



Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035

Beschlussfassung Abschlussbericht



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035

Teil 1: Analysen und Zielstellungen



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Teil 1 – Analysen und Zielstellungen (AP I und II)

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Idstein
König-Adolf-Platz 2, 65510 Idstein

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitungsstand: Abschlussbericht (unveränderter Stand seit Mai 2021, Stand der Analysen 2020)

Dresden, im September 2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Bearbeitungsstruktur	1
2. Analyse Raum- und Bevölkerungsstruktur und Mobilität	2
2.1 Räumliche Gliederung und Bevölkerung	2
2.2 Arbeitsplätze und Pendler	3
2.3 Mobilität in Idstein	5
3. Analyse Straßennetz und Kfz-Verkehr	7
3.1 Struktur des Straßennetzes/ Klassifizierung/ Verkehrsorganisation	7
3.2 Durchgeführte Verkehrserhebungen	8
3.3 Verkehrsmengen 2015/ 2018 und tageszeitliche Verteilung	10
3.3.1 Belastung des Straßennetzes	10
3.3.2 Abgleich der Verkehrsmengen mit den Prognosen gemäß VEP 1998	11
3.3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs	13
3.4 Verkehrsstrukturen	14
3.4.1 Grundlagen	14
3.5 Ausbau, Zustand und Leistungsfähigkeit des Straßenhauptnetzes	19
3.5.1 Querschnittsausbildung auf Hauptverkehrsstraßen	19
3.5.2 Verkehrsabläufe und Leistungsfähigkeit	21
3.5.3 Unfallgeschehen/ Verkehrssicherheit	25
3.5.4 Verkehrsorganisation in der Kernstadt	26
3.6 Fazit zu Kfz-Verkehr und Straßennetz	27
3.7 Ruhender Kfz-Verkehr	28
3.7.1 Untersuchungsbereich und Stellplatzangebot	28
3.7.2 Stellplatzauslastung	29
3.7.3 Parkleitsystem	31
3.7.4 Park& Ride	31
3.8 Fazit zum ruhenden Verkehr	32
4. Öffentlicher Personennahverkehr	33
4.1 Grundstruktur des SPNV/ ÖPNV- Angebotes in Idstein	33
4.2 Angebote des Regionalverkehrs in Idstein	34
4.3 Bürgerbus Quartier 4	37
4.4 Stadtbus Idstein	38
4.4.1 Bestehendes Angebot und Erschließung	38

4.4.2	Nutzung.....	39
4.5	Ausbildung wichtiger Schnittstellen und Haltestellen	41
4.5.1	Bahnhöfe	41
4.5.2	Zentrale Bushaltestelle am Bahnhof.....	43
4.5.3	ZOB Innenstadt.....	43
4.5.4	Bushaltestellen in Kernstadt und Stadtteilen.....	45
4.5.5	Ausstattung/ Fahrgastinformation.....	46
4.6	Fazit zur Situation im SPNV/ ÖPNV	47
5.	Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr	48
5.1	Radverkehr	48
5.1.1	Grundsätzliche Situation.....	48
5.1.2	Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet	49
5.1.3	Anbindung der Stadtteile im Radverkehr.....	51
5.1.4	Freigabe von Einbahnstraßen	53
5.1.5	Fahrradabstellanlagen	54
5.1.6	Wegweisung	54
5.1.7	Ergebnisse der Internetbefragung zum Radverkehr	55
5.1.8	Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2018	58
5.2	Fußverkehr	59
5.3	Fazit zum nichtmotorisierten Verkehr	61
6.	Ansätze innovativer Mobilität.....	62
7.	Defizite, Ziele und Herausforderungen.....	65
7.1	Bewertung der Leitlinien des VEP 1998 aus heutiger Sicht	65
7.2	Grundsätze zum verkehrlichen Leitbild des VEP 2035	69
7.3	Sechs Zielstellungen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Idstein.....	70

Abbildungsverzeichnis

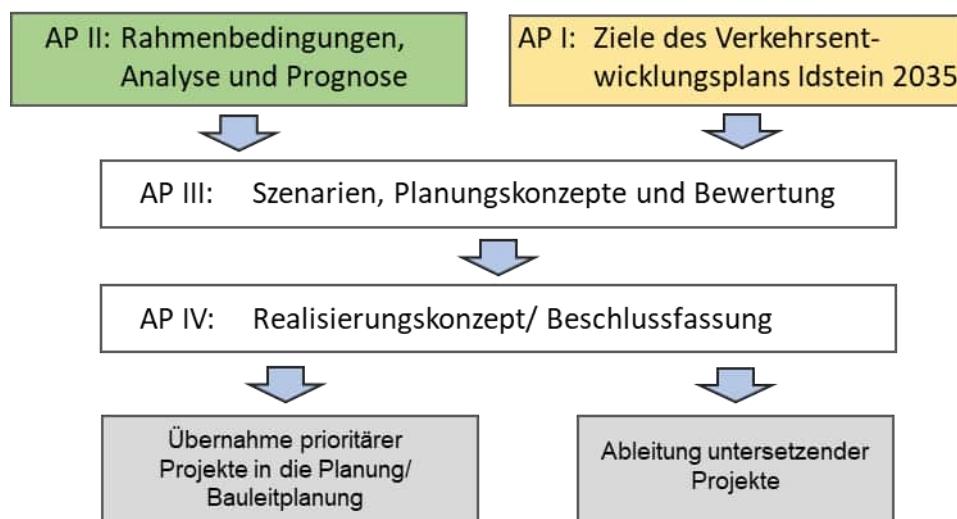
- Abbildung 1: Übersichtskarte
- Abbildung 2.1: Untersuchungsgebiet mit Untergliederung der Stadtteile
- Abbildung 2.2: Analyse Pendlerverkehr
- Abbildung 3.1 klassifiziertes Straßennetz
- Abbildung 3.2: Übersicht der Verkehrserhebungen
- Abbildung 3.3a: Verkehrsmengen im DTV w5 2015/ 2018 (Stadtteile)
- Abbildung 3.3b: Verkehrsmengen im DTV w5 2015/ 2018 (Kernstadt)
- Abbildung 3.4: Verkehrsorganisation (Kernstadt)
- Abbildung 3.5: Defizitübersicht im Kfz-Verkehr (Kernstadt)
- Abbildung 3.6: Übersicht Parkraumbewirtschaftung (Innenstadt)
- Abbildung 3.7: werktägliche Parkraumauslastung (Innenstadt)
- Abbildung 4.1: Liniennetz Regionalbus mit Haltestellen
- Abbildung 4.2: Anbindung der Stadtteile – Taktfrequenzen
- Abbildung 4.3: Anbindung der Stadtteile – Anzahl der Fahrten
- Abbildung 4.4: Liniennetz Stadtbus
- Abbildung 4.5: Quelle-Ziel-Beziehungen im Stadtbusverkehr
- Abbildung 4.6: Übersicht Defizite im ÖPNV
- Abbildung 5.1: Angebot Radverkehrsanlagen im Bestand
- Abbildung 5.2: Übersicht Defizite im Radverkehr
- Abbildung 5.3 Wichtige Relationen des Fußverkehrs (Kernstadt)

Anlagen

- Anlage 1: Tabelle der Einbahnstraßen/ Freigabestatus für den Radverkehr

1. Aufgabenstellung und Bearbeitungsstruktur

Die Stadt Idstein stellt parallel zum Stadtentwicklungskonzept IDSTEIN 2035 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan auf. Das letzte strategische Verkehrskonzept wurde 1998 erarbeitet¹ und hinsichtlich quantitativer Aspekte teilweise im Jahr 2007 fortgeschrieben². Der ursprünglich ange- dachte Prognosehorizont (2015/ 2020) ist mittlerweile erreicht, ohne dass jedoch alle Maßnahmen des Konzeptes umgesetzt sind. Somit besteht die maßgebliche Aufgabe darin, auf der Grundlage einer neuen Zielbestimmung eine Mängelanalyse des Verkehrssystems in Idstein zu erstellen und für die Abstellung der Mängel Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln. Dabei sind bisherige Konzepte und aktuell diskutierte potenzielle Maßnahmen in die Untersuchungen einzu- beziehen, jedoch auch aus den Analysen sowie den grundsätzlichen Überlegungen zur Stadtent- wicklung gemäß dem Entwurf zum Stadtentwicklungskonzept eigenständig zu entwickelnde Maß- nahmen abzuleiten. Gemäß den aktuellen Ansprüchen an integrierte Verkehrsentwicklungspläne sowie den Guidelines der Europäischen Union für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) wer- den dabei Maßnahmen zur Beeinflussung der individuellen Mobilität und der Reduktion der ne- gativen Umweltwirkungen des Verkehrs ebenso berücksichtigt wie die klassischen Maßnahmen zur Infrastrukturentwicklung. Dabei wird folgendermaßen vorgegangen:



Grafik 1: Bearbeitungsstruktur VEP IDSTEIN mit Untergliederung nach Arbeitspaketen (AP)

Der Verkehrsentwicklungsplan bezieht sich schwerpunktmäßig auf die Stadt Idstein mit dem Stadtteil Wörsdorf. Die weiteren 10 Stadtteile sind jedoch im Weiteren ebenfalls hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Anbindung an die Kernstadt zu bewerten. Das Untersuchungsgebiet der Stadt Idstein in Bezug auf die umgebende Region ist in **Abbildung 1** dargestellt.

¹ Verkehrskonzept Idstein, im Auftrag der Stadt Idstein, Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Herrmann Knoflacher, 1998
² Verkehrskonzept Idstein, im Auftrag der Stadt Idstein, Dorsch Gruppe, 2007

2. Analyse Raum- und Bevölkerungsstruktur und Mobilität

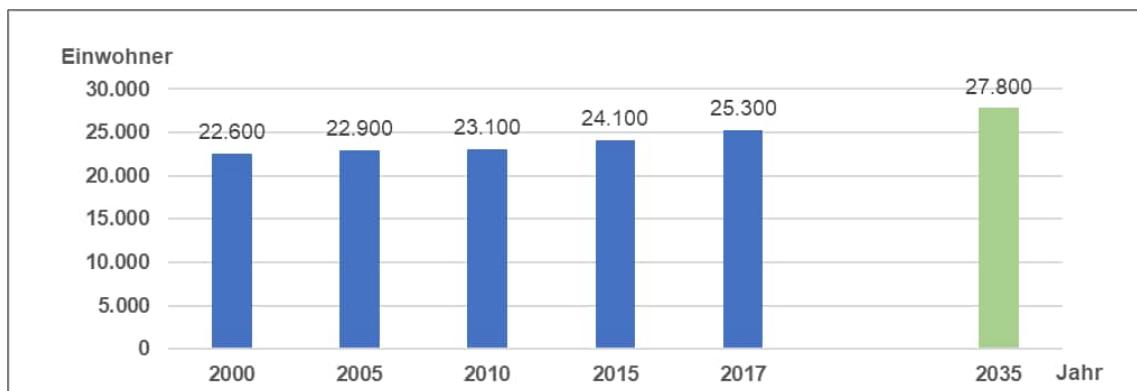
2.1 Räumliche Gliederung und Bevölkerung

Das Untersuchungsgebiet bezieht sich auf die Stadt Idstein mit der Kernstadt und 11 weiteren Stadtteilen unterschiedlicher Größenordnung (siehe **Abbildung 2.1**). Die Gesamtstadt verfügt mit Stand Dezember 2017 etwa über 25.300 Einwohner mit Hauptwohnsitz Idstein³. In der Kernstadt wohnen fast 16.000 Einwohner, was einem Anteil von 61 % entspricht. Als größere Stadtteile sind noch Wörsdorf (13 % Anteil an der Gesamtbevölkerung) sowie Walsdorf und Heftrich (je 5 %) zu benennen. Alle anderen Stadtteile haben teils deutlich weniger als 1.000 Einwohner. Hinzu kommen insgesamt fast 1.000 Einwohner mit Nebenwohnsitz in Idstein.

städtische Statistik	Einwohner	Anteil an Gesamtstadt (%)
Idstein (Kernstadt)	15.883	61%
Wörsdorf	3.453	13%
Walsdorf	1.439	5%
Heftrich	1.426	5%
Eschenhahn	681	3%
Kröftel	480	2%
Nieder-Oberrod	492	2%
Niederauroff	351	1%
Oberauroff	305	1%
Ehrenbach	294	1%
Dasbach	282	1%
Lenzhahn	225	1%
Summe	25.311	100%

Tabelle 1: Einwohner nach Stadtteilen, Stand Dezember 2017

Die Entwicklung der vergangenen Jahre und ein Ausblick auf 2035 ist in Grafik 2 dargestellt.



Grafik 2: Entwicklung der Einwohner mit Hauptwohnsitz und Prognose für Idstein (Daten bis 2017 aus statistischen Berichten, Wert 2035 gemäß Entwurf STEK)

³ Alle Angaben zum Bevölkerungsstand und Prognosen werden zum Projektabschluss noch einmal aktualisiert

In den letzten Jahren war Idstein von einer sukzessiven Zunahme der **Einwohnerzahlen** gekennzeichnet, die mit etwa einem halben Prozent pro Jahr jedoch moderat ausfielen. Zwischen 2000 und 2015 nahmen die Einwohnerzahlen etwa um 7 % zu. Gemäß dem aktuellen Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes wird im Szenario Stabilisierung Plus davon ausgegangen, dass die Einwohnerzahlen bis 2035 fast 28.000 Einwohner erreichen. Dies wird auch den verkehrlichen Überlegungen zugrunde gelegt, muss aber ggf. nach Abschluss des STEK nochmals an die dann verbindlichen Zielvorstellungen angepasst werden.

Neben der Zahl der Einwohner ist für die verkehrlichen Entwicklungen insbesondere der demografische Aufbau der Bevölkerung von Relevanz. Aussagen zum demografischen Aufbau im Bestand und in der Prognose liefert der Entwurf des STEK (siehe ebenda, Abbildung 22). Die Tendenzen können kurz folgendermaßen beschrieben werden:

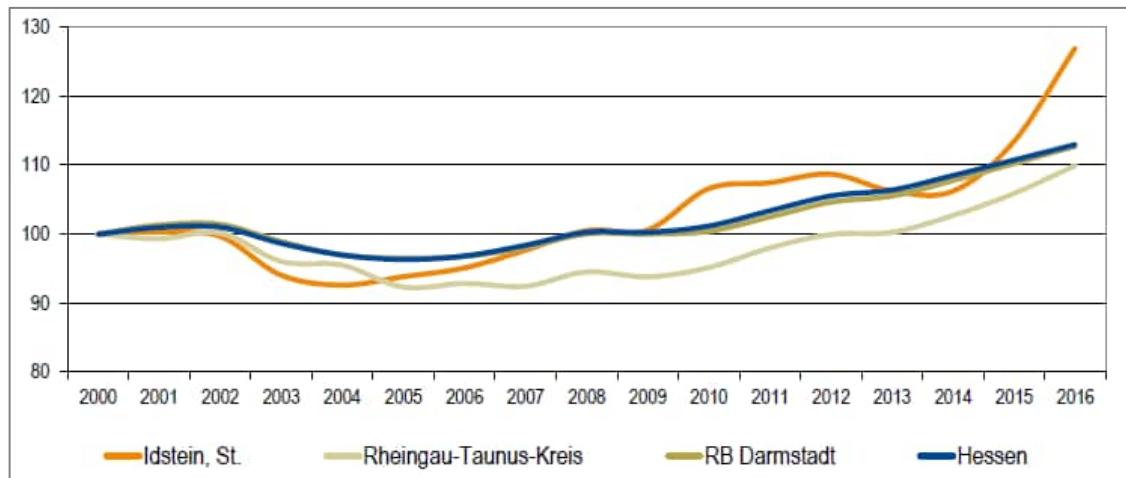
- Bei den Kindern unter 10 Jahren ist bis 2035 eine Zunahme um fast 36 % gegenüber 2017 zu erwarten.
- In der Altersgruppe 10 bis 21 Jahre liegt die Zunahme unterdurchschnittlich bei etwa 4 %.
- In der Gruppe der Erwerbstätigen (20 bis 65 Jahre) liegt der Zuwachs bei etwa 6 %.
- Bei den Senioren und Hochbetagten mit ca. 48 % die stärkste Zunahme zu verzeichnen.

Es wird überdeutlich, dass der veränderte Altersaufbau der Bevölkerung gerade hinsichtlich der Anforderungen zur Gewährleistung von Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe eine der maßgeblichen zukünftigen Herausforderungen darstellen wird, da die größten Zuwächse in den Personengruppen erfolgen, die entweder noch nicht oder nicht mehr in der Lage sind, ein Kraftfahrzeug (und teilweise auch das Fahrrad) sicher zu führen.

2.2 Arbeitsplätze und Pendler

Die Entwicklung der Arbeitsplätze bzw. sozial-versicherungspflichtig Beschäftigten in Idstein gibt Auskunft über die Attraktivität als Arbeitsort. Wie die folgende Grafik aufzeigt, ist die Anzahl der am Arbeitsort Idstein sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den letzten 10 Jahren um fast ein Drittel gestiegen. Offenbar hat sich Idstein auch als interessanter Wirtschaftsstandort im Großraum Rhein-Main etabliert.

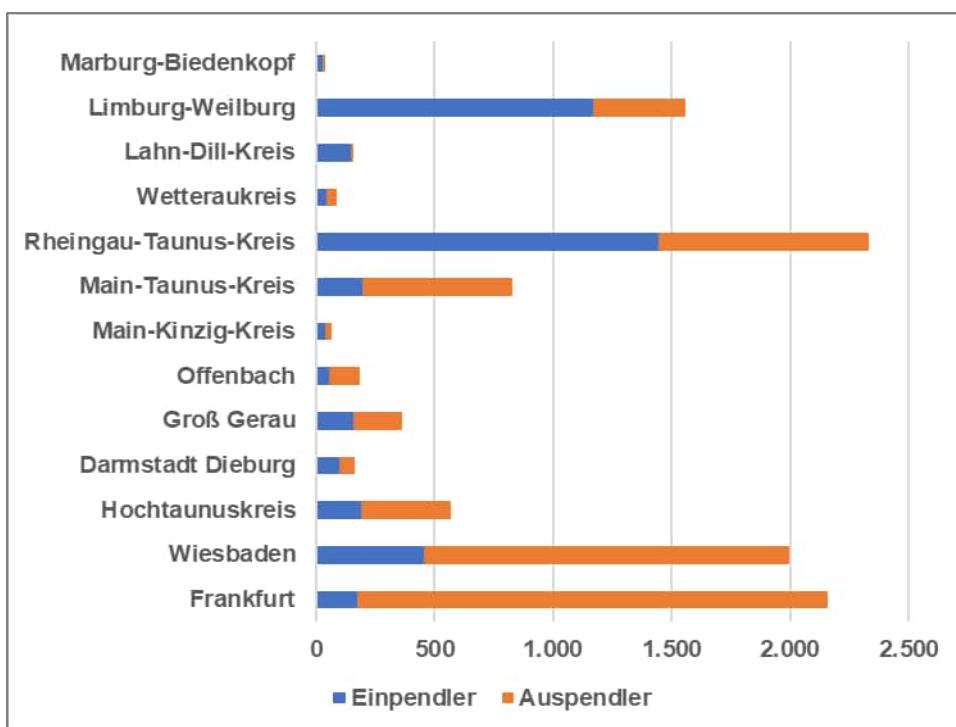
Dies hat auch Auswirkung auf die Pendler. Bedingt durch die Lage in einer wirtschaftsstarken Region mit den „Magneten“ Frankfurt und Wiesbaden gibt es starke Auspendlerströme. Zum Stand 2017 pendelten fast 7.400 Personen von Idstein aus, der überwiegende Teil davon in die Städte Frankfurt und Wiesbaden sowie in die Landkreise Rheingau-Taunus-Kreis, Main-Taunus-Kreis und Limburg-Weilburg.



Grafik 3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort im Regionalvergleich
(Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2017)

Dem stehen insgesamt etwa 5.900 Einpendler gegenüber. Der größte Teil von Ihnen stammt aus dem umliegenden Landkreis Rheingau-Taunus sowie aus dem benachbarten Landkreis Limburg-Weilburg. Die wichtigsten Quellen und Ziele der Pendlerverkehrsströme und die Pendlerzahlen 2017 sind in der nachfolgenden Grafik sowie in **Abbildung 2.2** dargestellt.

Über die Entwicklung der Pendlerzahlen im Laufe der zurückliegenden Jahre liegen derzeit keine Zahlen vor. Es ist aber davon auszugehen, dass bei den o.g. stark ansteigenden Arbeitsplätzen in Idstein auch mit einer spürbaren Zunahme der Einpendler auszugehen ist.



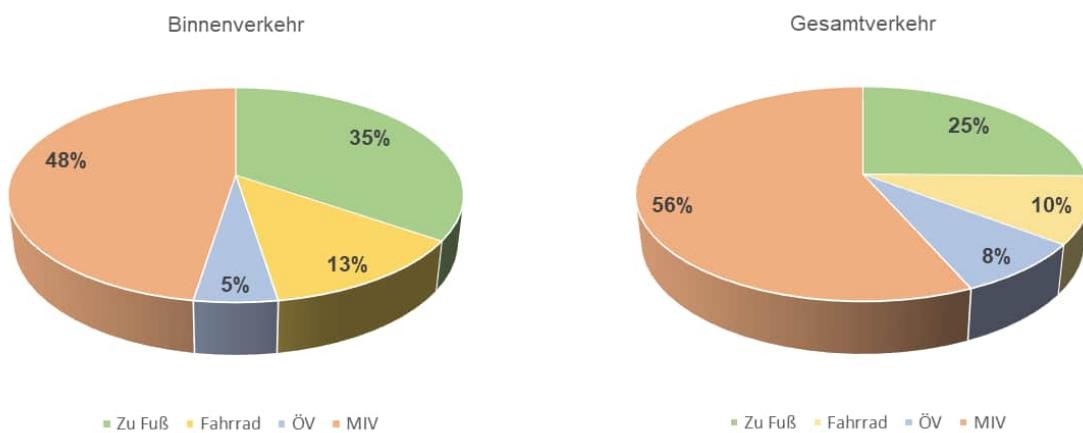
Grafik 4: Räumliche Verteilung der Pendler, Stand 2017

2.3 Mobilität in Idstein

Zur Beschreibung der Mobilität der Wohnbevölkerung einer Stadt werden bestimmte Kennziffern herangezogen, die auch mit anderen Kommunen verglichen werden können. Für die Stadt Idstein liegen keine eigenen Kennziffern vor. Auf die Durchführung einer (sehr aufwändigen) Haushaltbefragung im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde verzichtet, da die grundsätzlichen Verhältnisse auch aus den Betrachtungen zu den Stadtgrößengruppen gemäß dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden abgeleitet werden können. Idstein fällt dabei in die Kategorie Mittelzentren mit hügeliger Topografie. Die Mobilitätskennwerte für diese Stadtgrößengruppe werden wie folgt ausgewiesen:

- | | |
|---|----------|
| ▪ Wege pro Person und Tag (alle Personen) | 3,5 |
| ▪ Anteil der mobilen Personen | 91,5 % |
| ▪ Mittlere Wegelänge | 7,2 km |
| ▪ Mittlere Wegedauer | 19,9 min |
| ▪ Mittlere tägliche Zeit im Verkehr | 69,9 min |

Die wichtigste Vergleichskenngröße stellt die Nutzungsstruktur der Verkehrsmittel dar. Diese wird als Modal Split bezeichnet und getrennt nach Binnenverkehr (Wege, die die Stadtgrenzen nicht überschreiten) und Quell- und Zielverkehr (Wege der Einwohner über die Stadtgrenzen hinweg) ermittelt. Zwei Drittel aller Wege werden im Mittel im Binnenverkehr zurückgelegt, ein Drittel demzufolge im Quell- und Zielverkehr. Für die Stadtgrößengruppe Idsteins ergeben sich folgende Werte des Modal Split:



Grafik 5: Modal Split der Stadtgrößengruppe Mittelzentren hügelig

Auf Grundlage der Vor-Ort-Aufnahmen und im Abgleich mit den durchgeführten Verkehrserhebungen sowie den Ergebnissen aus dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen der bevorzugten Pendlerziele Frankfurt und Wiesbaden wird eingeschätzt, dass die tatsächliche Mobilität in Idstein davon abweicht. Aufgrund des hohen Pendleranteils und den vergleichsweise guten

Angeboten im SPNV/ ÖPNV dürfte der ÖV-Anteil im Gesamtverkehr etwa 10 bis 12 % betragen. Der Radverkehrsanteil wird geringer eingeschätzt und dürfte zwischen 5 und 8 % im Gesamtverkehr liegen. Dies bedeutet aber dennoch, dass der motorisierte Individualverkehr in Idstein eine erhebliche Größenordnung aufweist und große Potenziale zu dessen Reduktion vor allem in der Förderung des innerörtlichen Radverkehrs sowie im die Stadtgrenzen überschreitenden Öffentlichen Personen(nah-)verkehr gesehen werden.

Gegenüber dem Modal Split aus dem Verkehrskonzept von 1997 ergeben sich gar nicht so große Unterschiede (23 % Fußwege, 4 % Fahrrad, 53 % motorisierter Individualverkehr (MIV) zzgl. 12 % Mitfahrer, 8 % ÖPNV). Deutlich wird, dass die Herausforderungen zur Beeinflussung des Modal Split sich in den letzten 20 Jahren nicht maßgeblich geändert haben. Im Fokus steht die weitere Reduzierung des MIV, vor allem durch die Stärkung des Fahrrades im Binnenverkehr sowie die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs vor allem in den Pendlerbeziehungen.

3. Analyse Straßennetz und Kfz-Verkehr

3.1 Struktur des Straßennetzes/ Klassifizierung/ Verkehrsorganisation

Aus **Abbildung 3.1** wird das Grundgerüst des klassifizierten Straßennetzes in Idstein deutlich. Westlich der Kernstadt verläuft die BAB A 3 in Nord-Süd-Richtung. Über die A 3 und die weiteren Verknüpfungen im Autobahnnetz werden alle wichtigen Ziele im Ballungsraum Rhein-Main und darüber hinaus erreicht. Im Osten wird Idstein von der ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 8 tangiert. Die B 275 durchzieht das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung zwischen der Kernstadt und dem Stadtteil Wörsdorf, so dass bebaute Gebiete nur wenig betroffen sind. Die B 275 wird über die Landesstraße L 3274 indirekt mit der A 3 verknüpft (AS Idstein). Im weiteren Verlauf der B 275 besteht noch eine unvollständige Anschlussstelle an die A 3, die lediglich eine Auffahrt auf die A 3 in Richtung Süden umfasst.

Grundsätzlich ist das klassifizierte Straßennetz so ausgebildet, dass großräumige Durchgangsverkehre die Stadt Idstein nicht durchqueren müssen. Sowohl die Verkehre im Zuge der B 275 als auch die Verkehre zwischen den Autobahnanschlussstellen und dem Idsteiner Umland können fast vollständig über die Kernstadt tangierende klassifizierte Straßen, insbesondere die A 3 und die B 275 abgewickelt werden. Des Weiteren durchziehen verschiedene Landesstraßen das Stadtgebiet. Die L 3026 zweigt von der B 275 östlich der Kernstadt von Idstein ab und verläuft teilweise durch die Kernstadt nach Süden in Richtung Niedernhausen. Darüber hinaus zweigt im Norden die L 3026 von der B 275 ab und führt über Wörsdorf nach Walsdorf. Bis auf die Stadtteile Ehrenbach, Dasbach und Nieder-Oberrod, welche lediglich über Kreisstraßen erreicht werden können, sind alle anderen Stadtteile in das Netz der Landesstraßen eingebunden.

Mit der Südtangente als kommunaler Straße wird das klassifizierte Straßennetz um eine südliche Tangente ergänzt, so dass Verkehre zwischen der L 3026 von Süden und der A 3 weitgehend außerhalb der bebauten Ortslage abgewickelt werden können.

Innerhalb der bebauten Bereiche ist das Straßennetz kaum hierarchisch gegliedert. Nur wenige Straßen sind als vorfahrtberechtigt ausgewiesen. Deutlich als Hauptverkehrsstraßen mit Bevorrehtigung sind folgende innerörtliche Straßen ausgewiesen bzw. auch als solche erkennbar:

- Wiesbadener Straße (K 709) von der AS Idstein bis zur Limburger Straße/ Rodergasse
- Limburger Straße von der Wiesbadener Straße bis zum Anschluss an die B 275
- der Straßenzug Walramstraße/ Rudolfstraße
- die Südtangente über Henri-Dunant-Allee/ Am Wörtzgarten bis hin zur B 275
- die Black- und Decker- Straße im Gewerbegebiet an der westlichen Stadtperipherie
- Am Hexenturm/ Tiergartenspange (K 709)
- Escher Straße von Tiergartenstraße bis Weiherwiese (L 3026)
- Richard-Klinger-Straße

Fast alle anderen Straßen und damit in der Fläche deutlich mehr als in den meisten anderen vergleichbaren Städten sind Tempo-30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Vorfahrtregelungen zugeordnet. Des Weiteren gibt es mehrere verkehrsberuhigte Bereiche (teilweise innerhalb der Tempo-30-Zonen) sowie im Innenstadtbereich eine größere zusammenhängende Fußgängerzone. Die Tempo-30-Zonen selbst sind vergleichsweise großflächig und reizen die Vorgaben von Empfehlungen teilweise weitgehend aus (ca. 1.000 m Durchmesser).

Ein besonderes Merkmal des Straßennetzes in Idstein ist die Ausbildung vieler Knotenpunkte als Kreisverkehr. Im engeren Stadtbereich gibt es mehr als 20 Kreisverkehre, die allesamt als sogenannte „kleine Kreisverkehre“ mit Durchmessern von 26 bis 40 m und meist nicht überfahrbarer Mittelinsel ausgebildet sind. Lichtsignalanlagen zur Regelung des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten gibt es nur an zwei hintereinanderliegenden Knotenpunkten: der Rampe von der B 275 mit der Wiesbadener Straße sowie am KP Black- und Decker-Straße mit der Wiesbadener Straße.

Fußgängerquerungen werden in Idstein in der Regel mit Fußgängerüberwegen gesichert. Hier wurden ca. 20 Fußgängerüberwege festgestellt. Hinzu kommen zahlreiche weitere direkt an den Zufahrten zu Kreisverkehren. Dies dürfte im Städtevergleich einen Spitzenwert darstellen. Darüber hinaus gibt es eine Lichtsignalanlage zur Sicherung der Fußgängerquerung über die Straße Am Hexenturm.



Fotos: Kreisverkehre als prägende Elemente in Idstein

3.2 Durchgeführte Verkehrserhebungen

Um einen aktuellen Stand über die Verkehrsmengen und Verkehrsstrukturen im Untersuchungsgebiet zu erhalten, wurden Verkehrserhebungen an zahlreichen Knotenpunkten sowie Kennzeichenerfassungen durchgeführt und die Straßenverkehrszählung 2015 (SVZ 2015 von Bund und Ländern) ausgewertet. Im Einzelnen wurden folgende Erhebungen durchgeführt:

Verkehrszählungen an Knotenpunkten

- Umfang: 24 Knotenpunkte gemäß Tabelle 2
- Erhebungsdatum: April/ Juni 2018 sowie Ergänzung November 2018 (jeweils an „Normalwerktagen“)
- Zählzeiten: 4 KP über 24 Std., 9 KP von 6.00 bis 19.00 Uhr (13 Std.), 11 KP von 06.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr (2x4 Std.) jeweils differenziert nach 15-min-Intervallen
- Zählart: automatisch per Video, teilweise manuell
- Fahrzeugarten: Fahrräder, Krad, Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lkw mit Anhänger/ Lastzug, Busse

Nr.	Bezeichnung	Zählart	Zeitraum
KP 1	L 3277 Henrietenthaler Str./ L 3026 Walsdorfer Str. (Wörsdorf)	automatisch	13 Std.
KP 2	Goethestraße/ Reichenberger Straße (Wörsdorf)	manuell	2x4 Std.
KP 3	L 3026 Limburger Straße/ Anschluss B 275 (Idstein)	automatisch	24 Std.
KP 4	Limburger Straße/ Walramstraße (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 5	Limburger Straße/ Freidensstraße (Idstein)	manuell	2x4 Std.
KP 6	Limburger Straße/ Am Hexenturm/ Gerichtsstraße (Idstein)	automatisch	24 Std.
KP 7	Rudolfstraße/ Walramstraße/ Luxemburger Allee (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 8	L 3026 Escher Straße/ K 709 Tiergartenspange (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 9	L 3026 Escher Straße/ L 3023 (Idstein)	manuell	2x4 Std.
KP 10	L 3026 Escher Straße/ Weiherwiese (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 11	K 709 Wiesbadener Straße/ Bahnhofstraße (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 12	K 709 Wiesbadener Straße/ Friedensstraße (Idstein)	manuell	2x4 Std.
KP 13	K 709 Wiesbadener Straße/ Am Bahndamm (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 14	K 709 Wiesbadener Straße/ Black&Decker-Straße (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 15	Black- und-Decker-Straße/ Heidestück (Idstein)	manuell	2x4 Std.
KP 16	In der Eisenbach/ Robert-Koch-Straße (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 17	Henri-Dunant-Allee/ Robert-Koch-Straße (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 18	Henri-Dunant-Allee/ Taubenberg (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 19	L 3026/ Henri-Dunant-Allee/ Dasbacher Weg (Idstein)	automatisch	2x4 Std.
KP 20	L 3026/ Seelbacher Straße (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 30	L 3274/ AS Idstein (Ostrampe) (Idstein)	automatisch	24 Std.
KP 31	L 3274/ AS Idstein (Westrampe) (Idstein)	automatisch	24 Std.
KP 32	B 275/ Auffahrt A 3 Süd (Idstein)	automatisch	13 Std.
KP 33	L 3011/ L 3023/ L 3273 (Heitrich)	automatisch	13 Std.

Tabelle 2: Zählstellen im Straßennetz

Kennzeichenerfassungen an Querschnitten

- Umfang: 7 Querschnitte am Außenkordon
- Erhebungsdatum: September 2018 (Normalwerktag)
- Erfasste Daten: Fahrzeugkennzeichen (nur Kreis und Nummern), unterschieden nach Motorrad, Pkw, Lieferwagen, Lkw
- Erhebungszeiten: 06.00 Uhr bis 10.00 und 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr, differenziert in 5-min-Intervallen

Alle Erhebungsstellen (einschließlich SVZ 2015 und Kennzeichenerfassungen) sind in **Abbildung 3.2** räumlich verortet.

3.3 Verkehrsmengen 2015/ 2018 und tageszeitliche Verteilung

3.3.1 Belastung des Straßennetzes

Die Verkehrsmengen in einem Straßennetz werden am besten mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) beschrieben. Für die Analysen im Rahmen der Verkehrsplanung hat es sich als ausreichend erwiesen, den DTV für einen mittleren Werktag (DTV w5) heranzuziehen. Jedoch ist es hilfreich, durchgeführte Stichprobenzählungen auf grundsätzliche Plausibilität anhand von Abgleichen mit der SVZ oder Dauerzählstellen im klassifizierten Straßennetz zu überprüfen.

Anhand der 24-Stunden-Zählungen wurden die Stichprobenzählungen (acht bzw. 13 Stunden) auf 24-Stunden-Verkehrsmengen (DTV-w5) hochgerechnet und in den **Abbildungen 3.3 a/b** dargestellt. Die aktuellen Belastungen des Straßennetzes können wie folgt beschrieben werden:

- Die Idstein tangierende B 275 weist durchgehend hohe Verkehrsbelastungen auf. Westlich der A 3 betragen die Verkehrsmengen 9.200 Kfz/ 24 Std. Zwischen der Auffahrt auf die A 3 und der Verknüpfung mit der L 3026 nördlich von Idstein liegen die Verkehrsmengen zwischen 11.200 bis zu 16.600 Kfz/ 24 Std. Diese Verkehrsmengen können bei einem zweistreifigen Querschnitt mit leistungsfähig ausgebauten Knotenpunkten im Allgemeinen problemlos bewältigt werden. Die Zähldaten entstammen hier der Straßenverkehrszählung von Bund und Ländern aus dem Jahr 2015 (SVZ 2015).
- Der die Innenstadt durchquerende Straßenzug Wiesbadener Straße/ Limburger Straße weist ähnlich hohe Verkehrsbelastungen auf. Zwischen der Anschlussstelle an die A 3 über die Knotenpunkte mit der B 275, der Straße Am Güterbahnhof, Am Bahnhof, Bahnhofstraße, Schulze-Delitzsch-Straße und Gerichtsstraße/ Am Hexenturm liegen die Verkehrsmengen über 13.000 Kfz/ 24 Std. bis hin zu über 15.000 Kfz/ 24 Std. (im Abschnitt zwischen Black-und-Decker-Straße und Bahnhofstraße). Nördlich der Straße Am Hexenturm sinken die Verkehrsmengen auf der Limburger Straße sukzessive ab und liegen südlich der B 275 noch bei etwa 9.000 Kfz/ 24 Std.

- Die Straße Am Hexenturm weist ebenfalls noch hohe Verkehrsmengen mit 12.200 Kfz/ 24 Std. auf.
- Alle anderen Straßen im bebauten Bereich weisen deutlich geringere Verkehrsmengen auf.
- Hohe Verkehrsmengen weist auch die L 3026 zwischen Idstein und Wöhrsdorf mit etwa 13.900 Kfz/ 24 Std. auf. Die hohen Verkehrsmengen ziehen sich auch durch die Ortslage Wörsdorf bis zum Knotenpunkt der L 3026 (Walsdorfer Straße) mit der L 3277 (Henrietten-thaler Straße).
- Die „Südtangente“ hat Belegungen zwischen 5.600 Kfz/ 24 Std. (westlich L 3026) bis zu 9.100 Kfz/ 24 Std. (östlich B 275 im Bereich Am Wörtzgarten).
- Hinzuweisen ist noch auf die vergleichsweisen hohen Belegungen der B 275 in Eschenhahn von 9.200 Kfz/ 24 Std..

Neben den täglichen Verkehrsmengen sind auch noch die Schwerverkehrsmengen bzw. -anteile von Interesse. Als „Schwerverkehr“ werden grundsätzlich Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t definiert. Lastzüge und Lkw mit Anhänger bilden also nur einen geringen Anteil am Schwerverkehr gemäß Definition.

Im Stadtgebiet von Idstein und auch in den Stadtteilen sind nur sehr geringe Schwerverkehrsanteile (SV-Anteile) von im Regelfall < 5 % zu verzeichnen. Dabei inbegriffen sind auch die Busse im Linienverkehr. Etwa 2 bis 3 % SV-Anteil sind bereits dem Ver- und Entsorgungsverkehr des Stadtgebietes zuzuordnen. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass das Stadtgebiet so gut wie nicht von Lkw-Durchgangsverkehr betroffen ist, sondern die erhobenen Verkehrsmengen im Schwerverkehr entweder direkt der Ver- und Entsorgung, dem Linienbusverkehr oder im Einzelfall besonderen Einrichtungen zuzuordnen sind (z.B. Zufahrt Autobahnmeisterei).

3.3.2 Abgleich der Verkehrsmengen mit den Prognosen gemäß VEP 1998

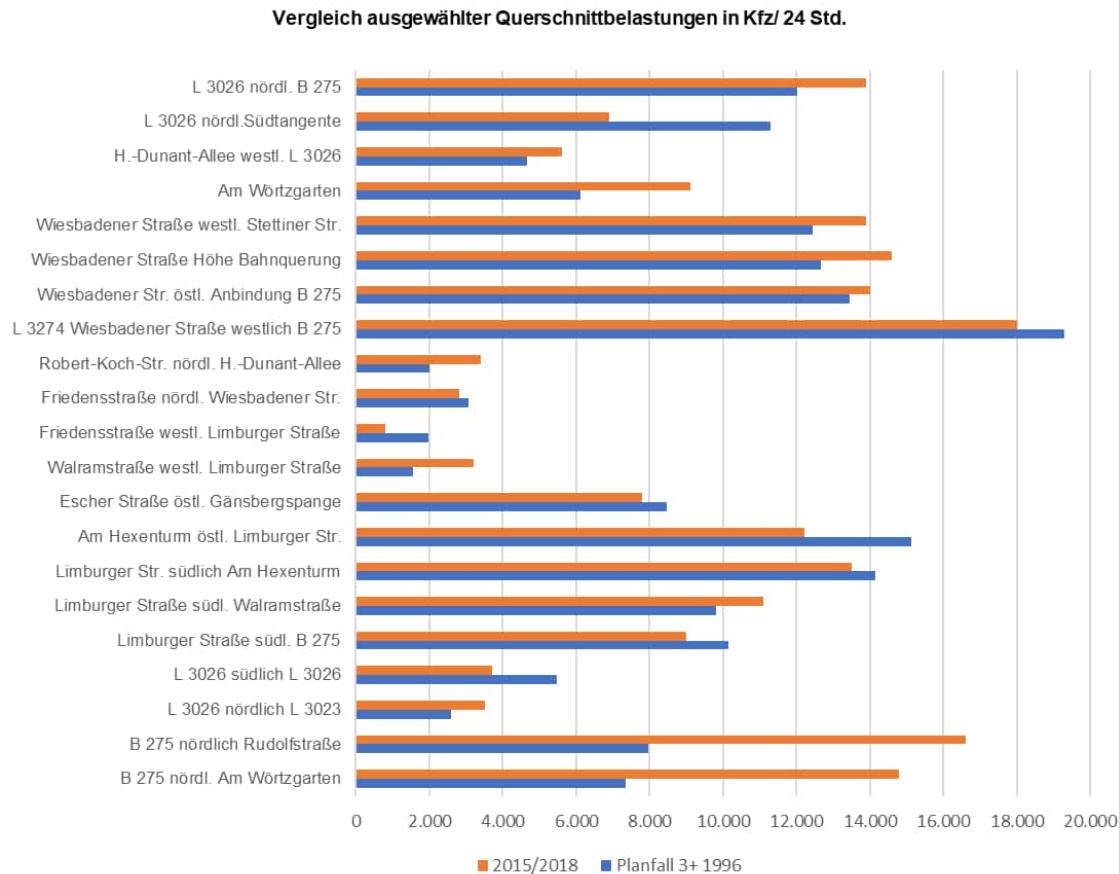
Anhand ausgewählter Zählstellen kann ein Vergleich der aktuellen Belastungen im Straßennetz mit den „Erwartungen“ bei Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes aus dem Verkehrskonzept 1998 (siehe 1) vorgenommen werden. Als Vergleichsbasis wird die Variante 3+ des VEP 1998 herangezogen, welche insbesondere folgende Maßnahmen/ Änderungen gegenüber dem Bestandsstraßennetz 1996 sowie zusätzliche Einwohner/ Arbeitsplätze aus den seinerzeit in Planung befindlichen Gebieten enthält:

- Realisierung der Gänsbergspange zwischen Am Hexenturm und Escherstraße
- Realisierung der Südspange zwischen Am Wörtzgarten und L 3026
- Entwicklung des Wohngebietes Am Rödchen (entspricht Nassauviertel, für weitere ggf. berücksichtigte Gebietsentwicklungen wurden keine Hinweise im Verkehrskonzept 1998 gefunden)

Somit stellt der Vergleichsfall weder den Analysezustand 1996 noch eine weit vorausschauende Prognose dar. Das Straßennetz entspricht jedoch weitgehend dem jetzigen Bestand, da die beschriebenen Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Gegenüberstellung der Zählungen/ Erwartungen ergibt folgende Ergebnisse:

- Die B 275 weist fast doppelt so hohe Belastungen auf, wie im VEP 1998. Durch die tangentielle Führung stellt dies für Idstein bislang kein Problem dar. Bei Querschnittbelastungen bis maximal 16.600 Kfz/ 24 Std. ist die grundsätzliche Funktionsfähigkeit der B 275 noch gegeben, wie auch die Verkehrsflussanalysen im Weiteren belegen.
- Auch die Südspange als Maßnahme des VEP 1998 weist im heutigen Zustand deutlich höhere Verkehrsmengen auf, als in der Prognose aus dem VEP 1998. Statt der im Querschnitt Am Wörtgarten erwarteten etwa 6.100 Kfz/ 24 Std. sind es nunmehr 9.100 Kfz/ 24 Std.. Nach Osten hin nehmen die Mehrbelastungen gegenüber der Prognose aus 1998 ab. Die Südspange leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und weist durchaus noch Reserven auf.
- Die Zufahrt von der A 3 bzw. B 275 nach Idstein über die Wiesbadener Straße (K 709) weist deutlich höhere Verkehrsmengen auf als ursprünglich prognostiziert. Statt 12.660 Kfz/ 24 Std. gemäß Prognose fahren hier etwa 2.000 Kfz/ 24 Std. mehr in das Stadtgebiet ein (Wiesbadener Straße Höhe Bahnquerung). Bei den ausgewiesenen Verkehrsmengen und der Knotenpunktdichte von der Einmündung der K 707 in die B 275 bis zum Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Bahnhof könnten hier bei weiter anwachsenden Verkehrsmengen zukünftig Engpässe entstehen, auch wenn die im Weiteren beschriebenen Verkehrsflussanalysen noch keine Hinweise darauf geben.
- Im weiteren Verlauf der Wiesbadener Straße stellen sich sukzessive Belastungen ein, die etwa den Erwartungen aus dem VEP 1998 entsprechen. Sind es an der Wiesbadener Straße westlich Stettiner Straße noch 1.500 Kfz/ 24 Std. mehr als 1998 erwartet (13.900 statt 12.400 Kfz/ 24 Std.), werden südlich der Straße Am Hexenturm sogar geringere Werte erreicht (13.500 statt 14.250). Auch die Straße am Hexenturm ist fast 3.000 Kfz/ 24 Std. geringer belastet, als 1998 prognostiziert (12.200 statt 15.100).
- Weitere deutliche Abweichungen gibt es auf der L 3026 im gesamten Verlauf. Die Erwartungen gingen 1998 von einer sehr starken verkehrlichen Funktion im Süden (nördlich der Henry-Dunant-Allee) aus (11.300 Kfz/ 24 Std.), die so nicht eingetreten ist. Auch im mittleren Bereich liegen die Verkehrsmengen (wenn auch deutlich geringer) unter den Erwartungen. Nach Norden aus dem Stadtgebiet herausführend sind mit 3.500 etwa um 1.000 Kfz/ 24 Std. höhere Belastungen vorhanden, als vormals erwartet.

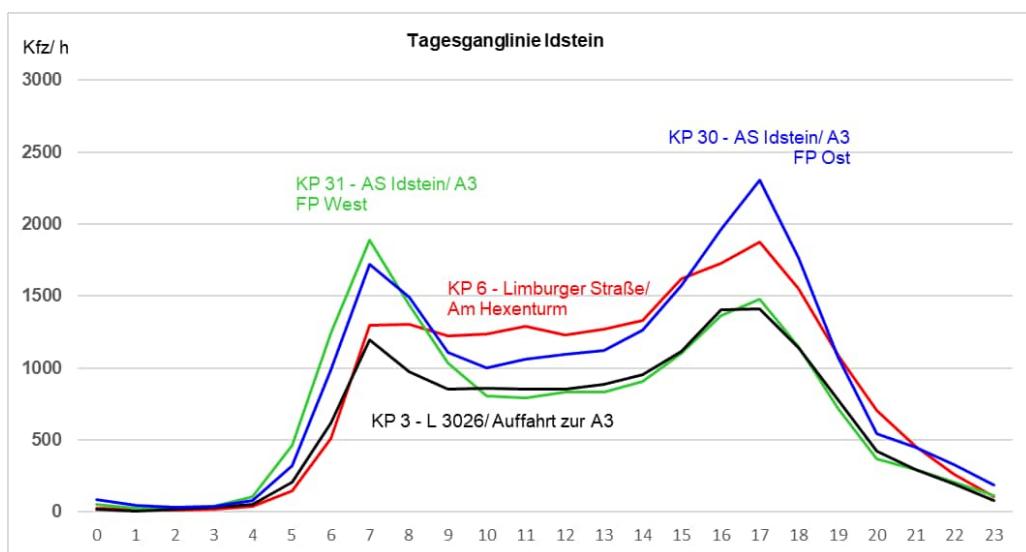
Insgesamt ergibt sich also ein sehr unterschiedliches Bild hinsichtlich der Unterschiede aus der Prognose/ Erwartung von 1998 und den heutigen Verkehrsmengen.



Grafik 6: Vergleich Zähldaten 2015/ 2018 zu Berechnungen im VEP 1998

3.3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrs

Zur Erfassung des tageszeitlichen Verlaufs der Verkehrsströme wurden an vier Knotenpunkten 24-Stunden-Zählungen durchgeführt. Die nachfolgende Grafik zeigt die Ganglinien.



Grafik 7: Tageszeitlicher Verlauf der Verkehrsströme

Es ist erkennbar, dass im Regelfall die Nachmittagsspitze höhere Verkehrsmengen aufweist als die Frühspitze. Nur an der Auffahrt zur A 3 in Richtung Frankfurt ist die Frühspitze stärker ausgeprägt.

Die Spitzentunden liegen an allen Knotenpunkten nahezu einheitlich zwischen 6.00 und 7.00 Uhr am Morgen und 16.00 und 17.00 Uhr am Nachmittag. Der Anteil der Nachmittagsspitzenstunde am Tagesverkehr beträgt durchschnittlich 9,5 %.

3.4 Verkehrsstrukturen

3.4.1 Grundlagen

Als Planungsinstrument zum Aufzeigen der erwarteten prognostischen Entwicklungen sowie für die Bewertung verkehrlicher Maßnahmen im Straßennetz ist im Rahmen der Erarbeitung des VEP ein Verkehrsmodell entwickelt worden. Als Grundlage dafür wurden Ausschnitte aus dem überregionalen Verkehrsmodell des Ballungsraumes Rhein-Main („Datenbasis Rhein-Main“) für die Analyse und Prognose übernommen. Das Straßennetz im Untersuchungsgebiet wurde jedoch wesentlich detailliert und auch die Struktur der Verkehrszellen verfeinert. Diese Vorgehensweise sichert, dass auch regionale Verkehrsstrukturen im Verkehrsmodell der Stadt Idstein zutreffend abgebildet werden können.

