

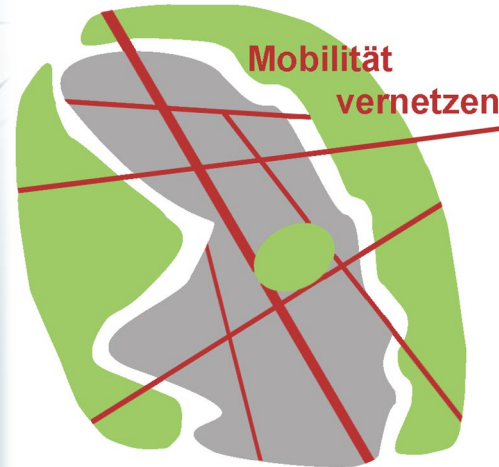


the mind of movement

Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus

Abschlussveranstaltung am 06.07.2021

Bad Soden am Taunus



Agenda

➤ Vorstellung Mobilitätskonzept

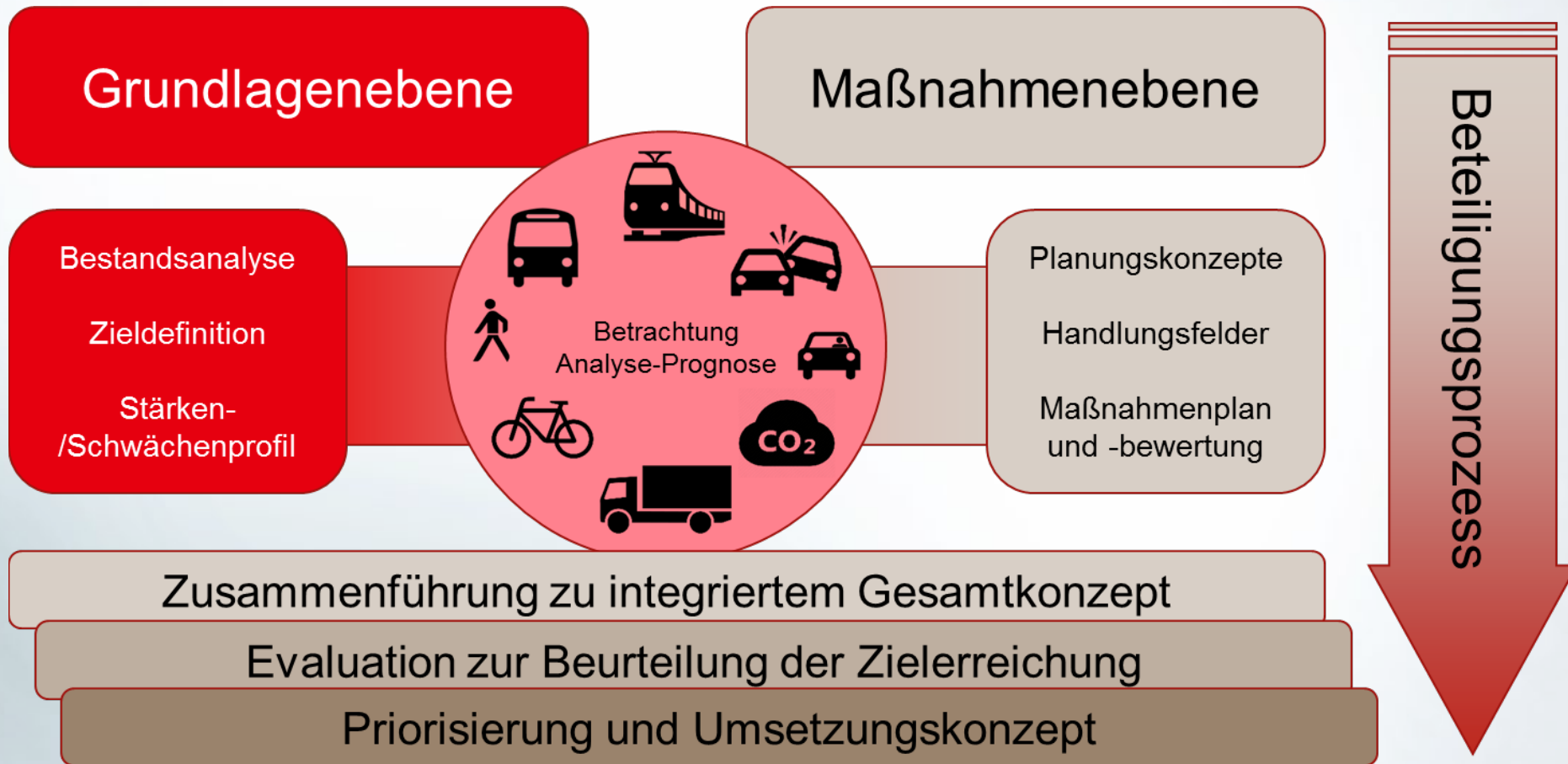
- Prozess
- Ziele
- Handlungsfelder

➤ Vorstellung Umsetzungskonzept

- Maßnahmenumsetzung
- 10 Startprojekte
- Verstetigung und Evaluation



Zur Erinnerung: Das Mobilitätskonzept im Überblick



Beteiligung



➤ Bewohnerinnen und Bewohner von Bad Soden

- 3 Veranstaltungen:
 1. Bestandsanalyse,
 2. Diskussion von Handlungsfeldern und Zielen
 3. Maßnahmen

- Internetseite mit interaktiver Karte
- Internetseite

➤ „Stakeholder“ (organisierte und institutionelle Ebene)

- Telefoninterviews
- Akteursgespräche
- Kinderparlament

➡ Politik und Verwaltung

- Abstimmungsgespräche
- Lenkungsgruppe

Persönliche Bereitschaft verstärkt den Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Nahverkehr (Umweltverbund) zu nutzen.

Können Sie sich vorstellen...?

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

```

graph LR
    DB[Deutsche Bahn] --- B1[3. au Supermarkt koppelbar  
Paketstation nicht nur für DHL  
Paket Sammlung von Post im Stadtteil  
Verknüpfung von Bus- & Paketstation  
Wird nicht als großes Problem wahrgenommen]
    DB --- B2[Vieler Lieferverkehr in Wohngebieten]
    DB --- B3[Überhöhte Geschwindigkeiten auf Straßen mit Grille]
    DB --- B4[Schwellen  
→ mehr Abgabe durch Bremsd. & Beschleunigen]
    DB --- B5[Feste Blitzer an jeder Schule]
    DB --- B6[Straßen schmälern oder versetzen]
    DB --- B7[Visuelles Schmalern rot-weiße-Farben]
    DB --- B8[Tempo 50 vs. Lärmschutz]
    DB --- B9[Sicherheit: Verkehr auch aus- & ein-fahrt]
    DB --- B10[1/3 Jahr Versuch mit flexen Mobil]
    DB --- B11[reibungsloser Verkehr ist Ziel]
    DB --- B12[Konsequenzen str. absackeltweise reduzieren]
    DB --- B13[Geringer Takt der S-Bahn in Verbindung mit Unzuverlässigkeit]
    DB --- B14[Autobahn ist Expressebus nach Niederrhein-Stadt]
    DB --- B15[AS - Hin Takt mit 3, Glas]
