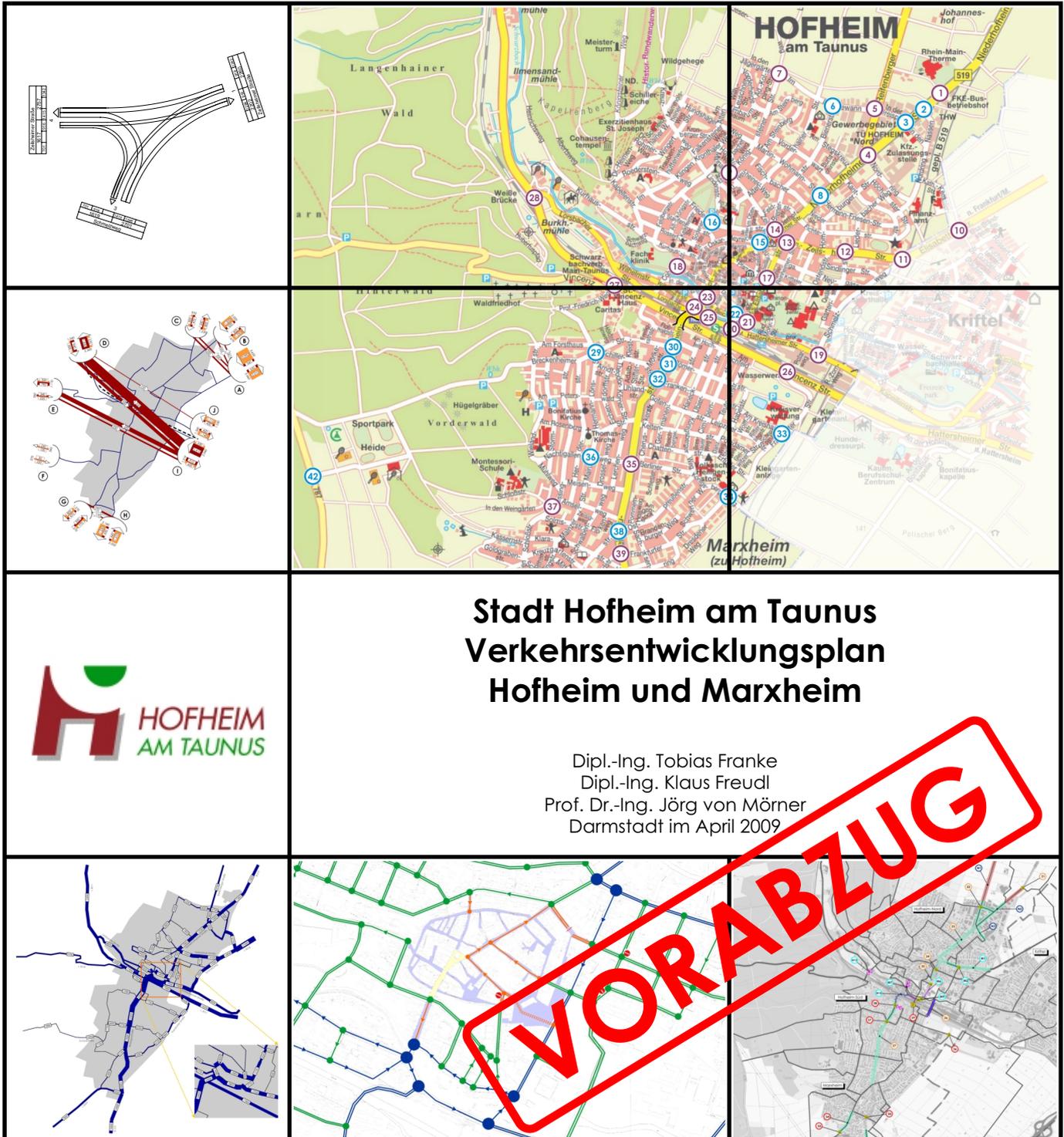


VERKEHRSPANUNG
 VERKEHRSTECHNIK
 NAHVERKEHRSPANUNG
 STADTBUSKONZEPTE
 STRASSENENTWURF
 BAULEITUNG
 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER+JÜNGER

PROF. DR.-ING.
 JÖRG VON MÖRNER
 DIPL.-ING. HARALD JÜNGER

HEINRICHSTRASSE 233
 64287 DARMSTADT
 06151-423933 · FAX 424308



**Stadt Hofheim am Taunus
 Verkehrsentwicklungsplan
 Hofheim und Marxheim**



Dipl.-Ing. Tobias Franke
 Dipl.-Ing. Klaus Freudl
 Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
 Darmstadt im April 2009

VORABZUG



Inhalt

1	Situation und Aufgabe	1
2	Ziele	4
3	Strukturanalyse,	6
3.1	Siedlungsstruktur	6
3.2	Straßennetz	7
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	8
3.4	Fußgänger und Radfahrer	9
4	Bestandsaufnahme motorisierter Individualverkehr (MIV)	11
4.1	Knotenstromzählungen	11
4.2	Kennzeichenerfassung	13
4.3	Querschnittbelastungen	14
4.4	Schwerverkehr	17
4.5	Verkehrsbeziehungen	18
4.6	Vergleich mit zurückliegenden Zählungen	23
4.7	Verkehrsberechnung Analyse 2007	24
4.8	Mängelanalyse fließender Kfz-Verkehr	27
5	Verkehrsprognose	31
5.1	Allgemeine Faktoren	31
5.2	Spezifischer Faktor	32
5.3	Szenario-Wahl	35
6	Verkehrsberechnungen	37
6.1	Nullfall 2020	38
6.2	Planfall 1.1 – Ortsumgehung B 519	40
6.3	Planfall 1.4 – Ortsumgehung B 519 ohne "Mittelteil"	41
6.4	Planfall 1.10 – zusätzliche zentrale Verbindung L 3011/B 519	42



6.5	Planfall 2.1 – Konzept "IG Obere Hauptstraße"	43
6.6	Planfall 2.2 – Konzept B "IG Obere Hauptstraße"	44
6.7	Planfall 2.3 – Zweirichtungsverkehr Elisabethenstraße	44
6.8	Planfall 2.4 – Teilspernung Elisabethenstraße	45
6.9	Spinnenbetrachtungen	46
6.10	Bewertung der Planfälle	47
7	Ruhender Verkehr	51
7.1	Bestandsaufnahme	51
7.1.1	Auslastung	51
7.1.2	Umschlag	52
7.1.3	Parkdauer	53
7.1.4	Nutzergruppen	53
7.1.5	Zielsetzung	53
7.2	Mängelanalyse	54
7.3	Bewirtschaftungskonzepte	56
7.3.1	Grundsätze	57
7.3.2	Bewirtschaftungskonzept 1	59
7.3.3	Bewirtschaftungskonzept 2	60
7.3.4	Bewirtschaftungskonzept 3	60
7.3.5	Bewertung der Bewirtschaftungskonzepte	60
7.4	Parkleitsystem	61
7.4.1	Relevante Parkieranlagen	62
7.4.2	Zielführung	63
7.4.3	Statisches System – Dynamisches System	63
7.4.4	Beschilderung	64

VORABZUG

8	Radverkehr	66
8.1	Bestandsaufnahme	66
8.2	Mängelanalyse	67
8.3	Planung Radwegenetz	70
9	Fußgängerverkehr	74
9.1	Bestandsaufnahme	74
9.2	Mängelanalyse	75
9.3	Planung Fußwegenetz	79
10	Handlungsempfehlungen	84
10.1	Mängelbewertung und -beseitigung	84
10.2	Handlungsempfehlungen	87
10.2.1	Kurzfristige Handlungsempfehlungen	88
10.2.2	Mittelfristige Handlungsempfehlungen	89
10.2.3	Langfristige Handlungsempfehlungen	89
10.2.4	Nicht zur Umsetzung empfohlen	90
11	Zusammenfassung und Ausblick	91



Tabellen

Tabelle 1: Zielkonzept	5
Tabelle 2: Knotenpunkte der Verkehrszählung	12
Tabelle 3: Querschnitte der Kennzeichenerfassung	13
Tabelle 4: Verkehrsbelastungen an den Referenzquerschnitten	14
Tabelle 5: Tagesbelastungen relevanter Querschnitte	16
Tabelle 6: LKW-Belastungen und -Anteile an relevanten Querschnitten	18
Tabelle 7: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Vormittag	20
Tabelle 8: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Nachmittag	21
Tabelle 9: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Tagesverkehr	22
Tabelle 10: Vergleich Verkehrsbelastungen 1995, 2000, 2005 und 2007	24
Tabelle 11: Vergleich der Zählwerte mit Analyse-Umlegung	26
Tabelle 12: Prognosekennwerte – allgemeiner Faktor	32
Tabelle 13: induzierter Verkehr – neue Wohngebiete	34
Tabelle 14: induzierter Verkehr – neue Sonder- und Gewerbegebiete	35
Tabelle 15: Vergleich Nullfall mit Analyse-Berechnung	39
Tabelle 16: Bewertung nach Oberzielen	48
Tabelle 17: Bewertung nach besonders gewichtigen Unterzielen	48
Tabelle 18: Relevante Parkieranlagen	62
Tabelle 19: Breiten für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen	71

Grafiken

Grafik 1: Grundschemata VEP	2
Grafik 2: Definition der verschiedenen Verkehrsarten	19
Grafik 3: Handlungsspielraum	36



Abbildungen

Abbildung 1: bestehender Querschnitt nördliche Rheingaustraße	27
Abbildung 2: bestehende Gestaltung Obere Hauptstraße	28
Abbildung 3: bestehende Ortseingang südliche Rheingaustraße	28
Abbildung 4: Rückstauungen in der Elisabethenstraße	29
Abbildung 5: bestehende städtische Radverkehrs-Beschilderung	68
Abbildung 6: fehlende Schutzeinrichtung Niederhofheimer Straße	68
Abbildung 7: Schieberinne an Treppenanlage südliche Bahnunterführung	69
Abbildung 8: unklare Situation an Hattersheimer Straße	69
Abbildung 9: bestehende Fahrradabstellanlage Am Untertor	70
Abbildung 10: Beispiel für aufgeweitete Radaufstellstreifen	72
Abbildung 11: fehlender Gehweg Schulstraße	76
Abbildung 12: zu schmaler Gehweg Altenhainer Straße	76
Abbildung 13: fehlende Querungshilfe	77
Abbildung 14: zu schmale Querungshilfe	77
Abbildung 15: Schwarzbachunterführung	78
Abbildung 16: Fußgängerausgang Parkhaus am Bahnhof	78
Abbildung 17: Schieberinne	79

Anhang

Anhang A: Mängelbewertung

Anhang B: Umsetzbarkeit des Maßnahmen

Anhang C: Handlungsempfehlungen



Bilder (Zusatzband 1 "Bilder")

- Bild 1** Lage im Raum
- Bild 2** Straßennetz im Stadtgebiet
- Bild 3.1** Verkehrserhebung – Knotenstromzählungen
- Bild 3.2** Verkehrserhebung – Kennzeichenerfassung
- Bild 4** Referenzquerschnitte für Verkehrsmengen
- Bild 5.1** Verkehrsbeziehungen – Vormittag
- Bild 5.2** Verkehrsbeziehungen – Nachmittag
- Bild 6.1** Durchgangsverkehr Hofheim-Süd/Marxheim
- Bild 6.2** Durchgangsverkehr Hofheim-Nord
- Bild 6.3** Durchgangsverkehr Elisabethenstraße
- Bild 6.4** Durchgangsverkehr Kapellenberg
- Bild 7** Verkehrsbelastungen Analyse 2007
- Bild 8** Mängelkataster MIV
- Bild 9** Verkehrserzeugung durch Entwicklungsflächen
- Bild 10.1** Planfalldiskussion – Planfallgruppe 1: Straßennetzergänzungen
- Bild 10.2** Planfalldiskussion – Planfallgruppe 2: Änderung Verkehrsführung
- Bild 11.1** Verkehrsbelastungen Nullfall 2020
- Bild 11.2** Belastungsdifferenzen Nullfall zu Analyse
- Bild 12.1** Verkehrsbelastungen Planfall 1.1
- Bild 12.2** Belastungsdifferenzen Planfall 1.1 zu Nullfall
- Bild 13.1** Verkehrsbelastungen Planfall 1.4
- Bild 13.2** Belastungsdifferenzen Planfall 1.4 zu Nullfall
- Bild 14.1** Verkehrsbelastungen Planfall 1.10
- Bild 14.2** Belastungsdifferenzen Planfall 1.10 zu Nullfall
- Bild 15.1** Verkehrsbelastungen Planfall 2.1
- Bild 15.2** Belastungsdifferenzen Planfall 2.1 zu Nullfall
- Bild 16.1** Verkehrsbelastungen Planfall 2.2
- Bild 16.2** Belastungsdifferenzen Planfall 2.2 zu Nullfall
- Bild 17.1** Verkehrsbelastungen Planfall 2.3
- Bild 17.2** Belastungsdifferenzen Planfall 2.3 zu Nullfall
- Bild 18.1** Verkehrsbelastungen Planfall 2.4
- Bild 18.2** Belastungsdifferenzen Planfall 2.4 zu Nullfall

VORABZUG

- Bild 19.1** Verkehrsspinne Nullfall
- Bild 19.2** Verkehrsspinne Planfall 2.1
- Bild 19.3** Verkehrsspinne Planfall 2.2

- Bild 20** Bestandsaufnahme Ruhender Verkehr

- Bild 21** Parkieranlagen

- Bild 22** Beschilderung Sonderparkflächen für Bewohner

- Bild 23.1** Ruhender Verkehr – Bewirtschaftungskonzept 1
- Bild 23.2** Ruhender Verkehr – Bewirtschaftungskonzept 2
- Bild 23.3** Ruhender Verkehr – Bewirtschaftungskonzept 3

- Bild 24** Parkieranlagen in Parkleitsystem

- Bild 25** Zielführungsplan Parkleitsystem

- Bild 26** Beschilderung Parkieranlagen Parkleitsystem

- Bild 27** Bestand Radrouten

- Bild 28** Radverkehrsangebot

- Bild 29** Mängelkataster Radverkehr

- Bild 30** Ziele Radverkehr

- Bild 31** empfohlene Radroutenführung

- Bild 32** Ziele Fußverkehr in Kernstadt

- Bild 33** Hauptfußwegeachsen in der Kernstadt

- Bild 34.1** Mängelkataster Fußverkehr – Kernstadt
- Bild 34.2** Mängelkataster Fußverkehr – Untersuchungsgebiet gesamt

- Bild 35.1** Maßnahmen Radverkehr
- Bild 35.2** Maßnahmen Fußverkehr – Kernstadt
- Bild 35.3** Maßnahmen Fußverkehr – Untersuchungsgebiet gesamt

- Bild 36** Verkehrsführung Kernstadt

- Bild 37.1** Verkehrsführungskonzept 1
- Bild 37.2** Verkehrsführungskonzept 2
- Bild 37.3** Verkehrsführungskonzept 3
- Bild 37.4** Verkehrsführungskonzept 4

Knotenstrombelastungsbilder (Zusatzband 2 und 3)



1 Situation und Aufgabe

Die Kreisstadt Hofheim am Taunus – bestehend aus der Kernstadt und sechs Stadtteilen (Diedenbergen, Langenhain, Lorsbach, Marxheim, Wallau und Wildsachsen) – liegt mit ihren rund 38.000 Einwohnern am Südrand des Taunus im Main-Taunus-Kreis. Hofheim grenzt im Osten an die kreisfreie Stadt Frankfurt am Main sowie im Westen an die kreisfreie Stadt Wiesbaden. Weitere Nachbargemeinden sind die Städte Eppstein und Kelkheim im Norden, die Gemeinde Kriftel und die Stadt Hattersheim im Osten sowie die Städte Flörsheim und Hochheim im Süden.

Ein aktueller Verkehrsrahmenplan für die Stadt Hofheim am Taunus existiert nicht. Die letzten verkehrlichen Rahmenplanungen liegen über 10 Jahre zurück und in der Zwischenzeit haben sich sowohl lokale als auch regionale Randbedingungen als auch Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr maßgeblich geändert. Eine Aktualisierung ist deshalb dringend geboten. Dabei soll das Hauptaugenmerk auf der Kernstadt Hofheim (Hofheim-Nord und Hofheim-Süd) und den Stadtteil Marxheim liegen.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Instrumentarium, in dem gleichberechtigt nebeneinander und aufeinander abgestimmt alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden: der Fußgängerverkehr, der Fahrradverkehr, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV – Kraftfahrzeugverkehr fließend und ruhend); Kinder, Erwachsene, Senioren sowie genderorientiert¹ Frauen und Männer. Aufgabe des VEP ist es, für ca. 10 bis 15 Jahre Leitlinien für die weitere Entwicklung der Stadt aufzuzeigen. Dementsprechend werden Lösungen in verschiedenen Konzepten zu übergeordneten Fragen vorgelegt und bilden so die Grundlage für weitere vertiefende Planungen auf der Basis der in der Stadt abgestimmten Leitlinien.

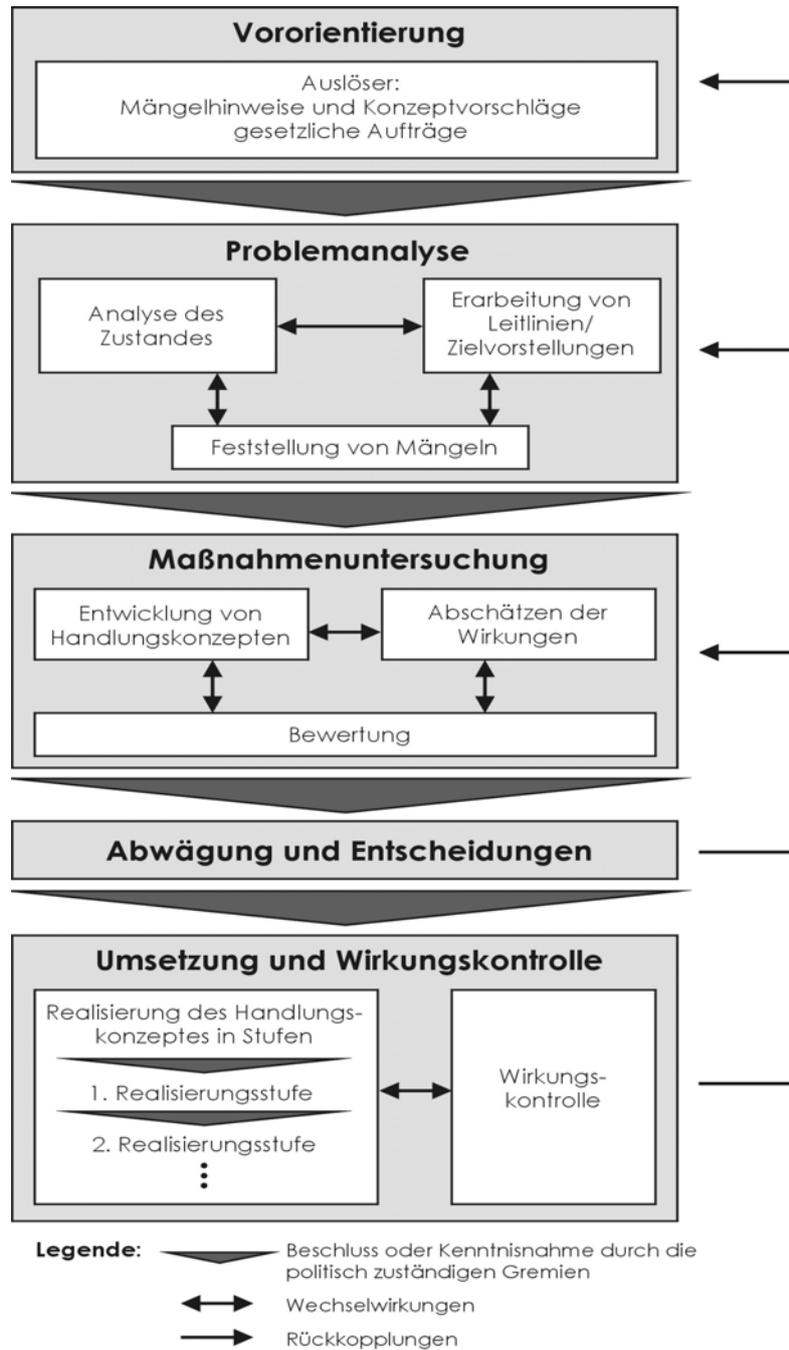
Maßgebliche Problembereiche – Verkehrsführung in der Kernstadt, Fuß- und Radwegenetzplanung, Parken/Parkraumbewirtschaftung – können so bausteinartig abgearbeitet und zu einem abgestimmten Gesamtkonzept zusammengeführt werden.

Die Vorgehensweise erfolgt nach folgendem Grundschemata²:

¹ Der Begriff "Gender" bezeichnet das „soziale“ oder „psychologische“ Geschlecht einer Person im Unterschied zum biologischen Geschlecht. Der Begriff wurde aus dem Englischen übernommen, um auch im Deutschen die Unterscheidung zwischen sozialem ("gender") und biologischem ("sex") Geschlecht treffen zu können, da das deutsche Wort Geschlecht in beiden Bedeutungen verwendet wird. Quelle: Wikipedia

² FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Leitfaden für Verkehrsplanungen; Köln, 2001.

VORABZUG



Grafik 1: Grundschemata VEP

Kennzeichnend für die Bearbeitung eines VEP ist ein Vorgehen, bei dem die Arbeiten in "Bausteine" eingeteilt sind. In dieser vorliegenden Untersuchung sind die Bausteine "Planungsziele", "Bestandsaufnahme", "Mängelanalyse", "Verkehrsprognose/Erschließungskonzepte", "Ruhender Verkehr" sowie "Rad- und Fußwegkonzept" vereint. Weitere Planungsbausteine wie z.B. "Öffentlicher Personennahverkehr" oder "Umfeldverträgliche Belastbarkeit von Straßen" können zu ei-



nem späteren Zeitpunkt bei Bedarf bearbeitet werden. Ebenfalls können vertiefende Aussagen zu den nur marginal betrachteten Stadtteilen Diedenbergen, Langenhain, Lorsbach, Wallau und Wildsachsen zu einem späteren Zeitpunkt in den Verkehrsentwicklungsplan integriert werden.

Um eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit zu erreichen, wurde neben öffentlichen Veranstaltungen (Bürgerversammlung, Informationsstand auf Wochenmarkt, quartiersbezogene Anliegerversammlungen,...) auch ein prozessbegleitender Beirat eingerichtet. Dieser setzt sich zusammen aus den Ortsvorstehern, Vertretern verschiedener Interessengruppen (wie zum Beispiel Lokale Agenda 21, Seniorenbeirat, Behindertenbeirat, Industrie Handel Handwerk Hofheim, Verkehrsclub Deutschland, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Rhein-Main-Verkehrsverbund,...) sowie interessierten Bürgern Hofheims. Dieser Beirat traf sich regelmäßig, um verschiedene Themen zu diskutieren, Lösungsansätze zu bewerten und Empfehlungen auszusprechen.



2 Ziele

Im Verkehrsentwicklungsplan werden zur Erreichung verkehrlicher Ziele Konzepte entwickelt und grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese orientieren sich an den generellen Zielen der Stadt Hofheim, die unter anderem auch in einem Stadtleitbild³ dokumentiert sind. Der Verkehr erfüllt eine dienende Funktion, die sich den übergeordneten Planungen der Stadt unterzuordnen hat.

Die nachfolgende **Tabelle 1** listet wichtige Ober- und Unterziele auf, denen gegebenenfalls noch weitere hinzuzufügen sind. Dabei sind dann z.B. weitere Aspekte der genderorientierten Verkehrsplanung und der lokalen Agenda zu berücksichtigen.

Oberziele	Unterziele
Förderung der beabsichtigten Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sicherung langfristiger Planungen ○ Erhaltung bzw. Förderung räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten ○ Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. Förderung des Stadt- und Landschaftsbildes ○ Minimierung von Straßennetzergänzungen ○ Stärkung der Nahversorgung im Stadtkern und den Ortsteilkernen ○ Stärkung des Tourismus
Verbesserung der Umweltbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verringerung von Verkehrsemissionen in angebauten Bereichen ○ Verringerung von Trennwirkungen in Wohn- und Erholungsbereichen ○ Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren ○ Erhöhung der Anteile des Fahrradverkehrs, des Fußgängerverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs ○ Schonung naturnaher Flächen ○ Flächeneinsparung bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen ○ Verkehrsberuhigung von urbanen Bereichen

³ MAGISTRAT DER STADT HOFHEIM: Stadtleitbild Hofheim am Taunus; Hofheim am Taunus, 2001.



Oberziele	Unterziele
Verbesserung des Verkehrsablaufs	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verlagerung des Verkehrs auf Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen ○ Verkehrsentlastungen durch Ortsumfahrungen ○ Erhaltung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit ○ Steuerung der Parkraumnachfrage durch angemessene Angebote ○ Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen ○ Barrierefreie Teilnahme am Verkehr ○ Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ○ Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs ○ Förderung von Verkehrsmanagementansätzen
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vermeidung/Verringerung von Unfällen ○ Beseitigung von Unfallgefahrenpunkten ○ Beachtung der Belange schutzbedürftiger Personen (Kita- und Schulwegsicherung) ○ Verkehrsüberwachung ○ Ausbildung von Multiplikatoren (z.B. Verkehrslotsen)
Wahrung der Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ○ Minimierung der Investitionskosten ○ Minimierung der Folgekosten

Tabelle 1: Zielkonzept

Dieser Katalog von Zielen wurde im prozessbegleitenden Beirat diskutiert und dahingehend bewertet, welche Ziele für den VEP als besonders wichtig erachtet werden. Dabei wurden folgende Unterziele am häufigsten genannt:

- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Erhöhung der Anteile des Fahrradverkehrs, des Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV,
- Entlastung der Hauptverkehrsstraßen durch Ortsumfahrungen,
- Verkehrsberuhigung von urbanen Bereichen,
- Stärkung der Nahversorgung in Ortskernen,
- Beachtung der Belange schutzwürdiger Personen,
- Förderung des ÖPNV.



3 Strukturanalyse,

3.1 Siedlungsstruktur

Die Kreisstadt Hofheim am Taunus liegt in ausgeprägter Topographie am Südrand des Taunus im Main-Taunus-Kreis. Hofheim ist im Regionalplan Südhessen 2000⁴ als Mittelzentrum ausgewiesen. Weitere Mittelzentren in der Nachbarschaft Hofheims sind Kelkheim im Norden, Hattersheim im Südosten sowie Flörsheim und Hochheim im Süden. Die nächsten Oberzentren sind Frankfurt am Main im Osten und Wiesbaden im Westen.

Das Stadtgebiet wird von der Bundesautobahn A 66 im Süden und Osten sowie von der A 3 im Westen flankiert. Die einzelnen Stadtteile sind durch die B 519 sowie durch verschiedene Landes- und Kreisstraßen miteinander verbunden (**Bild 1**).

Hofheim und Marxheim bilden ein zusammenhängendes Stadttagglomerat, das durch die in Tallage verlaufende Bahnstrecke der Main-Lahn-Bahn (Kursbuchstreckennummer 627 mit S-Bahn-Betrieb) sowie durch die parallel verlaufende L 3011 in der Ost-West-Achse getrennt ist. Hofheim-Nord befindet sich nördlich dieser Achse, Hofheim-Süd und Marxheim südlich davon. In der Nord-Süd-Achse verläuft die B 519 als prägende innerstädtische Hauptverkehrsstraße mittig durch beide Stadtteile und bindet diese im Süden an die A 66 an. Direkt im Osten an Hofheim knüpft die Gemeinde Kriftel an, zu der dementsprechend einige direkte Straßenverbindungen bestehen.

Das bebaute Gebiet von Hofheim und Marxheim lässt sich in folgende Teile gliedern:

- alter Ortskern Hofheim mit Fußgängerzone und Einzelhandel,
- alter Ortskern Marxheim,
- Wohnbereiche (im Westen in Hanglage) parallel zur B 519,
- ausgedehnter Gewerbebereich im Norden Hofheims mit großflächigen Einzelhandelseinrichtungen,
- Kreisverwaltung an der Frankfurter Straße,
- Schul- und Verwaltungszentrum nördlich der Hattersheimer Straße,
- Vielzahl von weiteren Schulen und öffentlichen Einrichtungen in dezentraler Lage.

Die weiteren Stadtteile weisen größtenteils dörfliche Strukturen auf und sind meist geprägt durch die jeweiligen Hauptverkehrsstraßen, an denen örtliche Einzelhandelseinrichtungen angesiedelt sind. Ausnahmen bilden hierbei die großflächigen Gewerbegebiete in Wallau – unter anderem mit dem Hauptsitz der Ikea Deutschland GmbH. Die Stadtteile sind in alphabetischer Reihenfolge:

- Diedenbergen südwestlich der Kernstadt,
- Langenhain nordwestlich der Kernstadt,
- Lorsbach nordwestlich der Kernstadt,

⁴ REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT: Regionalplan Südhessen 2000; Darmstadt, 2000.



- Wallau südwestlich der Kernstadt und
- Wildsachsen nordwestlich der Kernstadt.

3.2 Straßennetz

Das überregionale Straßennetz ist in **Bild 1** dargestellt.

Die B 519 verbindet Hofheim mit Kelkheim im Norden und Flörsheim und Rüsselsheim im Süden. Zusätzlich besteht im Süden Marxheims über die Anschlussstelle 11 "Hofheim am Taunus" ein Anschluss an die Bundesautobahn A 66 (Wiesbaden – Frankfurt). Weitere Autobahnanschlüsse an die A 66 bestehen im Nordosten über die L 3018 (Anschlussstelle 14: "Frankfurt-Zeilsheim"), im Osten über die L 3011 (Anschlussstelle 12: "Hattersheim") sowie im Südwesten über die L 3264 (Anschlussstelle 10: "Diedenberg").

Nachfolgend aufgelistet sind die klassifizierte Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet von Hofheim:

- L 3011 verbindet Lorsbach über Hofheim mit der A 66 und Hattersheim,
- L 3017 verbindet Wildsachsen mit Bremthal im Norden und der L 3018 im Süden,
- L 3018 verbindet im Osten Hofheim mit der A 66 und Zeilsheim und im Westen Hofheim mit Langenhain und Medenbach,
- L 3264 verbindet Marxheim mit Diedenberg und der A 66,
- L 3368 verbindet Wallau über Langenhain mit Lorsbach und der L 3011,
- K 786 verbindet Hofheim mit Münster und Kelkheim,
- K 787 verbindet Diedenberg mit der L 3018.

Die Straßen von Hofheim und Marxheim können gemäß ihrer Funktion unterschieden werden in Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen, Sammelstraßen und Anliegerstraßen (**Bild 2**).

Als prägende Hauptverkehrsstraßen fungieren dabei hauptsächlich die klassifizierten Straßen (Bundesstraßen und Landesstraßen), die innerörtlich folgende Straßennamen besitzen:

- Ahornstraße,
- Alte Bleiche,
- Elisabethenstraße,
- Hattersheimer Straße,
- Lorsbacher Straße,
- Niederhofheimer Straße,
- Rheingaustraße,
- Wilhelmstraße,
- Vincenzstraße,
- Zeilsheimer Straße.



Als Hauptsammelstraßen im Straßennetz von Hofheim und Marxheim sind folgende Straßen zu deklarieren:

- Bahnstraße,
- Heinrich-Weiß-Straße,
- Frankfurter Straße,
- Reifenberger Straße,
- Schmelzweg.

Die Hauptverkehrsstraßen sind wie die Hauptsammelstraßen und die Sammelstraßen detailliert in **Bild 2** dargestellt.

In der Altstadt Hofheims ist in einem Teilstück der Hauptstraße eine Fußgängerzone eingerichtet. Direkt an diese Fußgängerzone anschließend sind die Straßen in der Altstadt Bestandteil einer verkehrsberuhigten Zone – teilweise lediglich im Einrichtungsverkehr befahrbar. Weitere relevante im Einrichtungsverkehr geregelte Straßen sind der Einbahring der Alten Bleiche/Hattersheimer Straße, die Elisabethenstraße, die östliche Lorsbacher Straße sowie die Wilhelmstraße. Ein weiterer kleinräumiger verkehrsberuhigter Bereich ist in der Schulstraße in Marxheim eingerichtet.

Außerhalb der Hauptverkehrsachsen sind in der Regel Tempo 30-Zonen eingerichtet.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Hofheim ist sowohl über den straßengebundenen wie auch über den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Als lokale Nahverkehrsgesellschaft vertritt die Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) die Interessen des Main-Taunus-Kreises – und damit auch der Stadt Hofheim – bei der Planung und Realisierung des ÖPNV im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

In Hofheim und Marxheim ist das bestehende straßengebundene Angebot in zwei Linienverkehrstypen zu unterscheiden: den Stadtbus-Verkehren der MTV und dem Regionalbusverkehr mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Wiesbaden und die umliegenden Städte und Gemeinden. Lokale Verkehre in Hofheim sind die Buslinien 401, 402, 403 und 406; die regionalen Verkehre setzen sich zusammen aus den Linien 262, 263, 809, 810, 812 und 834.

Das Stadtgebiet wird unter Zugrundelegung eines akzeptablen fußläufigen Einzugsbereichs für Haltestellen im zentralen Bereich von etwa 300 Metern und Gebieten mit hoher Nutzungsdichte von 400 Metern fast vollständig erschlossen. Auf den Hauptachsen existiert ein dichtes und zum Teil auch vertaktetes Fahrten-Angebot, das auch an Samstagen sowie zeitlich "ausgedünnt" an Sonn- und Feiertagen angeboten wird. Eine Hauptausrichtung im ÖPNV-Angebot besteht auf die Schülerverkehre mit den entsprechenden Schulzeiten (Beginn/Ende, Schulferien, ...).



Zusätzlich zum Buslinienangebot besteht in Hofheim mit dem Anruf-Sammeltaxi (AST – geführt als Linien 404, 405 und 835) eine bedarfsorientierte Bedienungsform. Dabei werden die Fahrten mit Taxen zwischen vorgegebenen Start- und Zielhaltestellen nur dann durchgeführt, wenn eine telefonische Voranmeldung vorliegt. Diese Anmeldung muss mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn vorgenommen werden.

Der schienengebundene ÖPNV verläuft über die Gleise der Main-Lahn-Bahn (Kursbuchstreckenummer 627). Es besteht über den Bahnhof in Hofheim eine direkte S-Bahn-Anbindung (Linie S2) von Niedernhausen über Hofheim und Frankfurt nach Dietzenbach. Ebenfalls hält die Regionalbahn RB20 auf der Linie Limburg an der Lahn nach Frankfurt am Hofheimer Bahnhof. Somit besteht zum Oberzentrum Frankfurt eine attraktive ÖPNV-Verbindung mit guter zeitlicher Erschließungskapazität.

Für den Main-Taunus-Kreis existiert ein fortgeschriebener Nahverkehrsplan⁵. Dieser soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht.

3.4 Fußgänger und Radfahrer

Innerhalb des Stadtgebietes bestehen sowohl straßenbegleitende als auch separat geführte Gehwege über die häufig frequentierte innerörtliche Ziele (Rathaus, Busbahnhof, Kliniken, Sportstätten, usw.) angebunden sind. In wichtigen Fußwegeachsen – insbesondere bezüglich der Schul- und Kindergartenwege – bestehen in den zu querenden Straßen zum Teil Schutzeinrichtungen wie Fußgängerüberwege und Querungshilfen. Die Gehwege im Stadtgebiet sind überwiegend ausreichend breit gestaltet. Ausnahme sind die historischen Ortskerne – hier sind die Gehwege, den örtlichen Gegebenheiten entsprechend, meist unterdimensioniert. In der Altstadt Hofheims existiert in der mittleren Hauptstraße eine Fußgängerzone und in deren Umgebung ein ausgedehnter verkehrsberuhigter Bereich. Im Westen von Hofheim besteht auf Höhe des Schwarzbachweges und Professor-Friedrich-Weges eine Fußgängerbrücke (mit Freigabe für den Radverkehr) über die L 3011 und die Bahngleise. Die Rheingaustraßenbrücke ist ebenfalls für den Fußgängerverkehr nutzbar. Zusätzlich besteht noch im Bereich des Bahnhofs eine Fußgängerunterführung der L 3011 von den Gleiszugängen zum Busbahnhof im Norden und der Straße Am Römerlager im Süden.