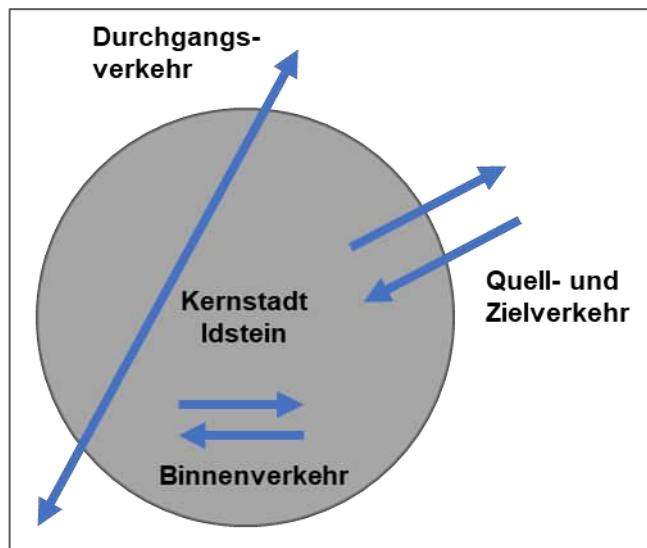


Die Einteilung des Untersuchungsraumes in Verkehrszellen ist in der Grafik 9 dargestellt. Im weiteren Umland sind die Verkehrszellen etwas größer und umfassen Gemeinden bzw. Gemeindeanteile.

Für die Plausibilisierung des Verkehrsmodells wurde neben den bereits beschriebenen Verkehrszählungen auch eine Kennzeichenerfassung des fließenden Kfz-Verkehrs an einem Werktag durchgeführt. Erfasst wurden insgesamt sieben Querschnitte rund um Idstein (Kernstadt) in den Zeitbereichen 06.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr. Die Lage der Erfassungsstellen kann ebenfalls Abbildung 3.2 entnommen werden.

Um die nachstehenden Auswertungen nachvollziehen zu können, seien zum besseren Verständnis nachfolgend die Verkehrsstromarten dem Grund nach erläutert:

- Als Durchgangsverkehr werden diejenigen Verkehrsströme bezeichnet, die weder Quelle noch Ziel innerhalb der Stadt Idstein haben. Dabei sind die Grenzen des Betrachtungsgebietes zu beachten. Durchgangsverkehr durch die Kernstadt Idstein ist anders definiert, als Durchgangsverkehr durch das Gebiet der Gesamtstadt Idstein.
- Quell- und Zielverkehre beginnen bzw. enden im Untersuchungsgebiet. Die Ziele des Querverkehrs sowie die Quellen des Zielverkehrs liegen jedoch jeweils außerhalb des Untersuchungsgebietes.
- Binnenverkehr verläuft ausschließlich innerhalb des betrachteten Untersuchungsgebietes.

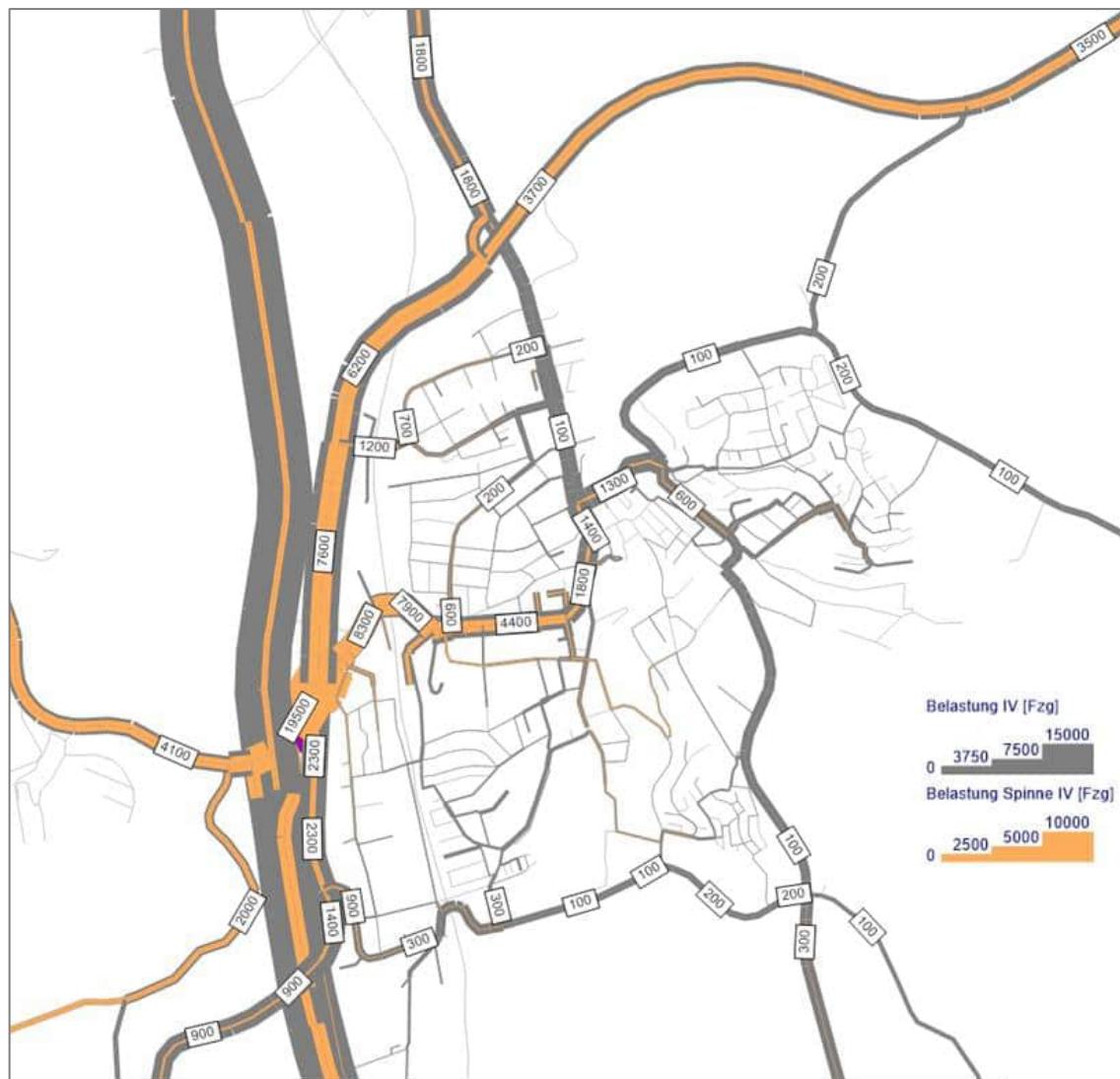


Grafik 9: Definition der Verkehrsströme

In Idstein sind weder nur auf die Kernstadt noch auf die Gesamtstadt bezogene Aussagen sinnvoll. Deshalb beinhalten die nachfolgenden Auswertungen jeweils spezifische Betrachtungen einzelner Strombündel.

Zunächst wurden die Durchgangsverkehrsströme durch das Gebiet des Stadtteiles Idstein zwischen der Wiesbadener Straße (Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Idstein an die A 3 und der Rampe zur B 275) und den Ortseingängen der anderen nach Idstein führenden Straßen analysiert. Hieraus ergeben sich Erkenntnisse darüber, wie sich die Verkehrsströme von der A 3 kommend über das nördliche, südliche und östliche Stadtgebiet verteilen. Dazu wurde eine so genannte Stromspinne erzeugt, die alle über den untersuchten Querschnitt der Wiesbadener Straße fahrende Fahrzeuge darstellt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt und können folgendermaßen beschrieben werden:

- Von der A 3 bzw. der L 3274 aus Richtung Westen gibt es so gut wie keine durch das Kernstadtgebiet verlaufenden Durchgangsverkehrsströme. Der Großteil des Durchgangsverkehrs (6.200 Kfz/ 24 Std.) fließt über die B 275 in Richtung Norden/ Nordosten ab (bzw. zu).
- Durch den Kernstadtgebiet verlaufen nur ca. 700 Kfz/ 24 Std. als Durchgangsverkehr.



Grafik 10: Stromspinne Wiesbadener Straße zwischen AS Idstein und Rampe zur B 275

- Quell- und Zielverkehr aus der bzw. in die Kernstadt Idstein von der/ zur A 3 ergießt sich vor allem über die Wiesbadener Straße in die Innenstadt hinein (ca. 7.900 Kfz/ 24 Std.). Über die Rudolfstraße sind dies ca. 1.200 Kfz/ 24 Std. und über die Straße Am Wörtzgarten ca. 900 Kfz/ 24 Std.

Somit ist zu konstatieren, dass die B 275 ihre Entlastungsfunktion fast vollständig wahrnimmt und die Innenstadt nur sehr geringen Durchgangsverkehrsanteilen ausgesetzt ist.

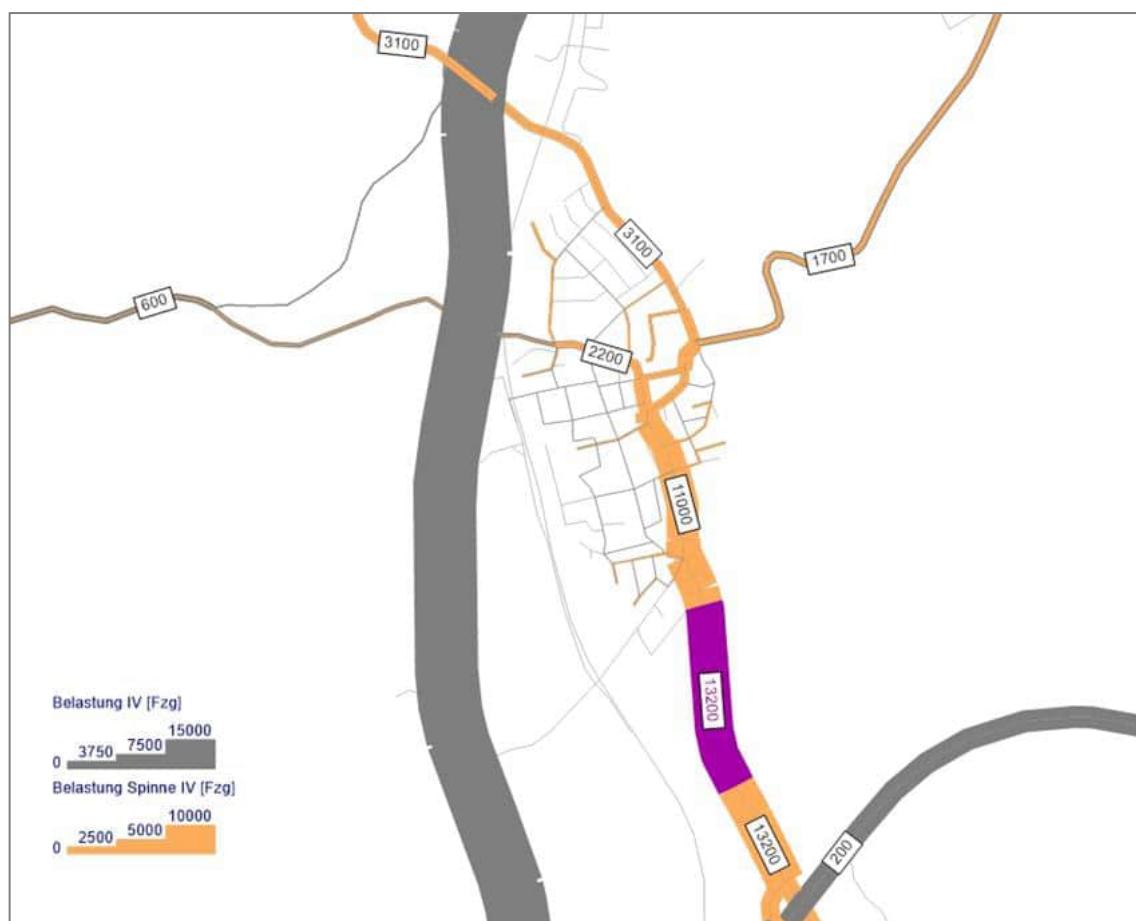
In einer weiteren Analyse wurden die Verkehrsströme am Querschnitt der B 275 in Höhe der Querung über die A 3 analysiert. Auch hier ergibt sich ein ähnliches Bild. Durchgangsverkehre durch Idstein nach Norden/ Osten nutzen ebenfalls vor allem die B 275 und fahren demnach an der Kernstadt vorbei. Quell- und Zielverkehr verteilt sich ausgehend von der B 275 auch auf die Straße Am Wörtzgarten, die Wiesbadener Straße sowie die Rudolfstraße.



Grafik 11: Stromspur B 275 in Höhe der Autobahn A 3

Wegen der Lage der ausgewerteten Stromspinnen sind die Verkehrsströme von der B 275 Süd zur A 3 in Richtung Norden (sowie in der Gegenrichtung) nicht dargestellt. In Richtung A 3 wird gemäß Verkehrsmodell vor allem die K 707 westlich der Autobahn genutzt, um die Anschlussstelle Idstein zu erreichen. Von der A 3 aus Norden kommend kann direkt auf die B 275 ausgefahrene werden. In der Summe beider Richtungen verkehren fast 3.000 Kfz/ 24 Std. zwischen der A 3 Nord und der B 275 Süd.

Eine weitere Auswertung bezieht sich auf die Verkehrsströme auf der L 3026 südlich von Wörsdorf. Auch hier sind vor dem Hintergrund der Diskussionen zur Entwicklung des Straßennetzes Größenordnung und Verlauf der Durchgangsverkehrsströme durch Wörsdorf interessant.



Grafik 12: Stromspinne der L 3026 südlich Wörsdorf

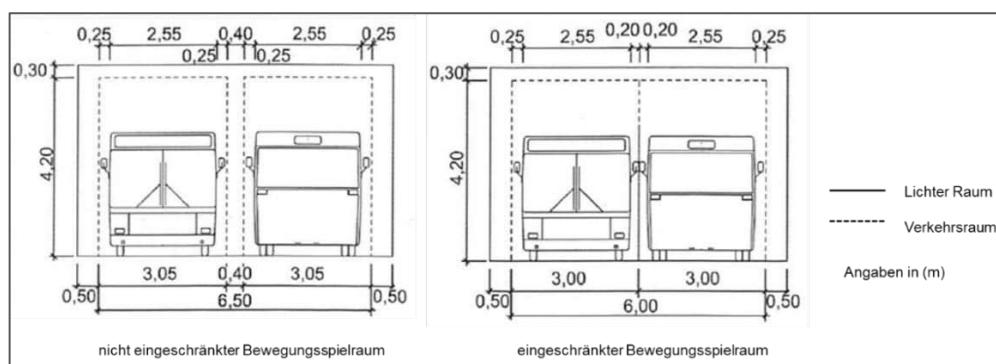
Fast die Hälfte des Gesamtverkehrs auf der L 3026 südlich von Wörsdorf ist Durchgangsverkehr des Stadtteils. Die stärksten Verkehrsströme wurden zwischen der L 3026 Süd und der L 3277 in Richtung Wallrabenstein festgestellt (3.100 Kfz/ 24 Std.). Zwischen der L 3026 Süd und Nord in Richtung Walsdorf sind es noch 1.700 Kfz/ 24 Std. und auch zur K 691 in Richtung Westen (Wallbach) sind noch 600 Kfz/ 24 Std. als Durchgangsverkehr zu verzeichnen.

3.5 Ausbau, Zustand und Leistungsfähigkeit des Straßenhauptnetzes

3.5.1 Querschnittausbildung auf Hauptverkehrsstraßen

Die die Kernstadt Idstein tangierenden klassifizierten Straßen (B 275/ L 3026) sind in den anbau-freien Bereichen weitgehend entsprechend den Richtlinien und anforderungsgerecht ausgebaut. Die Querschnittsbreiten gewährleisten die erforderlichen Begegnungsfälle und die Anzahl der Fahrspuren ist für die Abwicklung der vorhandenen Verkehrsmengen ausreichend. Auch die „Südtangente“ Am Wörtgarten/ Henri-Dunant-Allee sowie die Black- und Decker-Straße als wichtige Sammelstraße im zwischen der B 275 und der Bahnstrecke gelegenen Gewerbebereich sind anforderungsgerecht ausgebaut.

Anders verhält es sich bei den weiteren innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Die ausgewiesenen Vorfahrtstraßen weisen überwiegend nicht regelgerechte Fahrbahnbreiten von z.T. unter 6 m auf. Dies betrifft mit Limburger Straße und Teilen der Wiesbadener Straße große Teile der wichtigsten Ortsdurchfahrt. Hier sind bestimmte Begegnungsfälle nur mit eingeschränktem Bewegungsspielraum möglich. So beträgt der Breitenbedarf für den Begegnungsfall Bus-Bus bei 50 km/h gemäß RAST⁴ 6,5 m (6,0 m bei 30 km/h), für normale Lkw 6,35 m (5,9 m bei 30 km/h). Die Ausbaubreite beträgt hier nur 5,50 m und wird auf kurzen Abschnitten durch Fahrbahneinengungen sogar auf ca. 4,75 m reduziert (2020 teilweise rückgebaut), so dass sogar die Begegnung von Lkw und Fahrradfahrern im Gegenverkehr schon grenzwertig wird. Diese Querschnittaufteilung wurde seinerzeit gewählt, um dem Fußgänger mehr Raum zu geben und hat sich dem Grunde nach auch unproblematisch herausgestellt. Auch neu gebaute Straßen wie die Walramstraße verfügen nur über Fahrbahnbreiten von ca. 6 m. Separate Radverkehrsanlagen sind auch an den ausgewiesenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen nicht vorhanden.



Grafik 13: Erforderliche Bewegungsspielräume im Busverkehr gemäß RAST

⁴ Richtlinie für die Anlage von Straßen RAST
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006

Hinzuweisen ist darauf, dass mit Ausnahme weniger kurzer Abschnitte die Herstellung breiterer Fahrbahnen aufgrund der Bebauung und Nutzung kaum möglich ist, so dass die derzeitigen Fahrbahnbreiten weitgehend als nicht erweiterungsfähig angesehen werden müssen. Geringere Bewegungsspielräume setzen i.d.R. eine gegenüber 50 km/h reduzierte Geschwindigkeit voraus.



Fotos: Beengte Straßenabschnitte Wiesbadener Straße (ca. 5,50 m) und Limburger Straße (ca. 5,50 m, im Bereich der Gehwegvorstreckung ca. 4,75 m, 2020 im Rahmen der Deckenerneuerung rückgebaut)

Im VEP 1998 wird auf die erforderlichen Fahrbahnbreiten zur Gewährleistung von relevanten Begegnungsfällen des Kfz-Verkehrs nicht eingegangen, sondern vor allem auf die Breitenbedarfe von Fußgängern. Dies stellt einen sehr wichtigen Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs dar, ignoriert aber auf der anderen Seite funktionale Aspekte hinsichtlich des Verkehrsablaufs auf der Fahrbahn, was sowohl den Kraftfahrzeugverkehr, aber auch den Fahrradverkehr betrifft.

Die erforderlichen Fahrbahnbreiten ergeben sich aber bei uneingeschränkter Geschwindigkeit (also 50 km/h) aus der Fahrzeugbreite zzgl. dem Bewegungsspielraum der Fahrzeuge während der Fahrt. Bei eingeschränkter Geschwindigkeit (< 40 km/h) sind es nur die Fahrzeuggabmessungen, die die erforderlichen Begegnungsbreiten beeinflussen. In Grafik 11 ist bereits erkennbar, dass im Begegnungsverkehr von Bussen kaum noch Spielräume bestehen. Bei einer geringeren Fahrbahnbreite als 6,0 m wird der Seitenbereich (also die Fußwege) von den Spiegeln und teilweise auch von Karosserieteilen des Busses überstrichen, was natürlich auch zu Lasten der Qualität und der (zumindest subjektiv empfundenen) Sicherheit im Fußgängerverkehr geht. Bei darüberhinausgehenden Einengungen (siehe Foto oben zur Limburger Straße im Zustand vor November 2020 → Einengung auf 4,75 m) wird sogar die Begegnung eines Busses mit Fahrrädern kritisch, zumindest wenn diese einen Anhänger oder breitere Packtaschen haben. Diese Problembeschreibung soll aber nicht als Befürwortung eines Ausbaus der benannten Straßen verstanden werden. Vielmehr ist in der Konzepterarbeitung zu prüfen, welche Konsequenzen daraus resultieren und wie trotz der beengten Bedingungen ein verträglicherer Verkehrsablauf herbeigeführt werden kann.

Auch in den Stadtteilen gibt es teilweise sehr beengte Straßenabschnitte, in denen Bewegungsspielräume und Begegnungsbreiten und teilweise auch Sichtweiten in Kurven und Engstellen nicht gegeben sind. Beispielhaft sind die Hauptstraße in Wörsdorf (L 3026), Abschnitte der Idsteiner Straße in Walsdorf, die Schwalbacher Straße in Eschenhahn (B 275) oder die Ortsstraße in Lenzhahn (L 3273) zu benennen. Insbesondere in Eschenhahn und Wörsdorf sind zudem auch hohe Verkehrsbelastungen vorhanden, welche die Problematik in Engstellen verschärfen.



Fotos: Hauptstraße in Wörsdorf und Idsteiner Straße in Walsdorf



Fotos: Schwalbacher Straße in Eschenhahn und Ortsstraße in Lenzhahn

Der Straßenzustand ist weitgehend als befriedigend bis gut einzuschätzen. An keiner Stelle im Straßenhauptnetz wurden die Nutzbarkeit erheblich beeinträchtigende Fahrbahnschäden festgestellt. Dennoch weisen die Fahrbahndeckschichten an verschiedenen Stellen einen erneuerungsbedürftigen Zustand auf.

3.5.2 Verkehrsabläufe und Leistungsfähigkeit

Da Verkehrszählungen an einem Stichtag und auch ergänzende stichprobenartige Verkehrsbeobachtungen keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Verkehrsabläufe zulassen, wurden zunächst separate Auswertungen der entsprechenden Verkehrslageinformationen von Google vorgenommen. Neben der aktuellen Verkehrslage kann hier auch eine „übliche“ Verkehrslage für

jeden Zeitpunkt der Woche abgerufen werden. Ausgewertet wurden die Informationen für die Tage von Montag bis Freitag, jeweils für die Zeitpunkte 07.30 Uhr, 13.00 Uhr und 17.00 Uhr. Die Erkenntnisse aus diesen Auswertungen im Herbst 2019 können folgendermaßen beschrieben werden:

- Zum Zeitpunkt 07.30 Uhr gibt es keine hervorzuhebenden Verkehrsstörungen. Aufgrund der Verkehrsnachfrage kommt es im Bereich des Knotenpunktes B 275/ L 3274, in Teilabschnitten der Wiesbadener Straße und Am Hexenturm/ Tiergartenspange zu kurzzeitig beeinträchtigten Verkehrsabläufen, aus denen jedoch keine Rückschlüsse hinsichtlich konkreter verkehrlicher Defizite gezogen werden können (starker Schülerverkehr, auch als Fußgänger über die Furten an den Kreisverkehren). Auch auf der B 275 zwischen dem Anschluss der L 3274 und dem Kreisverkehr mit der Straße Am Wörtzgarten kommt es zu Verdichtungen des Verkehrs mit leichten Auswirkungen auf die Reisegeschwindigkeiten.
- Um die Mittagszeit verdichtet sich der Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich, ohne dass jedoch daraus Probleme entstehen, aus denen die dringende Notwendigkeit konkreter Maßnahmen abzuleiten wäre. Die Reisegeschwindigkeit auf den benannten Hauptstraßen sinkt weiter ab, was jedoch für Zeiten der höchsten Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr akzeptabel ist.
- Ebenfalls um die Mittagszeit sind leicht stockende Verkehrsflüsse an den Knotenpunkten der L 3274 und weiterführend der Wiesbadener Straße mit der K 707, der Anschlussstelle an die A 3 sowie an den Folgeknotenpunkten bis zum Kreisverkehr mit der Straße Am Bahndamm zu verzeichnen.
- Zur Nachmittagsspitze ist eine Zunahme der Verkehrsdichte und einem damit verbundenen weiteren Absinken der mittleren Geschwindigkeiten zu beobachten. Dies betrifft insbesondere die Wiesbadener Straße vom VR-Kreisverkehr bis zum Kreisverkehr mit der Straße Am Hexenturm sowie die Zufahrten aus den jeweiligen Nebenstraßen an den Knotenpunkten der L 3274 mit der Autobahnanschlussstelle sowie mit der Rampe zur B 275.

Aus den eigenen Vor-Ort-Aufnahmen werden diese Erkenntnisse dem Grunde nach bestätigt. Jedoch konnten teilweise Ursachen für Behinderungen im Verkehrsfluss analysiert werden, die sich insbesondere auf den zentralen Streckenabschnitt der Wiesbadener Straße von der Bahnhofstraße bis Am Hexenturm beziehen. Hier sind insbesondere zu benennen:

- Aus den Bussen ein- und aussteigende Schüler, die sich in großen Pulken von der Bushaltestelle in der Limburger Straße zur Pestalozzischule bewegen und dabei die Fußgängerüberwege am Kreisverkehr überqueren, führen zu kurzzeitig längeren Rückstaus von teilweise bis zu 100 m und mehr. Dabei wird der Kreisverkehr teils über alle Zufahrten blockiert.
- Ähnliche Wirkungen verursachen die von der zentralen Bushaltestelle ausfahrenden Busse, die die Ampel im Zuge der Straße Am Hexenturm anfordern bzw. ebenso dort die Ampel anfordernde Fußgänger.

- Fußgänger in das und aus dem Zentrum queren häufig und in geringen Zeitabständen den Fußgängerüberweg am Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Wiesbadener Straße. Dazu kommt es teilweise ebenfalls zu Rückstaus von über 100 m.
- Linksabbiegende Kfz von der Wiesbadener Straße Süd in die Wagenerstraße zu den dort gelegenen Stellplätzen (öffentliche/ Hochschule Fresenius) müssen oft an der Einmündung Wagenerstraße auf den Gegenverkehr warten. Dadurch kommt es ebenfalls zu wiederkehrenden Rückstaus. Zudem sind Wirkungsüberlagerungen mit dem zuvor benannten Fußgängerüberweg zu verzeichnen.
- Durch die kurzzeitig defizitären Verkehrsabläufe im benannten Bereich kommt es immer wieder auch zu nicht unerheblichen Behinderungen des ÖPNV.



Fotos: Stockende Verkehrsabläufe Limburger Straße zwischen Wiesbadener Straße und Gerichtsstraße

Die Beschreibung der Verkehrsabläufe lässt noch keine direkten Rückschlüsse zur Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Knotenpunkte des Straßennetzes zu. Deshalb wurden Beurteilungen der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten gemäß den Vorgaben des HBS 2015⁵ vorgenommen. Knotenpunkte werden gemäß HBS dann noch als leistungsfähig bezeichnet, wenn in der Spitzenstunde mindestens die Qualitätsstufe D in einem Spektrum von A (sehr gut) bis F (Überlastung) erreicht wird. Das maßgebliche Kriterium für die Einschätzung der Verkehrsqualität sind die mittleren Wartezeiten in der Spitzenstunde, die für signalisierte oder unsignalisierte Knotenpunkte/ Kreisverkehre jedoch unterschiedlich anzusetzen sind. Sie ergeben sich nach HBS folgendermaßen:

⁵ Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS), Ausgabe 2015
Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen

QSV	Knotenpunkte ohne LSA Kreisverkehr	Knotenpunkte mit LSA
A	<= 10 sec	<= 20 sec
B	<= 20 sec	<= 35 sec
C	<= 30 sec	<= 50 sec
D	<= 45 sec	<= 70 sec
E	> 45 sec	> 70 sec
F	Nachfrage > Kapazität	Nachfrage > Kapazität

Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrs an Knotenpunkten gemäß HBS

Die Prüfung ergab folgende Ergebnisse:

Nr.	Knotenpunkt Bezeichnung	maßgebende Spitzenstunde		QSV
			Belast. in Kfz/ Sph	
KP 3	Limburger Straße/ Rampe zur B 275 (KV)	nachm.	1.473	B
KP 6	Limburger Straße/ Am Hexenturm/Gerichtsstraße (KV)	nachm.	1.876	C
KP 8	Am Hexenturm/ Escher Straße (L 3026) (KV)	nachm.	1.176	A
KP 13	Wiesbadener Straße/ Am Bahnhof (KV)	nachm.	1.654	B
KP 14	Wiesbadener Straße/ Black- und Decker-Straße (LSA)	nachm.	1.465	C
KP 20	Wiebadener Straße/ Rampe zur B 275/ Zufahrt TS (LSA) *	nachm.	2.325	D
KP 30	L 3274/ AS Idstein Ost	nachm.	2.306	F
KP 31	L 3274/ AS Idstein West	früh	1.888	E
KP 34	L 3274/ K 707*	früh	1.726	D

* Berechnung auf Grundlage Ergebnisse Verkehrsmodell

Tabelle 4: Leistungsfähigkeit ausgewählter Knotenpunkte

Die im Kernbereich der Stadt gelegenen und geprüften Knotenpunkte sind alle leistungsfähig und weisen auch noch entsprechende Reserven auf. Jedoch erreicht der Gerichtskreisel als Kreisverkehr nur noch die Qualitätsstufe C. Maßgebender Einflussfaktor dabei sind die in den Furten querenden Fußgängerzahlen, die durch das Gymnasium und die Hochschule im unmittelbaren Umfeld des Knotenpunktes auch sehr hoch ausfallen. Auch Wege von den unmittelbar benachbarten Haltestellen des Busverkehrs zum Gymnasium verlaufen zu einem großen Anteil über die Furten des Kreisverkehrs. In Spitzenzeiten – und das zeigen ja auch die Auswertungen zur Verkehrslage – kann es kurzzeitig zu stockendem Verkehr und Rückstaus kommen. Dennoch bewegen sich die mittleren Wartezeiten in einem Bereich, der noch als akzeptabel gilt.

Problematisch sind hingegen die Knotenpunkte im Bereich der Autobahnanschlussstelle Idstein. An der Ostrampe wird am Nachmittag nur noch die schlechteste Qualitätsstufe F erreicht, bei welcher die Nachfrage die Kapazität überschreitet. Maßgeblich sind hier die Verkehrsströme von der A 3 kommend, die an der L 3274 teilweise sehr lange warten müssen. Die Westrampe erreicht

noch eine Qualitätsstufe E, bei welcher sich zwar die Wartezeiten erhöhen, aber der Verkehr immer noch in einem überschaubaren Zeitraum abfließen kann. Die mangelnde Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte schlägt sich auch auf das Unfallgeschehen nieder (siehe nachfolgende Ausführungen). Der westlich der Westrampe gelegene (unsignalisierte) Knotenpunkt der L 3274 mit der K 707 erreicht in der Spitzentunde die Qualitätsstufe D. Es wird im Weiteren zu prüfen sein, welche Auswirkungen die Verkehrsentwicklung in der Prognose allgemein und die B 275 Ortsumgehung Eschenhahn insbesondere haben werden. Weitere Verkehrserhöhungen müssten hier unweigerlich zu Anpassungen der Knotenpunkte oder weiteren Maßnahmen führen.

Die LSA-gesteuerten Knotenpunkte der Wiesbadener Straße mit der Rampe zur B 275 und der Black- und Decker-Straße sind in der Nachmittagsspitzenstunde gemäß dem Kriterium der mittleren Wartezeit noch leistungsfähig und erreichen die Qualitätsstufe D. Größere Reserven sind allerdings nicht mehr vorhanden. Auch ist es so, dass teilweise Fahrspuren überstaut werden und sich die beiden Knotenpunkte gegenseitig beeinflussen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass insbesondere im Zuge der L 3274 von der K 707 bis zur Black- und Decker-Str. die Leistungsfähigkeit derzeit bereits erschöpft bis überschritten ist.

3.5.3 Unfallgeschehen/ Verkehrssicherheit

Zur Analyse des Unfallgeschehens lagen die Unfallsteckkarten aus dem Jahr 2017 vor (Ein-Jahres-Karte). Punktuelle Unfallhäufungsstellen konnten lediglich an den Knotenpunkten der L 3274 mit den Auf- bzw. Abfahrten von und zur A 3 festgestellt werden. Darüber hinaus sind nur geringe Auffälligkeiten festzustellen:

- drei Unfälle mit Radfahrern (mit Personenschaden) auf der Wiesbadener Straße (jedoch an unterschiedlichen Örtlichkeiten)
- mehrere Unfälle im Längsverkehr auf der Hauptstraße in Wörsdorf (ebenfalls an unterschiedlichen Punkten)
- mehrere Fahrunfälle im Bereich des östlichen Ortseinganges Eschenhahn (unklare Einfahrtssituation)
- mehrere Unfälle mit Fußgängerbeteiligung in Heftrich (im Zuge der L 3023 bzw. querend, Wiesenweg/ Alteburger Straße)
- zahlreiche Unfälle an der Auffahrt auf die B 275 (von der Rampe Limburger Straße)
- zahlreiche Unfälle am Knotenpunkt Auffahrt von der B 275 zur A 3 südlich der AS Idstein

Darüber hinaus gibt es zahlreiche sonstige Unfälle und Wildunfälle mit geringen Sachschäden im gesamten Gemeindegebiet. Unfallverdichtungen mit Beteiligung von Fußgängern oder Radfahrern sind nicht zu erkennen. Tödliche Unfälle gab es ebenfalls nicht. Insgesamt kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass das Unfallgeschehen in Idstein nicht besonders auffällig ist.

3.5.4 Verkehrsorganisation in der Kernstadt

In **Abbildung 3.4** wurden die maßgeblichen verkehrsorganisatorischen Regelungen in der Kernstadt dargestellt. Deutlich werden folgende Aspekte:

- Das Netz der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen mit entsprechenden Vorfahrtregelungen besteht nur aus sehr wenigen Straßen.
- Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen sind fast flächendeckend Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche angelegt.
- Es bestehen zahlreiche Querungsstellen für Fußgänger über die Hauptverkehrsstraßen (Fußgängerüberwege, Fußgängerüberwege an Kreisverkehren, Mittelinseln als Querungshilfe). Nur an der Straße Am Hexenturm gibt es eine Lichtsignalanlage zur Sicherung der Querungshilfe (und zur Sicherung der Ausfahrt des Busses aus dem ZOB Schulstraße).
- Nur zwei Knotenpunkte im Stadtgebiet werden mit Lichtsignalanlagen gesteuert, der Großteil der höher belasteten Knotenpunkte sind als Kreisverkehr ausgebildet und verfügt über ausreichend Leistungsfähigkeitsreserven.

Die wichtigsten Defizite im Straßennetz sind in **Abbildung 3.5** grafisch zusammengestellt.

3.6 Fazit zu Kfz-Verkehr und Straßennetz

Die Analysen zum Kraftfahrzeugverkehr und dem Straßennetz können folgendermaßen zusammengefasst werden:

Die Stadt Idstein verfügt dem Grunde nach über eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Die A 3 sowie die B 275 bieten eine gute Anbindung an den gesamten Ballungsraum Rhein-Main und die maßgeblichen Nachbarorte. U.a. daraus resultiert eine hohe Standortqualität, was sich sowohl in der Entwicklung der Einwohnerzahlen sowie der örtlichen Wirtschaft als auch in den Pendlerzahlen niederschlägt.

Die B 275 leitet die überörtlichen Verkehre weitgehend an der Kernstadt vorbei, so dass hier kein nennenswertes Durchgangsverkehrsproblem besteht. Durchgangsverkehre belasten jedoch insbesondere die Ortslagen von Eschenhahn (B 275) und Wörsdorf (L 3026 und L 3277).

Das überörtliche Straßennetz ist weitgehend leistungsfähig. Jedoch treten insbesondere an der sehr wichtigen Schnittstelle der B 275 und L 3274 zur A 3 bereits jetzt in den Spitzentunden Kapazitäts- und Leistungsfähigkeitsengpässe auf, die teilweise zum Anstieg von Unfallzahlen führen. Hier besteht bereits kurzfristig hoher Handlungsbedarf.

Das innerörtliche Straßennetz ist vor allem durch seine räumliche Enge gekennzeichnet. Sowohl an der Wiesbadener Straße als auch an der Limburger Straße gibt es eine Reihe beengter Abschnitte, in denen die Fahrbahnbreiten die Regelmaße unterschreiten und somit insbesondere Begegnungsverkehre von Bussen oder Lkw mit Bussen problematisch sind. Zudem sind in diesen Straßen keine Radverkehrsanlagen vorhanden und die Seitenbereiche in vielen Abschnitten ebenfalls vergleichsweise schmal. Sehr gut ausgebaut ist hingegen die Henry-Dunant-Allee, die auch noch über Leistungsfähigkeitsreserven verfügt. Die vielen Kreisverkehre im Stadtgebiet sind ein prägendes Element in Idstein und sichern im Regelfall einen weitgehend flüssigen und sicheren Verkehrsablauf.

Die Verkehrsbelastungen im Innenstadtbereich sind vor dem Hintergrund der beengten Randbedingungen vergleichsweise hoch, jedoch handelt es sich überwiegend um Quell- und Zielverkehr der Stadt Idstein selbst.

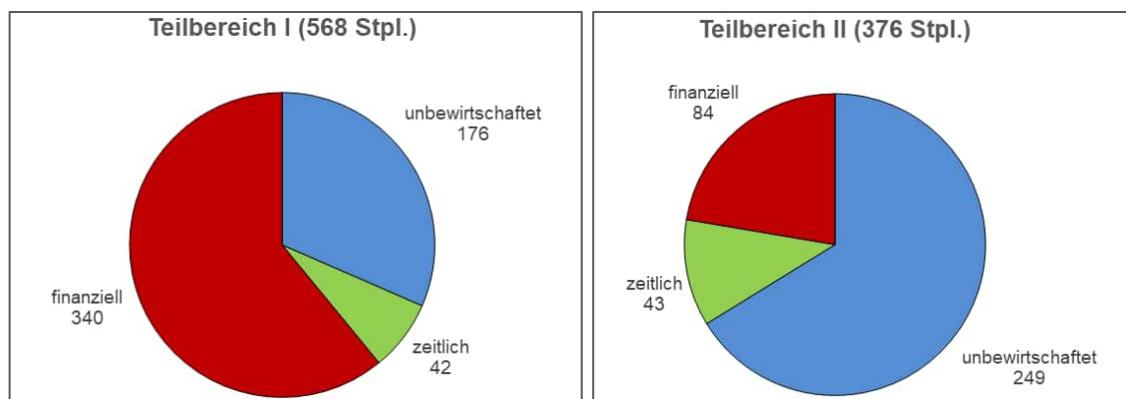
Potenzziale für eine geänderte Raumaufteilung bestehen im Straßenhauptnetz vor allem in der Straße Am Hexenturm, während die Limburger Straße und auch die Wiesbadener Straße kaum Veränderungen zulassen.

Positiv hervorzuheben ist die nahezu flächendeckende Verkehrsberuhigung abseits der Hauptverkehrsstraßen. Große Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche führen hier zu einem guten Sicherheitsniveau und hohen Wohnqualitäten.

3.7 Ruhender Kfz-Verkehr

3.7.1 Untersuchungsbereich und Stellplatzangebot

Für die Untersuchungen zum ruhenden Verkehr wurde ein engerer Innenstadtbereich abgegrenzt, der sich in die Teilbereiche I und II untergliedert (siehe **Abbildung 3.6**). Der Bereich mit der Altstadt und ihrem direkten Umfeld ist Bereich I und verfügt über 568 öffentliche Stellplätze im Straßenraum sowie auf Parkplätzen und in Tiefgaragen.



Grafik 14: Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform in den Teilbereichen I und II

Teilbereich I verfügt über fast 570 Stellplätze, wovon ca. 60 % finanziell bewirtschaftet sind. Das sind die Tiefgaragen Stadthalle und Löherstraße und das Parkdeck Am Hexenturm sowie der Parkplatz Escher Straße. Alle weiteren Stellplätze im Straßenraum waren zum Erhebungszeitpunkt unbewirtschaftet bzw. zu geringen Anteilen zeitlich beschränkt.



Fotos: Tiefgaragen Stadthalle und Löherstraße, Parkdeck Am Hexenturm

Teilbereich II im weiteren Umfeld der Altstadt (jedoch mit Gericht, Polizei und Hochschule) verfügt über 376 Stellplätze. Nur wenige Stellplätze an der Wiesbadener Straße und der Parkplatz an der Wagener Straße sind finanziell bewirtschaftet (ca. 22 %). Im Teilbereich II werden durch die

Fresenius-Hochschule zudem noch ca. 110 Stellplätze für Mitarbeiter und Studenten angeboten, die jedoch nicht dem öffentlichen Parken zugeordnet werden können.

3.7.2 Stellplatzauslastung

Für die Analysen zum ruhenden Verkehr erfolgte eine Erfassung der Stellplatzauslastung aller o.g. Stellplätze (inklusive Parkplätze und Tiefgaragen) an einem Normalwerktag im September/Oktober 2018. Gezählt wurden alle abgestellten Fahrzeuge in einem dreistündigen Intervall (06.00/ 09.00/ 12.00/ 15.00/ 18.00/ 21.00 Uhr). Die Erfassung erfolgte straßenabschnittsfein, so dass differenzierte Aussagen möglich sind.

In **Abbildung 3.7** ist die Auslastung zu den verschiedenen Tageszeiten straßenabschnittsfein dargestellt. In den Tagesrandlagen (06.00 Uhr und 21.00 Uhr) gibt es nur sehr wenige Straßenabschnitte mit einer Auslastung über 85 %. Dies betrifft kleinere Abschnitte der Wiesbadener Straße, der Friedensstraße, Abschnitte der Graf-Gerlach-Straße sowie der Escher Straße und der östliche Abschnitt der Weiherwiese. Jedoch sind immer in kurzer Entfernung noch freie Stellplätze verfügbar. Dies lässt darauf schließen, dass dem Grunde nach ausreichend Stellplätze für Bewohner vorhanden sind.

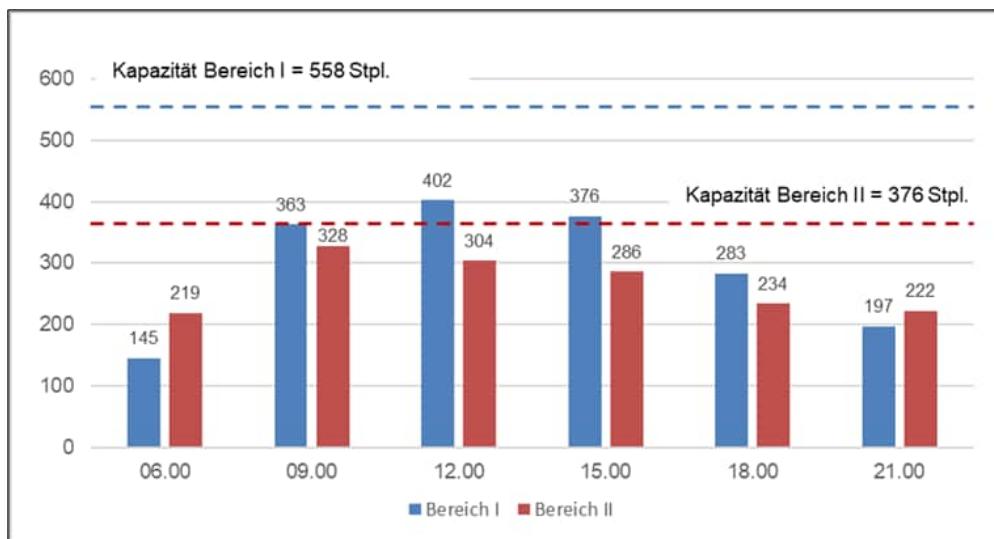
Tagsüber ist eine höhere Auslastung der Stellplätze zu verzeichnen. In vielen Straßenabschnitten wird die 100 %-Grenze erreicht und überschritten. Damit steigt auch die Anzahl der Falschparker sukzessive an. Im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes (TG II zwischen Wiesbadener Straße und Friedensstraße) dürfte dies auf eine hohe Nachfrage aus den dort angesiedelten Einrichtungen und Unternehmen zurückzuführen sein (Beschäftigte und teilweise Besucher). Jedoch sind in geringer Entfernung immer noch freie Stellplätze vorhanden, die aber sicherlich nur schwer aufgefunden werden (Parksuchverkehr).

Auch im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind in den Straßenräumen noch Reserven vorhanden. Während der Parkplatz an der Straße Am Hexenturm und das dort vorhandene Parkdeck sowie die Stellplätze auf der Schlossgasse voll ausgelastet sind, stehen auf der Obergasse noch Stellplätze zur Verfügung. Der Parkplatz Schlossplatz ist am Vormittag voll ausgelastet. Offensichtlich wird er zu den Unterrichtszeiten stark vom benachbarten Gymnasium (welches über keine eigenen Stellplätze verfügt) in Beschlag genommen. Zeitweise stehen hier aber auch mehr als 10 Falschparker. Am Nachmittag stehen hier noch zwischen 20 und 30 Stellplätze zur Verfügung. Weitere Vor-Ort-Aufnahmen haben aber auch gezeigt, dass an manchen Tagen auch nachmittags fast eine Vollauslastung erreicht wird.

Die größten Reserven sind jedoch in den Tiefgaragen Stadthalle und Löherstraße vorhanden. Diese werden in der Spur am Nachmittag kaum zu mehr als 50 % ausgelastet, so dass in Summe immer zwischen 100 bis 120 freie Stellplätze zur Verfügung stehen. Dieses ist insofern

nicht verwunderlich, da der Großteil der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nicht finanziell bewirtschaftet ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass derzeit grundsätzlich kein Stellplatzdefizit besteht. Die geringe Bewirtschaftungsquote und der hohe Anteil an Stellplätzen ohne zeitliche Beschränkung oder finanzielle Bewirtschaftung führt jedoch dazu, dass tagsüber ein hoher Anteil Beschäftigter (Dauerparker) den Parkraum belegt, so dass freie Stellplätze im Straßenraum insbesondere im Teiluntersuchungsgebiet II schwierig aufzufinden sind und dadurch Konkurenzen mit dem Bewohnerparken sowie Gästen und Besuchern entstehen.



Grafik 15: Parkraumauslastung nach Teilgebieten

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung wurden mit denen aus dem Jahr 2011⁶ verglichen. Zwischen den Untersuchungen bestehen teilweise methodische Unterschiede, jedoch wurde etwa der gleiche Untersuchungsraum betrachtet. Bei den aktuellen Untersuchungen wurde zudem auf kostenintensive Erhebungen der Parkdauern durch Kennzeichenerfassungen im ruhenden Verkehr verzichtet. Der Vergleich der ermittelten Auslastungen kommt aber zu beinahe identischen Aussagen hinsichtlich der zeitlichen und räumlichen Verteilung der Parkraumnachfrage. Hohen Auslastungen einzelner Parkierungsanlagen (PP Wagnerstraße und Parkdeck Am Hexenturm, zeitweise Schlossplatz) stehen andererseits geringer ausgelastete Straßenräume gegenüber. Insbesondere für die beiden Tiefgaragen erfolgen nahezu die gleichen Aussagen wie im Ergebnis der aktuellen Erhebungen. Sie verfügen über größere Reserven, die selten genutzt werden.

⁶ Integriertes Parkraumkonzept Idstein
im Auftrag der Stadt Idstein, Dorsch-Consult GmbH, 2011

3.7.3 Parkleitsystem

Idstein verfügt über ein kombiniertes dynamisches/ statisches Parkleitsystem. Das Parkdeck Am Hexenturm sowie die Tiefgaragen Stadthalle und Löherplatz werden teils mittels dynamischer Parkwegweiser ausgewiesen und verwaltet, teils nur mit statischen Wegweisungen. Mit Ausnahme eines Einzelwegweisers zum Schlossplatz werden alle anderen Parkierungsstandorte nicht separat ausgewiesen.



Fotos: Parkleitsystem Idstein mit und ohne dynamische Parkstandsanzeige

3.7.4 Park & Ride

Wie bereits beschrieben ist Idstein eine Stadt mit sehr vielen Ein- und Auspendlern. Deshalb sind auch die Möglichkeiten für P+R zu bewerten. Für die Auspendler sind vor allem die Parkmöglichkeiten am Bahnhof Idstein relevant. Westlich der Bahnstrecke existiert ein vor wenigen Jahren erweiterter P+R-Parkplatz mit ca. 120 Stellplätzen. In den mehrfachen Vor-Ort-Begehungen wurde festgestellt, dass der Parkplatz trotz finanzieller Bewirtschaftung in der Regel eine Vollauslastung erreicht. Die Gebühren für den Parkplatz sind sehr moderat. Die Tageskarte kostet 1,50 €, die Wochenkarte 2,50 € und das Monatsticket 7,50 €.

In dem westlich des Parkplatzes gelegenen Wohngebiet werden offenbar teilweise Fahrzeuge von Pendlern abgestellt. Es wird im Weiteren zu prüfen sein ob es sinnvoll ist, die Kapazitäten für P+R weiter zu erhöhen oder die Bemühungen dahingehend auszurichten, dass ein größerer Teil der Pendler mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Bahnhof gelangt. Auch am Bahnhof Wörsdorf können Pendler ihren Pkw abstellen. Hier stehen etwa 100 Stellplätze auf einem Parkplatz sowie entlang der Zufahrt zu diesem zur Verfügung. Zur Auslastung des Parkplatzes liegen keine Angaben vor. Dieser R+R-Platz ist jedoch nur sehr ungünstig mitten durch das sich daneben befindende Wohngebiet erreichbar (Reichenberger Straße/ Siebenmorgenweg).



Fotos: Nahezu voll ausgelasteter Pendlerparkplatz am Bahnhof Idstein, Parkscheinautomat

Hinzuweisen ist zudem noch auf den „Rendez-Vouz-Parkplatz“ an der Anschlussstelle Idstein. Hier stehen etwa 75 Stellplätze für Pendler zur Verfügung, die ab diesem Parkplatz eine Fahrgemeinschaft bilden, um zum Arbeitsplatz nach Frankfurt, Wiesbaden oder andere Orte zu pendeln. Zudem steht ein für Einpendler nutzbarer Parkplatz am Knotenpunkt B 275/ Limburger Straße zur Verfügung, der auch gut für Bike&Ride (bzw. Ride&Bike) nutzbar ist.

Die Stellplatzsituation der Einpendler lässt sich sehr schlecht bewerten, da diese über das gesamte Stadtgebiet verteilte Ziele haben. An den größeren Firmen im Stadtgebiet, an der Klinik oder auch an der Hochschule Fresenius stehen zahlreiche und im Regelfall ausreichende Stellplätze für die Beschäftigten zur Verfügung. Die Hochschule beabsichtigt ein Parkhaus zu errichten, wodurch dann ggf. eine größere Kapazität als die derzeitigen ca. 110 Stellplätze entsteht.

Für die Beschäftigten im Innenstadtbereich stellt sich die Situation etwas kritischer dar. Sie nutzen überwiegend die unbewirtschafteten Stellplätze im Innenstadtbereich, die dann während der Arbeitszeiten anderen Nutzern nicht zur Verfügung stehen. Dadurch werden innenstadtnahe Lagen blockiert. Dies betrifft sowohl verschiedene Straßenräume (z.B. Friedensstraße, Graf-Gerlach-Straße, Wagenerstraße) als auch den Parkplatz Schlossplatz.