    DB --- B16[RB M später als S-Bahn]
    DB --- B17[Häufige Verspätungen auf der S-Bahn und Regionalbahn]
    DB --- B18[Unattraktive Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an Lichtsignalanlagen]
    DB --- B19[Adaptive Ampelschaltungen nach Verkehrssituation]
    DB --- B20[Warzeichen: Diebstahler, z. Behaltungsgebung aus Sicht Bahn]
    DB --- B21[Anpassung: Lichtsignalanlagen verknüpfen mit Sekundär-Anzeige]
    DB --- B22[Fußgänger & Radfahrer priorisieren]
    DB --- B23[Kitfahr-Bank]
    DB --- B24[Führpläne sind zu knapp getaktet]
    DB --- B25[Verknüpfung nach Kellheim (außer Schulbus)]
  
```

The mind map illustrates the German railway system (Deutsche Bahn) and its various challenges and proposed solutions. The central node is 'Deutsche Bahn'. The branches are as follows:

- 3. au Supermarkt koppelbar**
Paketstation nicht nur für DHL
Paket Sammlung von Post im Stadtteil
Verknüpfung von Bus- & Paketstation
Wird nicht als großes Problem wahrgenommen
- Vieler Lieferverkehr in Wohngebieten
- Überhöhte Geschwindigkeiten auf Straßen mit Grille
- Schwellen
→ mehr Abgabe durch Bremsd. & Beschleunigen
- Feste Blitzer an jeder Schule
- Straßen schmälern oder versetzen
- Visuelles Schmalern rot-weiße-Farben
- Tempo 50 vs. Lärmschutz
- Sicherheit: Verkehr auch aus- & ein-fahrt
- 1/3 Jahr Versuch mit flexen Mobil
- reibungsloser Verkehr ist Ziel
- Konsequenzen str. absackeltweise reduzieren
- Geringer Takt der S-Bahn in Verbindung mit Unzuverlässigkeit
- Autobahn ist Expressebus nach Niederrhein-Stadt
- AS - Hin Takt mit 3, Glas
- RB M später als S-Bahn
- Häufige Verspätungen auf der S-Bahn und Regionalbahn
- Unattraktive Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an Lichtsignalanlagen
- Adaptive Ampelschaltungen nach Verkehrssituation
- Warzeichen: Diebstahler, z. Behaltungsgebung aus Sicht Bahn
- Anpassung: Lichtsignalanlagen verknüpfen mit Sekundär-Anzeige
- Fußgänger & Radfahrer priorisieren
- Kitfahr-Bank
- Führpläne sind zu knapp getaktet
- Verknüpfung nach Kellheim (außer Schulbus)



Die Grundlage: Bestandsanalyse

Wo liegen Stärken und Schwächen?

- Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Mobilität
- zentrale Ansatzpunkte

differenziert nach

- Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr und Neue Mobilität
- Kfz-Verkehr

Stärken- und Schwächen-Fazit

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

Stärken: - kurze Entfernungen innerhalb der Stadt, mit Einschränkungen auch zu Stadtteilen - Umgebende Gemeinden in der Regel auch mit dem ÖPNV erreichbar - Lage innerhalb des Agglomerationsraums Frankfurt RheinMain - Attraktive und belebte Innenstadt (trotz Konkurrenz mit Main-Taunus-Zentrum) - Vielfalt an Parks und Erholungsflächen innerhalb der Stadt und in direkter Umgebung - Ehemaliger Kurort mit Ziel der Gesundheitspflege, Potenzial für Bewegung und gesundheitsbewusstes Verkehrsmittelwahlverhalten von Fuß und Rad im Alltag - Naherholungsgäste bieten Potenzial als Innovator und Multiplikator neuer Mobilitätslösungen - Straßenraumbreiten bieten Möglichkeit Flächen neu zu verteilen	Schwächen: - schwierige topographische Voraussetzung durch Lage am Taunus-Mittelgebirge - gute Anbindung für den Pkw-Verkehr ist Segen und Fluch zugleich, induziert Verkehr
--	---

Was sind zentrale Aspekte für das Mobilitätskonzept?

Stärken: - Straßenräume in Wohngebieten größtenteils attraktiv und sicher gestaltet - Barrierefreiheit ist insbesondere an Bushaltestellen weitgehend vorhanden - Gute und richtlinienkonforme Beschilderung für den Radverkehr	Schwächen: - Hauptverkehrsstraßen als vom Pkw-Verkehr dominierte Hauptschlagader - Hauptverkehrsstraßen als städtische Barrieren - Autoverkehr prägt Stadtbild vielerorts - Nachholbedarf beim Radverkehr - Angebotsqualität der Anbindungen in die Nachbargemeinden mit dem ÖPNV
--	--

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Stärken: - Wohngebiete mit durchgehend Tempo 30 und vielen verkehrsberuhigten Bereichen - Tempo 30 im gesamten untergeordneten Straßennetz - Verkehrsberuhigte Altstadt - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen - Parks und Naherholungsflächen als attraktive Fußwegeverbindung für den Alltagsverkehr	Schwächen: - Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsstraßen ist gering - Verkehrsberuhigte innerstädtische Bereiche sind stark befahren (u.a. Brunnenstraße) - Gehwege werden durch Pkw und Mülltonnen eingeschränkt - Konflikte mit Radverkehr (bei gemeinsamer Führung) im Seitenraum - "Falschparken" in verkehrsberuhigten Bereichen bergen insb. für Kinder Gefahren - Fehlende Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen, Folge ist eine Barrierewirkung (insb. Königsteiner Straße) - Bestehende Querungsmöglichkeiten tlw. unattraktiv z.B. wegen kurzer Grünzonen - Vereinzelt mangelhafter baulicher Zustand (und Barrierefreiheit) der Verkehrsanlagen des Fußverkehrs (z.B. Bahnhofsumfeld) - In Schulumfeld bestehen für Schulkinder wegen Pkw-Verkehr Gefahren - Unzureichende oder unbekannte Fußgängerrouen
---	---