Im Stadtgebiet existieren zwar vereinzelte innerstädtische Radwegeverbindungen jedoch kein geschlossenes Radwegenetz. Die Routenführung des Radverkehrs erfolgt hauptsächlich über parallel zu den Hauptverkehrsstraßen verlaufende Verbindungen in den Tempo 30-Zonen. In solchen stellt das Fehlen von eigenen Radwegen oder Schutzeinrichtungen für Radfahrer keinen Mangel dar,

⁵ BPI CONSULT GMBH: Nahverkehrsplan 2005 – Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Main-Taunus-Kreis; Mainz, 2005.



weil hier eigens markierten Radwege oder Schutzstreifen nicht notwendig sind. Für die Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen, auf denen jedoch der Radverkehr geführt wird (wie z.B. der Rheingaustraßenbrücke), ist dieser fehlende Schutz für Radfahrer allerdings zu beanstanden.

Ausführliche Mängelanalysen und Maßnahmenkonzepte zur Beseitigung der Mängel werden in den jeweiligen Abschnitten behandelt.



4 Bestandsaufnahme motorisierter Individualverkehr (MIV)

Um die verkehrliche Situation in Hofheim beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durchgeführt. Die Erfassung der Verkehrsmengen erfolgte dabei über Zählungen an Knotenpunkten und Straßenquerschnitten. Um Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen treffen zu können, wurden Kennzeichenerfassungen an verschiedenen Straßenquerschnitten durchgeführt.

Ziel der Bestandsaufnahme ist es, ein umfassendes Bild der verkehrlichen Situation Hofheims zu erhalten, das verkehrliche System mit seinen Eigenheiten zu erfassen sowie Schwachstellen aufzuzeigen und zu lokalisieren.

4.1 Knotenstromzählungen

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen wurden am 24., 25. und 26. April 2007 an 48 Knotenpunkten in der Zeit von 6:00 bis 10:00 Uhr (teilweise) und 15:00 bis 19:00 Uhr Verkehrsmengenerhebungen in Form von Knotenstromzählungen durchgeführt. Mit diesen Zählungen sollen sowohl die Stärke der Verkehrsbelastungen als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmengen ermittelt werden. Die Zählung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden wurde. Folgende Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurden erhoben (**Bild 3.1**):

Nr.	Straßennamen	Zähldauer
1	Niederhofheimer Straße/Zufahrt Rhein-Main-Therme	8h
2	Niederhofheimer Straße/Nordring	4h
3	Niederhofheimer Straße/In der Dreispitz/In den Nassen	4h
4	Niederhofheimer Straße/Reifenberger Straße/Nordring	8h
5	Reifenberger Straße/In der Dreispitz/Im Langgewan	8h
6	Im Langgewann/Bienerstraße	4h
7	Im Langgewann/Königsteiner Straße/In den Järgergärten	8h
8	Niederhofheimer Str./Martin-Wohmann-Str./H.-Friesen-Str.	4h
9	Am Ehrenmal/Zeil/Königsteiner Straße/Mainau	8h
10	Elisabethenstraße/Katharina-Kemmler-Straße	8h
11	Zeilsheimer Straße/Elisabethenstraße/Schmelzweg	8h
12	Zeilsheimer Straße/Gartenstraße	8h
13	Zeilsheimer Straße/Elisabethenstraße	8h
14	Zeilsheimer Straße/Niederhofheimer Straße/Hauptstraße/Zeil	8h
15	Hauptstraße/Oskar-Meyrer-Straße/Neugasse	4h
16	Lindenstraße/Friedensstraße	4h
17	Elisabethenstraße/Pfarrgasse	8h
18	Cohausenstraße/Am Alten Bach	8h



Nr.	Straßennamen	Zähldauer
19	Hattersheimer Straße/Schmelzweg	8h
20	Hattersheimer Straße/Elisabethenstraße	8h
21	Elisabethenstraße/Alte Bleiche	8h
22	Alte Bleiche/Kirschgartenstraße	4h
23	Alte Bleiche/Hauptstraße	8h
24	Alte Bleiche/Wilhelmstraße/Lorsbacher Straße	8h
25	Hattersheimer Straße/Rheingaustraße	8h
26	Vincenzstraße/Frankfurter Straße	8h
27	L 3011/Vincenzstraße	8h
28	L 3011/Lorsbacher Straße	8h
29	Breckenheimer Straße/Hermann-Löns-Straße	4h
30	Rheingaustraße/Breckenheimer Straße	4h
31	Rheingaustraße/Römerstraße	4h
32	Rheingaustraße/Schillerstraße/Frankenstraße	4h
33	Frankfurter Straße/Am Kreishaus	4h
34	Frankfurter Straße/Königsberger Weg	4h
35	Rheingaustraße/Berliner Straße/Nachtigallenweg	8h
36	Mainzer Straße/Nachtigallenweg	4h
37	Schloßstrasse/Lessingstraße	8h
38	Rheingaustraße/Bahnstraße/Ostpreußenstraße	4h
39	Rheingaustraße/Frankfurter Straße	8h
40	Rheingaustraße/Ahornstraße	8h
41	Ahornstraße/Heinrich-Weiß-Straße	8h
42	K 787/Zufahrt Sportpark	4h
43	Wildsachsener Straße/Ländchesweg	4h
44	Casteller Straße/Wildsachsener Straße	4h
45	Wiesbadener Straße/Theodor-Heuss-Straße/Gräsiger Weg	4h
46	Usinger Straße/Eppsteiner Straße/Am Jagdhaus	4h
47	Hofheimer Straße/Alt Lorsbach	4h
48	Alt Wildsachsen/Am Born	4h

Tabelle 2: Knotenpunkte der Verkehrszählung

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr wurden knotenpunktweise grafisch aufbereitet und in einem separaten Anlagenband⁶ zusammengestellt.

⁶ PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER + JÜNGER: Verkehrsentwicklungsplan Hofheim und Marxheim – Zusatzband "Knotenstrombelastungsbilder"; Darmstadt, 2007.



4.2 Kennzeichenerfassung

Zur Ermittlung der Verkehrsverteilung (Kfz-Verkehrsströme) wurden am 25. April 2007 im Zeitraum von 6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr an insgesamt 21 Straßenquerschnitten (**Bild 3.2**) Kennzeichenerfassungen durchgeführt. Dabei wurden die Kennzeichen (ohne Ortskennung) aller die Querschnitte passierenden Fahrzeuge in 5-Minuten-Intervallen aufgenommen – getrennt nach Fahrtrichtung und unterteilt nach Fahrzeugart. An folgenden Querschnitten wurden die Kennzeichen erfasst:

Nr.	Straßennamen	Erfassungsdauer
A	L 3018 (Elisabethenstraße)	8h
B	Niederhofheimer Straße (Nord)	8h
C	Reifenberger Straße	8h
D	L 3011 (West)	8h
E	Vincenzstraße (West)	8h
F	Schloßstraße	8h
G	Casteller Straße (L 3264)	8h
H	Rheingaustraße (Süd)	8h
I	L 3011 (Ost)	8h
J	Hattersheimer Straße	8h
K	Lorsbacher Straße	8h
L	Im Langgewann	8h
M	Schmelzweg	8h
N	Niederhofheimer Straße (Süd)	8h
O	Hauptstraße	8h
P	Elisabethenstraße	8h
Q	Cohausenstraße	8h
R	Rheingaustraße (Brücke)	8h
S	Frankfurter Straße	8h
T	Floßwaldstraße	8h
U	Rheingaustraße (Mitte)	8h

Tabelle 3: Querschnitte der Kennzeichenerfassung



4.3 Querschnittbelastungen

Für wesentliche Querschnitte im Stadtgebiet Hofheims und Marxheims sind die erhobenen Verkehrsbelastungen in nachfolgender **Tabelle 4** zusammengefasst – die nummerierten Referenzquerschnitte sind in **Bild 4** aufgezeigt. Die Tabelle beinhaltet die 4h-Belastungen am Vor- und Nachmittag, die Querschnittbelastungen der jeweiligen Spitzenstunden sowie, wenn möglich, die Summe der Vormittags- und Nachmittagsbelastung.

Nr.	Querschnitt	Vormittag		Nachmittag		Summe
		Spitzen- stunde	Gesamt	Spitzen- stunde	Gesamt	
		[Kfz/h]	[Kfz/4h]	[Kfz/h]	[Kfz/4h]	
1	nördliche Niederhofheimer Straße	956	2.699	1.040	3.676	6.375
2	Reifenberger Straße	502	1.504	649	2.201	3.705
3	Katharina-Kemmler-Straße	1.027	2.928	1.208	4.124	7.052
4	nördlicher Schmelzweg	949	3.136	1.234	4.374	7.510
5	Zeilsheimer Straße	1.073	3.330	1.236	4.413	7.743
6	südliche Niederhofheimer Straße	1.038	3.372	1.226	4.715	8.087
7	Königsteiner Straße	244	732	293	1.007	1.739
8	Hauptstraße	-	-	238	819	-
9	südlicher Schmelzweg	941	2.896	1.013	3.869	6.765
10	Hattersheimer Straße	1.171	3.532	1.335	4.796	8.328
11	Elisabethenstraße	846	2.749	1.055	4.048	6.797
12	Alte Bleiche	939	2.703	1.383	5.200	7.903
13	Cohausenstraße	310	889	372	1.331	2.220
14	Lorsbacher Straße	749	2.056	681	2.503	4.559
15	nördliche Rheingaustraße	1.690	5.309	2.045	7.523	12.832
16	nördliche Frankfurter Straße	643	1.805	542	1.905	3.710
17	südliche Frankfurter Straße	-	-	380	1.275	-
18	mittlere Rheingaustraße	1.189	3.746	1.296	5.000	8.746
19	Lessingstraße	224	496	138	530	1.026
20	südliche Rheingaustraße	1.279	3.664	1.167	4.210	7.874
21	Casteller Straße (L 3264)	594	1.820	725	2.541	4.361

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen an den Referenzquerschnitten

Auf Basis der Bestandsaufnahme wird die in einem späteren Arbeitsschritt zu erstellende Prognose vorbereitet (**Abschnitt 5**). Die Prognose ist in der Regel in der Dimension Kfz/24h als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) an-



zugeben. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind daher rechnerisch in diese Dimension zu übertragen. Aus den erhobenen Stundengruppen (6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) werden die Zählergebnisse auf Tagesbelastungen hochgerechnet. Unter Berücksichtigung des Regelwerkes⁷ ergeben sich dazu vom festgestellten Schwerverkehr abhängige Faktoren – für die vor- und nachmittäglichen Zählungen liegt dieser im Bereich von 1,8 und für die lediglich am Nachmittag durchgeführten Zählungen im Bereich von 3,4. Diese Hochrechnungsfaktoren berücksichtigen mit ausreichender Genauigkeit die aufgrund der Erhebungszeiten entstandenen Zeitlücken sowie Einflüsse aufgrund des Wochentags der Erhebung und des Erhebungsmonats. Zusätzlich fanden zeitgleich 24-Stunden-Zählungen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Wiesbaden an ausgewählten Querschnitten statt. Der Vergleich dieser Zählergebnisse mit den hochgerechneten Zählungen im Rahmen der VEP-Erstellung bestätigten die gewählten Hochrechnungsfaktoren.

Durch Anwendung dieser Methodik werden die Tagesbelastungen im Rahmen der Analyseberechnungen (**Abschnitt 4.7**) bestimmt. Wesentliche Aussagen zu den Belastungen der Referenzquerschnitte gibt **Tabelle 5**.

⁷ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2001 – Ausgabe 2005.



Nr.	Querschnitt	Zählung [Kfz/24h]
1	nördliche Niederhofheimer Straße	11.600
2	Reifenberger Straße	6.750
3	Katharina-Kemmler-Straße	12.850
4	nördlicher Schmelzweg	13.600
5	Zeilsheimer Straße	14.150
6	südliche Niederhofheimer Straße	14.700
7	Königsteiner Straße	3.350
8	Hauptstraße	2.700
9	südlicher Schmelzweg	12.300
10	Hattersheimer Straße	15.150
11	Elisabethenstraße	12.250
12	Alte Bleiche	14.400
13	Cohausenstraße	4.050
14	Lorsbacher Straße	8.300
15	nördliche Rheingaustraße	23.350
16	nördliche Frankfurter Straße	6.750
17	südliche Frankfurter Straße	4.250
18	mittlere Rheingaustraße	15.900
19	Lessingstraße	1.850
20	südliche Rheingaustraße	14.350
21	Casteller Straße (L 3264)	7.900

Tabelle 5: Tagesbelastungen relevanter Querschnitte

Folgende Ergebnisse sind herauszuheben:

- Die höchsten Verkehrsbelastungen liegen in den Straßenzügen der innerörtlichen B 519.
- So weist die Rheingaustraße in Marxheim eine Querschnittsbelastung von etwa 14.500 Kfz/24h im Süden bis zu etwa 23.500 Kfz/24h im Norden auf.
- Die Niederhofheimer Straße im Norden Hofheims erfährt Querschnittsbelastungen in einer Größenordnung von etwa 11.500 Kfz/24h bis zu 14.500 Kfz/24h.
- Der innerstädtische Einbahnring am Busbahnhof (Alte Bleiche und Hattersheimer Straße) wird von etwa 14.500 Kfz/24h bis etwa 23.500 Kfz/24h in einer Richtung befahren.
- Der Schmelzweg als zentrale Süd-Nord-Verbindung weist eine Belastung von etwa 13.500 Kfz/24h im Querschnitt auf.



4.4 Schwerverkehr

Bei den Verkehrserhebungen wurde die Zahl der Lastkraftwagen separat erfasst. Als Lastkraftwagen wurden dabei alle Fahrzeuge eingestuft, deren Größe die von Personenkraftwagen und Kleintransportern überschreitet. Im Gegensatz zu Schwerverkehrserhebungen, die ausschließlich Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht berücksichtigen, wurden bei der Zählung auch leichtere Lastkraftwagen augenscheinlich mitberücksichtigt.

Der ermittelte Anteil der Lkw-Fahrten am gesamten fließenden Verkehr beträgt im Mittel rund 3 Prozent. In den Querschnitten der Rheingaustraße, der Ahornstraße, der Alten Bleiche, der Elisabethenstraße, der Niederhofheimer Straße und der Reifenberger Straße werden teilweise höhere Lkw-Anteile festgestellt – hier bestehen zu bestimmten Tageszeiten Prozentanteile von bis zu 7 Prozent (in der östlichen Alten Bleiche sind bedingt durch den bestehenden Linienbusverkehr vormittags auch Anteile von bis zu 12 Prozent festgestellt worden).

In **Tabelle 6** sind die LKW-Belastungen für die 21 ausgewählten Querschnitte (**Bild 4**) dargestellt.



Nr.	Querschnitt	Gesamtbelastung		LKW-Belastung	
		[Kfz/8h]		[Lkw/8h]	
1	nördliche Niederhofheimer Straße	6.375		229	4 %
2	Reifenberger Straße	3.705		111	3 %
3	Katharina-Kemmler-Straße	7.052		196	3 %
4	nördlicher Schmelzweg	7.456		169	2 %
5	Zeilsheimer Straße	7.743		202	3 %
6	südliche Niederhofheimer Straße	8.087		283	4 %
7	Königsteiner Straße	1.739		32	2 %
8	Hauptstraße	Kfz/4h: 819		Lkw/4h: 6	1 %
9	südlicher Schmelzweg	6.765		163	2 %
10	Hattersheimer Straße	8.328		250	3 %
11	Elisabethenstraße	6.767		368	5 %
12	Alte Bleiche	7.903		323	4 %
13	Cohausenstraße	2.220		33	2 %
14	Lorsbacher Straße	4.559		134	3 %
15	nördliche Rheingaustraße	12.832		378	3 %
16	nördliche Frankfurter Straße	3.710		80	2 %
17	südliche Frankfurter Straße	Kfz/4h: 1.275		Lkw/4h: 24	2 %
18	mittlere Rheingaustraße	8.746		302	3 %
19	Lessingstraße	1.026		20	2 %
20	südliche Rheingaustraße	7.874		218	3 %
21	Casteller Straße (L 3264)	4.361		176	4 %

Tabelle 6: LKW-Belastungen und -Anteile an relevanten Querschnitten

4.5 Verkehrsbeziehungen

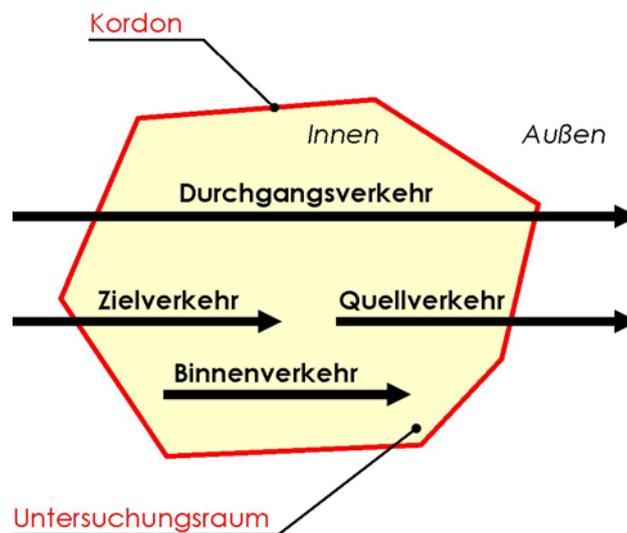
Während die Verkehrszählung Angaben über die Verkehrsmengen liefert, werden Kenntnisse über den Ausgangspunkt ("Quelle") und das Ziel einer Fahrt über die Kennzeichenerfassung an einem um das Untersuchungsgebiet gelegten Ring ("Kordon") gewonnen. Damit werden Aussagen über die Verlagerbarkeit von Verkehrsströmen möglich. Die erfassten Fahrten werden nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr nach folgender Definition unterschieden:

VORABZUG

- Durchgangsverkehr (DV): Fahrten, die ohne Halt durch das Stadtgebiet verlaufen;
- Zielverkehr (ZV): Fahrten, die im Umland beginnen und im Stadtgebiet enden;
- Quellverkehr (QV): Fahrten, die im Stadtgebiet beginnen und außerhalb der Stadtgrenze enden.

Der Binnenverkehr (Fahrten innerhalb des Stadtgebietes) konnte aufgrund der gewählten Methodik mengenmäßig nicht komplett erfasst werden und ist somit kein Bestandteil der analysierten Verkehrsbeziehungen.

In der nachfolgenden Grafik sind die Definitionen schematisch dargestellt.



Grafik 2: Definition der verschiedenen Verkehrsarten

Zusätzlich zum äußeren Kordon wurde unter anderem noch ein innerer Ring um die Altstadt Hofheims gezogen sowie weitere Kennzeichenerfassungsstellen definiert, um die Ziel- und Quellverkehre besser örtlich einpassen zu können.

Der äußere Kordon um das Untersuchungsgebiet wurde aus folgenden Erfassungsstellen zusammengesetzt (**Bild 3.2**):

- Erfassungsstelle A:** L 3018 (Elisabethenstraße),
- Erfassungsstelle B:** Niederhofheimer Straße (Nord),
- Erfassungsstelle C:** Reifenberger Straße,
- Erfassungsstelle D:** L 3011 (West),
- Erfassungsstelle E:** Vincenzstraße (West),
- Erfassungsstelle F:** Schloßstraße,
- Erfassungsstelle G:** Casteller Straße (L 3264),
- Erfassungsstelle H:** Rheingaustraße (Süd),
- Erfassungsstelle I:** L 3011 (Ost),
- Erfassungsstelle J:** Hattersheimer Straße.



Der innere Kordon bestand aus folgenden Erfassungsstellen:

- Erfassungsstelle K:** Lorsbacher Straße,
- Erfassungsstelle L:** Im Langgewann,
- Erfassungsstelle M:** Schmelzweg,
- Erfassungsstelle N:** Niederhofheimer Straße (Süd),
- Erfassungsstelle O:** Hauptstraße,
- Erfassungsstelle P:** Elisabethenstraße,
- Erfassungsstelle Q:** Cohausenstraße,
- Erfassungsstelle R:** Rheingaustraße (Brücke),
- Erfassungsstelle S:** Frankfurter Straße,
- Erfassungsstelle T:** Floßwaldstraße,
- Erfassungsstelle U:** Rheingaustraße (Mitte).

Die Auswertung der Kennzeichenerfassung erfolgte über einen Abgleich der einzelnen Kennzeichen an den Erfassungsstellen. Wenn ein Fahrzeug sowohl die Erfassungsstelle A als auch in einer definierten Zeitspanne die Erfassungsstelle H passiert, dann wird dieses Fahrzeug dem Durchgangsverkehr zugeordnet. Passiert ein Fahrzeug allerdings nur die Erfassungsstelle A und keine weitere des äußeren Kordons, dann ist das Fahrzeug dem Quell-/Zielverkehr zuzuordnen.

Die Verkehrsbeziehungen für den Untersuchungsraum Hofheim und Marxheim sind für den Vormittag und den Nachmittag in den **Bildern 5.1 und 5.2** grafisch sowie in nachfolgenden **Tabellen** in Form einer Verkehrsbeziehungsmatrix dargestellt.

Durchgangsverkehr Hofheim-Marxheim – Vormittag [Kfz/4h]																
nach von	A (Ost)	B (Nord)	C (Nord)	D (West)	E (West)	F (West)	G (Süd)	H (Süd)	I (Ost)	J (Ost)	Summe DV	[%]	Zielverkehr	[%]	Summe EIN	
A (Ost)	-	120	100	30	0	0	0	10	0	20	280	14	1.790	86	2.070	
B (Nord)	250	-	10	10	10	0	30	70	10	80	470	29	1.150	71	1.620	
C (Nord)	260	10	-	10	10	0	20	70	0	70	450	52	410	48	860	
D (West)	70	20	20	-	10	0	30	60	1.230	110	1.550	67	750	33	2.300	
E (West)	30	30	20	20	-	0	0	0	640	40	780	67	380	33	1.160	
F (West)	10	0	0	0	0	-	0	10	10	0	30	17	150	83	180	
G (Süd)	50	50	20	30	0	0	-	330	60	60	600	50	610	50	1.210	
H (Süd)	30	60	40	60	0	0	90	-	20	50	350	24	1.120	76	1.470	
I (Ost)	0	0	0	540	180	0	20	20	-	20	780	62	470	38	1.250	
J (Ost)	40	50	40	20	10	0	10	10	10	-	190	20	760	80	950	
Summe DV	740	340	250	720	220	0	200	580	1.980	450	5.480	42	7.590	58	13.070	
[%]	24	31	39	91	71	0	33	26	74	38	43					
Quellverkehr	2.380	740	390	70	90	160	410	1.620	700	750	7.310					
[%]	76	69	61	9	29	100	67	74	26	63	57					
Summe AUS	3.120	1.080	640	790	310	160	610	2.200	2.680	1.200	12.790				20.380	

Tabelle 7: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Vormittag



Durchgangsverkehr Hofheim-Marxheim – Nachmittag [Kfz/4h]															
nach von	A (Ost)	B (Nord)	C (Nord)	D (West)	E (West)	F (West)	G (Süd)	H (Süd)	I (Ost)	J (Ost)	Summe DV	[%]	Zielverkehr	[%]	Summe EIN
A (Ost)	-	190	220	40	20	10	20	20	0	40	560	15	3.090	85	3.650
B (Nord)	200	-	30	40	30	10	50	80	0	80	520	26	1.500	74	2.020
C (Nord)	250	20	-	30	20	0	20	80	0	50	470	48	500	52	970
D (West)	50	30	20	-	20	20	80	70	550	100	940	76	300	24	1.240
E (West)	20	10	10	40	-	0	0	0	250	10	340	61	220	39	560
F (West)	0	0	0	0	0	-	10	20	10	10	50	19	220	81	270
G (Süd)	20	40	40	20	0	10	-	270	60	40	500	39	770	61	1.270
H (Süd)	30	50	30	70	0	20	170	-	30	40	440	21	1.610	79	2.050
I (Ost)	10	0	0	1.520	690	20	70	50	-	50	2.410	82	530	18	2.940
J (Ost)	70	80	80	70	10	10	50	40	10	-	420	27	1.110	73	1.530
Summe DV	650	420	430	1.830	790	100	470	630	910	420	6.650	40	9.850	60	16.500
Summe DV [%]	24	25	35	73	71	29	37	29	60	27	42				
Quellverkehr	2.010	1.250	800	670	320	240	800	1.530	600	1.140	9.360				
Quellverkehr [%]	76	75	65	27	29	71	63	71	40	73	58				
Summe AUS	2.660	1.670	1.230	2.500	1.110	340	1.270	2.160	1.510	1.560	16.010				25.860

Tabelle 8: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Nachmittag

In der Zeit von 6:00 bis 10:00 Uhr wurden am äußeren Kordon um das Untersuchungsgebiet etwa 13.100 ein- und etwa 12.800 ausfahrende Kfz/4h ermittelt. Davon sind jeweils etwa 5.500 Kfz/4h dem Durchgangsverkehr zuzuordnen, was einem jeweiligen Anteil von etwa 40 Prozent entspricht. In der Summe ("Gesamtverkehr") sind etwa 20.400 Fahrten erfasst worden (ein- und ausfahrende Fahrten). Hier ist der Durchgangsverkehr nur einmal einzubeziehen, da dieser sowohl bei den ein- wie auch bei den ausfahrende Fahrten erfasst wird. Daraus ergibt sich für den **Vormittag** folgende Bilanz:

Quellverkehr	7.310 Kfz Fahrten/4h	36 %
Zielverkehr	7.590 Kfz Fahrten/4h	37 %
Durchgangsverkehr	5.480 Kfz Fahrten/4h	27 %
Gesamtverkehr	20.380 Kfz Fahrten/4h	100 %

Am Nachmittag in der Zeit von 15:00 bis 19:00 Uhr sind vergleichbare Verkehrsbeziehungen festzustellen. Am äußeren Kordon um das Untersuchungsgebiet wurden etwa 16.500 ein- und etwa 16.000 ausfahrende Kfz/4h erfasst. Von den etwa 26.900 Kfz/4h komplett erfassten Fahrzeugen sind etwa 6.700 Kfz/4h dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Somit ergibt sich für den Nachmittag folgende Bilanz:

Quellverkehr	9.360 Kfz Fahrten/4h	36 %
Zielverkehr	9.850 Kfz Fahrten/4h	38 %
Durchgangsverkehr	6.650 Kfz Fahrten/4h	26 %
Gesamtverkehr	25.860 Kfz Fahrten/4h	100 %

Für die späteren Verkehrsberechnungen (**Abschnitt 6**) ist jedoch eine Verkehrsbeziehungsmatrix für den gesamten Tag in der Dimension Kfz/24h notwendig. Diese wird analog der Hochrechnung der täglichen Querschnittsmengen gebildet.



Durchgangsverkehr Hofheim-Marxheim – Tagesverkehr [Kfz/24h]																
nach von	A (Ost)	B (Nord)	C (Nord)	D (West)	E (West)	F (West)	G (Süd)	H (Süd)	I (Ost)	J (Ost)	Summe DV	[%]	Zielverkehr	[%]	Summe EIN	
A (Ost)	-	560	580	130	40	20	40	50	0	110	1.530	15	8.770	85	10.300	
B (Nord)	810	-	70	90	70	20	140	270	20	290	1.780	28	4.570	72	6.350	
C (Nord)	920	50	-	70	50	0	70	270	0	220	1.650	50	1.640	50	3.290	
D (West)	220	90	70	-	50	40	200	230	3.200	380	4.480	73	1.690	27	6.170	
E (West)	90	70	50	110	-	0	0	0	1.600	90	2.010	69	890	31	2.900	
F (West)	20	0	0	0	0	-	20	50	40	20	150	19	660	81	810	
G (Süd)	130	160	110	90	0	20	-	1.080	220	180	1.990	45	2.470	55	4.460	
H (Süd)	110	200	130	230	0	40	470	-	90	160	1.430	23	4.910	77	6.340	
I (Ost)	20	0	0	3.710	1.570	40	160	130	-	130	5.760	76	1.780	24	7.540	
J (Ost)	200	230	220	160	40	20	110	90	40	-	1.110	25	3.350	75	4.460	
Summe DV [%]	2.520 24	1.360 26	1.230 36	4.590 75	1.820 66	200 22	1.210 36	2.170 28	5.210 69	1.580 32	21.890	42	30.730	58	52.620	
Quellverkehr [%]	7.880 76	3.790 74	2.140 64	1.530 25	940 34	700 78	2.170 64	5.680 72	2.330 31	3.390 68	30.550	58				
Summe AUS	10.400	5.150	3.370	6.120	2.760	900	3.380	7.850	7.540	4.970	52.440				83.170	

Tabelle 9: Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 – Tagesverkehr

Am Tag fahren demnach etwa 52.600 Kfz/24h in den äußeren Kordon ein und etwa 52.400 Kfz/24h aus. Davon sind jeweils etwa 21.900 Kfz/24h dem Durchgangsverkehr zuzuordnen, was einem jeweiligen Anteil von etwa 40 Prozent entspricht. In der Summe sind an der Grenze des Kordons etwa 83.200 Kfz/24h festzustellen (ein- und ausfahrende Fahrten). Somit entfallen bei einer Gesamtbilanz auf die einzelnen Verkehrsarten folgende Anteile:

Quellverkehr	ca. 30.600 Kfz Fahrten/Tag	37 %
Zielverkehr	ca. 30.700 Kfz Fahrten/Tag	37 %
Durchgangsverkehr	ca. 21.900 Kfz Fahrten/Tag	26 %
Gesamtverkehr	ca. 83.200 Kfz Fahrten/Tag	100 %

Der Durchgangsverkehrsanteil liegt somit bei etwa einem Viertel bezogen auf den gesamten ein- bzw. ausfließenden Verkehr. Die Hauptrelation des Durchgangsverkehrs mit etwa der Hälfte des gesamten festgestellten Durchgangsverkehrs (etwa 10.200 Kfz/24h) stellt die L 3011 dar – ohne dass dabei innerörtliche Bereiche belastet sind.

Der **Durchgangsverkehrsanteil innerörtlicher Bereiche** entspricht demnach etwa 11.700 Kfz/24h bzw. etwa 14 Prozent des gesamten ein- bzw. ausfließenden Verkehrs (Gesamt-Durchgangsverkehr minus Durchgangsverkehr auf L 3011). Wie die **Bilder 5.1 und 5.2** zeigen sind die Hauptrelationen dieser innerörtlichen Durchgangsverkehre dabei die Verkehrsbeziehungen der nordöstlichen L 3018 (nach Zeilsheim) zur B 519 und K 786 (nach Kelkheim bzw. Niederhofheim) sowie der B 519 (nach Flörsheim) zur L 3264 (nach Diedenbergen).

Bei isolierter Betrachtung der einzelnen Stadtteile lassen sich für das Gebiet Hofheim-Süd und Marxheim Verkehrsanteile von bis zu 50 Prozent feststellen, die ohne Zwischenhalt durch dieses Gebiet fahren (sogenannter "Durchgangsverkehr Hofheim-Süd/Marxheim" – **Bild 6.1**). Für Hofheim-Nord weist der stadtteilbezogene "Durchgangsverkehr Hofheim-Nord" Verkehrsanteile von etwa 16 Prozent auf (**Bild 6.2**).



Zusätzlich wurden weitere Detailbetrachtungen bezüglich eines Kordons um die Elisabethenstraße (mit Hauptaugenmerk auf die Obere Hauptstraße – **Bild 6.3**) sowie um den Kapellenberg (**Bild 6.4**) durchgeführt. Dabei wurden keine auffälligen Verkehrsbeziehungen festgestellt. Die Verteilung der spezifischen Verkehrsarten entspricht weitestgehend den jeweiligen Funktionen der untersuchten Straßen. Lediglich die relativ hohen Anteile an übergeordneten nordwärts gerichteten Verkehren in der Elisabethenstraße (von den 2.400 Kfz/4h an Erfassungsstelle P passieren etwa 500 Kfz/4h auch Erfassungsstelle N – davon sind etwa die Hälfte der Fahrten durch die Obere Hauptstraße und Erfassungsstelle O gefahren) zeigen, dass der Schmelzweg aufgrund seiner Lage im Netz, seiner Anbindungen und seines Ausbaustands nicht in der Lage ist, alle übergeordneten nordwärts gerichteten Fahrten aufzunehmen. Dies hat zur Folge, dass ein Teil dieser Verkehre sich Schleichwege durch die Altstadt bzw. durch das Ostend sucht.

4.6 Vergleich mit zurückliegenden Zählungen

Um die ermittelten Verkehrsbelastungen mit anderen Datenquellen vergleichen zu können, ist zunächst festzustellen, für welche Querschnitte Vergleichswerte vorliegen. In den letzten 10 Jahren wurde in Hofheim eine Vielzahl von Verkehrszählungen durchgeführt (im Rahmen der Chinonplatzbebauung, der Schwarzbachweg-Untersuchung u.v.m.), deren Ergebnisse gesichtet und auf Äquivalenz zur bestehenden Zählung untersucht wurden. Da eine komplette Dokumentation dieser Untersuchungen keinen erheblichen Wissenszugewinn darstellt, wird sich im Folgenden lediglich auf die Verkehrszählungen beschränkt, die zur Erstellung der Verkehrsmengenkarten des Landes Hessen durchgeführt wurden.

Die nachfolgende **Tabelle 10** listet auf, welche Querschnitte für die alle fünf Jahre stattfindenden Zählungen des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen gezählt wurden und wie hoch an dieser Stelle die durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV) war. Zusätzlich werden den erfassten DTV-Werten der letzten zehn Jahre die hochgerechneten aktuellen Belastungen aus der Verkehrszählung gegenübergestellt.



Querschnitte	Verkehrsmengenkarte			Zählung
	1995 [Kfz/24h]	2000 [Kfz/24h]	2005 [Kfz/24h]	2007 [Kfz/24h]
B 519 nördlicher Ortseingang	9.715	11.137	10.148	11.600
B 519 südlicher Ortseingang	12.950	13.121	11.662	14.350
L 3011 [Höhe Kreisverwaltung]	12.803	12.465	11.965	11.400
L 3018 östlicher Ortseingang	12.947	14.104	13.573	20.900
L 3264 westlicher Ortseingang	6.604	7.450	8.097	7.900
K 786 nördlicher Ortseingang	5.432	–	7.073	6.750

Tabelle 10: Vergleich Verkehrsbelastungen 1995, 2000, 2005 und 2007

Dabei wird deutlich, dass vor allem die L 3018 im Osten des Stadtgebietes deutliche Mehrbelastungen erfährt. Dies ist einerseits mit dem Ausbau der Katharina-Kemmler-Straße und andererseits mit dem vergrößerten großflächigen Einzelhandelsangebot im nördlichen Gewerbegebiet zu erklären. Die restlichen Vergleichswerte zeigen wesentlich geringere Veränderungen, deren jeweiliger Ursprung nicht eindeutig hergeleitet und aufgezeigt werden kann.

4.7 Verkehrsberechnung Analyse 2007

Zur Auswertung der gewonnenen Daten und für die spätere Prognose wird das Untersuchungsgebiet in Verkehrszellen eingeteilt, an Hand derer die ausgewerteten Verkehrsbeziehungen aus der Kennzeichenerfassung kodiert werden. Auswirkungen geplanter Eingriffe in das Straßennetz oder sonstiger struktureller Veränderungen auf den innerörtlichen Verkehr können so präzise abgeschätzt werden.

Das Untersuchungsgebiet umfasst Hofheim und Marxheim; es ist, orientiert an der Stadtstruktur, wohnblockgenau in Verkehrszellen unterteilt. Für die Umgebung des Untersuchungsgebietes genügt die Zusammenfassung von Stadtteilen und Regionen zur Bildung einzelner Verkehrszellen.