3.8 Fazit zum ruhenden Verkehr

Die Stadt Idstein verfügt im Stadtkern dem Grunde nach über ausreichend Stellplätze. Jedoch sind viele innenstadtnahe Stellplätze offenbar durch Beschäftigte als Dauerparker belegt und die Höhe der Parkgebühren erzielt keine nachhaltige Lenkungswirkung. Insbesondere in den Tiefgaragen bestehen meistens noch große Reserven, während die Straßenräume überwiegend hoch ausgelastet sind.

Das bestehende Parkleitsystem zu den Tiefgaragen erfüllt seine Funktion ausreichend. Der P+R-Parkplatz am Hauptbahnhof ist weitgehend ausgelastet. Eine Erweiterung am bestehenden Standort erscheint indes als sehr schwierig.

4. Öffentlicher Personennahverkehr

4.1 Grundstruktur des SPNV/ ÖPNV- Angebotes in Idstein

Die Anbindung an den Ballungsraum Frankfurt und das Oberzentrum Wiesbaden wird durch den Schienenpersonenverkehr gewährleistet. Die **Regionalbahnverbindungen** (RE und RB) auf der Strecke Frankfurt – Limburg werden von der Deutschen Bahn und der Hessischen Landesbahn (HLB) bedient. Hier ist fast durchgehend ein Stundentakt zu verzeichnen, der in den Berufsspitzen auf ein halbstündliches und teilweise viertelstündliches Angebot verdichtet wird. Die derzeitige Angebotsdichte nach Wiesbaden ist vergleichbar wie nach Frankfurt.

In Richtung Frankfurt muss teilweise in Niedernhausen auf die S 2 umgestiegen werden. In Richtung Wiesbaden muss – mit Ausnahme zweier Verbindungen um 6.44 und 7.14 Uhr – grundsätzlich in Niedernhausen umgestiegen werden, was die Attraktivität der Verbindung beeinträchtigt. Die Herstellung einer direkten SPNV-Verbindung ist seit langem ein wichtiges Ziel der Stadt Idstein. Neben dem Bahnhof Idstein ist ein Zu- und Ausstieg auch noch am Bahnhof Wörsdorf möglich, wobei hier kein Regionalexpress hält.

Idstein ist mit den Orten in der Region durch ein dichtes Busnetz verbunden, welches auch die Idsteiner Stadtteile an die Kernstadt anbindet. Gemäß dem derzeit in Fortschreibung befindlichen regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des RMV wird nach „**Regionallinien**“ und „**Lokalbussen**“ unterschieden. Mit Lokalbussen werden aber keineswegs nur innerörtliche Verkehre gemeint, sondern alle flächenerschließenden Buslinien, die nicht zentrale Orte miteinander verbinden. Lediglich die Buslinien nach Wiesbaden (269/ 271) fallen gemäß der derzeitigen Einstufung des RMV in die Kategorie „Regionallinie“, alle weiteren in die Kategorie „Lokalbus“. Nachfolgend werden aber alle Buslinien in die Nachbargemeinden und darüber hinaus vereinfachend als Regionalbus bezeichnet. Die Analyse der Verbindungen in die weitere Region ist nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplanes. Auf die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt wird im Weiteren noch eingegangen.

In der Kernstadt von Idstein übernimmt der Regionalbus auch innerstädtische Aufgaben. So werden die auf dem Linienweg liegenden Wohngebiete sowie weitere Strukturschwerpunkte an den Bahnhof Idstein angebunden. Das Zentrum (ZOB) wird entweder direkt oder durch Umsteigen am Bahnhof erreicht.

Ergänzend zum Regionalbusverkehr bestehen zwei ringförmig geführte **Stadtbuslinien**, welche weitgehend die Erschließung vom Regionalbus nicht erschlossener Innenstadtbereiche gewährleisten bzw. eine höhere Angebotsdichte schaffen sollen.

Somit besteht eine relativ klare **Hierarchie des Öffentlichen Nahverkehrs** in Idstein. Die Verknüpfung zu den aufkommensstärksten Schwerpunkten der Region übernimmt der SPNV, der durch ausgewählte Regionallinien ergänzt wird. Der Regionalbus erschließt die Fläche des Landkreises (in diesem Fall das Umland der Stadt Idstein), verbindet die Nachbarorte untereinander sowie die Stadtteile mit der Kernstadt von Idstein. Sie haben eine besonders wichtige Zubringerfunktion zum SPNV. Die Erschließung der Stadt wird ebenfalls teilweise vom Regionalbus gewährleistet, der jedoch in der Kernstadt durch den Idsteiner Stadtbus ergänzt wird. Auch der Stadtbus hat eine wichtige Zubringerfunktion zum Bahnhof.

Die wichtigste **Verknüpfungsstelle im Stadtgebiet** stellt der Bahnhof Idstein dar. Hier erfolgt die Verknüpfung von SPNV, Regionalbusverkehr und Stadtbus. Ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt ist der Busbahnhof (ZOB Schulstraße) in der Innenstadt in Kombination mit der Haltestelle Hochschule. Auch hier kommt es zur Verknüpfung verschiedener Regionalbuslinien sowie mit dem Stadtverkehr.

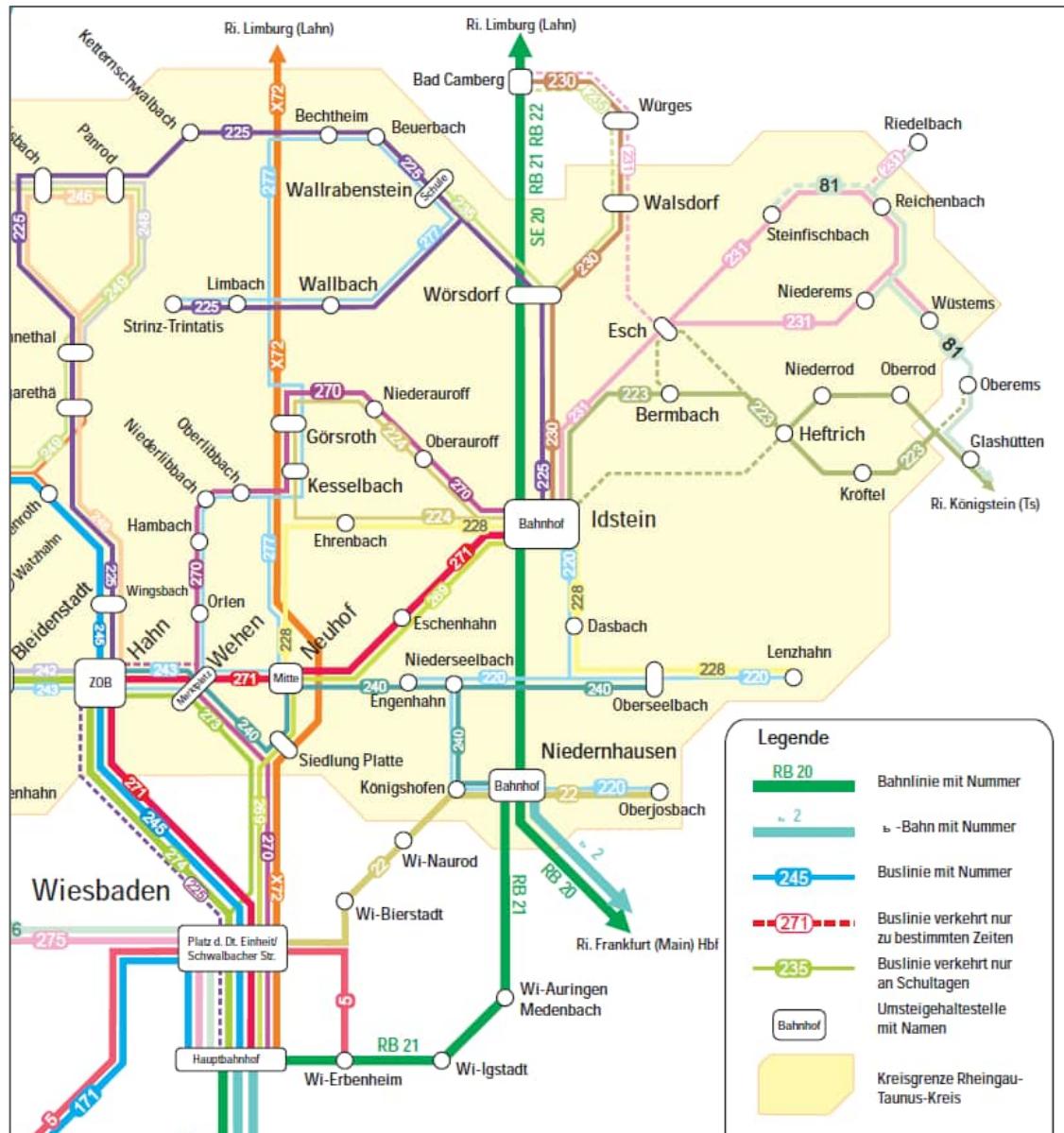
4.2 Angebote des Regionalverkehrs in Idstein

Der Regionalbus erschließt die Fläche des Landkreises (in diesem Fall das Umland der Stadt Idstein, allerdings ohne eine Direktverbindung zur Kreisstadt Bad Schwalbach). Über Idstein verkehren insgesamt folgende zehn Linien des Regionalverkehrs (Fahrplanstand Oktober 2019):

- Linie 220: Oberjosbach – Niedernhausen
- Linie 223: Bermbach – Heftrich – Königstein
- Linie 224: Strintz – Ehrenbach – Görsroth
- Linie 225: Wallrabenstein – Kettenschwalbach
- Linie 228: Lenzhahn – Ehrenbach – Neuhof
- Linie 230: Wörsdorf – Walsdorf – Bad Camberg
- Linie 231: Esch – Steinfischbach – Niederems
- Linie 235: Wörsdorf – Bad Camberg (nicht über Kernstadt Idstein)
- Linie 270: Görsroth – Wehen – Hahn - Wiesbaden
- Linie 271: Eschenhahn – Neuhof – Wiesbaden

Der Linienverlauf der Regionallinien im Gemeindegebiet sowie die Lage der Haltestellen sind in **Abbildung 4.1** dargestellt. Eine Übersicht gibt zudem die nachfolgende Grafik.

In Abbildung 4.1 sind ebenfalls die Haltestellen in Idstein und ihre Einzugsbereiche dargestellt. Gemäß Nahverkehrsplan ist ein Erschließungsradius von 400m anzusetzen. Dies stellt insbesondere im innerstädtischen Bereich aber einen vergleichsweise großen Radius dar, der sehr lange Fußwege bedingt und die Akzeptanz beeinträchtigt. Grundsätzlich können jedoch alle Stadtteile räumlich als erschlossen gelten.



Grafik 16: Auszug Liniennetzplan RTV

Auch in der Kernstadt Idstein nimmt der Regionalbus wichtige Erschließungsaufgaben war, wofür er teilweise auf (fahrzeitverlängernden) Schleifen durch Wohngebiete geführt wird. Beispiele hierfür sind die Führungen über Walramstraße und Maximilianstraße (ausschließlich durch Regionalbus 230 bedient) oder auch die teilweise Führung über den Großen Feldbergweg/ Konrad-Adenauer-Straße (224/ 228, gemeinsam mit dem Stadtbus bedient).

Dennoch kann der Regionalbus die räumliche Erschließung nur teilweise absichern. Insbesondere werden wichtige kreisbedeutsame Einrichtungen nicht erschlossen. Hier sind das Krankenhaus an der Robert-Koch-Straße sowie das Tournesol-Bad als Freizeiteinrichtung mit über Idstein hinausreichender Bedeutung zu nennen.

Um die innerstädtische Erschließung als Aufgabe gemäß Nahverkehrsplan durch die RTV zu gewährleisten, wurden deshalb die Linien 220/ 221 des Stadtverkehrs eingerichtet, welche teilweise auch im Nahverkehrsplan formulierte Aufgaben des RTV wie die Erschließung von Wohngebieten wahrnehmen.

Neben der räumlichen Erschließung ist aber auch die zeitliche Erschließung von besonderem Interesse. In **Abbildung 4.2** wurde das zeitliche Angebot entsprechend dargestellt, wobei nach folgenden Taktfrequenzen unterschieden wurde:

- 30/ 60-min-Takt, an Werktagen wird tagsüber im Regelfall in Überlagerung der Linien ein 60-min-Takt erreicht, der sich in Spitzen meist zu einem halbstündlichen Takt verdichtet. Wo diese werktägliche Angebotsdichte vorhanden ist, wird am Wochenende meist ein Stunden- bis Zweistundentakt angeboten.
- Werktäglicher Stundentakt, im Regelfall dann Zweistundentakt am Wochenende
- Zweistundentakt
- Unregelmäßig (nur wenige Fahrten am Tag)

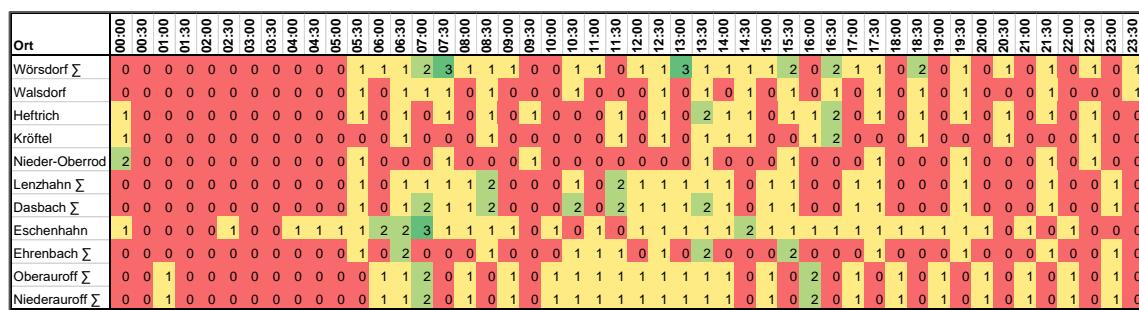
Deutlich wird, dass die meisten größeren Stadtteile mit einem vergleichsweise dichten Takt an die Kernstadt von Idstein und damit auch an die weiterführenden Mobilitätsangebote der Bahn angebunden sind. Die nördlichen Teilbereiche von Wörsdorf, Nieder-Oberrod und Kröftel sowie Ehrenbach sind jedoch nur mit einem Zweistundentakt angebunden. Zudem ist zu beachten, dass der Takt teilweise auch Rufbusfahrten beinhaltet und somit gesondert abzurufen ist.

Um die Anbindungsunterschiede noch deutlicher herauszuarbeiten, wurden in **Abbildung 4.3** die Anzahl der Fahrtenpaare sowie die Anteile von Rufbusfahrten daran dargestellt. Die Taktzeit liegt zwischen 30 und 120 min. Manche Linien werden unregelmäßig bedient, was zum Beispiel auf Fahrten zu Schulzeiten zurückzuführen ist. Insgesamt wird erkennbar, dass doch deutliche Unterschiede in der Bedienung bestehen. So werden die Stadtteile Eschenhahn aufgrund der Liniенbündelung in Richtung Wiesbaden (42 Fahrtenpaare am Werktag) sowie Wörsdorf (der zudem ja über eine Bahnbindung verfügt) (40 Fahrtenpaare am Werktag) deutlich besser als alle anderen Stadtteile angebunden. Bei Wörsdorf handelt es sich mit ca. 3.700 Einwohner zumindest um den einwohnerstärksten Stadtteil. In Eschenhahn werden sich die Bedingungen mit Realisierung der Ortsumgehung im Zuge der B 275 gravierend ändern, weil die derzeitige Ortsdurchfahrt dann nicht mehr durchgängig befahren werden kann (Sackgasse).

Auch Heftrich mit ca. 1.600 Einwohnern ist noch ganz gut angebunden (28 Fahrtenpaare am Werktag). Insbesondere der Stadtteil Walsdorf mit ebenfalls ca. 1.600 Einwohnern ist im Vergleich mit den anderen Stadtteilen eher schlecht angebunden (17 Fahrtenpaare). Nahe von Walsdorf auf der B 8 vorbeifahrende Busse der Linie 231 nach Idstein Bahnhof können nicht erreicht

werden, weil hier keine Haltestelle besteht. Ein nicht unwesentlicher Anteil des Angebotes ist als Rufbus organisiert. Bei Nutzung eines Rufbusses kommen verschiedene Varianten bezüglich der Voranmeldung vor. So kann die Anmeldung des Fahrtwunsches bereits am vorherigen Tag oder erst eine Stunde vor Fahrtantritt erforderlich sein. Diese Anmeldung per Telefon oder Internet kann insbesondere für Senioren ein Zugangshemmnis darstellen. Daher ist die Qualität einer Rufbusbedienung geringer als eine reguläre Linienbedienung zu bewerten. Der Anteil der Rufbusbedienung beträgt im Untersuchungsgebiet bis zu 50 %.

Die zeitliche Verteilung der Bedienung ist in nachfolgender Grafik dargestellt.



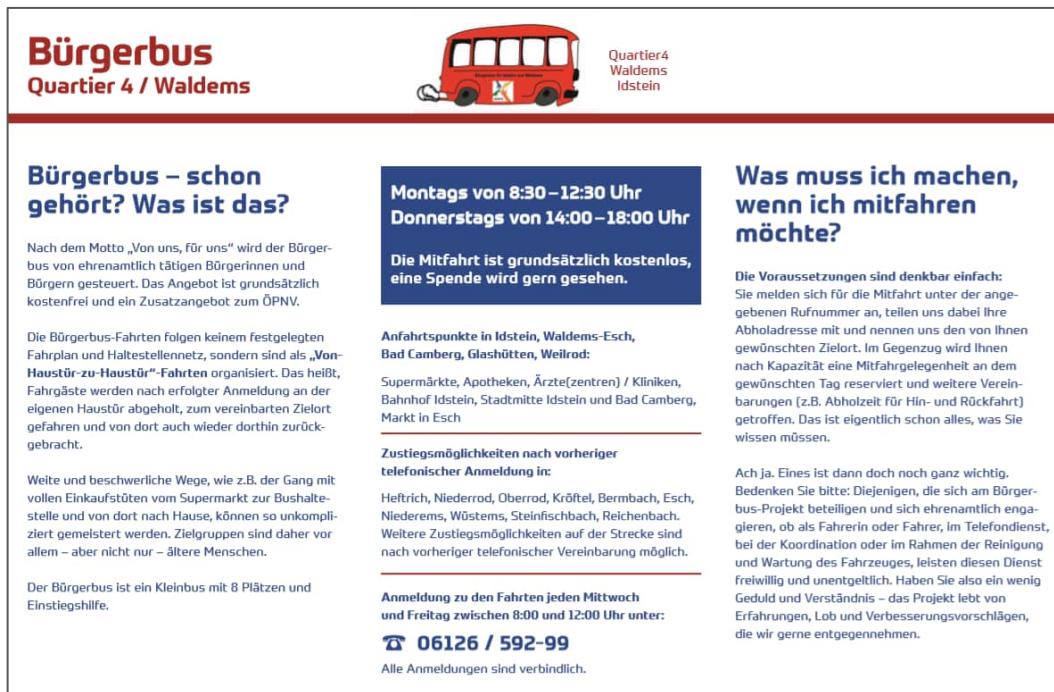
Grafik 17: Zeitliche Verteilung der Bedienung der Orte um Idstein (Montag – Freitag)

Die Bedienung setzt in allen Stadtteilen außer Kröftel bereits vor 6.30 Uhr ein. Auch in den späten Abendstunden sind noch Angebote in allen Stadtteilen vorhanden bzw. möglich (Rufbus). Insbesondere bei den im Zweistundentakt bedienten Stadtteilen sind aber folgerichtig immer wieder größere Angebotslücken im Tagesverlauf erkennbar.

4.3 Bürgerbus Quartier 4

Als ergänzendes Angebot in den Stadtteilen mit regionalem Bezug steht noch der Quartier4-Bürgerbus zur Verfügung. Hier werden Montag von 8.30 bis 12.30 Uhr und Donnerstag von 14.00 bis 18.00 Uhr Fahrten im Stadtgebiet von Idstein sowie in der Gemeinde Waldems angeboten.

Dabei werden insbesondere Ärzte und Apotheken, Märkte und weitere Einrichtungen angefahren. Die Mitfahrt muss zu festgelegten Zeiten vorher telefonisch geordert werden. Die Nutzung ist kostenfrei und der gesamte Busbetrieb wird ehrenamtlich betrieben. Zum Einsatz kommen Kleinbusse mit acht Sitzplätzen. Das Angebot stellt eine wichtige Bereicherung der ansonsten eher geringen Mobilitätsangebote insbesondere in den Stadtteilen Nieder-Oberrod und Kröftel sowie auch in Heftrich dar und dürfte insbesondere für diejenigen interessant sein, die zeitweise oder dauerhaft nicht mehr mit dem Pkw mobil sein können (oder wollen). Die möglichen Zustiegspunkte sind ebenfalls in Abbildung 4.3 dargestellt.



Grafik 18: Auszug aus dem Flyer des Bürgerbusses Quartier 4

4.4 Stadtbus Idstein

4.4.1 Bestehendes Angebot und Erschließung

Mit den Linien 221/ 222 wird in der Kernstadt von Idstein durch die RTV ein Stadtbusverkehr angeboten, welcher als Ergänzung zum Regionalverkehr wichtige innerstädtische Ziele anbinden soll, die nicht vom Regionalverkehr erschlossen werden. Dieser ist als Ringverkehr ohne Pausenzeiten konzipiert und in zwei Linien, eine je Richtung (221 und 222), unterteilt. Aus betrieblichen Gründen wurde die Linie 228 in dieses Bündel integriert. Es wird der Großteil der Kernstadt von Idstein erschlossen. Der Verlauf der Stadtbuslinien sowie die Einzugsbereiche der Haltestellen sind in **Abbildung 4.4** dargestellt.

Der Linienverlauf umschließt das Idsteiner Zentrum und bindet das Krankenhaus durch eine Stichstrecke an. Am ZOB Schulstraße sowie am Bahnhof wird der Umstieg zum Regionalverkehr ermöglicht. Am Bahnhof erfolgt der Umstieg zum SPNV. Die Finanzierung des Stadtbusverkehrs erfolgt weitgehend durch die Stadt Idstein, welche dafür jährlich einen festen Betrag an RTV zahlt.

Die entgegen des Uhrzeigersinns verkehrende Linie 221 verkehrt Montag bis Freitag etwa im Zeitraum 05.45 bis 17.45 Uhr im halbstündlichen Takt. In der gleichen Zeit werden auch Fahrten der Linie 222 angeboten. Die Linie 222 verkehrt aber darüber hinaus bis 22.15 Uhr an Wochentagen sowie auch an Sonnabenden und Sonntagen. Dies bedeutet, dass alle Haltestellen auch nach 18.00 Uhr und an Wochenenden noch erreichbar sind, aufgrund der ringförmigen Linienführung aber teilweise Umwege und längere Fahrzeiten entstehen.

Die Bedienung erfolgt mit Bussen in innenstadtverträglicher Midi-Größe (bis 25 Fahrgäste als Sitz- und Stehplätze). Teilweise entstehen Probleme dadurch, dass z.B. bei schlechtem Wetter eine erhöhte Nachfrage durch Schüler auftritt, die dann die Busse an die Kapazitätsgrenze bringen und den Zustieg weiterer Fahrgäste verhindern.



Fotos: Stadtbus Idstein im Einsatz (Straße Am Bahnhof sowie an der Haltestelle Bahnhof vor Umgestaltung)

Darüber hinaus sind bestimmte Gebiete bzw. Einrichtungen in Idstein nicht oder nur schlecht angebunden. Insbesondere sind hier zu nennen:

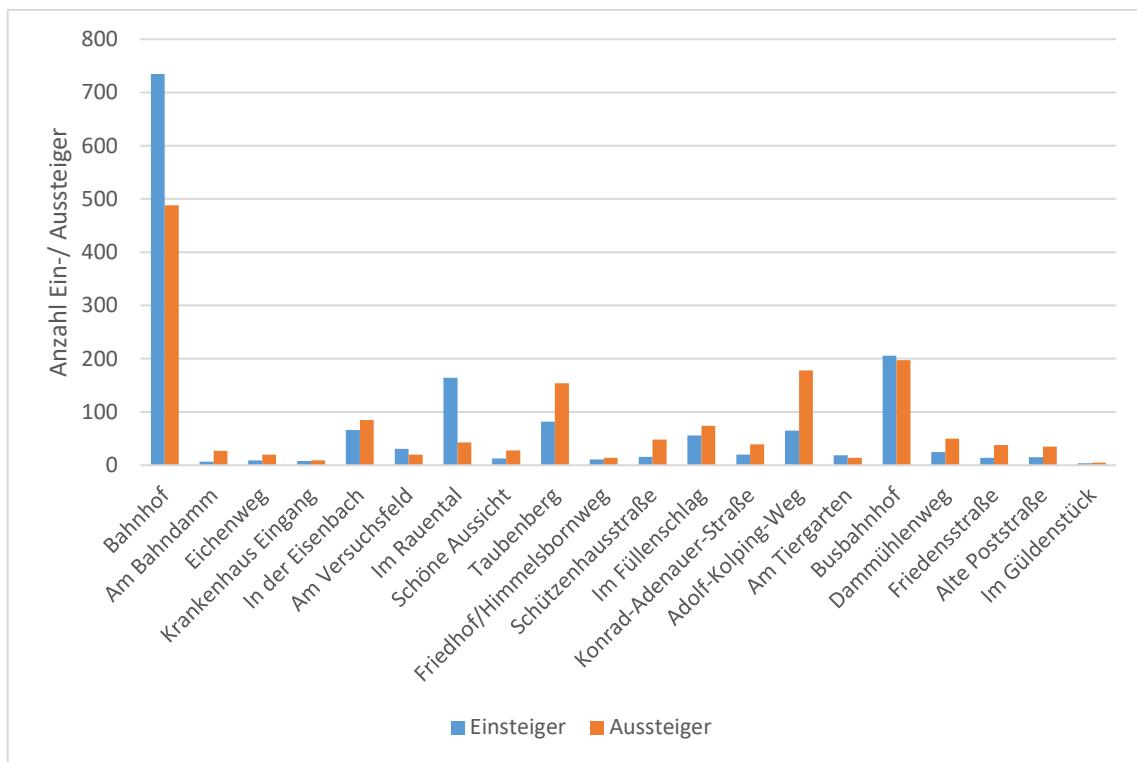
- ein Teil des Gewerbegebietes östlich der ICE-Bahnstrecke sowie südlich der Straße Am Wörtzgarten,
- das Schwimmbad Tournesol als auch das Nassauviertel sowie
- das Wohngebiet um die Kronberger Straße (südlicher Bereich Taunusviertel).

Letztere beide Themen wurden schon im aktuellen Nahverkehrsplan⁷ genannt und bearbeitet. Dabei wurde die Erschließungslücke des Nassauviertels bezweifelt und das Taunusviertel als nicht befahrbar angesehen. Dem Standort am Tournesolbad wurde eine fehlende Platzverfügbarkeit attestiert (keine reguläre Wendemöglichkeit), was jedoch aufgrund der Platzverhältnisse nur teilweise zutreffend ist.

4.4.2 Nutzung

Für den Stadtverkehr liegen Ein- und Aussteigerzahlen aus der Verbunderhebung des Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mit Quell- und Zielhaltestellen für die Linien 221 und 22 vor. Diese sind für alle Haltestellen des Stadtbusses in der folgenden Grafik dargestellt.

⁷ Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO), Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft (RTV): Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, PTV Transport Consult GmbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, Juni 2015



Grafik 19: Ein- und Aussteigerzahlen pro Tag des Stadtverkehrs Idstein (Linie 221+Linie 222)

Deutlich zeigt sich die Wichtigkeit der Haltestellen Bahnhof und Busbahnhof/ ZOB. Am Bahnhof steigen pro Tag über 700 Fahrgäste in den Stadtbus ein und fast 500 aus. Der ZOB Schulstraße als wichtiger Umsteigepunkt zum Regionalbusverkehr erreicht ca. 200 Ein- und Aussteiger pro Tag. Weitere nennenswerte Ein- oder Aussteigerzahlen bis 200 Ein-/Aussteiger pro Tag erreichen die Haltestellen im Rauenthal, Taubenberg sowie Adolf-Kolping-Weg.

In der **Abbildung 4.5** sind die Daten der Ein-Aussteigererfassung (Fahrgastbefragung) als Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen den Haltestellen des Stadtbusses dargestellt worden. Auch hier wird die zentrale Bedeutung des Bahnhofs sowie des Busbahnhofs verdeutlicht. Der Stadtbus wird nur in sehr geringem Umfang für Verbindungen zwischen den einzelnen, nicht zentral gelegenen Gebieten genutzt. Die Relationen von den Stadtteilen zum Bahnhof und zur Innenstadt dominieren die Verkehrsnachfrage im Stadtbus nachhaltig.

4.5 Ausbildung wichtiger Schnittstellen und Haltestellen

4.5.1 Bahnhöfe

Wie bereits beschrieben sind im Gemeindegebiet zwei Bahnhöfe vorhanden, der Bahnhof Idstein und der Bahnhof Wörsdorf. Der **Bahnhof Idstein** verfügt über einen Hausbahnsteig und einen Mittelbahnsteig. Beide sind barrierefrei erreichbar. Der Hausbahnsteig direkt und der Mittelbahnsteig über Rampen von beiden Seiten der Gleise in Kombination mit einem Aufzug zum Bahnsteig selbst. Seitens des RMV wird der Bahnhof als „mit Hilfe barrierefrei“ eingestuft. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Bahnsteige nicht über die erforderliche Bahnsteighöhe verfügen, so dass für Rollstuhlfahrer extra mobile Rampen zum Ein- und Ausstieg anzulegen sind. Auch taktile Elemente zur Führung sehschwacher Personen sind nicht vorhanden. Seitens der DB AG sind Änderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit zugesagt.

Trotz seiner hohen Bedeutung befindet sich der Bahnhof Idstein in einem schlechten Zustand. Das Empfangsgebäude wirkt heruntergekommen, öffentliche Toiletten sind nicht vorhanden (mit Ausnahme der nutzbaren Toilette im Kiosk). Zwischenzeitlich wurde das Bahnhofsgebäude von der Stadt Idstein erworben. Mit Hilfe des Bahnhofsprogramms des Landes Hessen und des RMV sollen die Bahnsteige in einen zeitgemäßen (barrierefreien) Zustand versetzt werden.



Fotos: nicht barrierefreie Bahnsteige/ barrierefreier Zugang zum Bahnsteigtunnel

Die vorhandenen Überdachungsanlagen im Übergang vom Bahnhof zum Busbahnhof sind in die Jahre gekommen und vermitteln derzeit mitnichten den Eindruck einer modernen Schnittstelle vom SPNV zum ÖPNV. Die zentrale Bushaltestelle am Bahnhof wurde aber bereits umgestaltet und stellt einen wichtigen Grundstein für die Schaffung einer wirklich modernen und nutzerfreundlichen Schnittstelle des öffentlichen Nahverkehrs dar.

Es gibt nur sehr wenige Fahrradständer und diese werden auch nicht voll ausgelastet, so dass der Eindruck entsteht, dass das Fahrrad bislang kein bevorzugtes Verkehrsmittel auf den Wegen zum Bahnhof (also vor allem für Pendler) ist. Erweiterungen sind aber zeitnah geplant. Westlich der Gleise besteht ein Pendlerparkplatz mit ca. 120 Stellplätzen, der im Regelfall weitgehend

ausgelastet ist (siehe Kapitel zum ruhenden Verkehr). Zudem gibt es am Bahnhof einen Car-Sharing-Stellplatz.



Fotos: Fahrradabstellanlagen und neue zentrale Bushaltestelle am Bahnhof
(2020 neue Überdachung realisiert)

Insgesamt ist also zu konstatieren, dass der Bahnhof und sein Umfeld einer nachhaltigen Aufwertung und funktionsgerechten Entwicklung bedürfen, um der Funktion als zukunftsfähige Schnittstelle des öffentlichen Nahverkehrs gerecht zu werden.

Der **Bahnhof Wörsdorf** liegt am Rande des gleichnamigen Stadtteiles. Es handelt sich bei diesem Bahnhof lediglich um zwei Außenbahnsteige mit Wartehäuschen. Die Bahnsteige sind barrierefrei und mit taktilen Elementen ausgebildet. Barrierefreie Zugänge sind zwar über den P+R-Parkplatz auf der Westseite und die Adolf-Keller-Straße auf der Ostseite gegeben, eine funktionierende Wegekette für die Hin- und Rückfahrt mit dem SPNV kann aber für Behinderte damit nicht gewährleistet werden. Hierfür wäre eine beidseitige Anbindung an den Siebenmorgenweg wünschenswert, welche aufgrund der räumlichen Randbedingungen aber nur mit Aufzügen herzustellen ist. Eine Anbindung des Bahnhofs mit Busverkehr erfolgt derzeit nicht.



Fotos: Blick auf die Bahnsteiganlagen, Ausstattung mit Informationstafel und Fahrscheinautomat

Der vorhandene P+R-Parkplatz verfügt über ca. 100 Stellplätze.

4.5.2 Zentrale Bushaltestelle am Bahnhof

Im Zeitraum der Erstellung der Analyse erfolgte ein Umbau der zentralen Bushaltestelle am Bahnhof. Die alte Aufstellung der Busse mit Einzelbahnsteigen war den aktuellen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Die Anlagen waren nicht barrierefrei sowie – wie auch die große Überdachung – gestalterisch verschlissen. Mittlerweile wurde eine zentrale Mittelinsel unter Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit neu errichtet, eine moderne Überdachung befindet sich in der planerischen Vorbereitung. Somit entsteht sukzessive eine zeitgemäßer und auch städtebaulich attraktiver Übergangspunkt zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV. Der Übergang zum Bahnhof sowie dieser selbst (siehe vorhergehende Erläuterungen) weisen aber noch zahlreiche gestalterische und funktionale Mängel auf.



Fotos: Zentralhaltestelle am Bahnhof Idstein vor und nach dem Umbau (2020 neue Überdachung realisiert)

4.5.3 ZOB Innenstadt

Das Liniennetz des Busverkehrs in Idstein ist dadurch gekennzeichnet, dass neben dem Bahnhof auch in der Innenstadt ein zentraler Verknüpfungspunkt besteht. Dieser befindet sich am Rande der Altstadt an der Schulgasse und wird neben den meisten Regionalbuslinien auch vom Stadtverkehr bedient. In seiner unmittelbaren Nachbarschaft befinden sich zahlreiche wichtige Ziele. Neben dem Stadtkern (also der historischen Innenstadt und dem Geschäftszentrum) sind dies u.a. die Hochschule Fresenius, die Pestalozzischule (Gymnasium), das Rathaus mit der Stadtverwaltung, die weniger als 100 m Luftlinie vom ZOB entfernt sind. Somit kann die generelle Lage des ZOB Schulstraße als optimal bezeichnet werden.

Hinsichtlich der baulichen Ausbildung einschließlich der Barrierefreiheit sowie auch der Anfahrbarkeit gibt es jedoch Defizite. Der Busbahnhof verfügt über fünf Längsbahnsteige, von denen zwei für Gelenkbusse mit einer Länge von 18 m geeignet sind. An den drei anderen Bussteigen können Standardbusse mit einer Länge von bis zu 12 m halten.



Fotos: ZOB Schulstraße mit beengten Bussteigen und schlechter Anfahrbarkeit für 15m/ 18m-Busse

Auch wenn die Bordhöhen dem Grunde nach noch als barrierefrei gelten, sind die Bewegungsspielräume für Rollstuhlfahrer teilweise nicht gegeben. Die Bussteige sind sehr schmal. Auch taktile Elemente zur Führung blinder/ sehbehinderter Personen fehlen.



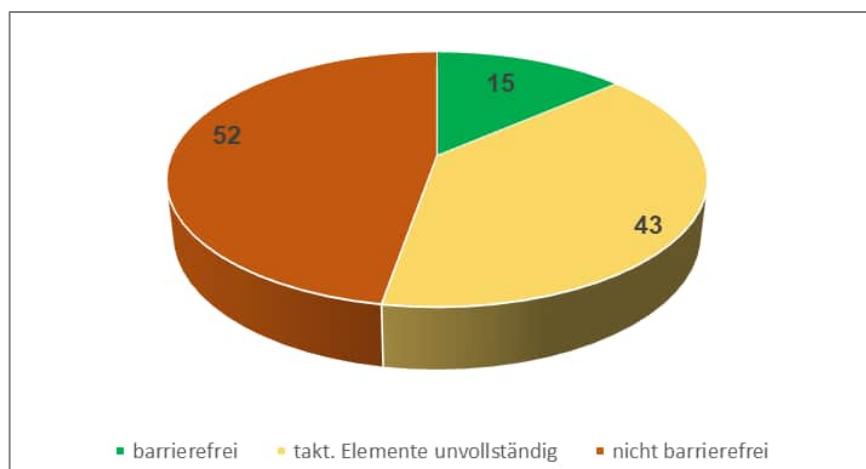
Fotos: „Öde“ Flächen im Bereich ZOB, nicht mehr funktionsfähige Zufahrtsspur zum ZOB (Am Hexenturm)

Die grundsätzlichen Funktionalitäten sind dem Grunde nach noch gegeben, jedoch stellt der ZOB einen Bereich mit stark eingeschränkter Aufenthaltsqualität dar. Der Platz leidet insbesondere durch den enormen Raumbedarf, welcher für die Gewährleistung der Schleppkurven großer Busse (15 m oder 18-m-Gelenkbusse) entsteht. Trotz dieser großen Flächen stellt sich die barrierefreie Anfahrbarkeit der Bussteige als sehr schwierig dar. Im Regelfall entstehen nicht mehr barrierefreie Restspalte beim Halten des Busses am Bussteig.

Die Zufahrt zum ZOB von der Straße Am Hexenturm war ursprünglich mit einer eigenen Busspur abmarkiert. Diese wurde jedoch eingezogen und ist derzeit mit mobilen Leitelementen abgegrenzt. Zwischenzeitlich aufgestellte Pflanzkörbe sollen den Straßenraum aufwerten. Auf die (ebenfalls defizitäre) Qualität des öffentlichen Raumes der Straße Am Hexenturm wird an anderer Stelle noch eingegangen.

4.5.4 Bushaltestellen in Kernstadt und Stadtteilen

An den Bushaltestellen in der Kernstadt ist sehr gut abzulesen, dass das Anliegen eines barrierefreien ÖPNV in Idstein ein seit Jahren systematisch verfolgtes Ziel darstellt. Ein vergleichsweiser großer Teil der Haltestellen ist weitgehend regelgerecht und baulich barrierefrei gestaltet (Bordanschlag mindestens 18 cm, 53 % aller Bussteige). Dennoch sind mit Stand 2019 noch über 50 Haltestellen (47 %) nicht barrierefrei. Wirklich vollständig barrierefrei sind jedoch nur 15 Bussteige (14 %), die anderen 43 Haltestellen sind überwiegend durch unvollständige oder fehlende taktile Elemente gekennzeichnet.



Grafik 20: Stand der Barrierefreiheit an Bussteigen



Fotos: Beispiele barrierefreie Haltestellen (vor der Hochschule Fresenius, Maximilianstraße)

In den Stadtteilen ist der Anteil nicht barrierefreier Haltestellen mit 64 % etwas höher (27 von 42 Haltestellen). In Dasbach, Niederauoff, Kröftel, Ehrenbach und Nieder-Oberrod befinden sich keine Haltestellen, die in beiden Fahrtrichtungen barrierefrei sind (teilweise nur ein Richtungsbussteig barrierefrei).

4.5.5 Ausstattung/ Fahrgastinformation

Alle Haltestellen sind mit einem entsprechenden Haltestellenmast und mit einem Fahrplanaushang ausgestattet. Dynamische Informationen für Busabfahrten (also Echtzeitanzeigen) gibt es derzeit nur am Bahnhof.



Fotos: Dynamische Fahrgastinformationen zum Busverkehr am Bahnhof

Eine Übersicht der maßgeblichen Defizite im ÖPNV ist in **Abbildung 4.6** dargestellt.

4.6 Fazit zur Situation im SPNV/ ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr kann zusammenfassend folgendermaßen charakterisiert werden:

Die Verbindungen in die Metropolen/ Oberzentren Frankfurt am Main und Wiesbaden wird durch die Bahn dem Grunde nach gut gewährleistet. Jedoch sind bei der Stärke der Pendlerströme weitere Taktverdichtungen und ein höherer Anteil von Direktverbindungen anzustreben. Der Bahnhof wird seiner Bedeutung als wichtiger Pendlerbahnhof und zentrale Schnittstelle von SPNV und ÖPNV derzeit nicht gerecht. Das Gebäude ist sanierungsbedürftig, die Bahnsteige sind nicht barrierefrei, wichtige Funktionen der Schnittstelle fehlen oder sind unzureichend ausgeprägt. Neben den verkehrlichen Funktionen sollten auch die städtebaulichen Qualitäten gestärkt werden. Der Bahnhof Wörsdorf ist nur eingeschränkt barrierefrei erreichbar.

Der Regionalverkehr mit Bussen bindet die Stadtteile im Regelfall gut an die Kernstadt an und stellt gute Verbindungen zur Innenstadt (ZOB Schulstraße) und zum Bahnhof her. Jedoch gibt es verschiedene Anbindungs- und Erschließungsdefizite, wovon insbesondere die wenigen Fahrtenangebote in Walsdorf sowie die fehlende Erschließung wichtiger Einrichtungen wie dem Krankenhaus und dem Tournesolbad hervorzuheben sind.

Die innerstädtische Erschließung wird durch die Überlagerung von Regional- und Stadtbusverkehr weitgehend gewährleistet. Jedoch gibt es verbleibende Erschließungsdefizite (Teile des NassauViertels und des TaunusViertels, gewerbliche Bereiche südlich Am Wörtzgarten). Um die bestehende Erschließung zu gewährleisten, fährt der Regionalbus teilweise deutlich fahrtzeitverlängernde Schleifen im Stadtgebiet.

Der Stadtbus fährt mit kleinstadtverträglichen Fahrzeuggrößen im Halbstundentakt, bei schlechten Witterungslagen übersteigt jedoch die Nachfrage teilweise die Fahrzeugkapazität, so dass auch potenzielle Fahrgäste stehen bleiben.

Die zentrale Bushaltestelle am Hauptbahnhof entsprach bis vor kurzem nicht den Anforderungen, ist aber bereits umgestaltet worden (Inselbahnsteig). Weitere Ausstattungselemente fehlen jedoch noch, insbesondere ein ansprechender Übergang zum Bahnhof. Der ZOB an der Schulstraße ist durch große Busse schwierig anzufahren und auch nicht vollständig barrierefrei. Hier fehlt es aber vor allem auch an attraktiven Aufenthaltsqualitäten in diesem innenstadtnahen Bereich.

Fast die Hälfte der Haltestellen in Idstein ist zumindest hinsichtlich der Bordhöhen barrierefrei. Nur ein geringer Teil ist aber auch mit den erforderlichen taktilen Elementen ausgerüstet. Somit werden zahlreiche Haltestellen den Anforderungen an die Barrierefreiheit noch nicht gerecht.

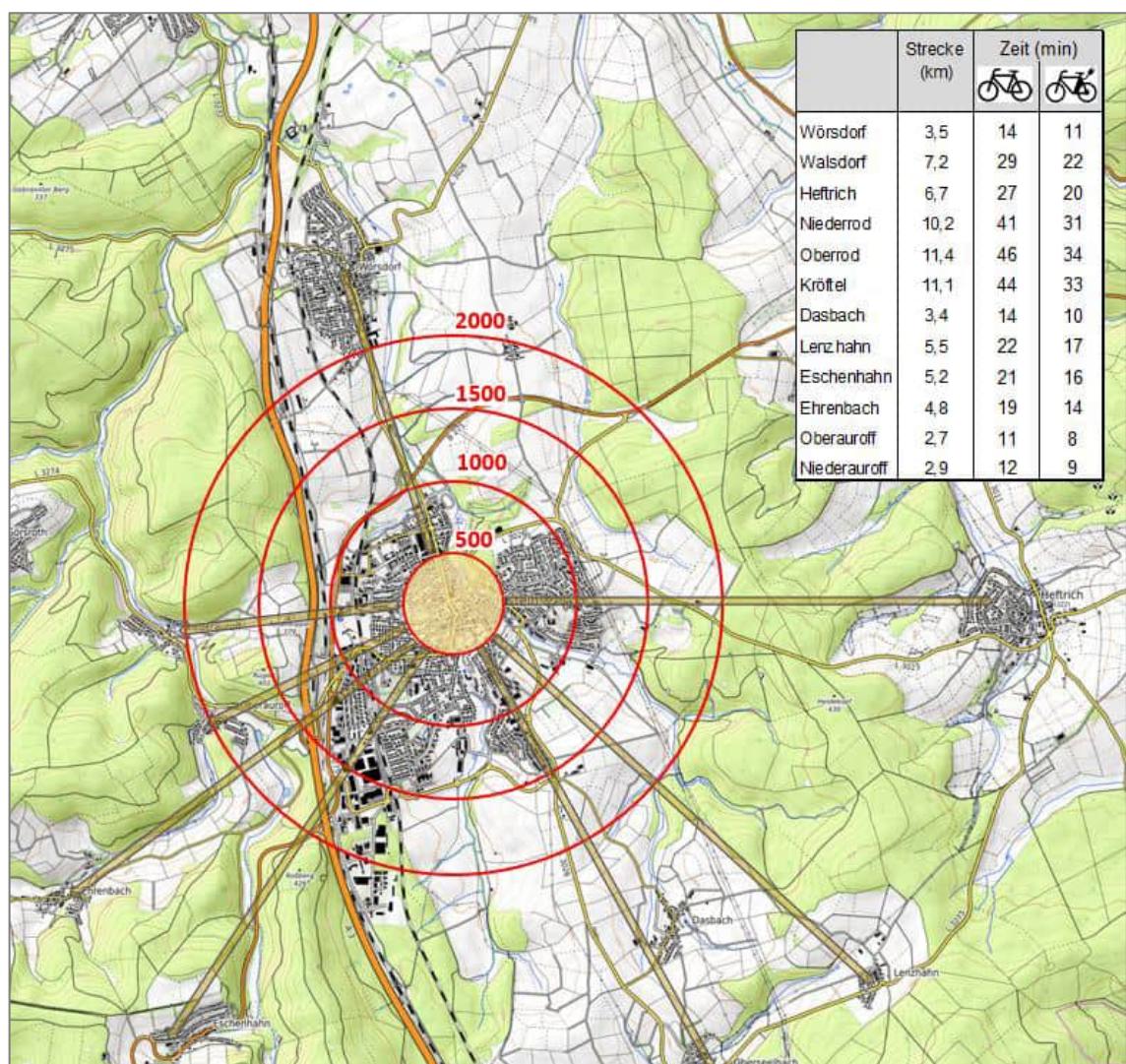
Die Haltestellen sind fast vollständig mit Haltestellenmast und Fahrplanaushang ausgerüstet. Dynamische Fahrgastinformationen zum Busverkehr sind aber nur am Bahnhof vorhanden.

5. Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr

5.1 Radverkehr

5.1.1 Grundsätzliche Situation

Aufgrund der überschaubaren Stadtgröße von Idstein können alle maßgeblichen Ziele der Stadt in einem Umkreis von 2,7 km Durchmesser erreicht werden, wobei das Zentrum etwa mittig liegt. Mit dem Fahrrad würde die Fahrt zum Zentrum bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 15 km/h maximal etwa fünf bis maximal acht Minuten dauern. Den geringen Entferungen steht eine teilweise anspruchsvollere Topografie gegenüber, die jedoch vor dem Hintergrund der Elektrifizierung des Radverkehrs weiter an Bedeutung verlieren dürfte.



Grafik 21: Erreichbarkeit im Radverkehr

Auch die Stadtteile liegen in einem vergleichsweise günstigen Entfernungsbereich, wobei die Qualität der Wegeangebote sehr unterschiedlich ausfällt und die bewegte Topografie noch stärker zum Tragen kommt. Prinzipiell bleibt aber festzuhalten, dass Idstein über sehr günstige Voraussetzungen dafür verfügt, den Radverkehr als eine Säule des Verkehrssystems zu stärken.

Dem steht bislang eine vergleichsweise geringe Radverkehrsnutzung gegenüber. Wie dem Kapitel zur Mobilität entnommen werden kann, wird die Radverkehrsnutzung derzeit höchstens mit 5 bis 8 % abgeschätzt.

5.1.2 Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet

Das derzeitige Angebot an separaten Radverkehrsanlagen sowie ausgewählte gut nutzbare Wegestrukturen sind in **Abbildung 5.1** dargestellt.

Aufgrund der straßenräumlichen Enge gibt es innerhalb von Idstein jedoch kaum separate Radverkehrsanlagen. Fahrradfahrer fahren im Innenstadtbereich fast ausschließlich im Mischverkehr mit dem Kfz.

Gemäß den Vorgaben der ERA sollten separate Radverkehrsanlagen (Radweg/ Radstreifen) bei einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h etwa bei Verkehrsbelastungen ab 10.000 Kfz/ 24 Std. vorhanden sein. Dies wäre innerorts an den Hauptverkehrsstraßen (Limburger Straße, Wiesbadener Straße, Am Hexenturm zwischen Wiesbadener Straße und Tiergartenspange) der Fall, aber die verfügbare Breite zwischen der Bebauung lässt eine Einordnung ERA-konformer Anlagen (Radstreifen $\geq 1,85$ m oder Schutzstreifen 1,25 m) über längere Streckenabschnitte nicht zu.

Tatsächlich sind die Verhältnisse auf den Hauptverkehrsstraßen nicht ideal. Z.B. fühlen sich Radfahrer auf der Limburger Straße immer wieder vom Kraftfahrzeugverkehr bedrängt, da die schmalen Querschnitte und vergleichsweise hohen Verkehrsbelastungen dazu führen, dass die Überholung von Radfahrern schwierig bis unmöglich ist bzw. mit engsten (Un-) Sicherheitsabständen erfolgt. Dann wird teilweise auf die Gehwege ausgewichen, die aber ebenfalls über keine komfortablen Breiten verfügen. Autofahrer hingegen gehen teilweise davon aus, dass Radfahrer die Gehbahn benutzen sollten, was aber hier weder zulässig sowie in großen Teilen vor dem Hintergrund der schmalen Seitenbereiche auch nicht zweckmäßig ist.

Die Henri-Dunant-Allee ist durchgehend mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Diese werden jedoch leider nicht über die Regionalbahlinie und die Straße Am Wörtzgarten bis zur B 275 weitergeführt. Im östlichen Anschluss an die Henri-Dunant-Allee besteht noch ein Radweg an der L 3026 in Richtung Norden bis zum Kreisverkehr mit der Seelbacher Straße, wo Anschluss an

die Verkehrsführung in den verkehrsberuhigten Bereichen besteht. Ein Anschluss nach Süden in Richtung Niedernhausen besteht nicht.

