



Mobilitätskonzept
Bad Soden am
Taunus

3. Öffentlichkeits-
beteiligung
16.09.2020

+

Online-Beteiligung



Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus 3. Öffentlichkeitsbeteiligung 16. September 2020
Auftraggeber	Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus, Stadtentwicklung und Mobilität
Auftrags-Nr.	C822099
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Andreas Clouth, Janna Münt
Erstellungsdatum	13.10.2020
zuletzt gespeichert	21.10.2020

Inhalt

1	Auftakt und Ablauf der Veranstaltung	4
2	Ergebnisse der Öffentlichkeitsveranstaltung	5
2.1	Diskussionsrunde Handlungsfeld 3 – Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen	5
2.2	Diskussionsrunde Handlungsfeld 4 – Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen	5
2.3	Diskussionsrunde Handlungsfeld 10 – Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich und geordnet gestalten	7
3	Ergänzungen aus der Online-Beteiligung	8
4	Zusammenfassung und Ausblick	9

1 Auftakt und Ablauf der Veranstaltung

Im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes in Bad Soden am Taunus fand am 16.09.2020 im Bürgerhaus in Neuenhain die dritte Öffentlichkeitsbeteiligung zum Thema „Konkretisierung der Maßnahmen und ihre Umsetzung“ statt. Die Teilnehmeranzahl beschränkte sich aufgrund der aktuellen 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.

Dr. Volker Waßmuth und Christoph Schulze vom Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH stellten zu Beginn der Veranstaltung den Projektstand, die Vorgehensweise bei der Maßnahmenentwicklung sowie den Aufbau der Maßnahmensteckbriefe vor. Die Maßnahmenentwicklung baut auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem Stärken-Schwächen-Profil auf. Eingeflossen sind zudem die Ergebnisse aus den vorangegangenen Bürgerbeteiligungsverfahren sowie die Abstimmung der Maßnahmen auf das bereits festgelegte Zielbild. Die Maßnahmen umfassen bauliche, organisatorische und informatorische Maßnahmen in allen Bereichen der Mobilität.

Ziel der Veranstaltung war es, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bad Soden am Taunus die erarbeiteten Maßnahmesteckbriefe 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 Maßnahmesteckbriefen (insgesamt 13 Handlungsfelder und 37 Maßnahmesteckbriefe) sowie die zwei Pilotprojekte „Königsteiner Straße“ und „Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ abgerufen und diskutiert werden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsveranstaltung und der Online-Beteiligung zusammengestellt und der weitere Prozessverlauf kurz erläutert.

2 Ergebnisse der Öffentlichkeitsveranstaltung

2.1 Diskussionsrunde Handlungsfeld 3 – Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen

Ansatzpunkt dieses Handlungsfeldes ist es, die Querung der Hauptverkehrsstraßen durchlässiger zu gestalten und so die Barrierewirkung zu reduzieren und eine bessere städtische Integration herbeizuführen. Hier sind folgende drei Maßnahmensteckbriefe enthalten:

► 3.1 Attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten schaffen

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. Die Vorschläge wurden im Rahmen der Diskussionsrunde angenommen und stießen auf Akzeptanz. Als weiterer Vorschlag wurde eine zusätzliche Querungsanlage bzw. Fußgängerüberweg entlang der Kronberger Straße auf Höhe der Bushaltestelle am Krankenhaus eingebracht. Des Weiteren besteht der Wunsch für eine konkrete Planung für die Fußgängerführung am Kreisverkehr Königsteiner Straße / Sulzbacher Straße. Außerdem sollen ergänzende Visualisierungen zur Beschilderung für eine höhere Aufmerksamkeit und einer damit höheren Verkehrssicherheit führen.

► 3.2. Bestehende Querungsanlagen verbessern

In den vorangegangenen Öffentlichkeitsveranstaltungen übten viele Bürgerinnen und Bürger Kritik an den bestehenden Querungsanlagen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen an ausgewählten Knotenpunkten, die im Rahmen der Bestandsanalyse negativ aufgefallen sind, bekamen Zustimmung. Die flankierende Maßnahme Knotenpunkte umbauen (Handlungsfeld 10.1) und damit den Umbau der Knotenpunkte entlang der Königsteiner Straße zu Minikreisverkehren wird im Allgemeinen befürwortet und bringt auch neue Möglichkeiten und Potenziale der Fußgängerführung mit sich, die die Bürgerinnen und Bürger befürworten.