Radverkehr

Stärken: - Kompaktheit der Stadt und Naherholungsgäste bieten Potenzial für Radleisystem - Umliegende Gemeinden in 20 bis 30 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen - Übersichtliche FGSV-konforme Radrouten-Beschilderung - Potenzial Pedelecs aufgrund der Topografie besonders hoch - Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	Schwächen: - Keine sichere und komfortable Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen, dadurch regelwidrige Benutzung der Seitenräume durch Radfahrer entlang vielbefahrener Achsen (Unsicherheitsgefühl auf Straße) und Gefährdung von Fußgängern - Fehlende direkte Radwegeverbindungen zwischen Stadtteilen und Nachbargemeinden (z.B. Schwalbach) - Konfliktpotenzial wegen Führung mit Kfz-Verkehr auch bei Tempo 30 u.a. wegen Steigung (z.B. Niederhofweimer Straße) - Fehlende hochwertige und sichere Radabstellanlagen an zentralen Orten (insb. Bahnhof) - Schulradwege insb. zu weiterführenden Schulen mangelhaft (z.B. Kronberger Straße zur Albert-Einstein-Schule) - Knotenpunkte zum Teil nur indirekt und mit erhöhtem Zeitaufwand querbar (z.B. Königsteiner Straße) - Fehlende Rücksichtnahme durch andere Verkehrsteilnehmer, Akzeptanzproblematik
---	--

Öffentlicher Verkehr und Neue Mobilität

Stärken: - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen - Potenzial für neue Mobilitätsformen, da Bedarf und Interesse in Verwaltung und Bevölkerung besteht - Anbindung an den regionalen Schienenpersonenverkehr in die Region mit Direktverbindungen nach Frankfurt am Main	Schwächen: - Zuverlässigkeit (und Taktung) beim Bahn-Angebot nicht zufriedenstellend - Schlechte Koordination zwischen Bahn und Bus am Bahnhof - Umwege- und Umsteigereiche Verbindungen in die umliegenden Gemeinden sind unattraktiv (z.B. nach Kellheim) - Unzureichende bzw. unattraktive Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt insbesondere in den Abend- und Nachtstunden - ÖV-Preise innerhalb Bad Sodens sind nicht konkurrenzfähig - Unattraktives Erscheinungsbild des Busbahnhofs - Fehlende Information und Echtzeit-Auskunft
---	--

Kfz-Verkehr

Stärken: - Gut ausgebautes hierarchisches Straßennetz - Gute regionale Erreichbarkeit über Bundesstraßen und Autobahnen - Direkte Straßenverbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen - Ausreichendes Parkraumangebot im Stadtgebiet - Geringes Aufkommen an Durchgangsverkehr	Schwächen: - Gehwegparken als Konfliktpotenzial für den Fuß- und Radverkehr - Hol- und Bringverkehre an den Grundschulen birgt Gefahren für Schulkinder - Überhöhte Geschwindigkeitsüberschreitungen - Nicht-Einhaltung von Halteverboten - Lieferverkehr muss tlw. auf der Fahrbahn be- und entladen (Verkehrsbehinderung) - Verkehrsbehinderung auf Hauptverkehrsstraßen u.a. durch Parkvorgänge - Hohes Verkehrsaufkommen auf Königsteiner Straße mit hohem Anteil an Quell- und Zielverkehren - Lärmkonflikt auf Königsteiner Straße mit Lärmbelastungen die Maßnahmen notwendig machen
--	--

Ein Zwischenergebnis: Das Zielbild für Bad Soden

„Das Mobilitätssystem im Jahre 2035 in Bad Soden am Taunus ist Ergebnis einer Planung, die die Belange aller Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt behandelt. Gleichzeitig bestehen im Straßen- und Stadtraum hohe Aufenthaltsqualitäten. Die Stadt ist aufgrund ihres vielfältigen Angebots an Einrichtungen und Freiräumen lebendig und lebenswert. Allen Altersklassen ist eine Teilhabe am Verkehrssystem ohne Barrieren möglich, da die Infrastruktur an den Sicherheitsanforderungen von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden bemessen wird. Wichtige Ziele innerhalb und außerhalb der Stadt sind für alle Verkehrssysteme direkt, attraktiv und verkehrssicher vernetzt, weswegen auch ein Leben ohne eigenen Pkw uneingeschränkt möglich wäre. Die negativen Umweltwirkungen des Verkehrs werden durch neue Technologien und veränderte Verhaltensweisen minimiert. Die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems wird als Gemeinschaftsaufgabe aller Bürgerinnen und Bürger mit Politik und Verwaltung verstanden.“

Es wird konkret: Die Handlungsfelder

(Straßen-)Räume für den Fußverkehr attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten

Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrrad-Service-Angebots

Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen

Geschwindigkeitsniveau senken zur Stärkung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität

Netzgedanken und Orientierung für den Fußverkehr stärken



Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen

Mobilitätsangebote und -chancen kommunizieren und weiterentwickeln

Fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stadtverträglich und geordnet gestalten

Verlässliche und regelmäßige Verbindung zwischen den Stadtteilen mit dem öffentlichen Nahverkehr zu allen Tageszeiten