Aus der Bestandsaufnahme im fließenden Verkehr wird die Verkehrsbeziehungs-matrix Analyse 2007 auf der Grundlage der Verkehrszelleneinteilung für den durchschnittlichen Tagesverkehr erstellt. Die Angaben sind abgeleitet aus der Kennzeichenerfassung (innerer und äußerer Kordon), der Knotenstromzählung und modellhaften Betrachtungen. Die Matrix beinhaltet Fahrten des motorisierten Individualverkehrs inklusive des innerstädtischen Verkehrs (Binnenverkehr). Der Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr liegt dabei direkt aus der Kennzeichenerfassung vor (**Abschnitt 4.5**).



Die Verkehrsberechnung erfolgt als Computersimulation mit dem Programm VISUM⁸. Das Datenmodell setzt sich zusammen aus dem bestehenden, rechnerlesbar aufbereiteten Straßennetz und der Verkehrsbeziehungsmatrix. Grundlage ist das Straßennetz des Untersuchungsgebietes. Die Verkehrsberechnung erfolgt unter Verwendung folgender Parameter: Streckenlänge, Straßenkategorie, Kapazität, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Abbiegebeziehungen. Im Ergebnis liegt ein Belastungsbild für die Analyse 2007 vor.

Die Eichung der Verkehrsberechnung wird anhand der Ergebnisse der Verkehrszählung durchgeführt. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Computersimulation um eine modellhafte Berechnung handelt und die dabei notwendigen Vereinfachungen des komplexen Verkehrssystems zwangsläufig Abweichungen ergeben. Die vorliegenden Simulationsergebnisse der Analyse 2007 weichen jedoch um weniger als zehn Prozent von den Erhebungsergebnissen ab und liegen somit unter der üblichen saison- und/oder witterungsbedingten Schwankungsbreite bei Verkehrserhebungen. Die folgende **Tabelle 11** stellt exemplarisch die Zähl- und Rechenwerte für die 21 innerörtlichen Referenzquerschnitte gegenüber.

⁸ PTV AG: Verkehr in Städten – Umlegung (VISUM), Karlsruhe.



Nr.	Querschnitt	Berechnung [Kfz/24h]	Zählung [Kfz/24h]	Abweichung
1	nördliche Niederhofheimer Straße	11.600	11.600	0 %
2	Reifenberger Straße	6.750	6.750	0 %
3	Katharina-Kemmler-Straße	12.700	12.850	1 %
4	nördlicher Schmelzweg	13.350	13.600	0 %
5	Zeilsheimer Straße	14.100	14.150	0 %
6	südliche Niederhofheimer Straße	13.950	14.700	5 %
7	Königsteiner Straße	3.600	3.350	7 %
8	Hauptstraße	2.650	2.700	2 %
9	südlicher Schmelzweg	12.550	12.300	2 %
10	Hattersheimer Straße	15.800	15.150	4 %
11	Elisabethenstraße	12.150	12.250	1 %
12	Alte Bleiche	14.850	14.400	3 %
13	Cohausenstraße	4.000	4.050	1 %
14	Lorsbacher Straße	8.600	8.300	3 %
15	nördliche Rheingaustraße	23.000	23.350	1 %
16	nördliche Frankfurter Straße	6.450	6.750	4 %
17	südliche Frankfurter Straße	4.100	4.250	4 %
18	mittlere Rheingaustraße	15.950	15.900	0 %
19	Lessingstraße	1.700	1.850	8 %
20	südliche Rheingaustraße	14.400	14.350	0 %
21	Casteller Straße (L 3264)	7.850	7.900	1 %

Tabelle 11: Vergleich der Zählwerte mit Analyse-Umlegung

Das Ergebnis der Simulationsrechnung, die Verkehrsbelastungen "Analyse 2007", ist in **Bild 7** dargestellt. Damit ist eine Grundlage für die Planfall-Verkehrsrechnungen in **Abschnitt 6** geschaffen.

Die Ergebnisse der Computerberechnungen werden jeweils auf volle 50 Kfz/24h gerundet (bspw. werden 223 Kfz/24h auf 200 Kfz/24h ab- und 227 Kfz/24h auf 250 Kfz/24h aufgerundet). Dadurch können bei späteren Differenzbetrachtungen (**Abschnitt 6**) Abweichungen um 50 Kfz/24h entstehen. In den Planfallbeschreibungen werden die Differenzbelastungen immer direkt aus den unmittelbaren Verkehrsberechnungsergebnissen gebildet und nicht die Werte aus den jeweiligen Differenzabbildungen übernommen.

4.8 Mängelanalyse fließender Kfz-Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bzw. der fließende Kfz-Verkehr erfreut sich zur Umsetzung individueller Mobilitätsbedürfnisse besonderer Beliebtheit, da er anders als die öffentlichen Verkehrsmittel nicht an bestimmte Fahrtrouten und Fahrzeiten gebunden ist. Zudem lassen sich in der Regel größere Entfernungen schneller und direkter überbrücken.

Trotz dieser unbestreitbaren Vorteile für den Einzelnen bei der Verkehrsmittelwahl wird der MIV aber auch als störend und lästig empfunden. Lärm- und Schadstoffemissionen, überhöhte Geschwindigkeiten und eine verringerte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum "Straße" sind die negativen Begleiterscheinungen des MIV, die vor allem von den Betroffenen wahrgenommen werden, die sich nicht gerade selbst im Auto befinden.

Die Mängel im Verkehrssystem können ebenfalls vielfältig sein: Rückstauungen durch eingeschränkte Leistungsfähigkeiten, überhöhte Geschwindigkeiten, mangelhafte Sichtbeziehungen, ungünstige Zielführungen, mangelhafte Beschilderung,...

Auch für das Untersuchungsgebiet Hofheim und Marxheim sind eine Vielzahl von Mängeln im fließenden Kfz-Verkehr festgestellt worden. Diese sind stichpunktartig in **Anhang A** aufgeführt, ihre Lage ist in **Bild 8** dargestellt.

Überhöhte Geschwindigkeiten können mehrere Ursachen haben. Oftmals sind sie Ergebnis einer ungünstigen Straßenraumgestaltung. So stehen bspw. in der Rheingaustraße dem fließenden Kfz-Verkehr teilweise Fahrbahnbreiten zur Verfügung, die das notwendige Maß deutlich überschreiten. Währenddessen weist der Gehweg lediglich die Mindestbreite auf und ein Angebot für den Radverkehr existiert nicht. Auch die verkehrsberuhigten Bereiche in der Altstadt Hofheims sind nicht optimal gestaltet, deshalb werden auch hier überhöhte Geschwindigkeiten wahrgenommen.



Abbildung 1: bestehender Querschnitt nördliche Rheingaustraße



Abbildung 2: bestehende Gestaltung Obere Hauptstraße

Ebenfalls Grund für überhöhte Geschwindigkeiten können Mängel in der Gestaltung der Ortseinfahrten sein. Dem einfließenden Verkehr wird anhand der Straßencharakteristik nicht deutlich signalisiert, wo das Stadtgebiet beginnt und dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (bzw. 30 km/h in der Schloßstraße) eingehalten werden muss. Eine "natürliche" Geschwindigkeitsreduzierung wird nicht herbeigeführt.



Abbildung 3: bestehende Ortseingang südliche Rheingaustraße

Die Rückstauungen im Hauptstraßennetz ergeben sich hauptsächlich aus Leistungsfähigkeitsengpässen an den zentralen Knotenpunkten. Eine mangelhafte Koordinierung der bestehenden Lichtsignalanlagen kann ebenfalls Rückstauungen verursachen. Diese haben zusätzlich erhebliche Auswirkungen auf den ÖPNV. Da im Straßennetz Hofheims keine eigenen Spuren für den Busverkehr zur Verfügung stehen, ist dieser ebenfalls von den Rückstauungen betroffen und kann somit keine Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV erreichen. Rückstauungen gilt es neben der oftmals gewünschten Reduzierung der Fahrzeit vor allem

wegen der Reduzierung von Emissionen (Abgase, Motorenlärm,...) und aufgrund der Umfeldverträglichkeit zu vermeiden.



Abbildung 4: Rückstauungen in der Elisabethenstraße

Die mangelhaften Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten lassen sich baulich und verkehrstechnisch nur schwer lösen. Hier ist der Bestand maßgebend – langfristige Verbesserungen sind nur mit hohem baulichen Aufwand zu realisieren. Um die Sichtverhältnisse zu verbessern und die notwendige Verkehrssicherheit zu gewährleisten, können Hilfsmittel wie Spiegel zwar keine ideale Lösungen, aber einfache Übergangsmaßnahmen sein.

Verbesserungswürdig ist ebenfalls die Zielführung bzw. die Beschilderung. Dies beginnt zum Teil schon außerhalb Hofheims – so ist z.B. die Beschilderung auf der A 66 aus westlicher Richtung ungünstig gestaltet. Die bestehende Beschilderung verleitet Verkehrsteilnehmer dazu über die Anschlussstelle 11 ("Hofheim am Taunus") und somit durch Marxheim nach Hofheim-Nord zu fahren, anstatt die verkehrsgünstiger gelegene Anschlussstelle 14 ("Frankfurt-Zeilsheim") zu benutzen. Aber auch innerörtlich ist die Beschilderung optimierungsfähig, da teilweise die Zielführung ungünstig gewählt ist oder aber die Beschilderung nicht kontinuierlich aufrecht erhalten wird.

Als mangelhaft wird auch die Vermittlung der Verkehrsführung in der Altstadt angesehen. Unabhängig von der Frage, ob diese Verkehrsführung in der bestehenden Art und Weise die optimale Führung darstellt oder nicht, so ist sie nur unzureichend vermittelt. Es fehlen aussagekräftige Wegweiser – auch im Vorfeld der Altstadt. Vor allem ortsunkundige Verkehrsteilnehmer haben große Probleme sich zu orientieren, was zu vermeidbaren Umwegfahrten und zusätzlichen Belastungen der Querschnitte in der Altstadt führt.

Einen weiteren Mangel stellt die fehlende durchgängige Befahrbarkeit von Hofheim-Nord in nördlicher Richtung dar. Die Elisabethenstraße als zentrale Hauptverkehrsstraße ist nur im Einrichtungsverkehr (in südlicher Fahrtrichtung) befahrbar. Eine gleichwertige zentrale Hauptverkehrsstraße in gegenläufiger Richtung fehlt hingegen. Der Schmelzweg kann diese Funktion aufgrund seiner Lage am



östlichen Stadtrand und seiner begrenzten Kapazität nur zum Teil übernehmen. Die Folge sind nordwärts durch die Altstadt (Obere Hauptstraße) oder durch die benachbarten Wohngebiete (Ostend und Kappellenberg) gerichtete Fahrten.

Ebenfalls als ein Mangel im Verkehrssystem von Hofheim wird die sehr hohe Trennwirkung der Bahnstrecke bzw. der L 3011 angesehen. Hofheim-Nord ist mit Hofheim-Süd und Marxheim lediglich über die Rheingaustraßenbrücke direkt verbunden. Diese ist aufgrund der vielfältigen verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen Hofheim-Nord und Hofheim-Süd bzw. Marxheim der am höchsten belastete Straßenquerschnitt im Hofheimer Verkehrssystem. Zusätzlich weist die Brücke eine ihrer zentralen Bedeutung nicht angemessene (weil zu schmale) Querschnittsgestaltung auf und besitzt somit die Charakteristik eines Nadelöhrs.



5 Verkehrsprognose

Um die künftige verkehrliche Situation in Hofheim abzubilden, ist die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung zu prognostizieren. Die aus der Bestandsaufnahme entwickelte Verkehrsbeziehungsmatrix 2007 wird auf den Prognosehorizont 2020 hochgerechnet. Der übliche Prognosehorizont beläuft sich in der Regel auf 10 ... 15 Jahre, was einer Spanne des Prognosehorizonts von 2017 ... 2022 gleichkommt. Der hier gewählte Prognosezeitraum liegt für das Jahr 2020 bei 13 Jahren und es wird davon ausgegangen, dass die Realisierung der geplanten Maßnahmen zügig vorangetrieben werden kann.

Für die Prognose werden verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte verwendet: die Einwohner- und Gewerbeentwicklung der Stadt Hofheim am Taunus, die Bevölkerungsentwicklung und Pkw-Dichte in Deutschland sowie die durchschnittliche jährliche Fahrleistung pro Pkw. Diese Daten bilden die Grundlage der Verkehrsprognose.

Auf der Verkehrsbeziehungsmatrix Analyse 2007 basierend errechnet sich mit den Ergebnissen der Prognose die Verkehrsbeziehungsmatrix Prognose 2020. Sie ist Grundlage der dann folgenden Verkehrsberechnungen für die Planfälle (**Abschnitt 6**).

5.1 Allgemeine Faktoren

Nicht nur die Stadt Hofheim am Taunus geht mit ihrer Entwicklung in die Prognose ein, auch übergeordnete, d.h. lokal nicht beeinflussbare Faktoren werden berücksichtigt. Allgemeine Änderungen im Mobilitätsverhalten, wie auch die Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Rhein-Main-Region sind maßgebliche Einflussgrößen der Verkehrsprognose.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ist für Deutschland von 2007 bis zum Jahr 2020 mit einem Bevölkerungsrückgang bis zu etwa 1,6 Prozent zu rechnen. Die Bevölkerung des Landes sinkt damit von heute 82,2 Mio. auf bis zu 80,1 Mio. Menschen⁹.

Das Verkehrsaufkommen wird neben der Anzahl der Menschen von deren Mobilitätsgewohnheiten bestimmt. Prognosen hierzu liefert in regelmäßigen Veröffentlichungen die Deutsche Shell AG¹⁰. Die Shell-Prognose beschreibt zwei Szenarien, ein "optimistisches" ("Impulse"), mit guter wirtschaftlicher Gesamtentwicklung Europas und einer zunehmenden individuellen Flexibilisierung sowie ein "pessimistisches" Szenario ("Tradition"). Beide Szenarien führen zu einer "Scherenbetrachtung" für die Verkehrsprognose, d.h. zu einer Ober- und Untergrenze der zu erwartenden Entwicklung. Zentrale Einflussgrößen sind Bevölkerungsanzahl, Pkw-

⁹ STATISTISCHES BUNDESAMT: Bevölkerung Deutschlands bis 2050 – 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung; Wiesbaden, 2006.

¹⁰ DEUTSCHE SHELL AG: Shell Pkw-Szenarien bis 2030 – Flexibilität bestimmt Motorisierung; Hamburg, 2004.



Dichte (Anzahl der zugelassenen Pkw je 1.000 Erwachsene) und Fahrleistung je Pkw.

	Analyse 2007	Prognose 2020	
		"Impulse"	"Tradition"
Bevölkerungsentwicklung in Deutschland [Mio. EW]	82,2	81,3 [-1,1 %]	80,1 [-2,6 %]
Pkw-Dichte [Pkw je 1.000 Erwachsene]	680	740 [+8,8 %]	715 [+5,1 %]
Fahrleistung/Pkw [km/a]	11.300	10.800 [-4,4 %]	10.900 [-3,5 %]
		+2,9 % ... -1,2 % Wichtung: 3 zu 1 abgeleitet ca. +2,0 %	

Tabelle 12: Prognosekennwerte – allgemeiner Faktor

Ein Rückblick in die Vergangenheit zeigt, dass die tatsächlich eingetretene Verkehrsentwicklung eher der prognostizierten Obergrenze entsprach. Daher wurde das "optimistische" Szenario stärker gewichtet. Die allgemeine Zunahme der so abgeleiteten Fahrtenanzahl (**Tabelle 12**) wird für diese Untersuchung mit **2,0 Prozent** angenommen. Mit diesem Zuwachs werden alle Fahrten der Verkehrsbeziehungsmatrix beaufschlagt. Bei etwa 83.000 Kfz/24h in der Verkehrsbeziehungsmatrix (ohne Binnenverkehr) bedeutet dies einen Zuwachs von etwa 1.650 Kfz/24h.

5.2 Spezifischer Faktor

Die erstellte Prognose der für Hofheim am Taunus spezifischen Faktoren stützt sich hauptsächlich auf den Stadtentwicklungsplan¹¹ sowie auf weitere politisch/parlamentarisch beschlossene und in Planung befindliche Entwicklungsflächen der Stadt. Danach sollen sowohl Wohn- als auch Gewerbeflächen moderat neu ausgewiesen werden. Die Ermittlung des daraus induzierten Verkehrs wird in enger Anlehnung an die Fachliteratur¹² vorgenommen, die als Basis herangezogen wird. Mit Hilfe von Erfahrungswerten aus Untersuchungen in vergleichbaren Orten und anerkannten Schätzverfahren werden die Ergebnisse auf Plausibili-

¹¹ WERKGEMEINSCHAFT ARCHITEKTUR + STADTPLANUNG und PLANUNGSGRUPPE 4: Stadt Hofheim am Taunus – Stadtentwicklungsplan SEP 2020; Frankfurt am Main, 2005

¹² HESSISCHES LANDESAMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (HLSV): Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung – Grundsätze und Umsetzung, Abschätzung und Verkehrserzeugung; Wiesbaden 2000, Heft 42;
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten; Köln, 2005;
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln, 2006.



tät geprüft. Die aus den Berechnungen abgeleiteten täglichen Verkehrsmengen sind in **Tabelle 13** und **Tabelle 14** aufgeführt.

neue Wohngebiete

Annahmen:

- Wohneinheiten nach Stadtentwicklungsplan
- 2,4 Einwohner/Wohneinheit
- 3,3 Wege am Tag pro Einwohner
- Modal-Split: 70 % MIV-Anteil

Lage	Name	Wohn- einheiten	induzierte MIV-Fahrten [Kfz/24h]
Hofheim Hundshager Weg	Vorderheide II	200	1.110
Hofheim Zeilsheimer Straße	Sportplatz Zeilsheimer Straße	40	220
Hofheim Im Langgewann	Wohnerweiterung Hof- heim-Nord	100	550
Marxheim südwestlicher Stadtrand	Krautäcker, Breit Heck	550	3.050
<i>1. Zwischensumme:</i>		<i>890</i>	<i>4.930</i>



Lage	Name	Wohn- einheiten	induzierte MIV-Fahrten [Kfz/24h]
Diedenbergen Ulmenstraße	Auf der Heide	160	890
Wallau Lorcher Straße	Lorcher Straße	90	500
Wallau Taunusstraße	Die Hobelheck	35	190
Wallau Theodor-Heuss-Straße	Aufs Büttelgut	50	280
Wallau Am Helgenstock	Durch den Nordenstäd- ter Weg	45	250
Wildsachen Im Jungehag	Jungehag	60	330
Wildsachen Waldstraße	Freigewann	25	140
Langenhain Oranienstraße	Birkenfeld I	65	360
Langenhain Oranienstraße	Birkenfeld II	65	360
Lorsbach Jahnstraße	Jahnstraße	50	280
Lorsbach Hainerweg	Am Kleinen Feld	20	110
<i>2. Zwischensumme:</i>		<i>655</i>	<i>3.690</i>
<i>1. Zwischensumme:</i>		<i>890</i>	<i>4.930</i>
<i>Gesamtsumme:</i>		<i>1.545</i>	<i>8.620</i>

Tabelle 13: induzierter Verkehr – neue Wohngebiete

neue Sonder- und Gewerbegebiete

Annahmen:

- 175 Kfz-Fahrten am Tag pro Hektar



Lage	Name	Fläche [ha]	induzierte MIV-Fahrten [Kfz/24h]
Hofheim Höchster Weg	Am Höchster Weg	1,5	260
Hofheim Reifenberger Straße	GE-Erweiterung Hof- heim-Nord	3,5	610
Hofheim Chinonplatz	Einkaufszentrum Chinonplatz	12.000 m ² BGF	2.600
Marxheim Ahornstraße	Einkaufszentrum Ahornstraße	1.500 m ² VKF	530
Marxheim L 3264	An der Weilbacher Stra- ße	7,1	1.240
Marxheim Weilbacher Weg	Weilbacher Weg	1,7	300
<i>1. Zwischensumme:</i>		<i>13,8</i>	<i>5.540</i>
Diedenberg Casteller Straße	Am Lateiner / Casteller Straße	3,6	630
Diedenberg Querspange	Casteller Straße / Quer- spange	1,7	300
Wallau Diedenberger Straße	Lange Herrengewann	3,5	610
Wallau Diedenberger Straße	Unterm weißen Stein	3,0	530
Wallau Diedenberger Straße	Erweiterungsoption I	14,5	2.540
Wallau Diedenberger Straße	Erweiterungsoption II	8,9	1.560
<i>2. Zwischensumme:</i>		<i>35,2</i>	<i>6.170</i>
<i>1. Zwischensumme:</i>		<i>13,8</i>	<i>5.540</i>
<i>Gesamtsumme:</i>		<i>49,0</i>	<i>11.710</i>

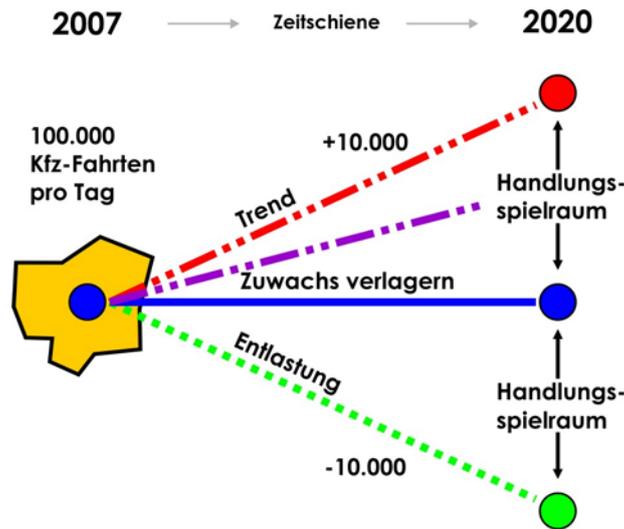
Tabelle 14: induzierter Verkehr – neue Sonder- und Gewerbegebiete

5.3 Szenario-Wahl

Mit der Wahl eines Szenarios wird festgelegt, welche Verkehrszuwächse bis zu einem bestimmten zukünftigen Zeitpunkt als Berechnungsgrundlage dienen. Aufgrund der allgemeinen sowie vor allem der spezifischen Entwicklung ist mit zusätzlichen Verkehrsbewegungen zu rechnen. Entweder wird dieser Verkehrszuwachs für zusätzliche Belastungen des aktuellen Straßennetzes sorgen oder es müssten Konzepte zu Verkehrsvermeidung und -verlagerung entwickelt werden.

Die nachfolgende Grafik stellt den dafür möglichen Handlungsspielraum dar:

VORABZUG



Grafik 3: Handlungsspielraum

Derzeit werden im Zentralbereich Hofheim/Marxheim etwa 100.000 Kfz-Fahrten pro Tag von Einwohnern und Pendlern zurückgelegt. Der erwartete Zuwachs an Wohn- und Gewerbeflächen würde – bei ansonsten gleichbleibenden Rahmenbedingungen – etwa 10.000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag verursachen. Die folgende Grafik stellt diese zusätzlichen Fahrten mit der ansteigenden roten Linie dar (als "Trend" bezeichnetes Szenario). Die waagrechte blaue Linie stellt eine Entwicklung dar, bei der es gelingt, alle Verkehrszuwächse auf andere Verkehrsmittel, wie den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr, zu verlagern (Szenario "Zuwachs verlagern"). Ein Rückgang der Kfz-Fahrten (grüne Linie) ist nur durch einen radikalen Politikwechsel erreichbar und setzt umfangreiche Änderungen im gesamten Verkehrssystem voraus.

In Abstimmung mit der Verwaltung und dem begleitenden Beirat wird für die Verkehrsberechnungen (**Abschnitt 6**) von einem abgeschwächten Trend-Szenario ausgegangen. Dies bedeutet, dass nicht alle geplanten Eigenentwicklungen bis zum Prognosejahr 2020 abgeschlossen sind und dass es gelingt, teilweise Zuwächse vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern. Die für dieses Szenario berücksichtigten Eigenentwicklungen sind in **Bild 9** dargestellt. Dabei wird davon ausgegangen, dass das Wohngebiet "Kräuteräcker, Breit Heck" in Marxheim bis zum Jahr 2020 nur maximal zu einem Viertel entwickelt und bewohnt sein wird.

Der abzuleitende Verkehrszuwachs wird gebietsgenau den bei der Analyse 2007 gebildeten Verkehrszellen zugeordnet. Bestehende Gebiete ähnlicher Größe und Einwohnerzahl dienen als Referenz für Anzahl und Verteilung der Fahrten.

Bedingt durch die zunehmende Mobilität der Bevölkerung (**Abschnitt 5.1**) und durch die Eigenentwicklung in Hofheim (**Abschnitt 5.2**) ist mit einer Steigerung der Verkehrsbelastungen von 2007 bis zum Prognosehorizont 2020 um etwa 10 Prozent von etwa 85.000 Kfz/24h (Gesamtverkehr ohne Binnenverkehr) auf etwa 95.000 Kfz/24h auszugehen.



6 Verkehrsberechnungen

Auf Basis der Analyse 2007 wird unter Verwendung der in **Abschnitt 5** berechneten Verkehrszuwächse eine Verkehrsbeziehungsmatrix für den Planungshorizont 2020 erstellt. Mit dieser Grundlage werden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für abgestimmte Planfälle über ein Computermodell berechnet. Planfälle können dabei aufzeigen, welche Auswirkungen eine Maßnahme auf das Verkehrssystem in Hofheim hat – somit kann abgeleitet werden, welche Maßnahmen als sinnvoll erachtet werden und welche nicht. Die Planfälle sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht nach ihrer baulichen Machbarkeit zu überprüfen. Vielmehr soll zunächst der verkehrliche Wert aufgezeigt werden, um dann möglicherweise weiterführend eine bauliche Umsetzung vertiefend zu untersuchen.

In einem ausgewogenen Diskussionsprozess wurde ein umfangreiches Bündel theoretisch möglicher Planfälle (in den **Bildern 10.1 und 10.2** grafisch veranschaulicht) für eine vertiefende Berechnung vorgeschlagen. Im bisherigen Arbeitsprozess wurden sieben davon (Planfälle 1.1, 1.4 und 1.10 mit Straßennetzergänzungen sowie Planfälle 2.1., 2.2, 2.3 und 2.4 mit Änderungen im Verkehrsablauf) detaillierter untersucht. Folgende Verkehrsberechnungen wurden durchgeführt (**Bildern 11.1 bis 18.2**):

Nullfall 2020: Straßennetz 2020 – keine zusätzlichen Veränderungen

Im zum Bestand unveränderten Straßennetz 2020 werden die Verkehrsbelastungen dargestellt, die sich unter Berücksichtigung der allgemeinen und spezifischen Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2020 einstellen.

Planfall 1.1: Straßennetz 2020 – Ortsumgehung B 519

Der Planfall 1.1 zeigt die verkehrlichen Wirkungen für eine östliche Ortsumgehung der B 519 gemäß den Planfeststellungs-Unterlagen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Wiesbaden¹³.

Planfall 1.4: Straßennetz 2020 – Ortsumgehung B 519 ohne "Mittelteil"

Zusätzlich zu Planfall 1.1 wird die Ortsumgehung der B 519 ohne das geplante Mittelteil auf Krifteler Gemarkung simuliert. Um dieses zu ermöglichen, wird von einer Tunnellösung zur Querung der L 3011 und der Bahnstrecke ausgegangen.

Planfall 1.10: Straßennetz 2020 – zusätzliche zentrale Verbindung L 3011/B 519

Es wird die verkehrliche Situation für eine zusätzliche zentrale Verbindung der L 3011 mit der innerörtlichen B 519 aufgezeigt. Diese liegt gegenüber der bestehenden Floßwaldstraße unmittelbar südlich der Rheingaustraßenbrücke.

¹³ AMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN WIESBADEN: Verlegung B 519 Umgehung Hofheim – Planfeststellungsentwurf; Wiesbaden, 2008



- Planfall 2.1: Straßennetz 2020 – Konzept IG Obere Hauptstraße**
Aufbauend auf einem Konzept der "Interessensgemeinschaft Obere Hauptstraße" und der "Bürgervereinigung Hofheimer Altstadt" ist eine veränderte Verkehrsführung im Bereich der Oberen Hauptstraße zu untersuchen.
- Planfall 2.2: Straßennetz 2020 – Konzept B IG Obere Hauptstraße**
Ebenfalls aufbauend auf einem weiteren Konzept der "Interessensgemeinschaft Obere Hauptstraße" und der "Bürgervereinigung Hofheimer Altstadt" ist eine veränderte Verkehrsführung im Bereich der Oberen Hauptstraße zu untersuchen.
- Planfall 2.3: Straßennetz 2020 – Zweirichtungsverkehr Elisabethenstraße**
Für die derzeit im Einrichtungsverkehr geführte Elisabethenstraße ist die verkehrliche Wirkung einer Befahrung im Zweirichtungsverkehr aufzuzeigen.
- Planfall 2.4: Straßennetz 2020 – Teilspernung Elisabethenstraße**
Im Zusammenhang mit der Chinonplatz-Bebauung ist eine teilweise Sperrung der Elisabethenstraße zu untersuchen. Damit dieses ermöglicht werden kann, ist die Rudolf-Mohr-Straße auszubauen. Der Planfall 2.4 stellt die verkehrlichen Wirkungen dieser Änderung im Verkehrsablauf dar.

6.1 Nullfall 2020

Um die Wirksamkeit eines Planfalls beurteilen zu können, ist ein Vergleich mit dem Prognosenullfall erforderlich. Es ist zunächst darzustellen, wie sich die Verkehrsbelastungen entwickeln, wenn außer der Eigenentwicklung des Untersuchungsgebietes und den nicht lokal beeinflussbaren Entwicklungen der Region und des Umlandes keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Der Nullfall 2020 stellt daher das zum Bestand unveränderte Straßennetz 2020 mit der auf den Prognosehorizont 2020 hochgerechneten Verkehrsbeziehungsmatrix sowie zusätzlichen Parkieranlagen am Chinonplatz und in der Oberen Hauptstraße dar.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich die in **Bild 11.1** dargestellten Ergebnisse der modellhaften Verkehrsberechnung. **Bild 11.2** zeigt die Differenzen des Nullfalls 2020 zur Analyse 2007 auf.

Sowohl prozentual als auch absolut steigen die Verkehrsbelastungen in merkbarer Größenordnung, wie aus der folgenden Auflistung hervorgeht (**Tabelle 15**). Dies ist aufgrund der prognostizierten Einwohner- und Gewerbeentwicklung naheliegend. Einzig im innerstädtischen Bereich sind auf wenigen Straßen marginale Entlastungen durch die Bebauung des Chinonplatzes (und der damit verbundenen zusätzlichen Parkieranlagen sowie der veränderten Anbindung über die Rudolf-Mohr-Straße) und der Parkieranlage in der Oberen Hauptstraße zu erwarten.



Nr.	Querschnitt	Analyse 2007	Nullfall 2020	Differenz	
		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
1	nördliche Niederhofheimer Straße	11.600	12.250	+650	(+6 %)
2	Reifenberger Straße	6.750	7.150	+400	(+6 %)
3	Katharina-Kemmler-Straße	12.700	12.850	+150	(+1 %)
4	nördlicher Schmelzweg	13.350	14.950	+1.600	(+12 %)
5	Zeilsheimer Straße	14.100	15.450	+1.350	(+10 %)
6	südliche Niederhofheimer Straße	13.950	15.400	+1.450	(+10 %)
7	Königsteiner Straße	3.600	3.700	+100	(+3 %)
8	Hauptstraße	2.650	2.300	-350	(-13 %)
9	südlicher Schmelzweg	12.550	13.750	+1.200	(+10 %)
10	Hattersheimer Straße	15.800	17.050	+1.250	(+8 %)
11	Elisabethenstraße	12.150	11.750	-400	(-3 %)
12	Alte Bleiche	14.850	16.300	+1.450	(+10 %)
13	Cohausenstraße	4.000	4.250	+250	(+6 %)
14	Lorsbacher Straße	8.600	9.100	+500	(+6 %)
15	nördliche Rheingaustraße	23.000	25.300	+2.300	(+10 %)
16	nördliche Frankfurter Straße	6.450	6.900	+450	(+7 %)
17	südliche Frankfurter Straße	4.100	4.450	+350	(+9 %)
18	mittlere Rheingaustraße	15.950	17.700	+1.750	(+11 %)
19	Lessingstraße	1.700	1.850	+150	(+9 %)
20	südliche Rheingaustraße	14.400	15.850	+1.450	(+10 %)
21	Casteller Straße (L 3264)	7.850	8.350	+500	(+6 %)

Tabelle 15: Vergleich Nullfall mit Analyse-Berechnung

Es zeigt sich, dass nahezu alle Referenzquerschnitte höher belastet werden. Die Mehrbelastungen liegen in der Regel in einem Bereich von +5 ... +10 Prozent. Es wird deutlich, dass vor allem die Hauptverkehrsstraßen in Hofheim und Marxheim die aus den absehbaren Entwicklungen zusätzlichen Verkehre aufnehmen werden.

Für den Nullfall 2020 lässt sich folgendes herausheben:

- Die höchsten Querschnittbelastungen weist weiterhin der Straßenzug der innerörtlichen B 519 auf.
- Die Rheingaustraße in Marxheim erfährt eine Querschnittbelastung von etwa 15.900 Kfz/24h im Süden und bis zu etwa 25.300 Kfz/24h im Norden.



- Die Niederhofheimer Straße im Norden Hofheims erfährt Querschnittbelastungen in einer Größenordnung von etwa 12.300 Kfz/24h bis zu 15.400 Kfz/24h.
- Der innerstädtische Einbahnring am Busbahnhof (Alte Bleiche und Hattersheimer Straße) wird von etwa 16.300 Kfz/24h bis etwa 20.900 Kfz/24h in einer Richtung befahren
- Der Schmelzweg als weiterhin zentrale Süd-Nord-Verbindung weist eine Belastung von etwa 15.000 Kfz/24h im Querschnitt auf.

6.2 Planfall 1.1 – Ortsumgehung B 519

Planfall 1.1 ermittelt das Verkehrspotenzial für eine durchgehende Ortsumgehung durch eine Verlegung der B 519 nach Osten gemäß der Planfeststellungsunterlagen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen in Wiesbaden¹⁴. Darin wird eine Straßennetzergänzung vorgesehen, die an mehreren Stellen mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft ist (u.a. mit einem neu eingerichteten Kreisverkehr im Süden). Um die L 3011 und die Bahnstrecke in Tallage zu überqueren, soll ein Brückenbauwerk geschaffen werden. Zusätzlich soll auf Krifteler Gemarkung das bestehende Sportzentrum untertunnelt und ein planfreier Anschlusspunkt erstellt werden.

Die Berechnungen im Modell sind in **Bild 12.1** und die Differenzen zum Nullfall in **Bild 12.2** dargestellt. Folgende Verkehrsbelastungen sind herauszuheben:

- Die Ortsumgehung weist Querschnittbelastungen von minimal etwa 11.100 Kfz/24h und maximal 16.200 Kfz/24h auf.
- Die Rheingaustraße wird im Querschnitt von etwa 7.350 Kfz/24h im Süden und etwa 12.600 Kfz/24h im Norden befahren, was im Vergleich zum Nullfall 2020 eine Reduzierung der absoluten Belastung um etwa -9.700 bis -12.700 Kfz/24h bzw. einer prozentualen Entlastung von 50 Prozent und mehr entspricht.
- Auch andere Straßenabschnitte der derzeit innerörtlichen B 519 werden stark entlastet (Alte Bleiche etwa 8.950 Kfz/24h im Querschnitt statt 16.300 Kfz/24h im Nullfall, entspricht -45 Prozent; Elisabethenstraße etwa 6.150 Kfz/24h im Querschnitt statt 11.750 Kfz/24h, entspricht -48 Prozent; Niederhofheimer Straße etwa 11.500 Kfz/24h im Querschnitt statt 15.400 Kfz/24h, entspricht -25 Prozent).
- Der Schmelzweg erfährt ebenfalls eine erhebliche Entlastung und wird in Planfall 1.1 im Vergleich zum Nullfall nur noch von etwa der Hälfte der Fahrzeuge befahren.

