagen für Fußgänger bzw. Markierung von Fußgängerüberwegen
- Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen
- Einführung Tempo 30 nachts (kurzfristig geplant auf Grundlage von Lärmaktionsplanung zwischen Haltestelle „Kurpark“ und Sulzbacher Straße)

Mittel- bis langfristig:

- Umgestaltung des Straßenquerschnitts mit Aufwertung des Seitenraums
- Neuordnung der Parkstände, Prüfung der Verträglichkeit mit Radinfrastruktur
- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in das Parkhaus und die zentralen Parkplatzangebote
- Einsatz weiterer Kreisverkehrsplätze entlang der Königsteiner Straße

Knotenpunktformen: Abschnitt Sulzbacher Straße bis Kronberger Straße

Große Herausforderungen und Potenziale stellt der Abschnitt der Königsteiner Straße zwischen der Sulzbacher Straße und Kronberger Straße dar. Der Straßenraum dieses Abschnitts lässt sich als örtliche Geschäftsstraße mit geschlossener Bauweise und durchgängigem Geschäftsbesatz charakterisieren, die durch kleinteilige Gewerbeflächen des Einzelhandels- und Dienstleistungssektors geprägt ist. An den Straßenraum werden vielfältige und teilweise widerstrebende Nutzungsansprüche gestellt. Die Ansprüche vom Kfz-Verkehr und Radverkehr (fließend und ruhend), Lieferverkehr, Busverkehr, diejenigen des Fußverkehrs hinsichtlich der Querungsbedarfe mit Nutzung der Seitenräume führen zu Konflikten. Die Belange sind gegeneinander abzuwägen und Infrastrukturen dementsprechend bereitzustellen. Angemessene Geschwindigkeiten, die Bereitstellung ausreichender Seitenraumflächen und die Gewährleistung linearer Überquerbarkeit sind dabei sicherzustellen.

Der Abschnitt hat einen schmalen Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von ca. neun Metern und zwei Fahrstreifen, sowie nahezu durchgehend ein Abbiegestreifen oder beidseitige Aufweitungen in Knotenpunktbereichen. Die drei Knotenpunkte Alleestraße, Am Bahnhof und Kronberger Straße sind signalisiert und die Signalprogramme miteinander koordiniert. Im Seitenraum befinden sich neben den Gehwegflächen abschnittsweise Längsparkstände sowie zwei Lieferzonen. Aktuell liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h auf der Königsteiner Straße und Alleestraße sowie 30 km/h in den Nebenarmen Kronberger Straße und Am Bahnhof.

Auf der gesamten Länge der Königsteiner Straße ist für den Radverkehr eine Führungsform einzuführen, die die Kontinuität und Einheitlichkeit über einen Streckenzug

berücksichtigt. Schutzstreifen und Radfahrstreifen werden dort empfohlen (Kapitel 3.4.2). Um solch eine attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur auch in diesem Abschnitt zu etablieren, ist bei einer Fahrbahnbreite von neun Metern der Verzicht auf Abbiegestreifen auf diesem Abschnitt notwendig. Zudem sind über einen Streckenabschnitt Knotenpunktformen möglichst einheitlich auszuführen, beispielsweise sind Kreisverkehre nicht abwechselnd mit signalisierten Knotenpunkten vorzusehen.

Minikreisverkehre zeichnen sich durch einen Außendurchmesser zwischen 13 und 22 Metern mit überfahrbarer Kreisinsel für Busse und Lkw aus. Als Kriterien der Machbarkeit bei Minikreisverkehren ist neben dem notwendigen Platzbedarf die Verkehrsstärke relevant. Bei günstigen Verhältnissen (wie weitgehend gleichmäßige Verteilung) sind 15.000 bis 18.000 Kfz / 24h an zuführendem Kfz-Verkehr möglich. Bei Belastungen unter 12.000 Kfz / 24h ist eine Einführung ohne Bedingungen möglich. Die Kapazitätsbegrenzung von Minikreisverkehren bemisst sich darüber hinaus näherungsweise über die Belastung der Kreisfahrbahn, die an keiner Stelle >1.200 Kfz / h haben darf. Die Belastung jedes Knotenarms sollte mindestens 15% der Gesamtbelastung des Knotens betragen. In Großbritannien liegt das Minimum bei 10% oder mindestens 500 Fahrzeugen pro Tag und Knotenarm. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen im Kreisverkehr darf nicht zu hoch sein, um ein häufiges Blockieren des Kreises durch abbiegende Fahrzeuge zu vermeiden.

Nach überschlägigen Berechnungen auf Grundlage von vorhandenen Verkehrszahlen werden die Machbarkeitskriterien für die Knotenpunkte im Abschnitt Sulzbacher Straße bis Kronberger Straße erfüllt. Die Verkehrszahlen stammen aus Videoerhebungen im Rahmen einer begleitenden wissenschaftlichen Arbeit. Sie sind jedoch nicht hinreichend genau, um belastbare Ergebnisse zu liefern. Eine Einschränkung bildet die geringe Belastung des Knotenarms Am Bahnhof im Verhältnis zur Gesamtbelastung des Knotenpunktes von etwa 10%. Daher gilt es, besondere Anforderungen an den Entwurf des Minikreisverkehrs zu stellen, indem der Hauptstrom verlangsamt wird und seine Aufmerksamkeit für die Vorfahrtregelung erhöht wird. Dadurch kann vermieden werden, dass auf der Hauptrelation die Vorfahrt des Knotenarms Am Bahnhof ignoriert wird.

Andere Örtlichkeiten mit Minikreisverkehr in einer vergleichbaren Situation zeigen die Machbarkeit. Als Beispiel kann der Minikreisverkehr in Siegburg am Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Platz / Siegfeldstraße / Mühlenstraße herangezogen werden. Der Kreisverkehr liegt an einer Hauptverkehrsstraße und Erschließungsstraße. Der Außendurchmesser beträgt 15 Meter, bei einem Kreisinseldurchmesser von 3,2 Metern. Die Belastung des Kreisverkehrs liegt in der Spitzenstunde bei etwa 1.050 Fahrzeugen. Die Kreisinsel ist nur markiert und es sind keine Fahrbahnteiler vorhanden.