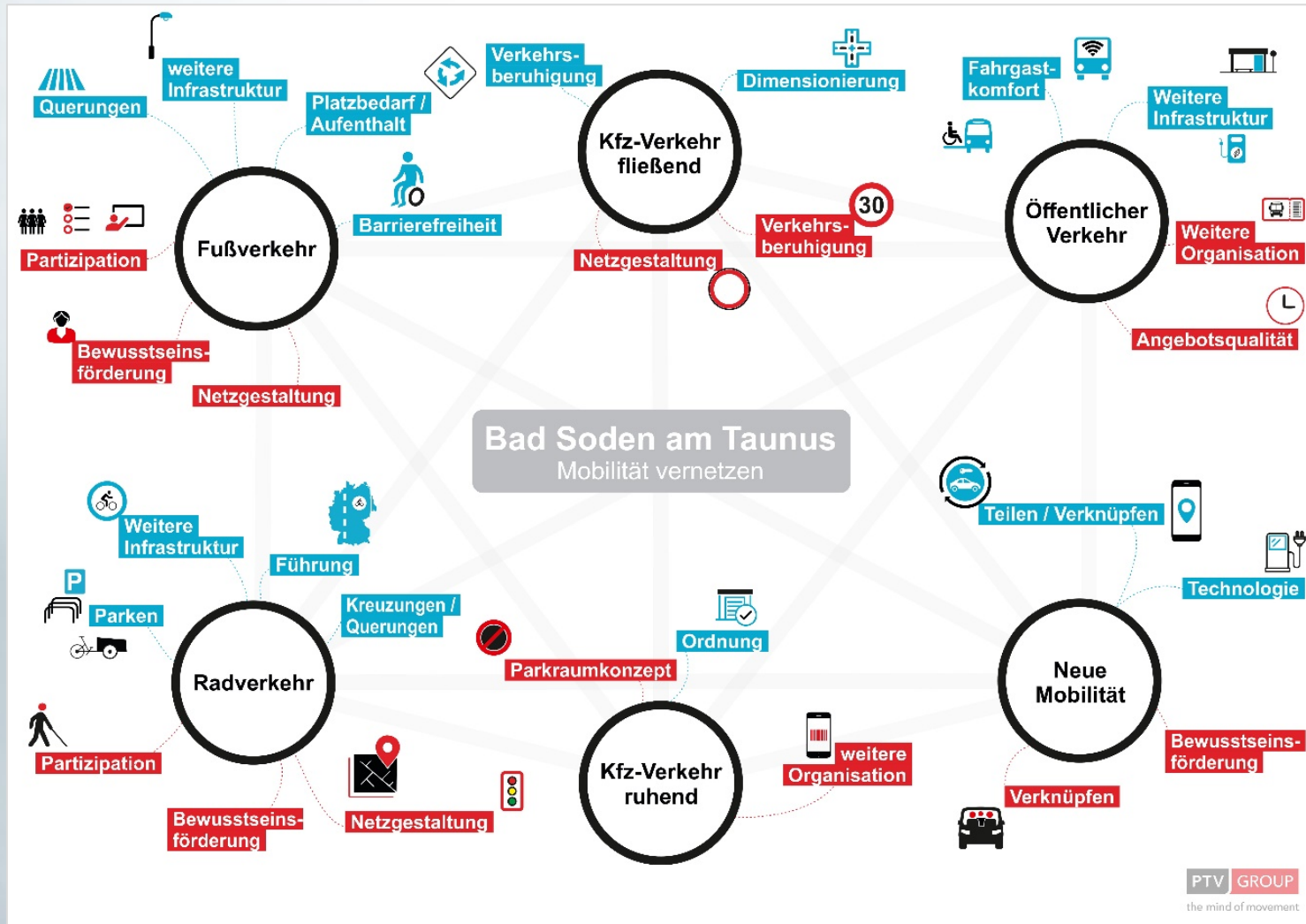
Umsteigefreie Erreichbarkeit der Nachbargemeinden mit dem öffentlichen Nahverkehr

Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen

Mobilitätsangebote verknüpfen

Mobilität als Dienstleistung verstehen und Mobilitätsinnovationen und -technologien fördern

Vielfalt des Maßnahmenpektrums



Mobilitätskonzept Bad Soden am Taunus:

13 Handlungsfelder

37 Maßnahmen (steckbriefe)

2 detaillierte Pilotprojekte

10 Startprojekte

Bauliche,
organisatorische und
informatrische Maßnahmen
in allen Bereichen der Mobilität

Es wird noch konkreter: Maßnahmen

(Straßen-)Räume für den Fußverkehr attraktiv, sicher und barrierefrei gestalten

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

Netzgedanken und Orientierung für den Fußverkehr stärken

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

Durchlässige Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen

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

Straßenräume für den Radverkehr attraktiv und sicher gestalten, prioritär auf wichtigen Verbindungen