¹⁴ AMT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN WIESBADEN: Verlegung B 519 Umgehung Hofheim – Planfeststellungsentwurf; Wiesbaden, 2008



- Demgegenüber stehen Mehrbelastungen in den Straßen, die eine Zubringerfunktion zur neuen Ortsumgehung übernehmen. So wird die Zeilsheimer Straße im Planfall 1.1 von etwa 17.700 Kfz/24h im Querschnitt befahren, was einen Zuwachs von etwa +2.250 Kfz/24h (bzw. +13 Prozent) bedeutet.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine solche Straßennetzergänzung große Teile des übergeordneten, aber auch des lokalen Durchgangsverkehrs aufnimmt. Die Stadtteile Hofheim und Marxheim sind aufgrund der mehrfachen Anbindungen an das bestehende Straßennetz einfacher aus allen Richtungen zu erreichen und es werden somit direktere Fahrbeziehungen möglich. Aus diesem Grund können die Verkehre auf der Umgehung gebündelt und die innerörtlichen Straßen maßgeblich entlastet werden. Dies wiederum eröffnet Spielräume für weiterführende Maßnahmen im städtischen Straßennetz.

6.3 Planfall 1.4 – Ortsumgehung B 519 ohne "Mittelteil"

Der Planfall 1.4 zeigt das Verkehrspotenzial einer Ortsumgehung durch eine Verlegung der B 519 nach Osten gemäß der Planfeststellungs-Unterlagen ohne das geplante Mittelteil auf Krifteler Gemarkung. Um trotzdem eine Nord-Süd-Verbindung zu ermöglichen, sind die L 3011 und die Bahnstrecke zu untertunneln und die Ortsumgehung an den Knotenpunkt Hattersheimer-Straße/Rudolf-Mohr-Straße anzuschließen. Im Norden soll eine direkte Verbindung der B 519 mit der L 3018 geschaffen werden.

Die Berechnungen sind in **Bild 13.1** und die Differenzen in **Bild 13.2** dargestellt. Wichtige Erkenntnisse sind:

- Die Abschnitte der Ortsumgehung weisen Querschnittbelastungen von etwa 9.800 Kfz/24h bis 13.350 Kfz/24h im Süden und etwa 7.250 Kfz/24h im Norden auf.
- Die Rheingaustraße wird im Querschnitt von etwa 8.350 Kfz/24h im Süden und etwa 15.250 Kfz/24h im Norden befahren, was im Vergleich zum Nullfall 2020 eine Reduzierung der absoluten Belastung um etwa -8.650 ... -10.000 Kfz/24h bzw. einer prozentualen Entlastung von 40 Prozent und mehr entspricht.
- Ebenfalls werden die B 519-Straßenabschnitte in Hofheim-Nord entlastet (Alte Bleiche etwa 11.400 Kfz/24h im Querschnitt statt 16.300 Kfz/24h im Nullfall, entspricht -30 Prozent; Elisabethenstraße etwa 8.600 Kfz/24h im Querschnitt statt 11.750 Kfz/24h, entspricht -27 Prozent; Niederhofheimer Straße etwa 13.150 Kfz/24h im Querschnitt statt 15.400 Kfz/24h, entspricht -15 Prozent).
- Der Schmelzweg erfährt in Planfall 1.4 im Vergleich zum Nullfall eine Mehrbelastung von etwa +2.500 Kfz/24h im Querschnitt (statt etwa 15.000 Kfz/24h im Nullfall nun etwa 17.500 Kfz/24h, was einer prozentualen Mehrbelastung von +16 Prozent entspricht).



- Ebenfalls erfahren die Zubringerstraßen zur Ortsumgehung Mehrbelastungen, die jedoch wesentlich geringfügiger sind als in Planfall 1.1.
- Der Knotenpunkt B 519/Hattersheimer Straße/Rudolf-Mohr-Straße müsste beträchtlich ertüchtigt werden, um die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig abzuwickeln.

Auch die Straßennetzergänzungen in Planfall 1.4 können Teile des übergeordneten, aber auch des lokalen Durchgangsverkehrs aufnehmen und eine Verteilerfunktion übernehmen. Im Vergleich zu Planfall 1.1 sind die Entlastungswirkungen jedoch geringer.

6.4 Planfall 1.10 – zusätzliche zentrale Verbindung L 3011/B 519

Mit Planfall 1.10 wird eine zusätzliche zentrale Verbindung von der L 3011 zur Rheingaustraße untersucht. Diese im Zweirichtungsverkehr befahrbare Verbindung ist direkt südlich der Rheingaustraßenbrücke projektiert und stellt somit eine Art Weiterführung der Floßwaldstraße nach Osten dar. Dabei wird die Frage der baulichen Machbarkeit einer solchen Verbindungsstraße zunächst hinten an gestellt. Auch wenn die Grundstücke, über die die Planfall-Trasse führt, zur Zeit zum Teil noch bebaut sind, kann ein solcher Planfall die Diskussion über die zukünftige bauliche Nutzung dieser Grundstücke entscheidend beeinflussen.

Wichtige Erkenntnisse aus dieser in den **Bilder 14.1 und 14.2** dargestellten Berechnung sind:

- Die neue Verbindungsstraße weist eine Querschnittbelastung von etwa 6.150 Kfz/24h auf.
- Mit dieser Straßennetzergänzung wird weiterer Verkehr in die zentralen Hauptverkehrsachsen gezogen. So wird z.B. die Rheingaustraße im nördlichen Abschnitt von etwa 27.200 Kfz/24h im Querschnitt befahren, was im Vergleich zum Nullfall 2020 eine Mehrbelastung von etwa +1.900 Kfz/24h bzw. einer prozentualen Mehrbelastung von +8 Prozent entspricht.
- Ebenfalls um etwa die gleiche absolute Größenordnung wird die L 3011 mehr belastet, die nun eine Belastung von etwa 13.750 Kfz/24h im Querschnitt aufweist (+1.500 Kfz/24h bzw. +12 Prozent).
- Dahingegen werden die westlichen und östlichen Außenbereiche entlastet (Querschnittbelastung Frankfurter Straße nun etwa 3.650 bis 5.100 Kfz/24h statt 4.450 bis 7.100 Kfz/24h im Nullfall, entspricht -22 bis -39 Prozent; Querschnittbelastung Lorsbacher Straße etwa 6.050 Kfz/24h statt 9.100 Kfz/24h, entspricht -50 Prozent).

Es wird deutlich, dass aufgrund dieser zusätzlichen zentralen Verbindung zukünftig weitere Mehrverkehre auf den ohnehin schon stark belasteten zentralen Achsen verkehren werden.



6.5 Planfall 2.1 – Konzept "IG Obere Hauptstraße"

In der Diskussion über die optimale Verkehrsführung in der Altstadt wurde von der "Interessengemeinschaft Obere Hauptstraße" und der "Bürgervereinigung Hofheimer Altstadt" ein Konzept erarbeitet, welches Grundlage für den vorliegenden Planfall 2.1 ist. Dieses Konzept sieht eine Umkehrung der bestehenden Einrichtungsverkehre in der Oberen Hauptstraße (im Abschnitt des verkehrsberuhigten Bereichs), der Burgstraße und der Pfarrgasse vor. Zusätzlich soll die westliche Neugasse in westlicher Richtung in Gänze durchfahrbar werden (aktuell ist eine Durchfahrt im westlichen Abschnitt unterbunden) und Abschnitte der Elisabethenstraße, der Sophie-Reinheimer-Straße, der Brühlstraße und der Ostendstraße sollen im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein.

Die Berechnungen und Differenzen zum Nullfall sind in den **Bildern 15.1 und 15.2** dargestellt. Folgende Aussagen können herausgestellt werden:

- Die Verkehrsbelastung der Oberen Hauptstraße wird gegenüber dem Nullfall mit etwa 2.300 Kfz/24h im Querschnitt deutlich um etwa 1.000 Kfz/24h (entspricht 43 Prozent) auf nunmehr etwa 1.300 Kfz/24h reduziert.
- Ebenfalls sind deutliche Reduzierungen im Schmelzweg, in der Zeilsheimer Straße und in der Oskar-Meyrer-Straße die Folge der geänderten Verkehrsführung.
- Dahingegen wird die Neugasse (auch in dem bisher nicht durchfahrbaren westlichen Bereich) erheblich mehr belastet und weist nun Verkehrsmengen im Querschnitt von etwa 3.400 Kfz/24h im westlichen Abschnitt und etwa 4.250 Kfz/24h im östlichen Abschnitt (+3.450 Kfz/24h im Vergleich zum Nullfall bzw. +431 Prozent) auf. Ebenso werden die Wohnstraßen im Ostend mehr belastet (im Rechenmodell zusammengefasst durch die Gartenstraße).
- Auch die südliche Elisabethenstraße weist Mehrverkehre gegenüber dem Nullfall auf (etwa 14.500 Kfz/24h im Planfall gegenüber 11.750 Kfz/24h im Nullfall – dies entspricht einer Zunahme von +2.750 Kfz/24h bzw. +23 Prozent).

Mit dieser Verkehrsführung kann zwar die Obere Hauptstraße entlastet werden, allerdings wird diese Entlastung auf Kosten der Neugasse erwirkt. Diese ist nun die einzige Verbindung, die Verkehren aus Osten kommend einen Zugang in die Altstadt verschafft. Durch die Öffnung der Wohnstraßen im Ostend wird auch die Sammelfunktion des Schmelzweges verringert, so dass zusätzliche Verkehre in den zentralen altstadtnahen Bereich gezogen werden.



6.6 Planfall 2.2 – Konzept B "IG Obere Hauptstraße"

Ein weiteres in der Diskussion befindliches Konzept der "Interessengemeinschaft Obere Hauptstraße" und der "Bürgervereinigung Hofheimer Altstadt" weist weniger Veränderungen zum Bestand auf als Planfall 2.1. Im "Konzept B" soll lediglich die westliche Neugasse in östlicher Fahrtrichtung für den fließenden Kfz-Verkehr geöffnet werden. Ebenfalls sollen die nördlichen Abschnitte der Wohnstraßen im Ostend im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Eine Einschränkung gegenüber dem Bestand findet sich im nördlichsten Abschnitt der Hauptstraße. Diese soll nur noch im Einrichtungsverkehr in südlicher Richtung bis zum neuen Parkhaus befahrbar sein.

Die Berechnungen sind in **Bild 16.1** und die Differenzen zum Nullfall in **Bild 16.2** dargestellt. Wichtige Erkenntnisse sind:

- Auch in diesem Planfall wird die Obere Hauptstraße gegenüber dem Nullfall entlastet (etwa 1.650 Kfz/24h im Querschnitt gegenüber 2.300 Kfz/24h). Die Entlastung beträgt etwa 650 Kfz/24 und entspricht einem Anteil von 30 Prozent.
- Geringfügig entlastet werden, wie in Planfall 2.1, der Schmelzweg, die Zeilsheimer Straße und die Oskar-Meyrer-Straße.
- Ebenfalls wie in Planfall 2.1 wird hingegen die komplette Neugasse erheblich mehr belastet und weist nun Verkehrsmengen im Querschnitt von etwa 3.600 Kfz/24h im westlichen Abschnitt und etwa 2.800 Kfz/24h im östlichen Abschnitt (etwa +2.000 Kfz/24h im Vergleich zum Nullfall bzw. +250 Prozent) auf.
- Zusätzlich werden die Wohnstraßen im Ostend mehr belastet.

Die Verkehrsführung dieses Konzeptes reduziert wiederum die Verkehrsmengen in der Oberen Hauptstraße. Doch auch in diesem Planfall werden dagegen die Neugasse sowie die Straßen im Ostend höher belastet als die Hauptstraße entlastet wird.

6.7 Planfall 2.3 – Zweirichtungsverkehr Elisabethenstraße

Für die derzeit im Einrichtungsverkehr geführte Elisabethenstraße ist die verkehrliche Wirkung einer Befahrung im Zweirichtungsverkehr aufzuzeigen. Der Querschnitt der Elisabethenstraße ist breit genug, um einen Zweirichtungsverkehr zuzulassen. Fehlende Leistungsfähigkeitsreserven am hoch belasteten Knotenpunkt mit der Zeilsheimer Straße verhindern zusätzliche Fahrbeziehungen. Um dennoch einen Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen, wird deshalb eine bestehende Fahrbeziehung (Linksabbiegen aus der Zeilsheimer Straße in die Elisabethenstraße) an diesem Knotenpunkt im Planfall unterbunden.

Die Berechnungen im Modell sind in **Bild 17.1** und die Differenzen zum Nullfall in **Bild 17.2** dargestellt. Folgende Ergebnisse sind herauszuheben:



- Die Elisabethenstraße wird im Querschnitt von etwa 15.500 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt und etwa 17.950 Kfz/24h im südlichen Abschnitt befahren, was im Vergleich zum Nullfall 2020 eine Erhöhung der absoluten Belastung um etwa +6.200 bis +6.850 Kfz/24h bzw. einer prozentualen Mehrbelastung von +52 bis +79 Prozent entspricht.
- Auch die Niederhofheimer Straße als Verlängerung dieser Süd-Nord-Achse wird stärker belastet als im Nullfall (etwa 17.200 Kfz/24h im Querschnitt statt 15.400 Kfz/24h im Nullfall, entspricht +12 Prozent).
- Der Schmelzweg und die Zeilsheimer Straße erfahren dahingegen erhebliche Entlastungen (Schmelzweg etwa 7.600 Kfz/24h im Querschnitt statt 13.750 Kfz/24h im Nullfall, entspricht -44 Prozent; Zeilsheimer Straße etwa 10.300 Kfz/24h im Querschnitt statt 15.450 Kfz/24h im Nullfall, entspricht -33 Prozent).
- Der Knotenpunkt Zeilsheimer Straße/Elisabethenstraße müsste beträchtlich ertüchtigt werden, um die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig abzuwickeln.

Aufgrund der Verkehrsführung des Planfalls 2.3 können vor allem die Verkehrsbeziehungen in Süd-Nord-Richtung umwegfreier durch Hofheim-Nord fließen. Dies bedeutet jedoch auch, dass zusätzliche Verkehre in den zentralen altstadtnahen Bereich gezogen werden und Straßen, die aufgrund ihrer Sammelfunktion bisher diese Verkehre aufnahmen, entlastet werden.

6.8 Planfall 2.4 – Teilspernung Elisabethenstraße

Vor allem hinsichtlich der geplanten Bebauung des Chinonplatzes durch ein großes Einzelhandelszentrum sollen die fußläufigen Beziehungen des Chinonplatzes zur Altstadt gestärkt werden. In diesem Zusammenhang ist eine Teilspernung der Elisabethenstraße für den fließenden Kfz-Verkehr zwischen dem Knotenpunkt mit der Pfarrgasse im Norden und der Zufahrt zum Parkplatz Kellereiplatz im Süden zu untersuchen. Damit weiterhin die nach Süden gerichteten Verkehre ortsnah geführt werden können, ist die Rudolf-Mohr-Straße (die u.a. auch als Hauptanbindung der Chinonplatz-Bebauung fungiert) auszubauen.

Die Berechnungen und Differenzen zum Nullfall sind in den **Bildern 18.1 und 18.2** dargestellt. Folgende Aussagen können herausgestellt werden:

- Es finden direkte Umverteilungen der Verkehre auf den betroffenen Straßen statt – ohne nennenswerte Auswirkungen auf das übrige Verkehrsnetz.
- Die Elisabethenstraße wird im Querschnitt von etwa 5.250 Kfz/24h im südlichen Abschnitt befahren, was im Vergleich zum Nullfall 2020 eine Reduzierung der absoluten Belastung von etwa -6.500 bzw. einer prozentualen Entlastung von -55 Prozent entspricht.



- Die Rudolf-Mohr-Straße wird dahingegen im Querschnitt um etwa +8.450 Kfz/24h mehr belastet. Im Vergleich zum Nullfall (mit einer Belastung von 3.400 Kfz/24h) bedeutet die Belastung im Planfall von 11.850 Kfz/24h eine prozentuale Mehrbelastung von 248 Prozent.
- Der Knotenpunkt Hattersheimer Straße/Rudolf-Mohr-Straße müsste erheblich ertüchtigt werden, um die prognostizierten Verkehrsmengen leistungsfähig abzuwickeln.

Mit einer ausgebauten Rudolf-Mohr-Straße ließe sich eine Teilspernung der Elisabethenstraße ohne große Wirkungen auf das Gesamtnetz ermöglichen.

6.9 Spinnenbetrachtungen

Zur genaueren Kenntnis der Verkehrsbeziehungen im Modell für die Planfälle 2.1 und 2.2 wurden sogenannte Verkehrsspinnenbetrachtungen durchgeführt. Dabei wird zuerst ein Querschnitt definiert und dann alle zu- und abfließenden Verkehre in diesem Querschnitt aufgezeigt.

Bild 19.1 zeigt eine solche Spinnenbetrachtung für den Nullfall 2020 auf. Dieser berücksichtigt neben dem Quartiersparkhaus in der Oberen Hauptstraße auch die Chinonplatz-Bebauung mit deren Anschluss an die Rudolf-Mohr-Straße. Für den Nullfall wird die Verkehrsspinne für den Querschnitt der Oberen Hauptstraße unterhalb des Knotenpunktes mit der Oskar-Meyrer-Straße gebildet. Es wird darin aufgezeigt, wie sich die etwa 2.300 Kfz/24h im Verkehrsmodell verteilen.

Für den Planfall 2.1 wird mit der westlichen Neugasse ein anderer Querschnitt als Grundlage für die Spinnenbetrachtung gewählt (**Bild 19.2**). Mit dieser Verkehrsspinne wird deutlich, dass die Neugasse nun die einzige Straßenverbindung für die aus Osten kommenden Verkehre in die Altstadt und zum südlichen Kapellenberg ist.

Die Verkehrsspinne für den Planfall 2.2 ist in **Bild 19.3** dargestellt. Grundlage für die Spinnenbetrachtung ist wiederum die westliche Neugasse. Es zeigt sich, dass die Neugasse einerseits als Abfluss für die Verkehre aus der südlichen Altstadt und der nördlichen Oberen Hauptstraße (mit dem Parkhaus) dient, aber andererseits auch ein großer Anteil an Fahrzeugen die Neugasse als Schleichweg nutzt, um die überlasteten Knotenpunkte in der Zeilsheimer Straße zu umfahren. Die Knotenpunkte werden aufgrund der steigenden Verkehrsbelastungen im gesamten Netz noch größere Leistungsfähigkeitsengpässe aufweisen als im derzeitigen Bestand, so werden andere "Schlupflöcher" von den Verkehrsteilnehmern vermehrt gesucht und in diesem Fall mit der geöffneten Neugasse auch gefunden.



6.10 Bewertung der Planfälle

Die Bewertungen der einzelnen Planfälle erfolgt in den nachfolgenden Tabellen über eine Werteskala. Die Bandbreite dieser Werteskala reicht von "+" für eine Zielerreichung bis "-" für negative Auswirkungen des Planfalls auf das definierte Ziel. Die vorgenommenen Einstufungen entsprechen:

- + Ziel erreicht
- Ziel nicht erreicht, jedoch keine Nachteile
- Ziel nicht erreicht, Nachteile überwiegen
- / nicht bewertbar

Die Bewertung der Planfälle orientiert sich an der Erreichung der Planungsziele, die in **Abschnitt 2** aufgelistet sind. Die Oberziele lauten:

- Förderung der beabsichtigten Stadtentwicklung,
- Verbesserung der Umweltbedingungen,
- Verbesserung des Verkehrsablaufs,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Wahrung der Wirtschaftlichkeit.

Zusätzlich werden – sofern es möglich ist – die Unterziele bewertet, die in der 3. Beiratssitzung von den Teilnehmer als besonders wichtig erachtet wurden. Diese lauten:

- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes (Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr sowie ÖPNV),
- Entlastung der Hauptverkehrsstraßen durch Ortsumfahrungen,
- Verkehrsberuhigung von urbanen Bereichen,
- Stärkung der Nahversorgung im Stadtkern und den Ortsteilkernen,
- Beachtung der Belange schutzwürdiger Personen,
- Förderung des ÖPNV.

Auf eine unterschiedliche Gewichtung der einzelnen Ziele wird verzichtet, da dazu die Prioritäten einvernehmlich festgelegt werden müssten. Dies ist allerdings im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung nicht leistbar, sondern setzt einen intensiven Diskussionsprozess in der Stadt Hofheim voraus.



Oberziele	Nullfall 2020	Planfall 1.1 Orts- umgehung	Planfall 1.4 OU ohne Mittelteil	Planfall 1.10 zentrale Verbindung	Planfall 2.1 Konzept A IG Obere Hauptstr.	Planfall 2.2 Konzept B IG Obere Hauptstr.	Planfall 2.3 Öffnung Elisabet- henstraße	Planfall 2.4 Sperrung Elisabet- henstraße
Förderung der beabsichtigten Stadtentwicklung	○	+	+	○	○	○	○	+
Verbesserung der Umweltbedingungen	○	-	-	-	○	○	○	○
Verbesserung des Verkehrsablaufs	-	+	+	+	○	○	-	-
Erhöhung der Verkehrssicherheit	-	+	+	-	-	-	○	-
Wahrung der Wirtschaftlichkeit	○	-	-	-	+	+	○	○
Summe	--	+	+	--	○	○	-	-

Tabelle 16: Bewertung nach Oberzielen

Unterziele	Nullfall 2020	Planfall 1.1 Orts- umgehung	Planfall 1.4 OU ohne Mittelteil	Planfall 1.10 zentrale Verbindung	Planfall 2.1 Konzept A IG Obere Hauptstr.	Planfall 2.2 Konzept B IG Obere Hauptstr.	Planfall 2.3 Öffnung Elisabet- henstraße	Planfall 2.4 Sperrung Elisabet- henstraße
Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs	/	/	/	/	/	/	/	+
Erhöhung der Anteile des NMIV	/	/	/	/	/	/	/	/
Entlastung der Hauptverkehrsstraßen durch Ortsumfahrungen	-	+	+	-	-	-	-	-
Verkehrsberuhigung von urbanen Bereichen	-	+	+	-	○	○	-	+
Stärkung der Nahversorgung in Ortskernen	/	/	/	/	/	/	/	/
Beachtung der Belange schutzwürdiger Personen	/	/	/	/	/	/	/	/
Förderung des ÖPNV	/	/	/	/	/	/	/	/
Summe	--	++	++	--	-	-	--	+

Tabelle 17: Bewertung nach besonders gewichtigen Unterzielen

Es wird deutlich, dass eine solche Werteskala-Bewertung nach den einzelnen Zielen nur eine Hilfestellung im Entscheidungsprozess sein kann. Für die endgültige Formulierung von Handlungsempfehlungen (Abschnitt 10) sind die jeweiligen Detailbetrachtungen ebenso notwendig wie die Definition von Ausschlusskriterien und einer Gewichtung.

Trotzdem soll im Folgenden anhand dieser Werteskala-Bewertung eine verkehrsplanerische Bewertung für alle Planfälle abgegeben werden.

Für den **Nullfall 2020** sind negative Effekt im Verkehrsablauf zu erwarten. Das ohnehin schon stark belastete innerörtliche Straßennetz mit den bekannten Leis-



tungsfähigkeitsdefiziten (**Abschnitt 4.8**) wird zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen, was auch nachteilig für die Verkehrssicherheit ist.

Die Maßnahmen des **Planfalls 1.1** sind in der Summe nach der ungewichteten Werteskala positiv zu bewerten. Aufgrund der erheblichen Reduzierungen der Verkehrsbelastungen der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ergeben sich Gestaltungsspielräume für die urbanen Bereiche und der Verkehrsablauf wird verbessert. Dem gegenüber steht ein entsprechend hoher Investitionskostenanteil sowie negative Folgen für die Umwelt. Da aus verkehrsplanerischer Sicht nur die Oberziele "Verkehrsablauf" und "Verkehrssicherheit" fachkundig bewertbar sind, ist dieser Planfall nach diesen Kriterien zu empfehlen.

Auch der **Planfall 1.4** ist aus diesen Gründen zur Umsetzung zu empfehlen. Allerdings steht er bei einer Empfehlungsaufreihung deutlich hinter Planfall 1.1, da er in der Detailbetrachtung weniger positive Effekte aufweist. Zusätzlich sind noch eine Vielzahl von offenen Fragen zu beantworten, die für Planfall 1.1 durch die Detailplanungen des Planfeststellungsverfahrens weitestgehend schon geklärt sind (bauliche Machbarkeit, Ausbau der Knotenpunkte, Schutzmaßnahmen,...). Planfall 1.4 stellt somit vor allem dann eine erwägenswerte Alternative dar, wenn eine Umsetzung des Planfalls 1.1 nicht möglich ist.

Eine Umsetzung des **Planfalls 1.10** wird kritisch gesehen. Der Großteil der Ziele wird nicht erreicht und es überwiegen deutlich die Nachteile.

Die Planfälle aus der Planfallgruppe 2 weisen kleinräumigere Auswirkungen auf, deshalb wird die Bewertung für das Gesamtsystem schwieriger. Des Weiteren sind in diesem Zusammenhang auch die Belange des ruhenden Verkehrs (**Abschnitt 7**), des Radverkehrs (**Abschnitt 8**) und des Fußgängerverkehrs (**Abschnitt 9**) stärker zu berücksichtigen. Neben der wieder zum Vorschein tretenden Problematik der noch zu treffenden Wichtung einzelner Ziele, ist auch die Frage zu klären, inwieweit z.B. die Obere Hauptstraße überhaupt entlastet werden muss. Die Verkehrszählungen und auch die Prognosen stellen eine Maximalbelastung der Oberen Hauptstraße deutlich unterhalb von 3.000 Kfz/24h fest. Für verkehrsberuhigte Bereiche gelten nach älteren Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen¹⁵ (EAE) diese 3.000 Kfz/24h als Belastungsobergrenze. Die neuere Literatur in Form der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)¹⁶ sieht sogar eine Obergrenze von 4.000 Kfz/24h als Obergrenze. Demnach ist festzustellen, dass nach äußeren Rahmenbedingungen die Obere Hauptstraße nicht zu viel Verkehr im Querschnitt aufweist. Zweifellos ist die Art des Verkehrsablaufs in den verkehrsberuhigten Straßen der Altstadt mangelhaft, so dass hier oftmals überhöhte Geschwindigkeiten wahrgenommen werden. Hier ist die Raumaufteilung und Gestaltung des Straßenquerschnitts verbesserungswürdig und es ist zu diskutieren, ob z.B. dem ruhenden Verkehr Flächen zur Verfügung gestellt werden sollen oder nicht. Trotz dieser Problemstellungen sind die Planfälle 2.1 bis 2.4 aus verkehrlicher Sicht zu bewerten.

¹⁵ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE); Köln, 1995.

¹⁶ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



Der **Planfall 2.1** wird als kritisch eingestuft. Die Entlastungen in der Altstadt werden mit wesentlich höheren Mehrbelastungen in der Neugasse erwirkt. Durch die direktere Führung über die Elisabethenstraße und Neugasse (anstatt wie bisher über die Burgstraße/Pfarrgasse und Hauptstraße) werden im Vergleich zum Nullfall zusätzliche Verkehre angezogen. Auch die Öffnung des Ostends zieht weitere Verkehre in den zentralen Bereich. Unter Abwägung der einzelnen Vor- und Nachteile wird eine Umsetzung nicht empfohlen.

Durch die Verkehrsführung in **Planfall 2.2** wird fast ausschließlich nur noch Quell- und Zielverkehr in der Oberen Hauptstraße abgewickelt. Dahingegen dient wiederum die westliche Neugasse als primärer Abfluss der Verkehre aus der südlichen Altstadt und ist entsprechend hoch belastet. Zusätzlich sind Schleichverkehre zur Umfahrung des signalisierten Knotenpunktes in der Zeilsheimer Straße zu erwarten. Eine Umsetzung dieses Planfalls kann nur dann empfohlen werden, wenn der Knotenpunkt in der Zeilsheimer Straße höhere Leistungsfähigkeitsreserven aufweist und wenn überhaupt eine Entlastung der Oberen Hauptstraße als erforderlich angesehen wird.

Eine Umsetzung von **Planfall 2.3** wird nicht empfohlen. Hofheim-Nord kann zwar zügiger in Süd-Nord-Richtung durchfahren werden, dafür werden aber die zentralen Bereiche übermäßig von zusätzlichem Verkehr belastet (mit allen negativen Folgen auch für den ÖPNV und Fuß- und Radverkehr).

Die Bewertung des **Planfalls 2.4** fällt negativ aus, da sich hier die Vorteile für den Fuß- und Radverkehr nicht mit den Nachteilen für den fließenden Verkehr aufwiegen. Die Verkehrsführung über die Rudolf-Mohr-Straße ist umwegiger und für den Großteil der Verkehrsteilnehmer muss ein signalisierter Knotenpunkt mehr passiert werden. Zusätzlich ist ein erheblicher Mehrverkehr im direkten Umfeld der Main-Taunus-Schule zu erwarten und es wird die Fuß- und Radwegeachse entlang des Schwarzbaches zusätzlich unterbrochen. Aus diesem Grund sollte die Elisabethenstraße nicht teilgesperrt werden. Es ist jedoch bei der Gestaltung der Chinonplatz-Bebauung auf eine sichere, komfortable und attraktive Fußwegeverbindung zur Hofheimer Altstadt hinzuwirken – gegebenenfalls im Sinne von Shared Space, bei dem alle Verkehrsteilnehmer gleichgestellt sind und keinerlei Reglementierungen unterliegen.



7 Ruhender Verkehr

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Verkehrsplanung ist der ruhende Verkehr, der im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine wesentliche "Stellschraube" der Verkehrspolitik in den Städten und Gemeinden darstellt.

Um notwendigen Diskussionen über die Zielausrichtung des ruhenden Verkehrs eine fundierte Basis zugrunde zu legen, wurden im zentralen Bereich Hofheims umfangreiche Erhebungen durchgeführt und dokumentiert¹⁷. Der nachfolgende Abschnitt Bestandsaufnahme fasst die Kernaussagen dieser Erhebungen zusammen – ergänzt durch Änderungen in der Zwischenzeit.

7.1 Bestandsaufnahme

Als Grundlage für die Parkraumanalyse wurden im Dezember 2003 und November 2004 die bestehenden Parkierungsmöglichkeiten im Untersuchungsraum detailliert erfasst und durch Stichproben im Jahr 2008 überprüft und teilweise aktualisiert (**Bild 20**). Es wurden dabei jeweils der Ort, die Anzahl der Stellplätze, die Parkregelung beziehungsweise die Form der Bewirtschaftung (freies Parken, Parkscheibe, Parkschein,...) und die öffentliche Zugänglichkeit (öffentliche/halböffentliche Stellplätze) festgehalten. Ferner wurden einschränkende Parkregelungen (eingeschränktes und absolutes Haltverbot) aufgenommen.¹⁷

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet rund 2.450 Stellplätze vorhanden. Etwa 1.400 Stellplätze (etwa 57 Prozent) hiervon entfallen auf freies Parken im öffentlichen Raum. Bei etwa 250 Stellplätzen (etwa 10 Prozent) besteht eine Kurzzeit-Parkregelung mit Parkscheibe und bei etwa 650 Stellplätzen (etwa 27 Prozent) ist ein gebührenpflichtiger Parkschein zu lösen. Die Zahl der halböffentlichen Stellplätze beläuft sich auf etwa 150 (rund 6 Prozent).

Um eine differenzierte Analyse der Auslastung, des Umschlags und der Parkdauer zu ermöglichen, wurde das gesamte Untersuchungsgebiet in verschiedene Bereiche unterteilt. Zur Zeit der Analyse dieser Kennwerte bestand noch nicht die Möglichkeit, an Stellplätzen mit Parkscheinplicht die erste Stunde kostenfrei zu parken (mittels der sogenannten "Brötchentaste"). Dieses Angebot wurde erst 2007 in Hofheim eingeführt.

7.1.1 Auslastung

Im Mittel beträgt die Auslastung des ganzen Erhebungsgebiets etwa 60 Prozent. In einzelnen Gebieten variiert die mittlere Auslastung zwischen 23 Prozent (Bereich Wohngebiet Altkönigstraße) und um 80 Prozent in den innerstädtischen

¹⁷ MOCIETY CONSULT GMBH: Stadt Hofheim am Taunus – Planungskonzept ruhender Verkehr; Wiesbaden, 2005.



Bereichen. Die höchsten mittleren Auslastungen einzelner Auswertebereiche sind für die unbewirtschafteten Stellplätze in den innerstädtischen Lagen festgestellt worden (Burgstraße und Kirschgartenstraße mit jeweils über 100 Prozent mittlerer Auslastung – Auslastungen über 100 Prozent bedeuten, dass zusätzlich zum vorhandenen Stellplatzangebot Fahrzeuge abgestellt sind, z.B. in zweiter Reihe oder vor Grundstückszufahrten).

Die maximale Auslastung bezogen auf alle Stellplätze beträgt knapp 80 Prozent und tritt hauptsächlich in der vormittäglichen Zeit zwischen 10:00 und 12:00 Uhr auf. In den einzelnen Gebieten bestehen wiederum erhebliche Unterschiede, die sich aufgrund der Lage und Bewirtschaftung der Parkstände ergeben. Mit die höchsten maximalen Auslastungen sind für die Bereiche ermittelt worden, die eine innerstädtischen Lage mit überwiegender Geschäftsnutzung aufweisen. Hier wurden Werte um 100 Prozent ermittelt. Die maximale Auslastung von 107 Prozent weist der Bereich um die Main-Taunus-Schule auf. Auch einige an die Innenstadt angrenzende Wohnbereiche weisen maximale Auslastungen von knapp 100 Prozent auf. Grundsätzlich deuten Auslastungsgrade über 85 Prozent auf überlastete Bereiche hin und führen vermehrt zu Parksuchverkehr.

7.1.2 Umschlag

Die Umschlagrate (bzw. Umschlagzahl) gibt an, wie oft am Tag ein Stellplatz von einem Fahrzeug belegt war. So bedeutet eine Umschlagrate eines Bereiches von 5, dass in diesem Gebiet jeder Stellplatz über den Tag verteilt von 5 Fahrzeugen belegt war. Generell lässt sich sagen, dass bewirtschaftete Stellplätze deutlich höhere Umschlagraten aufweisen als unbewirtschaftete Stellplätze, die häufig durch Dauerparker in Anspruch genommen werden.

Im Mittel wurde jeder Stellplatz des gesamten Erhebungsgebiets 3 mal pro Tag umgeschlagen. Die Umschlagraten sind in den separaten Bereichen je nach Lage und Bewirtschaftung der Stellplätze deutlich unterschiedlich. In der Innenstadt werden in den Bereichen mit überwiegender Geschäftsnutzung mittlere Umschlagswerte um den Wert 6 erzielt. Betrachtet man beispielsweise den südlichen Innenstadtbereich, so wird deutlich, dass benachbarte Stellplätze innerhalb dieses Bereichs sehr unterschiedliche Umschlagkennziffern aufweisen. So werden die unbewirtschafteten Stellplätze in der Kirschgartenstraße und Im Angel nur ca. 2 bis 3 mal pro Tag umgeschlagen, während die bewirtschafteten Parkstände 7 mal und mehr pro Tag umgeschlagen werden. In den Wohngebieten liegen die Umschlagkennziffern meist um den Wert 2. Die höchste Umschlagrate mit dem Wert 8,3 lässt sich für den zentral gelegenen Kundenparkplatz des Ladencenters Buch feststellen. Im Parkhaus am Bahnhof wurde der insgesamt geringste Umschlag registriert. Die dort angebotenen 200 Stellplätze werden nicht ganz einmal pro Tag umgeschlagen. Hier sind überwiegend Nutzungen durch Berufs- und Einkaufspendler anzunehmen, die das Parkhaus lediglich einmal am Tag anfahren.