In Abbildung 82 ist ein konzeptioneller Lageplan mit der Anlage von Minikreisverkehren (Konzept) dargestellt. Folgende Entwurfselemente sind zur Verdeutlichung der Knotenpunktform als Kreisverkehr mit Regelung „Vorfahrt achten“ zu berücksichtigen:

- Ablenkung der Fahrspur durch seitliche Elemente und Anhebung der Kreisfahrbahn, insbesondere bei Geradeausverkehr entlang der Königsteiner Straße wichtig

- Radwege werden vor dem Kreisverkehr beendet und in den normalen Verkehrsfluss eingegliedert
- Fußgängerquerungen als vor- und / oder nachgelagerte Verkehrsberuhigung und bevorrechtigte Quermöglichkeit
- Beschilderung und Beleuchtung des Knotenpunktbereichs

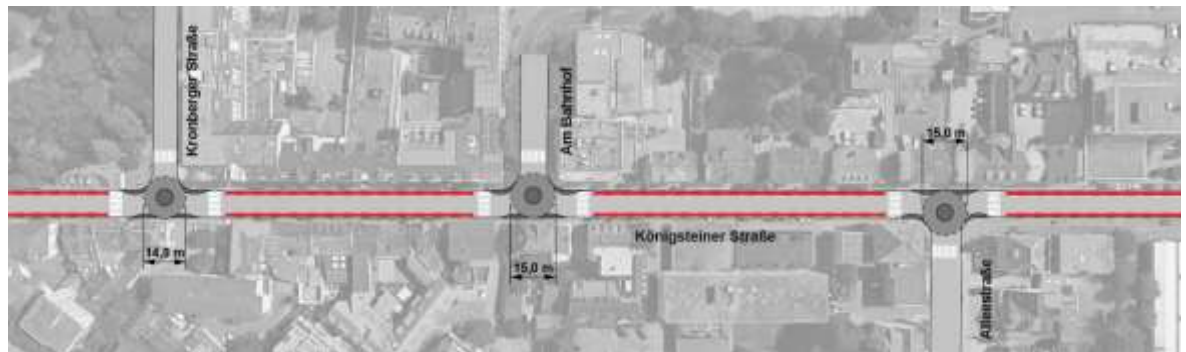


Abbildung 82: Machbarkeitsuntersuchung Minikreisverkehre auf der Königsteiner Straße zwischen Alleenstraße und Kronberger Straße mit Konzeptquerschnitt (eigene Abbildung, Kartengrundlage: Google Maps)

Um die Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn realisieren zu können, ist alternativ der ersatzlose Entfall der Abbiegestreifen auf der Königsteiner Straße mit Beibehaltung der Ampelanlagen möglich. Abbildung 83 zeigt die verkehrliche Wirkung von Minikreisverkehren und der Variante ohne Abbiegestreifen mit Ampelanlagen im Vergleich zur Bestandssituation auf. Dargestellt ist die Veränderung der mittleren Wartezeit im Vergleich zur heutigen Bestandssituation an den Knotenpunkten der Königsteiner Straße, gerechnet nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Die Berechnung zeigt eine Verminderung der mittleren Wartezeit bei Minikreisverkehren von durchschnittlich -36% aller Verkehrsströme an allen drei Knotenpunkten. Bei Wegnahme der Abbiegestreifen auf der Königsteiner Straße mit Beibehaltung der Ampelanlage führt dies zu einer Zunahme der Wartezeit von durchschnittlich +20% im Vergleich zu heute. Der Vergleich der Berechnungen nach HBS von signalisierten Knotenpunkten und Minikreisverkehren berücksichtigt jedoch folgende Aspekte nicht vollumfänglich:

- Keine Berücksichtigung der Koordinierung der signalisierten Knotenpunkte im Bestand im Zuge der Königsteiner Straße

- Keine Berücksichtigung des Außendurchmessers des Minikreisverkehrs, der Außendurchmesser von Minikreisverkehren wird nach HBS pauschal berücksichtigt

Bei der vergleichenden Bewertung der mittleren Wartezeiten sollten diese Aspekte ebenfalls berücksichtigt werden. Aufgrund der vorhandenen Koordinierung der Knotenpunkte sind auf der einen Seite über den Streckenzug der Königsteiner Straße geringere Wartezeiten bei den Varianten mit signalisierten Knotenpunkten anzunehmen. Auf der anderen Seite ist wegen des beschränkten Platzbedarfs und eines Außendurchmessers der Minikreisverkehre im unteren Bereich der Skala von geringeren Fahrgeschwindigkeiten und damit einer reduzierten Leistungsfähigkeit auszugehen.

Wegen der Komplexität der Verkehrssituation auf dem Streckenzug mitsamt Koordinierung sowie nicht hinreichend belastbarer Verkehrszahlen ist eine Knotenpunktzählung für die Morgen- und Abendspitzenstunde als Grundlage für eine detaillierte Leistungsfähigkeitsbetrachtung durchzuführen. Eine mikroskopische Verkehrsflusssimulationen kann darüber hinaus vertiefende Erkenntnisse zur Visualisierung des verkehrlichen Gesamtgeschehens und zur Machbarkeit liefern und ist zu empfehlen.

Eine testweise Einführung - nach Durchführung weitergehender oben genannter Untersuchungen - ist z.B. an der Einmündung Königsteiner Straße / Am Bahnhof durch Änderung der Knotenpunktform zu einem Minikreisverkehr durch Markierungsarbeiten und Abschalten der Ampelanlage zu empfehlen.