► 3.3. Einmündungsbereiche sicher ausgestalten

Durch eine Umgestaltung der Einmündungsbereiche soll zum einen die Aufmerksamkeit für querende Fußgänger erhöht werden und zum anderen eine Geschwindigkeitsdämpfung im motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Die vorgestellten Maßnahmen wurden in der Diskussionsrunde nicht weiter ergänzt.

2.2 Diskussionsrunde Handlungsfeld 4 – Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen

Für die Förderung des Radverkehrs muss langfristig ein gut ausgebautes, lückenloses Radwegnetz geschaffen werden. Um dies sicherzustellen, wurden die folgenden vier Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet:

► 4.1 Flächendeckend strategische Radwegenetzplanung implementieren

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde das vom Planungsbüro ergänzte Radroutennetz, welches vor allem auf Basis des Bestandnetzes des Hessen-Netzes und MTK-Netzes erstellt wurde, stark diskutiert. Ein großer Diskussionspunkt hierbei war vor allem die Radverkehrsführung entlang der Hauptverkehrsstraßen. Die Vorstellungen zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen und deren Anforderungen und Vorstellungen gingen im Rahmen der Diskussion teilweise stark auseinander. Hierbei kam der unterschiedliche Anspruch von sicheren Radfahrenden, die direkte Verbindungen präferieren und unsicheren schutzbedürftigen Radfahrenden, die Verbindungen abseits von großen Straßen befürworten, zum Ausdruck. Einigkeit bestand allerdings darin, dass sowohl im Hauptnetz als auch im Nebennetz Maßnahmen notwendig sind. Des Weiteren wurde nochmals die Notwendigkeit von Direktverbindungen in die umliegenden Gemeinden genannt.

► 4.2 Gleichberechtigte Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Die direkten und attraktiven Wegeverbindungen durch die Stadt führen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Wenn keine separate Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr möglich ist, so bedarf es geeigneter Schutzeinrichtungen für den Radverkehr. Die möglichen Schutzeinrichtungen in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind für die Bürgerinnen und Bürger sinnvoll und stoßen auf Akzeptanz.

► 4.3 Sichere Radverkehrsführung im Nebennetz schaffen

Nebenstraßen dienen nicht nur der Feinerschließung der Siedlungsgebiete, sondern können für den Radverkehr auch als direkte und vom allgemeinen Kfz-Verkehr gering belastete Verbindung zwischen zentralen Orten dienen und sind daher nicht zu vernachlässigen. Dies wurde auch im Rahmen der Diskussionsrunde deutlich. Neben den vorgestellten Maßnahmen in Form der Ausweisung von Fahrradstraßen und die Öffnung von Einbahnstraßen wurde über eine Anpassung der Vorfahrtsregelung im Nebennetz diskutiert, um den Radverkehr auf Verbindungsstraßen zu beschleunigen und damit die Routen im Nebennetz attraktiver zu gestalten. Innerhalb der Diskussionsrunde waren sich die Bürgerinnen und Bürger einig, dass auch im Nebennetz Maßnahmen getroffen werden müssen. Als wichtige Maßnahme wurde die bessere Ordnung und teilweise Reduktion des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum gesehen, um eine bessere Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit zu fördern. Das alternierende Parken, welches als flankierende Maßnahme im Rahmen dieses Maßnahmensteckbriefes vorgestellt und bereits an einigen Stellen in Bad Soden umgesetzt wurde, kann in diesem Kontext als sehr positiv bewertet werden und stieß auf eine sehr große Zustimmung seitens der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

► 4.4 Radverkehr an Knotenpunkten sichtbar führen

Bisher gibt es in Bad Soden an signalisierten Knotenpunkten keine gesonderte Führung des Radverkehrs. Das Einordnen des Radverkehrs im Mischverkehr in die entsprechenden Spuren wird häufig als unsicher empfunden. Den vorgeschlagenen Lösungen im Rahmen dieses Maßnahmensteckbriefes wurde im Rahmen der Diskussionsrunde zugestimmt und wurden nicht weiter ergänzt.