7.1.3 Parkdauer

Das Parkdauerverhalten steht in direkter Abhängigkeit zur Nachfragegruppe. So ist bei Bewohnern und Berufstätigen in der Regel mit längeren Parkdauerzeiten zu rechnen, während die Parkdauer der Kunden und Besucher sehr unterschiedlich ausfallen kann.

Im gesamten Erhebungsgebiet wird nahezu die Hälfte der Fahrzeuge nur kurzzeitig bis zu 1 Stunde abgestellt. Weitere etwa 30 Prozent der Fahrzeuge werden zwischen 2 und 4 Stunden geparkt und die Langzeitparker (5 bis 15 Stunden) belaufen sich zusammen auf 20 Prozent.

In den Geschäftsbereichen liegt der Anteil der Kurzzeitparker unter einer Stunde bei über 70 Prozent. Der Anteil der Langzeitparker, die sich zumeist auf den unbewirtschafteten Stellplätzen finden, beträgt hier lediglich knapp 5 Prozent.

7.1.4 Nutzergruppen

Die einzelnen Nutzergruppen besitzen teilweise sehr unterschiedliche Ansprüche an den Parkraum. So fordern die Bewohner einen Parkraum in direkter Nähe zur Wohnung, längere Fußwege und eine Bewirtschaftung werden kaum akzeptiert. Berufstätige beanspruchen Parkraum für die Dauer ihrer Anwesenheit an der Arbeitsstelle. Für Berufspendler sind gebührenpflichtige Stellplätze aufgrund der hohen entstehenden Kosten sowie der möglicherweise vorhandenen zeitlichen Begrenzung der Parkdauer unattraktiv. Stehen kostenfreie Parkmöglichkeiten zur Verfügung, werden auch längere Fußwege akzeptiert. Die Kunden und Besucher verursachen unterschiedliche Parkraumnachfragen, je nachdem, welche Ziele/Veranstaltungen erreicht werden sollen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind etwa 20 Prozent der Parkvorgänge den Bewohnern zuzuordnen, etwa ein Zehntel ist als beschäftigtenbezogener Verkehr einzuordnen und etwa 70 Prozent sind Kunden und Besucher. In den innerstädtischen Lagen dominieren die Kunden und Besucher mit Anteilen um die 90 Prozent. Dem gegenüber sind auf den unbewirtschafteten Stellplätzen deutlich geringere Kundenanteile festzustellen. So werden bspw. die sehr stark ausgelasteten Stellplätze in der Kirschgartenstraße zu etwa 40 Prozent von Bewohnern und zu 10 Prozent von Berufstätigen genutzt – Besucher und Kunden finden sich dort nur zu etwa 50 Prozent.

7.1.5 Zielsetzung

Im Diskussionsprozess wurde das Ziel definiert, ein ausreichendes Stellplatzangebot an normalen Werktagen für Kunden/Besucher sowie für Bewohner in einem Umkreis von ca. 275m zu schaffen. Damit dies mit dem derzeitigen Angebot möglich ist, sollen die Berufstätigen von den wertvollen Plätzen der Innenstadt auf die ungenutzten Parkstände der Außenbereiche (wie z.B. das Parkhaus



Bahnhof) verdrängt werden. Die somit frei werdenden Stellplätze stehen dann zukünftig Kunden und Besuchern bzw. Bewohnern zur Verfügung.

Außerdem wurden diskutierte Standorte für neue Parkieranlagen überprüft. Neben den etwa 400 geplanten Stellplätzen im Zuge der Chinonplatz-Bebauung¹⁸, befanden sich folgende Standorte im Fokus:

- Am Alten Bach II
- Cohausenstraße
- Obere Hauptstraße
- Wilhelmstraße

In der Zwischenzeit wurde die diskutierte Anlage Am Alten Bach II provisorisch umgesetzt. Vorläufig ist die entsprechende Fläche nur bis zum Jahr 2011 angepachtet – über eine Pachtverlängerung oder einen Erwerb der Fläche muss zu einem späteren Zeitpunkt verhandelt werden. Eine Realisierung des Standorts Wilhelmstraße ist dahingegen nicht mehr möglich, da die diskutierte Fläche mittlerweile wieder überbaut ist.

Zusätzlich sind noch Umgestaltungen bestehender Parkieranlagen zu diskutieren. Für den Standort Kellereiplatz wurde ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben, der neben städtebaulichen Aspekte auch das Thema Parken umfasste. Da dies jedoch noch ein ergebnisoffener Prozess ist, können keine Ergebnisse übernommen werden. Es wird jedoch zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen, dass nur noch ein verringertes Angebot von etwa 75 Stellplätzen zur Verfügung stehen wird. Zusätzlich wird wahrscheinlich der Parkplatz am ehemaligen MKW-Gelände überbaut werden, so dass hier weitere Stellplätze verloren gehen.

Aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht wird außerdem angeregt, den Parkplatz Am Untertor sowie das Parkhaus am Bahnhof umzugestalten. Dabei ist zu prüfen, ob die bestehende Stellplatzanzahl erhalten bleiben kann oder nicht. Insbesondere für den Parkplatz am Untertor muss sich die Frage stellen, ob nicht zusätzliche Freiräume für den Fußgänger und weitere Außenflächen für die Gastronomie und den Einzelhandel geschaffen werden sollen.

Eine Übersicht über die diskutierte zukünftige Situation der Parkieranlagen gibt **Bild 21**.

7.2 Mängelanalyse

Der ruhende Verkehr steht hinsichtlich seines Flächenbedarfs mit dem fließenden MIV, dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußgängerverkehr in Konkurrenz. Durch die vorgehaltenen Stellplätze wird das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraums oftmals vom ruhenden Verkehr dominiert und bestimmt somit maßgeblich dessen Wahrnehmung.

¹⁸ Stand: Juli 2008



Gleichwohl sind Stellplätze erforderlich. So bewirkt z.B. eine Überlastung des verfügbaren Stellplatzangebots eine Reihe negativer Folgen, da diese Überlastung zu vermehrtem Parksuchverkehr und zu Beeinträchtigungen im Anliefer- und Dienstleistungsverkehr führen kann. Auch leidet die Wohnqualität, wenn die Anwohner in ihrem Quartier keinen Stellplatz in fußläufiger Entfernung zu ihrer Wohnung finden.

Als mangelhaft im Verkehrssystem Hofheims wird die hohe Anzahl kostenfreier Stellplätze sowie die uneinheitliche Bewirtschaftung (unterschiedliche zeitliche Geltungsbereiche, unterschiedliche maximale Parkdauer und unterschiedliche Gebühren) im zentralen Bereich angesehen (**Bild 20**). Das kostenfreie zentrale Angebot schafft ein hohes Maß an Zielverkehr bzw. auch an Suchverkehr. Durch die große Zahl unbewirtschafteter Parkmöglichkeiten kann bei den Parkplatzsuchenden die Erwartung erzeugt werden, jederzeit einen kostenfreien Stellplatz zu finden – eine Einschätzung, die zu den Spitzenzeiten am Vormittag und am Nachmittag im zentralen Bereich unzutreffend ist und zu starkem Parksuchverkehr und regelwidrigem Parkverhalten führt. Zugleich wird auch die Akzeptanz der benachbarten und bewirtschafteten Parkplätze sowie des Parkhauses am Bahnhof verringert und es bleiben freie vorgehaltene Kapazitäten ungenutzt.

Kritisch wird auch die sogenannte "Brötchentaste" (gebührenfreies Benutzen der Parkscheinautomaten für einen bestimmten Zeitraum zu Beginn des Parkvorgangs) angesehen. Empirische Untersuchungen¹⁹ in Gebieten mit der Brötchentaste haben gezeigt, dass

- diese Möglichkeit nur wenig genutzt wird,
- kein größerer Wechsel zu verzeichnen ist,
- die Hemmschwelle zum ordnungswidrigen Parken gesunken ist,
- die Einnahmen aus den Parkautomaten gesunken sind.

Trotz dieser empirischen Ergebnisse wird eine solche Regelung vermehrt in Städten und Gemeinden eingeführt – oft als Kompromissergebnis mit dem örtlichen Einzelhandel und um die Hemmschwelle zu verringern, einen gebührenpflichtigen Parkplatz anzufahren. Ist die Einführung der "Brötchentaste" erwünscht, so sollte die gebührenfreie Parkzeit 15 Minuten nicht überschreiten. In Hofheim dagegen sind die ersten 60 Minuten gebührenfrei – und dies bei einem Anteil der Kurzzeitparker unter einer Stunde bei über 70 Prozent in den zentralen Geschäftsbereichen.

Ebenfalls als mangelhaft ist die Zielführung bzw. die Beschilderung zu den einzelnen Parkieranlagen einzustufen. Eine übergreifende Konzeption ist dabei nicht zu erkennen. Teilweise wird zwar punktuell auf Parkieranlagen hingewiesen, aber dies nur unvollständig und meist ohne Angaben zu Alternativen.

Einen weiteren Mangel stellt die unausgewogene räumliche Verteilung der Parkieranlagen dar. Der Großteil des Angebots findet sich im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes. Nördlich der Altstadt existiert gar kein Ange-

¹⁹ KOCHS/StOLTE-NEUMANN: Umsonst ist noch zu teuer – Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenlosen Parkens für 15 Minuten in Köln; Straßenverkehrstechnik 11/02, Seite 589 ff.



bot, westlich der Altstadt lediglich ein überschaubares Angebot an Stellplätzen. Somit entstehen wiederum zusätzliche vermeidbare Kfz-Fahren im Verkehrssystem Hofheims.

Das Parkhaus am Bahnhof ist außerdem mit einer Vielzahl von Mängeln versehen. Die Ein- und Ausfahrtssituation ist sehr ungünstig gestaltet, die Verkehrsführung ist unkomfortabel, die Zuwege zur Innenstadt und zur Bahnstufunterführung sind schlecht gekennzeichnet und das Parkhaus an sich macht einen sanierungsbedürftigen Eindruck.

Da die Parkraumuntersuchung keine Aussagen zur Art und Häufigkeit von auftretenden Verstößen gegen Parkregelungen enthält, kann der Aspekt der "Parkmoral" nicht fundiert bewertet werden. Bei Stichproben sind jedoch insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen eine Vielzahl von Parkverstößen im Bring- und-Hol-Verkehr aufgefallen – mit großen Nachteilen für den Fuß- und Radverkehr.

Der Parkplatz Am Untertor ist in seiner Ausführung zwar nicht mangelhaft, trotzdem wird eine Umgestaltung aus verkehrstechnischer, aber auch aus städtebaulicher Sicht empfohlen. Durch das Ausweisen von Stellplätzen am Untertor wird in einem sensiblen zentralen Bereich im unnötig hohen Maße Ziel- und Quellverkehr generiert. Durch eine Reduzierung der Stellplatzanzahl kann dieser Verkehr verringert werden. Die dadurch frei werdenden Flächen könnten städtebaulich ansprechend gestaltet werden und den Platz am Untertor zusätzlich aufwerten.

Ebenso sind die Stellplätze in den verkehrsberuhigten Bereichen der Altstadt zu hinterfragen (vor allem in der Hauptstraße). Diese werten die Aufenthaltsqualität stark ab und lassen das Auto als dominierendes Element innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche erscheinen. Zusätzlich entstehen durch den Quell- und Zielverkehr sowie durch den Parksuchverkehr höhere Verkehrsbelastungen. Aufgrund der bestehenden Alternativen für den Kundenverkehr (der Parkplatz Kelle reiplatz liegt in fußläufiger Entfernung) kann auf diese Stellplätze verzichtet werden. Die durch die parkenden Fahrzeuge erwünschte Verlangsamung des fließenden Verkehrs kann auch durch städtebaulich interessantere Elemente wie eine Begrünung oder durch attraktives Mobiliar erreicht werden. Allerdings sind bei Entscheidungen zu diesem Thema auch nicht-verkehrliche Aspekte zu berücksichtigen. Vertreter des Einzelhandels sehen sich beim Wegfall von Stellplätzen oftmals Existenzängsten ausgesetzt und auch die Bewohner wollen kurze Wege von ihrer Wohnung zum geparkten Fahrzeug. Nichtsdestotrotz spricht aus verkehrlichen Gründen vieles für einen Wegfall dieser Stellplätze. Die bisherigen Diskussion und Entscheidungen zeigen aber auf, dass eine solche Maßnahme kaum mehrheitsfähig ist.

7.3 Bewirtschaftungskonzepte

Die entwickelten Bewirtschaftungskonzepte orientieren sich an den grundsätzlichen Zielen der Stadt Hofheim. Folgende relevante Ziele können aus der anhal-



tenden Diskussion für die Bewirtschaftung der Stellplätze in der Kernstadt abgeleitet werden:

- Minimierung des Parksuchverkehrs,
- verbesserte Ausnutzung vorhandener Stellplatzkapazitäten,
- Verbesserung der Parkraumsituation für Kurzparker im Umfeld relevanter Ziele,
- Verbesserung der Parkraumsituation für Touristen und Besucher im Umfeld relevanter Ziele,
- Sicherung des vorhandenen Stellplatzangebotes.

Zur Zielerreichung kann das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum durch verschiedene Maßnahmen beeinflusst werden. Zu diesen Maßnahmen zählen einerseits "harte Regelungen", wie z.B. die Einrichtung von unterschiedlich betriebenen Parkzonen (Parkschein, Parkscheibe, Bewohnerparken,...) aber auch die Einführung von Halteverbotszonen oder Änderungen in der Verkehrsführung. Andererseits sind sogenannte "weiche Regelungen", wie z.B. eine intensivere Bauherrenberatung oder eine Initiierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement, zusätzliche geeignete Maßnahmen. Ein räumlich differenziertes Bewirtschaftungskonzept kann allerdings nur "harte Regelungen" berücksichtigen und aufnehmen. So gilt es unter anderem über die Beschränkung der Parkdauer, die Genehmigung des Parkens nur für bestimmte Nutzergruppen sowie einer aufeinander abgestimmten Gebührengestaltung die Parkraumsituation in Hofheim zu verbessern.

7.3.1 Grundsätze

Vereinbartes Ziel in Hofheim ist es, die Beschäftigten-Parker aus den zentralen Bereichen zu verdrängen und somit ausreichend Parkraum für Bewohner sowie Besucher und Kunden anbieten zu können. Um deren Bedürfnisse zu steuern, gibt es einerseits Regelungen zur allgemeinen Nutzung sowie Sonderparkberechtigungen für Bewohner.

Während bei den Regelungen zur allgemeinen Nutzung – wie der Bewirtschaftung mit Parkscheinen oder Parkscheiben – den Bewohnern kein Sonderrecht zugestanden wird, soll beim sogenannten "**Bewohnerparken**" der Grundbedarf der Bewohner gesichert und bestenfalls der vorhandene Parkraum mehrfach genutzt werden. An Sonderparkberechtigungen für Bewohner sind zwingende rechtliche Bedingungen geknüpft (hoher Parkdruck und keine fußläufig zumutbaren Alternativen). Zusätzlich ist durch eine Quotierung oder durch eine gemischte Parkraumbewirtschaftung der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen zu gewährleisten. Eine Sonderparkberechtigung beinhaltet keinen Rechtsanspruch auf einen freien Parkplatz in der Nähe der Wohnung.

Bei der Umsetzung des Bewohnerparkens gibt es folgende drei grundlegende Anwendungsprinzipien:



- das Mischprinzip
- das Wechselprinzip
- das Trennprinzip

Beim **Mischprinzip** werden die Stellplätze im Straßenraum sowohl den berechtigten Bewohnern als auch Kurzparkern zeitgleich gemischt angeboten. Dabei werden den Bewohnern gegenüber den gebietsfremden Nachfragegruppen Privilegien (keine Kostenpflichtigkeit oder Parkdauerbeschränkung) zugestanden. Oftmals wird das Mischprinzip in solchen Gebieten umgesetzt, in denen über eine tageszeitlich festgelegte Zeitspanne die Interessen der Kunden und Besucher gegenüber den Belangen der Bewohner gleichrangig gewertet werden. Außerhalb dieser Zeitspanne steht der Bedarf der Bewohner im Vordergrund.

Das **Wechselprinzip** sieht eine zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung des Parkraums vor. Die Bevorrechtigung der Bewohner ist dabei auf eine bestimmte Zeit beschränkt (z.B. die Abend-, Nacht und Morgenstunden). Außerhalb dieser Zeiten gelten die Gebührenregelungen oder Halteverbote für alle. Sonderparkberechtigungen im Wechselprinzip sind in Bereichen mit maßgeblichen Gewerbe- und Geschäftsnutzungen sinnvoll, da hier das Interesse der Kunden/Besucher vorrangig behandelt wird. Nach Ablauf der Zeitlimitierung stehen den Bewohnern dann die Parkstände wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Beim **Trennprinzip** werden die Stellplätze im Straßenraum eindeutig zwischen Bewohnern und gebietsfremden Parkern getrennt. Dieses Prinzip ist für die Lösung der Parkraumproblematik in Hofheim nicht zielführend, da hier der wenige vorhandene Parkraum optimal ausgenutzt werden soll – und deshalb die Bewohner-Stellplätze tagsüber auch den Kunden und Besuchern zur Verfügung gestellt werden sollen.

Die Beschilderung für das Bewohnerparken kann auf zwei Arten erfolgen. Zum einen besteht die Möglichkeit eine Haltverbotszone mit den entsprechenden Befreiungen zu definieren, zum anderen kann eine abschnittsweise Beschilderung eingeführt werden. Für das Misch- und Wechselprinzip werden beispielhaft die Möglichkeiten der Basisbeschilderung in **Bild 22** dargestellt.

Durch großflächige kostenpflichtige Zonen sollen alle Stellplätze in diesen Zonen gleichwertig sein. Zur Zeit besteht in Hofheim eine Vielzahl von parallelen Bewirtschaftungsformen. Dabei werden von den Nutzern eindeutig die kostenfreien Stellplätze mit langer maximaler Parkdauer präferiert. Zusätzlich werden aus Komfortgründen oftmals lieber Stellplätze mit Parkscheibe als mit Parkschein bevorzugt. Diese Vorlieben der Nutzer aufgrund der Bewirtschaftungsform gilt es zu vermeiden, deshalb sollen alle Stellplätze einer Zone einheitlich bewirtschaftet werden. Da die größeren bewirtschafteten Parkplätze in Hofheim auch weiterhin mit Parkscheinautomat betrieben werden, ist es unumgänglich, andere kostenpflichtige Stellplätze in der jeweiligen Zone ebenfalls mit Parkscheinautomaten zu bewirtschaften. Zusätzlich können alternative Bezahlungsfunktionen (wie z.B. das Zahlen mit dem Mobiltelefon) angeboten werden. Ebenfalls sollte die Zeitdauer für ein gebührenfreies Benutzen der Stellplätze mit Parkscheinautomaten ("Brötchentaste") reduziert werden.



Neben der Art der Bewirtschaftung ist die Geltungsdauer der Bedienpflicht in einer Zone zu vereinheitlichen. Diese richtet sich optimalerweise an die Öffnungszeiten der Hofheimer Geschäfte.

Ebenfalls sollte die zulässige Parkdauer aller Stellplätze in einer Zone einheitlich sein. Aufgrund der Bestandsanalyse wird empfohlen die Parkzeit auf maximal drei Stunden zu beschränken. Diese Zeit sollte ausreichen, um ohne Zeitdruck Einkäufe und Besorgungen in der Innenstadt zu tätigen. Damit auch Langzeitparker kernstadtnah die Möglichkeit haben ihre Fahrzeuge länger als drei Stunden abzustellen, kann der Kellereiplatz hier eine Ausnahme bilden. Ansonsten wird auf das Parkhaus am Bahnhof verwiesen.

Zusätzlich ist auf eine durchgängig gleiche Art der Beschilderung zu achten.

Die Konzepte berücksichtigen neue Parkieranlagen in der Cohausenstraße und Oberen Hauptstraße, da beide als in naher Zukunft umsetzbar und für das Parkraumangebot in Hofheim als vorteilhaft eingeschätzt werden.

Um die Wirksamkeit eines Parkraumkonzeptes nicht zu beeinträchtigen, ist es wichtig, die privaten Kundenparkplätze mit in das jeweilige Konzept einzubeziehen. Hierfür ist von Seiten der Stadt Überzeugungsarbeit zu leisten.

7.3.2 Bewirtschaftungskonzept 1

In Konzept 1 konzentriert sich die einzurichtende gebührenpflichtige Parkzone auf den zentralen Einkaufsbereich in der südlichen Innenstadt. Für die Stellplätze nördlich und westlich dieses zentralen Bereichs ist hingegen eine Kurzzeit-Parkregelung mit Parkscheibe vorgesehen. Die Stellplätze in den überwiegenden Wohnbereichen sollen nicht bewirtschaftet werden. Das Konzept ist in **Bild 23.1** grafisch dargestellt.

In *Zone 1* befinden sich größtenteils kunden- und besucherorientierte Einrichtungen. Zusätzlich besteht in dieser Zone eine hohe Stellplatzdichte, deshalb sollen hier in der Regel die Stellplätze zur allgemeinen Nutzung liegen. Die kostenpflichtige Bewirtschaftung erfolgt tagsüber in einem an den Geschäftszeiten orientierten Geltungsbereich.

Die *Zone 2* umfasst den nördlichen und westlichen Stadtkern, die in der Hauptsache Wohnbebauung und eine niedrige Parkraumdichte aufweisen. In dieser Zone ist eine Sonderparkberechtigung für Bewohner vorzusehen – je nach Art der vorherrschenden Nutzung entweder nach dem Misch- oder dem Wechselprinzip. Die Parkdauerbeschränkung der Besucher und Kunden ist über eine Parkscheibenregelung geordnet und somit kostenfrei.



7.3.3 Bewirtschaftungskonzept 2

Konzept 2 sieht im zentralen Innenstadtbereich keine gebührenfreien Parkplätze vor. Im Gegensatz zu Konzept 1 sind auch die Stellplätze in *Zone 2* für die Kunden und Besucher kostenpflichtig. **Bild 23.2** stellt das Konzept 2 grafisch dar

Für das Bewirtschaftungskonzept 2 ist zu diskutieren, ob die Gebühren der *Zone 1* gleich hoch sein sollen wie in *Zone 2* oder nicht. Um jedoch monetäre Präferenzen zu vermeiden, wird empfohlen, die Gebühren zu vereinheitlichen und sie nicht nach Zonenzugehörigkeit zu staffeln.

7.3.4 Bewirtschaftungskonzept 3

Das Konzept 3 sieht noch eine weitere Bewirtschaftungszone vor. Dabei umfasst die *Zone 3* die Stellplätze im Süden (Wilhelmstraße und Lorsbacher Straße) inklusive des Parkhauses am Bahnhof. Das Konzept 3 wird in **Bild 23.3** grafisch dargestellt.

Zone 1 ist unverändert kostenpflichtig, umfasst nun jedoch nicht mehr die Stellplätze in der Wilhelmstraße und Lorsbacher Straße.

Zone 2 umfasst wie in Konzept 1 den nördlichen und westlichen Stadtkern. Hier ist eine Sonderparkberechtigung für Bewohner mit einer kostenfreien Parkscheibenregelung für Kunden und Besucher vorzusehen.

Zone 3 fasst die Stellplätze südlich der Altstadt in einer ebenfalls kostenfreien Zone zusammen.

7.3.5 Bewertung der Bewirtschaftungskonzepte

Bewirtschaftungskonzept 1 orientiert sich sehr stark am Bestand. Darin sind die verschiedenen Möglichkeiten der Bewirtschaftung weitestgehend vereinheitlicht und mit dem "Bewohnerparken" ein neues Element der Parkraumsteuerung eingeführt. Kritisch anzusehen ist jedoch, dass der Großteil der kostenfreien Stellplätze in der Altstadt zu finden ist – ein Bereich, in dem eigentlich der Kfz-Verkehr reduziert werden soll. Es ist deshalb zu befürchten, dass ein solches Bewirtschaftungskonzept einen unveränderten Anteil an Quell- und Zielverkehr in der Altstadt zur Folge hat – und dass auch der Suchverkehr nicht reduziert werden kann. Aus diesen Gründen wird das Bewirtschaftungskonzept 1 nicht zur Umsetzung empfohlen.

Bewirtschaftungskonzept 2 sieht eine flächendeckende kostenpflichtige Bewirtschaftung vor – auch in den Bereichen der Altstadt. Durch die Differenzierungsmöglichkeiten im "Bewohnerparken" können jedoch die Bewohner von einer Bezahlpflicht ausgenommen werden. Mit diesem Bewirtschaftungskonzept wird das Entscheidungskriterium Kosten bei der Parkplatzwahl hinfällig, was verkehrsreduzierende Folgen für die Altstadt haben sollte. Die vorab definierten Ziele



einer Parkraumbewirtschaftung werden mit dem Bewirtschaftungskonzept 2 am besten erreicht, **deshalb wird dieses Konzept zur Umsetzung empfohlen**. Um noch aktiver den Quell- und Zielverkehr bzw. den Parksuchverkehr aus den Altstadtbereichen zu drängen, kann sogar der Parktarif der Zone 2 höher als der Tarif in der Zone 1 sein. Somit würden die großflächigen Parkieranlagen an den Randlagen noch attraktiver werden als die ungebündelten Stellplätze im Altstadtbereich.

Bewirtschaftungskonzept 3 ist eine Abwandlung des Konzeptes 1. Durch weitere kostenfreie Stellplätze (nun auch im Süden) und eine große kostenfreie Parkieranlage am Bahnhof soll den Verkehrsteilnehmern schon frühzeitig eine attraktive Alternative zum Parken angeboten werden – so dass die zentralen Bereiche vom Quell- und Zielverkehr entlastet werden können. Konzept 3 ist bei einer möglichen Umsetzung Konzept 1 vorzuziehen, zur Umsetzung empfohlen wird jedoch Konzept 2.

7.4 Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem hat die Aufgabe, auf das Parkraumangebot hinzuweisen und die Verkehrsteilnehmer zielgerichtet dorthin zu führen. Somit hat ein Parkleitsystem sowohl eine verkehrslenkende (vermindert den Parksuchverkehr) als auch eine informierende Bestimmung. Zusätzlich hat die Wegweisung auch eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Durch frühzeitige und eindeutige Informationen gibt die Wegweisung dem Verkehrsteilnehmer einen frühzeitigen Hinweis für dessen zu treffende Routenwahl, so dass verkehrsgefährdende Fahrmanöver unterbleiben.

Parkleitsysteme sind in der Regel mehrstufig aufgebaut. Auf den Hauptzufahrtsstraßen werden die Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Parkieranlagen informiert. Je näher das Fahrtziel rückt, desto weniger Alternativen werden angeboten und am letzten Entscheidungspunkt wird nur noch das angesteuerte Parkziel angezeigt (möglicherweise zusammen mit einem Alternativziel).

Dies bedeutet für Hofheim, dass an den Ortseingängen schon Hinweise auf das bestehende Parkleitsystem anzubringen sind. Von den Hauptverkehrsstraßen beginnt dann die Zielführung zu den einzelnen Parkieranlagen. Allerdings sind in die Beschilderung nicht nur die angrenzenden Parkieranlagen aufzunehmen, sondern es ist bis zu einem gewissen Punkt immer auf weitere Alternativen hinzuweisen.

Die Beschilderung kann sowohl als statisches (Wegweisung) als auch als dynamisches System (Wegweisung und Information über die aktuelle Auslastung) ausgeführt werden. Aufgrund der großen Unterschiede der Systemalternativen müssen im Vorfeld Umfang und Angemessenheit einer solchen Investition genau geprüft werden. Für das dynamische System sind wesentlich höhere Investitions- und Folgekosten als für das statische System anzusetzen – dafür steht dann aber eine Möglichkeit der aktiven Verkehrssteuerung zur Verfügung.



7.4.1 Relevante Parkierungsanlagen

Ein aussagekräftiges und übersichtliches Parkleitsystem muss sich auf leistungsfähige Parkierungsanlagen konzentrieren, die durch ihre Größe und Lage geeignet sind, die bestehende Nachfrage abzudecken. Aus diesem Grund sind nur Parkierungsanlagen mit etwa 25 Stellplätzen und mehr in das Parkleitsystem zu integrieren. Neben der Größe stellen auch die Erschließungsqualität und die Funktion im innerstädtischen Verkehrssystem weitere Kriterien zur Aufnahme in das Parkleitsystem dar. Auch die Nutzergruppe der Parkierungsanlage ist ein Entscheidungskriterium. So ist z.B. der Parkplatz an der Main-Taunus-Schule ausreichend groß, doch aufgrund seiner eigenständigen Funktion im städtischen Verkehrssystem mit einer begrenzten Zielgruppe ist diese Parkierungsanlage nicht in das Parkleitsystem einzubeziehen. Auch das Parkhaus an der Oberen Hauptstraße sollte nicht in das Parkleitsystem integriert werden, damit ortsunkundige Besucher gar nicht erst in das Verkehrssystem des Altstadt geführt werden und somit weitere vermeidbare Kfz-Fahrten die Straßen in den verkehrsberuhigten Bereichen belasten. Ohnehin ist ein Parkleitsystem so zu konzipieren, dass Parkierungsanlagen nachträglich wieder herausgenommen oder aber zukünftige Parkierungsanlagen zusätzlich noch in das System eingefügt werden können.

Nach umfassender Prüfung sind für das Parkleitsystem der Stadt Hofheim die nachfolgend aufgelisteten sieben Parkierungsanlagen relevant (**Tabelle 18**), deren Lage in **Bild 24** dargestellt ist.

Lage des Parkplatzes	zukünftige Benennung
Parkplatz südöstlich des Rathauses	Rathaus/Stadthalle
Parkhaus am Bahnhof	Bahnhof (P+R)
Parkhaus im Chinonplatz-Zentrum	Chinonplatz
Parkplatz am Kellereiplatz bzw. an Pfarrgasse	Kellereiplatz
Parkplatz am Untertor	Am Untertor
Parkplatz am Alten Bach	Am Alten Bach
Parkplatz westlich der Cohausenstraße	Cohausenstraße

Tabelle 18: Relevante Parkierungsanlagen

Entscheidend für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist neben einer gerichteten Zielführung auch die Gestaltung der einzelnen Wegweiser. So sind einheitliche Bezeichnungen der Parkierungsanlagen auf sämtlichen Wegweisern ebenso wichtig wie die Zuverlässigkeit (Konsistenz), Lesbarkeit und frühzeitige Erkennbarkeit der Anzeigen. Prinzipiell ist eine Bezeichnung mit einprägsamen Namen einer durchgehenden Nummerierung vorzuziehen. Aus diesem Grund wird jeder relevanten Parkierungsanlage ein eindeutiger Name zugewiesen, der in dieser Form in die Beschilderung zu integrieren ist.



7.4.2 Zielführung

Voraussetzung für die Akzeptanz eines Parkleitsystems ist, dass dessen Elemente ein eigenständiges System bilden, verlässlich (und bei dynamischen Systemen auch aktuell) informieren und kontinuierlich zum Ziel führen.

Für jede einzelne Parkierungsanlage ist die Routenführung über alle einzubeziehenden Zufahrtsstraßen festzulegen (so genannte Zielspinnen). Durch die Verknüpfung und Überlagerung der einzelnen Zielspinnen ergibt sich ein Zielführungsplan, der in **Bild 25** dargestellt ist. Die Zielführung beginnt in angemessenem Abstand vor den ersten Wegweisern mit einem Begrüßungsschild, welches auf das Vorhandensein eines Parkleitsystems in Hofheim hinweist.

Die Zielführung erfordert einen Kompromiss zwischen einer möglichst umfangreichen Information und einer systembedingten Vereinfachung/Stilisierung unter Beschränkung auf möglichst wenige aber eindeutige Informationen. Um den zufahrenden Verkehr gezielt und leistungsfähig zu den Parkierungsanlagen zu führen, ist eine ausreichende Beschilderung notwendig. Dabei wird unterschieden, ob der Verkehrsteilnehmer lediglich geführt wird ("Führungspunkt") oder ob er sich entscheiden muss ("Entscheidungspunkt"). An Führungspunkten ist lediglich auf das Parkleitsystem und dessen Anlagen hinzuweisen. An Entscheidungspunkten müssen dem Verkehrsteilnehmer Alternativen aufgezeigt werden. In **Bild 25** sind die empfohlenen Standorte für die Beschilderung an Führungspunkten und Entscheidungspunkten dargestellt.

Die Inhalte der Wegweiser sind standpunktgenau im Entscheidungsprozess festzulegen. So ist zum Beispiel abzustimmen, inwieweit Verkehrsteilnehmer aus Nordosten kommend über den Schmelzweg oder die Elisabethenstraße geführt werden sollen.

7.4.3 Statisches System – Dynamisches System

Statische Parkleitsysteme bestehen aus festinstallierten Wegweisern, um den Parksuchverkehr zu ordnen und über alternative Parkierungsanlagen zu informieren. Dynamische Parkleitsysteme erfüllen nicht nur diese Aufgaben, sondern zeigen zusätzlich das aktuell verfügbare Stellplatzangebot der Parkierungsanlagen über variable Displays an. Vor allem Ortskundige, die ihre Parkmöglichkeiten kennen, sind an der Auslastung der Parkierungsanlagen interessiert, während Ortsunkundige prinzipiell erst über die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten informiert werden wollen.

Ein statisches System benötigt im Vergleich zum dynamischen System deutlich geringere Investitions- und Betriebskosten, da die Wegweiser nicht mit Strom versorgt werden und keine Steuerungszentrale eingerichtet werden muss. Dafür kann aber auch nicht, wie im dynamischen System, aktiv regulierend in den Verkehr eingegriffen werden.

Für die Stadt Hofheim wird deswegen die Einrichtung eines kombinierten Systems empfohlen. Nicht alle Parkierungsanlagen müssen in ein dynamisches System



integriert werden. Auch sind die dynamischen Informationen nur an Entscheidungspunkten notwendig. Folgende Parkierungsanlagen sollten in ein dynamisches System integriert werden (**Bild 24**):

- Bahnhof (P+R) – etwa 200 Stellplätze
- Chinonplatz – etwa 400 Stellplätze
- Kellereiplatz – etwa 75 Stellplätze
- Am Untertor – etwa 100 Stellplätze
- Am Alten Bach – etwa 70 Stellplätze
- Cohausenstraße – etwa 100 Stellplätze

Dies hat zur Folge, dass diese Parkierungsanlagen mit insgesamt etwa 950 Stellplätzen mit einer Erfassungsanlage (z.B. Induktionsschleifen in Zu- und Abfahrt, Schrankenanlage,...) ausgestattet werden müssen. Dies ist beim Großteil der Anlagen ohne hohen technischen Aufwand zu erreichen. Lediglich bei der Anlage Am Alten Bach, deren Integration in ein dynamisches System zu befürworten ist, muss detailliert abgewogen, ob der technische Aufwand und die entsprechenden Kosten gerechtfertigt sind.

7.4.4 Beschilderung

Die Gestaltung der Parkleitwegweisung ist weder in der "Straßenverkehrs-Ordnung" (StVO)²⁰ noch in den "Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen" (RWB 2000)²¹ geregelt. Dies führt in der Praxis zu einer Vielzahl von Gestaltungsvarianten für die Parkleitwegweisung.

Für Hofheim wird empfohlen, die Beschilderung nach der Systematik der RWB 2000 zu gestalten. Damit ist auch sichergestellt, dass die Beschilderung einheitlich gestaltet, gut lesbar und frühzeitig zu erkennen ist. Am einfachsten erfolgt die Beschilderung über teilaufgelöste Wegweiser. Somit lassen sich am leichtesten und kostengünstigsten zum Beispiel auch Änderungen umsetzen.

Häufig werden in der Beschilderung von Parkleitsystemen unterschiedliche Farben verwendet – vor allem dann, wenn sich ein Gebiet sinnvoll räumlich in mehrere Bereiche aufteilen lässt und im Bewusstsein der Bevölkerung auch so verankert ist. Aufgrund der geringen Anzahl von relevanten Parkierungsanlagen in Hofheim ist eine Farbgebung allerdings nicht notwendig und daher auch nicht zu empfehlen. Es entsteht kein zusätzlicher Nutzen durch eine Farbgebung – der Verkehrsteilnehmer kann auch ohne farbliche Darstellungen sehr gut und zielgerichtet geleitet werden.