Abbildung 83: Veränderung der mittleren Wartezeit im Vergleich zur heutigen Bestandssituation an den Knotenpunkten der Königsteiner Straße (nach HBS 2015)

3.4.2 Radverkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Der Großteil der direkten und damit attraktiven Wegeverbindungen für den Radverkehr in Bad Soden am Taunus führt entlang von Hauptverkehrsstraßen. An diesen besteht zum großen Teil aber keine der Situation entsprechende sichere und komfortable Radinfrastruktur.

Ziel muss es sein, den Radverkehr geführt auf die Fahrbahn zu bringen und vom Fußverkehr zu trennen. Die Auswahl der zweckmäßigen Führungsform sowie von möglichen Alternativen (umsetzbare Lösung) ergibt sich folgendermaßen:

- ▶ Erster Schritt: Vorauswahl von geeigneten Führungsformen auf Grundlage von Belastungsbereichen des jeweiligen Straßenabschnitts nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (Abbildung 84). Auf der y-Achse wird die Kfz-Belastung in der werktäglichen Prognose-Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt abgelesen (Grundlage Verkehrsmodell). Als Geschwindigkeit auf der x-Achse dient die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Den Belastungsbereichen I bis IV sind geeignete Führungsformen von Mischverkehr bis Radweg im Seitenraum zugeordnet (). Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien, so kann je nach Ausprägung von den Zuordnungen in begründeten Fällen abgewichen werden.
- ▶ Zweiter Schritt: Prüfung der Realisierbarkeit auf Basis der örtlichen Randbedingungen wie Fahrbahnbreite und Straßenraumbreite, Längsneigung, Linienführung sowie Schwerverkehr.
- ▶ Dritter Schritt: Berücksichtigung der Kontinuität und Einheitlichkeit der Führungsformen über einen Streckenzug.

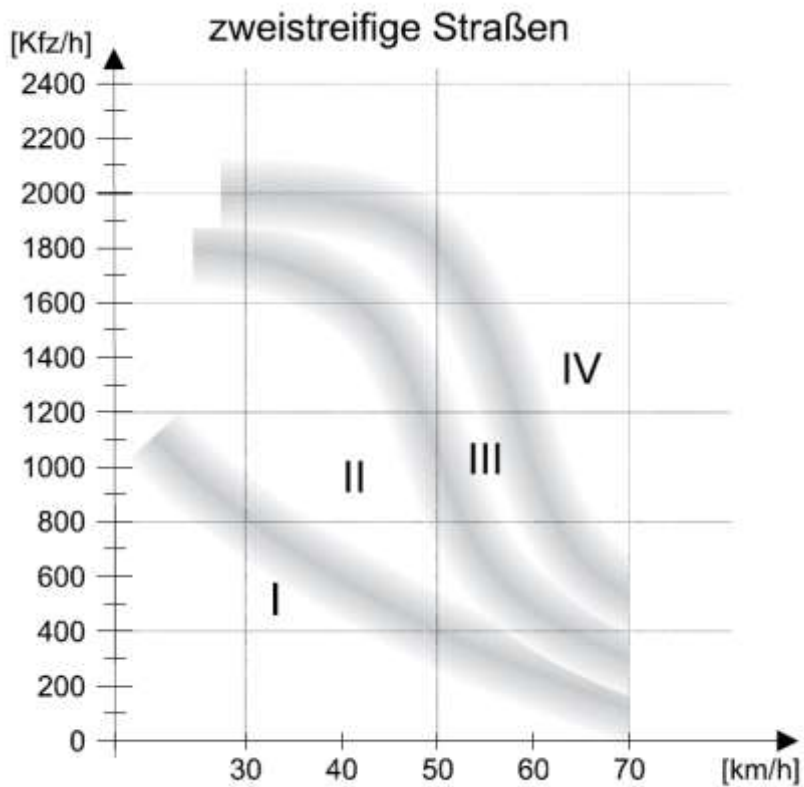


Abbildung 84: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (ERA 2010)

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
II	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schutzstreifen ➤ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht ➤ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ ➤ Kombination Schutzstreifen und Radweg ohne Benutzungspflicht ➤ Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Radfahrstreifen ➤ Radweg ➤ Gemeinsamer Geh- und Radweg

Tabelle 4: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen (nach ERA 2010)

Für alle Hauptverkehrsstraßen in Bad Soden am Taunus werden in Tabelle 5 bis Tabelle 11 für die verschiedenen Abschnitte die Belastungsbereiche nach den Empfehlungen

für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sowie die umsetzbare Lösung benannt. Die Einführung und Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen wird aufgrund des begrenzten Straßenraums vielfach zum Entfall von Parkständen am Fahrbahnrand oder Umorganisation von Parkständen im Seitenraum führen. Dort wo Parkstände zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen haben (z.B. alternierendes Parken auf der Königsteiner Straße), sind anderweitige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z.B. Fahrbahnversätze durch Mittelinseln, vorzunehmen.

KÖNIGSTEINER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Limesspange - Sulzbacher Straße	II / III	Radfahrstreifen (südlicher Bereich Hasselstraße - Limesspange) Schutzstreifen (nördlicher Bereich Sulzbacher Straße- Hasselstraße)
Sulzbacher Straße - Kronberger Straße	III	Radfahrstreifen (Alternativ Schutzstreifen bei 30 km/h)
Kronberger Straße - Oranienstraße	II	Schutzstreifen (Alternativ Radfahrstreifen) (Grund: Steigung)
Oranienstraße - Hauptstraße	II	Schutzstreifen (Alternativ Radfahrstreifen) (Grund: Steigung)
Hauptstraße - Schulstraße	I	Schutzstreifen (Grund: Steigung) (Alternativ Radfahrstreifen)
Schulstraße - B8 / B519	II	Zweirichtungsradweg (Alternativ Radfahrstreifen)

Tabelle 5: Königsteiner Straße (50 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