Jedoch gibt es eine Reihe von separaten Wegen abseits der Hauptverkehrsstraßen, die gut für den Radverkehr nutzbar sind. So kann die Limburger Straße weitgehend durch die Nutzung des Fuß- und Radweges in der Wörsbachaue bzw. des Dammühlenweges umgangen werden. Diese Wegeverbindung ist aber auch ein beliebter Weg für Spaziergänger und verfügt nur über Mindestmaße (ca. 2,50 m). Somit entstehen in der warmen Jahreszeit hier oft Konflikte zwischen flanierenden Fußgängern und Radfahrern. Eine Wegeverbreiterung erscheint sehr schwierig. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass an der Limburger Straße (ebenso wie an der Wiesbadener Straße) zahlreiche Quellen und Ziele auch für den Radverkehr vorhanden sind und die Nutzung dieser Straßen ebenso legitim wie erforderlich ist.

Im Norden von Idstein stellt der Weg Am Ackergrund eine gut nutzbare Verbindung im Bereich der Limburger Straße dar. Vom Anschluss an die Limburger Straße besteht hier durchgehende Wegeverbindung bis zur Rudolfstraße und der Straße Am Rödchen (Schulstandort). Über die Fuß- und Radbrücke über die Bahnanlagen wird auch das Freizeitbad Tournesol erreicht. Zudem können westlich des Nassau-Viertels auch die Regionalbahnstrecke und die B 275 unterquert werden und es besteht Anschluss im Wegenetz nach Norden (Wörsdorf) und Süden (bis zur Außerroffener Straße).

Als innerstädtische Radverkehrsverbindung ist noch der für Radverkehr freigegebener Johann-Walter-Weg zu nennen, der das NassauViertel quert und über das bestehende Straßennetz und den Stolzwiesenpark eine Verbindung in Richtung Bahnhof herstellt.



Fotos: separate Radwege in Idstein

In den (relativ groß geschnittenen) Tempo-30-Zonen in Idstein ist der Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeug in jeder Hinsicht konform zur StVO- und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Separate Radverkehrsanlagen sind hier nicht nur verzichtbar, sondern gemäß StVO zu

vermeiden. Es wird im Weiteren zu prüfen sein, ob auf wichtigen Radachsen innerhalb von Tempo-30-Zonen und bei höheren Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr z.B. Piktogramme oder spezielle Beschilderungen zum Einsatz kommen könnten.

In der Fußgängerzone der Altstadt und den anliegenden Mischverkehrsbereichen ist Radfahren mit reduzierter (innenstadtverträglicher) Geschwindigkeit möglich. Die in vielen Bereichen vorhandenen Pflasterbeläge sind für das Radfahren nicht optimal, jedoch sind hier Kompromisse mit städtebaulichen und denkmalpflegerischen Aspekten kaum zu vermeiden. Eine deutliche Erhöhung der Radverkehrsgeschwindigkeiten in diesen Bereichen entspräche auch nicht dem Gedanken des verträglichen Mischverkehrs im Innenstadtbereich und wäre zudem nicht StVO-konform (in verkehrsberuhigten Bereichen Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer).

5.1.3 Anbindung der Stadtteile im Radverkehr

Analysiert wurden auch die Radwege zu den einzelnen Stadtteilen. Separate Radverkehrsanlagen abseits der mit höheren Geschwindigkeiten befahrenen Außerortsstraßen sind für die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt sehr wichtig und können dazu leisten, Pendlerverkehre mit Kraftfahrzeugen zu substituieren. Die derzeitige Situation ist folgendermaßen zu beschreiben:

- Ein separater Radweg besteht entlang der L 3026 zwischen Idstein und dem Stadtteil Wörsdorf. Damit ist zumindest der größte Stadtteil Wörsdorf gut an Idstein angebunden, auch wenn der Radweg nicht die erforderliche Breite gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aufweist. Die Weiterführung bis zur Innenstadt erfolgt dann mit einem Versatz über die Nebenstraße Zissenbach über den Fuß- und Radweg in der Wörsbachaue. Eine zweite Verbindung nach Wörsdorf besteht über landwirtschaftliche Wegestrukturen westlich der Regionalbahnstrecke.
- Die Verbindung von Idstein nach Walsdorf bindet ebenfalls an die Straße Zissenbach an, wird teilweise parallel der B 275 geführt und nutzt schließlich die Hohe Straße als landwirtschaftlichen Weg bis zur L 3026 (Wörsdorf – Walsdorf). Ab hier besteht ein straßenbegleitender Radweg an der L 3026 bis Walsdorf. Diese Verbindung ist auch im Radhauptnetz Hessen (Stand Mai 2020) enthalten. Somit ist auch hier eine vergleichsweise sehr gute Anbindung gegeben.
- Die Verbindung von Walsdorf nach Wörsdorf ist nicht durchgehend, es fehlt der Abschnitt von der Hohen Straße bis Wörsdorf. Dies stellt ein Defizit dar, da Wörsdorf von Walsdorf aus der nächstgelegene Regionalbahnhalt für Pendler nach Frankfurt und Wiesbaden ist.
- Auch von Wallrabenstein nach Wörsdorf existiert keine durchgehend nutzbare separate Radverkehrsverbindung, obwohl dies auch hier die kürzeste Anbindung an den SPNV darstellt. Von Wallrabenstein bis kurz vor die A3 bieten parallele Wegestrukturen für den Radverkehr gut nutzbare Angebote. Als kritisch ist jedoch vor allem der Bereich von der Einmün-

dung der L 3275 westlich der Autobahn durch die beiden Überführungsbauwerke der Autobahn und der Regionalbahnstrecke bis nach Wörsdorf hinein zu bewerten. In den Unterführungsgebieten sind teilweise höchstgefährliche Zustände zu verzeichnen. Insbesondere die Unterführung der Regionalbahnstrecke weist nur eine Fahrbahnbreite von ca. 5 m auf. Von Seiten des Landes Hessen wurde im Rahmen der angekündigten Sanierung des Regionalbahnbauwerkes die Verbreiterung auch für den Radverkehr zugesichert.

- Die Unterführung der A 3 im Zuge der L 3277 ist mit ca. 7,50 m Fahrbahn deutlich breiter bemessen, verfügt aber über keine Beleuchtung. Lediglich die Unterführung der ICE-Trasse ist vergleichsweise unproblematisch.



Fotos: für Radfahrer kritische Unterführungen Bahnunterführungen

- Auch für die östlich gelegenen Stadtteile Heftrich, Niederrod und Kröftel bestehen keine separaten geführten Radwege, ebenso nach Dasbach und Lenzhahn. Auch geeignete alltags-taugliche Wegeinfrastrukturen konnten hier nicht identifiziert werden. Die Stadtteile Bermbach und Esch der Nachbargemeinde Waldems sind zwar räumlich nah zu Idstein gelegen, verfügen aber über keine Radverkehrsverbindung.
- Der westliche Stadtteil Niederauroff kann gut über die die Autobahn unterquerende, topografisch aber anspruchsvolle Wegeverbindung am Rosenkippel und weiterführend im Zuge der Auroffer Straße gut und weitgehend konfliktfrei erreicht werden. Für Oberauroff stellt diese Wegeverbindung hingegen einen großen Umweg dar. Hier ist es naheliegend über die direkt geführte L 3274 nach Idstein zu gelangen, die jedoch über keine separaten Radverkehrsanlagen verfügt. Zudem führt die direkte Verbindung in einer ebenfalls unbeleuchteten und vergleichsweise schmalen (und damit für den Radverkehr sehr gefährlichen) Unterführung durch die Autobahn hindurch. Zwischen Niederauroff und Oberauroff gibt es keine befestigte und für den Radverkehr gut nutzbare Wegeverbindung.
- Ehrenbach und Eschenhahn verfügen ebenfalls über sehr schlechte Anbindungen für den Radverkehr. Dazu trägt ein fehlender begleitender Radweg an der B 275 ebenso bei wie die sehr bewegte Topografie im Südwesten von Idstein. Der Neubau der OU Eschenhahn stellt hier eine Chance zur Behebung dieses Defizits dar.



Fotos: Unterführungen der B 275 und der L 3274 unter die Autobahn

Es wird im Weiteren zu prüfen sein, wo separate Wege vor dem Hintergrund der Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr, bau- und entwurfstechnischen Parametern der Straße sowie den Radverkehrspotenzialen separate Radwege angeboten werden sollten. Hierzu ist eine Überlagerung mit den Planungsabsichten des Rheingau-Taunus-Kreises und des Landes Hessen vorzunehmen. Ein Radverkehrskonzept des Landkreises konnte jedoch bislang nicht recherchiert werden. Die Darstellungen des Kreises auf der Homepage beinhalten vor allem Aussagen zum touristischen Radverkehr (<https://www.rheingau-taunus.de/verkehr/radwege.html>). Das Rad-Hauptnetz Hessen mit Stand Mai 2020 hat eine deutlich zu grobe Maschenweite, um die Potenziale für den regionalen werktäglichen Radverkehr zu bedienen.

5.1.4 Freigabe von Einbahnstraßen

In Idstein einschließlich dem Stadtteil Wörsdorf bestanden mit Stand August 2022 insgesamt 31 Einbahnstraßen, von denen vor einer Prüfung der Verkehrsbehörde 2019 fünf für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben waren (Gerichtsstraße, Himmelsbornweg, Im Rauental, Veitmühlenweg, Fünfkirchner Straße in Wörsdorf) und im Zeitraum bis 2022 weitere 17 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wurden. Die im Ergebnis einer Verkehrsschau in Aussicht gestellten fünf Einbahnstraßen Alte Poststraße, Buchenweg, Fichtenweg, Schöne Aussicht, Weilburger Weg gehören dazu. Weitere für den Radverkehr durchaus relevante Verbindungen, z.B. über die Straße Auf der Au (Verbindung Bahnhof – Schulkomplex – Tournesol) konnte ebenfalls freigegeben werden. Lediglich noch 9 Einbahnstraßen wurden bislang nicht freigegeben, was vor allem auf die baulichen Gegebenheiten zurückzuführen ist. Lediglich bei der Luxemburger Allee wurde keine Notwendigkeit gesehen, diese für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Die Eichendorffstraße wurde in der Verkehrsschau abgewählt. Die Liste der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen ist in **Anlage 1** enthalten.

5.1.5 Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen für den Radverkehr im öffentlichen Raum waren bislang in Idstein nur vergleichsweise wenige vorhanden. Selbst am Bahnhof waren nur geringe Abstellkapazitäten verfügbar und auch nur wenige Fahrräder abgestellt. Im Innenstadtbereich gibt es nur vereinzelte Abstellmöglichkeiten, die aber in der Summe kein zeitgemäßes Angebot darstellen. In 2020 wurde begonnen, Standorte für Fahrradboxen zu planen. Dies soll 2021 fortgeführt und erste Fahrradboxen am Bahnhof errichtet werden.



Fotos: Abstellanlagen am Bahnhof und in der Innenstadt

5.1.6 Wegweisung

Die Stadt Idstein verfügt teilweise über eine Radwegweisung. Sowohl im Zentrum als auch an wichtigen Punkten des Wegenetzes sind einzelne Wegweiser mit Orts- und Entfernungsangaben vorhanden. Eine vollständige Aufnahme der Wegweisung war im Rahmen der Analysen nicht möglich und Materialien dazu waren nicht verfügbar. Bei den Vor-Ort-Besichtigungen entstand jedoch der Eindruck, dass wichtige Wegeverbindungen für den Alltagsradverkehr wie auch für den Freizeitverkehr nicht beschildert sind und damit auch wenig Voraussetzungen dafür bestehen, wichtige/ attraktive Routen im Bewusstsein der Bevölkerung dauerhaft zu verankern.

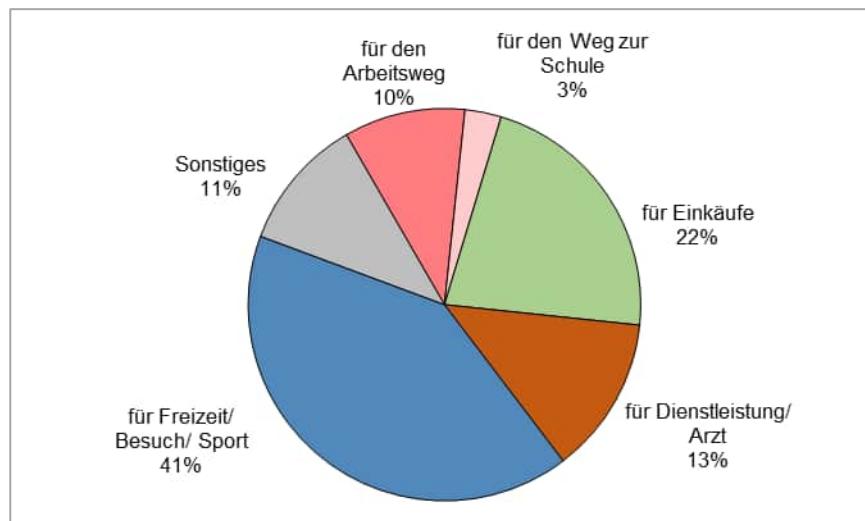


Fotos: Beispiele für die Wegweisung in Idstein

5.1.7 Ergebnisse der Internetbefragung zum Radverkehr

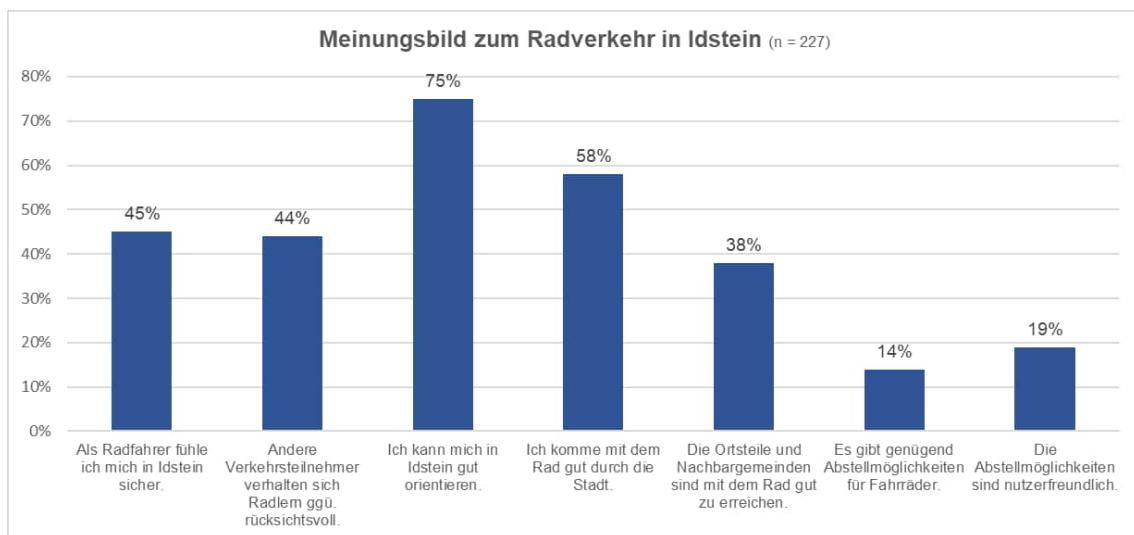
Im März/ April 2019 wurde durch IVAS eine Onlinebefragung zum Radverkehr in Idstein durchgeführt. Ca. 230 Idsteiner Bürger beteiligten sich an dieser Umfrage. Die wichtigsten Ergebnisse können zusammenfassend folgendermaßen beschrieben werden:

- Fast die Hälfte der Teilnehmer (48 %) der Befragung nutzt das Fahrrad überwiegend in der Freizeit und am Wochenende („Freizeitradler“), 31 % bezeichnen sich als Freizeitradler (Nutzung ein bis zweimal wöchentlich) und 19 % als „Vollradler“ (tägliche Nutzung des Fahrrades).
- 75 % der Radfahrer nutzen das Fahrrad mittlerweile ganzjährig, aber zumindest teilweise in Abhängigkeit vom Wetter (45 %). Nur ein Viertel der Befragten schränkt die Fahrradnutzung auf die wärmere Jahreszeit ein.
- Die Hauptzwecke des Radfahrens sind bei den Befragten private Erledigungen, die sich auf verschiedene Aktivitäten verteilen. Interessant ist der vergleichsweise geringe Anteil des Fahrrades bei den Wegen von und zur Arbeit. Hier scheinen Potenziale zu bestehen.
- Der überwiegende Teil der Radfahrer nutzt das Fahrrad, um fit bzw. gesund zu bleiben (52 %), gefolgt von Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes (21 %). Praktische Gründe wie Zeitersparnis (5 %), Flexibilität (12 %), günstige Kosten (5 %) spielen bislang eher eine untergeordnete Rolle.



Grafik 22: Zwecke bei der Nutzung des Fahrrades

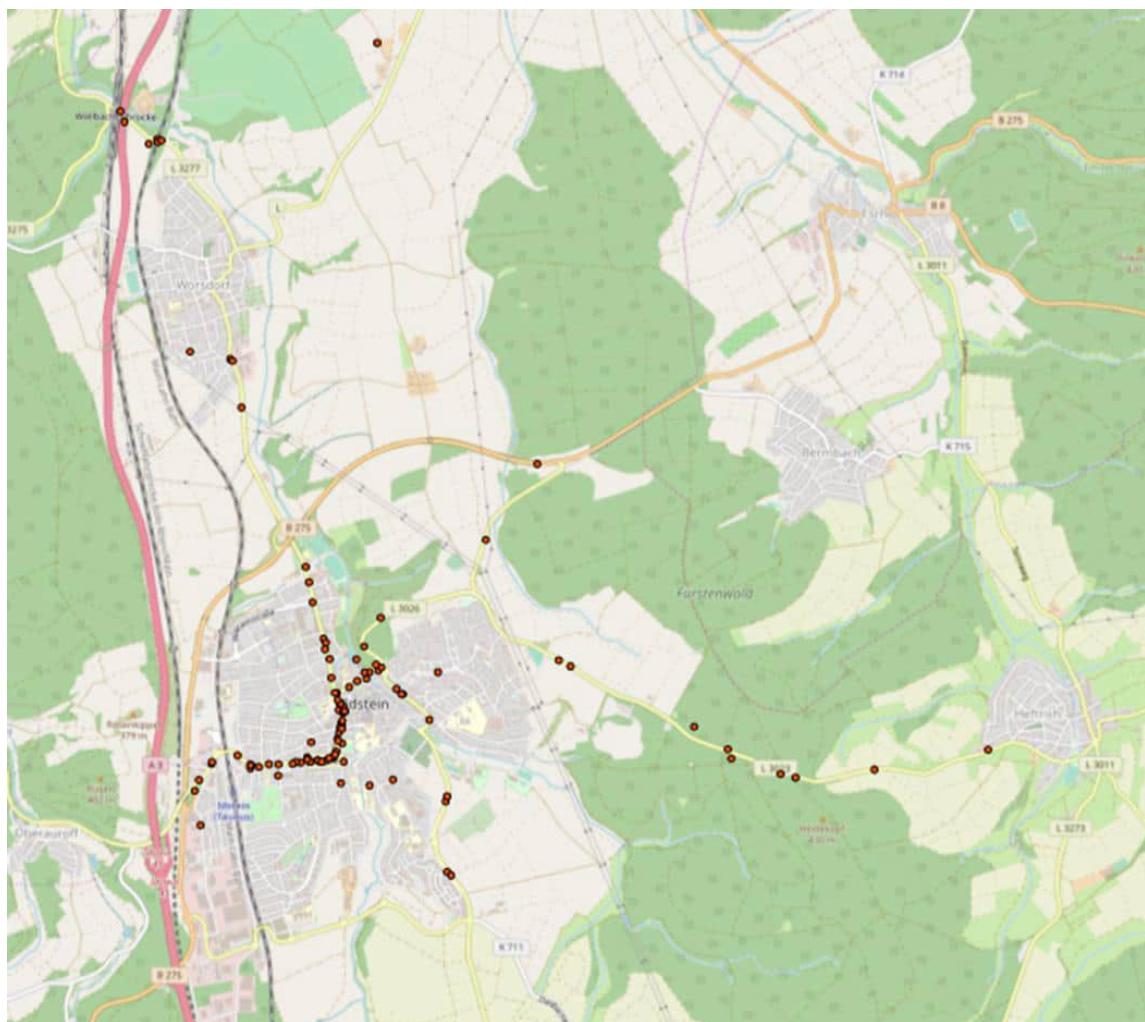
- Mit sieben weiteren Fragen wurde ein Meinungsbild der Radfahrer zum Radverkehr in Idstein gewonnen. Überwiegend gute Einschätzungen bestehen zur Orientierung in der Stadt und wie „gut“ (schnell) man mit dem Rad durch die Stadt kommt. Aus den anderen Antworten lassen sicher eher Defizite ableiten. So fühlt sich der überwiegende Teil der Radfahrer nicht sicher und ist nicht der Meinung, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer rücksichtsvoll gegenüber den Radfahrern verhalten. Auch die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt sowie Anzahl und Qualität der Abstellanlagen erscheinen den Radfahrern kritikwürdig.



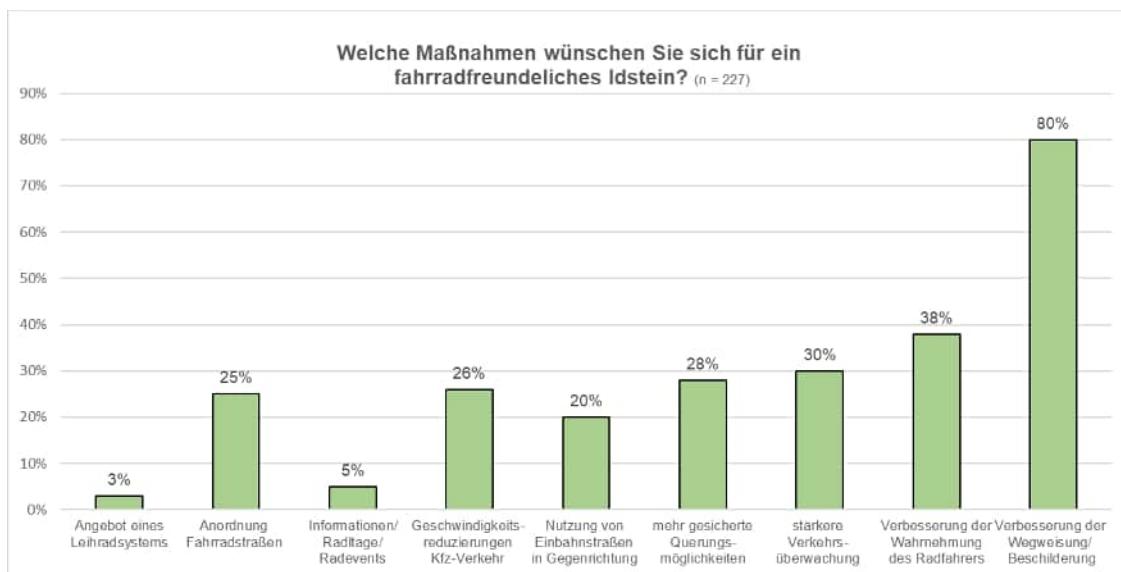
Grafik 23: Meinungsbild zum Radverkehr

- In der Befragung konnten auch diejenigen Orte auf der Karte gekennzeichnet werden, an denen sich die Radfahrer am unsichersten fühlen (3 Ortsbenennungen je Teilnehmer waren möglich). Die Ergebnisse sind in der Grafik 25 auf der folgenden Seite enthalten. Das Ergebnis ergibt ein sehr eindeutiges Bild. Wiesbadener Straße, Limburger Straße, und Am Hexenturm sind die mit Abstand am meisten benannten Problembereiche. Dies lässt auch Rückschlüsse auf die Nutzung dieser Straßen durch den Radverkehr zu. Punktuelle Problemhäufungen werden auch an der Verbindung nach Heftrich über die L 3023 sowie an den Unterführungen der L 3277 unter der A 3 sowie der Regionalbahnstrecke nördlich von Wörsdorf erkannt.
- Abschließend konnten noch aus vorgegebenen Antworten zu Maßnahmen für ein fahrradfreundliches Idstein Schwerpunkte ausgewählt werden (je Person drei Maßnahmenennungen möglich). Fast alle Radfahrer (80 %) wünschen sich eine Verbesserung der Beschilderung. Besonders wichtig ist den Radfahrern darüber hinaus die Verbesserung der allgemeinen Wahrnehmung des Radverkehrs (38 %). Eine stärkere Verkehrsüberwachung (30 %), mehr gesicherte Querungsmöglichkeiten (28 %), Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kraftfahrzeugverkehr (26 %), die Anordnung von Fahrradstraßen (25 %) sowie die Nutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (20 %) stellen ebenfalls noch wichtige Ansätze dar. Ein Angebot an Leihrädern sowie mehr Informationen und Events sind für die Teilnehmer an der Befragung (bereits regelmäßige Radfahrer) eher unwichtig.

Eine Übersicht der wichtigsten Defizite im Radverkehr ist in **Abbildung 5.2** enthalten.



Grafik 24: Benannte Problemstellen für den Radverkehr in Idstein



Grafik 25: Vorschläge/ Schwerpunkte für ein fahrradfreundliches Idstein

5.1.8 Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2018

2018 wurde ein Fahrradklimatest durch den ADFC durchgeführt, in dem auch die Stadt Idstein erstmals erfasst wurde. In der Größengruppe der Städte von 20.000 bis 50.000 Einwohnern findet sich Idstein auf Platz 242 von 311 Städten wieder, wobei 139 Personen an der Befragung in Idstein teilnahmen. Die Befragung umfasste 27 Einzelaspekte, die in die Gruppen

- Fahrrad- und Verkehrsklima
- Stellenwert des Radverkehrs
- Sicherheit beim Radfahren
- Komfort beim Radfahren
- Infrastruktur und Radverkehrsnetz

zusammengefasst wurden. In allen Gruppen liegen die Ergebnisse deutlich schlechter als im Durchschnitt der befragten Städte. Nahe dem Durchschnitt liegende Bewertungen finden sich in vier von sieben Fragen zur Verkehrssicherheit wieder, bei zwei Fragen zum Komfort und bei ebenfalls zwei Fragen hinsichtlich Infrastruktur und Radverkehrsnetz (differenzierte Ergebnisse siehe <https://www.adfc.de>). Die Ergebnisse der Befragung 2020 (Laufzeit bis November) liegen zwischenzeitlich vor und werden im weiteren Projektverlauf noch eingearbeitet.

Insgesamt ist aber zu erkennen, dass große Potenziale bei der Verbesserung für den Radverkehr in allen Themenfeldern bestehen. Dabei sollte aber nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, dass erst bei einem vorderen Platz hinsichtlich der Randbedingungen eine deutlich höhere Radverkehrsnutzung erreicht werden kann. Viele der Städte im unteren Tabellendrittel weisen teils deutlich höhere Radverkehrsanteile auf als Idstein.

5.2 Fußverkehr

Wie bereits im Kapitel für den Radverkehr beschrieben ist die Größe der Stadt Idstein ideal dafür, einen überwiegenden Teil der täglichen Wege zu Fuß zurückzulegen. Dies wurde auch bereits im VEP 1998 herausgestellt und diesbezüglichen Maßnahmen entwickelt. Die wichtigsten Achsen des Fußgängerverkehrs im Innenstadtbereich sind in **Abbildung 5.3** dargestellt. Gemäß den Auswertungen für die Städtegruppe Mittelzentren mit hügeliger Topografie werden etwa 35 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommt, dass auch alle Fahrten mit dem ÖPNV/ SPNV in der Regel mit einem Fußweg zur/ von der Haltestelle beginnen oder enden. Auch die Fahrten mit dem Pkw beinhalten einen Fußweg zum jeweiligen Stellplatz. Somit kann die Bedeutung des Fußverkehrs nicht hoch genug eingeschätzt werden, auch wenn sein Anteil an der Verkehrsleistung aufgrund der kurzen Wegelängen deutlich geringer ausfällt.



Fotos Fußgängerzone/ verkehrsberuhigter Bereich

Am ausdruckvollsten sind die Bemühungen der letzten Jahre an der Anzahl und Ausbildung von Querungsstellen der Hauptverkehrsstraßen, aber auch im Nebennetz erkennbar. Hier sind zahlreiche bauliche Querungshilfen und Fußgängerüberwege vorhanden, ebenso an den vielen Kreisverkehren. Die Fußgängerzone ist großzügig ausgebildet und zahlreiche Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche tragen ebenso zu den hohen Qualitäten für den Fußverkehr bei.

Das Thema Barrierefreiheit wurde in Idstein bereits frühzeitig erkannt. Zahlreiche Querungen sind nicht nur baulich barrierefrei, sondern verfügen ebenfalls über taktile Elemente. Dadurch wird den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechend der UN-Behindertenrechtskonvention bereits weitgehend Rechnung getragen.



Fotos Barrierefreiheit

Unabhängig von diesen Erfolgen gibt es eine Reihe kleinteiliger Defizite, die im täglichen Erleben als Problem bzw. hinderlich wahrgenommen werden. Dazu gehören z.B. die an vielen Stellen sehr schmalen und überwiegend auch nicht verbreiterungsfähigen straßenbegleitenden Gehwege, ebenso wie die regelwidrige Nutzung nicht für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebener Wegeverbindungen (z.B. Veitenmühlenberg/ Am Friedhof, Dasbacher Weg) oder das Gehwegparken in verschiedenen Bereichen.

In den weiteren Schritten der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes wird es deshalb darauf ankommen, die wichtigsten Problemstellen in Zusammenarbeit mit den maßgeblichen Akteuren und der Öffentlichkeit zu erkennen und Lösungsansätze für eine weitere systematische Verbesserung der Situation zu entwickeln.

Auch weist die Begehbarkeit bzw. Berollbarkeit mancher Pflasterbeläge (vor allem im Altstadtbereich) aufgrund des Materials und des Zustandes teilweise mangelnden Komfort auf. Hier ist perspektivisch zu prüfen, mit welchen neuen Materialien Altstadtflair und Barrierefreiheit besser zu vereinbaren sind.



Fotos Defizite im Fußverkehr (bzw. Warteplätze im ÖPNV)

5.3 Fazit zum nichtmotorisierten Verkehr

Der Verkehrsentwicklungsplan von 1998 widmete sich sehr umfänglich dem Fußverkehr, was heute insbesondere an den vielen Querungsstellen des Straßenhauptnetzes, der großen Fußgängerzone und den vielen verkehrsberuhigten Bereichen zu erkennen ist. Auch wenn an vielen Stellen aufgrund der baulich/ topografischen Situation keine optimalen (und regelgerechten) Bedingungen für den Fußverkehr hergestellt werden können, ist die Situation insgesamt als gut zu bezeichnen.

Der Radverkehr ist die Verkehrsart in Idstein, deren Potenzial am wenigsten ausgeschöpft wird. Der Anteil des Radverkehrs ist noch sehr gering. Die durchschnittlich zu bewältigenden Wege-längen liegen nicht nur in der Kernstadt, sondern auch zwischen den Ortsteilen in einem rad-verkehrstypischen Bereich. Die Topografie ist durchaus anspruchsvoll, aber durch die Elektrifizierung des Radverkehrs nicht mehr problematisch.

Die Verbindungen zu den Ortsteilen weisen zahlreiche Defizite auf. Lediglich für die Anbindung von Wörsdorf, teilweise noch Walsdorf und Niederauroff können gute Bedingungen konstatiert werden. Insbesondere fehlt es an straßenbegleitenden (oder topografisch günstiger eigenständig geführten) Radwegen abseits der mit Kraftfahrzeugen schnell befahrenen Ortsverbindungs-straßen.

Weitere Probleme in den Verbindungen zu den Ortsteilen bestehen durch die für Radfahrer sehr gefährlichen Unterführungen im Zuge der klassifizierten Straßen unter der Autobahn und den Bahnstrecken hindurch.

In der Kernstadt gibt es kaum eigenständige Radverkehrsanlagen, da die Straßenräume sehr beengt sind. Nur in wenigen Randbereichen sind straßenbegleitende Radverkehrsanlagen vorhanden. Deshalb ist und bleibt der Mischverkehr die vorherrschende Form des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen in Idstein. Darüber hinaus bestehen verschiedene durch den Radverkehr gut nutzbare Wegeabschnitte. In den großflächigen Tempo-30-Zonen bedarf es keiner Radverkehrsanlagen. Hier ist der Radverkehr im Straßenraum komfortabel und unproblematisch. In der Fußgängerzone und den verkehrsberuhigten Bereichen kommt es durchaus zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr, die jedoch bislang unproblematisch sind.

Die geringe Radverkehrsnutzung zeigt sich auch an den nur wenigen vorhandenen Abstellanlagen für den Radverkehr.

6. Ansätze innovativer Mobilität

In einer Zeit sich wandelnder Anforderungen an die individuelle Mobilität – gekennzeichnet u.a. durch den Begriff „Mobilitätswandel“ – ist auch in kleinen Städten zu analysieren, welche diesbezüglichen Aktivitäten bestehen. Hier kann auf folgende erste Ansätze verwiesen werden:

Car-Sharing

Durch das Ford-Autohaus in Idstein werden zwei Car-Sharing-Stationen im Stadtgebiet mit je einem Fahrzeug betrieben. Ein Standort befindet sich an der Straße Am Hexenturm, der andere am Bahnhof. Das Angebot besteht bereits seit Januar 2018. Derzeit sind über 60 Kunden registriert. Das am Bahnhof stationierte Fahrzeug wurde in den Monaten November 2020 bis April 2021 mehr als 50 mal gebucht, das in der Innenstadt von Juli 2020 bis April 2021 etwa 150 mal. Somit ist eine gute Grundauslastung gegeben, auf deren Basis mit steigender Nachfrage sukzessiv eine Erweiterung möglich wäre.

Elektromobilität

Elektromobilität ist in Deutschland bislang noch nicht sehr verbreitet. Für Idstein liegen keine konkreten Pkw-Zulassungszahlen vor, aber im Rahmen der Vor-Ort-Aufnahmen wurden regelmäßig auch Elektrofahrzeuge gesichtet.

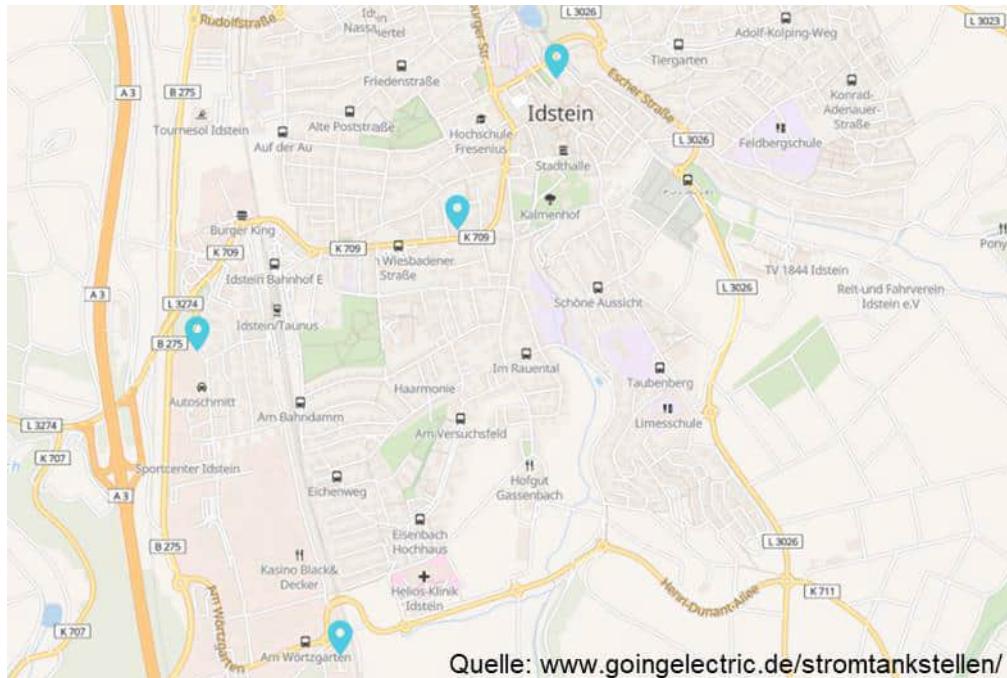
In Idstein bestehen mit Stand Mai 2020 vier öffentlich zugängliche Elektrotankstellen (BMW-Autohaus, ALDI, 2xSÜWAG). Darüber hinaus sind private Lademöglichkeiten vorhanden, für die jedoch keine Übersicht vorliegt. Es ist also von einer bestehenden Nachfrage nach Lademöglichkeiten auszugehen.



Fotos: Car-Sharing-Station am Bahnhof/ Ladestation für E-Autos

Im Jahr 2019 wurde in Idstein der Einsatz elektrischer (Midi-) Busse getestet. Zielstellung war zu prüfen, ob die Leistungen des Stadtverkehrs mit elektrischen Bussen erbracht werden können. Diese Prüfung ging jedoch nicht positiv aus. Die Laufleistung/ Ladekapazität der Fahrzeuge war

insgesamt nicht ausreichend, die anspruchsvolle Topografie sowie den engen Takt mit nur sehr wenigen Standzeiten (und damit potenziellen Ladezeiten) zu bewältigen. Daher werden vorerst weiterhin Fahrzeuge der bewährten Mercedes-Sprinter-Serie mit Dieselantrieben eingesetzt.



Grafik 26: öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten für E-Pkw in Idstein, Stand Mai 2020

Für das Laden der Akkus von E-Bikes/ Pedelecs wurde bereits vor Jahren eine Lademöglichkeit auf dem Löherplatz geschaffen. Diese wurde jedoch sehr wenig genutzt und deshalb zwischenzeitlich zurückgebaut. Der Bedarf an öffentlichen Ladestationen hat mit Entwicklung der Akku-Technik auch deutlich abgenommen, da die normalen (werk-) täglichen Wege und auch längere Ausflüge problemlos mit einer Akkuladung bewältigt werden können und ein Zwischenladen im öffentlichen Raum kaum noch erforderlich erscheint.

Mobilitätsmanagement

Eigene Aktivitäten der Stadtverwaltung zum (kommunalen und betrieblichen) Mobilitätsmanagement wurden bislang nicht entfaltet. So gibt es in der Stadtverwaltung bislang auch kein Job-Ticket-Angebot.

In Stadt Idstein wurde frühzeitig bereits versucht, Elektromobilität zu etablieren, wovon öffentliche Ladestationen für E-Bikes und mehrere Ladestationen für Elektro-Pkw zeugen. Auch Car-Sharing konnte bereits etabliert werden, auch wenn ein höherer Verbreitungsgrad wünschenswert wäre. Das Thema Mobilitätsmanagement ist bislang communal kaum präsent.

7. Defizite, Ziele und Herausforderungen

7.1 Bewertung der Leitlinien des VEP 1998 aus heutiger Sicht

Im Verkehrsentwicklungsplan 1998 wurden **Leitlinien der Stadt Idstein für die zukünftige Verkehrsplanung** hergeleitet und beschlossen. Diese orientieren sich an den klassischen Verkehrsmitteln Fußgägerverkehr, Fahrradverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Kfz-Verkehr. Dabei wurden folgende Schwerpunkte gesetzt (zusammengefasste Darstellung):

Fußgägerverkehr

- Zügige Weiterentwicklung und Vorhaltung eines attraktiven und sicheren Fußwegenetzes mit direkten Verbindungen zwischen den Aufkommensschwerpunkten und Stadtteilen,
- Hauptfußwege möglichst unabhängig von Kfz-Fahrbahnen
- Sicherung von Mindestbreiten, Barrierefreiheit und Freihaltung von Fremdnutzungen (insbesondere Parken)
- Priorität angemessener Fußwege gegenüber einer „Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ und gegenüber dem ruhenden Verkehr
- Sichere und attraktive Fußwege haben Vorrang gegenüber administrativen Problemen
- Städtebauliche Attraktivität der Fußwege inklusive Erweiterung Fußgängerzone, Platzgestaltungen, Grünbereiche, Ruhebänke etc.

Grundsätzlich können diese Leitlinien auch heute noch gelten, wobei zu hinterfragen ist, ob die Ausweitung der Fußgängerzone noch relevant ist. Vielmehr wäre auf die höhere Qualität und Sicherheit für den Fußverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen zu verweisen. Auch Konflikte mit dem Radverkehr wären zu thematisieren.

Fahrradverkehr

- Zügiger Ausbau des Radwegenetzes als differenziertes Radwegeangebot
- Sicherung und Attraktivierung eines Hauptradwegenetzes zur Verbindung der maßgeblichen Aufkommensschwerpunkte und Aufenthaltsbereiche
- Führung von Radwegen soweit möglich unabhängig von Kraftfahrzeugfahrbahnen und Fußwegen
- Anlage von Radfahrstreifen in den Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen wo möglich
- Sicherung von Radwegen vor ruhendem Individualverkehr und anderen Behinderungen
- Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr durch Einrichtung flächendeckender Tempo-30-Zonen
- Schaffung ausreichender Einrichtungen für Fahrradparken und Ausnutzung der Möglichkeiten der Ausweisung von Fahrradstellplätzen gemäß HBO und Stellplatzsatzung
- Zulassen des Radverkehrs entgegen von Einbahnstraßen soweit möglich

Auch wenn alle einzelnen Leitlinien dem Grunde nach plausibel klingen, gehen sie an der heutigen Situation in Idstein teilweise vorbei. Insbesondere ist zu konstatieren, dass eigenständige Radverkehrsanlagen im Innenstadtbereich so gut wie nicht vorhanden und an den Hauptverkehrsstraßen (insbesondere Bahnhofstraße/ Wiesbadener Straße und auch Limburger Straße) nicht umsetzbar sind. Das Herausstellen des zwangsläufig erforderlichen Mischverkehrs von Radfahrern und Kfz-Verkehr sowie auch mit dem Fußverkehr (innerhalb der Fußgängerzone sowie in den verkehrsberuhigten Bereichen) sollte sich demnach in den Leitlinien/ Zielen widerspiegeln. Zudem sollte stärker auf die attraktive Anbindung der Stadtteile eingegangen werden, die insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Möglichkeiten durch die Elektrifizierung des Radverkehrs eine noch höhere Bedeutung erhält.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Leitlinien für den ÖPNV des VEP 1998 weisen eine Reihe von Redundanzen auf und werden daher an dieser Stelle stark zusammengefasst. Insbesondere wurden seinerzeit folgende Kernpunkte benannt:

- Sicherung eines attraktiven Grundangebotes für die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger
- Einführung und Sicherung eines ausreichenden und attraktiven Angebotes für die Kernstadt und die Anbindung der Stadtteile
- Ergänzung des Angebotes durch Bürgerbus oder Anrufsammeltaxi
- Einrichtung von attraktiven Busbahnhöfen oder Bushaltestellen
- Intensive Linienplanung und Öffentlichkeitsarbeit
- Sicherung eines attraktiven Angebotes, zu dem neben den Linien auch die Verknüpfungen und Vertaktungen untereinander und mit anderen ÖPNV-Trägern, übersichtliche und angemessene ÖPNV-Tarife, dichte Taktfolgen, kurze Reisezeiten durch Behinderungsabbau, behindertengerechtes Bus- und Wagenmaterial sowie kurze Fußwegeentferungen zu den Haltestellen gehören (Haltestellendichte).
- Angebote im P+R bei öffentlichen Großveranstaltungen

Darüber hinaus wird auf die besondere Verantwortung der Stadt Idstein als Aufgabenträger für die Sicherung der innerstädtischen ÖPNV-Angebote verwiesen.

Auch die Leitlinien für den ÖPNV können weiterhin dem Grunde nach als sinnvoll betrachtet werden, sind aber ausgehend vom erreichten Entwicklungsstand stärker auf die aktuellen Anforderungen auszurichten. Dies betrifft insbesondere die weitere Verbesserung der Angebote für Pendler – sowohl der Ein- als auch Auspendelnden aus Idstein – mit dem Schwerpunkt der Verknüpfung am Bahnhof Idstein sowie die regionalen Verbindungen, für die jedoch primär der Verkehrsverbund Rhein-Main sowie der Rheingau-Taunus Kreis als Aufgabenträger zuständig sind.

Hinzu kommen die Ausgestaltung / Verbesserung des ergänzenden Stadtverkehrs sowie die Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit im ÖPNV, für die an den Haltestellen im Stadtgebiet von Idstein die Stadt selbst verantwortlich ist.

Fließender Individualverkehr

- Einwirken der Stadt auf die Baulastträger hinsichtlich eines funktionalen Rückbaus der Ortsdurchfahrten der Kernstadt und in den Stadtteilen zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs und des ÖPNV
- Flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten
- Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen
- Stärkere Nutzung der B 275 Nordumgehung zur Verkehrsverteilung
- Optimierung der Anschlussstellen an die B 275 und die anderen Zubringerstraßen mit dem Ziel der Verkehrsentlastung der Innenstadt
- Maßnahmen zur Begrenzung des Durchgangsverkehrs in der Kernstadt und den Stadtteilen

Die erste Leitlinie ist äußerst problematisch zu bewerten und sollte in dieser Formulierung keinesfalls weitergeführt werden. Die Formulierung legt nahe, dass es zu einem Rückbau im Sinne von Fahrbahnverschmälerungen kommen kann. Dies ist aufgrund der realen physischen Breitenabmessungen der Fahrzeuge (regelkonform gemäß StVZO) nicht realistisch und nicht regelkonform. Unabhängig davon sind gestalterische und organisatorische Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs denkbar. Die Leitlinien zu Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen können weitgehend als erfüllt betrachtet werden. Die verbleibenden Leitlinien stellen mehr oder weniger Daueraufgaben dar, die auch in der Fortschreibung des VEP zu berücksichtigen wären. Aus Sicht des Gutachters fehlen jedoch Zielbestimmungen zur Erreichbarkeit der verschiedenen Strukturschwerpunkte, was beispielsweise für die örtliche Wirtschaft durchaus essentiell ist. Mit der Konzentration auf den Individualverkehr wurden solche Aspekte aber im VEP 1998 nicht thematisiert.

Ruhender Individualverkehr

- Kostendeckende Bewirtschaftung des Parkraumes in der Innenstadt
- Unterbinden von Parken auf Gehwegen und sonstigen Nebenflächen
- Beschränkung der öffentlichen Parkeinrichtungen in der Innenstadt auf ausgewählte (konkrete benannte) Parkierungsschwerpunkte
- Schaffung peripherer Großparkeinrichtungen (konkrete Standorte zur Prüfung vorgeschlagen) und Anbindung an den ÖPNV
- Ausreichende Beschilderung und Parkleitsystem

Ein Teil der Leitlinien wird man auch heute inhaltlich weitgehend unverändert übernehmen können. So gewinnt z.B. das Thema Kostendeckung insbesondere vor dem Hintergrund von Klimawandel und Mobilitätswende eine aktuelle Bedeutung. Ob die Themen Stellplatzbeschränkung in der Innenstadt sowie Schaffung peripherer Großparkeinrichtungen dem Grunde nach sowie mit den benannten Konkretisierungen übernommen werden können, ist im Weiteren zu untersuchen.

Nicht benannte Themen

In Zeiten immer stärkerer Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen, neuen Anforderungen aus Umwelt- und Klimaschutz sowie neuen technischen und technologischen Möglichkeiten können allein auf einzelne Verkehrsträger fokussierte Leitlinien oder Ziele nicht alle erforderlichen Handlungsfelder abdecken. Insbesondere sind folgende Themenfelder zu benennen, die im VEP 1998 noch nicht in ausreichender Form herausgearbeitet werden, für die anstehende Fortschreibung des VEP jedoch Relevanz besitzen:

- Weitere Optimierung der Vernetzung der Verkehrsmittel des ÖPNV
- Moderne Informationssysteme/ Verkehrssystemmanagement
- Intermodalität und Multimodalität, in diesem Zusammenhang auch Car-Sharing und Bike-Sharing/ Mobilitätsstationen („Mobilpunkte“)
- Elektroantriebe im Rad- und Kfz-Verkehr
- Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement
- Autonomes Fahren, etc.

Fazit

Die Leitlinien des VEP 1998 haben der damaligen Zeit entsprechend klare Schwerpunkte gesetzt, die in den darauffolgenden Jahren offenbar auch die Handlungsgrundlage für die Entwicklung des Verkehrssystems in Idstein darstellten. Die Realisierung wird als durchaus erfolgreich eingeschätzt. Durch den erreichten Umsetzungsstand der Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen, Kreisverkehre) sowie neue Möglichkeiten und Herausforderungen (z.B. Elektromobilität/ Sharing-Systeme), aber auch teilweise unrealistische Ansätze des Leitbildes 1998 (z.B. separate Radwege in einem Straßennetz, welches dafür kaum Voraussetzungen bietet) erscheint eine neue zeitgemäße Zielbestimmung für die Fortschreibung/ Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes erforderlich.

Zugleich sind im Leitbild bzw. den Zielen auch diejenigen Aufgaben zu verankern, die durch die Baulast- bzw. Aufgabenträger außerhalb der Stadt Idstein zu verantworten sind. Hier sollte bereits auf der Ebene des Leitbildes eine klare Positionierung erfolgen, welche diesbezüglichen Erwartungen bestehen.

7.2 Grundsätze zum verkehrlichen Leitbild des VEP 2035

Dem verkehrlichen Leitbild der Stadt Idstein werden folgende Grundsätze vorangestellt:

Zweckbindung: Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element des arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen. Dabei sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen, um allen Bürgern Idsteins gleichwertige Chancen zur gesellschaftlichen Teilhabe einzuräumen.

Sicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nichtmotorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und Hochbetagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

Verträglichkeit: Die störenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Vernetzung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung (Verkehrsberuhigung) minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung erreicht werden können. Dazu sind die Ziele der Lärmminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

Gleichberechtigung: Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohn- und Wirtschaftsstandort berücksichtigen.

Wirtschaftlichkeit: Berücksichtigung finden sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Kosten-Nutzen-Relation. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamtstädtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden.

Beteiligung: Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Aus diesem Grund

sind Mitwirkung und Beteiligung der Öffentlichkeit als Grundlage aller verkehrlichen Planungen zu verstehen und in diese zu integrieren.

7.3 Sechs Zielstellungen für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Idstein

Ausgehend von den Zielen der Stadtentwicklung Idsteins und den in der Analyse festgestellten Defiziten sind mit den Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2035 der Stadt Idstein insbesondere die folgenden Zielstellungen zu verfolgen.

