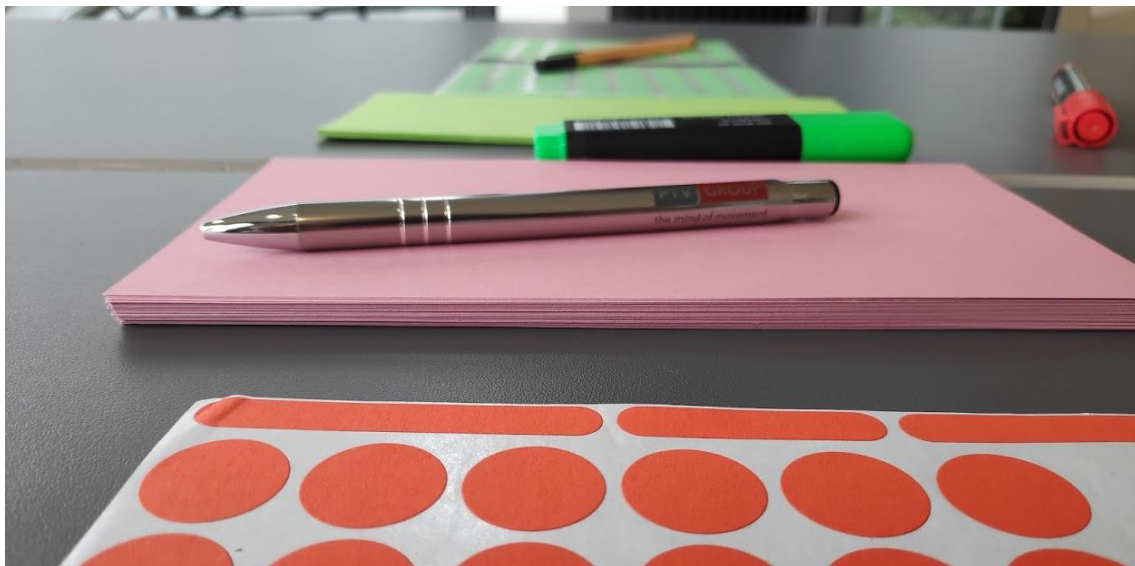




Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus

2. Öffentlich-
keitsbeteiligung
26. November
2019



Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus 2. Öffentlichkeitsbeteiligung 26. November 2019
Auftraggeber	Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus, Stadtplanung und Mobilität
Auftrags-Nr.	C822099
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Andreas Clouth, Lara Eggensperger
Erstellungsdatum	10.12.2019
zuletzt gespeichert	12.12.2019

Inhalt

1	Auftakt der Veranstaltung	4
2	Einstieg in die Veranstaltung	6
3	Erarbeitung von Maßnahmenansätzen	8
3.1	Thementisch 1 Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung	9
3.2	Thementisch 2 Netzstruktur durch Verbindungen	9
3.3	Thementisch 3 Mobilitätsmanagement, Steuerung und Lenkung	10
3.4	Thementisch 4 Neue Mobilität und Kommunikation	11
4	Zusammenfassung der Ergebnisse	12
5	Ausblick	14
6	Anhang	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Ergebnis der ersten Eingangsfrage	6
Abbildung 2	Ergebnis der zweiten Eingangsfrage	7
Abbildung 3	Diskussion von Maßnahmenansätzen mit den Bürgerinnen und Bürgern	8

1 Auftakt der Veranstaltung

Im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes in Bad Soden am Taunus fand am 26.11.2019 im Bürgerhaus in Neuenhain die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Vorstellung der Bestandsanalyse und Diskussion von Maßnahmenansätzen“ statt. An der Auftaktveranstaltung nahmen neben dem Bürgermeister Dr. Frank Blasch und den Vertretern der Stadt 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.

Dr. Volker Waßmuth, Andreas Clouth und Christoph Schulze vom Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH stellten zu Beginn der Veranstaltung die Bestandsanalyse, das erarbeitete Zielbild sowie die Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept vor.

Wesentlicher Bestandteil der Bestandsanalyse ist der **partizipative 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:

- In der interaktiven Karte auf der projektbegleitenden Homepage wurden im Zeitraum bis Ende August 2019 435 Anregungen eingegeben. Zusammen mit 197 Anmerkungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung und 21 E-Mails mit 71 Einzelanmerkungen wurden insgesamt über 700 Einträge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemacht. 112 der 435 Anregungen in der interaktiven Karte 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 näherer Betrachtung wurden zur Königsteiner Straße mit 128 Einträgen die meisten Anregungen abgegeben. Die wichtigsten Themen sind hier die Radverkehrsführung und die Querungsmöglichkeiten. 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. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden ebenfalls häufig erwähnt. Gegenstand ist hier meist die Minderung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wie auch die Schulwegesicherheit.
- Neben der interaktiven Karte wurden im Rahmen des Beteiligungskonzeptes Gespräche mit Akteuren der organisierten und institutionellen Ebene geführt. U.a. wurde das Kinderparlament beteiligt. Hierbei erarbeiteten etwa 30 Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klassen der Grundschulen Anregungen zu Schulwegen und Schulumfeld. Weiterhin wurden mit den Planern die Vor- und Nachteile des städtischen Verkehrssystems diskutiert.