SCHULSTRASSE UND SCHWALBACHER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Schulstraße (30 km/h)	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Schwalbacher Str. in- nerorts (50 km/h)	II	Schutzstreifen (Alternativ asymmetrisch mit Mischverkehr bergab)
Schwalbacher Str. au- ßerorts (>50 km/h)	III	Gemeinsamer Geh- und Radweg

Tabelle 6: Schulstraße und Schwalbacher Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

ALLEESTRASSE UND NIEDERHOFHEIMER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Alleestraße (30 km/h)	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Niederhofheimer Straße innerorts (30 km/h)	I	Schutzstreifen (Grund: Steigung) (Alternativ asymmetrisch mit Mischverkehr bergab)
Niederhofheimer Straße (50 km/h)	II	Schutzstreifen

Tabelle 7: Alleestraße und Niederhofheimer Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

KRONBERGER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Königsteiner Straße - Heinrich-Heine-Weg	I	Schutzstreifen (Grund: Steigung) (Alternativ asymmetrisch mit Mischverkehr bergab)
Heinrich-Heine-Weg - L 3367	I	Zweirichtungsradweg (Alternativ Schutzstreifen)

Tabelle 8: Kronberger Straße (30 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

SULZBACHER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Königsteiner Straße - Lidl (30 km/h)	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Lidl - Gemarkungs- grenze Sulzbach (30 km/h)	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn

Tabelle 9: Sulzbacher Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

ALTENHAINER STRASSE UND NEUENHAINER STRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Abschnitt (30 km/h)	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Abschnitt (70 km/h)	II	Radfahrstreifen (Alternativ Zweirichtungsweg)

Tabelle 10: Altenhainer Straße und Neuenhainer Straße - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

HAUPTSTRASSE		
Abschnitt	Belastungsbereich (nach ERA)	Umsetzbare Lösung
Hauptstraße südlich Schulstraße	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Hauptstraße nördlich Schulstraße	I	Mischverkehr auf der Fahrbahn

Tabelle 11: Hauptstraße (30 km/h) - Umsetzbare Lösung Radinfrastruktur

Im Folgenden werden zur Veranschaulichung für zwei in den letzten Jahren intensiv diskutiert Abschnitte Vorschläge für Konzeptquerschnitte hergeleitet und dargestellt. Dabei handelt es sich um die Abschnitte auf der Königsteiner Straße zwischen Kronberger Straße bis Oranienstraße und auf der Schwalbacher zwischen Rother Weingartenweg bis Ortsausgang.

Königsteiner Straße Abschnitt Kronberger Straße bis Oranienstraße

Der Abschnitt weist Verkehrsmengen am oberen Ende des Belastungsbereich 2 nach ERA auf. Bei Tempo 50 sind Schutzstreifen als umsetzbare Lösung zu empfehlen. Für

die Teilstrecken mit starker Steigung in Richtung Norden können bei vorhandener Flächenverfügbarkeit alternativ Radfahrstreifen vorgesehen werden.

Zu den vorhandenen Schrägparkständen sind 0,75 Meter Sicherheitsraum (Schutzstreifen) bzw. Sicherheitstrennstreifen (Radfahrstreifen) vorzusehen. Zu Längsparkständen sind bei Schutzstreifen 0,25 bis 0,50 Meter Sicherheitsraum und bei Radfahrstreifen 0,50 bis 0,75 Meter Sicherheitstrennstreifen einzuhalten. Ein Entfall der Parkstände kann die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen. Ein- und ausparkender Kfz-Verkehr stellt in Kombination mit Radverkehr bei schlechten Sichtverhältnissen (Baumbestand) ein erhebliches Unfallrisiko dar.

Bei Anordnung von Tempo 30 über den ganzen Tag sind aufgrund der oben beschriebenen Situation weiterhin Schutzstreifen zu empfehlen. Die Führung im Mischverkehr ist für die Abschnitte ohne Steigung jedoch möglich. Mischverkehr in Kombination mit der Anlage von aufgepflasterten Mittelstreifen mit Baumbestand (entsprechender Vorschlag aus dem Stadtentwicklungskonzept) wird aus verkehrlicher Sicht über längere Abschnitte in Kombination mit Linienbusverkehr nicht empfohlen, da das Überholen nicht möglich ist und von häufigen Gefahrensituationen durch drängelnde Kraftfahrzeugführer auszugehen ist. Zudem ist eine durchgehende Führungsform entlang der Königsteiner Straße anzustreben. Um für den bestehenden Überquerungsbedarf in diesem Abschnitt ein attraktives Angebot zu schaffen, werden alternativ Fußgängerüberwege an den Knotenpunktarmen der Mikrokreisverkehre empfohlen (Kapitel 3.4.1). Darüber hinaus ist der Einsatz weiterer Überquerungsanlagen wie Mittelinseln im Verlaufe des Abschnitts vorzusehen.



Abbildung 85: Konzeptquerschnitt Königsteiner Straße Höhe Alter Kurpark, Blickrichtung Nord (eigene Abbildung)

Schwalbacher Straße Abschnitt Rother Weingartenweg bis Ortsausgang

Der Abschnitt der Schwalbacher Straße liegt nach ERA im Belastungsbereich 2. In Kombination mit Tempo 50 ist die Anlage von Schutzstreifen als umsetzbare Lösung zu empfehlen. Es ist entwurfstechnisch zu prüfen, ob aufgrund der Fahrbahnbreite ein beidseitiger Einsatz von Schutzstreifen möglich ist. Alternativ ist eine asymmetrische Führung durch Schutzstreifen bergauf und im Mischverkehr bergab vorzusehen. Eine alternative Routenführung zur Umfahrung des Straßenabschnitts ausschließlich über Rother Weingartenweg - Heinrich-Heine-Weg - Kronberger Straße wird aufgrund der

großen Umwege nicht empfohlen, da Umwege nur in einem begrenzten Umfang bis zu einem Faktor von max. 1,1 zu parallelen Hauptverkehrsstraßen in Kauf genommen werden. Davon unabhängig kann die Ertüchtigung der Umfahrroute zur Erschließung der anliegenden Siedlungsgebiete für sich genommen sinnvoll sein.