Ziel 1: Stärkung der Erreichbarkeit Idsteins als Mittelzentrum in der Region Rhein-Main

Das Mittelzentrum Idstein ist ein attraktiver Standort für Wohnen, Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung sowie Dienstleistungen und ist durch sehr starke Verkehrsströme an Ein- und Auspendlern gekennzeichnet. In dieser Funktion ist die Einbindung in die überregionalen/ regionalen Verkehrsnetze von herausragender Bedeutung. Die Verantwortung hierfür liegt jedoch überwiegend bei den hierfür zuständigen Baulast- und Aufgabenträgern (Hessen mobil, Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV, Rheingau-Taunus-Kreis, Deutsche Bahn). Insbesondere werden hier folgende Aufgaben gesehen:

- Mit der Lage unmittelbar an der BAB A 3 sowie der B 275 ist Idstein gut über das Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen erreichbar. Seitens der Straßenbauverwaltung/ Hessen mobil ist zu gewährleisten, dass leistungs- und funktionsfähige Verkehrswege sowie verkehrssichere Schnittstellen zum nachgeordneten Straßennetz bestehen.
- Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit im Schienenpersonen(nah)verkehr des Ballungsraumes Rhein-Main. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen und zur Verringerung des MIV-Anteils an den Pendlerfahrten wird seitens der Stadt Idstein eine Angebotsverbesserung im SPNV angestrebt. Zudem ist ein funktionsgerechter Ausbau/ Umgestaltung des Bahnhofes Idstein erforderlich.
- Über den regionalen Busverkehr ist Idstein über seine Stadtteile mit den benachbarten zentralen Orten zu verbinden. Dabei sind zeitgemäße Angebote bereit zu stellen, die nicht nur den Schülerverkehr bedienen, sondern auch für Berufstätige und andere Nutzer eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellen. Die Anforderungen des Nahverkehrsplanes und die Ambitionen neuer Verkehrskonzepte sind insbesondere auch vor dem Hintergrund der angestrebten gesellschaftlichen Mobilitätswende in die Realität umzusetzen.
- Das regionale Radwegenetz muss insbesondere hinsichtlich den sich aus der Elektrifizierung des Radverkehrs ergebenden Chancen und Herausforderungen ergänzt und ertüchtigt werden. Zentrale Akteure dabei sind die Straßenbauverwaltung des Landes Hessen und der Rheingau-Taunus-Kreis.

Die Stadt Idstein wird sich gegenüber den benannten Akteuren nachhaltig und beharrlich dafür einsetzen, dass diese für Idstein sehr wichtigen Aufgaben wahrgenommen werden. Im VEP sind

dafür – soweit möglich – geeignete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln sowie deren Bedeutung in einer integrierten Gesamtbetrachtung darzulegen.

Ziel 2: Weitere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs in der Stadt Idstein

Aufgrund seiner überschaubaren Ausdehnungen ist die Stadt Idstein prädestiniert für eine weitere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Hierfür sind die Ansätze aus den Leitlinien zum VEP 1998 aufzugreifen und unter Beachtung der aktuellen Erfordernisse weiterzuführen. Hierfür werden insbesondere folgende Ansätze verfolgt:

- Nachhaltige Stärkung des **Radverkehrs**. Die Schaffung straßenbegleitender separater Radverkehrsanlagen ist vor dem Hintergrund der realen baulichen/ räumlichen Randbedingungen vor allem im Innenstadtbereich nur in Ausnahmefällen ein geeigneter Ansatz. Hier ist nach anderen organisatorischen/ gestalterischen und sonstigen Möglichkeiten zu suchen. Bei Anbindung/ Erschließung neuer Stadtareale sind Radverkehrsanlagen gemäß dem aktuellen Regelwerk zu berücksichtigen.
- Die neuen Möglichkeiten der StVO (z.B. zu Fahrradstraßen) sind dort wo sinnvoll auszuschöpfen. Für innovative, derzeit (noch?) nicht in der StVO verankerte Ansätze sind Pilotprojekte und Verkehrsversuche ein geeigneter Ansatz. Dabei sind Verkehrssicherheitsaspekte grundlegend zu beachten.
- Die Wegestrukturen des Radverkehrs zu den Stadtteilen sind in Abstimmung mit den teilweise zuständigen anderen Baulastträgern zu ergänzen. Ebenso ist das touristische Wege- netz zu entwickeln, welches nachhaltig zur positiven Wahrnehmung des Radverkehrsbeitra- gen kann.
- Ein Schwerpunkt ist auf die Entwicklung eines Netzes an Fahrradabstellanlagen zu legen. Dabei ist auf gute Nutzbarkeit ebenso Wert zu legen wie auf die stadträumliche Verträglich- keit. Private Akteure (z.B. Vermieter und Geschäftsleute, Unternehmen) sind dabei möglichst einzubinden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch das Bike&Ride zum Bahnhof als Alternative bzw. Ergänzung zum Park&Ride zu stärken.
- Imagekampagnen zum Radverkehr können maßgeblich dazu beitragen, die Möglichkeiten und Vorteile des Radverkehrs zu erkennen (eigene Kampagnen oder Mitwirkung an bundes- oder landesweiten Kampagnen).
- Die **Förderung des Fußverkehrs** soll auch weiterhin vor allem durch die Vorhaltung eines weitgehend vollständigen, attraktiven, sicheren und baulich intakten Fußwegenetzes, der sukzessiven Weiterentwicklung der Barrierefreiheit als Merkmal attraktiver öffentlicher Räume, guten Querungsmöglichkeiten von stark belasteten Straßen und der Ergänzung ver- kehrsberuhigter Zonen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen erfolgen. Die Nutzung der Gehwege und Bereiche für Fußgänger durch ruhenden Verkehr ist auszuschließen und Konflikte mit dem Radverkehr sind zu minimieren.

Ziel 3: Vorhaltung eines attraktiven Angebotes im ÖPNV

Der ÖPNV in Idstein wird teilweise durch den Regionalbusverkehr und teilweise durch den ergänzenden Stadtverkehr wahrgenommen. Zukünftig soll der ÖPNV noch stärker auf die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen ausgerichtet werden. Regionale Pendler und Fahrgäste sind möglichst zielgerichtet und auf direktem Weg zum Bahnhof und in die Innenstadt zu befördern, wobei Umwegfahrten im Stadtgebiet weitgehend zu vermeiden sind. Der Stadtbusverkehr mit Idstein-verträglichen Fahrzeuggrößen und dichten Taktfolgen sichert ein hochwertiges Angebot zwischen den Stadtteilen und erschließt (in Abstimmung mit dem Regionalverkehr) alle maßgeblichen Strukturschwerpunkte, einschließlich kurzer Verbindungen zum Zentrum und zum Bahnhof. Attraktive und barrierefreie Schnittstellen und Haltestellen, digitale Fahrgästinformationssysteme und moderne Fahrzeuge sind Kennzeichen des attraktiven ÖPNV in Idstein und dienen der Sicherung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Sich neu entwickelnde Stadtbereiche sind in guter Qualität mit dem ÖPNV zu bedienen und Erreichbarkeits- und Erschließungsdefizite abzubauen. Die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt hat einen großen Stellenwert. Sofern eine qualitätsgerechte Anbindung nicht über Nahverkehrsplan-konforme Regionalbusangebote gewährleistet werden kann, soll dies über flexible Bedienformen und ggf. auch spezielle Bürgerangebote erreicht werden.

Ziel 4: Weiterentwicklung und effektiver Betrieb des innerörtlichen Straßennetzes sowie Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch Vorhaltung ausreichender Kapazitäten für den ruhenden Verkehr

Ein funktionierendes **innerörtliches Straßennetz** ist Voraussetzung für die Erreichbarkeit und Erschließung aller Stadtteile und maßgeblicher Teil des öffentlichen Raumes mit all seinen Funktionen. Es dient nicht nur dem individuellen Kraftfahrzeugverkehr und dem Wirtschaftsverkehr, sondern ist ebenso Voraussetzung für den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr. Schwerpunkte der Weiterentwicklung im Zuge der Stadtentwicklungsprozesse sind insbesondere folgende Aspekte:

- Systematischer Erhalt der Substanz des Straßennetzes durch entsprechende Sanierungsmaßnahmen
- Leistungsfähige Anbindung der maßgeblichen bestehenden und neuen Strukturschwerpunkte
- Ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes und Erhöhung der Verträglichkeiten/ Aufenthaltsqualitäten
- Sukzessive Ergänzung entsprechend den Anforderungen der Stadtentwicklung unter Beachtung der Anforderungen des Regelwerkes

- Beibehaltung und Weiterentwicklung des Grundsatzes der Verkehrsberuhigung im Neben- netz (Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche)

Ausreichende Stellplatzzahlen für den **ruhenden Verkehr** sichern die Erreichbarkeit der Innen- stadt Idsteins für Kunden und Besucher. Mittels Maßnahmen des Parkraummanagements ist die Nachfrage nach Stellplätzen räumlich und zeitlich verbessert zu steuern. Das Verhältnis der Ge- bührenhöhe für die Stellplätze in der Innenstadt von Idstein zu einem ÖPNV Ticket (Einzelfahrt) soll dabei zukünftig noch stärker zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs anregen.

Ziel 5: Förderung eines verträglichen Miteinanders aller Verkehrsarten

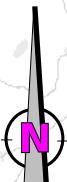
Die städtebauliche Situation und die konkrete Form der Bebauung und der einzelnen Straßen- räume führen dazu, dass innerorts in den wenigsten Fällen ausreichend breite und regelkonforme Anlagen für den Kraftfahrzeugverkehr, den Radverkehr und auch für Fußgängerverkehr geschaf- fen werden können. Auf den Hauptverkehrsstraßen, insbesondere der Wiesbadener Straße und der Limburger Straße sowie auch überwiegend auf den Durchgangsstraßen in den Stadtteilen ist Mischverkehr von Kraftfahrzeugen und Radfahrern nicht zu vermeiden. Das gleiche gilt für Rad- fahrer und Fußgänger in Seitenbereichen der Straßen, den verkehrsberuhigten Bereichen (Mischverkehrsflächen) sowie in der Fußgängerzone. Die Förderung des **verträglichen Mitei- nander sowie der Akzeptanz und Toleranz** aller Verkehrsteilnehmer hat daher für Idstein eine besonders hohe Bedeutung. Dies sollte sich in entsprechenden Aktivitäten/ Kampagnen zur Auf- klärung sowie auch mit einer entsprechenden Präsenz im öffentlichen Raum (Sonderschilder, Piktogramme) niederschlagen. Hier kann sich Idstein auch als Vorreiter profilieren.

Ziel 6: Etablierung von Innovationen, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement

Idstein fühlt sich der Etablierung einer innovativen städtischen Mobilitätskultur im regionalen Kon- text verpflichtet. Ansatzpunkte dafür bestehen beispielsweise in der Erweiterung des Car-Sharing und Firmen- und ggf. auch Leifahrradangeboten, dem weiteren Ausbau von Ladeinfrastrukturen, der Bündelung von Mobilitätsangeboten an „Mobilstationen“ und weiteren Aspekten. Gemeinsam mit der örtlichen Wirtschaft werden Initiativen zur verstärkten Nutzung von Job-Tickets und zu weiteren Maßnahmen des Mobilitätsmanagements entwickelt, mittels derer die Mobilität der Ein- wohner und Pendler insbesondere durch spezielle Anreize und informatorische Ansätze beein- flusst werden soll. Entsprechende bundesweite Initiativen und Fördermöglichkeiten sollen auch für Idstein stärker genutzt werden (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“). Dafür sind jedoch die entspre- chenden personellen (Schaffung einer Stelle Radverkehrs- oder Mobilitätsbeauftragter) und fi- nanziellen Voraussetzungen zu schaffen

Abbildungen

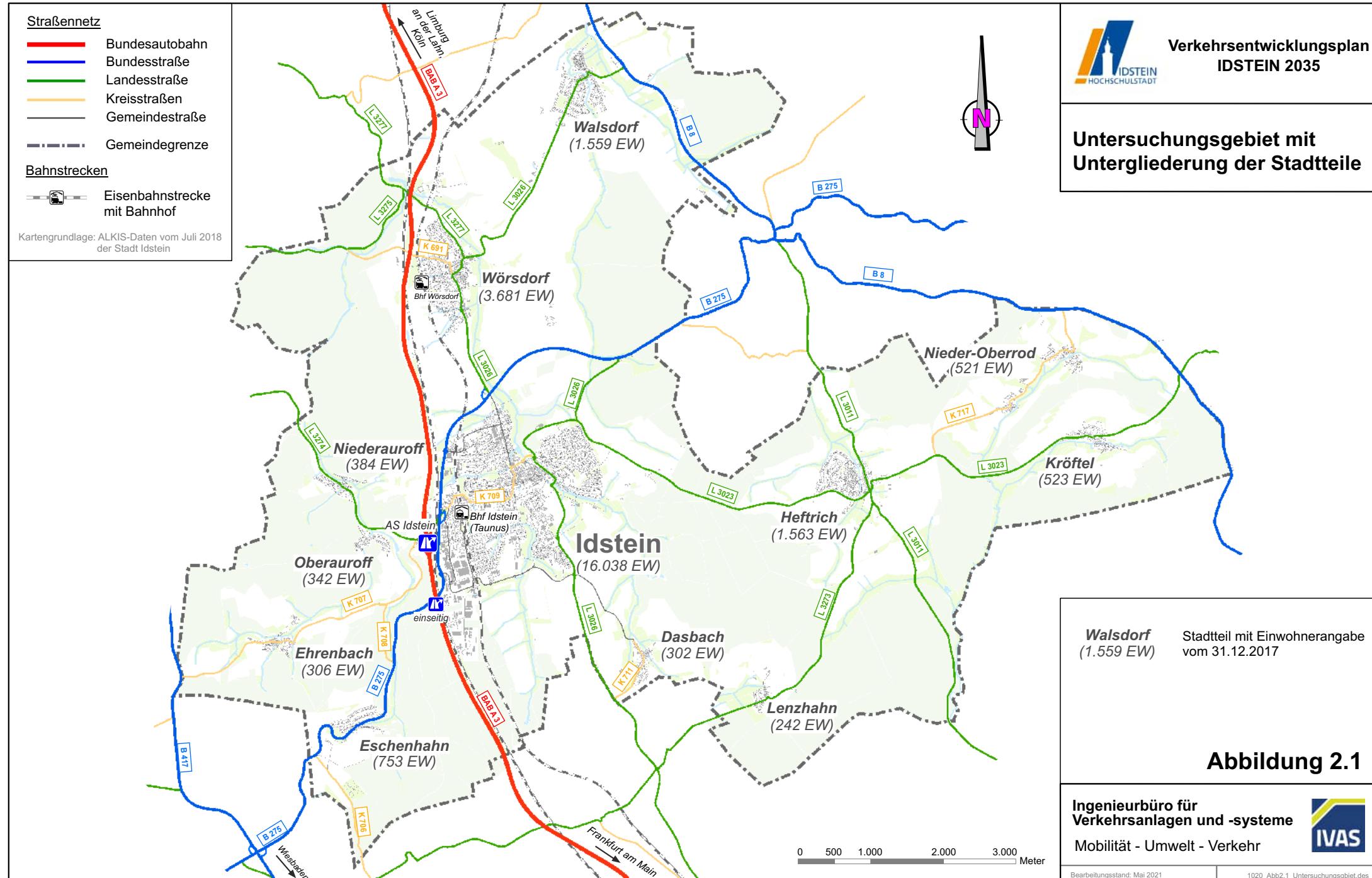
Übersichtskarte

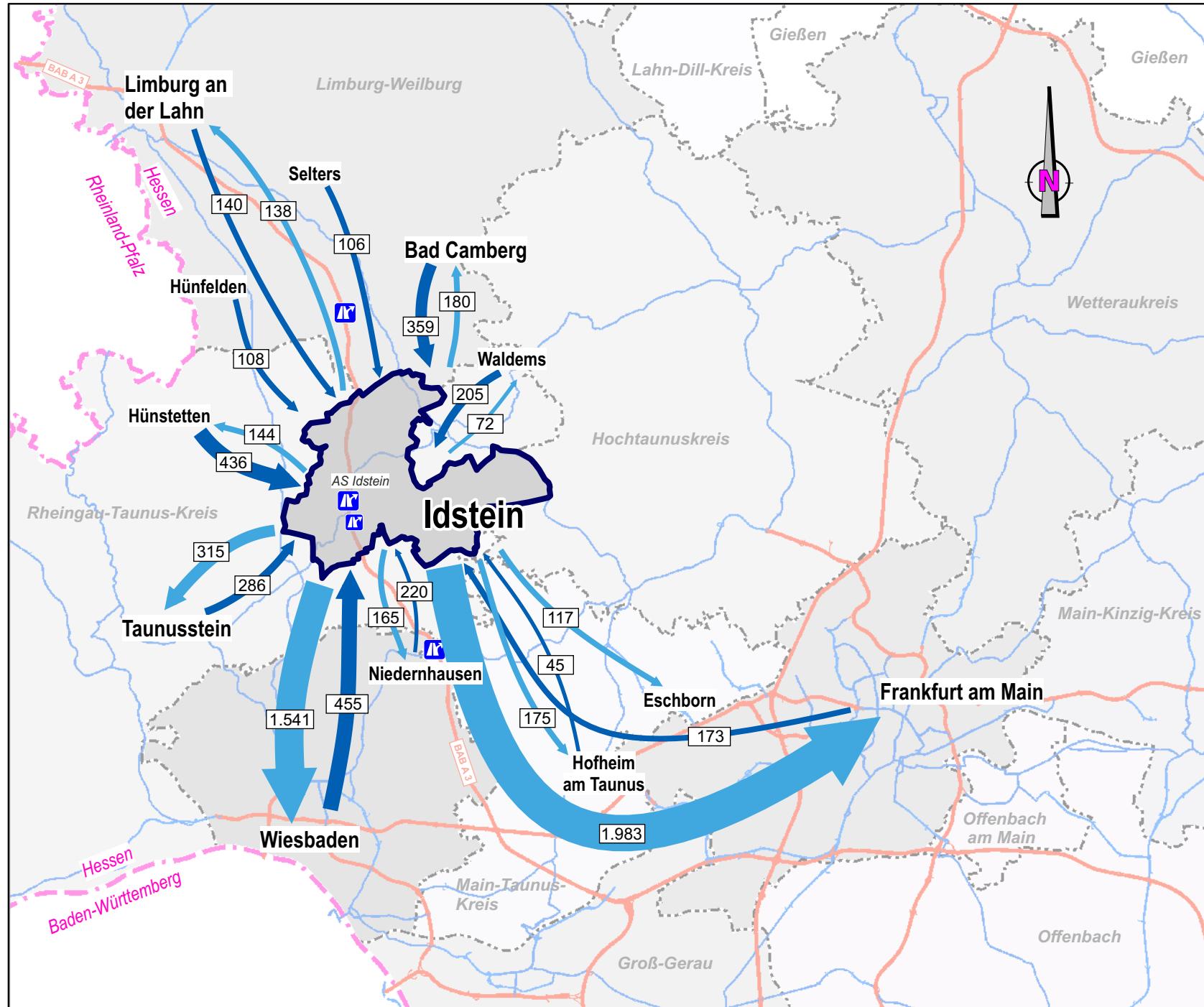


BAB A 3	Bundesautobahn
B 275	Bundesstraße
-----	Landkreise
-----	Bundesland
-----	Eisenbahnstrecke
	AS Idstein
	Anschlußstellen bei Idstein

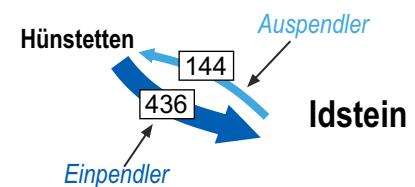
Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein und Basis Karten von OpenStreetMap, ODbL 1.0

Abbildung 1





Analyse Pendlerverkehr



- BAB A3 Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landkreise
- Bundesland
- AS Idstein Anschlußstellen bei Idstein

Abbildung 2.2

klassifiziertes Straßennetz

Straßennetz

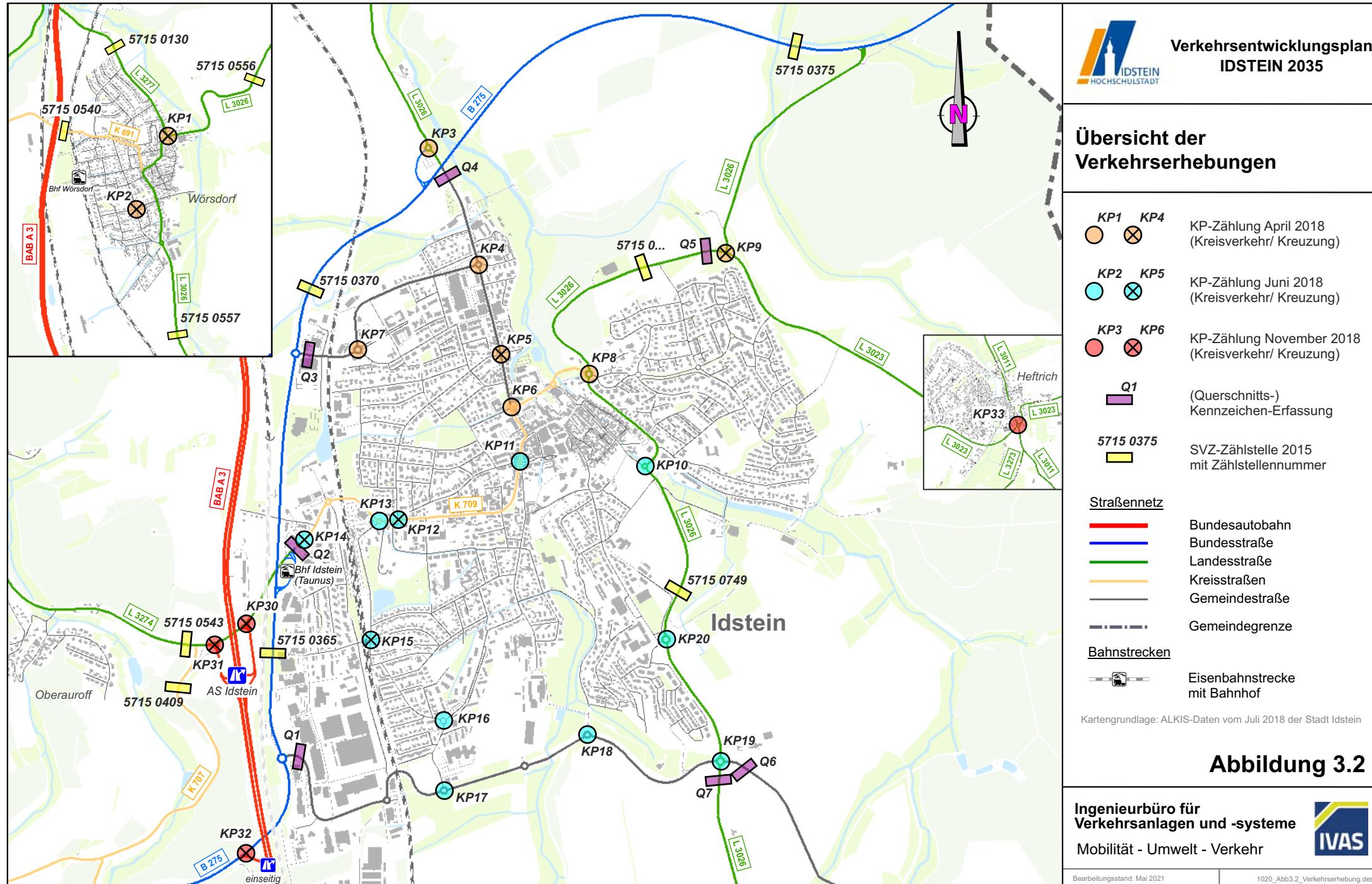
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen

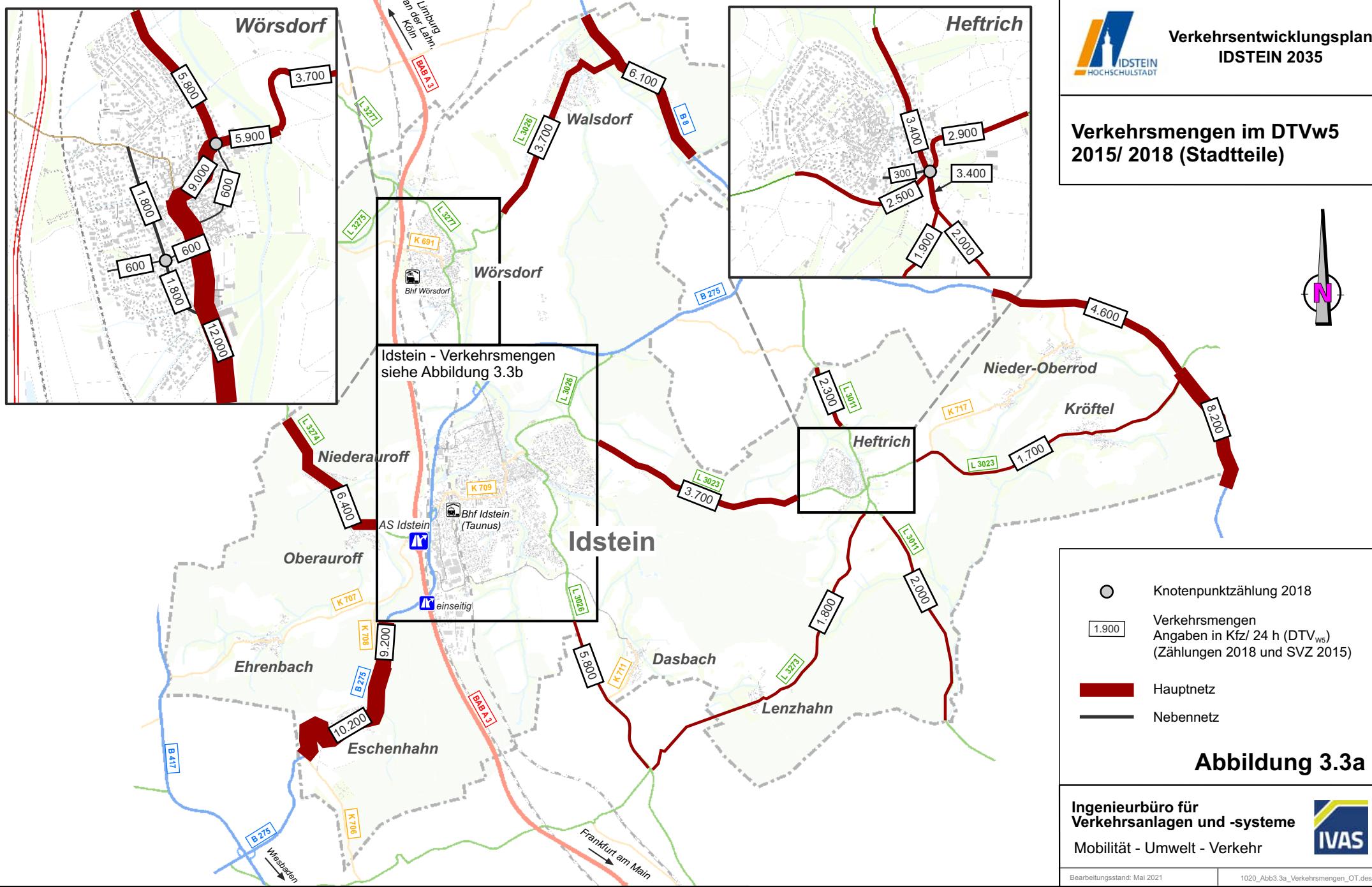
Bahnstrecken

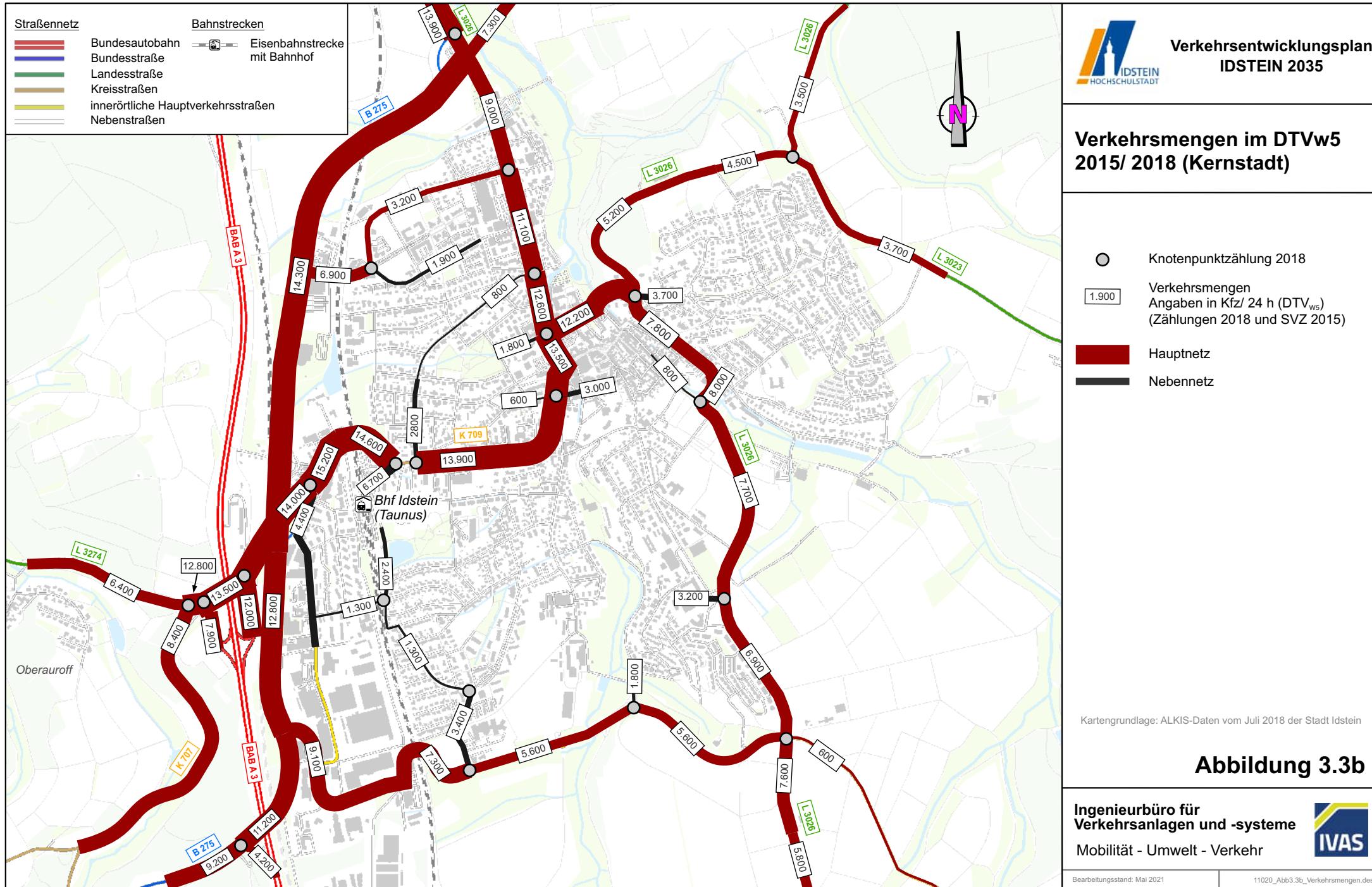
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

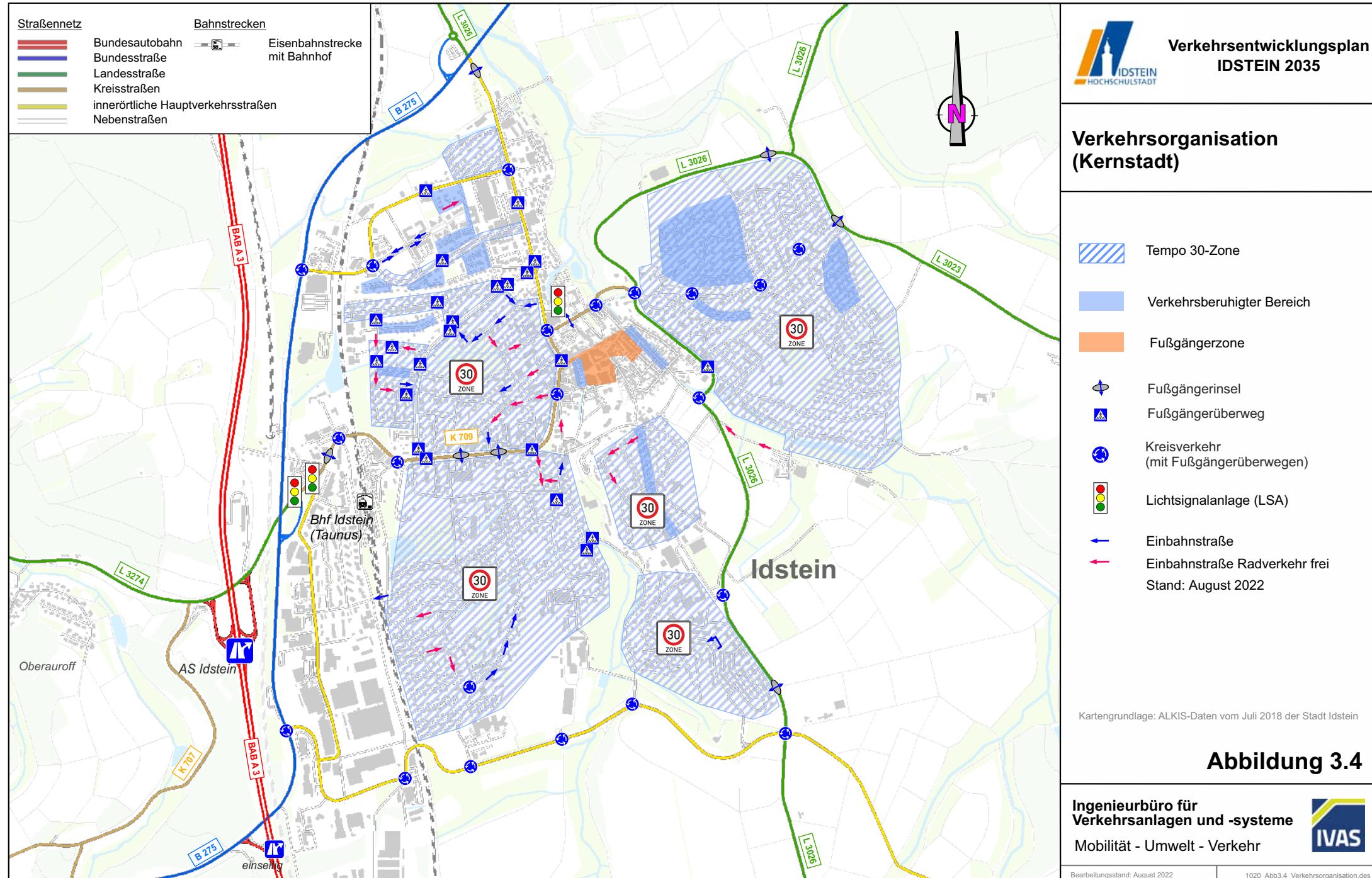
Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

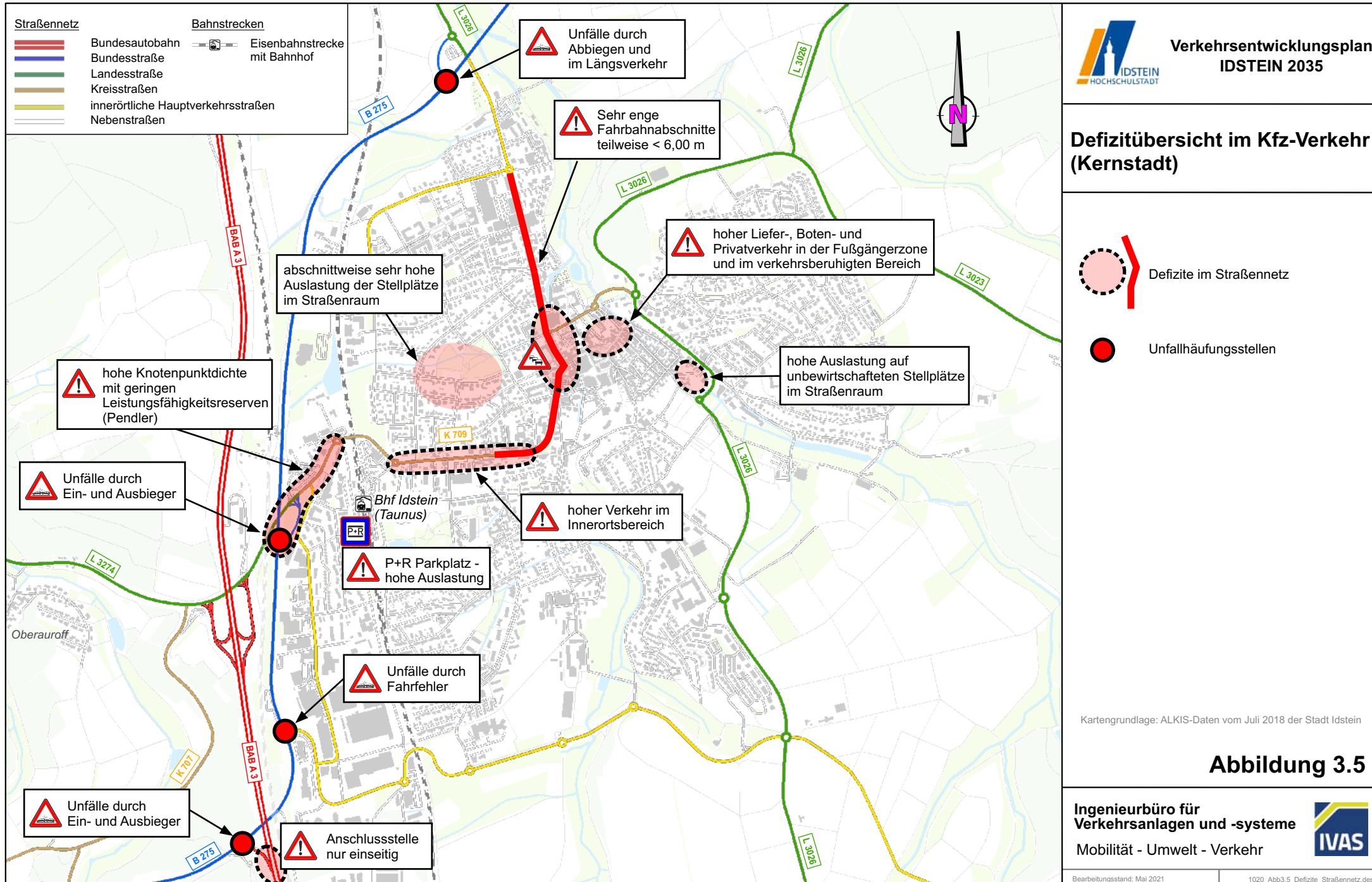
Abbildung 3.1

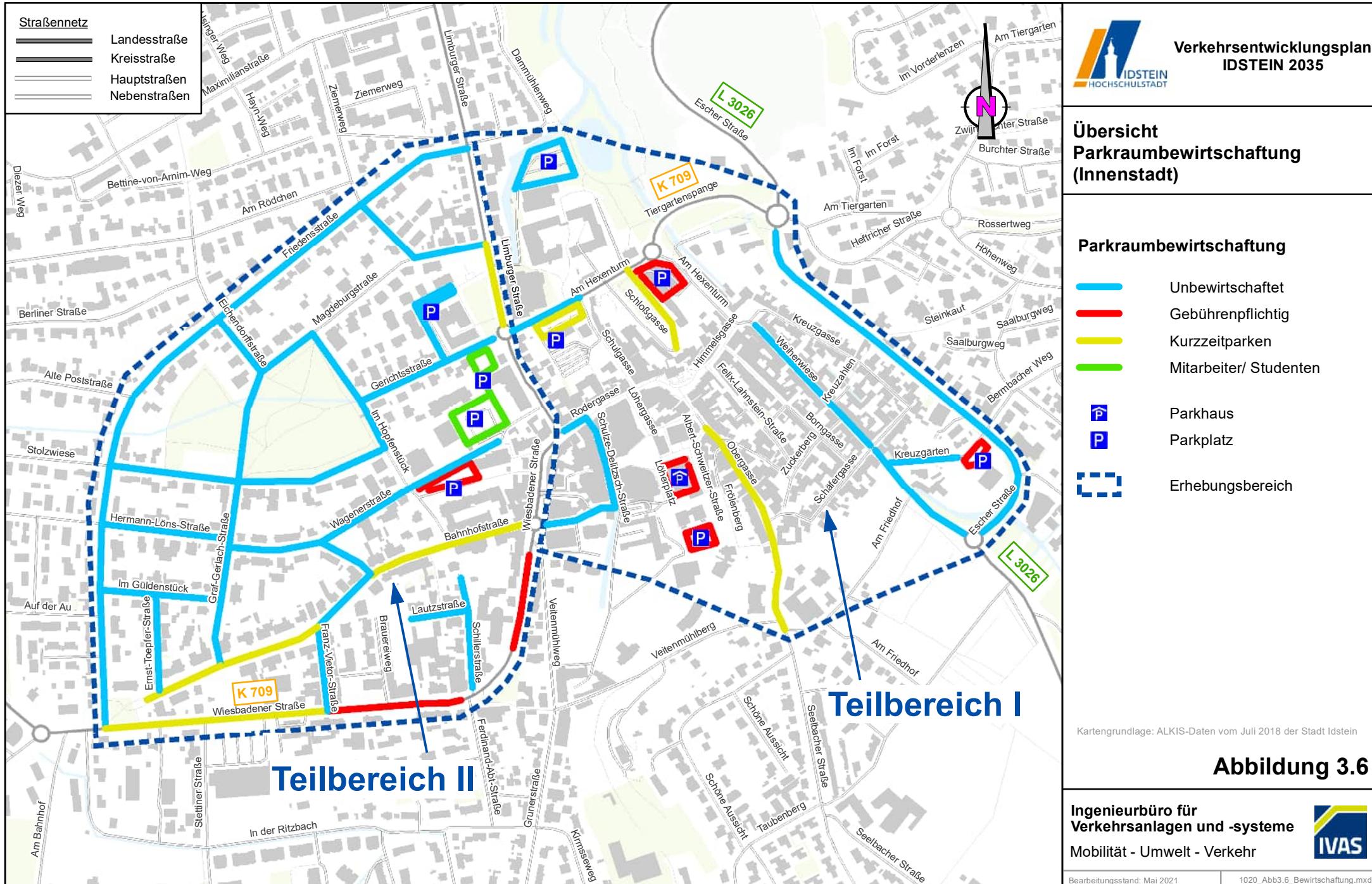


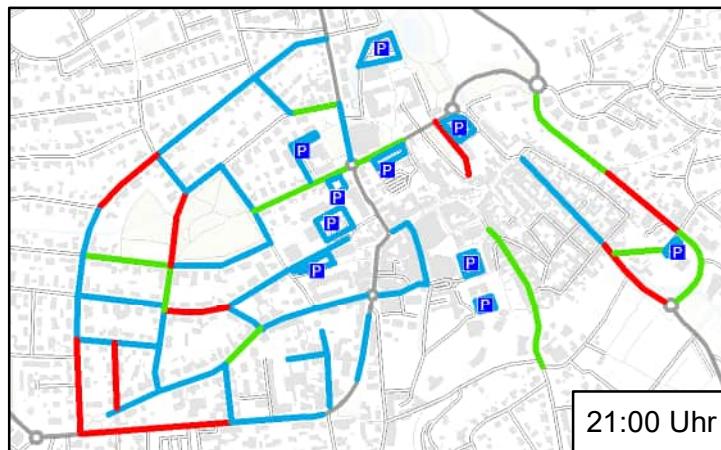
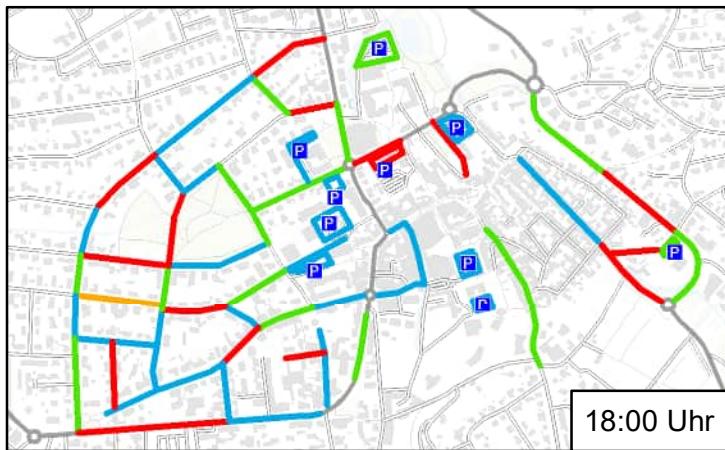
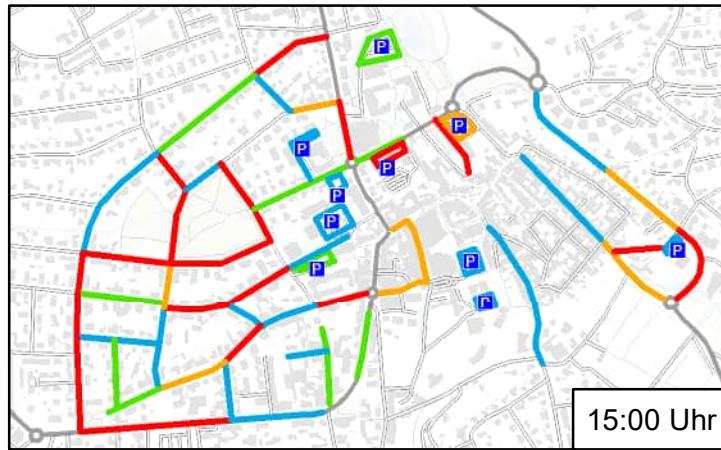
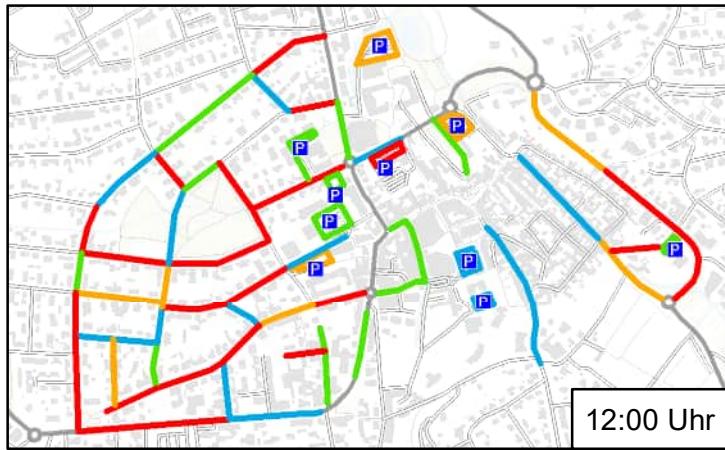
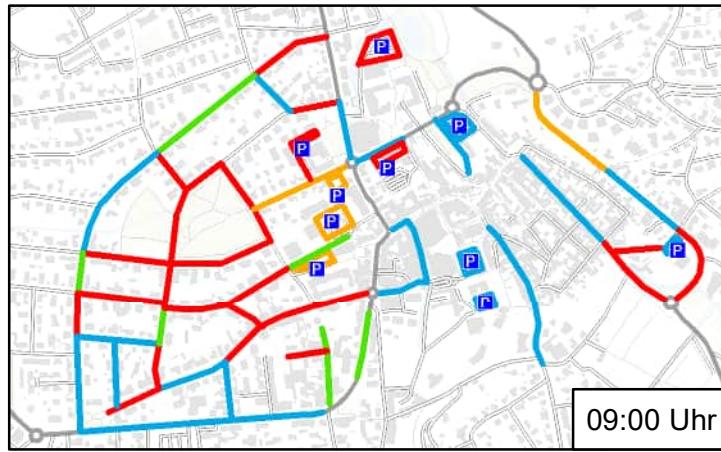
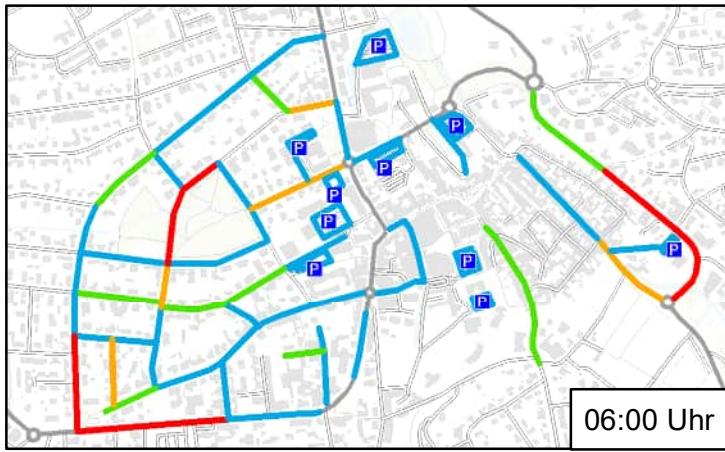












Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

werktagliche Parkraumauslastung
(Innenstadt)

- P Parkplatz
- < 70 %
- 70 % - < 85 %
- 85 % - < 100 %
- 100 % und mehr

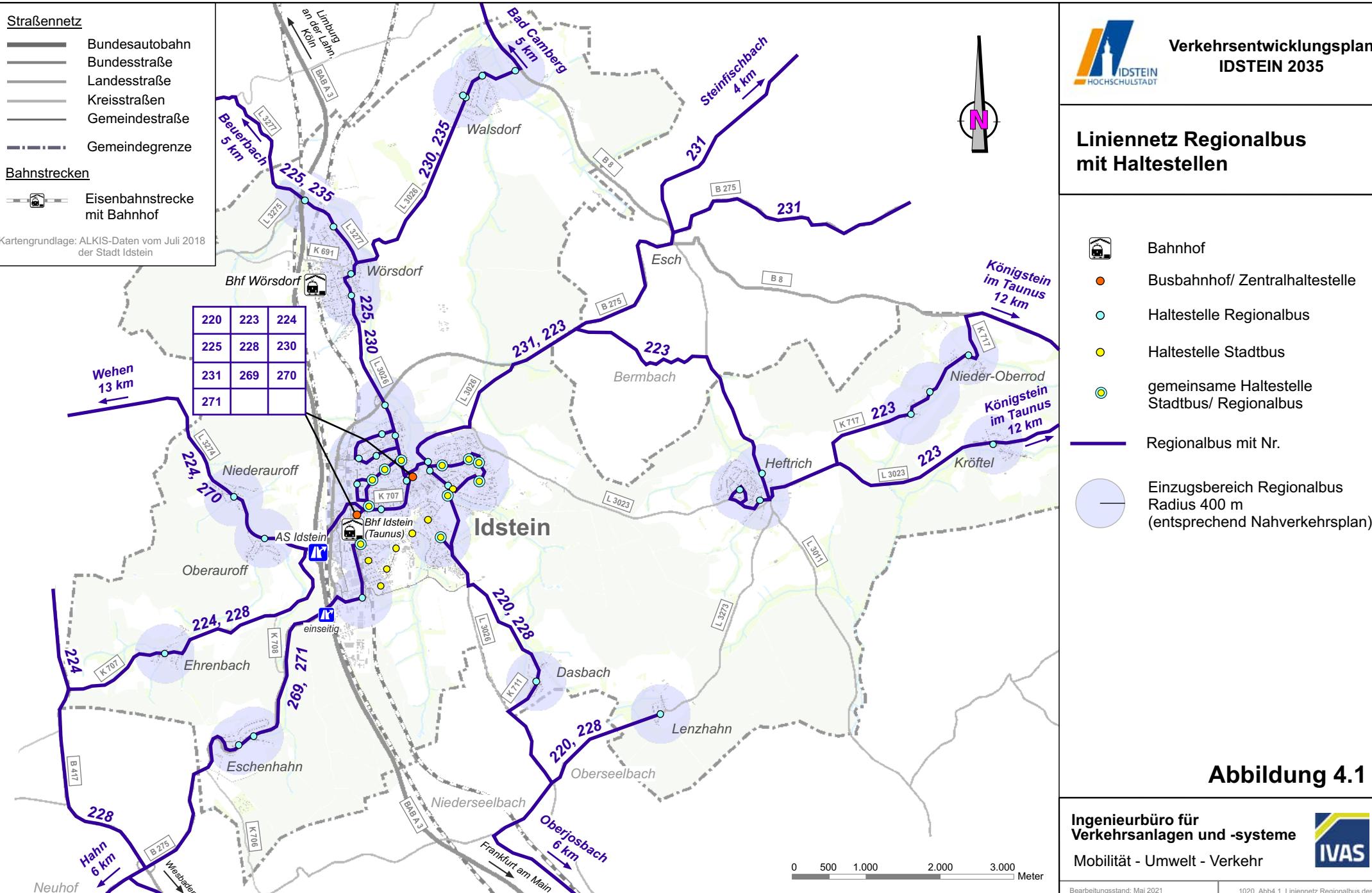
Nicht dargestellte Abschnitte, auf denen geparkt werden darf, sind nicht erhoben.