Den zweiten Teil der Bestandsanalyse bilden **integrierte fachliche Analysen** des Stadtraums und Verkehrssystems mit Ortsbegehungen, kartographischen Analysen, Begutachtung bestehender Planungsgrundlagen sowie Prognosebetrachtungen. Im Rahmen der Präsentation wurde die Analyse der Erreichbarkeiten herausgegriffen. Auf lokaler städtischer Ebene wurde ausgehend von den drei Stadtteilen Bad Soden, Neuenhain und Altenhain die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr dargestellt. Die Analyse mit Isochronen zeigt, dass das gesamte Stadtgebiet von allen drei Zentren der Stadtteile sowie ebenfalls ein Großteil der Nachbargemeinden innerhalb dieser Entfernungsklassen liegt. Folglich hat Bad Soden am Taunus eine Stadtgröße in der die Möglichkeit besteht, alltägliche Wege innerhalb der Stadt sowie auch in die Nachbargemeinden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zu berücksichtigen ist hierbei die anspruchsvolle topografische Situation der Stadt am Hang des Taunusgebirges. Entwicklungen wie das Pedelec bieten hier aber auch attraktivere Voraussetzungen und Potenziale.

Zudem wurde ein **Zielbild** entwickelt, das den Grundsatz der Entwicklung und Bewertung der Maßnahmen darstellt sowie vor allem Maßstab der zukünftigen Entwicklung der Mobilität in Bad Soden am Taunus sein soll. Das Zielbild setzt Prioritäten hinsichtlich der weiteren Entwicklung von Maßnahmen. 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.

Des Weiteren wurden 13 **Handlungsfelder** formuliert, die auf dem Stärken- und Schwächen-Fazit der Bestandsanalyse basieren und für alle Verkehrsarten Handlungsbedarfe bis 2030 darstellen. Die Handlungsfelder geben die Struktur der Maßnahmenentwicklung vor, und dienen der Bündelung und Ordnung der Maßnahmen. Die einzelnen Handlungsfelder sind dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern sie stehen in einem hohen interdependenten Verhältnis zueinander.

2 Einstieg in die Veranstaltung

Um einen Überblick über die Potenziale und die Bereitschaft zu Veränderungen im Zuge des Mobilitätskonzeptes der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu erhalten, wurden die Bürgerinnen und Bürger zu Beginn der Veranstaltung bereits in den Beteiligungsprozess eingebunden und mit den folgenden zwei Eingangsfragen begrüßt:

- Bad Soden am Taunus wird gezielt so entwickelt, dass der Fußverkehr, Radverkehr und öffentliche Nahverkehr (Umweltverbund) deutlich attraktiver werden. Welchen Beitrag würde dies zu Ihrer Lebensqualität leisten?
- Persönliche Bereitschaft verstärkt den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Nahverkehr (Umweltverbund) zu nutzen. Können Sie sich vorstellen...?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren mehrheitlich der Meinung, ein attraktiverer Umweltverbund würde sehr viel zu ihrer Lebensqualität beitragen (Abbildung 1). Weniger waren der Meinung, es hätte nur etwas Einfluss auf ihre Lebensqualität. Weiterhin ergibt sich durch die Frage nach der persönlichen Bereitschaft zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl ein grober Eindruck zum Potenzial alternativer Verkehrsmittel, der sich aber weder verallgemeinern lässt noch repräsentativ für Bad Soden am Taunus ist. Jedoch lässt sich erkennen, dass eine Vielzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer bereit wären, insbesondere häufiger zu Fuß zu gehen und häufiger mit dem Fahrrad zu fahren (Abbildung 2). Darüber hinaus zeigen viele die Bereitschaft, häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Die Bereitschaft, Fahrgemeinschaften zu bilden oder Carsharing zu nutzen, ist im Vergleich geringer.