Die Parkstände für den ruhenden Kfz-Verkehr müssen in der Folge auf dem Abschnitt entfallen. Die teilweise Ausweisung der Parkstände mit Markierung auf dem Gehweg widerspricht zudem der Maßnahme 1.5 „Gehwege ausreichend dimensionieren und von anderen Nutzungen freihalten“: Parkstände auf dem Gehweg, die die dort verbleibende Breite unter Regelbreite reduzieren, sind auf die Fahrbahn zu verlagern oder bei einer zu geringen Restfahrbahnbreite entfallen zu lassen. Wegen des Entfalls der Parkstände sind anderweitige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z.B. Fahrbahnversätze durch Mittelinseln, vorzunehmen. Der Übergang bei Wechsel der Führungsform ist baulich durch eine Mittelinsel zu sichern (vgl. Maßnahme 5.1 Radwegeverbindungen zu den Nachbargemeinden herstellen).

Darüber hinaus ist Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt anzustreben, da die Strecke ein wichtiger Schulweg nach Schwalbach zur weiterführenden Schule sowie zur Drei-Linden-Schule ist. Tempo 30 im Mischverkehr unter Erhalt aller Parkstände ist aufgrund der Steigung und des Schülerverkehrs nicht zu empfehlen.



Abbildung 86: Konzeptquerschnitt Schwalbacher Straße östlicher Abschnitt, Blickrichtung West (eigene Abbildung)

Kronberger Straße Abschnitt Heinrich-Heine-Weg bis L 3367

Die Kronberger Straße ist zwischen Königsteiner Straße und Heinrich-Heine-Weg durch eine starke Steigung geprägt. Der Abschnitt ab Heinrich-Heine-Weg in Richtung Nordosten bis L 3367 ist nach ERA dem Belastungsbereich 1 zuzuordnen. Trotz angeordnetem Tempo 30 ist aufgrund der Streckenführung im Wald (Lichtverhältnisse) und eines geringen Fahrbahnquerschnitts die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen (unter Vorbehalt einer Machbarkeitsprüfung mit detaillierter Messung der Fahrbahnquerschnitte) kritisch zu sehen. Da entlang dieses Abschnitts parallel ein Fuß- und Radweg besteht, ist wegen des Schülerverkehrs und des schmalen Fahrbahnquerschnitts der Ausbau des Wegs zu einem Zweirichtungsradweg zu bevorzugen.

Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Durchgehende Beleuchtung, regelmäßige Reinigung und Instandhaltung des Weges (vgl. Maßnahme 5.2 Reinigung, Beleuchtung und Instandhaltung der Radinfrastruktur sicherstellen).
- Die Einmündung / Zufahrt zu den Parkplätzen zu den Krankenhausparkplätzen ist gut sichtbar durch Aufpflasterung oder Einfärbung der Einmündung bzw. des Radweges zu gestalten (vgl. Maßnahme 3.3 Einmündungsbereiche sicher ausgestalten).
- Der Übergang von Zweirichtungs- auf Einrichtungsradwege auf Höhe des Heinrich-Heine-Wegs ist baulich durch eine Mittelinsel abzusichern. Diese Mittelinsel kann auch als Querungshilfe für den Radverkehr aus dem Heinrich-Heine-Weg dienen.

Eine Radverkehrsführung zwischen Bad Soden und Schwalbach ist auch über den Weg durch den Eichwald südlich des Krankenhauses und entlang der Limespange (L 3014) möglich.

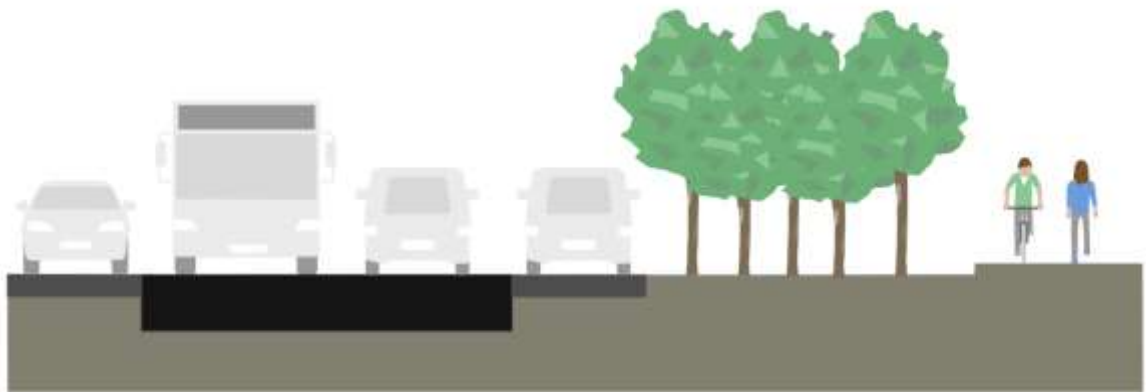


Abbildung 87: Konzeptquerschnitt Kronberger Straße nordöstlicher Abschnitt, Blickrichtung Nordost (eigene Abbildung)

3.5 Maßnahmenumsetzung

3.5.1 Die 10 Startprojekte

Um wichtige Themen sofort in Angriff zu nehmen, werden 10 Startprojekte benannt, die kurzfristig anzugehen sind. Die Stadt Bad Soden am Taunus strebt eine Umsetzung der Startprojekte innerhalb von zwei Jahren (bis Ende 2022) an.