In **Bild 26** wird beispielhaft die empfohlene Gestaltung für Führungspunkte und Entscheidungspunkte dargestellt.

²⁰ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2006.

²¹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000); Köln, 2000.



Um die Benutzer eines Parkleitsystems zielgerecht zu führen, ist es notwendig schon frühzeitig auf das System hinzuweisen. Von einer ausführlichen Erläuterungstafel mit allen Parkplatznamen und der entsprechenden Stellplatzanzahl wird abgesehen, da sich solche Tafeln in der Regel nicht während des Vorbeifahrens lesen und begreifen lassen.

Aus diesem Grund wird empfohlen, über die Begrüßungsbeschilderung einen Hinweis auf das bestehende Parkleitsystem zu geben. Großflächige Informationstafeln mit einem Stadtplan, Veranstaltungskalender, touristischen Informationen etc. können hingegen direkt an manchen Parkplätzen installiert werden. Hierfür bieten sich die Parkplätze am Kellereiplatz und in der Cohausenstraße an. Zusätzliche Informationen können auch die Benutzer des Parkhauses Chinonplatz im Rathaus erhalten. Solche Informationstafeln in der Stadtmitte besitzen den Vorteil, dass die meisten Ziele in unmittelbarer Nähe sind und sich ortsunkundige Besucher besser orientieren können – vor allem wenn an diesen Standorten eine aussagekräftige Fußwegebeschilderung vorhanden ist.

Im begleitenden Beirat wurde angeregt, auf die jeweilige Parkplatz-Beschilderung auch die Entfernung des Parkplatzes zur Innenstadt anzugeben. Damit soll deutlich gemacht werden, dass beispielsweise auch das Parkhaus am Bahnhof fußnah zur Altstadt liegt. Ein solcher Zusatzhinweis wird jedoch eher als kritisch eingestuft, da somit der zu verarbeitende Informationsgehalt des Schildes steigt. Zusätzlich liegen die Entfernungen der relevanten Anlagen alle im fußläufigen Bereich, so dass die Entfernungsangaben sich nicht maßgeblich unterscheiden würden. Zumal die Entfernung kein Entscheidungskriterium bei der Parkplatzwahl sein sollte, da ansonsten wieder zusätzliche und vermeidbare Quell- und Zielverkehre in die zentralen Bereiche geführt werden – was es eigentlich zu verhindern gilt. Um trotzdem deutlich zu machen, dass z.B. auch das Parkhaus am Bahnhof fußnah zur Altstadt liegt, wird stattdessen geraten, das Parkleitsystem unter einem Motto wie "Parken in der City" oder "City-Parkleitroute" zu führen. Ein solcher Oberbegriff ist dann in der Begrüßungsbeschilderung bzw. bei den ersten Zielführungspunkten zu gebrauchen. Somit wird dem Ortsunkundigen deutlich gemacht, dass alle Parkierungsanlagen in der Innenstadt liegen. Ortskundige lassen sich von solchen Informationen sowieso nicht bei der Parkplatzwahl beeinflussen. Diese sind in erster Linie an der Anzahl der freien Stellplätze interessiert.



8 Radverkehr

Auch wenn die Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Städten immer noch erkennbar ist, wird in der aktuellen Verkehrsplanung der Radverkehr stärker berücksichtigt und es wird versucht, ein attraktives Angebot zu schaffen. Dieses erhöhte Angebot sowie die Weiterentwicklungen in der Fahrradtechnik führen dazu, dass das Fahrrad wegen seiner besonderen Vorteile und Einsatzmöglichkeiten eine immer ernsthaftere Alternative zum Pkw wird – insbesondere im Nah- und Freizeitverkehr.

Einige Vorteile des Fahrrades sind:

- Benutzbarkeit und Verfügbarkeit für den größten Teil der Bevölkerung,
- preiswert in Anschaffung und Unterhalt,
- geringe Flächenansprüche auf privatem und öffentlichem Grund,
- Umweltfreundlichkeit,
- Gesundheitsförderung.

Wesentliche Voraussetzung für die verstärkte Fahrradnutzung ist ein attraktives, vernetztes Wegeangebot mit unterstützenden Maßnahmen für den Radfahrer. So wird ein Radwegenetz nicht auf Grundlage von Verkehrserhebungen bzw. der Stärke der Nutzung einer bestimmten Wegstrecke konzipiert, sondern erst durch die Schaffung eines Angebotes wird eine erhöhte Nutzung erreicht.

8.1 Bestandsaufnahme

Eine Bestandsaufnahme der Radwegangebote im Untersuchungsgebiet der Stadt Hofheim ist im Sommer 2008 über Befahrungen des Stadtgebietes mit dem Fahrrad erfolgt. Durch das Stadtgebiet führen mehrere Rad-Routen (**Bild 27**) mit zum Teil überregionaler Bedeutung. Das Hessische Radrouten-Netz unterscheidet nach Haupt- und Nebenstrecken. Zusätzlich existiert noch ein Kreis-Radverkehrs-Netz, welches auf dem hessischen Radrouten-Netz aufbaut, aber noch weitere untergeordnete Relationen berücksichtigt. In dieses Kreis-Radverkehrs-Netz integriert ist auch die städtische Routenführung, welche über die vorgefundene Beschilderung im Straßenraum rekonstruiert wurde. Überregionale oder regionale Themen-Radwege führen nicht durch das Untersuchungsgebiet.

Diese Rad-Routen werden nicht lückenlos auf separaten Radwegen oder Radfahrstreifen geführt. Zum größten Teil wird bei der Routenführung auf das Kfz-Straßennetz verwiesen – inklusive dem entsprechendem Konfliktpotenzial.

Eine Übersicht der bestehenden Radverkehrsangebote im gesamten Stadtgebiet gibt **Bild 28**. Bei der Bestandsaufnahme sind die Angebote für den Radverkehr in verschiedene Arten unterschieden worden:

- Radweg bzw. gemeinsamer Rad-/ Gehweg,
- Feldweg oder landwirtschaftlich genutzter Weg,



- Tempo 30-Zonen (nach Straßenverkehrsordnung (StVO) ²² ist hier keine Ausweisung von separaten Radverkehrsanlagen notwendig),
- Einfahrt für Kfz-Verkehr verboten für Radfahrer aber frei,
- Einbahnstraße mit "Radfahrer in Gegenrichtung frei".

Zudem wurden weitere, für den Radverkehr wichtige Elemente, wie z.B. Lichtsignal- bzw. Fußgängerschutzanlagen, Querungshilfen u.ä. aufgenommen.

Es wird deutlich, dass ein Großteil der Routenführung innerhalb von Tempo 30-Zonen erfolgt, in denen keine Ausweisung von separaten Radverkehrsanlagen zwingend notwendig ist. Außerhalb der Tempo 30-Zonen sind nur teilweise Radwege ausgewiesen (mit StVO Zeichen 237, 240 oder 241), so dass kein lückenloses Radfahrnetz besteht.

8.2 Mängelanalyse

Der Radverkehr ist ebenso wie der MIV zur Umsetzung individueller Mobilitätsbedürfnisse besonders gut geeignet, da er nicht an bestimmte Fahrtrouten und Fahrzeiten gebunden ist. Vielfach stellt der Radverkehr sogar die bessere Alternative für die Nahmobilität dar. Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten innerorts ist kürzer als 5 km – auf dieser Streckenlänge ist das Fahrrad dem Pkw zeitmäßig sogar oftmals überlegen.

Trotz dieser Vorteile ist der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr noch zu niedrig und es gilt ihn zu steigern. Die gezielte Förderung des Radverkehrs soll zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung führen und somit zu einer stadtverträglicheren, nachhaltigen Mobilität beitragen.

Hinterfragt man den zu geringen Anteil des Radverkehrs in Hofheim, so kann dafür einerseits die ungünstige Topografie angeführt werden. Andererseits bestehen auch eine Vielzahl von Mängeln im Radverkehrsnetz. Diese sind stichpunktartig in **Anhang A** aufgeführt, ihre Lage ist in **Bild 29** dargestellt.

Die bestehende Wegweisung der Radrouten ist zum Großteil mangelhaft. Teilweise sind die Schilder nicht mehr lesbar oder führen in falsche Richtungen. Zum Teil wird auch eine begonnene Wegführung nicht weitergeführt oder die Wegführung endet in einer Sackgasse. Die in **Bild 29** aufgeführten Mängel der Beschilderung und Wegführung sind lediglich eine Auswahl zu diesem Thema. Zusätzlich entspricht die Beschilderung in Hofheim nicht dem vom Land Hessen vorgegebenen Standard, wie dieser unter anderem auch in den direkten Nachbarkommunen angewendet wird. Die Radverkehrs-Beschilderung in Hofheim ist somit in Gänze neu zu erstellen.

²² BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2006.

VORABZUG



Abbildung 5: bestehende städtische Radverkehrs-Beschilderung

Ein weiterer gewichtiger Mangel ist das fehlende Angebot von Schutzeinrichtungen auf den straßengeführten Routen (Niederhofheimer Straße, Reifenberger Straße, Nordring, Zeilsheimer Straße, südliche Rheingaustraße und Heinrich-Weiß-Straße). Insbesondere die Führung des Radverkehrs über die Rheingaustraßenbrücke ist äußerst mangelhaft, da durch den beengten Querschnitt und die ausgeprägte Steigung ein hohes Konfliktpotenzial mit dem fließenden Kfz-Verkehr und dem Fußgängerverkehr besteht. In der jetzigen Form kann nicht von einer akzeptablen Anbindung für den Radverkehr von Hofheim-Nord an Hofheim Süd gesprochen werden. Auch die Möglichkeit, die Unterführung der Bahngleise zu nutzen, stellt keine echte Alternative dar. In der Unterführung darf nicht gefahren werden und am südlichen Ende existiert lediglich eine äußerst unkomfortable Treppenanlage mit einer Schieberinne.



Abbildung 6: fehlende Schutzeinrichtung Niederhofheimer Straße



Abbildung 7: Schieberinne an Treppenanlage südliche Bahnunterführung

Mangelhaft ausgeführt ist ebenfalls die Schwarzbach-Unterführung nördlich des Bahnhofs (parallel zur Hattersheimer Straße). Diese weist sehr schlechte Sichtbeziehungen durch starke Verschwenkungen auf. Außerdem ist die Wegebreite zu schmal und die Kurvenradien sind zu eng.

Auch die Verknüpfung dieser beiden Unterführungen sowie die gesamte Situation nördlich des Bahnhofs ist für ortsunkundige Radfahrer unglücklich gelöst.

Weiterhin sind im Untersuchungsgebiet fehlende Querungshilfen aufgefallen. Durch die parallel zu den Hauptverkehrsstraßen geführten Routen muss auch ein gefahrenfreies Queren dieser Straßen ermöglicht werden, um Wechselbeziehungen zu ermöglichen.



Abbildung 8: unklare Situation an Hattersheimer Straße

Zusätzlich zu den Mängeln im Radverkehrsnetz besteht auch Handlungsbedarf bei der Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen, die im gesamten

Stadtgebiet fehlen. Dem Radfahrer muss die Möglichkeit gegeben werden, sein Fahrrad sicher und bestenfalls auch wettergeschützt abzustellen.



Abbildung 9: bestehende Fahrradabstellanlage Am Untertor

8.3 Planung Radwegenetz

Eine bessere Verknüpfung der bestehenden unvollständigen Radwegeverbindungen in der Stadt Hofheim soll dazu beitragen, die Benutzung des Fahrrades attraktiver zu machen. Nutzungsschwerpunkte wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Sport- und Freizeitstätten sollen bequem und sicher erreichbar sein. Auch touristische Ziele sind in ein Radwegenetz aufzunehmen. Deswegen werden Wegebeziehungen, aufbauend auf wichtigen Ausgangs- und Zielpunkten (**Bild 30**), auf die Ansprüche und Bedürfnisse des Radverkehrs geprüft.

Grundlegendes Bedürfnis des Radverkehrs ist eine zügige (direkte) und sichere Führung. Zudem ist ein besonderes Augenmerk auf die Schulwegsicherung gelegt, da Kinder besonders verkehrsgefährdet sind. Dies beinhaltet ebenfalls eine Schulwegsicherung zu Grundschulen – auch wenn die wenigsten Grundschüler selbst mit dem Fahrrad alleine in die Schule fahren. Jedoch können die Eltern ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Schule bringen und somit einen wichtigen Beitrag in Sachen Verkehrserziehung leisten.

Wesentliche Grundlagen für die Erarbeitung eines Radwegenetzes sind:

- Stärkung der Netzfunktion,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an Konfliktpunkten,
- Beseitigung von "Barrieren" für den Radverkehr,
- Ausbau der überörtlichen Radwegeverbindungen (nach Standardmaßen der Richtlinien).



Da ein Großteil des Stadtgebietes flächendeckende Tempo 30-Zonen aufweist, sollte die Routenführung hauptsächlich in diesen Zonen abgewickelt werden. Nach der StVO ist eine separate Ausweisung von Radverkehrsanlagen dort nicht erforderlich. Vielmehr eignen sich die Zonen für ein "fairer Miteinander" von motorisiertem Verkehr und Radverkehr.

Bei einer Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen sind die in den Richtlinien geforderten Mindestabmessungen für die verschiedenen Radverkehrsanlagen und Gehwege einzuhalten (**Tabelle 19**).

Radverkehrsanlage	Mindestmaß nach VwV ²³	möglichst zu erreichendes Maß nach VwV	Richtmaß nach ERA 95 ²⁴
Radweg (StVO-Zeichen Nr. 237)	1,50m	2,00m	2,10 - 2,50m
Radfahrstreifen (StVO-Zeichen Nr. 237)	1,50m	1,85m	1,85 - 2,35m
Gemeinsamer Fuß- und Radweg (StVO-Zeichen Nr. 240)			
- innerorts	2,50m	-	2,10 - 2,50m
- außerorts	2,00m	-	3,00m
Getrennter Fuß- und Radweg (StVO-Zeichen Nr. 240)	1,50m	-	2,10 - 2,50m
Zweirichtungsradverkehr (StVO-Zeichen Nr. 237)	2,00m	2,40m	2,50 - 3,00m

Tabelle 19: Breiten für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen

Eine besondere Möglichkeit, ein Angebot für den Radverkehr in beengten Straßenräumen einzurichten, ist der nicht benutzungspflichtige "**Schutzstreifen**". Der Schutzstreifen wird auf der Fahrbahn markiert und hat eine Mindestbreite von 1,25m (maximal 1,60m). Die für den Kfz-Verkehr verbleibende Fahrbahnbreite muss dabei mindestens 4,50m und maximal 5,50m betragen. Eine Besonderheit beim Schutzstreifen sieht vor, dass die Kraftfahrzeugführer den Schutzstreifen z.B. im Begegnungsfall Lkw/Lkw mitbenutzen dürfen. Die Anlage eines Schutzstreifens ist in jedem Einzelfall zu prüfen.

Die empfohlene neue Radroutenführung ist in **Bild 31** dargestellt. Mit dieser Routenführung sollen die bestehenden Lücken im Radwegenetz geschlossen und neue alternative Führungen ermöglicht werden. So ist auch westlich der Rheingaustraße eine Routenführung in Nord-Süd-Richtung vorgesehen. Ebenfalls ist westlich der Niederhofheimer Straße der nördliche Kapellenberg in ein Radroutennetz aufgenommen. Des weiteren wurde darauf geachtet, die Routen so wenig wie möglich auf Hauptverkehrsstraßen zu führen und stattdessen parallele

²³ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV- StVO) Stand 19.April 2006

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln 1995

Straßen zu benutzen (bspw. soll die parallel zur Zeilsheimer Straße verlaufende Neugasse in das Radroutennetz integriert werden). Dies beinhaltet auch die Schaffung einer neuen Rad- und Fußwegebrücke über die L 3011, die Bahnstrecke und die Hattersheimer Straße. Mit dieser zentralen Quermöglichkeit soll Hofheim-Nord besser mit Hofheim-Süd und Marxheim verknüpft werden. Die derzeitige Führungen über die Rheingaustraßenbrücke bzw. mittels der Bahnunterführung sind mangelhaft und unkomfortabel – und vor allem deren Weiterführungen im Radroutennetz sind ebenfalls verbesserungswürdig. Diese Problemfelder ließen sich elegant mit einer zusätzlichen Brücke in Höhe der Rudolf-Mohr-Straße lösen. An dieser Stelle wäre nicht nur ein guter Verknüpfungspunkt zum bestehenden Radwegenetz gegeben, auch die räumliche Nähe zur Main-Taunus-Schule stellt einen großen Vorteil dar. Somit können den vielen Schülern eine sichere und komfortable Radwegeverbindung angeboten werden.

Neben einer neuen Radroutenführung sind weitere Maßnahmen eingebunden, um die bestehenden Mängel zu beseitigen. Diese sind ausführlich in den Handlungsempfehlungen dargelegt (**Abschnitt 10**). So wird neben der Ausweisung von Radverkehrsanlagen und Schutzstreifen oftmals auch die Schaffung von Querungshilfen empfohlen.

Aber auch andere mangelunabhängige Maßnahmen können schnell und ohne großen Aufwand Verbesserungen für den Radverkehr erreichen. Z.B. können an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten zur Bevorrechtigung des Radverkehrs aufgeweitete Radaufstellstreifen eingerichtet werden.

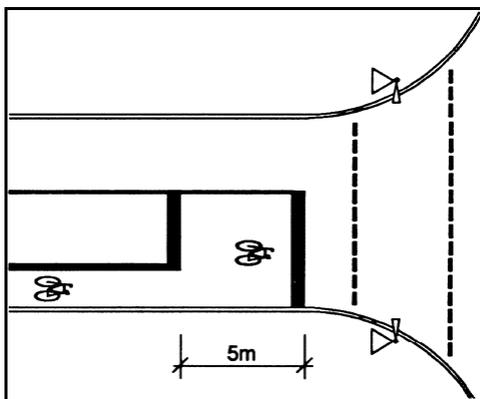


Abbildung 10: Beispiel für aufgeweitete Radaufstellstreifen im Anschluss an Radfahrstreifen für geradeaus-/rechtsfahrende und direkt linksabbiegende Radfahrer

Eine Förderung des Radverkehrs setzt jedoch auch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit voraus. Diese hat unter anderem die Aufgabe, die notwendigen Maßnahmen zu beschreiben und deren Sinn und Zweck zu erklären. Auch die Probleme bei der Umsetzung und die Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsarten (insbesondere mit dem ruhenden Verkehr) müssen offen kommuniziert werden. Zu guter Letzt steht natürlich die Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad im Mittelpunkt.

VORABZUG

In diesem Zusammenhang ist auch die Schaffung von überregionalen Radwanderwegen überlegenswert. Mit solchen themengebundenen Radwanderwegen kann nicht nur die Freizeitgestaltung der Hofheimer Bürger erleichtert werden, sondern es können auch neue touristische Zielgruppen angesprochen werden.



9 Fußgängerverkehr

Die eigenen Füße als das individuellste Verkehrsmittel spielen auch in Hofheim eine wichtige Rolle. So werden die Wege bei der Versorgung, bei privaten Erledigungen, beim Einkauf und auf dem Schulweg zumeist zu Fuß unternommen. Insbesondere für Menschen mit Hausarbeits- und Familienpflichten sowie bei Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen sind die eigenen Füße ein wichtiges Verkehrsmittel.

Für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen gelten daher folgende Grundanforderungen:

- hohe Verkehrssicherheit,
- hohe soziale Sicherheit,
- direkte umwegfreie Verbindungen,
- angemessene Dimensionierung,
- Minimierung der Widerstände,
- maßstäbliche Gestaltung,
- Berücksichtigung mobilitätseingeschränkte Personen.

Eine übergreifende Konzeption (Bestandsaufnahme, Mängelanalyse und Maßnahmen) für den Fußgängerverkehr kann im Rahmen eines VEP aufgrund seiner Feingliedrigkeit sinnvollerweise nur für die Hauptwegeachsen im Fußgängerverkehr durchgeführt werden.

Ähnlich wie beim Radverkehr, wird ein Fußwegenetz nicht auf Grundlage von Verkehrserhebungen bzw. der Stärke der Nutzung einer bestimmten Wegstrecke konzipiert. Auch im Fußgängerverkehr soll durch die Schaffung eines attraktiven Angebotes eine erhöhte Nutzung erreicht werden.

9.1 Bestandsaufnahme

Eine Bestandsaufnahme der Angebote für den Fußgängerverkehr im Untersuchungsgebiet der Stadt Hofheim ist im Sommer 2008 über eine Begehung des Hauptfußwegenetzes erfolgt.

Bei der Bestandsaufnahme wurden folgende Angebotsformen für den Fußgängerverkehr aufgenommen:

- Fußgängerzone,
- Verkehrsberuhigter Bereich,
- Fußgängerschutzanlage (signalisierte Fußgängerquerungen),
- Fußgängerüberweg ("Zebrastrifen"),
- Querungshilfen.

Die Nutzungsschwerpunkte bzw. Ziele im Fußgängerverkehr sind ausführlicher aufgeführt als im Radverkehr – auch weil der Fußgängerverkehr einen kleinräumigeren Zielbereich als der Radverkehr besitzt. Maßgebliche Ziele sind (**Bild 32**):



- öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Stadthalle, Krankenhaus,...),
- Bildungseinrichtungen (Schulen, Volkshochschule, Bibliothek,...),
- Einrichtungen für Kinder und Jugendliche (Kindergärten, Kindertagesstätten, Jugendtreffs,...),
- Sportstätten und Freizeiteinrichtungen,
- touristische Ziele,
- Anlagen des ÖPNV (Bahnhof und Busbahnhof),
- Parkieranlagen,
- sonstige Einrichtungen (Familientreff, Sozialbüro, Seniorenzentrum,...).

Unter Berücksichtigung der in **Bild 32** dargestellten Nutzungsschwerpunkte/Ziele in der Kernstadt wurden für diesen Bereich die Hauptfußwegeachsen definiert. Wie in **Bild 33** aufgezeigt, sind die Start- bzw. Zielpunkte dieser Achsen entweder Anlagen des ruhenden Verkehrs oder aber des ÖPNV (Bahnhof und Busbahnhof). Im Fußgängerverkehr findet oftmals eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln statt, da der Fußgängerverkehr meist Teil einer Wegekette ist (z.B. läuft man von zu Hause zur Bushaltestelle, fährt dann mit dem Bus in die Kernstadt und läuft dann von der Bushaltestelle zum gewünschten Ziel).

Zusätzlich wurden die bestehenden Schulwegepläne gesichtet und auf Unplausibilitäten untersucht.

9.2 Mängelanalyse

Ebenfalls wie beim Radverkehr sind in Hofheim die Anteile des Fußgängerverkehrs am Gesamtverkehr noch zu niedrig, so dass der Fußverkehr zu fördern ist. Dafür muss aber ein weitestgehend mangelfreies Fußwegenetz zur Verfügung stehen, was in Hofheim nur zu Teilen der Fall ist. Die Bestandsaufnahme hat eine Vielzahl von Mängel aufgezeigt, deren Lage in **Bild 34.1** und **34.2** dargestellt ist. Zusätzlich sind die Mängel stichpunktartig in **Anhang A** aufgeführt.

Handlungsbedarf im Fußgängerverkehr besteht in erster Linie hinsichtlich der Sicherstellung ausreichend breiter Gehwege und der sicheren Querung von Hauptverkehrsstraßen im Zuge wichtiger Fußwegeachsen. So sind die Gehwege in der Stormstraße und in der Altenhainer Straße zu schmal – zumal sie im direkten Umfeld einer Schule verlaufen. Gänzlich fehlende Gehwege sind in der Schulstraße (außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs), der nördlichen Frankfurter Straße und der nördlichen Rudolf-Mohr-Straße zu bemängeln.

VORABZUG



Abbildung 11: fehlender Gehweg Schulstraße



Abbildung 12: zu schmaler Gehweg Altenhainer Straße

Auch die fehlenden oder nur unzureichend ausgeführten Querungshilfen sind ein häufiger Mangel mit negativen Folgen. So wird die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen erhöht und außerdem ist das Einrichten einer Querungshilfe eine geeignete Maßnahme, um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren.

VORABZUG



Abbildung 13: fehlende Querungshilfe



Abbildung 14: zu schmale Querungshilfe

Denn weiterer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Erreichung verträglicher Kfz-Geschwindigkeiten sowie bezüglich der Aufenthaltsqualität im Kernstadtbereich und im Bahnhofsumfeld. Hier sind dem Fußgänger übersichtlichere und attraktivere Wegeverbindungen anzubieten. Vor allem die Wegeverbindung vom Bahnhof zur Altstadt ist attraktiver zu gestalten. In diesem Zusammenhang ist auch die Beschilderung zu bemängeln, die keine zusammenhängende Zielführung erkennen lässt. Auch die Gestaltung der Beschilderung für den Fußgängerverkehr ist verbesserungswürdig.

Als mangelhaft werden auch die Unterführung am Schwarzbach sowie die Fußgängerführungen am P+R-Parkhaus am Bahnhof angesehen. Hier werden die Grundbedürfnisse der sozialen Sicherheit nicht ausreichend gedeckt.

VORABZUG



Abbildung 15: Schwarzbachunterführung



Abbildung 16: Fußgängerausgang Parkhaus am Bahnhof

Weiterhin ist zu bemängeln, dass am südlichem Bahnhofsausgang kein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen besteht. Die dortige Treppenanlage mit den Schieberinnen ist unkomfortabel, die Gestaltung des Fußgängerzugangs ist ebenfalls verbesserungswürdig.



Abbildung 17: Schieberinne – nicht geeignet für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen mit Kind

Mangelnde Verkehrssicherheit weist der Gehweg auf der Rheingaustraßenbrücke auf – hauptsächlich deswegen, weil Radfahrer diesen mitbenutzen. An dieser Stelle würde demnach ein Angebot für den Radverkehr positive Auswirkungen für den Fußgängerverkehr nach sich ziehen (wie dies übrigens bei der Einrichtung von Querungsstellen auch zutrifft).

Ungenügende Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten Rheingaustraße/Ostpreußenstraße, Niederhofheimer Straße/Zeil und Zeilsheimer Straße/Homburger Straße bedeuten ebenfalls einen Mangel im Fußgängerverkehr, da keine ausreichende Verkehrssicherheit geboten wird. Querende Fußgänger können hier leicht von den Fahrern der abbiegenden Fahrzeuge übersehen werden.

9.3 Planung Fußwegenetz

Die Routen- oder Wegewahl im Fußgängerverkehr ist je nach Zweck des Weges zwar variabel, aber grundsätzlich ist diese Wahlentscheidung nur wenig zu beeinflussen. Denn Fußgänger wählen trotz Annehmlichkeit und Attraktivität möglicher Alternativen im Alltagsverkehr hauptsächlich den kürzesten Weg. Allerdings wird die Wegewahl dennoch beeinflusst durch die Gestaltung und auch durch die Orientierungsmöglichkeiten der Wege. So werden abwechslungsreiche Gehwege bei etwa gleicher Wegelänge bevorzugt. Diese höhere Attraktivität wird durch eine angemessene Raumgestaltung erreicht, indem gut aufeinander abgestimmte Gestaltungselemente (Bepflanzung, Beleuchtung, Materialien, Möblierung,...) für eine Erlebnisvielfalt beim Laufen sorgen. Zusätzlich sollten wichtige Verbindungen für Fußgänger klar und einsichtig geführt werden, so dass die Wegweisung (bzw. die notwendigen Orientierungshilfen) auf ein Minimum beschränkt werden können.

Eine Überprüfung der Vollständigkeit des Wegenetzes in Hofheim ergab keine Auffälligkeiten. Bis auf die große Trennwirkung der L 3011 bzw. der Bahnstrecke



sind keine weiteren städtebaulichen oder verkehrlichen Zäsuren erkennbar – an den kritischen Stellen wurden in ausreichendem Maß Durchlässe für den Fußverkehr geschaffen. Jedoch fehlt eine zusätzliche direkte Verbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim im östlichen Stadtgebiet. Derzeit stehen lediglich die Rheingaustraßenbrücke und die Fußgängerbrücke am Professor-Friedrich-Weg sowie die Fußgängerunterführung am Bahnhof als Wegeverbindung zur Verfügung. Vor allem auf Höhe Kreishaus/Main-Taunus-Schule wäre eine weitere Verbindung zu wünschen. Auch sollten die bestehenden innerstädtischen Wegeverbindungen mit den Nutzungsschwerpunkten Bahnhof, Altstadt, Rathaus und zukünftig Chinonplatz deutlicher wahrzunehmen sein und attraktiver gestaltet werden.

Der hauptsächliche Handlungsbedarf im Fußgängerverkehr besteht somit nicht in einer Neukonzeption und Ausweitung des Fußwegenetzes, sondern vielmehr bei den Verbesserungen der bestehenden Elemente – sowohl im Längsverkehr wie auch im Querverkehr.

Im **Längsverkehr** ist auf eine ausreichende Breite der Gehwege zu achten. Dabei ist nicht lediglich das Querschnittsmaß heranzuziehen, sondern vielmehr ist auf die tatsächliche nutzbare Breite zu achten. Durch Einbauten und Möblierungen (bspw. Straßenpoller, Schildermasten, Mülltonnen,...) sind diese oftmals nämlich wesentlich geringer. Auch die Querneigung und die Art der Oberfläche sind beachtenswerte Parameter.

Zusätzlich sind die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (z.B. durch Gehwegparken) und dem Radverkehr (z.B. durch Mitbenutzung des Gehweges, abgestellte Räder auf Gehwegen,...) zu minimieren. Insbesondere bei Straßen mit Parkdruck sind Maßnahmen zu treffen, damit das unerlaubte Gehwegparken vermieden wird.

Als nutzbare Gehwegbreite sollte im Regelfall eine Breite von 1,80 m zur Verfügung stehen²⁵⁺²⁶, damit sich zwei Fußgänger konfliktfrei begegnen können. Zusätzlich sind zur Fahrbahn und zur Hauswand jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten, weswegen überschlägig eine Seitenraumbreite von jeweils 2,50 m einzuhalten ist. Dieses Maß wird in Hofheim vielerorts nicht eingehalten, da in der Vergangenheit im innerstädtischen Raum als Mindestbreite lediglich 1,50 m gefordert wurde. Dieses reduzierte Maß ist in den Hauptrouten oftmals eingehalten. Bei Neuplanungen sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die aktuellen Richtwerte eingehalten werden.

Des Weiteren sind Maßnahmen zur sicheren Führung des Fußgängerverkehrs zu treffen. So ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen, die Fußwege sollen gut einsehbar sein und die notwendigen Sichtverhältnisse an Knotenpunkten sind einzuhalten. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass eine Führung durch unbelebte Abschnitte oftmals aus Gründen der mangelnden sozialen Sicherheit nicht nachgefragt wird.

25 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.

26 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02); Köln, 2002.



Die Querung von Fahrbahnen stellt in der Regel für Fußgänger das größte Problem bei der täglichen Mobilität dar. Unfälle mit Fußgängern ereignen sich überwiegend bei Quervorgängen einer Fahrbahn. Aus diesem Grund gilt es die Mängel im **Querverkehr** weiter zu minimieren. Dies kann dadurch geschehen, dass die notwendige Wegstrecke der Querung reduziert wird, aber auch verkürzte Wartezeiten an Lichtsignalanlagen führen zu Verbesserungen.

Als bauliche Maßnahmen im Fußgänger-Querverkehr kommen folgende Möglichkeiten in Frage:

- Veränderungen der Fahrbahnbreiten durch Verschmälerung der Fahrstreifen, Rücknahme der Fahrstreifenzahl bzw. ein- oder beidseitige Verengung der Fahrbahn im Bereich der Querungen,
- Vorziehen der Seitenräume,
- Fahrbahnteiler (Mittelinsel oder markierter Mittelstreifen),
- Teilaufpflasterungen auf der Strecke, Plateaufpflasterungen bzw. Teilaufpflasterungen in den Zufahrten von Anschlussknotenpunkten oder der gesamten Knotenpunktsfläche,
- Gehwegüberfahrten an Anschlussknotenpunkten,
- nicht abgerückte Querungsanlagen an Knotenpunkten,
- Seitenstreifen vor Stellplätzen neben der Fahrbahn.

Weitere betriebliche Maßnahmen sind:

- Ausweisung von Fußgängerüberwegen (§26 StVO²⁷),
- Schaffung von Lichtsignalregelungen (§37 StVO),
- Geschwindigkeitsüberwachungen,
- Erhöhung der Aufmerksamkeit vor und im Bereich der Querungsstelle (z.B. durch gelbe Blinklichter, durch Markierungen,...).

Darüber hinaus bestehen natürlich noch mögliche Maßnahmen, um den Fußvom Fahrzeugverkehr räumlich zu trennen (wie z.B. Über- und Unterführungen). Solche sind jedoch eher mit Vorsicht zu genießen, da sie einerseits einen hohen Aufwand (baulicher Art, Betrieb) zur Folge haben und andererseits oftmals ein Akzeptanzproblem aufweisen.

Für die aufgezeigten Mängel bestehen demnach jeweils mehrere Möglichkeiten, diesen Mangel zu beseitigen. So muss z.B. an den Positionen, an denen Querungshilfen gefordert werden, jeweils im Detail geprüft werden, welche Art der Querungshilfe ausgeführt werden soll (bspw. Einrichtung einer Mittelinsel oder Vorziehen der Seitenräume). Die in den Handlungsempfehlungen dargestellten Maßnahmen zur Mängelbeseitigung (**Abschnitt 10**) können noch nicht diese Aussagekraft besitzen.

Zusätzlich sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen stärker zu berücksichtigen. Dies ist ein sehr vielschichtiges Thema, da hier teilweise Interessenskonflikte auftreten. So fordern z.B. Menschen im Rollstuhl Bordsteinabsenkungen auf eine minimale Höhe – Menschen mit Sehbehinderungen benötigen dahingegen

²⁷ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO); Berlin, 2006.



ertastbare bzw. deutlich erkennbare Abgrenzungen. Kompromisslösungen dazu können bspw. zweigeteilte Querungshilfen darstellen, bei der auf der einen Seite eine Nullabsenkung des Bordes vorgenommen wird und auf der anderen Seite die sehbehinderten Menschen über taktile Elemente und Kontraststreifen geleitet werden. Unstrittig ist, dass Haltestellen im ÖPNV barrierefrei ausgestattet werden sollen und dass öffentliche Einrichtungen und Gebäude mit barrierefreien Zugangswegen zu versehen sind. Bordsteinabsenkungen an Querungshilfen und an Einmündungen bzw. Kreuzungen kommen vielen Fußgängern (und auch Radfahrer) entgegen – allerdings sind diese dann mit zusätzlichen Angeboten für sehbehinderten Menschen zu kombinieren.

Neben "harten" baulichen Maßnahmen sind auch "weiche" Maßnahmen notwendig, um den Fußgängerverkehr in Hofheim zu fördern. So sind z.B. Verbesserungen im ÖPNV oftmals mitentscheidend für einen erhöhten Fußgängeranteil, weil nur so eine attraktive, vom Kfz unabhängige Wegekette über eine längere Strecke ermöglicht wird. Eine konstante Öffentlichkeitsarbeit, das Organisieren von Aktionstagen sowie die Förderung von Initiativen für den Fußgängerverkehr sind wichtige Aufgaben, die die Stadt übernehmen muss.