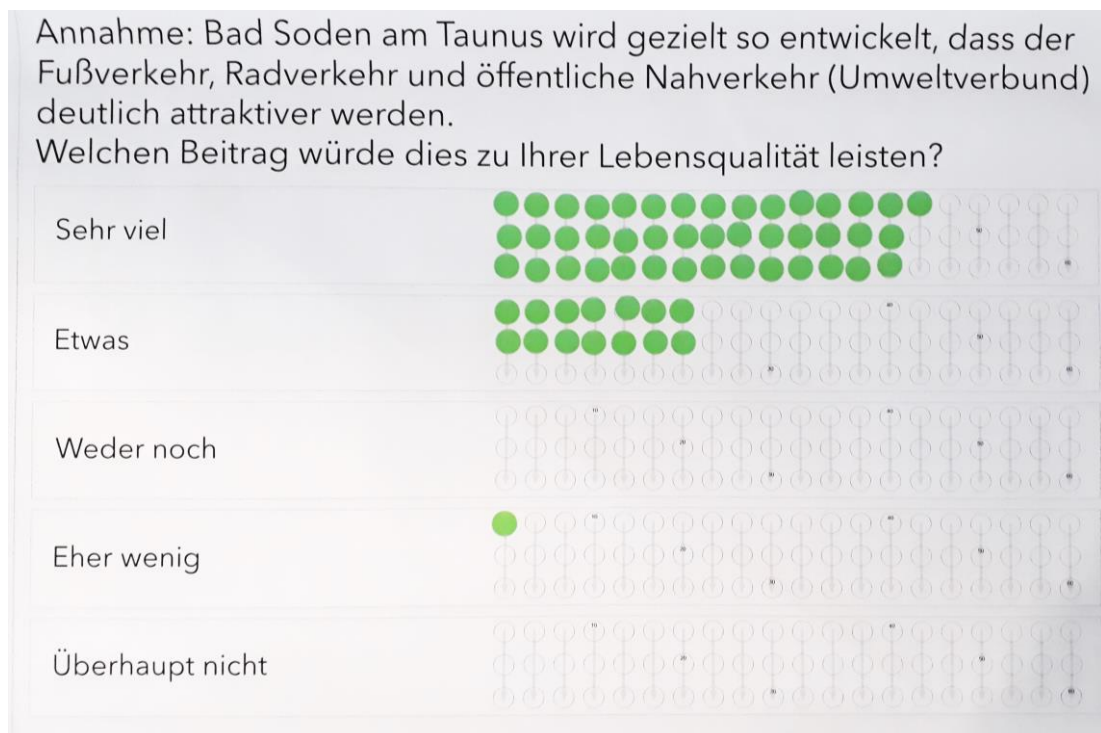


Abbildung 1 Ergebnis der ersten Eingangsfrage

Persönliche Bereitschaft verstärkt den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Nahverkehr (Umweltverbund) zu nutzen.
Können Sie sich vorstellen...?

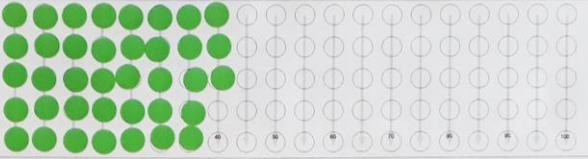
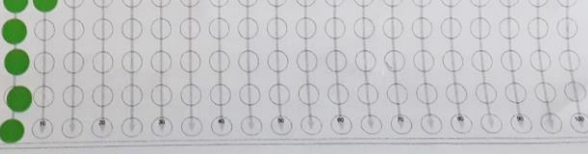
 ... häufiger zu Fuß zu gehen?	
 ... häufiger mit dem Fahrrad zu fahren?	
 ... häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen?	
 ... Fahrgemeinschaften zu bilden?	
 ... Carsharing zu nutzen?	

Abbildung 2 Ergebnis der zweiten Eingangsfrage

3 Erarbeitung von Maßnahmenansätzen

Im anschließenden Workshop wurden vier Thementische angeboten, an denen die Bürgerinnen und Bürger in moderierten 20-minütigen Diskussionsrunden Maßnahmenansätze diskutieren und herausarbeiten konnten. Die Themenbereiche der einzelnen Tische waren:

- Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung
- Netzstruktur durch Verbindungen
- Mobilitätsmanagement, Steuerung und Lenkung
- Neue Mobilität und Kommunikation

Als Orientierung waren für jeden Bereich rund 70 Problemschwerpunkte definiert worden, die vorab vom Planungsbüro aus der Bestandsanalyse herausgearbeitet wurden. 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. Diese sind im Anhang dokumentiert.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Diskussionen an den Stellwänden der vier Thementische zusammengefasst.



Abbildung 3 Diskussion von Maßnahmenansätzen mit den Bürgerinnen und Bürgern

3.1 Thementisch 1 Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung

Der Thementisch „Straßenräume mit Gestaltung und Nutzung“ umfasste die Erarbeitung der Maßnahmen bezüglich des baulichen Zustandes, der Sicherheit, der Aufenthaltsqualität, der Querungsmöglichkeiten und der Verbindungsqualität im Fuß- und Radverkehr. Weiterhin stand an diesem Thementisch auch die Diskussion zur Barrierefreiheit im Fokus.

Häufig geäußert wurde der Wunsch nach mehr Kontrollen, besonders von illegalem Parken im Straßenraum aber auch von überhöhten Geschwindigkeiten. Im Zuge dessen könnte über Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit etwas erreicht werden. Ein weiteres Anliegen der Bürgerinnen und Bürger war die Sicherheit der Radfahren bei Strecken mit Tempo 50. Hier ist insbesondere die Königsteiner Straße zu nennen. Als Maßnahme könnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Einrichtung von Radinfrastrukturen wie Schutzstreifen und Aufstellflächen vor Lichtsignalanlagen vorstellen.