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

Direkte, sichere und komfortable Radwegeverbindungen herstellen

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

Verbesserung des Fahrradparkens und Fahrrad-Service-Angebots

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

Noch mehr Maßnahmen

Umsteigefreie
Erreichbarkeit der
Nachbargemeinden mit
dem öffentlichen
Nahverkehr

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

Verlässliche und regelmäßige
Verbindung zwischen den
Stadtteilen mit dem
öffentlichen Nahverkehr zu
allen Tageszeiten

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

Mobilitätsangebote
verknüpfen

- 9.1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof
- 9.2 Mobilitätsstationen in allen Stadtteilen aufbauen

Fließenden und ruhenden
Kfz-Verkehr stadtverträglich
und geordnet gestalten

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

Geschwindigkeitsniveau
senken zur Stärkung der
Verkehrssicherheit und
Aufenthaltsqualität

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

Mobilität als Dienstleistung
verstehen und
Mobilitätsinnovationen und
-technologien fördern

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

Mobilitätsangebote und -
chancen kommunizieren
und weiterentwickeln

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

Maßnahmensteckbrief

Zugeordnetes Handlungsfeld der Maßnahme

Maßnahmennummer und -titel

Maßnahmenbeschreibung

Zugeordnete Maßnahmen: Detailmaßnahmen

Flankierende Maßnahmen anderer Handlungsfelder

Bewertung des Zeithorizonts, Nutzens und der Kosten in jeweils drei Kategorien

Beteiligte Akteure bei der Maßnahmenumsetzung

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

4.3 Sichere Radverkehrsführung im Nebennetz schaffen

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

Zugeordnete Maßnahmen

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

Flankierende Maßnahmen