Zu guter Letzt ist eine frühzeitige Verkehrserziehung zu Gunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) notwendig. Kindern müssen Alternativen zum Auto aufgezeigt werden. So sollte es ein Ziel sein, den Bring-und-Hol-Kfz-Verkehr an den Kindergärten und Schulen auf ein Minimum zu reduzieren. Allerdings müssen hierfür auch Anreize bzw. Hilfestellungen geschaffen werden – Appelle allein reichen nicht aus. So sind Initiativen wie Gehgemeinschaften auf dem Schulweg ("Walking Bus") zu fördern. Beim "Walking Bus" laufen die Kinder von einzelnen Erwachsenen begleitet wie ein Linienbus nach Fahrplan fest vereinbarte "Haltestellen" an. So füllt sich nach und nach der "Walking Bus" und bringt die Jungen und Mädchen sicher zur Schule und nach dem Unterricht wieder nach Hause. Die Aktion "Walking Bus" bringt Kinder in Bewegung, fördert ihre Selbständigkeit und Kommunikation und lenkt ihre Konzentration auf den Unterricht (da die wichtigsten Neuigkeiten schon vor Schulbeginn ausgetauscht werden können). Auch die Eltern werden entlastet, da sie nicht mehr jeden Morgen und jeden Mittag selbst den Transport ihrer Kinder organisieren müssen. Sie können sich mit anderen Eltern abwechseln und wissen ihr Kind doch jeden Tag von Erwachsenen sicher begleitet. Ein weiterer wünschenswerter Nebeneffekt ist die Reduzierung des morgendlichen Verkehrsaufkommens vor den Schulen. Um diesen Kfz-Bringverkehr zu verringern, hat bspw. die Stadt Griesheim in ihrem Projekt "Früher Aussteigen" in der Nähe von Kindergärten "Elternhaltestellen" mit einer Bodenmarkierung und einem Zusatzschild eingerichtet. Den Kindern soll damit die Möglichkeit gegeben werden, auch ohne Begleitung der Eltern die letzten Meter zum Kindergarten zu laufen. Den verbleibenden Weg von der "Elternhaltestelle" zum Kindergarten haben die Kinder selbst mit gelben Fußstapfen markiert. Diese dienen sowohl der Motivationssteigerung der Kinder durch Partizipation, als auch als optische Hinweise, die den Autofahrer auf mögliche Kinder im Straßenraum hinweisen. Eine solche Markierung von Schulwegen auf den Gehwegen soll die Kinder besser leiten und auf Gefahrenstellen aufmerksam machen. Hierbei können die Kinder auch schon bei der Planung zum Mitmachen animiert werden – und sich dabei frühzeitig mit der Vielschichtigkeit des Verkehrs vertraut machen. Ebenfalls in Griesheim wurde



eine quadratische Bodenplatte mit einem gelben Symbol entwickelt ("Der kleine Griesheimer"). Diese Bodenplatte wurde überall dort in das Pflaster am Straßenrand eingelassen, wo Kinder die Straße queren sollen. Zugleich signalisieren diese Bodenplatten dem Autofahrer, dass dort Kinder die Fahrbahn überqueren können. Eine weitere Griesheimer Initiative zur Förderung des Fußverkehrs von Kindern ist die Einrichtung von Spielobjekten (z.B. Balancierbalken, Gegenstände zum Bockspringen) auf dem Schulweg. Ausgehend von der Beobachtung, dass Kinder häufig nicht den kürzesten oder sichersten, sondern den interessantesten Weg wählen, hat man in Griesheim eine Schulwegkartierung durchgeführt, bei der nicht nur Gefahrenstellen, sondern auch langweilige Wege aufgenommen wurden. Auf diesen wurden dann die Spielobjekte installiert, um Kinder auf dem Weg zu halten und damit ein Ausweichen auf die vermeintlich interessanteren, aber auch gefährlicheren Hauptverkehrsstraßen zu verhindern.



10 Handlungsempfehlungen

10.1 Mängelbewertung und -beseitigung

Im Zusammenhang mit der Bestandsaufnahme wurden Mängelanalysen für die einzelnen Verkehrsarten "Fließender Kfz-Verkehr" (**Abschnitt 4.8**), "Ruhender Verkehr" (**Abschnitt 7.2**), "Radverkehr" (**Abschnitt 8.2**) und "Fußgängerverkehr" (**Abschnitt 9.2**) durchgeführt. Diese Mängel gilt es nun hinsichtlich ihrer jeweiligen Bedeutung für die Verkehrsart einzuordnen und zu bewerten. Aus diesem Grund wurden alle Mängel in die drei Kategorien "großer Mangel", "mittlerer Mangel" und "geringfügiger Mangel" katalogisiert (**Anhang A**).

Zur Beseitigung der Mängel sind verschiedene Maßnahmen möglich. So wurden exemplarisch für den Radverkehr und Fußgängerverkehr in den **Bildern 35.1 bis 35.3** dem jeweiligen Mangel empfohlene Maßnahmen zugeordnet. Teilweise korrespondieren auch die Mängel miteinander, so dass bspw. die Beseitigung des Mangels A gleichzeitig auch Mangel B entfernt. Zusätzlich können Maßnahmenbündel die positiven Effekte verstärken. Andererseits kann aber auch die Beseitigung eines Mangels einen anderen Mangel in seinen negativen Folgen bestärken. Dies ist meistens dann der Fall, wenn an einer Stelle Mängel verschiedener Verkehrsarten aufeinander treffen. Insbesondere die Ansprüche des ruhenden Verkehrs stehen oftmals in direkter Konkurrenz zu den Ansprüchen des fließenden Verkehrs. In solchen Fällen gilt es bei den Handlungsempfehlungen die Interessen und Wirkungen gegeneinander abzuwägen. Für diesen Abwägungsprozess sollte sich an den in **Abschnitt 2** definierten Zielen (und deren Wichtung) orientiert werden.

Des Weiteren gibt es Mängel, die durch singuläre Maßnahmen nicht beseitigt werden können. Die Einrichtung eines Parkleitsystems ist abhängig von der Herstellung neuer Parkieranlagen sowie der Installation von automatischen Erfassungseinheiten an den Parkplätzen, die in das dynamische System aufgenommen werden sollen. Auch bei der von vielen Beteiligten bemängelten Verkehrsführung in der Altstadt reicht das Aufstellen von zusätzlichen Wegweisern oder die Umkehrung einer Einbahnstraße nicht aus, um dieses komplexe System zielführend zu verändern. Hier sind umfassendere Maßnahmen notwendig – inklusive einer Verzahnung der verschiedenen Verkehrsarten.

So wurden für den Altstadtbereich exemplarisch folgende vier Innenstadtkonzepte entwickelt. Diese sollen Möglichkeiten aufzeigen, um die verschiedenen Interessen einzelner Verkehrsteilnehmer harmonischer befriedigen zu können. Vornehmlich orientieren sich die Konzepte an der Verkehrsführung (die detaillierte Verkehrsführung der Kernstadt im Bestand ist in **Bild 36** dargestellt) – jedoch sind begleitende Maßnahmen, wie z.B. eine veränderte Parkraumbewirtschaftung, unerlässlich.

Verkehrsführungskonzept 1: Das in **Bild 37.1** dargestellte Konzept geht von einer nach Süden erweiterten Fußgängerzone aus. Die Untere Hauptstraße soll zukünftig nicht von Kfz befahren werden – lediglich der Linienbusverkehr darf weiterhin diese Verbindung zur Alten Bleiche in Einbahnrichtung nach Süden nutzen. Auch das Queren der Hauptstraße soll unterbunden werden, so dass nicht von der



Straße Am Untertor zur Straße Am Alten Bach gefahren werden kann. Dies hat weitreichende Konsequenzen – insbesondere für den Quell- und Zielverkehr der dortigen Parkieranlagen. Es wäre demnach nur über Umwege möglich, zwischen den Parkplätzen Am Untertor und Am Alten Bach (bzw. zukünftig auch Cohausenstraße) zu wechseln. Dies setzt allerdings eine frühzeitige Information über die bestehende Auslastung dieser Anlage voraus, wozu ein dynamisches Parkleitsystem als Entscheidungshilfe benötigt wird. Soll kein dynamisches Parkleitsystem installiert werden, ist es überlegenswert, das Queren der Hauptstraße doch zu ermöglichen. Die Vorteile dieses Verkehrsführungskonzeptes sind vor allem für den Fußgänger- und den Radverkehr spürbar. Die Aufenthaltsqualität in dem bisherigen verkehrsberuhigten Bereich wird gesteigert und über die bestehende Fuß- und Radwegeachse der Rudolf-Mohr-Anlage kann eine direkte und attraktive Verbindung von der Altstadt zum Bahnhof geschaffen werden. Zusätzlich sollen durch das Unterbinden der Querung so genannte "Schleichverkehre" aus den Straßen Am Untertor und Am Alten Bach auf das Hauptverkehrsnetz verlagert werden. Da die Auswirkungen für den fließenden und auch den ruhenden Verkehr gering sind, ist diese vorgeschlagene Verkehrsführung empfehlenswert. Begleitende Maßnahmen sind neben der Einrichtung eines Parkleitsystems auch die Reduzierung der Stellplatzanzahl auf dem Parkplatz Am Untertor (inklusive gestalterischer Aufwertung des Platzes) sowie eine Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr in beide Richtungen.

Verkehrsführungskonzept 2: Eine Umkehrung der bestehenden Einbahnstraßen in der südlichen Oberen Hauptstraße sowie in der Burgstraße beinhaltet das in **Bild 37.2** dargestellte Verkehrsführungskonzept 2. Außerdem soll die Durchfahrt von der Burgstraße zum Parkplatz Kellereiplatz unterbunden sowie der nördliche Abschnitt der Kirschgartenstraße in eine nach Süden gerichtete Einbahnstraße umgewandelt werden. Weitere begleitende Maßnahmen sind eine geänderte Zielführung zum Parkplatz am Kellereiplatz sowie eine Umgestaltung des westlichen Bereichs des Kellereiplatzes. Zusätzlich sind die empfohlenen Maßnahmen des Verkehrsführungskonzeptes 1 ebenfalls umzusetzen. Mit dieser Verkehrsführung sollen der nach Norden gerichtete Schleichverkehr durch den verkehrsberuhigten Bereich der Hauptstraße sowie der Parksuchverkehr minimiert werden. Aufgrund der unterschiedlichen Einbahnrichtungen in der Hauptstraße wird die bestehende langgestreckte Wahrnehmung der Straße unterbrochen – ein Mittel, um die Fahrgeschwindigkeiten im reduzierten Bereich zu reduzieren. Die verkehrlichen Wirkungen sind jedoch fragwürdig. Zwar können die Verkehrsmengen in der Burgstraße und Oberen Hauptstraße unwesentlich reduziert werden, dafür wird jedoch die Pfarrgasse den entsprechenden Mehrbelastungen ausgesetzt – ein durch die geplante Erweiterung der dort ansässigen Kindertagesstätte verkehrlich sensibler Bereich. Auch für den Fußgänger- und Radverkehr ist die geänderte Verkehrsführung nicht vorteilhaft, da der verkehrsberuhigte Bereich durch seine Richtungsänderung der Einbahnstraßen noch schwerer erlebbar wird (hohe Verunsicherung, da man nun von jeder Seite ein ankommendes Fahrzeug erwartet). Unter Abwägung der Vor- und Nachteile wird dieses Konzept nicht zur Umsetzung empfohlen.

Verkehrsführungskonzept 3: Eine dritte Option der innerstädtischen Verkehrsführung ist in **Bild 37.3** dargestellt. Dieses Verkehrsführungskonzept 3 beinhaltet bezüglich der Verkehrsführung jedoch keine Unterschiede zu Konzept 1. Dieses



Konzept steht vielmehr stellvertretend für die Forderung einer Umgestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche. Die bestehende Gestaltung mit zwei parallelen Entwässerungsrinnen im Seitenbereich ist unglücklich, da somit den Verkehrsteilnehmern suggeriert wird, dass zwei Seitenbereiche für die Fußgänger und ein Bereich für den fließenden Kfz-Verkehr existieren – was absolut konträr zum Grundgedanken eines verkehrsberuhigten Bereichs ist. Zusätzlich wird durch die Raumaufteilung und die Entwässerungsrinnen eine langgestreckte Wahrnehmung der Straße erzeugt (ziehende Tunnelwirkung), die zu überhöhten Geschwindigkeiten verführt. Diese Wirkung soll durch die integrierten Stellplätze verhindert werden. Jedoch stellen die parkenden Fahrzeuge wiederum eine eigene Problematik dar. Einerseits wird durch dieses Angebot die Verkehrsmenge in der Oberen Hauptstraße erhöht (Quell- und Zielverkehr sowie Parksuchverkehr), andererseits empfindet vor allem der Fußgänger die parkenden Fahrzeuge als Hindernis und "fühlt sich noch weiter an die Wand gedrückt". Durch die parkenden Fahrzeuge wird das Auto zum dominierenden Gestaltungsprinzip. Zusätzlich wurden – wahrscheinlich um ein ordnungswidriges Parken zu verhindern – Straßenspöller gesetzt, die den Freiraum für Fußgänger weiter einschränken und die Unterteilung in einen Fahrbereich und zwei Gehwegbereiche weiter unterstützen. Als Konsequenz dessen sollte das Parken in den verkehrsberuhigten Bereichen der Altstadt unterbunden werden (zumal mit dem Kellereiplatz und der zukünftigen Parkierungsanlage in der Oberen Hauptstraße leistungsfähige Anlagen in fußnaher Entfernung zur Verfügung stehen) und die "Durchflussbarrieren" durch andere Elemente (Möbiliar, Begrünung,...) errichtet werden, die zugleich die Aufenthaltsqualität steigern. Allerdings stehen dem anders gerichtete (nicht verkehrliche) Interessen gegenüber, so dass das Konzept 3 bei der Umgestaltung der Oberen Hauptstraße weiterhin davon ausgeht, dass Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung gestellt werden sollen. Diese sind dann aber nicht durch unauffällige Nägel zu kennzeichnen, sondern sollen eine eigene durchgängige (dunklere) Pflasterung erhalten. Zusätzlich sind Querbänder in die Pflasterung zu integrieren, die die langgestreckte Wahrnehmung der Straße verringern und die optische Wirkung auflockern sollen. Auch ist es überlegenswert, die Geschäftsinhaber zu einer Mitgestaltung des Straßenraumes zu animieren. Durch eine maßvolle Außenauslage der Waren, bereitgestelltes Möbiliar, angemessen gestaltete Fahrradständer, hochwertige Werbeeinrichtungen o.ä. kann zusätzlich der Straßenraum aufgelockert und die Aufenthaltsqualität der Straße erhöht werden. Je mehr Fußgänger sich im Straßenraum aufhalten, umso weniger wird der verkehrsberuhigte Bereich als Kfz-Straße wahrgenommen.

Verkehrsführungskonzept 4: Das in **Bild 37.4** dargestellte Konzept sieht neben den Maßnahmen des Konzeptes 1 zusätzliche Änderungen des Verkehrsablaufs im Seilerbahn-Quartier vor. In den Straßen Seilerbahn, Am Untertor und Im Angel wird ein Einrichtungsverkehr eingerichtet, in der Kirschgartenstraße und der Zufahrt zum Parkplatz Seilerbahn Zweirichtungsverkehr. Maßgebliches Element dieses Konzeptes ist jedoch die Einrichtung eines hochwertig gestalteten Fußgängerbandes vom Bahnhof (inklusive P+R-Parkhaus) zur Altstadt. Somit soll sowohl dem Fußgängerverkehr aber auch dem Radverkehr mehr Raum gegeben werden und eine bessere Verknüpfung dieser Verkehrsarten mit dem ÖPNV (sowohl Bahn als auch Bus) erreicht werden. Der ruhende und fließende Kfz-Verkehr wird davon nur unmerklich beeinflusst, da sich lediglich die Verkehrsführungen zu den innenstadtnahen Parkmöglichkeiten verändern – mit nur kleinräumigen Verlage-



rungen. Dieses Verkehrsführungskonzept ist aus Sicht der Verkehrsgutachter ebenfalls zu empfehlen, da es deutliche Verbesserungen für den nicht-motorisierten Individualverkehr aufweist. Dies setzt natürlich eine Umgestaltung des gesamten nördlichen Bahnhofsbereichs bis zur Altstadt voraus – mit der Schaffung eines städtebaulich ansprechenden neuen Eingangstores für Hofheim.

Neben wirksamen Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln zur Beseitigung von Mängeln sind darüber hinaus auch Maßnahmen anzuraten, denen kein direkter Mangel zugrunde liegt. So ist z.B. die Einrichtung einer städtischen Mobilitätsmanagement-Zentrale empfehlenswert. Diese soll als zentrale Anlaufstelle dafür sorgen, den Modal-Split (Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr) nachhaltig zugunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs zu verschieben. Die Mobilitätsmanagement-Zentrale soll die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren und die zu fördernden Initiativen anstoßen und begleiten. Sie kann mit der bestehenden Mobilitäts-Zentrale im Hofheimer Bahnhof kombiniert werden, soll aber auch zu Fragestellungen über den bisherigen Schwerpunkt ÖPNV hinaus agieren.

Neben dem Wirkungsgrad der einzelnen Maßnahmen ist auch deren Umsetzbarkeit von zentraler Bedeutung für die folgenden politischen Entscheidungsprozesse. Aus diesem Grund wurden die erarbeiteten Maßnahmen zur Mängelbeseitigung entsprechend ihrer Umsetzbarkeit (Planungsrecht, Finanzierbarkeit,...) in die Kategorien "kurzfristig umsetzbar", "mittelfristig umsetzbar" und "langfristig umsetzbar" eingeordnet. Dies ist für alle diskutierten Maßnahmen tabellarisch in **Anhang B** dokumentiert.

10.2 Handlungsempfehlungen

Die Handlungsempfehlungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan ergeben sich durch eine Überlagerung der Mängelbewertung mit der Umsetzbarkeit der Maßnahmen sowie einer Überprüfung der Wirkungen bezüglich der aufgestellten Planungsziele (**Abschnitt 2**). Die Handlungsempfehlungen werden ebenfalls bezüglich ihrer zeitlichen Umsetzbarkeit in die Kategorien "kurzfristige Handlungsempfehlungen", "mittelfristige Handlungsempfehlungen" und "langfristige Handlungsempfehlungen" eingeordnet. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die langfristigen Handlungsempfehlungen erst zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden sollen. Vielmehr muss auch mit den Planungen der langfristigen Maßnahmen zeitnah begonnen werden – lediglich deren Umsetzung ist erst in weiterer Zukunft möglich. In **Anhang C** werden die Handlungsempfehlungen nach diesen drei Kategorien für jede einzelne Verkehrsart und ortsgenau aufgelistet.

Im begleitenden Diskussionsprozess wurde eine Prioritätenliste der einzelnen Handlungsempfehlungen aufgestellt. Darauf wird nachfolgend verzichtet – auch um deutlich zu machen, dass alle gleichwertig zur Umsetzung empfohlen werden. Es ist demnach nicht entscheidend, welche Empfehlungen zuerst umgesetzt werden (zumal einige schon in der Planungsphase sind). Viel wichtiger ist das tatkräftige Bestreben, den Großteil der Empfehlungen überhaupt umzusetzen. Auch entwickeln manche Maßnahmen erst in einer Kombination mit weiteren Maßnahmen ihre volle Wirkung. Dies bedeutet aber nicht, dass man mit der



Umsetzung einer solchen Maßnahme so lange wartet, bis auch die Kombinations-Maßnahmen umgesetzt werden können.

Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass ein Verkehrsentwicklungsplan dazu dient, die Grundzüge einer zukünftigen verkehrlichen Entwicklung darzustellen – ohne jedoch konkrete bzw. detaillierte Einzelmaßnahmen zu benennen. So ist die Detailprüfung der Umsetzbarkeit einer vorgeschlagenen Maßnahmen nicht die Aufgabe eines Verkehrsentwicklungsplans. Wenn als Handlungsempfehlung bspw. die Einrichtung von Querungshilfen eingefordert wird, dann muss in einer nächsten Stufe an den Stellen, an denen besonderer Handlungsbedarf besteht (siehe Mängelanalyse), eine Detailprüfung über die Art und Bemessung der Querungsstelle stattfinden.

10.2.1 Kurzfristige Handlungsempfehlungen

Folgende Maßnahmen, die zeitnah durchzuführen sind, werden zur Umsetzung empfohlen:

- Umgestaltung der Rheingaustraßenbrücke mit Schaffung eines Angebots für Radfahrer (auch zur Sicherung der Fußgänger);
- Ausbau bzw. Aufwertung bestehender Querungshilfen;
- Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr;
- Sperrung Untere Hauptstraße für den MIV (Verkehrsführungskonzept 1), Verlängerung der Fußgängerzone nach Süden;
- Optimierung bzw. Erneuerung der Wegeföhrung und der Beschilderung für MIV, Radverkehr und Fußgängerverkehr;
- Optimierung der Straßenraumgestaltung Obere Hauptstraße (Verkehrsführungskonzept 3);
- Bewirtschaftung des bestehenden Parkraums in Zonen und mit geringeren kostenfreien Zeiträumen (Bewirtschaftungskonzept 2);
- Einrichtung einer Mobilitätsmanagement-Zentrale, um nachhaltig den Modal-Split zugunsten des NMIV zu verschieben;
- Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen.

Zusätzlich wurden im begleitenden Beirat folgende zwei kurzfristige Handlungsempfehlungen definiert:

- Einrichtung und Optimierung der Grünen Welle sowie Optimierung bestehender Signalprogramme;
- Fortsetzung der Planungen zur Veränderung der Verkehrsföhrung in der Oberen Hauptstraße und der übrigen Hofheimer Altstadt.



Mit dem ersten genannten Punkt soll der Verkehr nicht nur an, sondern auch zwischen den Knotenpunkten optimiert werden – sofern das Netz eine freie Fahrt zulässt. Die zweite Handlungsempfehlung regt an, über den Verkehrsentwicklungsplan hinaus weiterhin alternative Verkehrsführungen im Altstadtbereich zu prüfen. Hierin spiegelt sich auch die anhaltende Diskussion wieder, ob die Straßen der Altstadt von Verkehrsmengen entlastet werden müssen oder ob lediglich die Gestaltung und damit die Wahrnehmung der Verkehrsmengen geändert werden soll.

10.2.2 Mittelfristige Handlungsempfehlungen

Mittelfristig umsetzbar sind folgende empfohlene Maßnahmen:

- Optimierung der Straßenraumgestaltung (inklusive Schaffung von Querungshilfen sowie Geh- und Radwegen, Aufwertung bestehender Achsen) – beinhaltet auch die Förderung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen;
- Umgestaltung von Knotenpunkten (Leistungsfähigkeiten optimieren, Sichtverhältnisse verbessern, Schaltungen an Lichtsignalanlagen optimieren, Kreisverkehre als Alternativen überprüfen);
- Einrichtung eines teildynamischen Parkleitsystems (inklusive automatische Erfassung der aktuellen Auslastungen);
- Schaffung von neuen bzw. Umgestaltung bestehender Parkieranlagen;
- Umgestaltung Seilerbahn: geänderte Verkehrsführung, Einrichtung Fußgängerband Bahnhof zur Altstadt (Verkehrsführungskonzept 4);
- Verbesserung der Ortseingangssituationen zu Gunsten angepasster Fahrgeschwindigkeiten;
- Einrichtung Bewohnerparken (vollständige Umsetzung des Bewirtschaftungskonzepts 2).

10.2.3 Langfristige Handlungsempfehlungen

Folgende empfohlene Maßnahmen sind langfristig umsetzbar:

- Schaffung einer weiteren Verbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim für den Rad- und Fußgängerverkehr;
- Schaffung einer direkten Verbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim für den MIV;



- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durch eine parallele Ortsumfahrung mit Verknüpfungen des bestehenden Straßennetzes;
- Umgestaltung der Fußgängerunterführung am Schwarzbach und Aufwertung bestehender Fußwegachsen in der Kernstadt;
- Installation einer Aufzugsanlage am südlichen Bahnhofsausgang.

10.2.4 Nicht zur Umsetzung empfohlen

Bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde eine Vielzahl von Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel untersucht. Ein Großteil davon wird zur Umsetzung empfohlen. Dem gegenüber stehen aber auch angedachte Konzepte und Maßnahmen, die nicht zur Umsetzung empfohlen werden. So haben die Ergebnisse der Planfalluntersuchungen aufgezeigt, dass der Großteil der berechneten Planfälle nicht die gewünschten Effekte erzielen (**Abschnitt 6.10**). So ist der Planfall 1.10 (zusätzliche zentrale Verbindung L 3011/B 519) ebenso wenig zu empfehlen, wie die geänderten Verkehrsführungen der Planfallgruppe 2 – letztere auch deswegen, weil die Verkehrsmengen in der Altstadt als verträglich erachtet werden (nicht jedoch die Straßenraumgestaltung und damit die subjektive Wahrnehmung der Verkehrsmengen). Auch das entwickelte Verkehrsführungskonzept 2 (**Abschnitt 10.1**) kann nicht die gewünschte Zielerreichung vorweisen und kann deshalb nicht zur Umsetzung empfohlen werden.

Während der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans sind manche Konzepte schon frühzeitig nicht weiterverfolgt worden, weil durch Vorprüfungen deutlich wurde, dass diese nicht zielführend sind. So wurde beispielhaft auf eine erneute Untersuchung des Schwarzbachweges verzichtet, da die bisherigen Aussagen durch die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans gestützt werden und keine neuen Erkenntnisse zu erwarten sind.

Auch einzelne im Beirat diskutierte Maßnahmen werden nach Prüfung und Abwägung nicht zur Umsetzung empfohlen. Beispielhaft können hierfür die diskutierte Aufzugsanlage an der Rheingaustraßenbrücke oder aber auch fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in der Oberen Hauptstraße genannt werden.



11 Zusammenfassung und Ausblick

Für die Kreisstadt Hofheim am Taunus wurde ein aktueller Verkehrsentwicklungsplan erstellt. Die letzten verkehrlichen Rahmenplanungen liegen über 10 Jahre zurück. In der Zwischenzeit haben sich sowohl lokale Randbedingungen als auch Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr maßgeblich geändert. Aus diesem Grund wurde eine umfangreiche verkehrliche Bestandsaufnahme durchgeführt und dokumentiert.

Die Aktualisierung der verkehrlichen Grunddaten bildet für die Stadt Hofheim eine Grundlage, um weiterhin Planungen zum Thema Verkehr auf der Basis aktueller Daten bearbeiten zu können. Anhand dieser konzeptionellen Gesamtplanung können dann kleinere und größere Maßnahmen im städtischen Verkehrssystem auf Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit überprüft und umgesetzt werden.

Aufbauend auf einer detaillierten verkehrlichen Bestandsaufnahme kann so in den Gremien der Stadt über die Zukunft der Stadt diskutiert werden und entschieden werden. Dabei sind Leitziele für die Stadt zu definieren sowie deren Wichtung festzulegen. Der Verkehrsentwicklungsplan muss einen Beitrag dazu liefern, die Lebensqualität in Hofheim zu stärken, den Wirtschaftsstandort Hofheim zu kräftigen und Hofheim als Wohnstandort attraktiv zu machen. Die Ordnung der verkehrlichen Rahmenbedingungen und der verkehrlichen Infrastruktur stellt einen wesentlichen Beitrag dazu dar, die angeführten Eigenschaften der Stadt Hofheim zu unterstützen und hervorzuheben. Mithilfe der definierten Planungsziele sollen über eine Verkehrsprognose Fragen nach möglichen Straßeneubau- und Straßenumbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen im Radverkehr und Fußgängerverkehr erörtert und bewertet werden.

Ziele

Im Verkehrsentwicklungsplan werden zur Erreichung verkehrlicher Ziele Konzepte entwickelt und grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese orientieren sich an den grundsätzlichen Zielen der Stadt Hofheim, die unter anderem auch in einem Stadtleitbild²⁸ dokumentiert sind.

²⁸ MAGISTRAT DER SADT HOFHEIM: Stadtleitbild Hofheim am Taunus; Hofheim am Taunus, 2001.



Als Oberziele wurden definiert:

- Förderung der beabsichtigten Stadtentwicklung,
- Verbesserung der Umweltbedingungen,
- Verbesserung des Verkehrsablaufs,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Wahrung der Wirtschaftlichkeit.

Aus den daraus abgeleiteten Unterzielen wurden folgende im prozessbegleitenden Beirat als am wichtigsten bewertet:

- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Erhöhung der Anteile des Fahrradverkehrs, des Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV,
- Entlastung der Hauptverkehrsstraßen durch Ortsumfahrungen,
- Verkehrsberuhigung von urbanen Bereichen,
- Stärkung der Nahversorgung in Ortskernen,
- Beachtung der Belange schutzwürdiger Personen,
- Förderung des ÖPNV.

Analyse

Auf der Basis einer Kennzeichenerfassung, begleitet von Knotenstromzählungen, wurde für die Stadt Hofheim eine Verkehrsbeziehungsmatrix erstellt. Sie liefert u.a. Aussagen über die Verkehrsbelastungen insgesamt und die wichtigsten Durchgangsverkehrsströme im Stadtgebiet.

- Das Verkehrsaufkommen in Hofheim setzt sich für einen um das Untersuchungsgebiet gelegten Kordon wie folgt zusammen:

ca. 30.600	Kfz Fahrten/24h im Quellverkehr	(= 37 %)
ca. 30.700	Kfz Fahrten/24h im Zielverkehr	(= 37 %)
ca. 21.900	Kfz Fahrten/24h im Durchgangsverkehr	(= 26 %)
ca. 83.200	Kfz Fahrten/24h insgesamt	(= 100 %)

- Der **Durchgangsverkehrsanteil** liegt bei etwa einem Viertel bezogen auf den gesamten ein- bzw. ausfließenden Verkehr. Die Hauptrelation des Durchgangsverkehrs mit etwa der Hälfte des gesamten festgestellten Durchgangsverkehrs (etwa 10.200 Kfz/24h) stellt die L 3011 dar – ohne dass dabei innerörtliche Bereiche belastet sind. Der **Durchgangsverkehrsanteil innerörtlicher Bereiche** entspricht demnach etwa 11.700 Kfz/24h bzw. etwa 14 Prozent des gesamten ein- bzw. ausfließenden Verkehrs.
- Bei **isolierter Betrachtung der einzelnen Stadtteile** lassen sich für das Gebiet Hofheim-Süd und Marxheim Verkehrsanteile von bis zu 50 Prozent feststellen, die ohne Zwischenhalt durch dieses Gebiet fahren (sogenannter "Durchgangsverkehr Hofheim-Süd/Marxheim"). Für Hofheim-Nord weist der stadtteilbezogene "Durchgangsverkehr Hofheim-Nord" Verkehrsanteile von etwa 16 Prozent auf.



- Die höchsten **Verkehrsbelastungen** liegen in den Straßenzügen der innerörtlichen B 519. So weist die Rheingaustraße in Marxheim eine Querschnittsbelastung von etwa 14.500 Kfz/24h im Süden bis zu etwa 23.500 Kfz/24h im Norden auf. Die Niederhofheimer Straße im Norden Hofheims erfährt Belastungen in einer Größenordnung von etwa 11.500 Kfz/24h bis zu 14.500 Kfz/24h. Der innerstädtische Einbahnring am Busbahnhof (Alte Bleiche und Hattersheimer Straße) wird von etwa 14.500 Kfz/24h bis etwa 23.500 Kfz/24h befahren. Der Schmelzweg als zentrale Süd-Nord-Verbindung weist eine Belastung von etwa 13.500 Kfz/24h auf.
- Der **Anteil von Fahrzeugen des Schwerverkehrs** am gesamten einfließenden Verkehr beträgt rund 3 Prozent.

Zusätzlich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde auch der Bestand im ruhenden Verkehr aufgenommen.

- Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet etwa 2.450 Stellplätze vorhanden. Etwa 1.400 Stellplätze hiervon entfallen auf freies Parken im öffentlichen Raum. Bei etwa 250 Stellplätzen besteht eine Kurzzeit-Parkregelung mit Parkscheibe und bei etwa 650 Stellplätzen ist ein gebührenpflichtiger Parkschein zu lösen. Die Zahl der halböffentlichen Stellplätze beläuft sich auf etwa 150.
- Im Mittel beträgt die Auslastung des ganzen Erhebungsgebiets etwa 60 Prozent. In einzelnen Gebieten variiert die mittlere Auslastung zwischen 23 Prozent und um 80 Prozent in den innerstädtischen Bereichen. Die höchsten mittleren Auslastungen einzelner Auswertebereiche sind für die unbewirtschafteten Stellplätze in den innerstädtischen Lagen festgestellt worden. Die maximale Auslastung bezogen auf alle Stellplätze beträgt knapp 80 Prozent und tritt hauptsächlich in der vormittäglichen Zeit zwischen 10:00 und 12:00 Uhr auf. Mit die höchsten maximalen Auslastungen sind für die Bereiche ermittelt worden, die eine innerstädtischen Lage mit überwiegender Geschäftsnutzung aufweisen. Hier wurden Werte um 100 Prozent ermittelt.
- Im Mittel wurde jeder Parkstand des gesamten Erhebungsgebiets 3 mal pro Tag umgeschlagen. Die Umschlagraten sind in den separaten Bereichen je nach Lage und Bewirtschaftung der Stellplätze deutlich unterschiedlich. Die höchste Umschlagrate mit dem Wert 8,3 lässt sich für den zentral gelegenen Kundenparkplatz des Ladencenters Buch feststellen. Im Parkhaus am Bahnhof wurde der insgesamt geringste Umschlag registriert – die dort angebotenen 200 Stellplätze werden nicht ganz einmal pro Tag umgeschlagen.
- Der weitaus größte Teil dieser Parkvorgänge ist dem Kurzparken zuzuordnen; etwa 80 Prozent aller Parkvorgänge dauern weniger als vier Stunden (etwa 50 Prozent aller Parkvorgänge sogar maximal nur eine Stunde). In den Geschäftsbereichen liegt der Anteil der Kurzzeitparker unter einer Stunde bei über 70 Prozent.



Mängelanalyse

Für die folgenden verschiedenen Verkehrsarten wurde eine Mängelanalyse durchgeführt und der Handlungsbedarf aufgeführt:

- fließender motorisierter Individualverkehr (MIV),
- ruhender motorisierter Individualverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr.

Bezüglich des MIV sind "unnötige" Verkehre zu vermeiden, das Geschwindigkeitsniveau ist zu reduzieren und die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen muss abgebaut werden. Die wichtigste Aufgabe besteht somit darin, den innerstädtischen Verkehr so weit es geht zu reduzieren und den dann noch fließenden Verkehr umfeldverträglich abzuwickeln.

Im ruhenden Verkehr sind die Parkregelungen im Kernbereich zu vereinheitlichen und die gebührenfreie Parkdauer zu minimieren. Außerdem sollte eine ausgeglichene räumliche Verteilung der Parkierungsanlagen erreicht werden.

In Hofheim besteht eine Vielzahl von Mängeln im Radverkehrsnetz. Fehlende Angebote von Schutzeinrichtungen, mangelhafte Beschilderung und Zielführung, fehlende Querungshilfen sowie fehlende Fahrradabstellanlagen sind zu bemängeln. Auch fehlt eine akzeptable Anbindung von Hofheim-Nord an Hofheim Süd bzw. Marxheim – die derzeitigen Angebote auf der Rheingaustraßenbrücke und in der Unterführung der Bahngleise sind nicht akzeptabel.

Handlungsbedarf im Fußgängerverkehr besteht in erster Linie hinsichtlich der Sicherstellung ausreichend breiter Gehwege und sicherer Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen im Zuge wichtiger Fußwegeachsen.

Entwicklungseckdaten

Neben der Verfügbarkeit einer fundierten Daten- und Informationsgrundlage ist für die Verkehrsprognose die Festlegung von Eckdaten der angestrebten Stadtentwicklung erforderlich. Folgende Kennwerte der für die Prognose relevanten Strukturdaten wurden zugrunde gelegt:

- Als Prognosehorizont wird das Jahr 2020 festgelegt.
- Während der nächsten Jahre wird im Untersuchungsgebiet Hofheim und Marxheim mit Gewerbegebietserweiterungen um ca. 14 Hektar und mit rund 900 neu errichteten Wohneinheiten gerechnet. Zusätzlich ist ein großes Einkaufszentrum in der Stadtmitte sowie ein kleines Einkaufszentrum im Süden Marxheims geplant.
- Die allgemeine Mobilität (ausgedrückt durch das Produkt aus Fahrleistung und Motorisierung überlagert mit der Bevölkerungsentwicklung) steigt bis zum Prognosehorizont um etwa 2,0 Prozent.