Die Barrierefreiheit sei an vielen Gehwegen und auch auf Hauptwegen bereits gewährleistet. An vielen Stellen träten allerdings noch Probleme durch Mülltonnen, parkende Fahrzeuge und andere blockierende Gegenstände auf. Die durchgängig barrierefreie Nutzung solle laut einem Vorschlag durch die Abholung des Mülls vom Grundstück oder von einer Müllsammelanlage gewährleistet werden.

Um die Sicherheit im Straßenraum zu erhöhen und illegales Parken zu vermindern, setzen die Bürgerinnen und Bürger auf mehr Kontrollen, bauliche Maßnahmen wie Poller und das Ausweisen von (gebührenpflichtigen) Anwohnerparkflächen und mehr Stellplätzen auf den Grundstücken.

3.2 Thementisch 2 Netzstruktur durch Verbindungen

Am Thementisch „Netzstruktur durch Verbindungen“ galt es, Maßnahmen zur Verbesserung der direkten und sicheren Wegeführung herauszuarbeiten. Dazu gehörten, neben der Verbindungsqualität und Führungsform bestehender oder möglicher Radwege bzw. Fahrradschutzstreifen, die verlässliche Verbindung zu den Ortsteilen mit verschiedenen Verkehrsmitteln, Direktheit, Querungen, Sicherheit und die Verfügbarkeit bzw. Orientierung des Fußverkehrs.

Im Allgemeinen wurde der Zustand der Infrastruktur der Verbindungen für den Radverkehr innerhalb von Bad Soden am Taunus sowie zwischen den Stadtteilen und Nachbarstädten als nicht zufriedenstellend empfunden. Entwickelte Maßnahmen sind vor allem die Sicherstellung der Radinfrastruktur in alle Nachbargemeinden (Kelkheim, Schwalbach, Königstein) vor allem mit ausreichender Beleuchtung und Breite. Hier war ein wichtiger Punkt die Instandhaltung und Räumung der bestehenden Radwege. Zudem wird ein Umbau der Königsteiner Straße zugunsten des Radverkehrs und zulasten der Parkstände des Kfz empfohlen.

Des Weiteren wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger vor allem im Bereich der Königsteiner Straße sichere Querungsmöglichkeiten und eine Verringerung der Barrierewirkung. Im Zuge dessen wurde auch das Thema Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen diskutiert.

Als weitere Maßnahme wird die Verbesserung des Stadtbus-Angebots gesehen. Hier waren vor allem eine attraktivere Ausgestaltung, aber auch ausreichende Informationen zum Angebot und eine Verdichtung des Taktes wichtige Punkte.

3.3 Thementisch 3 Mobilitätsmanagement, Steuerung und Lenkung

Der Thementisch „Mobilitätsmanagement, Steuerung und Lenkung“ beschäftigte sich hauptsächlich mit der Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und der Stärkung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, sowie der Verbesserung des Fahrradparkens in der Stadt. Außerdem war die geordnete und stadtverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs eines der besprochenen Problemfelder.

Im Allgemeinen sei Bad Soden am Taunus eine autogeprägte Stadt, was sich insbesondere in der Hauptachse der Königsteiner Straße widerspiegelt. Deutlich wird das vor allem durch ein hohes Geschwindigkeitsniveau in Bereichen mit Gefälle. Als Lösungsansatz der Bürgerinnen und Bürger wird bei der Diskussion zum Thema Tempo 50 vs. Lärmschutz der Sicherheitsaspekt als essenziell beurteilt. Auch das Thema Minikreislauf auf dem gesamten Streckenzug der Königsteiner Straße wurde intensiv mit seinen Vor- und Nachteilen diskutiert. Maßnahmen für mehr Sicherheit sind hier das Verschmälern der Straßen und den Einbau von Versätzen im Straßenverlauf, Einrichtung von Einbahnstraßen, das Aufheben der Vorfahrtstraße und die Verengung der Fahrbahn an einigen Stellen. Im Bereich von Schulen werden Blitzer und Kontrollen gefordert. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen wird als gewinnbringend eingeschätzt.

Neben der Diskussion zum Geschwindigkeitsniveau wurde sich über sichere Fahrradabstellanlagen unterhalten. Als positiv wurden die Abstellanlagen im neuen Parkhaus bewertet. Im Straßenraum sollten mehr Kfz-Parkplätze geopfert werden, um Abstellanlagen zu installieren. Hier legen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer besonderen Wert auf die Sicherheit der Einrichtung gegen Diebstahl, vor allem bei Pedelecs.

Im Weiteren wurden Mobilitätsinnovationen diskutiert. Um Lieferverkehr aus den Wohngebieten fern zu halten, halten viele Bürgerinnen und Bürger dienstleisterübergreifende Packstationen an Sammelstellen, wie beispielsweise Supermärkte, für eine sinnvolle Maßnahme.