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

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, ADFC

Maßnahmenbeispiel

Zugeordnete Maßnahmen

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

Flankierende Maßnahmen

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

Zeithorizont



Nutzen

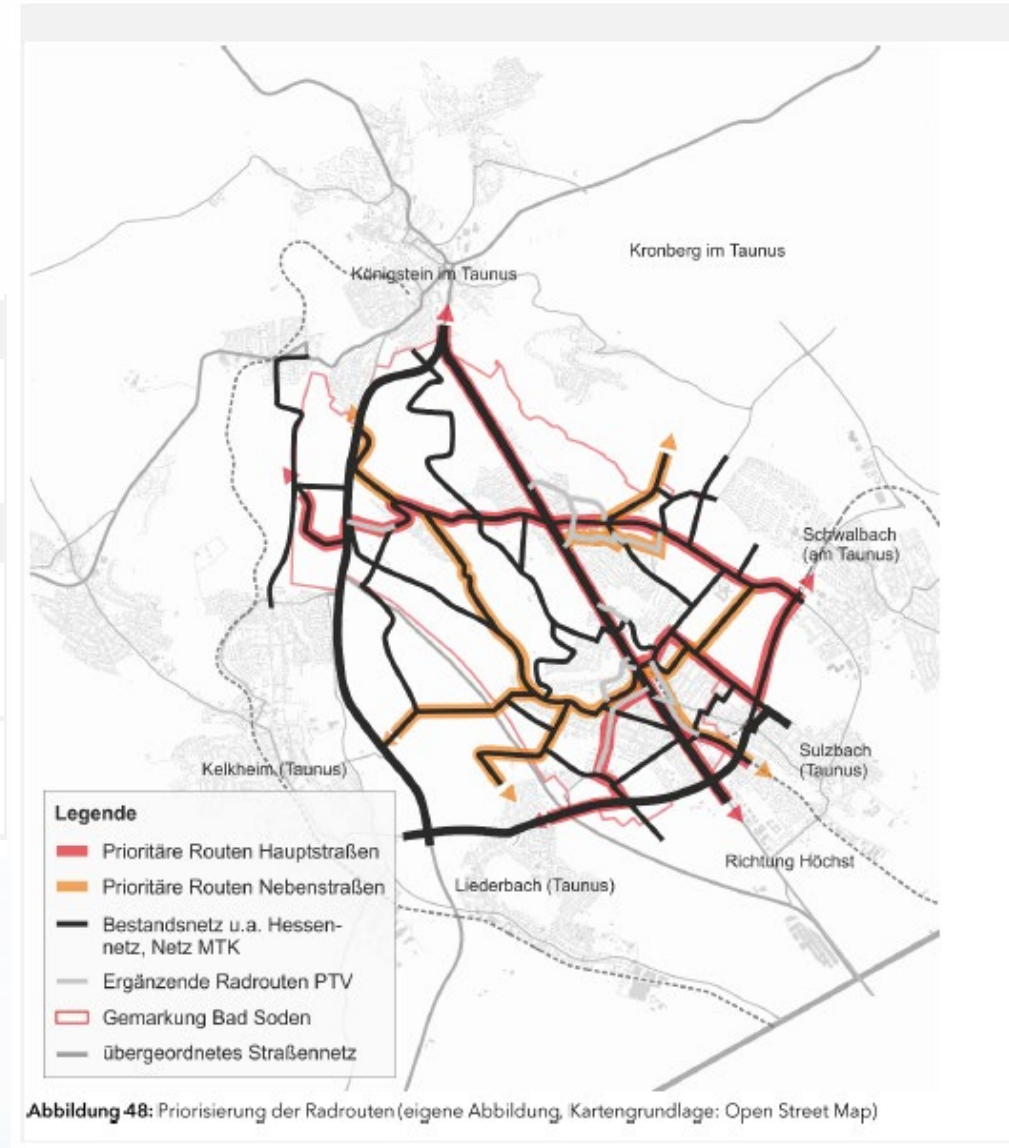


Kosten



Akteure

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



Maßnahmenbeispiel

Zugeordnete Maßnahmen

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

Flankierende Maßnahmen

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

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, RMV, MTV, DB



Abbildung 66: Aktuelles Erscheinungsbild des Busbahnhofs (eigenes Foto)

Maßnahmenbeispiel

Zugeordnete Maßnahmen

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

Flankierende Maßnahmen

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

Zeithorizont



Nutzen



Kosten



Akteure

Stadt Bad Soden am Taunus, private Unternehmen

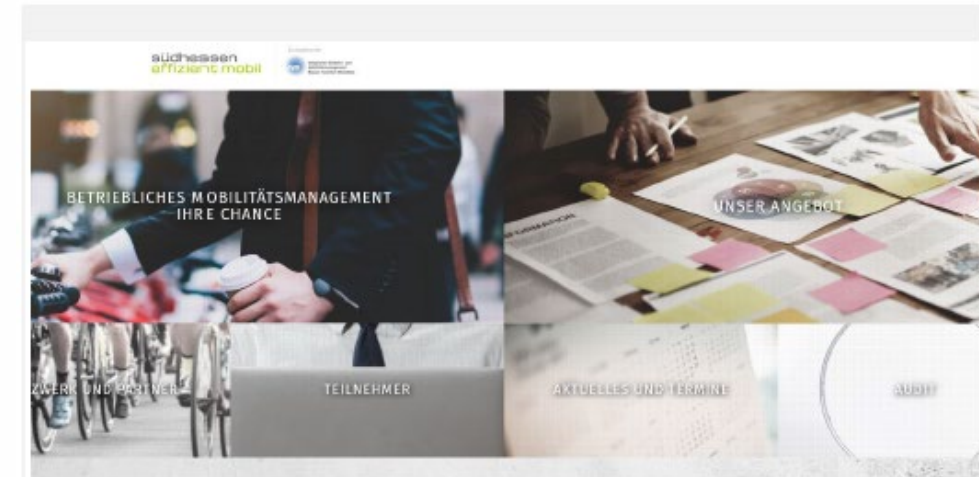


Abbildung 80: Homepage südhessen effizient mobil - Quelle: (südhessen effizient mobil, 2020)



Abbildung 81: Jobticket RMV - Quelle: (RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund, 2020)

Maßnahmenumsetzung

Das Mobilitätskonzept als Grundlage für anstehende fachliche und politische Diskussionen in der Stadt

- Die konkrete, inhaltliche Ausarbeitung der Maßnahmen ist Aufgabe der aktuellen und künftigen Planungsprozesse bis zur Beschlussfassung durch die Stadtpolitik
- Definition von 10 Startprojekten zur kurzfristigen Umsetzung
- Empfehlungen zur Verstetigung und Evaluation des Prozesses als Unterstützung der langjährigen Maßnahmenumsetzung

Bad Soden am Taunus



Verstetigung und Evaluation

Das Mobilitätskonzept als Leitfaden

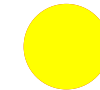
- Gremienvorstellung
- Politischer Beschluss als Legitimation des Mobilitätskonzeptes
- Maßnahmenumsetzung