Verkehrsprognose

In die Bestimmung der für die Prognose der Verkehrsentwicklung relevanten Entwicklungsfaktoren gehen übergeordnete und gebietsbezogene Einflüsse ein, die zu einer Prognosematrix der Verkehrsbeziehungen führen. Mithilfe dieser Verkehrsbeziehungsmatrix wird ein Bündel verkehrsplanerischer Maßnahmen in verschiedenen Planfällen auf seine verkehrlichen Wirkungen hin geprüft.

Als Grundlage für die Planfälle ergibt sich, dass ohne gegensteuernde Maßnahmen – bedingt durch die zunehmende Mobilität der Bevölkerung und durch die Eigenentwicklung in Hofheim – von einem Anstieg der Verkehrsbelastungen im MIV um rund 10 Prozent von 2005 bis zum Prognosehorizont 2020 auszugehen ist.

Planfälle

Für acht Planfälle (Nullfall 2020, Planfälle 1.1, 1.4, 1.10 und 2.1 bis 2.4) wurden Verkehrsberechnungen durchgeführt. Ihnen wurde die definierte Verkehrsbeziehungsmatrix 2020 zugrundegelegt. Die Planfallbeschreibungen sind detailliert im **Abschnitt 6** aufgeführt und in den **Bildern 11.1 und 11.2** grafisch veranschaulicht. Die aus den Verkehrsberechnungen resultierenden Verkehrsbelastungen der Planfälle werden im Detail erläutert und ebenfalls grafisch dargestellt (**Bilder 11.1 bis 19.3**).

Den Berechnungen folgte eine **Bewertung aus verkehrsplanerischer Sicht**. Zusätzlich wird darauf verwiesen, dass für eine abschließende Bewertung einerseits eine Gewichtung und andererseits auch die Definition von Ausschlusskriterien notwendig sind. Dies setzt jedoch einen intensiven Diskussionsprozess in Hofheim voraus, der noch zu führen ist.

Als Fazit der Bewertung der Oberziele "Verkehrsablauf" und "Verkehrssicherheit" werden folgende Aussagen für den Prognosehorizont 2020 herausgestellt:

- Eine durchgängige Ortsumgehung (Planfall 1.1) ist aus verkehrsplanerischer Sicht positiv zu bewerten. Aufgrund der erheblichen Reduzierungen der Verkehrsbelastungen der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ergeben sich Gestaltungsspielräume für die urbanen Bereiche und der Verkehrsablauf wird verbessert. Dem gegenüber stehen negative Folgen für die Umwelt, die jedoch nicht fachkundig bewertet werden können, sowie ein entsprechend hoher Investitionskostenanteil.
- Auch der Planfall 1.4 (Ortsumgehung ohne "Mittelteil") ist aus diesen Gründen aus verkehrsplanerischer Sicht zur Umsetzung zu empfehlen. Allerdings steht er bei einer Empfehlungsaufreihung deutlich hinter Planfall 1.1, da er in der Detailbetrachtung weniger positive Effekte aufweist.
- Eine Umsetzung einer zentralen Verbindung zwischen L 3011 und B 519 (Planfall 1.10) wird kritisch gesehen. Der Großteil der Ziele wird nicht erreicht und es überwiegen deutlich die Nachteile.



- Vor einer Bewertung der Planfallgruppe 2 ist zuvor ausdiskutieren, ob die Straßen der Altstadt von Verkehrsmengen entlastet werden müssen oder ob lediglich die Gestaltung und damit die Wahrnehmung der Verkehrsmengen geändert werden soll. Die verkehrliche Bewertung der Verkehrsbelastungen der Altstadtstraßen auf Basis der einschlägigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (z.B. RAST 06²⁹) zeigen, dass die Verkehrsmengen in üblichen, akzeptablen Größenordnungen liegen. Umgehender Handlungsbedarf ist daraus nicht abzuleiten. Zweifellos ist jedoch die Raumaufteilung und Gestaltung der Straßenquerschnitte verbesserungswürdig und die Aufenthaltsqualität ist zu steigern.
- Der Planfall 2.1 (Konzept "IG Obere Hauptstraße") wird als kritisch eingestuft. Die Entlastungen in der Altstadt werden mit wesentlich höheren Mehrbelastungen in der Neugasse erwirkt – eine Umsetzung wird nicht empfohlen.
- Eine Umsetzung des Planfalls 2.2 (Konzept B "IG Obere Hauptstraße") kann nur dann empfohlen werden, wenn der Knotenpunkt in der Zeilsheimer Straße höhere Leistungsfähigkeitsreserven aufweist und wenn überhaupt die Entlastung der Oberen Hauptstraße im Verhältnis zu anderen Mehrbelastungen als notwendig erachtet wird. Außerdem sind die Schleichverkehre zur Umfahrung des signalisierten Knotenpunktes in der Zeilsheimer Straße zu unterbinden.
- Eine Umsetzung von Planfall 2.3 (Zweirichtungsverkehr Elisabethenstraße) wird nicht empfohlen. Hofheim-Nord kann zwar zügiger in Süd-Nord-Richtung durchfahren werden, dafür werden aber die zentralen Bereiche übermäßig von zusätzlichem Verkehr belastet.
- Die Bewertung einer Teilsperre der Elisabethenstraße (Planfall 2.4) fällt negativ aus, da sich hier die Vorteile für den Fuß- und Radverkehr nicht mit den Nachteilen für den fließenden Verkehr aufwiegen. Es ist jedoch bei der Gestaltung der Chinonplatz-Bebauung auf eine sichere, komfortable und attraktive Fußwegeverbindung zur Hofheimer Altstadt hinzuwirken - gegebenenfalls im Sinne von "Shared Space".

Konzeptionen ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind drei Bewirtschaftungskonzepte erarbeitet worden, die zu einer Minimierung des Parksuchverkehrs, eine verbesserte Ausnutzung vorhandener Stellplatzkapazitäten, einer Verbesserung der Parkraumsituation für Kurzparker im Umfeld relevanter Ziele, einer Verbesserung der Parkraumsituation für Touristen und Besucher im Umfeld relevanter Ziele sowie zur Sicherung des vorhandenen Stellplatzangebotes beitragen sollen. Alle drei Bewirtschaftungskonzepte sehen die Einrichtung des sogenannten "**Bewohnerparkens**" in

²⁹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RAST 06); Köln, 2006.



bestimmten Bereichen vor. An das Bewohnerparken sind zwingende rechtliche Bedingungen geknüpft, die es im Vorfeld zu prüfen gilt. Zur Umsetzung wird das Bewirtschaftungskonzept 2 empfohlen, welches eine **flächendeckende kostenpflichtige Bewirtschaftung** vorsieht. Durch die Differenzierungsmöglichkeiten im Bewohnerparken können jedoch die Bewohner von einer Bezahlpflicht ausgenommen werden.

Zusätzlich wird die Einrichtung eines teildynamischen **Parkleitsystems** empfohlen. Dieses beinhaltet ausgewählte Parkieranlagen und soll mit dazu beitragen, den Parksuchverkehr zu minimieren bzw. die Auslastung der Parkieranlagen zu optimieren.

Mängelbewertung und -beseitigung

Die aufgenommenen Mängel im fließenden Kfz-Verkehr, im ruhenden Verkehr, im Radverkehr und im Fußgängerverkehr werden entsprechend ihrer Dringlichkeit der Beseitigung gemäß den Kategorien "großer Mangel", "mittlerer Mangel" und "geringfügiger Mangel" bewertet (**Anhang A**).

Zur Mängelbeseitigung wird eine Vielzahl von Maßnahmen aufgezeigt - inklusive detaillierter Verkehrsführungskonzepte für die Altstadt. Diese werden bezüglich ihrer Umsetzbarkeit in die Kategorien "kurzfristig umsetzbar", "mittelfristig umsetzbar" und "langfristig umsetzbar" eingeordnet (**Anhang B**).

Handlungsempfehlungen

Die Überlagerungen der Mängelbewertung mit der Umsetzbarkeit der Maßnahmen zur Mängelbeseitigung und einer Überprüfung der Wirkungen bezüglich der aufgestellten Planungsziele ergeben Handlungsempfehlungen. Diese sind gemäß ihrer Umsetzbarkeit zu unterscheiden (**Anhang C**).

kurzfristig umzusetzen:

- Umgestaltung der Rheingaustraßenbrücke mit Schaffung eines Angebots für Radfahrer (auch zur Sicherung der Fußgänger);
- Ausbau bzw. Aufwertung bestehender Querungshilfen;
- Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr;
- Sperrung Untere Hauptstraße für den MIV (Verkehrsführungskonzept 1), Verlängerung der Fußgängerzone nach Süden;
- Optimierung bzw. Erneuerung der Wegeführung und der Beschilderung für MIV, Radverkehr und Fußgängerverkehr;
- Optimierung der Straßenraumgestaltung Obere Hauptstraße (Verkehrsführungskonzept 3);



- Bewirtschaftung des bestehenden Parkraums in Zonen und mit geringeren kostenfreien Zeiträumen (Bewirtschaftungskonzept 2);
- Einrichtung einer Mobilitätsmanagement-Zentrale, um nachhaltig den Modal-Split zugunsten des NMIV zu verschieben;
- Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen.

mittelfristig umzusetzen:

- Optimierung der Straßenraumgestaltung (inklusive Schaffung von Querungshilfen sowie Geh- und Radwegen, Aufwertung bestehender Achsen) – beinhaltet auch die Förderung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen;
- Umgestaltung von Knotenpunkten (Leistungsfähigkeiten optimieren, Sichtverhältnisse verbessern, Schaltungen an Lichtsignalanlagen optimieren, Kreisverkehre als Alternativen überprüfen);
- Einrichtung eines teildynamischen Parkleitsystems (inklusive automatische Erfassung der aktuellen Auslastungen);
- Schaffung von neuen bzw. Umgestaltung bestehender Parkieranlagen;
- Umgestaltung Seilerbahn: geänderte Verkehrsführung, Einrichtung Fußgängerband Bahnhof zur Altstadt (Verkehrsführungskonzept 4);
- Verbesserung der Ortseingangssituationen zu Gunsten angepasster Fahrgeschwindigkeiten;
- Einrichtung Bewohnerparken (vollständige Umsetzung des Bewirtschaftungskonzepts 2).

langfristig umzusetzen:

- Schaffung einer weiteren Verbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim für den Rad- und Fußgängerverkehr;
- Schaffung einer direkten Verbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim für den MIV;
- Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen durch eine parallele Ortsumfahrung mit Verknüpfungen des bestehenden Straßennetzes;
- Umgestaltung der Fußgängerunterführung am Schwarzbach und Aufwertung bestehender Fußwegeachsen in der Kernstadt;
- Installation einer Aufzugsanlage am südlichen Bahnhofsausgang.



Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan zeigt Fakten über die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse in Hofheim auf und trägt damit zu einer Diskussion auf realistischer Grundlage bei. Er zeigt alternative Wege zur Bewältigung der weiter zunehmenden Verkehrsnachfrage auf und berücksichtigt dabei die gestiegenen Ansprüche der Bewohner an Umfeld- und Stadtraumqualität.

Zukünftig gilt es die neuen Wohn- und Gewerbegebiete in das städtische Verkehrsnetz zu integrieren und die induzierten Verkehre verträglich abzuwickeln. Die durch Verkehrsberechnungen untersuchten Planfälle können und sollen nicht allein umgesetzt und als Lösung für den Kfz-Verkehr gesehen werden, flankierende Maßnahmen wie die Attraktivierung des ÖPNV und des Radverkehrs sind dringend notwendig.

Für die Gesamtentwicklung der Stadt sind unterschiedliche Aspekte und Schwerpunkte zu beachten, die neben der Berücksichtigung verkehrlicher Rahmenbedingungen auch aus anderen Blickwinkeln zu sehen sind: Wohnstandort, Arbeitsplatzstandort, Lebensqualität, Wirtschaftskraft, usw. Für einige konkrete Ziele (wie z.B. "Stärkung der Nahversorgung im Stadtkern und den Ortsteilkernen", "Stärkung des Tourismus", ...) ist ein Verkehrsentwicklungsplan allein nicht das geeignete Instrument, um entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Hier müssen Politik und Verwaltung unter Einbeziehung anderer Entscheidungsgrundlagen weitere wichtige Weichenstellungen herbeiführen. Soweit die Ziele der Stadt Hofheim Belange des Kfz-Verkehrs, des ruhenden Verkehrs, der Radverkehrs und der Fußgängerverkehrs tangieren, sind sie im VEP erfasst. Zusätzlich können mit diesem Instrument auch noch weitere (neue) Ziele und Vorstellungen bewertet werden.

Mit dem vorliegenden VEP, der in verschiedenen Details noch ergänzt werden kann, verfügt Hofheim über eine Richtschnur, an der die Entwicklungen der Zukunft aus verkehrlicher Sicht bewertet werden können.

A n h a n g

Kategorie	Mängelbewertung		
	großer Mangel	mittlerer Mangel	geringfügiger Mangel
Fließender Kfz-Verkehr	Rückstauungen im Hauptstraßennetz: <ul style="list-style-type: none"> • Elisabethenstraße • Niederhofheimer Straße • Schmelzweg • Hattersheimer Straße • Rheingaustraße 	Überhöhte Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Zeilsheimer Straße • Lorsbacher Straße • Schloßstraße 	Überhöhte Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich: <ul style="list-style-type: none"> • Reifenberger Straße • Ahornstraße • Rheingaustraße
	Überhöhte Geschwindigkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> • Hauptstraße • Burgstraße • Pfarrgasse 	Unangemessene Straßenraumgestaltung von Hauptverkehrsstraßen: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Elisabethenstraße 	Ungünstige Sichtverhältnisse: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße/Ostpfeußenstraße • Anschlüsse an nördliche Rheingaustraße • Anschlüsse an Niederhofheimer Straße • Schloßstr./Schulstr./Kreuzgartenstr.
	Mit Rheingaustraßenbrücke existiert lediglich eine direkte Straßenverbindung von Hofheim-Nord nach Hofheim-Süd bzw. Marxheim ("Nadelöhr")	Keine durchgängige Befahrbarkeit von Hofheim-Nord in nördlicher Fahrtrichtung	Unübersichtliche Spurführung auf westlicher Hattersheimer Straße
		Unübersichtliche Verkehrsführung Altstadt Hofheim	
		Ungünstige (überörtliche) Zielführung bzw. Beschilderung (z.B. Autobahnbeschilderung A 66)	

Tabelle 1: Mängelbewertung Fließender Kfz-Verkehr

Kategorie	Mängelbewertung		
	großer Mangel	mittlerer Mangel	geringfügiger Mangel
Ruhender Verkehr	Zu- und Abfahrt Parkhaus Bahnhof	Hohe Anzahl kostenfreier Stellplätze im zentralen Bereich schafft hohes Maß an Zielverkehr bzw. an Suchverkehr	"Brötchentasten-Regelung" mit einer Stunde freiem Parken zu lang
		Uneinheitliche Bewirtschaftung	
		Ungünstige Zielführung bzw. Beschilderung	
		Unausgewogene räumliche Verteilung der Parkieranlagen	
		Fehlende "Parkmoral" (insbesondere im Umfeld von Kindergärten und Schulen)	

Tabelle 2: Mängelbewertung Ruhender Verkehr

Kategorie	Mängelbewertung		
	großer Mangel	mittlerer Mangel	geringfügiger Mangel
Radverkehr	Fehlendes Angebot einer Verbindung zwischen Hofheim-Nord und Hofheim-Süd	Fehlendes Angebot: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße • Nordring • Zeilsheimer Straße • südliche Rheingaustraße • Heinrich-Weiß-Straße 	Fehlende Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße • Heinrich-Weiß-Straße
	Ungünstige Zielführung bzw. Beschilderung	Fehlende Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Rheingaustraße • südliche Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • nördliche Frankfurter Straße 	Treppenanlage am südlichen Bahnhofstunnel unkomfortabel
		Fehlende oder ungenügende Fahrradabstellanlagen	Unklare Situation am nördlichen Bahnhofvorplatz
		An der Schwarzbachunterführung schlechte Sichtbeziehungen und nicht ausreichende Wegebreiten sowie Kurvenradien	Unklare Situation an Hattersheimer Straße

Tabelle 3: Mängelbewertung Radverkehr

Kategorie	Mängelbewertung		
	großer Mangel	mittlerer Mangel	geringfügiger Mangel
Fußverkehr	Fehlender Gehweg: <ul style="list-style-type: none"> • Schulstraße 	Fehlende Gehwege: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Frankfurter Straße • Rudolf-Mohr-Straße/Pfarrgasse 	Fehlende Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnstraße • Ostpreußenstraße • Lindenstraße • Am Alten Bach
	Kein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen am südlichem Bahnhofsausgang; unkomfortable Treppenanlage	Gehwege zu schmal im Umfeld von Schulen: <ul style="list-style-type: none"> • Stormstraße • Altenhainer Straße 	Subjektiv unsichere Bereiche: <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung am Schwarzbach • Zugang Parkhaus Bahnhof zu Tunnel
	Ungenügende Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Frankfurter Straße • Heinrich-Weiß-Straße 	Fehlende Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße • Nachtigallenweg • Niederhofheimer Straße • Elisabethenstraße • Frankfurter Straße • Reifenberger Straße • Lindenstraße • Kurhausstraße • Sachsenring • Hattersheimer Straße 	Ungenügende Aufenthaltsqualität im Kernstadtbereich und im Bahnhofsumfeld
	Gehwege auf Rheingaustraßenbrücke werden durch Radfahrer mitgenutzt	Schlechte Sichtbeziehungen an Knotenpunkten: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße/Ostpreußenstraße • Niederhofheimer Straße/Zeil • Zeilsheimer Straße/Homburger Straße 	Ungenügende Beschilderung

Tabelle 4: Mängelbewertung Fußverkehr

Kategorie	Umsetzbarkeit der Maßnahme		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Fließender Kfz-Verkehr	Veränderung der Verkehrsführung: <ul style="list-style-type: none"> • Konzepte IG Obere Hauptstraße: Öffnung Neugasse und Ostend (Planfall 2.1 und 2.2) • Elisabethenstraße im Zweirichtungsverkehr (Planfall 2.3) • Sperrung Elisabethenstraße (Planfall 2.4) • Untere Hauptstraße für MIV sperren; Verlängerung Fußgängerzone (Innenstadtkonzept 1) • Umkehrung Einbahnstraße in Burgstraße (Innenstadtkonzept 2) • Einbahnring Seilerbahn/Am Untertor/Im Angel (Innenstadtkonzept 4) 	Umgestaltung von Knotenpunkten (Leistungsfähigkeiten optimieren, Sichtverhältnisse verbessern): <ul style="list-style-type: none"> • Elisabethenstraße/Alte Bleiche • Niederhofheimer Str./Zeilsheimer Str. • Zeilsheimer Str./Elisabethenstraße • Hattersheimer Straße/Schmelzweg • Rheingaustraße/Ostpfeußenstraße 	Straßennetzergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumgehung B519neu (Planfall 1.1) • Ortsumgehung B519neu ohne "Mittelteil" (Planfall 1.4) • zusätzliche zentrale Verbindung L 3011 mit B 519 (Planfall 1.10)
	Straßenraumgestaltung optimieren: <ul style="list-style-type: none"> • Obere Hauptstraße (Innenstadtkonzept 3) 	Ortseingangssituationen verbessern: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße • Zeilsheimer Straße • Lorsbacher Straße • Schloßstraße • Ahornstraße • Rheingaustraße 	
	Verbesserte Beschilderung bzw. Wegeführung	Straßenraumgestaltung optimieren: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Elisabethenstraße • Altstadt 	

Tabelle 1: Umsetzbarkeit der Maßnahmen im fließenden Kfz-Verkehr

Kategorie	Umsetzbarkeit der Maßnahme		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Ruhender Verkehr	Überprüfung und Umgestaltung der bestehenden Beschilderung (Gestaltung und Zielführung)	Schaffung von neuen Parkieranlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Chinonplatz • Cohausenstraße 	
	zonenweise Bewirtschaftung des bestehenden Parkraums	Umgestaltung von Parkieranlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Am Untertor • Parkhaus am Bahnhof • Kellereiplatz 	
		Einrichtung Bewohnerparken	
		Einrichtung eines Parkleitsystems	
		kein ruhender Verkehr in verkehrsberuhigten Bereichen in Altstadt	

Tabelle 2: Umsetzbarkeit der Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Kategorie	Umsetzbarkeit der Maßnahme		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Radverkehr	Einrichtung von Schutzstreifen: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Rheingaustraße • südliche Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Niederhofheimer Straße • nördliche Elisabethenstraße • Reifenberger Straße • Nordring • Heinrich-Weiß-Straße 	Schaffung von Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Rheingaustraße • südliche Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Niederhofheimer Straße • nördliche Frankfurter Straße • Reifenberger Straße • Elisabethenstraße • Heinrich-Weiß-Straße 	Schaffung einer zusätzlichen Brücke über Bahnstrecke und L 3011 auf Höhe Rudolf-Mohr-Straße
	Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg: <ul style="list-style-type: none"> • südliche Elisabethenstraße 	Schaffung von Radwegen: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße 	Umgestaltung der Schwarzbachunterführung
	Fahren entgegen der Einbahnstraße erlauben: <ul style="list-style-type: none"> • untere Hauptstraße • Lorsbacher Straße/Schwarzbachweg • Alemannenweg 	Treppenanlage an Schwarzbachweg für Radfahrer nutzbar machen	Installation einer Aufzugsanlage an südlichem Bahnhofsausgang
	Schaffung eines Angebots auf Rheingaustraßenbrücke	Umgestaltung des nördlichen Bahnhofvorplatzes	Installation einer Aufzugsanlage an Rheingaustraßenbrücke auf Höhe des ehemaligen Kinos
	Verbesserung der Beschilderung bzw. Wegeführung		
	Radwegversatzstück an Hattersheimer Straße durch Markierungen in Netz einbinden		
	Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen		

Tabelle 3 Umsetzbarkeit der Maßnahmen im Radverkehr

Kategorie	Umsetzbarkeit der Maßnahme		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Fußverkehr	Querungshilfen ausbauen/aufwerten: <ul style="list-style-type: none"> • Frankfurter Straße • Heinrich-Weiß-Straße • Kirschgartenstraße 	Schaffung von Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße • Bahnstraße • Ostpreußenstraße • Nachtigallenweg • Niederhofheimer Straße • Elisabethenstraße • Frankfurter Straße • Reifenberger Straße • Sachsenring • Lindenstraße • Kurhausstraße • Am Alten Bach • Hattersheimer Straße • Rudolf-Mohr-Straße • Homburger Straße 	Schaffung einer zusätzlichen Brücke über Bahnstrecke und L 3011 auf Höhe Rudolf-Mohr-Straße
	Umwandlung der Unteren Hauptstraße in Fußgängerzone	Schaffung eines Gehweges bzw. Gehweg verbreitern: <ul style="list-style-type: none"> • Schulstraße • Frankfurter Straße • Stormstraße • Alenhainer Straße • Rudolf-Mohr-Straße/Pfarrgasse 	Installation einer Aufzugsanlage an südlichem Bahnhofsausgang
	Sicherung der Gehwege auf Rheingaustraßenbrücke	Umgestaltung von Knotenpunkten mit Einrichtungen von FSA: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße/Bahnstraße • Niederhofheimer Straße/Zeil 	Aufwertung der Fußwegeachsen: <ul style="list-style-type: none"> • Burggrabenstraße/Chinonplatz • Am Untertor/Kirschgartenstraße
	Verbesserung der Beschilderung	Aufwertung der Fußwegeachse Rudolf-Mohr-Anlage	Umgestaltung der Fußgängerunterführung am Schwarzbach
	Markierung von Schulwegen		Installation einer Aufzugsanlage an Rheingaustraßenbrücke

Tabelle 4: Umsetzbarkeit der Maßnahmen im Fußverkehr

Kategorie	Handlungsempfehlungen		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Fließender Kfz-Verkehr	Veränderung der Verkehrsführung: <ul style="list-style-type: none"> • Untere Hauptstraße für MIV sperren; Verlängerung Fußgängerzone (Innenstadtkonzept 1) 	Straßenraumgestaltung optimieren: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Elisabethenstraße • Altstadt 	Straßennetzergänzung: <ul style="list-style-type: none"> • Ortsumgehung B519neu (Planfall 1.1)
	Straßenraumgestaltung optimieren: <ul style="list-style-type: none"> • Obere Hauptstraße (Innenstadtkonzept 3) 	Umgestaltung von Knotenpunkten (Leistungsfähigkeiten optimieren, Sichtverhältnisse verbessern): <ul style="list-style-type: none"> • Elisabethenstraße/Alte Bleiche • Niederhofheimer Str./Zeilsheimer Str. • Zeilsheimer Str./ Elisabethenstraße • Hattersheimer Straße/Schmelzweg • Rheingaustraße/Ostpreußenstraße 	
	Verbesserte Beschilderung bzw. Wegeführung <ul style="list-style-type: none"> • Autobahnbeschilderung • Gebiet am Rosenberg 	Veränderung der Verkehrsführung: <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnring Seilerbahn/Am Untertor/Im Angel (Innenstadtkonzept 4) 	
		Ortseingangssituationen verbessern: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße • Zeilsheimer Straße • Lorsbacher Straße • Schloßstraße • Ahornstraße • Rheingaustraße 	

Tabelle 1: Handlungsempfehlungen im fließenden Kfz-Verkehr

Kategorie	Handlungsempfehlungen		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Ruhender Verkehr	Verbesserte Beschilderung bzw. Wegeföhrung	Schaffung von neuen Parkieranlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Chinonplatz • CohausenstraÙe 	
	Bewirtschaftung des bestehenden Parkraums in Zonen und mit geringeren kostenfreien Zeiträumen (Park-Konzept 2)	Umgestaltung von Parkieranlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Am Untertor • Parkhaus am Bahnhof • Kellereiplatz 	
		Einrichtung Bewohnerparken	
		Einrichtung eines Parkleitsystems	
		kein ruhender Verkehr in verkehrsberuhigten Bereichen in Altstadt	

Tabelle 2: Handlungsempfehlungen im ruhenden Verkehr

Kategorie	Handlungsempfehlungen		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Radverkehr	Einrichtung von Schutzstreifen: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Rheingaustraße • südliche Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Niederhofheimer Straße • nördliche Elisabethenstraße • Reifenberger Straße • Nordring • Heinrich-Weiß-Straße 	Schaffung von Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • nördliche Rheingaustraße • südliche Rheingaustraße • Zeilsheimer Straße • Niederhofheimer Straße • nördliche Frankfurter Straße • Reifenberger Straße • Elisabethenstraße • Heinrich-Weiß-Straße 	Schaffung einer zusätzlichen Brücke über Bahnstrecke und L 3011 auf Höhe Rudolf-Mohr-Straße
	Schaffung eines Angebots auf Rheingaustraßenbrücke	Schaffung von Radwegen: <ul style="list-style-type: none"> • Niederhofheimer Straße • Reifenberger Straße 	Installation einer Aufzuanlage an südlichem Bahnhofsausgang
	Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg: <ul style="list-style-type: none"> • südliche Elisabethenstraße 	Treppenanlage an Schwarzbachweg für Radfahrer nutzbar machen	
	Fahren entgegen der Einbahnstraße erlauben: <ul style="list-style-type: none"> • untere Hauptstraße • Lorsbacher Straße/Schwarzbachweg • Alemannenweg 	Umgestaltung des nördlichen Bahnhofvorplatzes	
	Beschilderung optimieren		
	Radwegversatzstück an Hattersheimer Straße in Netz einbinden		
	Schaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen		

Tabelle 3 Handlungsempfehlungen im Radverkehr

Kategorie	Handlungsempfehlungen		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Fußverkehr	Sicherung der Gehwege auf Rheingaustraßenbrücke	Schaffung von Querungshilfen: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße • Elisabethenstraße • Niederhofheimer Straße • Kurhausstraße • Bahnstraße • Ostpreußenstraße • Nachtigallenweg • Frankfurter Straße • Reifenberger Straße • Sachsenring • Lindenstraße • Am Alten Bach • Hattersheimer Straße • Rudolf-Mohr-Straße • Homburger Straße 	Schaffung einer zusätzlichen Brücke über Bahnstrecke und L 3011 auf Höhe Rudolf-Mohr-Straße
	Querungshilfen ausbauen/aufwerten: <ul style="list-style-type: none"> • Frankfurter Straße • Heinrich-Weiß-Straße • Kirschgartenstraße 	Schaffung eines Gehweges bzw. Gehweg verbreitern: <ul style="list-style-type: none"> • Schulstraße • Rudolf-Mohr-Straße/Pfarrgasse • Frankfurter Straße • Stormstraße • Alenhainer Straße 	Installation einer Aufzugsanlage an südlichem Bahnhofsausgang
	Umwandlung der Unteren Hauptstraße in Fußgängerzone	Umgestaltung von Knotenpunkten mit Einrichtungen von FSA: <ul style="list-style-type: none"> • Rheingaustraße/Bahnstraße • Niederhofheimer Straße/Zeil 	Aufwertung der Fußwegeachsen: <ul style="list-style-type: none"> • Burggrabenstraße/Chinonplatz • Am Untertor/Kirschgartenstraße
	Verbesserung der Beschilderung	Aufwertung der Fußwegeachse Rudolf-Mohr-Anlage	Umgestaltung der Fußgängerunterführung am Schwarzbach
	Markierung von Schulwegen		

Tabelle 4: Handlungsempfehlungen im Fußverkehr

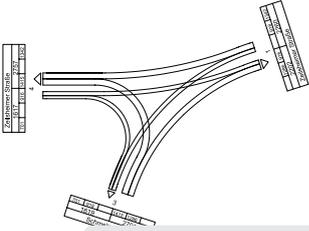
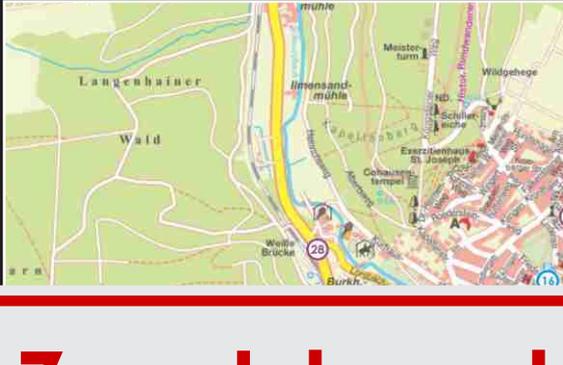
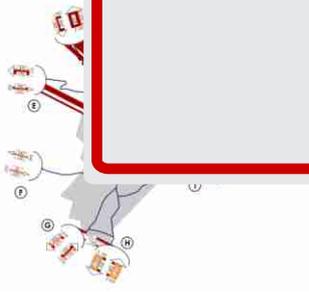
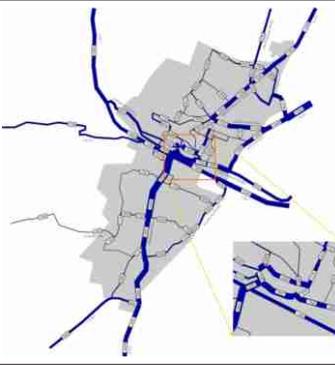
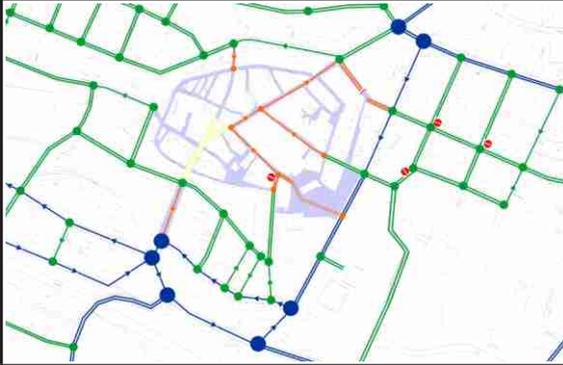
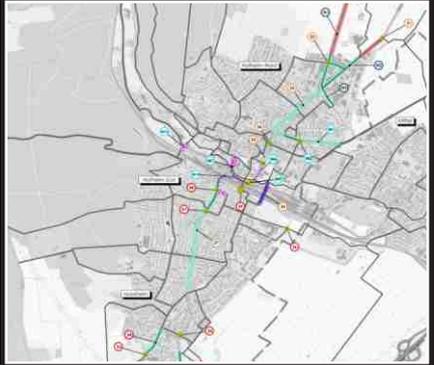
Bilder

VERKEHRSPANUNG
VERKEHRSTECHNIK
NAHVERKEHRSPANUNG
STADTBUSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
BAULEITUNG
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER+JÜNGER

PROF. DR.-ING.
JÖRG VON MÖRNER
DIPL.-ING. HARALD JÜNGER

HEINRICHSTRASSE 233
64287 DARMSTADT
06151-423933 · FAX 424308

		
<h1>Zusatzband 1 "Bilder"</h1>		
		
 <p>HOFHEIM AM TAUNUS</p>	<h2>Stadt Hofheim am Taunus Verkehrsentwicklungsplan Hofheim und Marxheim</h2> <p>Dipl.-Ing. Tobias Franke Dipl.-Ing. Klaus Freudl Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner Darmstadt im April 2009</p>	
		

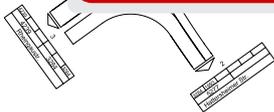
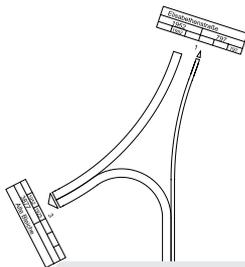
Anlagen

VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSTECHNIK
NAHVERKEHRSPLANUNG
STADTBUSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
BAULEITUNG
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER+JÜNGER

PROF. DR.-ING.
JÖRG VON MÖRNER
DIPL.-ING. HARALD JÜNGER

HEINRICHSTRASSE 233
64287 DARMSTADT
06151-423933 · FAX 424308



Zusatzband 2

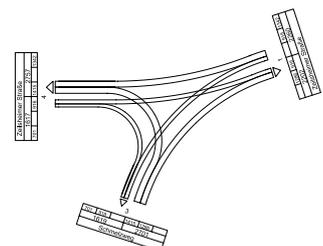
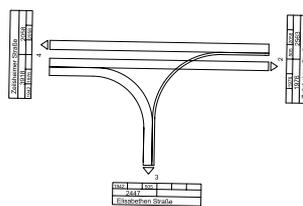
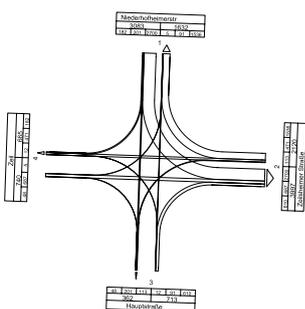
"Knotenstrombelastungsbilder"

Knoten 1 bis 19



Stadt Hofheim am Taunus Verkehrsentwicklungsplan Hofheim und Marxheim

Dipl.-Ing. Tobias Franke
Dipl.-Ing. Klaus Freudl
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Darmstadt im Mai 2007

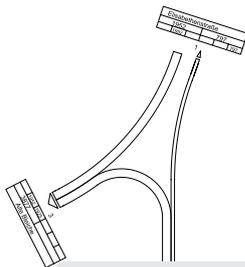


VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSTECHNIK
NAHVERKEHRSPLANUNG
STADTBUSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
BAULEITUNG
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

PLANUNGSBÜRO VON MÖRNER+JÜNGER

PROF. DR.-ING.
JÖRG VON MÖRNER
DIPL.-ING. HARALD JÜNGER

HEINRICHSTRASSE 233
64287 DARMSTADT
06151-423933 · FAX 424308



Zusatzband 3

"Knotenstrombelastungsbilder"

Knoten 20 bis 48



Stadt Hofheim am Taunus

Verkehrsentwicklungsplan

Hofheim und Marxheim

Dipl.-Ing. Tobias Franke
Dipl.-Ing. Klaus Freudl
Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner
Darmstadt im Mai 2007