3.4 Thementisch 4 Neue Mobilität und Kommunikation

Am Thementisch zum Thema „Neue Mobilität und Kommunikation“ sollten die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) sowie die Potenziale der neuen Mobilitätsformen herausgearbeitet werden.

Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wurde vor allem die Forderung nach mehr Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen insbesondere aufgrund einer fehlenden Anbindung der Stadtteile Altenhain und Neuenhain in den Abend- und Nachtstunden vorgebracht. Bei der S-Bahn wurde eine dichtere Taktung erwünscht, um insbesondere Pendler vom Pkw auf die Schiene zu bringen. Weiterhin wurde die Unzuverlässigkeit bemängelt (Ausfälle und Verspätungen). Die Meinungen zum Angebot der Anrufsammel-Taxis divergierten stark. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich längere Betriebszeiten der Busse, um auch am Abend die Wege zu den Freizeitaktivitäten mit dem Bus zurücklegen zu können. Ein wichtiger Punkt vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmer war die bessere Verknüpfung der Takte zwischen Bahn und Bus. Als hilfreiche Maßnahme wurde der Wunsch nach einem Schulbus für Grundschulen geäußert.

Im Bereich der neuen Mobilitätsformen wurde vor allem das Thema Car-Sharing und Elektromobilität aufgegriffen. Einige Bürgerinnen und Bürger wünschen sich ein Car-Sharing-System, das ausdrücklich umweltfreundlich sein soll. Weiterhin fehle eine Ladeinfrastruktur für Elektroautos an zentralen Orten in Bad Soden am Taunus und den Stadtteilen. Hier wird zudem eine kommunale Regelung zum Laden in Mehrfamilienhäusern gefordert. Es wird zudem gewünscht, dass auch Arbeitgeber in die Pflicht genommen werden alternative Mobilität zu fördern und Ladeinfrastruktur anzubieten. Aber auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln solle die Elektromobilität in Zukunft eine zentrale Rolle spielen. Ferner wurde der Wunsch nach einem Mitfahrerportal bzw. Mitfahrerbänken geäußert. Als Massenverkehrsmittel wurde über eine Seilbahn als Verbindung in die Stadtteile diskutiert. E-Scooter werden bei den Bürgerinnen und Bürgern kritisch gesehen.

4 Zusammenfassung der Ergebnisse

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 Schmäleren der Straße, Errichtung von Versätzen, alternierendes Parken
- Installation von Blitzern
- Königsteiner Straße Tempo 30 und Minikreisel
- Hochwertige Fahrradabstellanlagen

- 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)
- Schulbus für Grundschulen
- 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

5 Ausblick

Die auf den zahlreichen Themenkarten gesammelten Anregungen und Maßnahmenideen dienen als wichtige Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen. Neben der reinen inhaltlichen Idee sind die Anregungen und Kommentare auch wichtig, um ein Stimmungsbild seitens der Bürgerinnen und Bürger zur Akzeptanz von Maßnahmen zu erlangen.

Der weitere Beteiligungsprozess wird weiterhin unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger ablaufen. Eine hohe Transparenz ist dabei wichtig. Am Mittwoch, den 29. April 2020 ist die dritte Veranstaltung geplant, bei der die erarbeiteten Maßnahmevorschläge vorgestellt und die Konkretisierung der Umsetzung diskutiert werden. Zum Projektabschluss wird voraussichtlich im Juni 2020 das fertige Mobilitätskonzept vorgestellt.

Bis Ende April werden in einem intensiven Arbeits- und Austauschprozess die Maßnahmenansätze tiefergehend bearbeitet und zwischen Planungsbüro und Stadt abgestimmt. Zudem wird es Ende Januar eine weitere Beteiligung von Akteuren der organisierten und institutionellen Ebene geben.