2.3 Diskussionsrunde Handlungsfeld 10 – Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtvträglich und geordnet gestalten

Das Ziel ist, sowohl den fließenden als auch den ruhenden Kfz-Verkehr stadtvträglich, sicher und geordnet abzuwickeln. Hierfür wurden die folgenden drei Maßnahmensteckbriefe ausgearbeitet:

➤ 10.1 Knotenpunkte umbauen

Innerhalb des Maßnahmensteckbriefes wurde die Idee der Umgestaltung der Knotenpunkte zu Minikreisverkehren entlang der Königsteiner Straße konkretisiert. Dieser Ansatz wurde im Rahmen des Pilotprojektes „Königsteiner Straße“ noch detaillierter ausgearbeitet. Innerhalb der Diskussionsrunde gab es für dieses Vorhaben größtenteils positive Resonanz. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung zwei weitere mögliche Einsatzpunkte der Minikreisel diskutiert: vor dem Bürgerhaus in Neuenhain (Hauptstraße / Schulstraße) und „Am Batzenhaus“ (Königsteiner Straße / Hauptstraße). Gemeinsam wurden wichtige Kriterien und Bedingungen für die Minikreisverkehre nochmals aufgegriffen. Dazu gehört die Sicherstellung des Überfahrens der Kreisverkehre für Busse. Pkw dürfen die Mittelinseln der Kreisverkehre nicht einfach überfahren können und Fußgänger nicht quer über den Kreisverkehr laufen.

➤ 10.2 Kfz-Parken im innerstädtischen öffentlichen Straßenraum neu ordnen

Das vorgeschlagene Konzept in Form von der Neuordnung und Entfall von Parkständen mit einer weitgehenden Bewirtschaftung stieß weitestgehend auf eine hohe Zustimmung. Ein großer Streitpunkt im Rahmen der Diskussionsrunde ergab sich bei den Parkständen in der Straße „Am Bahnhof“. Darüber hinaus wurde gefordert, dass sichergestellt wird, dass sich der Parkdruck in den angrenzenden Straßen, beispielsweise „Am Thermalbad“ oder in der Salinenstraße nicht weiter zunimmt. Des Weiteren sollte die Barrierefreiheit und an Engstellen hinreichend Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger gewährleistet werden. Beispielhaft wurde hier die Situation am Kurpark und am Krankenhaus geschildert. Ein weiterer Aspekt in der Diskussionsrunde war das Thema Anwohnerparken, was insbesondere aufgrund des hohen Parkdrucks in der Nähe der Königsteiner Straße und des Bahnhofs für die Bürgerinnen und Bürger sinnvoll erscheint. In Kombination mit der Umgestaltung der Knotenpunkte zu Minikreisverkehren wurde auch das Thema Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen positiv aufgegriffen.

➤ 10.3 Regelmäßige und konsequente Kontrollen des Parkraums

Durch verstärkte Kontrollen in den öffentlichen Straßenräumen soll das illegale Parken effektiver verhindert werden. Wichtig ist hierbei eine konsequente und regelmäßige Kontrolle. Diesbezüglich waren sich die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der dritten Öffentlichkeitsbeteiligung einig. Im Rahmen der Kontrollen an sensiblen Orten wie Kindertagesstätten oder Schulen wurde insbesondere die KiTa im „Musikerviertel“ nochmals hervorgehoben.

3 Ergänzungen aus der Online-Beteiligung

Im Folgenden sind ergänzende Vorschläge aus der Online-Beteiligung aufgelistet. Dopplungen, das heißt Themen, die auch schon in der Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert wurden, werden nicht nochmal explizit aufgelistet.

- Eindeutigere und sichtbarere Beschilderung von Verkehrsberuhigten Bereichen (1.3)
- Eigenständige Wegeführung (abseits der Straße) für den Fuß- und Radverkehr zwischen Altenhain und Neuenhain (2)
- Keine Radfahrstreifen / Schutzstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen (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)
- Sichere Radverkehrsführung zwischen Altenhain und Neuenhain (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 L3367 (5.1)
- Direkte Busverbindungen nach Kronberg, Eschborn, Kelkheim (7.2)
- 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)
- Verlängerung des kostenlosen Parkens im Parkhaus am Bahnhof (10.2)
- Entfall der Parkstände im Kernbereich um die Adlerstraße (auf der Königsteiner Straße) (10.2)
- Anreize zur Reduktion des Fahrzeugbesitzes bzw. Fahrzeugbestands im öffentlichen Straßenraum (10.2)
- Stärkung des Kurzzeitparkens (10.2)
- Umgestaltung und bessere Regulierung der Parkplätze in Altenhain (Buswendschleife / Parkplatz in Altenhain (Langstraße / Neuenhainer Straße)) und Neuenhain (Schüler-Bring- und Holverkehre, Kerweplatz in der Nähe der Drei-Linden-Schule)

4 Zusammenfassung und Ausblick

Im weiteren Projektprozess werden nun die Ergebnisse der 3. Öffentlichkeitsbeteiligung in die finale Erstellung des Mobilitätskonzeptes eingearbeitet und anschließend im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit präsentiert.