► Prüfung Einsatz von Minikreisverkehren an der Königsteiner Straße

Für die Knotenpunkte Alleestraße / Am Bahnhof / Kronberger Straße / Parkstraße wird an der Königsteiner Straße der Einsatz von Minikreisverkehren geprüft, um die Verkehrsqualität und räumliche Gestaltung zu verbessern (s. Maßnahme 10.1 und Pilotprojekt Königsteiner Straße). Dafür sollten in einem ersten Schritt aufgrund der Komplexität der Verkehrssituation weitergehende Verkehrsuntersuchungen mit einer mikroskopischen Verkehrsflusssituation mit dem Ziel der Überprüfung der Leistungsfähigkeit durchgeführt werden. In Abstimmung mit Hessen Mobil kann ggf. zunächst eine testweise Einführung erfolgen, bevor bei positivem Ergebnis in einem zweiten Schritt größere Umbaumaßnahmen vorgenommen werden.

► Implementierung flächendeckender strategischer Radwegenetzplanung

Als Grundlage für eine koordinierte und einheitliche Umsetzung aller Radverkehrsmaßnahmen soll zunächst eine detaillierte Radroutenplanung erarbeitet und implementiert werden. Aufbauend auf dem Plan zur Priorisierung der Radrouten und dem zweiten Pilotprojekt (s. Maßnahme 4.1 und Pilotprojekt Radverkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen) ist ein Zielnetz in Abstimmung mit den übergeordneten Planungen zu definieren und in einem strukturierten Prozess die Situation mit dem Ist-Zustand abzugleichen. Anschließend sind konkrete Maßnahmen für die Umsetzung zu definieren und diese zu priorisieren.

► Prüfung Ausweisung von Fahrradstraßen

Für den Wiesenweg, den Bahnweg und die Straße Am Eichwald wird die Ausweisung von Fahrradstraßen geprüft (s. Maßnahme 4.3). Auf diesen vom Radverkehr stark frequentierten Routen müssen zunächst die Erforderlichkeit und die Voraussetzung für die Widmung als Fahrradstraße geprüft werden. Anschließend ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs durch bauliche bzw. verkehrsrechtliche Regelungen zu prüfen und eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen. Darüber hinaus ist die Möglichkeit zu prüfen, die Freigabe für den Kfz-Verkehr nur auf Anliegerverkehr zu begrenzen. Nach erfolgreicher Einführung kann das Konzept auf weitere geeignete Straßen erweitert werden.

► Prüfung Öffnung von weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Auf Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes wurden in den vergangenen Jahren bereits viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Auf allen verbleibenden Straßen mit Einbahnregelung wird die Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft (s. Maßnahme 4.3), um ein umwegarmes

und engmaschiges Radnetz zu fördern. Es ist zunächst zu untersuchen, ob die Voraussetzungen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von nicht mehr als 30 km/h, ausreichend Begegnungsbreite und übersichtliche und sichere Kreuzungen und Einmündungen gegeben sind. Anschließend erfolgen Markierung, Beschilderung und Definition der Vorfahrtregelung.

- **Ausbau des Angebots an öffentlichen Radabstellanlagen**

Im Stadtentwicklungskonzept wurde der Ausbau von öffentlichen Radabstellanlagen bereits festgelegt. Die bisherigen Ausbaumaßnahmen fortführend, werden weitere Radabstellanlagen eingerichtet und ein städtisches Kataster für eine flächendeckende Planung und Instandhaltung implementiert (s. Maßnahme 6.1). Ein Ausbau ist insbesondere in zentralen Bereichen, bei öffentlichen Einrichtungen, in Wohngebieten (Geschosswohnungsbau) und Haltestellen des ÖPNV empfehlenswert. Eine gute Einsehbarkeit, kurze Distanzen zum Zielort und der Einsatz von Bügeln und Rahmenhaltern, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen abzuschließen, sind dabei wichtige Aspekte.

- **Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Brunnenstraße**

Im Sinne einer weiteren Verkehrsberuhigung des Kernstadtbereichs wird der Verkehrsberuhigte Bereich in der Brunnenstraße bis zum Wiesenweg vorgezogen (s. Maßnahme 1.2). Dadurch wird zudem die Wegeverbindung über den Wiesenweg für den Fuß- und Radverkehr (prioritäre Radroute) verbessert. Es wird geprüft, ob kurzfristig die Regelung durch Umwidmung, Beschilderung und Markierungsarbeiten umgesetzt werden kann. Zeitnah ist begleitend der Straßenraum zur gestalterischen Aufwertung umzubauen und zu beruhigen, um den Eindruck zu vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

- **Ausweisung der Adlerstraße samstags als Fußgängerzone**

Die Adlerstraße wird über die gesamte Länge von der Königsteiner Straße bis zur Straße Zum Quellenpark samstags (Markttag) als Fußgängerzone ausgewiesen und damit die Aufenthaltsqualität gestärkt (s. Maßnahme 1.2). In einem ersten Schritt soll in den Sommermonaten von Mai bis September im Testbetrieb der Erfolg evaluiert werden. In der Folge wäre die Clausstraße eine Sackgasse. Eine Realisierbarkeit in Hinblick auf die Notwendigkeit von Wendemöglichkeiten und den Umgang mit den Parkständen ist zu prüfen. Die Befahrung der Adlerstraße sollte für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit weiterhin erlaubt sein.

- **Maßnahmen in Verkehrsberuhigten Bereichen**

In Verkehrsberuhigten Bereichen werden bei Bedarf Maßnahmen vorgenommen (s. Maßnahmen 3.3 und 1.3). Die Maßnahme kann in einem ersten Schritt mithilfe von Fahrradabstellbügeln, Betonelementen ggf. auch Pollern oder Parkständen vorgenommen werden. Prioritär sind schlecht einsehbare Stellen und konfliktträchtige Stellen bei Verkehrsberuhigten Bereiche zu prüfen. Durch die Maßnahme wird die Geschwindigkeit reduziert und die Aufmerksamkeit erhöht. Folge ist eine erhöhte Wahrnehmung der verkehrsrechtlichen Regelung des Verkehrsberuhigten Bereichs und letztendlich erhöhte Verkehrssicherheit insbesondere für

den Fußverkehr. Aus gestalterischer Sicht sind baulich hergestellte Lösungen langfristig anzustreben.