6 Anhang

Ergebnisse der 2. Bürgerbeteiligung vom 26.1.2019			
Tisch	Problem	Ort Beispiel	Vorschläge
1	Überhöhte Geschwindigkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen	Gluckstraße	Radarkontrollen Temporäre Sperrung (Fußgängerzone) Altstadt Bad Soden Klare/ Wiederholende Beschilderung Mehr Kontrollen z.B. Clausstraße-> Einbauten, +/- Schwellen)
1	Hohes Verkehrsaufkommen in verkehrsberuhigtem Bereich (in der Innenstadt)	Brunnenstraße	Nur für Anwohner/ Anlieferer Beschilderung Bewusstseinsbildung Fahrradlänger statt Markierungen Begrenzter Zugang durch Einbauten (Poller)
1	Parken außerhalb der markierten Flächen in verkehrsberuhigten Bereichen	Brunnenstraße	" "
1	Illegales Parken in Einmündungsbereichen	Joseph-Haydn-Straße / Gluckstraße / Schubertstraße (Vor Schulen/KITAS)	Poller Mehr Kontrollen (ggf. Abschleppen)
1	Illegales Parken im Halteverbot	Jahnstraße (bei Schule)	" "
1	Parken am Fahrbahnrand trotz einer Engstelle der Fahrbahn	Hauptstraße	Mehr Kontrollen + regelmäßig insb. abends Einbauten/ Markierungen/ (Mini-Kreise) Parkhaus frei
1	Gehwegparken als Konfliktpotenzial für den Fuß- und Radverkehr	Sulzbacher Straße	Bewusstseinsbildung/ Öffentlichkeitsarbeit Parken nur auf der Fahrbahn, ansonsten Demarkieren
1	Gemeinsame Nutzung von Gehwegen für Fußgänger und Radfahrer	Alter Kurpark, Königsteiner Straße	Trennen, wenn möglich Radfahrerschutzstreifen (Allee-Straße)
1	Schmalere oder kein Seitenraum in Wohnstraßen	Nicolaiweg	Reine Anliegerstraßen Anwohnerparken (mit Gebühren) Mehr Parken auf dem Grundstück (Garage- keine Fehlnutzung) Einbahnstraße + mehr Platz für Fußgänger
1	Schmalere Seitenraum an Hauptverkehrsstraßen	Langstraße (bei Schule)	in Zone Spielstraße Innenstadt +/-
1	Mülltonnen oder andere Gegenstände blockieren den Gehweg	Niederhofheimer Straße	Abholung von Grundstück Sammel Müllanlage +/-
1	Fehlende Radinfrastruktur auf Strecken mit Tempo 50	Königsteiner Straße, Schwalbacher Straße	KÖ: Sackgasse (nur ÖPNV/ Rad offen) KÖ: Radweg beidseitig, Radweg in der Straße KÖ: Tempo 30 (40)
1	Fehlende Radinfrastruktur an Lichtsignalanlagen	Königsteiner Straße	Königsteinerstraße einseitig Radweg einseitig Fußweg Radfahrer - früher grün - Querung verbessern Aufstellflächen schaffen
1	Parken in unübersichtlichem Kurvenbereich	Walter-Kollo-Straße	Radfahrstreifen Illegale Nutzung der Garage unterbinden (Öffentlichkeitsarbeit) Anwohnerparken
2	Ungünstige Gestaltung oder Platzierung von Querungsmöglichkeiten	Sulzbacher Straße (Höhe Lidl)	Mehr Kontrollen vor allem Abends ganz viele Überwege höhere Sicherheit Rückbau des Verkehrs
2	Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer	Königsteiner Straße	weitere Querung (Zebrastreifen, Höhe Tankstelle) Kronberger Straße: Beruhigung des Verkehrs, keine LSA eher Zebrastreifen "billige" Möglichkeiten für Querungen (plastisch, Aufpflasterungen) allg. Verkehrsberuhigung
			Eichwaldschule Zebrastreifen (2.5) eher Zebrastreifen anstatt LSA -> schlechtes Signalprogramm
2	Fehlende Fußgänger-/Radfahrerfurt an Lichtsignalanlage	Kronberger Straße / L3367	Breitere Furten, bessere LSA, (Schüler) großer KP im Süden