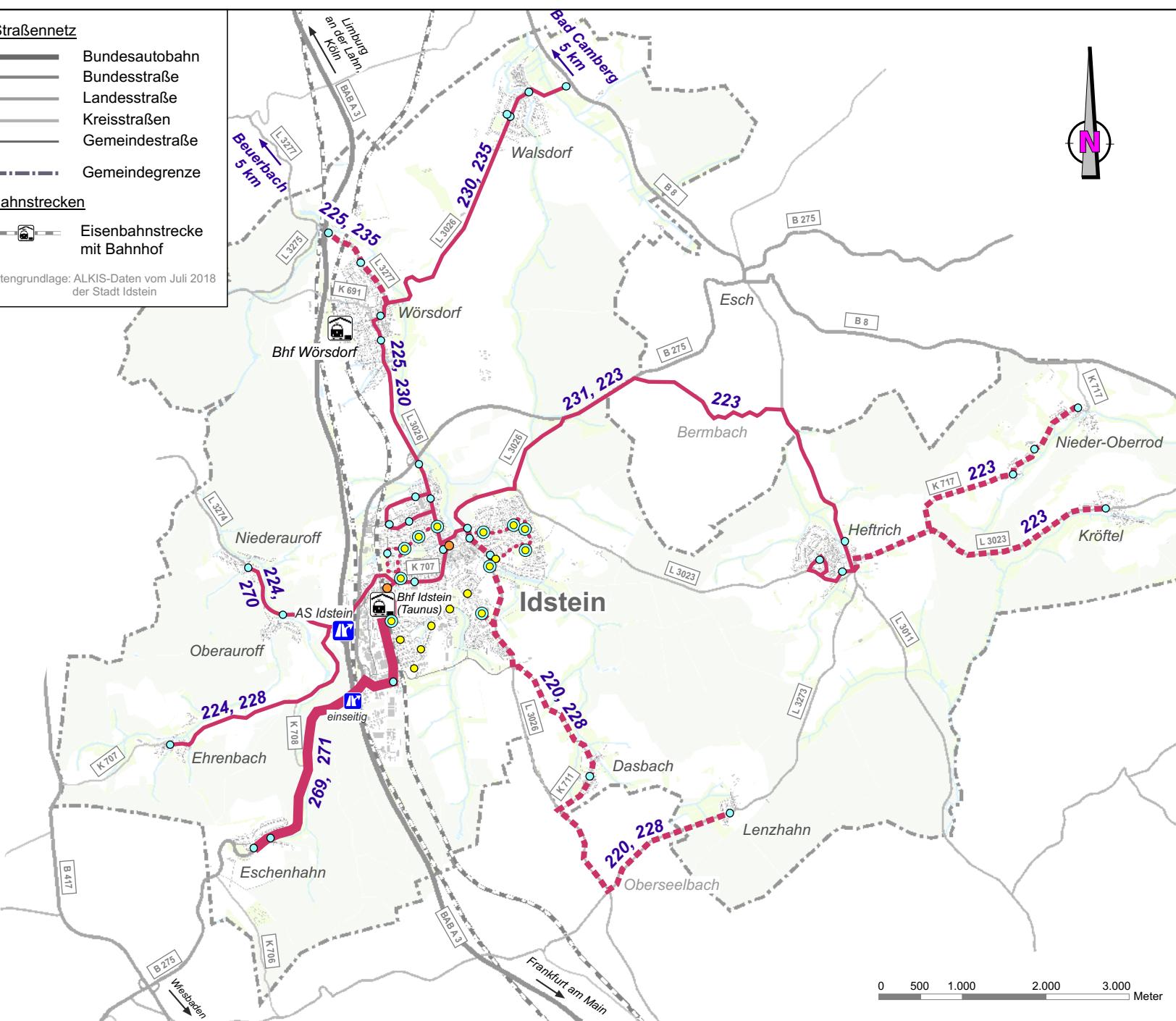
Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Abbildung 3.7

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr







**Anbindung der Stadtteile
Taktfrequenzen**

- Bahnhof
- Busbahnhof/ Zentralhaltestelle
- Haltestelle Regionalbus
- Haltestelle Stadtbus
- gemeinsame Haltestelle Stadtbus/ Regionalbus

Darstellung Regionalbuslinien in dieser Taktfrequenz

- 30 - 60 min Takt/ WE 1 - 2h Takt
- 1 h Takt/ WE 2h Takt
- 2h Takt
- unregelmäßig

Abbildung 4.2

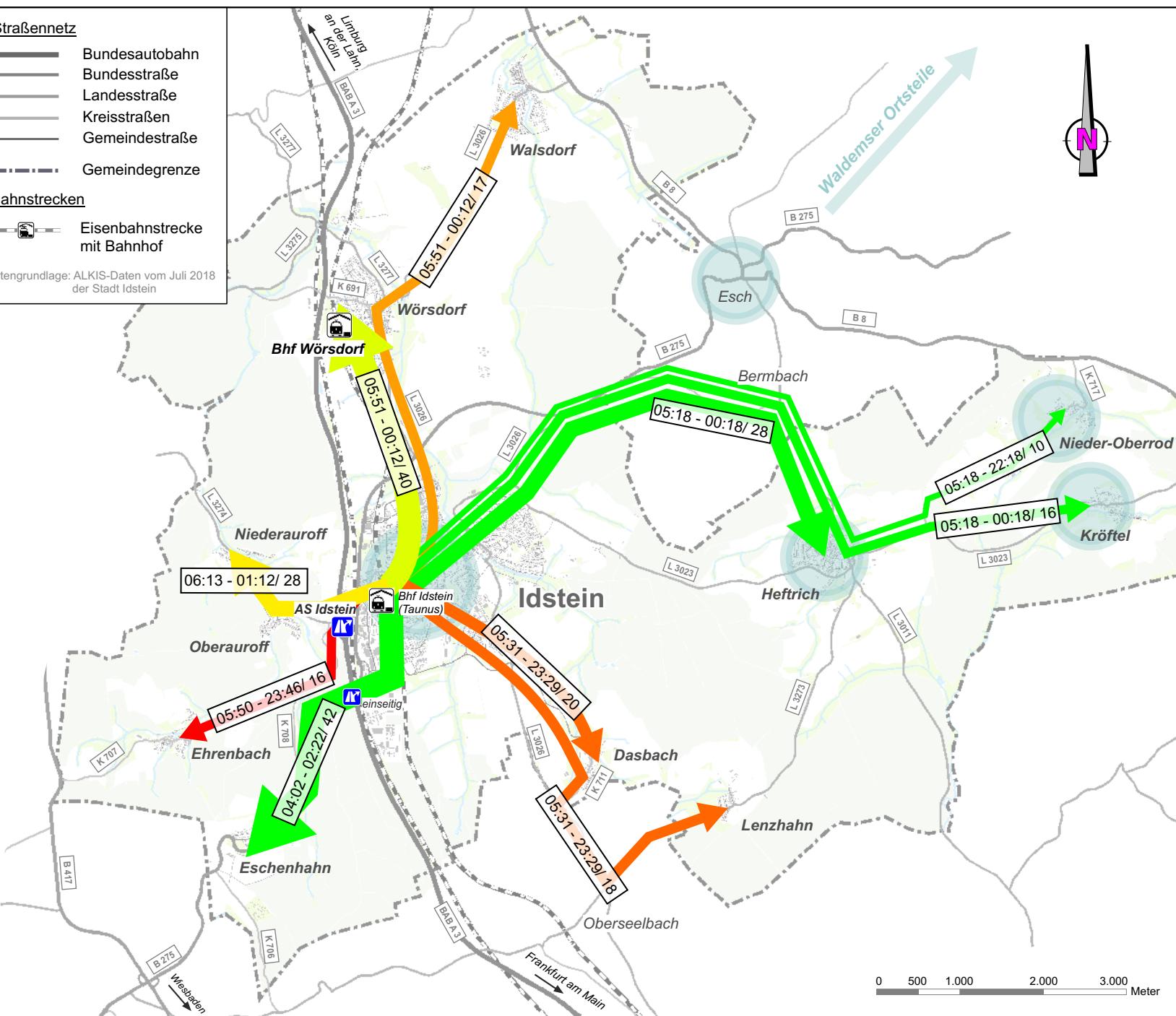
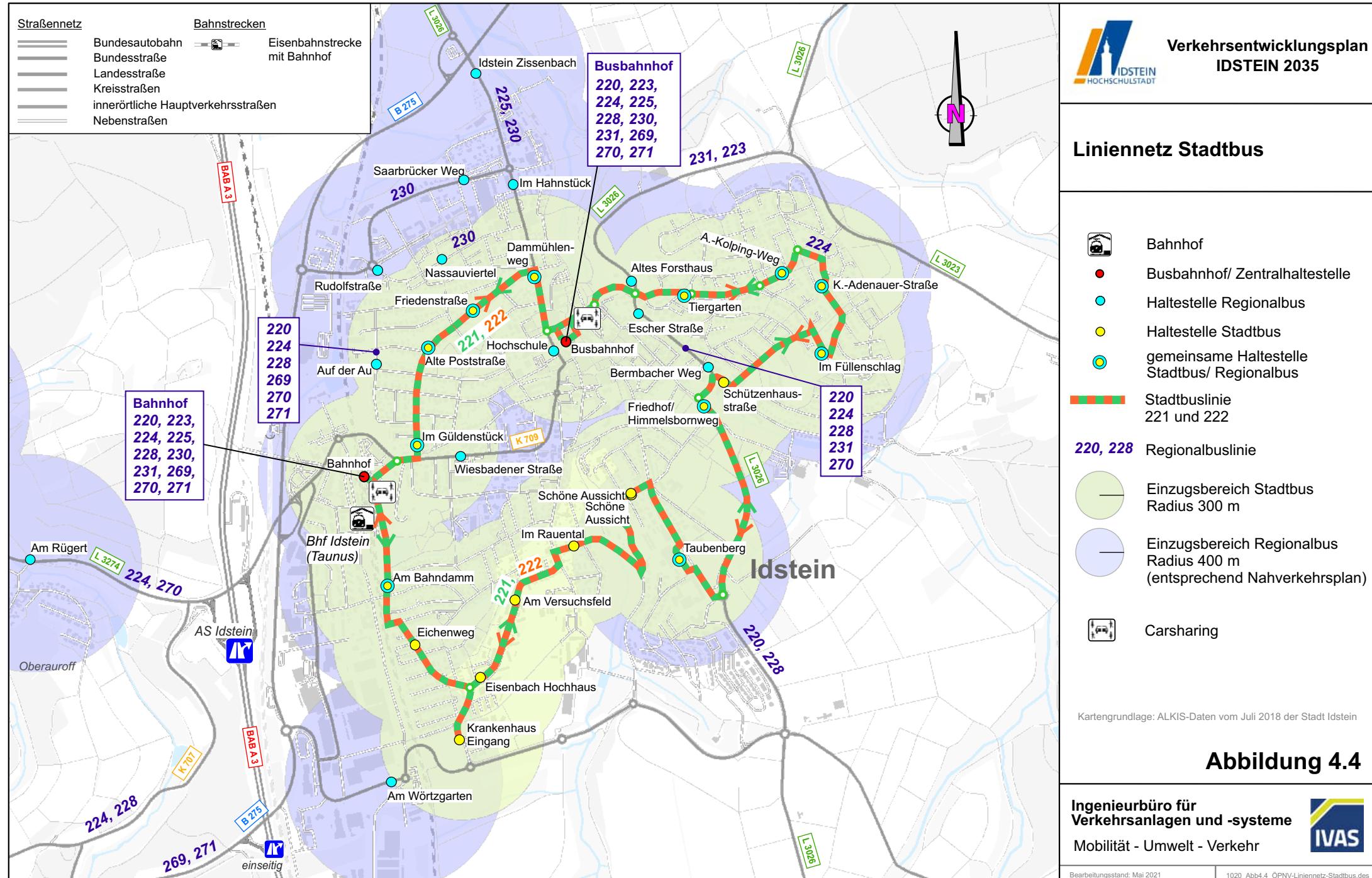
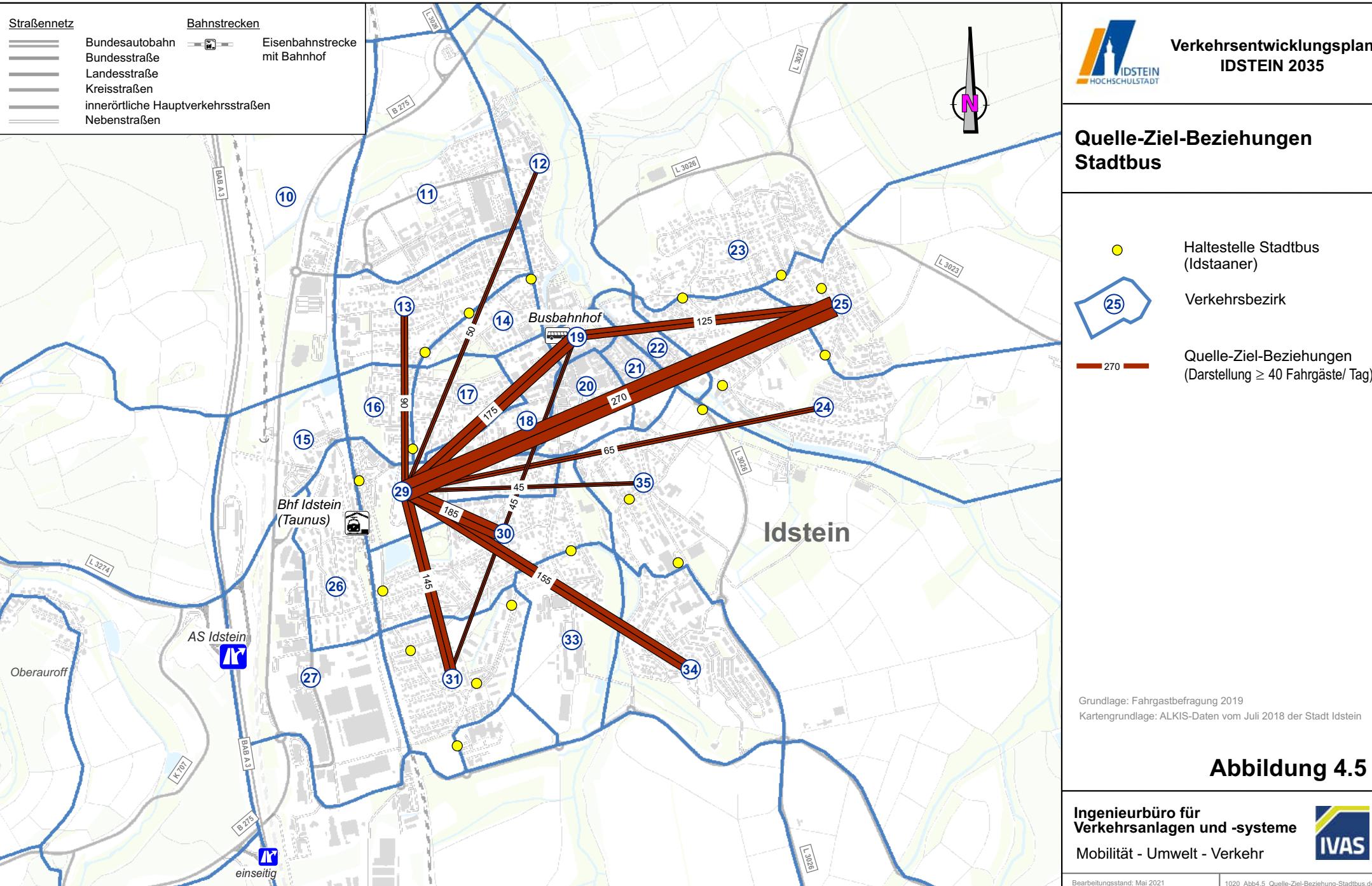
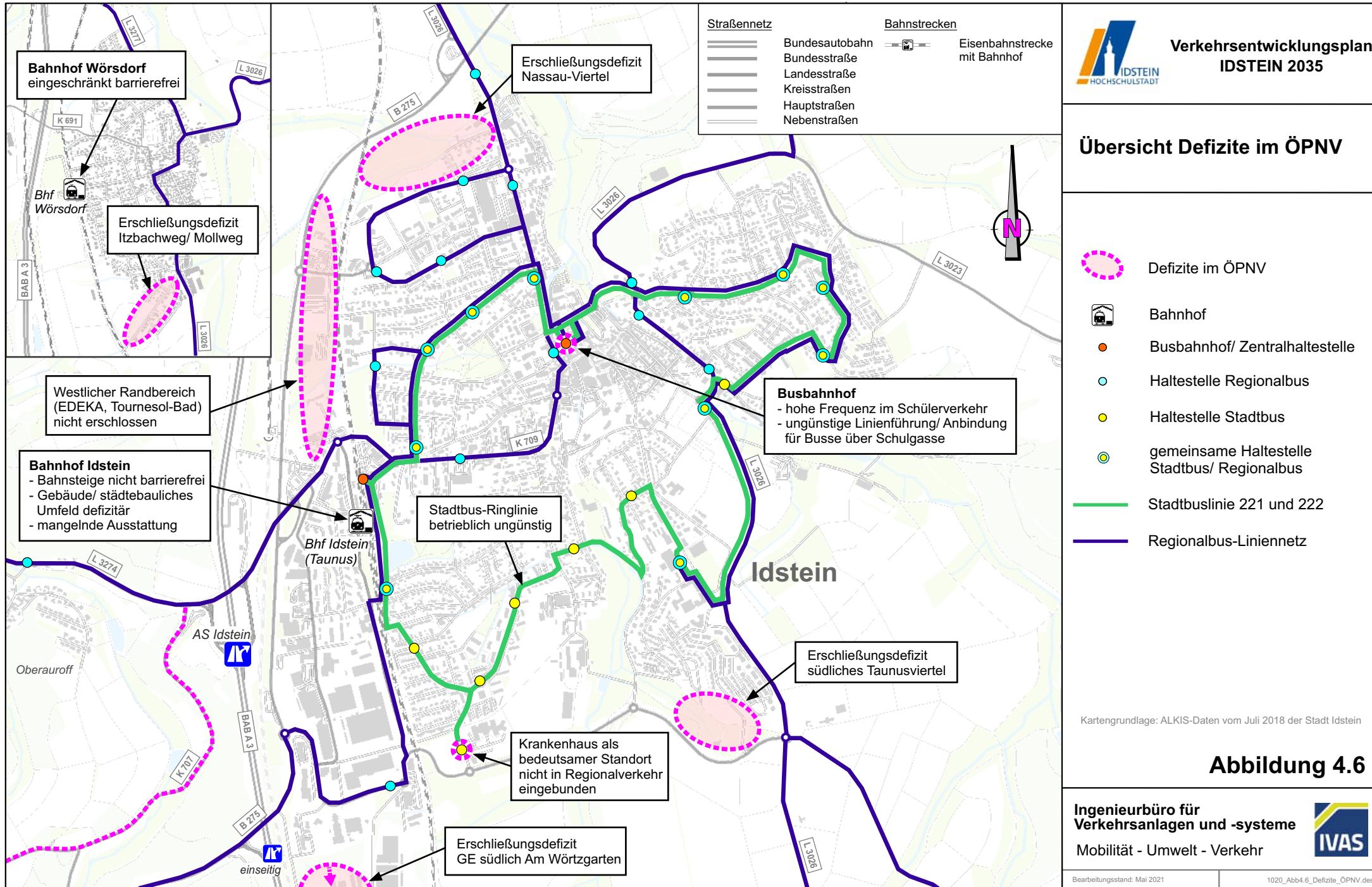
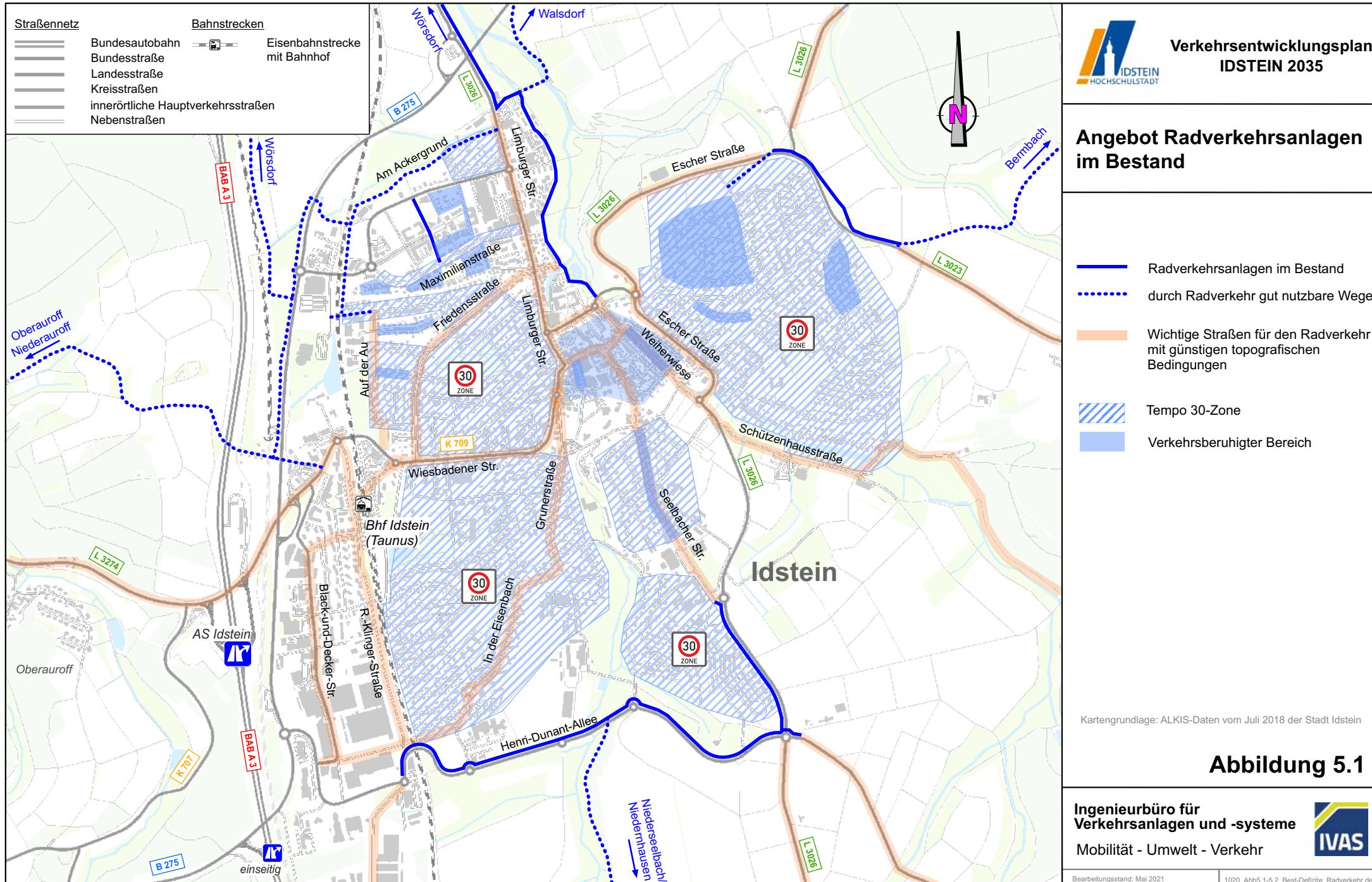


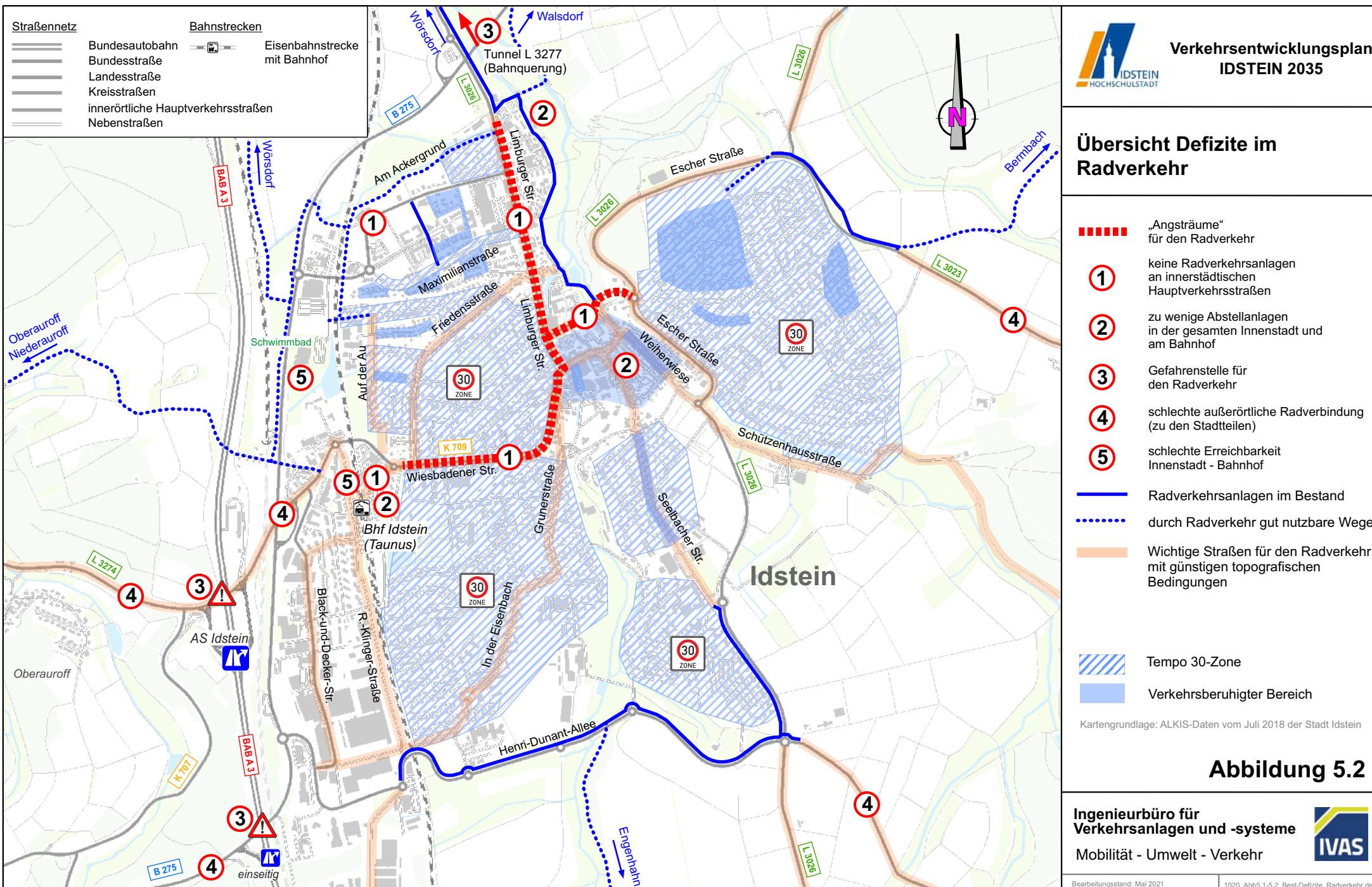
Abbildung 4.3

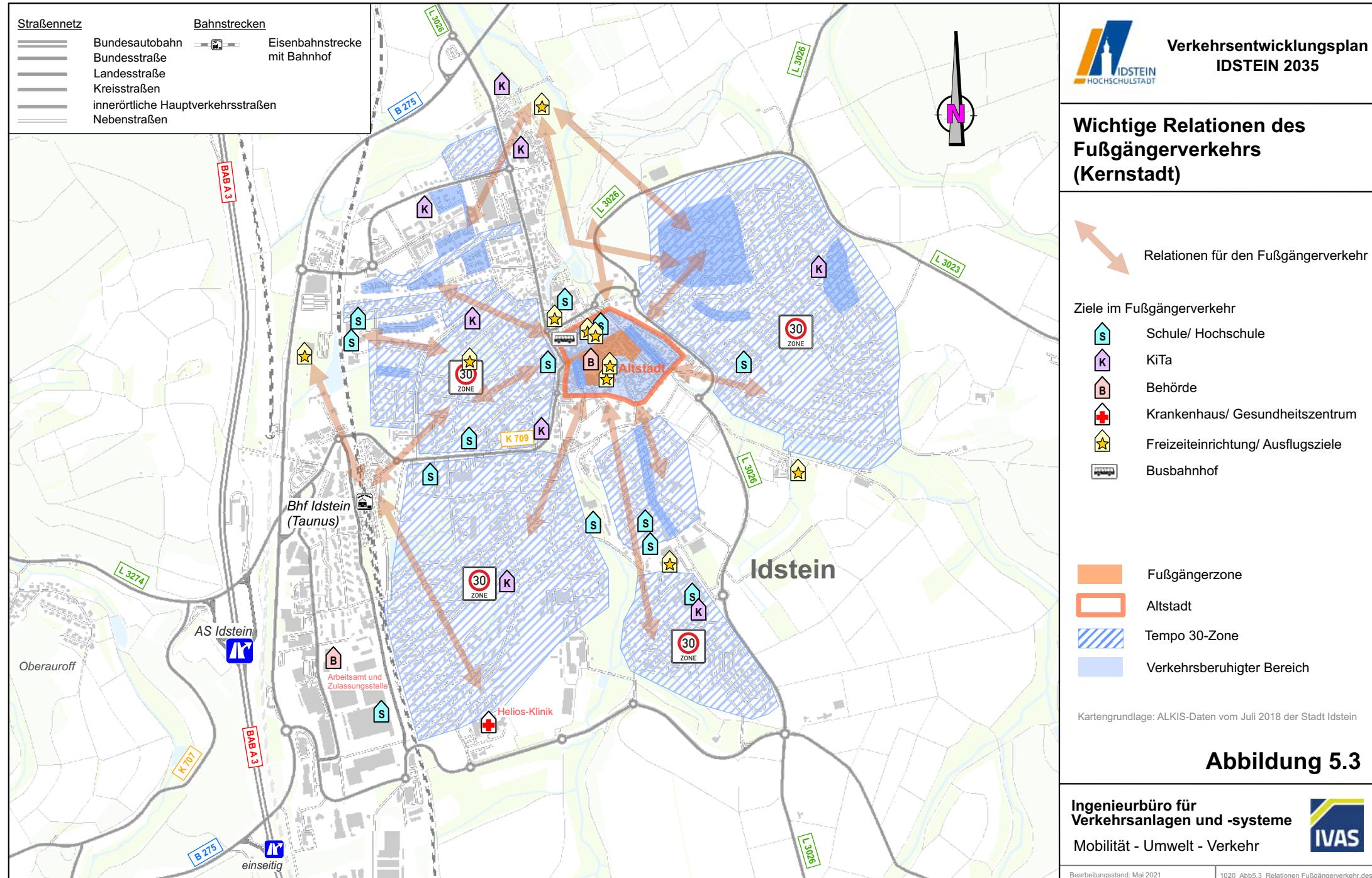












Anlage 1: Aufstellung Freigabe Einbahnstraßen für den Radverkehr

Nr.	Straße	Radfahrer frei ?		Einschätzung Verkehrsbehörde
		nein	ja	
Idstein				
1	Alte Poststraße		x	
2	Auf der Au		x	
3	Bahnhofstraße		x	
4	Buchenweg		x	
5	Diehlstraße		x	
6	Eichendorffstraße	x		wurde auf Verkehrsschau abgelehnt
7	Eppsteiner Weg	x		fehlende Fahrbahnbreite
8	Ferdinand-Abt-Straße		x	
9	Fichtenweg		x	
10	Franz-Vietor-Straße	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
11	Fürstin-Henriette-Dorothea-Weg		x	
12	Gerichtsstraße		x	
13	Heidestück	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
14	Herrmann-Löns-Straße		x	
15	Himmelsbornweg		x	
16	Im Hopfenstück		x	
17	Im Rauental		x	
18	In der Eisenbach	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
19	Luxemburger Allee	x		nicht notwendig
20	Magdeburgstraße	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
21	Marie-Curie-Straße		x	
22	Schöne Aussicht		x	
23	Veitenmühlweg		x	
24	Wagener Straße		x	teilweise
25	Weilburger Weg		x	
26	Ziemerweg	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
Wörsdorf				
27	Am Metzengraben		x	
28	Fackenhöfer Weg		x	
29	Fünfkirchner Straße		x	
30	Goethestraße	x		unübersichtlich und enge Fahrbahn
31	Hinter den Gärten		x	



Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035

Teil 2 Stärken – Schwächen – Herausforderungen



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Idstein 2035
Teil 2 – Stärken – Schwächen – Herausforderungen

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Idstein
König-Adolf-Platz 2, 65510 Idstein

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitungsstand: Abschlussbericht (unveränderter Stand seit Mai 2021)

Dresden, im September 2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1. Zielstellungen und Handlungsfelder	1
2. Stärken, Schwächen und Herausforderungen	2
2.1 Zu berücksichtigende Entwicklungen	2
2.2 Handlungsfeld regionale Anbindung.....	4
2.2.1 Straßennetz	4
2.2.2 SPNV/ straßengebundener regionaler ÖPNV	5
2.2.3 Regionaler Radverkehr.....	6
2.3 Handlungsfeld Straßennetz und fließender und ruhender Kfz-Verkehr	7
2.3.1 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr	7
2.3.2 Ruhender Verkehr	8
2.4 Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr.....	9
2.5 Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr	11
2.5.1 Fußgängerverkehr	11
2.5.2 Radverkehr	12
2.6 Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement, Innovation	14
2.7 Handlungsfeld Förderung Rücksicht/ Miteinander	15

1. Zielstellungen und Handlungsfelder

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Idstein wurde das Verkehrssystem im Bestand umfassend analysiert. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 2019 wurden dazu zahlreiche Hinweise gegeben, die in die Analysen eingeflossen sind. Es wurden die verschiedenen Infrastrukturen sowie Verkehrs- und Mobilitätsangebote analysiert und bewertet. Auch gab es bereits eine erste Diskussion potenzieller Ziele, welche sich vorrangig an den Verkehrsmitteln Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie fließender und ruhender Kfz-Verkehr orientierte und durch ein Zielfeld zum Umwelt- und Klimaschutz und innovativer Mobilität ergänzt wurde.

Mit dem Abschluss der Analyse wurden auch die Ziele überarbeitet und präzisiert. In einer Präambel wird das Grundverständnis zur Verkehrsentwicklung erläutert (siehe Bericht VEP IDSTEIN 2035 Teil 1: Analysen und Zielstellungen). Dabei werden folgende Aspekte herausgestellt:

- ➔ Zweckbindung von Verkehr und Mobilität und Grundvoraussetzung für die soziale Teilhabe
- ➔ Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern und Senioren
- ➔ Umweltverträglichkeit und Gesundheitsschutz inklusive Klimaschutz als eines der herausragenden Themen unserer Zeit
- ➔ Gleichberechtigung im Sinne der Nutzung der Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Verträglichkeiten
- ➔ Wirtschaftlichkeit im Sinne einer finanziellen Nachhaltigkeit für das Gemeinwesen
- ➔ Beteiligung von Bürgern, Akteuren und Interessenverbänden als maßgebliche Voraussetzung für zielorientierte und bürgerfreundliche Planung

Auf dieser Grundlage werden sechs Ziele für Mobilität und Verkehr in Idstein benannt:

- Ziel 1:** Stärkung der Erreichbarkeit Idsteins als Mittelzentrum in der Region Rhein-Main
- Ziel 2:** Weitere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs in der Stadt Idstein
- Ziel 3:** Vorhaltung eines attraktiven Angebotes im ÖPNV
- Ziel 4:** Weiterentwicklung und effektiver Betrieb des innerörtlichen Straßennetzes sowie Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch Vorhaltung ausreichender Kapazitäten für den ruhenden Verkehr
- Ziel 5:** Förderung des verträglichen Miteinanders aller Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer
- Ziel 6:** Etablierung von Innovationen, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement

Die Zielstellungen wurden so ausformuliert, dass sie weitgehend direkt in Handlungsfelder übertragen werden können, für welche dann konkrete Strategien, Konzepte und Maßnahmen auszuformulieren sind. Diese Handlungsfelder sind in nachfolgender Grafik 1 dargestellt.



Grafik 1: Handlungsfelder im VEP IDSTEIN

2. Stärken, Schwächen und Herausforderungen

2.1 Zu berücksichtigende Entwicklungen

Die bisher erarbeiteten Analysen beziehen sich weitestgehend auf die heutige Situation hinsichtlich der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsangebote und der Verkehrsnachfrage. Die Bewertung der vorgefundenen Situation sollte aber nicht nur auf den Bestand und die verkehrlichen Zielstellungen abstellen, sondern die Ziele der Stadtentwicklung gleichermaßen berücksichtigen. Für das Verkehrssystem von besonderer Relevanz sind vor allem folgende Fragestellungen:

- Von welchen Einwohnerzahlen wird in der Perspektive ausgegangen?
- Wo soll der benötigte Wohnraum entwickelt werden?
- Welche weiteren verkehrlich relevanten Flächenentwicklungen sollen vorgenommen werden (insbesondere Gewerbegebiete, aber auch verkehrsintensive Einzelvorhaben)?

Parallel zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wird auch das Stadtentwicklungskonzept fortgeschrieben. In diesem¹ werden fünf Szenarien der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2035 aufgezeigt, welche von einem Einwohnerverlust gegenüber 2017 von etwa sieben Prozent (Szenario „natürliche Entwicklung“, ca. 1.700 Einwohner weniger) bis zu einem positiven Saldo von 17 % (Szenario Fortschreibung im Mittel der Jahre 2015/ 2016, ca. 4.300 Einwohner mehr) reichen. Als voraussichtliches Zielszenario wird das Szenario „Stabilisierung plus“ abgesesehen, in welchem die Bevölkerung gegenüber 2017 um etwa 10 % zunehmen wird (ca. 2.500 Einwohner mehr). Dabei nehmen die Gruppen der Kleinkinder und Senioren/ Hochbetagten überproportional zu.

Für den benötigten Wohnraum werden verschiedene Flächenoptionen ausgewiesen, deren Umfang insgesamt eine wesentlich stärkere Entwicklung ermöglichen würde. Der Bedarf an gewerblichen Flächen wird für das Szenario „Stabilisierung plus“ mit etwa 15 ha ausgewiesen.

Insgesamt ist also davon auszugehen, dass der Idstein-bezogene Verkehr sich nicht in Größenordnungen verändern wird. Wachstumstendenzen aus der Bevölkerungs- und Gewerbeentwicklung kann und sollte mit Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Idstein entgegengewirkt werden. Es wird jedoch auch von einem weiteren Anstieg der Pendlerzahlen ausgegangen.

Die überörtlichen bzw. regionalen Entwicklungen können aber Idstein ebenfalls betreffen. Ohne dass bisher die Verkehrsprognose für Idstein bereits erarbeitet wurde, lässt sich aus den vorliegenden Prognosen des Landes (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) sowie verkehrsplanerischen Untersuchungen der verkehrlichen Effekte der Ortsumgehung B 275 Eschenhahn² ableiten, dass der Straßenverkehr an der Schnittstelle der A 3 mit der B 275 und auch der L 3274 weiter zunehmen wird, was direkte Auswirkungen auch auf die innerörtlichen Verkehre haben wird. Dies ist bei der Bewertung der Analysen und der Ableitung der Herausforderungen zu berücksichtigen.

¹ Stadtentwicklungskonzept Idstein 2035, Entwurf vom 5. Mai 2020

² Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Idstein-Eschenhahn im Zuge der B 275
Im Auftrag von Hessen mobil
Ingenieurbüro Heinz + Feier GmbH, 2017

2.2 Handlungsfeld regionale Anbindung



Das Handlungsfeld regionale Anbindung ist vor allem dadurch gekennzeichnet, dass andere Bau- last- oder Aufgabenträger als die Stadt Idstein selbst die entscheidenden Akteure sind. Ausgehend von der Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan werden Aktivitäten von den jeweils Zuständigen durch die Stadt Idstein eingefordert, da ansonsten die Erreichbarkeit und Lagegunst der Stadt Idstein eingeschränkt werden und die resultierenden Probleme sich teilweise auch im weiteren Stadtgebiet niederschlagen. Im Wesentlichen geht es dabei um folgende Aspekte:

- Aspekte der Weiterentwicklung des Straßennetzes an der Schnittstelle der A 3 zur B 275 und zur L 3274 (zuständig: Land Hessen/ Hessen Mobil)
- Aspekte der Anbindung im Bahnverkehr und die Bahnhöfe (zuständig sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die Deutsche Bahn AG)
- Aspekte des regionalen straßengebundenen ÖPNV (zuständig sind der RMV sowie der Rheingau-Taunus-Kreis mit der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft GmbH sowie
- Radwegeführungen an klassifizierten Straßen außerhalb der Ortslagen (zuständig sind Hessen Mobil sowie der Rheingau-Taunus-Kreis)

2.2.1 Straßennetz

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ gute Erreichbarkeit durch Lage an der A 3 und B 275○ Führung der B 275 weitgehend außerhalb der bebauten Ortslagen	<ul style="list-style-type: none">○ keine vollständige Anschlussstelle der B 275 an die A 3 (nur eine von vier erforderlichen Relationen)○ Knotenpunkte an der Anschlussstelle der L 3274 im Bereich der AS Idstein teilweise überlastet mit resultierenden Unfallhäufungen, weitere Verschlechterung ergibt sich mit der B 275 OU Eschenhahn○ hohe Verkehrsmengen unter begrenzten räumlichen Bedingungen auf der L 3026 in der Ortslage Wörsdorf
Herausforderungen	
<p>Die straßenseitige Anbindung an die A 3 ist dringend zukunftsfähig auszustalten. Der jetzige Ausbaustandard ist absehbar nicht leistungsfähig genug, um die zusätzlichen Verkehre nach Realisierung der B 275 OU Eschenhahn sicher und leistungsfähig abzuwickeln. Voraussichtlich geht der Handlungsbedarf weit über die bauliche und verkehrstechnische Optimierung der vorhandenen Knotenpunkte hinaus. Hier besteht akuter Untersuchungsbedarf in Zuständigkeit von Hessen mobil. Erste Vorschläge werden im VEP entwickelt.</p>	

2.2.2 SPNV/ straßengebundener regionaler ÖPNV

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none"> ○ grundsätzlich gute Einbindung an regionale SPNV-Netz 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bahnhof Idstein nicht barrierefrei ○ Bahnhof Wörsdorf nur mit Umwegen barrierefrei ○ Fahrtenhäufigkeit des SPNV nach Frankfurt/ Wiesbaden entspricht nicht der Bedeutung der zukünftigen Pendlerströme von und nach bzw. über Idstein ○ keine qualitativ/ quantitativ ausreichende Anbindung an das benachbarte Mittelzentrum Königstein im Taunus
Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> ○ An den Bahnhöfen als wichtigsten Schnittstellen zum SPNV ist durch den zuständigen Baulast-/ Aufgabenträger eine durchgehende Barrierefreiheit herzustellen. ○ Eine qualitativ hochwertige Anbindung im SPNV an Frankfurt und Wiesbaden sowie den gesamten Ballungsraum ist essentiell für Idstein als Stadt mit einem hohen Pendleranteil. Die derzeitigen Angebote werden den vom RMV prognostizierten Zuwächsen nicht mehr gerecht. Hier ist gegenüber den Aufgabenträgern auf eine weitere Angebotsverbesserung zu drängen, die entweder in einer Verdichtung des Regionalverkehrs oder der Verlängerung der S-Bahn bis Idstein erfolgen könnte. Im Verkehrsentwicklungsplan ist vor allem das Einwirken auf die zuständigen Aufgabenträger zu verankern. ○ Qualitätsstandards und Angebote im straßengebundenen ÖPNV werden im Nahverkehrsplan (NVP)³ definiert. Im VEP sind vor allem Verbesserungsmöglichkeiten zur Anbindung und Erschließung der Stadt- und Ortsteile unter Bezugnahme auf den NVP zu entwickeln. Bezogen auf die Ziele des Nahverkehrsplanes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes⁴ ist auf bessere Verbindungen zu den Mittelzentren der Nachbarkreise zu drängen (betrifft insbesondere Königstein). 	

³ Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises 2015

⁴ Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, 2. Fortschreibung 2020 – 2030 Entwurf (Stand Januar 2020)

2.2.3 Regionaler Radverkehr

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ insgesamt gute Einbindung in das regionale touristische Radwegenetz	<ul style="list-style-type: none">○ fehlende alltagstaugliche Direktverbindungen entlang klassifizierter Straßen zu den Ortsteilen und Nachbargemeinden (z.B. Heftrich, Niederrod, Kröftel, Eschenhahn)○ teilweise gravierende punktuelle Problemstellen im Zuge ausgewiesener Radverkehrsverbindungen (Unterführungen unter Bahnstrecken und Autobahn)○ teilweise mangelnde Wahrnehmbarkeit des touristischen Radwegenetzes (Beschilderung und Vermarktung)
Herausforderungen	
<p>Für die Entwicklung des alltagstauglichen Radverkehrsnetzes zu den Ortsteilen und Nachbargemeinden liegen bislang offenbar keine belastbaren Konzeptionen des Landes Hessen und des Rheingau-Taunus-Kreises vor, auf die konkreter Bezug genommen werden könnte. Im Verkehrsentwicklungsplan sind Vorschläge insbesondere für die Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt zu entwickeln, für deren Umsetzung jedoch überwiegend das Land und der Landkreis als Baulastträger verantwortlich sind. Eine enge Abstimmung dieser Maßnahmen mit den jeweiligen Baulastträgern dürfte Voraussetzung für eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit sein.</p>	

2.3 Handlungsfeld Straßennetz und fließender und ruhender Kfz-Verkehr

2.3.1 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr



Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ○ gute Erreichbarkeit durch Lage an der A 3 und B 275 ○ weitgehende Entkopplung von (über-) regionalem Straßennetz und Stadtstraßennetz -> nur geringe Durchgangsverkehre ○ gut ausgebauten Tangenten mit Leistungsfähigkeitsreserven ○ überwiegend hohe Leistungsfähigkeit der als Kreisverkehr gestalteten Knotenpunkte ○ hoher Anteil verkehrsberuhigter Straßen im Nebennetz 	<ul style="list-style-type: none"> ○ unzureichende Verknüpfung von A 3 und B 275 mit Leistungsfähigkeitsdefiziten und Unfallhäufungen ○ teils zu geringe Querschnittsbreiten und hohe Verkehrsmengen auf Limburger und Wiesbadener Straße führen zu Konflikten und stöckenden Verkehrsabläufen ○ hohe Verkehrsbelastungen auf der B 275 in Eschenhahn ○ beengte Verhältnisse bei hohen Verkehrsmengen in der Ortsdurchfahrt Wörsdorf (Sicherheit, Lärm, Erschütterungen, ...) ○ beengte Verhältnisse in den Ortsdurchfahrten Lenzhahn, Nieder- und Oberrod ○ funktionale und gestalterische Defizite der Straße Am Hexenturm ○ auch im Nebennetz viele unzureichende Querschnittsbreiten und teils fehlende Gehwege ○ Bahnunterführung Heidestück mit unzureichendem Lichtraumprofil
Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Abstellung der bereits im Bestand erkennbaren Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsdefizite an der Verknüpfung der A 3 mit der B 275 und der L 3274 ○ Vermeidung weiterer Verkehrszunahmen auf der Wiesbadener und Limburger Straße trotz positiver Einwohnerentwicklung ○ Weitgehende Sicherung flüssiger Verkehrsabläufe bei verträglichen Geschwindigkeiten auf Wiesbadener und Limburger Straße ○ Entlastung der Ortsdurchfahrt Eschenhahn im Zuge der B 275 ○ Dauerhafte Sicherung angemessener Geschwindigkeiten in beengten Ortsdurchfahrten ○ Komplexe Umgestaltung des Straßenraumes Am Hexenturm unter Beachtung der vielfältigen Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und als wichtiger öffentlicher Stadtraum ○ Sukzessive Sanierung des Nebennetzes unter Beachtung der jeweiligen Anforderungen ○ Herstellung einer uneingeschränkten Nutzungsmöglichkeit der Straßenunterführung Heidestück für den ÖPNV (Anpassung) Lichtraumprofil 	

2.3.2 Ruhender Verkehr

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ ausreichend Stellplätze für die zentrumsrelevanten Funktionen vorhanden○ funktionsfähiges Parkleitsystem	<ul style="list-style-type: none">○ Straßenräume vergleichsweise hoch ausgelastet○ kaum Reserven im Nordteil der Innenstadt (Am Hexenturm)○ viele Dauerparker im Westteil der Innenstadt, daraus resultierend hier hoher Parksuchverkehr○ geringe Gebühren ohne Lenkungswirkung○ P+R-Kapazitäten am Bahnhof erschöpft
Herausforderungen	
<ul style="list-style-type: none">○ bessere Verteilung der Parkraumnachfrage über die Bewirtschaftung und Gebühren erreichen○ Langzeit- und Dauerparker aus den Straßenräumen der engeren Innenstadt verlagern○ Bewohnerparken sichern○ Erweiterung von P+R-Kapazitäten	

2.4 Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr



Im Handlungsfeld öffentlicher Personenverkehr werden die Aspekte zum ÖPNV gebündelt, die in Idstein selbst von besonderer Relevanz sind. Darüber hinaus sei auf das Handlungsfeld regionale Anbindung verwiesen, in welchem weitere Fragestellungen zum ÖPNV verankert sind, die aber überwiegend durch andere Aufgaben- und Baulastträger zu verantworten sind.