- Verstärkte Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs

Im öffentlichen Straßenraum wird zukünftig eine verstärkte, regelmäßige Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs mit konsequenter Ahndung durchgeführt (s. Maßnahme 10.3), was insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Dafür wird zusätzliches Personal eingestellt und eine Priorisierung von Schwerpunkten des illegalen Parkens und von sensiblen Bereichen vorgenommen. Darunter zählen vor allem Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Altenheime und das Krankenhaus. Dort stehen das Freihalten von Kurvenbereichen, Einmündungen und Durchfahrbreiten für Einsatzfahrzeuge sowie das Parken auf Gehwegen im Fokus.

- Einsatz von mobilen bzw. semistationären Messsystemen ("Blitzern")

In Ergänzung zu den dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen werden verstärkt semistationäre bzw. mobile Messsysteme („Blitzer“) zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt (s. Maßnahme 11.1). Diese können insbesondere vor sensiblen Einrichtungen aufgrund der Sanktionierung zu einer effektiveren Geschwindigkeitsreduktion und damit erhöhten Verkehrssicherheit beitragen. Auch an Stellen mit häufigen Geschwindigkeitsverstößen wie Straßen mit Gefälle ist ein Einsatz empfehlenswert. Die relevanten Vorschriften sind dabei zu beachten.

3.5.2 Verstetigung und Evaluation

Das Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus ist als Leitfaden zu verstehen, welches der Stadt den Rahmen für die strategische Mobilitätsplanung bis 2035 vorgibt. Die Erstellung ist Ergebnis fachlicher Bewertungen sowie bürgerschaftlicher und politischer Diskussionen.

Für eine erfolgreiche Verstetigung und Evaluation des Konzeptes und seiner Maßnahmen sind folgende Bausteine wichtig:

- Weiterentwicklung und Integration in weitere Rahmenplanungen
- Bündelung des Mobilitätsthemas in einer Abteilung (Abteilung 61)
- Projektbezogene Mittelbereitstellung zur Umsetzung von Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen nach Priorität
- Prüfung der Betroffenheit von Zielen des Mobilitätskonzeptes in Beschlüssen
- Regelmäßiger Sachstandsbericht

Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzeptes ist die Anforderung, dass dieses nicht als in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt und weiterentwickelt wird und vor allem auch in die weiteren Rahmenplanungen wie die Stadtentwicklung integriert werden. Das Mobilitätskonzept ist fortlaufend anhand aktueller Grundlagendaten zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

So ist anzuregen, dass das Mobilitätsthema in der Abteilung 61 gebündelt wird und damit eine klare Zuständigkeit für Mobilität hergestellt wird. Die Abteilung hat die Aufgabe, langfristig orientierte Konzepte, aber auch praktische Maßnahmen, die ohne langen Planungsvorlauf schnell umsetzbar sind, voranzutreiben und zu begleiten.

Bei der fachlichen Bewertung der Maßnahmen wurden drei Kategorien (Zeithorizont, Nutzen und Kosten) bewertet. Aus ihr lässt sich eine Priorisierung ableiten. Bevorzugt sollten Maßnahmen mit einem kurzfristigen Zeithorizont, mit geringen Kosten und hohem Nutzen umgesetzt werden. Die weitere inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen bis zur Umsetzung ist Aufgabe der aktuellen und künftigen Planungsprozesse bis zur Beschlussfassung durch die Stadtpolitik.

Zur weiteren Verankerung des Mobilitätskonzepts und seiner Ziele, ist in Zukunft in Beschlussvorlagen, die das Thema Mobilität direkt oder indirekt betreffen, eine Prüfung der Betroffenheit und Übereinstimmung mit den Zielen des Mobilitätskonzeptes begründet darzulegen. D.h. es sind die betroffenen Ziele des Mobilitätskonzeptes zu nennen und kurz zu begründen, inwiefern der Inhalt der Beschlussvorlage zur Erreichung des Ziels beiträgt.

Zur Sicherstellung der Akzeptanz des Mobilitätskonzepts in der Öffentlichkeit, die bei der Erstellung intensiv eingebunden war, ist eine transparente Darstellung der Umsetzung der Maßnahmen. Hierfür ist ein regelmäßiger Sachstandsbericht zu empfehlen, der über den wöchentlichen Newsletter und die stadteigene Internetseite kommuniziert und verbreitet werden kann. Im Falle der Nicht-Umsetzung der Maßnahme sind die Gründe darzulegen. Ausschlaggebend hierfür können beispielsweise veränderte Rahmenbedingungen sein oder der Widerstand anderer Behörden und Institutionen, die der Umsetzung einer Maßnahme entgegenstehen. In diesem können für die Maßnahmensteckbriefe mittels farblicher Kennzeichnungen der Umsetzungsstand in folgender Kategorisierung dargestellt wird:

Grün: Maßnahme ist umgesetzt

Gelb: Maßnahme befindet sich in Realisierung

Orange: Maßnahme befindet sich in Planung

Rot: Maßnahme wird nicht umgesetzt

4 Fazit

Mit dem Mobilitätskonzept besitzt die Stadt Bad Soden am Taunus ein Instrument, das den Slogan „Mobilität vernetzen“ mit Leben und Inhalten füllt und letztendlich mit der Realisierung von Maßnahmen einen wichtigen Beitrag dazu leistet, dass die Bad Soderer Bürgerinnen und Bürger mit allen Verkehrsmitteln sicher und komfortabel im Verkehrsnetz mobil sein können.

Das Mobilitätskonzept baut auf vorherigen Planungen wie dem Stadtentwicklungskonzept 2030 aus dem Jahr 2013 auf. Spezielle Herausforderungen der Stadt bilden u.a. die Königsteiner Straße, der ruhende Kfz-Verkehr vor allem in der Innenstadt, die Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs, der Ausbau der Radinfrastruktur sowie Fußwegeverbindungen. Auch weitere Themen wie Sharing-Systeme und Mobilitätsmanagement spielen eine Rolle im Mobilitätskonzept.