2	Schlechte Querbarkeit bei breitem Straßenraum und Tempo 50	Königsteiner Straße	Tempo 40 -> Ausweichrouten KO: Tempo 40 Tempo 30 wird Sicherheit erhöhen Parkstände weg -> Radfahrstreifen KO: Anliegerstraße -> neue Wegeführung
2	Umfahrung Königsteiner Straße bzw. LSA aufgrund von Wartezeiten	Paul-Reiss-Straße, Kronthaler Straße	Beschilderung in Königstein -> außenrum fahren Quellenpark (Umfahrung Königsteiner) Allee Straße zuerst für mehr Verkehrsberuhigung, dann Umbau Rad mehr verkehrsberuhigte Zonen (Neuenhain) überall 30! Nebennetz schützen: Stau auf HVS, Leute haben keine Lust mehr Lieber Nebennetz -> Entlastung HVS +/- Diskussion
2	Fehlende Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr in Nachbargemeinden	kelkheim, Königsteiner Straße	innerhalb Altenhain Nord-Ost Neuenhain -> Bad Soden Radweg (durch das Tal) Neuenhain -> Königstein Radweg Richtung Kronberg Allee Straße: Kontrolle weil Geschwindigkeit nicht eingehalten wird neue Querungen Limespange Querung (-> Anbindung) Altenhain -> Kelkheim Lidl Kreisel: Fußgängerführung mit "Stichein" markieren Ausschilderung Routen, gut sichtbar und offiziell
2	Unzureichende oder unbekannte Fußgänger Routen		Attraktiver, Beleuchtung, Breite! Richtung Osten, Neuenhain raus (Schüler Einstiegsgymnasium) KO: Parkplätze weg -> Radweg Bestehende Radwege erneuern, sauber halten! Regelmäßige Räumung (Schnee, Laub) Wie Kelkheim -> Fischbach auf KO: Schutzstreifen, hochzus mehr Platz benötigt Soden -> Altenhain direkt
2	Fehlende Verknüpfung der Stadtteile für den Radverkehr	Königsteiner Straße	Neuenhain -> Schwalbach: bestehende Straße reaktivieren) Beleuchtung -> Sicherheit, würde Attraktivität erhöhen schon früh mit Radverkehr anfangen -> Schulwege große Kreuzung Richtung Schwalbach -> Ampel schwer als Rad zu kreuzen Japanische Ampelschaltung (halbe Stunde vor Schulbeginn, Limespange)
2	Indirekte Wegeverbindungen für den Radverkehr		Richtung Königstein (Hauptachse) Schwalbacher Straße Radweg (Getwegparken) Schwalbacher: bestehender Radweg endet Altenhain -> Bad Soden Direktverbindung beleuchten! Richtung Liederbach rechts (200m)
2	Fehlende sichere Wege für den Schülerradverkehr zu den weiterführenden Schulen	B519	Pendlertrasse Schnellverbindung Sossenheim -> Frankfurt bestehend Radschnellweg als Orsumgehung östlich von Bad Soden z.T schon bestehende Fahrradwege, mit geeigneten Querungen an großen Straßen besser
2	Fehlende Radwege an Außerortsstraßen zu Nachbargemeinden	Frankfurt	Stadtbuss: wo fährt er? Takt? Attraktiver gestalten, Infos! Hoher Takt -> Hohe Nutzung?
2	Fehlende direkte Verbindungen in die Ballungszentren	Kronberg, Kelkheim	Kelkheim direkte Verbindung Schulbus Kelkheim dauerhaft als Stadtbuss ganzjährig (20P) Versatz von Bus und Bahn: Anpassung der Taktung + Abfahrtszeiten
2	Schlechte ÖV-Anbindung der Stadtteile in der Nebenverkehrszeit, auch Anschlussproblematik	Rosenthalstraße	nicht sinnvoll Regionaltangente West -> dann Haltestelle sinnvoll bei dichtem Takt keine neue Haltestelle sinnvoll Buserschließung Sinai besser
2	Fehlende Direktverbindung mit dem Bus in Nachbargemeinden		
2	Neue Bahn-Haltestelle für südliches Bad Soden		

3	Unattraktiver Takt der Stadtbuslinie 828		828 Linie nimmt man kaum wahr Verbindung an S-Bahn Taktung 828 Linie bewerben Sammel-Ruf-Taxi (ggf. zusätzlich) Vorlaufzeit? Anmeldung? Ab wieviel Personen? Kosten?
3	Geringer Takt der S-Bahn in Verbindung mit Unzuverlässigkeit		Keikheim direkte Verbindung Schubus Keikheim dauerhaft als Stadtbuss ganzjährig (20P) Versatz von Bus und Bahn: Anpassung der Taktung + Abfahrtszeiten
3	Tempo 50 vs. Lärmschutz	Königsteiner Straße	reibungloser Verkehr ist Ziel 1/2 Jahr Versuch mit Hessen Mobil Sicherheitsaspekt auch essentiell Kronberger Straße abschnittsweise reduzieren
3	Überhöhte Geschwindigkeiten auf Straßen mit Gefälle	Niederhofheimer Straße (bei Schule)	Visuelles Schmalern rot-weiß-Plaster Straßen schmalern oder Versatz Feste Blitzer an jeder Schule Schwellen -> mehr Abgase durch Bremsen & Beschleunigen
3	Überhöhte Geschwindigkeiten auf Straßen mit Schulwegen / in der Nähe von Schulen	Schwalbacher Straße (bei Schule)	Kontrollen! Säulenblitzer teuer -> Attrappen Eltern-Taxi-> Problem -> Verhaltensänderung Einnengungen verringern nicht die Geschwindigkeit häufige Geschwindigkeitskontrollen mit Verwarndgeld mobile vs. Fest installierte Blitzer Smiley -> Wirkung? Mehr Einbahnstraßen Hauptstraßen aufheben -> mehr Rechts-vor-Links keine weiteren Schwellen KÖ: Tempo 30
3	Unattraktive Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an Lichtsignalanlagen	Sulzbacher Straße, Königsteiner Straße	Reduzierung von Parkplätzen -> alternierendes Parken Fußgänger & Radfahrer priorisieren Ampelschaltungen verkürzen mit Sekundenanzeige Wartezeiten Differenzieren -> Bahnhofsumgebung muss kurz sein adaptive Ampelschaltung nach Verkehrsstrom
3	Probleme beim Linkeinbiegen auf Hauptverkehrsstraßen wegen hoher Verkehrsbelastung	Königsteiner Straße	Raumungsspiel 17m Durchmesser Mini-Kreisel (Seigenstadt, Sulzbach) Schwierig bei ungleichen Verkehrsströmen -> KÖ Parkplätze reduzieren
3	Häufige Verspätungen auf der S-Bahn und Regionalbahn		Verbindung nach Keikheim (außer Schulbus) Fahrpläne sind zu knapp getaktet Mitfahr Bank
3	Parksuchverkehre im Innenstadtbereich, Über- oder Unterangebot Parkraum?		Ärztelhaus noch i.O. bis Feuerwehr umzieht Verhaltensänderung Wochenendeinkauf -> Sensibilisierung in Grundschulen ansetzen -> Eltern ansprechen Kontrollen mit Verkehrspolizisten
3	Bedarf an sicheren Schließanlagen für Radfahrer	Bahnhof	hochwertige Fahrräder gesichert abstellen -> Videoüberwachung DATENSCHUTZ beim Arbeitgeber ansetzen Möglichkeiten zum Umziehen/ Duschen bei mehr als 10-15 km Gewerbetreibende (auch kleine Firmen) sollten alternative Mobilität fördern
3	Fehlende Radabstellanlagen bei Veranstaltungen		Kino/ Hasselgrundhalle Badehaus Kfz-Parkplätze opfern neues Parkhaus -> Fahrradabstellflächen positiv auch für Veranstaltungen Maße & Wert der E-Bikes Temporäre Fahrradabstellanlagen bei Festen/Veranstaltungen Sicherheitsaspekte -> Angst, dass Teile des Fahrrads fehlen