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ direkte Anbindung an Frankfurt und Wiesbaden mit dem SPNV○ gutes ÖPNV-Angebot in der Kernstadt in der Überlagerung von Regional- und Stadtverkehr○ eigener Stadtverkehr als nicht selbstverständliches Angebot einer Stadt der Größe von Idstein○ weitgehend gute Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt○ hoher Anteil baulich barrierefreier Haltestellen	<ul style="list-style-type: none">○ bauliche Ausbildung und Ausstattung des Bahnhofes wird seiner zentralen Schnittstellenfunktion nicht gerecht○ teilweise umweghafte Führung des Regionalverkehrs im Stadtbereich○ Anbindung einzelner Ortsteile an die Kernstadt nicht ausreichend (z.B. Walsdorf)○ verbleibende Erschließungslücken und Anbindungsdefizite (Krankenhaus, Tournesol, Taunusviertel, ...)○ intransparente Aufgabenteilung von Stadt- und Regionalverkehr○ Stadtbusverkehr teilweise überlastet○ auch wichtige Haltestellen teilweise nicht barrierefrei, vor allem taktile Elemente fehlen häufig

Herausforderungen

- Die aufgezeigten demografischen Entwicklungen beinhalten eine starke Zunahme der auf den öffentlichen Verkehr angewiesenen Personengruppen. Die weitere Vorhaltung und Optimierung eines qualitätsgerechten, einfach zugänglichen und zuverlässigen ÖPNV ist maßgebliche Voraussetzung für die Generationengerechtigkeit und Sicherung der sozialen Teilhabe aller Personengruppen.
- Der Bahnhof und sein Umfeld als bedeutende Schnittstelle ist vor allem für die Pendlerverkehre in einen der Funktion entsprechenden Zustand zu versetzen. Dafür müssen verschiedene Akteure abgestimmt miteinander tätig werden.
- Die Aufgabenteilung zwischen den aus dem Umland einstrahlenden Linien und dem Stadtbusverkehr der Kernstadt ist besser abzustimmen. Stadt- Umland-Verkehre sind möglichst direkt zu den wichtigen Zielen Innenstadt und Bahnhof zu führen, die Flächenerschließung der Kernstadt ist überwiegend durch den Stadtbus zu gewährleisten.
- Dafür müssen Linienverläufe und Haltestellenlagen sowohl im Regionalbusverkehr als auch im Stadtbusverkehr optimiert werden. Dabei sind die aufgezeigten Erschließungsdefizite zu beseitigen.
- Sofern der Stadtbusverkehr Aufgaben wahrnimmt, die im Nahverkehrsplan des Landkreises entsprechend verankert sind, ist auch die anteilige Finanzierung des Stadtbusverkehrs über den Landkreis zu sichern.
- Für die nicht durch dichten Linienverkehr bedienten Ortsteile bzw. für Zeiten schwacher Nachfrage sind flexible Angebotsformen vorzuhalten und weiterzuentwickeln. Ein Hauptaspekt ist der Einsatz von On-Demand-Verkehren mit umweltfreundlichen Bussen. Es sind aber auch Aspekte von Eigenverantwortung und Nachbarschaftshilfe zu beachten.
- Die Haltestellen des ÖPNV sind weiterhin sukzessive barrierefrei auszubauen, wobei nach einer Prioritätenliste verfahren werden sollte.
- Ein modernes Erscheinungsbild und starke optische Präsenz des ÖPNV in Idstein sind durch den Einsatz moderner Fahrzeugtechnik, gut gestaltete und barrierefreie Haltestellen und Echtzeit-Informationssysteme zu sichern.

2.5 Handlungsfeld nichtmotorisierter Verkehr

2.5.1 Fußgängerverkehr



Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">○ kompaktes Innenstadtgebiet mit sehr kurze Distanzen○ qualitativ hochwertige Fußgängerzone in der Innenstadt○ zahlreiche gesicherte Querungsstellen an Hauptverkehrs- und Sammelstraßen (Fußgängerüberwege)○ hoher Grad der Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen und Mischverkehrsflächen) führen zu hoher Sicherheit○ hoher Anteil barrierefreier Verkehrsflächen	<ul style="list-style-type: none">○ teilweise beengte Gehwegbereiche○ viele Fremdnutzungen der Gehwege und daraus resultierende Konflikte (Parken, Radfahrten, ...)○ Konflikte in beengten Haltestellenbereichen○ teils fehlende gesicherte Querungsstellen
Herausforderungen	
<p>Resultierend aus den Schwerpunktsetzungen des VEP 1994 ist beim Fußgängerverkehr bereits ein sehr guter Stand erreicht, der sukzessive fortzuschreiben ist. Besondere Handlungsschwerpunkte ergeben sich dabei nicht, aber zahlreiche Einzelmaßnahmen.</p>	

2.5.2 Radverkehr

Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ sehr kurze Distanzen im Stadtgebiet○ gut nutzbares regionales Wegenetz○ bereits in Gegenrichtung frei gegebene Einbahnstraßen (zum Aufnahmezeitpunkt fünf Straßen)○ viele Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche○ teilweise Wegweisung vorhanden○ für den Radverkehr engagierte Bürger	<ul style="list-style-type: none">○ nur sehr wenige separate Radverkehrsanlagen○ kein zusammenhängendes Netz vorhanden○ überwiegend gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr, teilweise entstehen Angsträume○ schwierige Topografie○ Wegweisung in vielen Bereichen lückenhaft○ Fehlende sichere Verbindungen zu einzelnen Ortsteilen○ Durchlässe Autobahn/ Bahn teils mit erheblichen Sicherheitsdefiziten○ zu wenige Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und in der Innenstadt○ zahlreiche Konflikte mit dem Fußverkehr○ Weitere Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung○ insgesamt noch deutlich zu geringer Radverkehrsanteil

Herausforderungen

- Im Innenstadtbereich ist die Entwicklung des Radwegenetzes sehr schwierig. Entlang der Hauptverkehrsachsen Wiesbadener Straße und Limburger Straße lassen die räumlichen Verhältnisse die Anlage separater Verkehrsanlagen nicht zu, die Querschnittsbreiten sind viel zu beengt. Eine hohe Bedeutung dieser Straßen ergibt sich dennoch aus den hier vorhandenen zahlreichen Quellen und Zielen. Somit ist nach Maßnahmen zu suchen, den Radverkehr hier verträglicher und subjektiv wie objektiv sicherer zu gestalten.
- Ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz ist in der Kernstadt von Idstein weitestgehend nur abseits der hoch belasteten Hauptstraßen zu entwickeln. Dabei ist zu prüfen, wie insbesondere in Tempo-30-Bereichen dem Radverkehr eine höhere Priorität eingeräumt werden kann.
- Mit der Elektrifizierung des Radverkehrs steigt die Eignung und Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel auch über mittlere Distanzen und damit seine Bedeutung für die Verbindung zu den Ortsteilen. Die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sind daher nachhaltig zu stärken und in gemeindeübergreifende Überlegungen und Konzepte einzubinden.
- Für die teils äußerst sicherheitskritischen Durchlässe unter der Autobahn oder die Bahnstrecken sind möglichst kurzfristig erste Verbesserungen herbeizuführen.
- Die Idstein umgebende Landschaft bietet trotz der teilweise schwierigen Topografie bereits im Bestand sehr gute Voraussetzungen für den freizeitzbezogenen und touristischen Radverkehr. Neben der Weiterentwicklung des Wegenetzes sind die hierfür die Verbesserung der Wegweisung und das diesbezügliche Marketing zu verbessern.
- Hochwertige Abstellanlagen sind an allen Stellen zu errichten, an denen eine höhere Nachfrage vorhanden ist oder erwartet wird. Ausgehend vom aktuellen Niveau haben Aspekte der nachfrageorientierten Erweiterbarkeit (modulare Systeme) eine hohe Bedeutung.
- Eine nachhaltige Entwicklung des modal-split-Anteils des Radverkehrs wird sich nur erzielen lassen, wenn die Bemühungen um die infrastrukturellen Entwicklungen durch fahrradbezogene Events oder Imagekampagnen ergänzt werden.

2.6 Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement, Innovation



Stärken 	Schwächen 
<ul style="list-style-type: none">○ Car-Sharing an zwei Stationen vorhanden○ Aktuell privater e-Bike-Verleih eingeführt○ innovationsaffine Klientel (u.a. Fahrradhersteller und Studenten) vor Ort○ Rufbussystem als "on demand-Angebot" bereits etabliert○ Semesterticket für Hochschule Fresenius und Jobticket-Angebote	<ul style="list-style-type: none">○ innovative Angebote vor Ort nicht ausreichend präsent○ keine gebündelten Angebote im Sinne einer Mobilitätsgarantie○ öffentliche Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität perspektivisch unzureichend
Herausforderungen	
<p>Für Städte in der Größenordnung von Idstein ist dieses Handlungsfeld schwierig auszuformen. Dennoch erfolgte die Definition als eigenes Handlungsfeld, weil einerseits das Mobilitätsmanagement (zielgruppenspezifische Informationen und Anreize zur Nutzung der bestehenden Angebote und Möglichkeiten des Umweltverbundes) einen immer höheren Stellenwert gewinnt und andererseits auch das Bedürfnis nach innovativen Ansätzen steigt. Innovativ bedeutet dabei hier nicht zwingend nicht „erstmalig dem Grunde nach“, sondern auch die Übertragung von in größeren Städten mittlerweile bewährten Ansätzen auf eine kleinere Stadt wie Idstein. Als derzeit erkennbare Herausforderungen können folgende Ansatzpunkte beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Etablierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in größeren Verwaltungseinrichtungen und Unternehmen im Zusammenwirken mit dem Verkehrsverbund und der IHK. Dabei können öffentliche Einrichtungen beispielgebend vorangehen (Stadtverwaltung, Stadtwerke, in Idstein ansässige Einrichtungen des Landkreises).○ Die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Leihräder) sind behutsam weiterzuentwickeln und nach Formen eines erkennbareren Angebotes zu suchen (ggf. „Mobilstationen“).○ Weiterentwicklung der Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität○ Aktivierung der vor Ort vorhandenen Akteure, die Innovationen stärken bzw. mitgestalten können	

2.7 Handlungsfeld Förderung Rücksicht/ Miteinander



Ganz generell ist ein rücksichtsvolles Miteinander maßgeblicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. In Idstein ergibt sich das Erfordernis u.a. aus den beengten Verkehrsverhältnissen im Straßennetz (vor allem Konflikt Kfz – Fahrrad, aber auch Fahrrad/ Fußgänger) sowie den großflächigen verkehrsberuhigten Bereichen und der Fußgängerzone, in denen Radfahrer sich möglichst schneller bewegen wollen als es verträglich mit dem Fußverkehr ist und die StVO gestattet. Hier aktuell auf Stärken und Schwächen eingehen zu wollen ist nicht sinnvoll. Es ist jedoch vorstellbar, dass sich Idstein als Vorreiter für ein verträgliches Miteinander positioniert. Dies würde dann allerdings tatsächlich eine Herausforderung darstellen, die innovativ und kreativ und gemeinsam mit vielen Unterstützern und Akteuren vor Ort zu unterstützen wäre.



Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035

Teil 3 Planungskonzepte und Maßnahmen



IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Teil 3 – Planungskonzepte und Maßnahmen - Beschlussfassung

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Idstein
König-Adolf-Platz 2, 65510 Idstein

Auftragnehmer: IVAS - Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitungsstand: Beschlussfassung auf der Grundlage der Abwägungstabelle (Stand 20. Februar 2023), Hinweise/ Änderungsanträge des Bau- und Planungsausschusses vom 20. März 2023, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 25. Mai 2023

Dresden, im Juli 2023

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm

Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Grundlagen.....	1
1.1 Struktur des VEP Idstein.....	1
1.2 Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung	2
1.3 Handlungsfelder des VEP IDSTEIN und strategische Ausrichtungen	3
2. Konzept Straßennetz und Kraftfahrzeugverkehr.....	10
2.1 Vorbemerkungen	10
2.2 Zukünftige Verkehrsentwicklung/ Verkehrsprognose	11
2.3 Anbindungen der Stadt Idstein an die Autobahn und die B 275	12
2.3.1 Kurzbeschreibung der aktuellen Situation und möglicher Handlungsansätze	12
2.3.2 Ergänzung der Anschlussstelle der B 275 an die A 3 (Netzfall 1).....	13
2.3.3 Neubau einer Anschlussstelle „Idstein Nord“ (Netzfall 2).....	15
2.3.4 Kombination beider Lösungsansätze zur Autobahn-Anschlussstelle (Netzfall 3)	17
2.3.5 Anschlussstelle Wallrabenstein gemäß Mobilitätskonzept des RTK.....	18
2.3.6 Fazit bzgl. der Autobahnanbindung.....	18
2.3.7 Anbindungen an die B 275 (Netzfall 4)	18
2.4 Weitere potenzielle Maßnahmen im Idsteiner Straßennetz	20
2.4.1 Überlegungen zur Ortsumgehung Wörsdorf oder Einbahnstraßenführung	20
2.4.2 Umgestaltung von Straßen	20
2.4.3 Neue Verbindungsstraße Wiesbadener Straße/ Weldertstraße (Netzfall 5)	22
2.4.4 Geschwindigkeitsreduktionen in der Innenstadt (Netzfall 6)	23
2.4.5 Verbreiterung der Bahnunterführung Heidestück.....	24
2.4.6 Weitere Maßnahmen in den Stadtteilen	24
2.4.7 Veränderte Verkehrsführung Wagenerstraße	25
2.5 Überlagerung der Maßnahmen zum Zielkonzept (Netzfall 7 und 8).....	25
2.6 Maßnahmen im ruhenden Verkehr	26
3. Konzepte für den Öffentlicher Personenverkehr	30
3.1 Maßnahmen im Schienenpersonen(nah)verkehr	30
3.1.1 Vorbemerkungen	30
3.1.2 Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Idstein	30
3.1.3 Verbesserung Barrierefreiheit am Bahnhof Wörsdorf	30
3.1.4 Dichter SPNV-Takt nach Frankfurt/ Wiesbaden/ Limburg	30
3.2 Angebote im regionalen Busverkehr	31
3.2.1 Aufwertung/ Beschleunigung Buslinie 223	31
3.2.2 Sicherung einer weiterhin sehr guten ÖPNV-Anbindung Eschenhahn	31

3.3	Neuordnung und Erweiterung des Stadtverkehrs Idstein	31
3.3.1	Beschleunigung des regionalen Busverkehrs im Stadtgebiet Idstein	32
3.3.2	Neugestaltung der Schnittstelle ZOB Schulgasse	33
3.3.3	Maßnahmen an Haltestellen	33
3.3.4	Einsatz moderner Fahrzeuge im Stadtbusverkehr	36
3.3.5	Prüfung einer Buslinie Walsdorf – Wörsdorf - Idstein	37
3.3.6	Erweiterung der flexiblen Angebote (Rufbus/ On-Demand)	38
3.4	Fazit zum SPNV/ ÖPNV	38
4.	Konzepte für den nichtmotorisierten Verkehr	39
4.1	Vorbemerkungen	39
4.2	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	40
4.2.1	Grundlagen	40
4.2.2	Maßnahmen zur regionalen Anbindung	41
4.2.3	Entwicklung des innerörtlichen Routennetzes	43
4.2.4	Weitere innerörtliche Netzergänzungen und -ausbauten	47
4.2.5	Fahrradabstellanlagen	49
4.2.6	Sonstige Maßnahmen	53
4.3	Maßnahmen für den Fußgängerverkehr	56
5.	Konzept Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovation	59
5.1	Vorbemerkungen	59
5.2	Maßnahmen des Handlungsfeldes	59
6.	Konzept/ Maßnahmen zur Förderung Rücksicht und Miteinander	65

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Übersichtskarte
- Abbildung 2.1 Verkehrsmengen 2035, Prognosenullfall (Gesamtstadt)
- Abbildung 2.2 Differenzbelastungen Prognosenullfall 2035/ Analyse 2018 (Gesamtstadt)
- Abbildung 2.3 Verkehrsmengen 2035, Prognosenullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.4.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 1 (Kernstadt)
- Abbildung 2.4.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 1 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.5.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 2 (Kernstadt)
- Abbildung 2.5.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 2 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.6.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 3 (Kernstadt)
- Abbildung 2.6.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 3 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.7.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 4 (Kernstadt)
- Abbildung 2.7.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 4 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.8.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 5 (Kernstadt)
- Abbildung 2.8.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 5 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.9.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 6a (Kernstadt)
- Abbildung 2.9.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 6a zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.10.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Netzfall 6b (Kernstadt)
- Abbildung 2.10.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 6b zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.11.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Zielnetz (Netzfall 7) (Kernstadt)
- Abbildung 2.11.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 7 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.12.1 Verkehrsmengen Prognose 2035 – Zielnetz plus (Netzfall 8) (Kernstadt)
- Abbildung 2.12.2 Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 8 zu Prognose-Nullfall (Kernstadt)
- Abbildung 2.13 Maßnahmenkonzept Straßennetz
- Abbildung 3.1 Varianten Stadtbus Idstein
- Abbildung 3.2 Maßnahmenkonzept ÖPNV
- Abbildung 4.1 Konzept Radrouten
- Abbildung 4.2 Maßnahmenkonzept Rad- und Fußverkehr

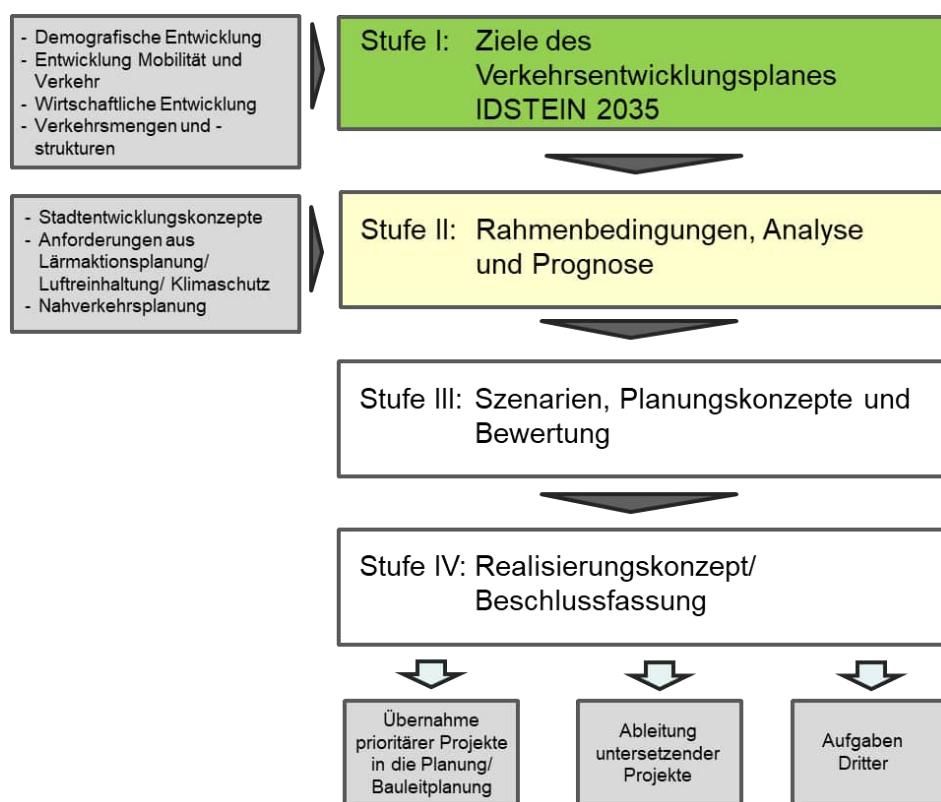
Anlagen

- Anlage 1: Zusammenstellung der möglichen Anlageformen für den Radverkehr
- Anlage 2: Tabellarische Maßnahmenübersicht
- Anlage 3: Hinweise zu Monitoring/ Evaluierung

1. Einführung und Grundlagen

1.1 Struktur des VEP Idstein

Der Verkehrsentwicklungsplan Idstein besteht aus verschiedenen Teilbausteinen. Nachdem 2018/ 2019 umfangreiche Analysen und Bewertungen des Verkehrssystems im Bestand erfolgten¹, schloss sich zu Beginn des Jahres 2020 die Überarbeitung der bereits in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung diskutierten Zielstellungen und eine fokussierte Analyse der Stärken und Schwächen einschließlich der Ableitung der maßgeblichen Herausforderungen² an. Auf der Grundlage der dort herausgearbeiteten Erkenntnisse sowie in enger Abstimmung mit der Verwaltung sowie den Bearbeitern des Stadtentwicklungskonzeptes wurden zwischenzeitlich Planungskonzepte für alle Handlungsfelder erarbeitet und in erster Lesung auch mit den Mitgliedern des Magistrats diskutiert. Die noch nicht öffentlich vorgestellten und diskutieren Ergebnisse sind Gegenstand des vorliegenden Berichtes.



Grafik 1: Bausteine des VEP IDSTEIN 2035

Zu Beginn werden jedoch die maßgeblichen Einflüsse der zukünftigen Stadtentwicklung gemäß Stadtentwicklungskonzept (STEK) beschrieben und die Handlungsfelder einschließlich der darin zu verfolgenden Strategien erläutert. Das Untersuchungsgebiet der Stadt Idstein ist im regionalen Bezug in **Abbildung 1** dargestellt.

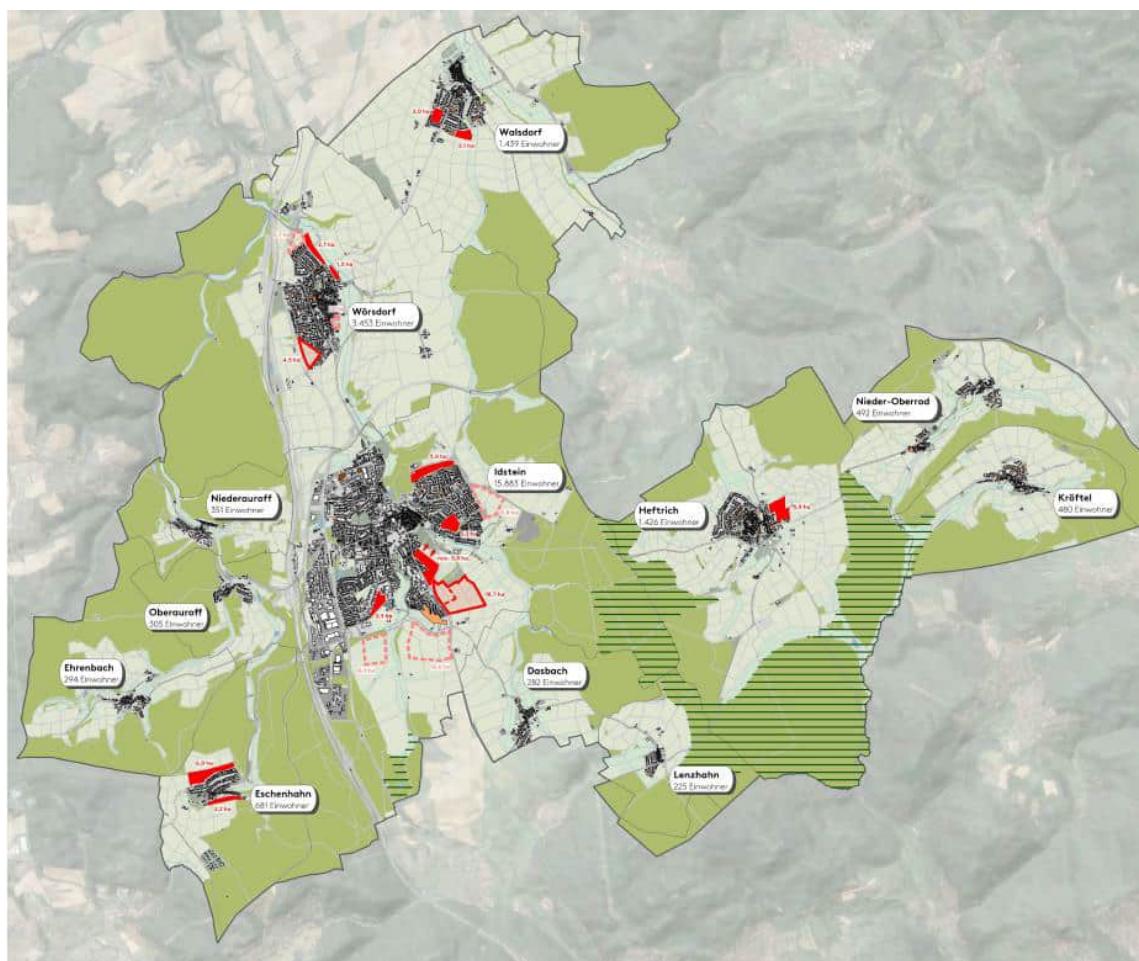
¹ Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2025, Teil 1: Analysen und Zielstellungen, Stand Dezember 2020

² Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2025, Teil 2: Stärken – Schwächen – Herausforderungen, Stand Juli 2020

1.2 Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung

Den wichtigsten Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der Stadt Idstein hat die strukturelle Entwicklung der Stadt. Entsprechend Vorgaben dazu macht das Stadtentwicklungskonzept Idstein 2035, welches im Entwurf mit Stand April 2021 vorliegt. Hier werden verschiedene Szenarien der Bevölkerungsentwicklung beschrieben, von denen das Szenario 4 „Stabilisierung Plus“ gemäß Abstimmung mit der Verwaltung zunächst den weiteren Überlegungen zugrunde gelegt wird.

Im Szenario Stabilisierung Plus wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerung Idsteins von 2017 bis 2035 um etwa 10 % (+2.500 Einwohner) auf dann ca. 27.800 Bewohner anwächst. Neben den absoluten Zahlen werden im Entwurf des STEK auch Angaben zur Verteilung im Stadtgebiet gemacht. Diese Verteilung wird als Grundlage für die Verkehrsprognose verwendet.



Grafik 2: Entwicklungsflächen Wohnen gemäß Entwurf STEK (Stand April 2021)

Auch die im STEK gemachten Angaben zur demografischen Entwicklung (Altersaufbau) finden entsprechende Berücksichtigung.

1.3 Handlungsfelder des VEP IDSTEIN und strategische Ausrichtungen

Ausgehend von den erarbeiteten Analysen und diskutierten Zielstellungen werden folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder im VEP-Idstein gesehen, an denen sich nachfolgend die Ausarbeitung der Maßnahmen orientiert:



Grafik 3: herausgearbeitete Handlungsfelder für den VEP Idstein

Handlungsfeld (über-) regionale Anbindung

Die Lage Idsteins im Ballungsraum Rhein-Main mit seiner guten (über-) regionalen Erreichbarkeit und Vernetzung stellt einen maßgeblichen weiterzuentwickelnden Standortvorteil dar. Ausgehend von den in der Analyse festgestellten Defiziten sowie vor dem Hintergrund der erwarteten Entwicklungen sind sowohl Maßnahmen im Straßennetz sowie vor dem Hintergrund der Zielstellungen für einen nachhaltigen Klimaschutz (europäisch, national, regional und kommunal) vor allem auch solche Maßnahmen, die die vielbeschworene Verkehrswende unterstützen können erforderlich. Dabei ist zu beachten, dass die Maßnahmen des Handlungsfeldes im Regelfall in der Baulast oder Aufgabenträgerschaft Dritter liegen. Schwerpunkte hierbei sind insbesondere:

Im **Straßennetz** sind kurzfristig bauliche/ organisatorische Änderungen der Knotenpunkte im Bereich der Anschlussstelle der L 3274 an die A 3 und die B 275 dahingehend anzustreben, dass die Leistungsfähigkeit gewährleistet und die Unfallschwerpunkte entschärft werden.

Mittelfristig sind hier Anpassungen an Anschlussstellen und Knotenpunkten dahin gehend erforderlich, dass auch bei Zunahme der Verkehrsmengen infolge der Attraktivierung der B 275 durch die Ortsumgehung Eschenhahn als Maßnahme der BVWP ein leistungsfähiger und sicherer Verkehrsfluss ermöglicht wird.

Die Verbindungen nach Frankfurt am Main und Wiesbaden im **Schienenpersonenverkehr** sind nachhaltig zu stärken, wofür sich verschiedene Optionen anbieten. Die Bahnhöfe Idstein und Wörsdorf sind durchgehend barrierefrei zu gestalten. Die Aufwertung des Umfeldes des Bahnhofes Idstein sowie die funktionale Stärkung als Schnittstelle obliegt nach dem Erwerb der Immobilie der Stadt.

Weitere Optimierungen sind auch im **regionalen Busverkehr** anzustreben. Dies betrifft einerseits Schnellbusverbindungen in die benachbarten Mittelzentren als auch attraktive (und auch im Stadtgebiet Idstein nicht zu umwegig geführte) regionale Angebote, die optimale Verknüpfungen am Bahnhof Idstein für Pendler aufweisen und auch die Stadtteile Idsteins optimal mit der Innenstadt verknüpfen. Dadurch werden durchgehende ÖPNV/ SPNV-Wegeketten gefördert und demzufolge Beiträge zur Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs geleistet.

Die Bedeutung des **Radverkehrs** über mittlere Distanzen wächst infolge der Durchdringung des Marktes mit Pedelecs und der steigenden Qualität und Gebrauchswerten der Angeboteten Fahrräder ständig weiter. Erforderlich sind entsprechende Angebote an qualitativ hochwertigen regionalen Radwegen, die Idstein mit seinen Nachbargemeinden und damit auch die äußeren Stadtteile mit der Innenstadt verbinden. Dabei sind die teils gravierenden Defizite bei den Unterquerungen der Autobahn und Bahnstrecken zu beseitigen.

Handlungsfeld Straßennetz/ fließender und ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Das Straßennetz im Inneren der Stadt Idstein ist in seiner grundsätzlichen Ausbildung kaum veränderbar. Die äußeren Tangenten sind weitgehend leistungsfähig ausgebildet. Der Innenstadtbereich ist durch oft beengte Straßenräume mit zahlreichen Nutzerkonflikten gekennzeichnet (insbesondere zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr). Die wichtigsten Knotenpunkte sind leistungsfähig als stadtprägende Kreisverkehre ausgebildet.

Durch den Erhalt und die teilweise Verbesserung der Leistungsfähigkeit und eines qualitätsge-rechten Verkehrsflusses auf den äußeren Tangenten sind (neben den Anstrengungen zur Förderung des Umweltverbundes) die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass trotz positiver Einwohnerentwicklung und zunehmenden Pendlerverflechtungen weitere Verkehrszunahmen im Straßennetz der Kernstadt vermieden und in Teilbereichen sogar Entlastungen erzielt werden. Dazu tragen kleinere Ergänzungen des Straßennetzes, die Straßenraumgestaltung einschließlich der Überlegungen zur „gerechteren“ Nutzungsaufteilung sowie verkehrsorganisatorische Ansätze, bei denen vor allem Reduktionen der zulässigen Geschwindigkeit zu benennen sind, maßgeblich bei.

Das Nebennetz ist sukzessive weiter zu sanieren, wobei auch hier die Aspekte einer „gerechteren“ Verkehrsflächenverteilung bzw. -nutzung eine hohe Bedeutung haben. Dies trifft ebenfalls für das Anlegen von Erschließungsflächen in neuen bzw. zu erweiternden Wohngebieten zu. Eine vollständige räumliche Trennung aller Verkehre ist dabei weder möglich noch erstrebenswert, sodass gegenseitige Rücksichtnahme und ein organisiertes Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer wesentliche Bausteine der Maßnahmen sein werden. Eine durchgehende Verkehrsberuhigung ist zentrales Organisations- und Gestaltungsprinzip, wovon jedoch leistungsfähige Achsen des ÖPNV (insbesondere des regionalen ÖPNV) auszuschließen sind, was streckenbezogene Geschwindigkeitsreduktionen nicht ausschließt.

Die StVO sowie die Regelwerke des Entwurfs von Verkehrsanlagen sind als Grundlage verkehrsicherer Gestaltungen im Straßennetz ebenso zu beachten wie neue Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft (z.B. zu Begegnungszonen).

Im ruhenden Verkehr ist die Parkraumbewirtschaftung stärker als Instrumentarium der modalen und räumlichen Nachfragesteuerung zu begreifen und weiterzuentwickeln. Die grundsätzliche Erreichbarkeit aller Strukturschwerpunkte ist zu gewährleisten, was aber auch die Einbeziehung anteiliger Fußwege – in Abhängigkeit der jeweiligen Wegezwecke – beinhaltet. Im Innenstadtbereich sind konsequent alle Stellplätze auch finanziell zu bewirtschaften. Dabei sollen über Art und Umfang der Bewirtschaftung sowie die Gebührenhöhe Anreize dafür gesetzt werden, Straßenräume zu entlasten und die bestehenden Parkierungsanlagen zu stärken.

Park&Ride ist für Idstein insbesondere bzgl. der Schnittstelle zum SPNV nach Frankfurt und Wiesbaden maßgeblich. Die Kapazitäten sind den Bedarfen anzupassen, wobei über geeignete Maßnahmen der Organisation und Bewirtschaftung sichergestellt werden soll, dass für nahräumige Fahrten zu den P+R-Einrichtungen zukünftig stärker der ÖPNV und das Fahrrad genutzt werden.

Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr

Idstein verfügt dem Grunde nach über einen attraktiven innerstädtischen ÖPNV. Die Anforderungen/ Strategien bzgl. des SPNV und des regionalen Busverkehrs wurden bereits im Handlungsfeld (über-) regionale Anbindung beschrieben. Die Handlungsschwerpunkte bei der Stärkung des städtischen ÖPNV sind insbesondere in den folgenden Bereichen zu sehen:

- ➔ Erfüllung der Aufgabe der Daseinsfürsorge durch weitere Angebotsoptimierungen, vor allem Schaffung eines attraktiveren Angebotes an Wochenenden und an Tagesrandzeiten sowie in Bezug auf die Stadtteile
- ➔ Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Stadtentwicklung

- ➔ Nutzung moderner flexibler Angebotsformen (Rufbus/ On-Demand-Verkehre) um hohe Angebotsqualitäten bei vertretbaren Kosten zu erzielen
- ➔ dabei Sicherstellung eines attraktiven Grundangebotes an Linienverkehren („verlässlicher ÖPNV) sowie geringer Zugangshürden für alle Generationen
- ➔ Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung, den ÖPNV weitestgehend barrierefrei zu gestalten
- ➔ Sicherung eines modernen ÖPNV durch entsprechende Fahrzeuge, Ausrüstung und Informationssysteme

Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovationen

In Idstein als „Stadt der Kreisverkehre“ spielen Fragen der Verkehrssteuerung im Straßennetz eher eine untergeordnete Rolle. Modernes **Verkehrssystemmanagement** findet hier eher z.B. in der Weiterentwicklung des Parkleitsystems sowie in Informationen in Echtzeit an Haltestellen des ÖPNV seinen Ausdruck. Auch die Digitalisierung vieler Informationsangebote und deren Nutzbarkeit per Smartphone oder über in die Fahrzeuge integrierte Techniken kann darunter verstanden werden. Dabei ist die Stadt Idstein nur in wenigen Fällen der relevante Akteur, da der Etablierung regionaler oder überregionaler Plattformen und apps der Vorzug zu geben ist vor Insellösungen, die eine weite Verbreitung und den einfachen Zugang zu Informationen eher behindern.

Durch **Mobilitätsmanagement** soll die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer mithilfe vor allem nicht-investiver Maßnahmenansätze beeinflusst werden. Für den VEP IDSTEIN 2035 werden in diesem Handlungsfeld die folgenden maßgeblichen Ansätze gesehen:

- ➔ Gewinnung wichtiger Akteure aus der Wirtschaft und der Verwaltung für den Aufbau eines **betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements**
- ➔ Weiterer Ausbau des **Car-Sharing-Angebotes** durch Gewinnung gewerblicher und privater Kunden → Förderung der Multimodalität (Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Wochenverlauf)
- ➔ Verbesserung der **Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln** → Förderung von Intermodalität (Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg)
- ➔ **Zusammenführung von Informationen und Angeboten zum ÖPNV** sowie den ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradverleih) zu einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebot
- ➔ Integrierte **Förderung der Elektromobilität** bei Kfz und Fahrrädern

Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des VEP 2035 eingebracht werden können. Deren gezielte Inanspruchnahme sowie die Betreuung der Projekte und Kampagnen setzt aber ausreichend personelle Kapazitäten in der Verwaltung voraus.

Die Offenheit gegenüber **Innovationen** und neuen Ansätzen soll sich perspektivisch darin manifestieren, dass einerseits innovative und andernorts bereits erfolgreich erprobte Aspekte aufgegriffen werden, aber dort wo sinnvoll auch eigene Verkehrsversuche und Interventionen unternommen werden. Diese sind aber wissenschaftlich begleiten und zu evaluieren, um unnötige Sicherheitsrisiken zu vermeiden und die Wirksamkeit entsprechend zu prüfen.

Handlungsfeld Nichtmotorisierter Verkehr

Idstein ist aufgrund seiner Stadtgröße prädestiniert als Stadt der kurzen Wege und des nichtmotorisierten Verkehrs. Die Entfernungen zwischen den Wohngebieten und dem Stadtzentrum sind sehr gering und können sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß zurückgelegt werden. Der VEP 1998 hatte vor allem die Stärkung des Fußverkehrs als einen maßgeblichen Handlungsschwerpunkt erkannt und die Maßnahmen entsprechend ausgerichtet. Diese finden im VEP IDSTEIN 2035 ihre strategische Weiterführung, ohne dass zu sehr auf detaillierte Einzelmaßnahmen orientiert wird. Darüber hinaus wird aber vor allem der Radverkehr als zukünftiger Handlungsschwerpunkt herausgearbeitet, der durch die Elektrifizierung völlig neue Potenziale erschließt und der noch viel mehr als der Verkehr zu Fuß einen maßgeblichen Beitrag dazu leisten kann, Wege mit dem Pkw zu kompensieren.

Die **Förderung des Fußverkehrs und der Ausbau der Barrierefreiheit** sollen sich vor allem an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- ➔ Wichtigste **Fußwegachsen** konsequent entwickeln/ stärken
- ➔ Stärkung der **nahräumlichen Versorgungsmöglichkeiten** im Rahmen der Stadtplanung und Sicherung der Durchwegung des Stadtgebietes als Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“
- ➔ Verbesserung der **Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen** (insbesondere weitere Querungshilfen und konsequente Freihaltung Sichtfelder)
- ➔ **Schließung von Lücken im Gehwegnetz und Sanierungen** entsprechend laufenden Anforderungen
- ➔ Sukzessive Verbesserung der Begehbarkeit bzw. Berollbarkeit (durch Rollstühle/ Rollatoren) und Durchsetzung des Prinzips der Barrierefreiheit
- ➔ Freihaltung der (oft beengten und nicht erweiterbaren) Gehwege von Fremdnutzungen, z.B. Gehwegparken
- ➔ Sicherung hoher Aufenthaltsqualitäten als Motivation für das zu-Fuß-Gehen. Dazu gehören ansprechenden Gestaltungen mit hochwertigen (und dort wo notwendig auch altstadtypischen) Materialien, zum Verweilen/ Ausruhen einladende Möblierungen und sonstige Elemente (z.B. für das Kinderspiel)

Die Entwicklung des **Radverkehrs** trifft in Idstein auf komplizierte Bedingungen. Keine der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (mit Ausnahme der äußeren Tangenten) verfügt über ausreichende Querschnittsbreiten, um regelgerechte und den Kfz-Verkehrsmengen entsprechende eigene Radverkehrsanlagen einordnen zu können. Dies hat Konsequenzen bei der strategischen Ausrichtung der Konzepte und Maßnahmen im VEP, die sich auch in den folgenden Schwerpunkten wider spiegeln. Bei der Radverkehrsförderung sind vor allem die folgenden strategischen Grundsätze zu verfolgen:

- Entwicklung eines **attraktiven Radrouten- und -wegenetzes** abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Erreichbarkeit aller großen Wohnschwerpunkte sowie der weiteren Strukturschwerpunkte für Beschäftigung, Handel und Bildung soll vor allem weitgehend ohne Nutzung der Wiesbadener Straße und der Limburger Straße möglich sein.
- Dennoch sind auch auf den Hauptverkehrsstraßen ohne eigene Radverkehrsanlagen, an denen auch zahlreiche Quellen und Ziele des Radverkehrs gelegen sind, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, wozu u.a. Einschränkungen der zulässigen Geschwindigkeit beitragen.
- Die Verkehrsberuhigung in den Nebenstraßen ist neben der Erhöhung der Wohnqualitäten auch als Beitrag zur Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr zu verstehen und konsequent fortzusetzen.
- Radverkehrsanlagen und weitere Angebote sollen dort wo räumlich möglich eingeordnet werden, wobei die Regelwerke sowie der aktuelle Stand von Wissenschaft und Technik zu berücksichtigen sind. Verkehrsversuche mit vom Regelwerk abweichenden Lösungsansätzen sind durch eine Evaluierung zu begleiten.
- Im öffentlichen Raum werden anforderungsgerechte Fahrradstellplätze gemäß der steigenden Nachfrage eingeordnet. Für die Abstellung im privaten Bereich sind die Vorgaben der Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen aus 2020 konsequent umzusetzen.
- Die Verbesserung der Verbindungen der einzelnen Stadtteile zur Kernstadt ist ein Schwerpunkt der strategischen Ausrichtung. Sofern hier nicht die regionalen Ansätze greifen (siehe Handlungsfeld (über-) regionale Anbindung) sind hierfür separate Lösungen zu entwickeln. Dazu trägt auch die Weiterentwicklung der wegweisenden Beschilderung bei.
- Die Schaffung eines **positiveren Images für den Radverkehr** („Fahrradklima“) durch entsprechende Aktionen und Kampagnen sowie die weitere **Stärkung der Freizeitangebote** durch eine hohe Qualität der diesbezüglichen Radverkehrsanlagen und der zugehörigen Informationen sind weitere zu verfolgende strategische Ansätze.

Handlungsfeld Förderung Rücksicht/ Miteinander

Die Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wurde aufgrund der stadträumlichen Bedingungen in Idstein als separates Handlungsfeld benannt. An vielen Stellen in Idstein sind den fachlichen Regelwerken entsprechende Verkehrslösungen schlichtweg nicht möglich. Hier unterscheidet sich Idstein sehr wohl von den meisten anderen Städten vergleichbarer Größe. Separate Radverkehrsanlagen wären z.B. auf Wiesbadener Straße und Limburger Straße die regelgerechte Lösung, aber räumlich aufgrund der Straßenraumbreiten nicht umsetzbar. Dies führt hier einerseits zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr, anderseits aber auch zwischen Fußgängern und auf den Fußweg ausweichenden Radfahrern. In verkehrsberuhigten Bereichen bestehen ebenfalls Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern aufgrund der unterschiedlichen Wunschgeschwindigkeiten und oft mangelnder Regelkenntnis. Die Strategien im Handlungsfeld Förderung Rücksicht/ Miteinander zielen darauf ab, einerseits die Regelungen der StVO zu verdeutlichen und andererseits Verständnis und Rücksicht zu fördern, unabhängig der Rechtslage nach StVO. Damit wird auch ein maßgeblicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.

2. Konzept Straßennetz und Kraftfahrzeugverkehr

2.1 Vorbemerkungen



Bei der Beschreibung der Handlungsfelder wurden die regionalen, im Regelfall nicht durch die Stadt Idstein als Aufgaben- oder Baulasträger zu verantwortenden Aufgaben als eigenes Handlungsfeld dargestellt. Damit soll insbesondere auch verdeutlicht werden, dass für viele Maßnahmen mit hoher Bedeutung für Idstein Dritte zuständig sind, jedoch eigene Aktivitäten unternommen werden müssen, um im Zusammenwirken mit den jeweiligen Aufgaben- und Baulasträgern und ihren zuständigen Fachbehörden die Prozesse im Sinne der Stadt Idstein voranzutreiben. Dabei stellen sich folgende Handlungsebenen als vorrangig voraus:

- Das Land Hessen mit seiner Straßenbauverwaltung (Hessen Mobil) ist zuständig für die Bundes- und Landesstraßen und auch als fachliche Aufsichtsbehörde bei vielen Fördermitteltöpfen (z.B. auch bei der Radverkehrsförderung).
- Die Autobahn GmbH des Bundes hat ab 2020 die Auftragsverwaltungen der Autobahn in den Bundesländern unter dem Dach der Bundesgesellschaft zusammengeführt. Insbesondere die Themen zu Änderungen an den Änderungen der Autobahnanschlussstellen sind mit der zuständigen Niederlassung der Autobahn-GmbH abzustimmen.
- Für den SPNV und regionale Buslinien ist der RMV als Verkehrsverbund zuständig. Die Schieneninfrastrukturen befinden sich jedoch im Eigentum der Deutschen Bahn.
- Für Fragen des ÖPNV im Landkreis ist dieser auch zuständig, wobei er sich der Tochtergesellschaft Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) als serviceorientiertem Mobilitätsdienstleister bedient. Ebenso ist der Landkreis gemäß hessischem Straßengesetz für die Kreisstraßen sowie den Radverkehr entlang der Kreisstraßen zuständig.
- Unabhängig von den konkreten Aufgaben- und Baulasträgern haben die Städte und Gemeinden in Hessen eine besonders hohe (auch planerisch vorbereitende) Verantwortung für Maßnahmen in der Baulast Dritter. Dies gilt z.B. für erwünschte Änderungen an Landesstraßen oder auch für die Realisierung Gemeindegrenzen überschreitender Radwegeverbindungen. Hierbei sind zudem interkommunale Zusammenarbeiten sehr hilfreich, um die Prozesse zu befördern.

In der Ausformung der Maßnahmenkonzepte wird jedoch von der Gliederung der Handlungsfelder dahingehend abgewichen, dass vor allem die verkehrsträgerbezogenen Aufgaben jeweils im Zusammenhang beschrieben werden, unabhängig von der konkreten Zuständigkeit.

2.2 Zukünftige Verkehrsentwicklung/ Verkehrsprognose

Um die verkehrlichen Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen im Straßennetz bewerten zu können, wurde im Rahmen des VEP ein Verkehrsmodell aufgebaut und angewendet. Grundlage dafür bildete die „Verkehrsdatenbasis Rhein-Main“ (VDRM) von Hessen Mobil. In diesem regionalen Verkehrsmodell sind die überörtlichen Einflüsse bereits entsprechend abgebildet, so dass die Wirkungen der strukturellen Entwicklungen im Landkreis und darüber hinaus der (noch nicht realisierten) Einfluss der Maßnahmen von Bund auf das Stadtgebiet von Idstein entsprechend berücksichtigt werden.

Rahmenprognose/ Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM)

- Berücksichtigung der übergeordneten Entwicklungen des Landes (insbes. Demografie)
- Berücksichtigung der gesetzten Maßnahmen von Bund und Land (u.a. OU B 8 Bad Camberg)
- Abbildung der übergeordneten Verkehrsströme im klassifizierten Straßennetz

Basisprognose VEP IDSTEIN 2035

- Berücksichtigung der örtlichen Entwicklungen gemäß StEK 2035 (Einwohner/ Arbeitsplätze/ sonstige Strukturen)
- Verfeinerung des Modells in Idstein
- Neuberechnung Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs für die Stadt Idstein
- Verfeinerung und Plausibilisierung des Modells im Bereich Idstein anhand der durchgeföhrten Verkehrserhebungen
- Berechnung des Prognosenullfalls 2035 ohne Maßnahmen des VEP

Variantenbetrachtungen/ Ableitung Vorzugslösungen/ Zielnetz

- Modellierung und Bewertung verschiedener Maßnahmen im Straßennetz
- Ausgabe der Ergebnisse für die Netzfälle in Belastungsplänen
- Identifizierung der zielführenden Maßnahmen

Zusammenstellung **Vorzugsszenario** bzw. **Zielnetz/ Zielnetz+**

Grafik 4: Ablaufstruktur Verkehrsprognose/ Modellrechnungen

Für das Verkehrsmodell der Stadt Idstein wurde das regionale Verkehrsmodell zugrunde gelegt. Im Stadtgebiet wurden das Straßennetz jedoch wesentlich feiner modelliert und die stadtbezogenen Verkehrsströme aufgrund der verfeinerten räumlichen Strukturen neu berechnet. Anhand eines Abgleiches mit den im Rahmen der Analyse durchgeföhrten Verkehrserhebungen wurde das

Modell plausibilisiert. Für die Prognose wurden die Angaben des aktuellen STEK hinsichtlich Einwohnerzahlen einschließlich ihrer räumlichen Verteilung sowie Entwicklung der Gewerbegebiete sowie der sonstigen verkehrserzeugenden Strukturen berücksichtigt. Im Ergebnis ergibt sich der Prognosenullfall, der die zu erwartende verkehrliche Entwicklung bis zum Prognosehorizont 2035 abbildet, wenn die Stadt Idstein keine weiteren verkehrlichen Maßnahmen umsetzen würde. Die Ergebnisse für den Prognosenullfall sind in den **Abbildungen 2.1 bis 2.3** dargestellt.

Als Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes sind die Ortsumgehungen Eschenhahn im Zuge der B 275 und Bad Camberg im Zuge der B 8 bereits berücksichtigt. Durch die OU Eschenhahn wird die Ortslage gravierend entlastet, da Durchgangsverkehre zukünftig nicht mehr möglich sind. Es verbleibt nur noch ein sehr geringer Anteil örtlicher Quell- und Zielverkehr. Auch wenn diese Maßnahme bereits gesetzt ist, wird sie im VEP als Maßnahme RS2 aufgeführt (R=Handlungsfeld regionale Anbindung, S= Straße, 2= laufende Nummerierung).

Wie in Abbildung 2.1 erkennbar ist, weist die OU Verkehrsmengen von 14.600 Kfz/ 24 Std. auf. Bedingt durch den Rückbau der K 708 zwischen der B 275 alt und der K 707 steigen die Belastungen der B 275 im Bereich der Stadteinfahrt Idstein stark an (nördlich der Anbindung Am Wörtzgarten um 2.700 Kfz/ 24 Std., siehe Abbildung 2.2). Diese Zunahme der Verkehrsmengen verschärft die in der Analyse beschriebenen Defizite im Bereich der Verknüpfung der B 275 mit der L 3274 im Bereich der Anschlussstelle Idstein. Somit wird hier der Handlungsdruck erhöht.