Das Mobilitätskonzept muss ständig gepflegt und weiterentwickelt werden

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



Maßnahme ist umgesetzt



Maßnahme befindet sich in Realisierung

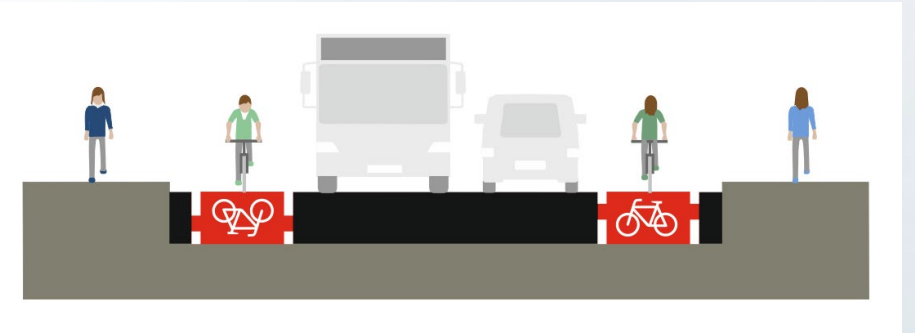


Maßnahme befindet sich in Planung



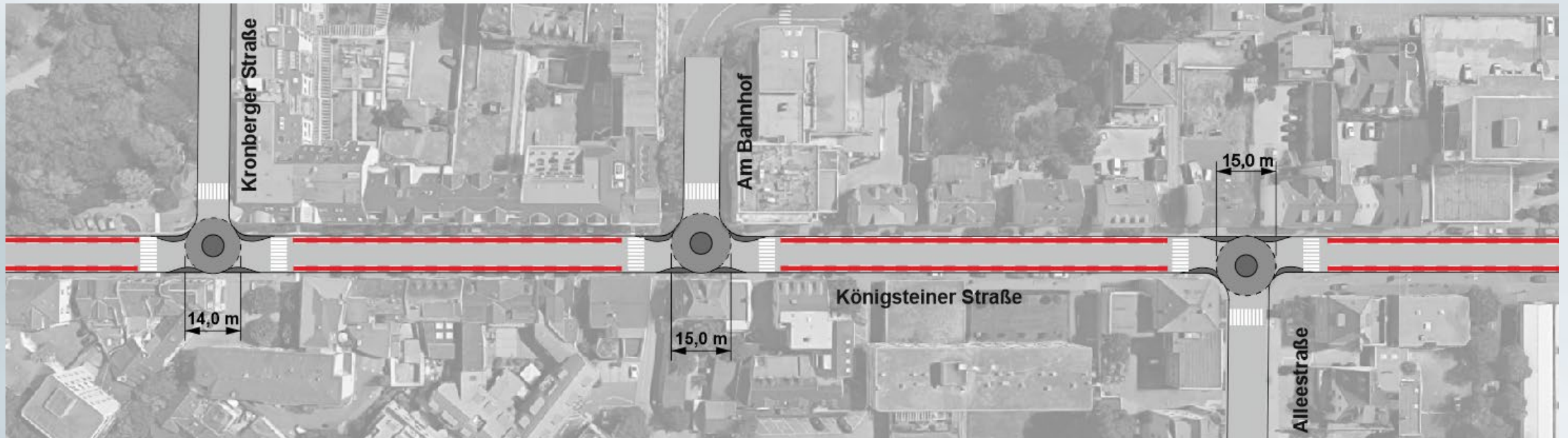
Maßnahme wird nicht umgesetzt

10 Startprojekte



➤ Prüfung Einsatz von Minikreisverkehren an der Königsteiner Straße

- Knotenpunkte Alleestraße / Am Bahnhof / Kronberger Straße / Parkstraße
- Komplexität der Verkehrssituation bedarf weitgehenderer Verkehrsuntersuchungen
- Abstimmung mit Hessen Mobil
- Testweise Einführung



10 Startprojekte

■ Prüfung Ausweisung von Fahrradstraßen

- Wiesenweg, Bahnweg, Am Eichwald
- Erforderlichkeit und die Voraussetzung für die Widmung als Fahrradstraße prüfen
- Bevorrechtigung des Radverkehrs durch bauliche oder verkehrsrechtliche Regelungen prüfen
- Begrenzung der Freigabe für den Kfz-Verkehr nur auf Anliegerverkehr prüfen



10 Startprojekte

Kurzfristige Umsetzung innerhalb von 2 Jahren bis Mitte 2023

- Prüfung Einsatz von Minikreisverkehren an der Königsteiner Straße
- Implementierung flächendeckender strategischer Radwegenetzplanung
- Prüfung Ausweisung von Fahrradstraßen
- Prüfung Öffnung von weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Ausbau des Angebots an öffentlichen Radabstellanlagen
- Vorziehen des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Brunnenstraße
- Ausweisung der Adlerstraße samstags als Fußgängerzone
- Maßnahmen in Verkehrsberuhigten Bereichen
- Verstärkte Kontrolle des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Einsatz von mobilen bzw. semistationären Messsystemen ("Blitzern")





the mind of movement

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!