Im Mobilitätskonzept wurden übergeordnete Ziele definiert, an deren Leitlinien sich das Verkehrssystem und die Mobilität in Bad Soden entwickeln soll:

- Verkehrsteilnehmende werden gleichbedeutend behandelt
- Verkehrssystem ist ohne Barrieren
- Verkehrssysteme sind direkt, attraktiv und verkehrssicher vernetzt
- Neue Technologien werden genutzt und veränderte Verhaltensweisen unterstützt
- Mobilitätssystem wird als Gemeinschaftsaufgabe weiterentwickelt

Aufbauend auf den Zielen und den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme wurden in einem integrierten Ansatz 13 Handlungsfelder als Grundgerüst für 37 Maßnahmen definiert. Diese zeigen auf welche Handlungsschwerpunkte in Bad Soden am Taunus bestehen:

- (Straßen-)Räume für den Fußverkehr attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten
- Netzgedanken und Orientierung für den Fußverkehr stärken
- Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen
- Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen
- Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen
- Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrrad-Service-Angebots
- Umsteigefreie Erreichbarkeit der Nachbargemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr
- Verlässliche und regelmäßige Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu allen Tageszeiten
- Mobilitätsangebote verknüpfen
- Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich und geordnet gestalten

- ▶ Geschwindigkeitsniveau senken zur Stärkung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
- ▶ Mobilität als Dienstleistung verstehen und Mobilitätsinnovationen und -technologien fördern
- ▶ Mobilitätsangebote und -chancen kommunizieren und weiterentwickeln

Die fachliche Ausarbeitung und Bewertung der Maßnahmen ist Grundlage für anstehende fachliche und politische Diskussion in der Stadt. Die konkrete, inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen ist Aufgabe der aktuellen und künftigen Planungsprozesse bis zur Beschlussfassung durch die Stadtpolitik. Das Mobilitätskonzept definiert als Unterstützung der langjährigen Maßnahmenumsetzung Empfehlungen zur Verstetigung und Evaluation des Prozesses. Entscheidend für den Erfolg und die Anwendung des Mobilitätskonzepts ist die Anforderung, dass dieses nicht als in sich abgeschlossenes Dokument gesehen, sondern ständig gepflegt, weiterentwickelt und auch in weitere Rahmenplanungen integriert wird.

Quellenverzeichnis

- Auensee Verlag Schulwegesicherheit: CSU Pfersee setzt sich für eine bessere Beschilderung von Verkehrsberuhigten Bereichen ein [Online]. - September 2019. - <https://auensee.de/schulwegsicherheit-csu-pfersee-setzt-sich-fuer-eine-bessere-beschilderung-von-verkehrsberuhigten-bereichen-ein/>.
- Conecello de Pontevedra (ESP) Haz tu propio Metrominuto [Bericht]. - Pontevedra : [s.n.], k.A..
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [Bericht]. - Köln : FGSV Verlag, 2010. - S. 22, 45, 47.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen [Bericht]. - Köln : FGSV Verlag, 2002. - S. 19.
- Frankfurt Live Noch flexibler mit dem Öffentlichen Nahverkehr in Hofheim [Online]. - Januar 2020. - <https://www.frankfurt-live.com/noch-flexibler-mit-dem--oumlffentlichen-nahverkehr-in-hofheim-118966.html>.
- German Design Award Mobilitätsstationen in Offenburg [Online]. - 2016. - <https://www.german-design-award.com/die-gewinner/galerie/detail/5547-mobilitaetsstationen-in-offenburg.html>.
- Main-Taunus-Kreis „Start in eine neue Mobilität“ [Online]. - März 2019.
- motasdesign Projekt Fußgängerleitsystem [Online] // Fußgänger-Orientierung Sölden . - 2019. - <https://www.motasdesign.com/projekt/fussgaengerleitsystem-soelden/>.
- Radfahrportal der Stadt Frankfurt am Main Pannenhilfe für Rad und Radler [Online]. - März 2011. - <https://www.radfahren-ffm.de/266-0-Netzwerk-Karte.html>.
- RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund Jobticket [Online]. - 2020. - <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/fahrkarten-fuer-spezielle-personengruppen/jobticket/>.
- Stadt Düsseldorf Hol- und Bringzone für Schüler am Kaiserswerther Markt [Online]. - Juli 2017. - https://www.duesseldorf.de/index.php?id=700021325&L=1&tx_pld_frontpage%5Bnews%5D=15362&cHash=6ca3da3d8c44226d0a03616b17899a6c.
- Stadt Offenburg Mobil in Offenburg [Online]. - 2020. - <https://mobil-in-offenburg.de/html/startseite812.html>.
- südhessen effizient mobil Betriebliches Mobilitätsmanagement - ihre Chance [Online]. - 2020. - www.suedhessen-effizient-mobil.de/.
- Südwest Presse Räder vor Diebstahl schützen [Online]. - 20. Juli 2019. - <https://www.neckar-chronik.de/Nachrichten/Raeder-vor-Diebstahl-schuetzen-422460.html>.
- Wittendorfer Gabriele ADFC Frankfurt [Online]. - 11. 11 2020. - https://www.adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/Ausgabe_2015_3/2015_3_12_mtk_wir_sorgen.html.

Anlagen

- ▶ 1 Radrouten Bad Soden am Taunus - Priorisierung der Radrouten
- ▶ 2 Fördermöglichkeiten
- ▶ 3.1 Dokumentation 1. Öffentlichkeitsbeteiligung
- ▶ 3.2 Dokumentation 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
- ▶ 3.3 Dokumentation 3. Öffentlichkeitsbeteiligung
- ▶ 4 Dokumentation Interaktive Karte