3	Viel Lieferverkehr in Wohngebieten			Packstation an Supermarkt koppel Packstation nicht nur für DHL Paketsammlung bei Post im Stadtteil Verteilung von Bus- & Packstationen wird nicht als großes Problem wahrgenommen hochwertige Fahrräder gesichert abstellen -> Videüberwachung DATENSCHUTZ beim Arbeitgeber ansetzen Möglichkeiten zum Umziehen/ Duschen bei mehr als 10-15 km Gewerbetreibende (auch kleine Firmen) sollten alternative Mobilität fördern Direktverbindung von AH nach BS mit Bus o Ringbus Sonntags fährt auch 803er nur alle 2 Stunden -> kein AST -> Taktverdichtung besser Information an Verkehrsteilnehmer im SPNV/ ÖPNV Taktverdichtung für Busse (Taktlage) Taktverdichtung Stadtbus -> Ausweitung Stadtteile
3	Fehlendes betriebliches Mobilitätsmanagement			
4	Schlechte Abstimmung bei Verspätung Bus-Bahn, Anschlussproblematik	Bahnhof		
4	Mangelhafte Informationsbereitstellung über Verspätungen/Anschlüsse an Haltestellen	Bahnhof		
4	(Fehlende) Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge			Erdgastankstelle kommunale Regelungen: Problematik der Ladeinfrastruktur bei Mehrfamilienhäusern Ladeinfrastruktur an öffentl. Gebäuden, Parkhäusern & Arbeitsgebern installieren
4	(Fehlende) Ladeinfrastruktur für Pedelec			kommunale Regelungen: Problematik der Ladeinfrastruktur bei Mehrfamilienhäusern Ladeinfrastruktur an öffentl. Gebäuden, Parkhäusern & Arbeitsgebern installieren
4	(Kein) Ausleihsystem für Leihräder und -lastenräder			Verleihstationen am Bahnhof für E-Räder Elektro-/ Leihlastenrad Angebot
4	(Kein) Car-Sharing-Angebot			UMWELTFREUNDLICHE Carsharing- Angebote
4	Radverkehr im Straßenraum / in der Straßeninfrastruktur nicht sichtbar			Sicheres Abstellen der Fahrräder ermöglichen Bewusstseinsbildende Maßnahmen -> auch Schulen
4	Neue Mobilitätsformen sind in der Stadt nicht präsent			Lieferverkehre anmieten E-Scooter werden kritisch gesehen Elektrobusse Reduktion des Parksuchverkehrs durch Sensoren
4	Umweltverbund im Stadtbild in Bad Soden unterrepräsentiert			Fahrradstraßen -> Fahrrad hat Vorrang Versetztes Parken weniger Parkplätze als Ausweichmöglichkeit für Radfahrer -> wie Gartenstraße
4	(Kein) leistungsfähiges Massenverkehrsmittel in die Stadtteile			Seilbahn/ Hochbahn zur Verbindung der Stadtteile
4	Mangelnde Attraktivität des AST (Anruf-Sammel-Taxi) in den Nebenverkehrszeiten			AST per App/ Mobiltelefon bestellen
4	(Fehlende) Möglichkeit für Fahrgemeinschaften			Mitfahrbänke
4	(Fehlende) Möglichkeit Schäden/Probleme zu kommunizieren			Mobilitätsapp
4	Bring- und Holverkehre an den Grundschulen			Schulbus für Grundschulen