Wie in Abbildung 2.2 ebenfalls erkennbar ist, nehmen die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet ohne ein Gegensteuern mit den zu entwickelnden Maßnahmen des VEP flächenhaft zu. Auch wenn gemäß STEK keine extremen Entwicklungen erfolgen, sind die Zunahmen im Innenstadtbereich nicht wünschenswert und verschärfen ebenfalls bestehende Defizite. Die Maßnahmen des VEP sind neben der Förderung des Umweltverbundes mit dem Ziel der modalen Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf solche Maßnahmen auszurichten, welche die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes in Summe sicherstellen, die stadtbezogenen Verkehre soweit als möglich auf den Tangenten bündeln und damit die Innenstadt entlasten und den verbleibenden Kfz-Verkehr verträglicher gestalten.

2.3 Anbindungen der Stadt Idstein an die Autobahn und die B 275

2.3.1 Kurzbeschreibung der aktuellen Situation und möglicher Handlungsansätze

Die Verknüpfung der B 275 mit der L 3274 und der A 3 stellt einen sehr neuralgischen Punkt in Idstein dar. Die dichte Folge von hoch belasteten Knotenpunkten von der Einmündung der K 707 in die L 3274 bis zum Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Güterbahnhof führt zu sehr komplexen Verkehrsabläufen. Die Anschlussstelle Idstein ist gemäß Analyse bereits überlastet und erreicht nicht mehr die erforderlichen Qualitätsstufen des Verkehrs. Dies hat in der Vergangenheit auch zu Unfallhäufungen geführt.

Die räumlichen Bedingungen lassen aus Sicht des Verfassers einen komplexen leistungssteigernden Ausbau mit deutlicher Verbesserung der Verknüpfung der B 275 mit der A3 nicht zu bzw. daraus könnte dann eher der Effekt entstehen, dass die zentrale (und problembehaftete) Ortsdurchfahrt von Idstein im Zuge von Wiesbadener Straße und Limburger Straße bzw. Am Hexenturm/ Tiergartenspange/ Escher Straße zusätzliche Belastungen aufnehmen müsste. In den weiteren Untersuchungen der Straßenbauverwaltung ist aber auch eine grundsätzliche Verbesserung der AS Istein nochmals zu betrachten.

Die grundsätzlichen Alternativen dazu bestehen in der Verbesserung der direkten Verknüpfung der B 275 mit der A 3 (Anschlussstelle „Idstein Süd“) oder in der Anlage einer neuen Anschlussstelle. Zielstellung wäre es dabei auch, den zuvor beschriebenen Bereich der L 3274 mit den verschiedenen Knotenpunkten zu entlasten und damit die Grundlagen für einen dauerhaft leistungsfähigen und verkehrssicheren Betrieb zu schaffen. Hierzu werden nachfolgend verschiedene Alternativen beschrieben und bewertet.

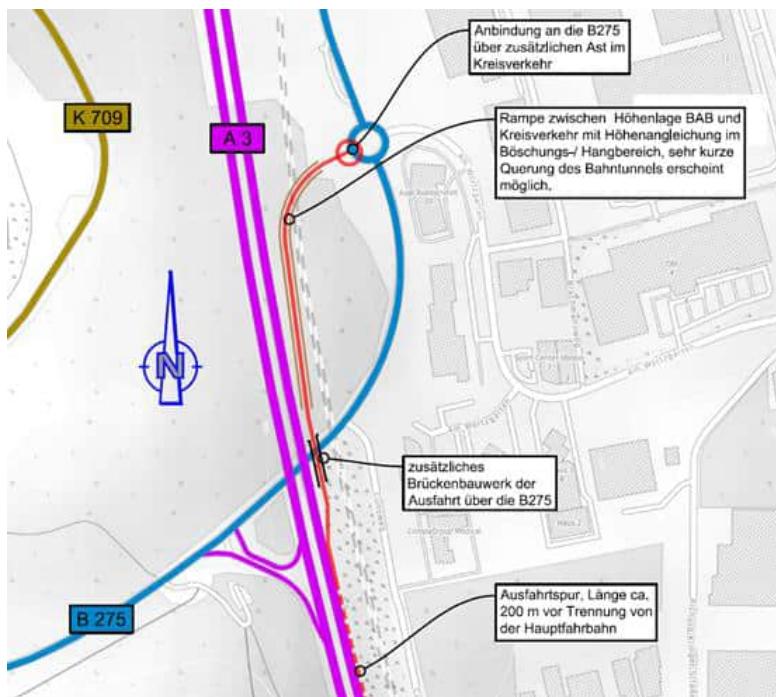
Darüber hinaus werden auch die weiteren Anbindungen der Stadt Idstein an die B 275 betrachtet. Im Mittelpunkt steht dabei die Fragestellung, ob die Anzahl und Lage der Anbindungen dazu geeignet ist, die Innenstadt von Idstein bestmöglich von Kfz-Verkehr zu entlasten. Da bereits in den Analysen deutlich wurde, dass die Verkehrsmengen in der Idsteiner Innenstadt überwiegend Quell- und Zielverkehre der Stadt selbst sind und weniger überörtliche Durchgangsverkehre, stellt sich insbesondere die Frage, wie die Funktion der Tangenten zur Aufnahme der Quell- und Zielverkehre verbessert werden kann.

2.3.2 Ergänzung der Anschlussstelle der B 275 an die A 3 (Netzfall 1)

Grundsätzliches

Die vorhandene direkte Anschlussstelle der B 275 an die A 3 besteht aus lediglich einer Rampe von der B 275 zur A3 nach Süden (Richtung Frankfurt/ Wiesbaden). Eine solche Konstellation, dass eine Anschlussstelle nur eine von insgesamt vier erforderlichen Fahrbeziehungen abdeckt, dürfte in Deutschland wohl eine sehr seltene Ausnahme sein. Aufgrund der in diesem Bereich unterirdisch geführten ICE-Trasse einerseits und den topografischen und baulichen Randbedingungen andererseits erscheint die Herstellung einer regelkonformen vollständigen Anschlussstelle in dieser Situation als unmöglich.

Es bieten sich jedoch verschiedene Alternativen an, ergänzend zu der bestehenden Rampe nach Frankfurt/ Wiesbaden auch eine Rampe für die gegenläufigen Verkehre aus Frankfurt und Wiesbaden einzuordnen. Somit könnte eine deutlich verbesserte Verkehrsführung und Begreifbarkeit für die Hauptrelation von und nach Frankfurt/ Wiesbaden hergestellt werden.



Grafik 5: potenzielle Rampe von der A 3 Süd mit Anbindung an die B 275

Bauliche Lösungsansätze

In der vorstehenden Grafik 5 ist eine Möglichkeit des Anschlusses dargestellt. Aus Richtung Süden kommend kann die Ausfädelspur auf der A 3 auf dem bestehenden Standstreifen entwickelt werden. Ggf. sind in diesem Bereich noch nicht einmal bauliche Änderungen erforderlich und markierungstechnische Lösungen ausreichend. In ausreichendem Abstand zum Brückenbauwerk der A 3 über die B 275 ist dann die Rampe baulich auszubilden. Um eine Unabhängigkeit von der Brücke der A3 über die B 275 zu bekommen, könnte die Rampe mit einem eigenen Brückenbauwerk ausgestattet werden. Anschließend wird die Trasse bis zum Kreisverkehr der B 275 mit der Straße Am Wörtzgarten geführt und dort als vierter Knotenpunktarm angebunden. Änderungen im weiteren Straßennetz wären nicht erforderlich.

Alternativ wäre es ein denkbarer Ansatz, die Rampe von der A 3 auf den jetzigen Knotenpunkt B 275/ Cunoweg aufzubinden. Dies wäre mit einer teilweisen Neuordnung des Straßennetzes im Gewerbegebiet verbunden, da der Abschnitt des Cunoweges, der die Rampe von der A 3 aufnehmen würde, voraussichtlich keine anderen Erschließungs- oder Verbindungsaufgaben mehr wahrnehmen könnte. Vorteil dieser Variante wäre, dass beide Rampen kurz hintereinander ohne dazwischen liegende Knotenpunkte auf die B 275 aufbinden würden und auch kein Brückenbauwerk über die B 275 erforderlich wäre.

In beiden Varianten quert die Rampe die unterirdisch verlaufende ICE-Strecke. Welche baulichen Vorkehrungen ggf. für eine straßenseitige Querung getroffen werden müssten, kann in diesem

Rahmen nicht beurteilt werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass eine Querung grundsätzlich möglich ist. Ggf. entscheiden die Randbedingungen der Querung des ICE-Tunnels über die Vorzugsvariante der Querung.

Verkehrswirksamkeit

Der in Grafik 5 dargestellte Lösungsansatz wurde mit dem Verkehrsmodell bewertet; die Ergebnisse sind in **Abbildung 2.4.1 und 3.4.2** dargestellt (Verkehrsmengen/ Differenzen zum Planungsnullfall). Die neue Rampe würde von 2.800 Kfz/ 24 Std. genutzt (Abb. 2.4.1), was eine gute Verkehrswirksamkeit darstellt. Die Wirkungen im weiteren Straßennetz sind als äußerst positiv zu bewerten (siehe dazu Differenz in Abb. 2.4.2). Von Entlastungen profitieren insbesondere die zuvor als kritisch beschriebenen Streckenabschnitte der L 3274/ Wiesbadener Straße und sind bis in den Innenstadtbereich hinein spürbar. Die Südtangente über die Straßen Am Wörtzgarten/ Henri-Dunant-Allee wird deutlich gestärkt. Ob diese Entlastung bereits ausreichend ist, die Knotenpunkte leistungsfähig zu betreiben, wurde nicht im Einzelnen geprüft.

2.3.3 Neubau einer Anschlussstelle „Idstein Nord“ (Netzfall 2)

Grundsätzliches

Ausgehend von dem Umstand, dass die zuvor beschriebene Maßnahme auch noch keiner Herstellung einer vollständigen Anschlussstelle beinhaltet wird im Weiteren überlegt, ob und wo ein zusätzlicher Vollanschluss an die B 275 eingeordnet werden könnte. Aufgrund der Verkehrsstrukturen kommt es dabei insbesondere darauf an, dass die B 275 nördlich von Idstein attraktiv mit der A 3 verknüpft wird. Aufgrund der baulich-topografischen Randbedingungen wird dies erst deutlich nördlich der Rudolfstraße als möglich erachtet. Zudem sind die Vorgaben der Richtlinien zur Anlage von Autobahnen (RAA) und für die wegweisende Beschilderung (RWB) zu beachten. Hier werden Mindestabstände von Anschlussstellen vorgegeben, Diese betragen im Regelfall 3.000 m zwischen den Anschlussstellen, können aber deutlich verkürzt werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass eine zwar eine modifizierte, aber dennoch regelegrechte Beschilderung realisiert werden kann. Es gibt jedoch eine Reihe von Beispielen, bei denen neue Anschlussstellen auch in kürzerem Abstand realisiert wurden. Der nachfolgende Lösungsansatz beschreibt eine Variante, in welcher nach Auffassung des Verfassers eine noch vertretbare Abstandsreduktion mit einer guten Anbindung an die B 275 verbunden wird.

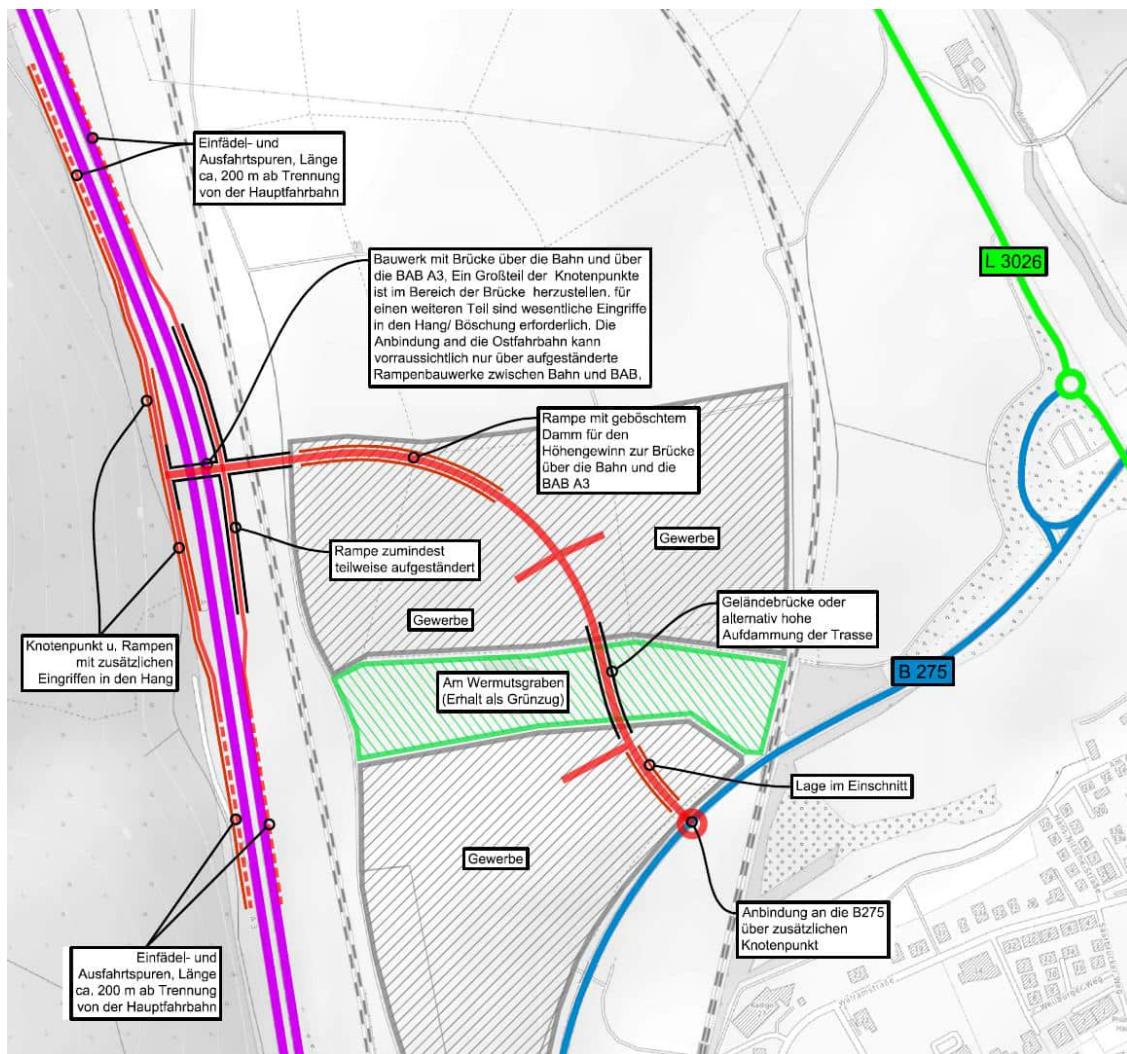
Die nachfolgenden Beschreibungen umfassen weitgehend nur die verkehrlichen Aspekte. Es ist darauf hinzuweisen, dass in weiterführenden Planungen – wie bei allen anderen Maßnahmen auch – die hier nicht betrachteten Umweltwirkungen umfassend zu beurteilen sind. Dazu gehört auch die Inanspruchnahme der Flächen (hier landwirtschaftlich wertvolle Böden).

Bauliche Lösungsansätze

Eine Direktverknüpfung von B 275 und A 3 ist nur an einer Kreuzung der beiden Straßen möglich.

Da dies im Bereich nördlich Idstein nicht gegeben ist, wird eine Zubringerstraße in jedem Fall erforderlich. Die in der nachfolgenden Grafik dargestellte Lösung kann folgendermaßen kurz beschrieben werden:

- Anbindung an die B 275 nördlich Idstein zwischen der Verknüpfung der B 275 mit der L 3026 und dem Knotenpunkt B 275/ Rudolfstraße (westlich der Regionalbahnstrecke)
- Führung der Verbindungsstraße nach Nordosten, um ausreichend Abstand zur bestehenden AS zu erhalten (dennoch Unterschreitung des Mindestabstandes von 2.000 m, wird aber als genehmigungsfähig eingeschätzt)
- Potenzielle Nutzung der Trasse um attraktive (autobahnnahe) Gewerbegebiete anzubinden/ zu erschließen
- Anbindung an die Autobahn mit einer (regelkonformen) Parallelrampenlösung, dafür Überquerung der ICE-Strecke und der Autobahn mittels Brückenbauwerken erforderlich.



Grafik 6: Prinzipskizze potenzielle Anschlussstelle Idstein Nord

Aufgrund der topografischen Situation mit einem sehr bewegten Gelände einerseits und den Querungserfordernissen von Bahnstrecke und Autobahn ergibt sich augenscheinlich eine sehr aufwändige Lösung. Die Trassenführung böte aber auch die Chance, neue gewerbliche Flächen zu erschließen, deren Lage zur Autobahn im Ballungsraum Rhein-Main sehr attraktiv erscheint und für die Neuansiedlung externer Unternehmen geeignet wäre.

Verkehrswirksamkeit

Die beschriebene potenzielle Anschlussstelle Idstein Nord wurde ebenfalls mit dem Verkehrsmodell bewertet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass im Gegenzug zur Errichtung einer AS Idstein Nord die rudimentäre AS Idstein Süd geschlossen wird. Die Umlegungsergebnisse sind in **Abbildung 2.5.1 und 2.5.2** dargestellt (Verkehrsmengen/ Differenzen zum Planungsnullfall).

Auch hier sind grundsätzlich positive Wirkungen zu verzeichnen. Der Zubringer zur neuen Anschlussstelle weist Verkehrsmengen von 10.700 Kfz/ 24 Std. auf. Darin nicht enthalten sind zusätzliche Verkehre aus den potenziellen Gewerbegebäuden. Die bestehende Anschlussstelle und ihr Umfeld werden erheblich entlastet. Die Wirkungen fallen gemäß Modellrechnung so gravierend aus, dass davon auszugehen ist, dass die Knotenpunkte in dem zuvor beschriebenen kritischen Bereich ohne Probleme und leistungsfähig betrieben werden können. Die Entlastungen der Wiesbadener Straße sind bis in den Stadtkerkern hinein erkennbar. Ein Teil der Quell- und Zielverkehre der Innenstadt nutzt zukünftig die AS Idstein Nord, so dass es zu Mehrbelastungen auf Rudolfstraße, Maximilianstraße und Limburger Straße kommt. Diese werden als weitgehend unkritisch eingeschätzt, auch wenn das Ziel einer teilweisen Entlastung der Limburger Straße nicht erreicht wird.

2.3.4 Kombination beider Lösungsansätze zur Autobahn-Anschlussstelle (Netzfall 3)

Denkbar ist auch eine Kombination der beiden Lösungsansätze Ertüchtigung der AS Idstein Süd und Neubau der AS Idstein Nord, jedoch nur unter der Bedingung, dass die derzeitige AS Idstein zukünftig entfällt. Grundgedanke dieses Ansatzes ist, dass eine noch deutlich stärkere Entlastung der Innenstadt von Idstein angestrebt wird. Die Ergebnisse der Verkehrsumlegungen sind in den **Abbildungen 2.6.1 und 2.6.2** dargestellt (Verkehrsmengen/ Differenzen zum Planungsnullfall).

Die Wirkungen können zusammenfassend so beschrieben werden, dass die Entlastungswirkungen für die Wiesbadener Straße im westlichen Stadteingangsbereich zwar deutlich höher ausfallen, in der Stadtmitte aber kaum noch Unterschiede zum Netzfall 2 auftreten. Stattdessen kommt es aber zu deutlicheren Mehrbelastungen auf der Limburger Straße, deren Bedeutung sich als Zufahrt zur Innenstadt erhöht. Zusammenfassend für Netzfall 3 kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass der hohe Aufwand in keinem adäquaten Verhältnis zum Nutzen der Maßnahme steht. Zudem würden wertvolle landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Eine weitere Verfolgung dieses Ansatzes wird nicht empfohlen.

2.3.5 Anschlussstelle Wallrabenstein gemäß Mobilitätskonzept des RTK

Im aktuellen Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises wurde eine neue Anschlussstelle Wallrabenstein an die A 3 im Zuge der Kreisstraße K 515 vorgeschlagen. Eine vereinfachte Modellprüfung ergab, dass eine solche Anschlussstelle zu geringen Entlastungen der Ortslage Wörsdorf führend würde, die in der Größenordnung (10 %) nur wenig spürbar wären sowie schalltechnisch nicht relevant sind. Es wird daher nicht empfohlen, diese Maßnahme, die auch zu Mehrbelastungen kritischer Straßenabschnitte in Wallrabenstein selbst führen würde, zu unterstützen. Im VEP wird sie nicht als Maßnahme aufgeführt.

2.3.6 Fazit bzgl. der Autobahnbindung

Aus den vorhergehenden Untersuchungen lässt sich ableiten, dass sowohl die Ertüchtigung der Anschlussstelle Idstein Süd als auch der Neubau einer Anschlussstelle Idstein Nord geeignete Ansätze sind, die Problembereiche im Zuge der Knotenpunkte der L 3274/ Wiesbadener Straße zumindest teilweise zu entschärfen und auch die Innenstadt teilweise zu entlasten. Es wird empfohlen, gemeinsam mit Hessen Mobil bzw. der jetzt zuständigen Autobahn GmbH des Bundes eine weiterführende Machbarkeitsstudie zur Vertiefung dieser Ansätze anzustoßen, um in überschaubaren Zeiträumen Gewissheit über tatsächlich realisierbare Lösungsansätze zu erlangen und weiterführend eine Einordnung in den entsprechenden Haushalt zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der Dauer von Planungsprozessen an der Autobahn wäre unabhängig davon kurzfristig ebenfalls eine Studie zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit der Knotenpunkte von der AS Idstein über den Anschluss der L 3274 an die B 275 und weiterführend der Wiesbadener Straße zu erstellen. Hier sollten verkehrstechnische und ggf. auch bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um die Leistungsfähigkeit/ Sicherheit mit Realisierung der OU B 275 Eschenhahn sicherstellen zu können. Die Zuständigkeit hierfür läge wahrscheinlich bei Hessen Mobil.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist Netzfall 1 den weiteren Überlegungen zur Autobahnbindung priorität zugrunde zu legen. Netzfall 3 kommt nur in Betracht, wenn Netzfall 1 (oder ersatzweise Netzfall 2) nicht realisiert werden können.

2.3.7 Anbindungen an die B 275 (Netzfall 4)

Grundsätzliches

Die Stadt Idstein verfügt insgesamt über sechs Anbindungen an die B 275. Von Süd nach Nord betrachtet sind dies:

- ➔ Anbindung Cunoweg an die B 275 ➔ hierüber werden nur wenige gewerbliche Areale im Süden der Stadt angebunden.

- Knotenpunkt B 275/ Am Wörtzgarten → die Verknüpfung mit der südlichen Tangente stellt eine sehr gut nutzbare Verbindung zu den südlichen Stadtbereichen und dem Stadtteil Dasbach dar.
- Knotenpunkt B 275/ L 3274 → zentrale Anbindung insbesondere für die Kernstadt.
- Knotenpunkt B 275/ Rudolfstraße → sehr gute Anbindung der nördlichen Stadtbereiche
- Knotenpunkt B 275/ Limburger Straße → weitere Anbindung der nördlichen Stadtbereiche und für die Stadtteile Wörsdorf und Walsdorf
- Knotenpunkt B 275/ L 3026 → gute Verbindung der östlichen Stadtteile zu den Nachbarorten Esch und Bermbach

Für die Erreichbarkeit des Gänsbergs sowie der Stadtteile Heftrich, Niederrod, Obberrod und Kröftel in Richtung Wiesbaden/ Frankfurt ist die Nutzung der B 275 eher umwegig. Nachteilig stellt sich dabei insbesondere dar, dass die Anbindung von der Escher Straße zur B 275 in nordöstlicher Richtung verläuft.

Bauliche Ausbildung

Daher gab es in den vergangenen Jahren bereits mehrfach Überlegungen, die südliche Tangente der Henri-Dunant-Allee in Richtung Nordosten zur L 3023 in Richtung Dasbach zu verlängern. Aufgrund der erheblichen Baulänge, der komplizierten baulichen (Hochspannungsleitungen) und topografischen Randbedingungen sowie der sensiblen Flächen wird eine solche Überlegung im VEP aber nicht weitergeführt. Hinzuweisen ist auch darauf, dass in Hessen bereits seit Jahren kaum noch Landesstraßen neu gebaut wurden.

Eine andere Möglichkeit wäre jedoch, die Anbindung der L 3026 an die B 275 zu verändern und hier eine eher nach Nordwesten ausrichtete Trassenführung zu realisieren (mit Rückbau der bestehenden Trasse). Grundsätzlich gelten die Argumente der sensiblen Flächen und geringen Realisierungswahrscheinlichkeit als Landesstraße auch in diesem Fall. Insbesondere wären potentielle Konflikte mit der Freizeitachse Hohe Straße zu vermeiden. Die Baulänge beträgt jedoch nur etwa die Hälfte einer südlichen Trasse und es können bestehende Wegestrukturen im Verlauf teilweise aufgenommen werden (Hohe Straße). Der Gänsberg würde in diesem Fall deutlich besser in Richtung Westen/ A 3 angebunden.

Verkehrliche Wirkungen

Eine solche nördliche Variante wurde daher ebenfalls im Verkehrsmodell bewertet. Die Ergebnisse sind in den **Abbildungen 2.7.1 und 2.7.2** dargestellt (Verkehrsmengen/ Differenzen zum Planungsnullfall). Die Trasse selbst wird von ca. 8.900 Kfz/ 24 Std. genutzt und ist damit fast doppelt so verkehrswirksam wie der bestehende Anschluss der L 3026 an die B 275 im Prognosennullfall (4.700 Kfz/ 24 Std.). Die positiven Wirkungen zeigen sich insbesondere in der Differenzdarstellung. Die Wiesbadener Straße wird um etwa 700 Kfz/ 24 Std. entlastet, die Limburger Straße um 1.900 Kfz/ 24 Std. und die Straße Am Hexenturm sogar um 2.900 Kfz/ 24 Std. Neben

den verlagerten Quell- und Zielverkehren zum Gänsberg wird die neue Trasse insbesondere von Verkehren von und nach Heftrich genutzt. Somit kann einer solchen Maßnahme eine außerordentlich positive Gesamtwirkung beschieden werden.

2.4 Weitere potenzielle Maßnahmen im Idsteiner Straßennetz

2.4.1 Überlegungen zur Ortsumgehung Wörsdorf oder Einbahnstraßenführung

In den zurückliegenden Jahren wurden auch Möglichkeiten einer Ortsumgehung im Zuge der L 3026 für Wörsdorf diskutiert, um insbesondere die eng angebaute Hauptstraße zu entlasten. Die Trassenführung einer solchen Entlastungsstraße würde östlich der Ortslage verlaufen und damit die ökologisch sensible Wörsbachaue und die dortigen Wasserschutzgebiete tangieren. Aufgrund der Verkehrsstrukturen sollte eine solche Trasse bis zur L 3277 Henrietenthaler Straße geführt werden.

Im Gegensatz zu den 90'er Jahren findet eine Ortsumgehung trotz der unbestrittenen Konflikte in der Ortslage heute offenbar keine große Befürwortung mehr. Stattdessen zeigen sich eher kritische Stimmen, die sich im Kontext der aktuellen Klimadiskussion weiter mehren dürften. Eine zwingende Notwendigkeit für eine solche Entlastungsstraße ist auch nicht zu konstatieren. Nicht zuletzt aufgrund der dargestellten Konflikte zu den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes (durchgehende Stärkung des Grünbandes der Wörsbachaue) wird eine solche Entlastungsstraße nicht weiterverfolgt.

Darüber hinaus wurde auch überlegt, ob eine Einbahnstraßenführung in Wörsdorf unter Einbeziehung der Reichenberger Straße die Situation verbessern könnte. Zielstellung wäre eine Reduktion der Verkehrsmengen auf der Hauptstraße und die Neuauftteilung der Straßenräume zur besseren Berücksichtigung des nichtmotorisierten Verkehrs. In diesem Fall müsste die Hauptstraße eine Verkehrsrichtung aufnehmen (vorzugsweise Süd → Nord), während über die Reichenberger Straße der Nord-Süd-Verkehr abgewickelt würde. Es findet sich jedoch keine geeignete bzw. den Anforderungen einer Landesstraße entsprechende Anbindung von der Walsdorfer Straße zur Reichenberger Straße, welche die Verkehre in Nord-Süd-Richtung aufnehmen könnte. Insofern muss ein solcher Ansatz ebenso verworfen werden.

2.4.2 Umgestaltung von Straßen

Während die Tangenten als Teil des Hauptstraßennetzes regelgerecht und auch leistungsfähig ausgebildet sind (Am Wörtgarten/ Henri-Dunant-Allee ebenso wie die B 275, Tiergartenspange, Escher Straße/ L 3026), weisen die durch die Innenstadt verlaufenden Straßen aufgrund der räumlichen Enge ein vergleichsweise geringes Umgestaltungspotenzial auf. Hier wird im Weiteren mittels differenzierter Lageplanuntersuchungen zu prüfen sein, mit welchen baulichen und/

oder organisatorischen Detailmaßnahmen Verbesserungen der räumlich-gestalterischen Situation herbeigeführt werden können. Diskutiert wurden insbesondere bereits potenzielle Umgestaltungen oder verkehrsorganisatorische Regelungen in der Wiesbadener Straße ab der Bahnhofstraße und anschließend der Limburger Straße. Aufgrund der erforderlichen Betrachtungstiefe kann dies aber nicht im Rahmen des VEP zu einem abschließende Ergebnis geführt werden. Zudem ist zu beachten, dass zukünftig voraussichtlich maßgebliche Änderungen des Verkehrsrechts erfolgen. So ist bislang in Deutschland die Begegnungszone noch nicht im Verkehrsrecht verankert, wie in der Schweiz, Österreich oder Frankreich. Es ist davon auszugehen, dass die erwarteten Veränderungen zu neuen Handlungsoptionen führen, die zu einer „gerechteren Flächennutzung“ führen.

In diesem Zusammenhang gibt es auch Überlegungen zur Einrichtung eines Einbahnstraßensystems, im welchem im Kernbereich der Stadt eine Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs über Wiesbadener Straße/ Limburger Straße abgewickelt würde, die Gegenrichtung über die Friedensstraße. Dadurch würde die Friedensstraße als derzeit „Wohngebietssammelstraße“ mit geringen Verkehrsbelastungen zukünftig den Zwei- bis Dreifachen Verkehr aufnehmen müssen. Der Busverkehr würde auf zwei Achsen verteilt, was die Übersichtlichkeit der ÖPNV-Angebote erschwert. Aus diesen Gründen werden entsprechende Ansätze im VEP nicht weiterverfolgt.



Foto: Beispiel für eine Begegnungszone in Bern

Ein stadtbildprägender Straßenraum, für den klarer Umgestaltungsbedarf erkannt wird, ist die Straße Am Hexenturm. Hier überlagern sich jedoch vielfältige Anforderungen und Überlegungen, so dass auch für diesen Straßenraum keine einfache Empfehlung abgleitet werden kann. Aus den Maßnahmenvorschlägen im Teil ÖPNV ergeben sich Überlegungen, Teile der Haltestellenfunktion des Regionalverkehrs vom ZOB Schulstraße in die Straße Am Hexenturm zu verlagern. Dies führt ggf. zu einer Neuordnung der verschiedenen Haltestellen im Umfeld inklusive der Limburger Straße. Zielstellungen der Umgestaltung wären vor allem die Aufwertung des Straßenraumes/ Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten sowie möglichst die Einordnung regelgerechter Radverkehrsanlagen.

Bedarfe zur Sanierung, Umgestaltung oder Änderung der Verkehrsorganisation ergeben sich auch in verschiedenen Straßen des Nebennetzes. Dabei ist insbesondere auf eine größtmögliche Sicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr zu achten, wobei die Schulwege Schwerpunkte darstellen. Als ein Beispiel kann hier der Große Feldbergweg benannt werden, wo insbesondere immer wieder Konflikte zwischen Fußgängern/ Radfahrern mit dem Kfz-Verkehr insbesondere zu Zeiten des Unterrichtsendes zu verzeichnen sind. Das Erkennen, priorisieren und schließlich bewältigen der entsprechenden Anforderungen sind Bestandteile der systematischen Verwaltungsarbeit und müssen nicht in einem Strategiepapier für die nächsten 15 bis 20 Jahre wie dem VEP verankert werden.

2.4.3 Neue Verbindungsstraße Wiesbadener Straße/ Weldorfstraße (Netzfall 5)

Bei den Überlegungen zur Führung des Busverkehrs in Idstein wurde erkannt, dass die gewerblichen Schwerpunkte an der Weldorfstraße und das Tournesol-Bad unzureichend angebunden sind. Problematisch ist dabei vor allem, dass die Weldorfstraße als Sackgasse ausgebildet ist und Buserschließungen demzufolge immer nur über eine Stichstrecke erfolgen können. Daher ergaben sich logische Überlegungen, die Weldorfstraße bis zum Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Güterbahnhof zu verlängern. Eine solche Straße könnte zudem dazu beitragen, die in der Senke südlich des Tournesol gelegenen gewerblichen Entwicklungsflächen besser an das Straßennetz anzubinden, ohne dass die kritischen Knotenpunkte im Bereich der Verknüpfung von B 275 und L 3274 zusätzlich belastet würden. Entsprechende Ideen wurden bereits vor der Aufstellung des VEP diskutiert.

Deshalb wurde auch diese Maßnahme im Verkehrsmodell bewertet. Dabei erfolgte eine gemeinsame Betrachtung mit der Maßnahme Bahnunterführung Heidestück (siehe nachfolgende Beschreibungen). Die Berechnungsergebnisse für den Netzfall 5 sind in den **Abbildungen 2.8.1 und 2.8.2** dargestellt. Der Lückenschluss der Weldorfstraße weist mit Verkehrsbelastungen von 3.300 Kfz/ 24 Std. eine gute Verkehrswirksamkeit auf. Sehr positiv sind aber insbesondere die weiteren Wirkungen im Straßennetz zu bewerten. Neben der Entlastung der kritischen Knotenpunkte an der Verknüpfungsstelle B 275/ L 3274 um etwa 800 Kfz/ 24 Std. werden auch die

Wiesbadener Straße und die Limburger Straße entlastet. Hier gehen die Verkehrsmengen durchgehend um 1.000 bis 1.200 Kfz/ 24 Std. zurück.

2.4.4 Geschwindigkeitsreduktionen in der Innenstadt (Netzfall 6)

Bereits in der Analyse wurde herausgearbeitet, dass aufgrund der räumlichen Situation die Verkehre auf Wiesbadener Straße und Limburger Straße teilweise unverträglich sind. Die Fahrbahnbreiten gestatten gemäß Regelwerk keinen Begegnungsverkehr von Bussen bei 50 km/h, in der Lärmkartierung gemäß EU-Richtlinie waren diese Straßen lärmüffig. In der Konsequenz wird die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf Wiesbadener und Limburger Straße im Innenstadtbereich auf 30 km/ h untersucht. In Netzfall 6a wurden die verkehrlichen Wirkungen einer solchen Maßnahme im Netzmodell geprüft (siehe **Abbildungen 2.9.1 und 2.9.2**).

Die Wirkungen sind am besten in der Differenzdarstellung (Abbildung 2.9.2) erkennbar. Die Wiesbadener Straße wird von etwa 2.700 bis 3.400 Kfz/ 24 Std. entlastet, die Limburger Straße von 700 bis 2.700 Kfz/ 24 Std. Ein Teil der Verkehre wird in direkt benachbarte Nebenstraßen verlagert. So nehmen die Verkehrsmengen auf der Friedensstraße um 900 bis 1.500 Kfz/ 24 Std. zu. Die daraus resultierende Gesamtbelaustung der Friedensstraße bewegt sich aber für eine Sammelstraße in Wohngebieten noch in einem normalen und als verträglich eingeschätzten Bereich. Alle weiteren Verkehrsmengen werden großflächiger verteilt. Neben der B 275, die zusätzlich 600 Kfz/ 24 Std. aufnimmt liegt die Zunahmen in allen anderen Netzbereichen unter 500 Kfz/ 24 Std. (Grenze der Darstellung absoluter Werte).

Die Anregungen aus verschiedenen Diskussionen aufgreifend, wurde darüber hinaus eine weitergehende Verkehrsberuhigung im Kernbereich geprüft. Im Netzfall 6b wird davon ausgegangen, dass zwischen den Kreisverkehren Wiesbadener Straße/ Bahnhofstraße und Limburger Straße/ Am Hexenturm quasi eine Vollsperrung erfolgt. Nur der ÖPNV und die Anlieger dürfen die Straße noch passieren. Die Wirkungen werden in den **Abbildungen 2.10.1 und 2.10.2** dargestellt. Es ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastungen des Nebennetzes in einer Größenordnung zunehmen, welche als nicht mehr verträglich eingeschätzt werden kann. Die Friedensstraße wird mit 4.200 bis 8.500 Kfz/ 24 Std. belastet und übernimmt teilweise die Hauptnetzfunktion von Wiesbadener und Limburger Straße. Auch alle anderen Nebenstraßen im westlichen Kernstadtbereich sind durch sehr starke Verkehrszunahmen betroffen. Eine weitergehende Verlagerung der Verkehrsströme auf die Tangenten ist nur in Ansätzen erkennbar, da der Großteil des Verkehrs auf Limburger und Wiesbadener Straße innerörtlicher Quell- und Zielverkehr ist.

Im Ergebnis können folgende Erkenntnisse und Empfehlungen abgeleitet werden:

- ➔ Die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf Wiesbadener und Limburger Straße auf 30 km/ h ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes (Lärm- schutz) geboten und kann unter Bezug auf § 45 StVO angeordnet werden. Die gegenüber

dem Regelwerk untermassigen Querschnittbreiten der Fahrbahn lassen hier keine andere Empfehlung zu. Eine solche Maßnahme kann kurzfristig und mit geringen Kosten umgesetzt werden.

- Damit verbunden ist eine generelle Erhöhung der Verträglichkeit im Allgemeinen und mit dem Radverkehr im Mischverkehr im Besonderen. Die Schaffung von gemäß Regelwerk eigentlich erforderlichen separaten Radverkehrsanlagen ist hier aufgrund der räumlichen Bedingungen nicht möglich.
- Eine weiterführende Einschränkung des Verkehrs führt zu unverträglichen Belastungen des Nebennetzes, insbesondere der Friedensstraße und kann daher nicht empfohlen werden.
- Die Einführung der Geschwindigkeitsreduktion sollte mit Evaluierungsmaßnahmen begleitet werden. Insbesondere werden dabei folgende Ansätze gesehen:
 - Verkehrszählungen auf Wiesbadener Straße, Limburger Straße und Friedensstraße (vorher/ nachher)
 - Geschwindigkeitserfassungen
 - Beobachtungen bzgl. des Verkehrsablaufs (Flüssigkeit/ Stauerscheinungen)
- Prüfung/ Realisierung unterstützender Ergänzungsmaßnahmen (siehe nachfolgende Maßnahmenbeschreibungen)

2.4.5 Verbreiterung der Bahnunterführung Heidestück

Die Bahnunterführung Heidestück ist derzeit in ihrem Lichtraumprofil stark eingeschränkt und wird deshalb als Einbahnstraße in Ost-West-Richtung betrieben. Für den Fußverkehr ist die Unterführung eingeschränkt nutzbar (sehr schmaler einseitiger Gehweg), im Radverkehr kann aufgrund der beengten Verhältnisse keine Freigabe in der Gegenrichtung erfolgen. Eine Erweiterung der Unterführung dient daher sowohl dem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr als auch dem nicht-motorisierten Verkehr und dem ÖPNV. Anzustreben ist eine Verbreiterung des Profils derart, dass sich zwei Linienbusse problemlos begegnen können (möglichst 6,50 m Fahrbahnbreite). Die Führung des Fuß- und Radverkehrs sollte mit ausreichenden Breiten im Seitenbereich erfolgen.

Die erweiterte Unterführung wird von etwa 2.800 Kfz/ 24 Std. genutzt. Die weiteren verkehrlichen Effekte wurden bereits im Zusammenhang mit der Maßnahme Lückenschluss Weldertstraße beschrieben.

2.4.6 Weitere Maßnahmen in den Stadtteilen

Wie bereits am Beispiel der Ortsdurchfahrt Wörsdorf erläutert sind verschiedene Ortsdurchfahrten der Stadtteile durch besondere beengte räumliche Situationen und unübersichtlicher Linienführung gekennzeichnet. Hier sollten dort wo noch nicht vorhanden die Geschwindigkeiten auf 30 km/h abgesenkt werden bzw. dort wo bereits Einschränkungen vorhanden sind, die Ausdehnung dieser Bereiche überprüft werden. Als zu prüfende Bereiche seien an dieser Stelle Wörsdorf

(eventuelle Erweiterung), Teilbereiche von Walsdorf (Idsteiner Straße/ Bruderbergstraße) sowie Nieder-Oberrod benannt.

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist nach Vorliegen der erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen Tempo 30 in allen Stadtteilen anzustreben.

2.4.7 Veränderte Verkehrsführung Wagenerstraße

Bei den Vor-Ort-Aufnahmen in Idstein wurden im Bereich der Knotenpunkte Limburger Straße/ Wagenerstraße und Limburger Straße/ Rodergasse immer wieder stockende Verkehrsabläufe festgestellt, die sich teilweise weit in die Wiesbadener Straße und in die Limburger Straße fortsetzen, zeitweise bis zum Kreisverkehr Limburger Straße/ Am Hexenturm. Die Ursachen dafür liegen einerseits darin, dass Linksabbieger von der Wiesbadener Straße kommend zur Wagenerstraße (Fresenius-Hochschule mit zahlreichen Parkplätzen und weitere öffentliche Parkplätze) den Gegenverkehr abwarten müssen und dort nur wenige Zeitlücken finden. Teilweise staut sich in der Limburger Straße der Verkehr auf, da dem Fußgänger am dicht frequentierten Fußgängerüberweg Rodergasse der Vorrang einzuräumen ist. Dabei werden oft keine Lücken zwischen den Fahrzeugen gelassen, die Linksabbieger zur Wagenerstraße ggf. nutzen könnten. Von diesen Stauungen ist auch der Busverkehr maßgeblich betroffen. Insofern besteht ein Bedarf, hier den Verkehr zu verflüssigen, wenn auch bei geringer Geschwindigkeit.

Eine Möglichkeit hierfür besteht darin, die Verkehrsorganisation im Bereich der Wagenerstraße zu verändern. Der einfachste Ansatz ist, das Linksabbiegen von der Limburger Straße in die Wagenerstraße zu verbieten oder die Richtung der Einbahnstraße umzudrehen. Der von der Wiesbadener Straße kommende Zielverkehr dieses Bereiches könnte dann beispielsweise entweder über Friedensstraße/ Stolzwiese/ Im Hopfenstück/ Wagenerstraße oder über Bahnhofstraße/ Im Hopfenstück/ Wagenerstraße in das Zielgebiet gelangen.

2.5 Überlagerung der Maßnahmen zum Zielkonzept (Netzfall 7 und 8)

Die als positiv erkannten Maßnahmen werden nachfolgend in zwei Schritten zu einem Zielkonzept überlagert. Der erste Schritt beinhaltet die Überlagerung aller mittels Verkehrsumlegungen bewerteten Maßnahmen zum Zielkonzept 2035 mit Ausnahme des eher langfristig umsetzbaren Zubringers der L 3026 zur B 275. Hinsichtlich der Veränderung des Autobahnanschlusses wird gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die Ertüchtigung der Anschlussstelle Idstein Süd berücksichtigt. Im zweiten Schritt wird das Zielkonzept mit dem Zubringer der L 3026 zum Zielkonzept 2035+ überlagert. Ergänzt werden Zielkonzept 2035 und das Zielkonzept 2035+ für die Entwicklung des Straßennetzes um die zuvor beschriebenen Maßnahmen, die dem Grunde nach (aber ohne Berechnung im Verkehrsmodell) positiv beurteilt werden.

Die Ergebnisse der Netzfallberechnungen für das Zielkonzept 2035 (Netzfall 7) sind in den **Abbildungen 2.11.1 und 2.11.2** dargestellt. In der Überlagerung aller Maßnahmen kann die Wiesbadener Straße um 2.700 bis 3.700 Kfz/ 24 Std, entlastet werden, die Limburger Straße um 1.700 bis 2.500 Kfz/ 24 Std. Auch in der Straße Am Hexenturm sind noch Entlastungen von 900 Kfz/ 24 Std. zu verzeichnen. Positiv ist noch hervorzuheben, dass die Friedensstraße in der Überlagerung aller Maßnahmen nur noch geringe Mehrbelastungen gegenüber dem Prognosenuillfall aufweist. Die äußereren Tangenten werden somit weitgehend gestärkt und die Innenstadt nahezu flächendeckend entlastet.

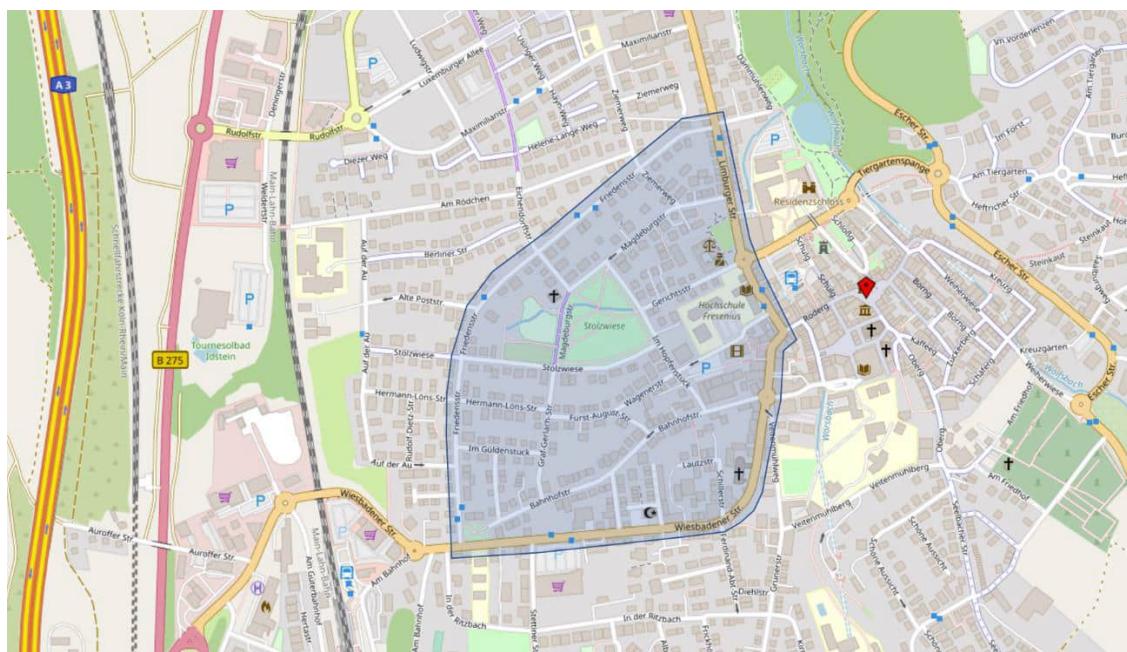
Der Neuanschluss der L 3026 an die B 275 im Zielkonzept 2035+ (Netzfall 8) verstärkt die Entlastungseffekte im Innenstadtbereich noch einmal nachhaltig (siehe **Abbildungen 2.12.1 und 2.12.2**). Neben der Wiesbadener Straße (-3.200 bis -4.400 Kfz/ 24 Std.) und der Limburger Straße (-1.700 bis -4.400 Kfz/ 24 Std.) profitiert auch die Straße Am Hexenturm nachhaltig. Hier betragen die Entlastungen ebenfalls über 4.000 Kfz/ 24 Std. Insofern werden die Ziele des VEP für das Straßennetz im Zielkonzept 2035+ weitestgehend erreicht.

In **Abbildung 2.13** sind die verortbaren Maßnahmen im Straßennetz schematisch dargestellt. Ergänzend wurden dabei auch Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovation aufgenommen, die der Beeinflussung des Straßenverkehrs dienen.

2.6 Maßnahmen im ruhenden Verkehr

Die Herausforderung im ruhenden Verkehr bestehen insbesondere darin, einerseits ein ausreichendes Parkraumangebot vorzuhalten, andererseits aber durch seine Nutzungsbedingungen auf die Nachfrage dahingehend einzuwirken, dass die Stärke der Nachfrage als auch ihre räumliche Verteilung den anderweitigen allgemein städtischen als auch verkehrlichen Zielstellungen nicht zuwiderlaufen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere der Entzug öffentlicher Flächen für anderweitige Nutzungen als auch direkte Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und damit auch auf die Mengen des Kraftfahrzeugverkehrs zu benennen. Grundsätzlich wurden in Idstein keine gravierenden Defizite erkannt, aber Nachsteuerungsbedarfe zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Nachhaltigkeit. Dafür werden folgende Maßnahmen im VEP benannt:

Die **Erhöhung der Parkgebühren in den Straßenräumen** (Maßnahme RV1) soll dazu beitragen, beide o.g. Aspekte zu beeinflussen. Einerseits soll die Nutzung des ÖPNV sowie der nicht-motorisierten Fortbewegungsarten angeregt werden, andererseits wird eine Entlastung der Straßenräume und die Verlagerung in die vorhandenen Tiefgaragen, die fast immer über ausreichende Kapazitäten verfügen, angeregt. In einem ersten Schritt wird die Erhöhung um 50 Cent je Stunde vorgeschlagen. Die Parkgebühren sind jedoch in Intervallen immer wieder den Erfordernissen anzupassen. Die Maßnahme stellt also keinen einmaligen Schritt dar.



Grafik 7: vorgeschlagener Bereich für die Parkraumbewirtschaftung im Westteil der Innenstadt

Im Westteil der Innenstadt wurde eine insgesamt sehr hohe Auslastung mit einem vermutet hohen Anteil an gebietsfremden Langzeit- und Dauerparkern festgestellt. Dies schränkt die Erreichbarkeit ein und erhöht den Parksuchverkehr. Maßnahme RV2 beinhaltet daher die Einführung einer **Parkraumbewirtschaftung im Westteil der Innenstadt**. Diese geht einher mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen, welche jedoch vor dem Hintergrund der Verfügbarkeit von privaten Stellplätzen begrenzt werden sollte. Andernfalls besteht die Gefahr, dass private Stellplätze umgenutzt werden, weil die Bedingungen im öffentlichen Raum verbessert werden. Dies ist jedoch nicht im Sinne der Zielstellungen im Rahmen des VEP (Entlastung öffentlicher Raum, Erreichbarkeit).

Grundsätzlich sind zwei verschiedene Ansätze denkbar, das Trenn- und das Mischprinzip. Im Trennprinzip werden besondere Bereiche für das Bewohnerparken eingerichtet, deren Umfang gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO aber 50 % der Stellplätze im öffentlichen Raum nicht überschreiten darf. Die Bereiche werden entsprechend beschildert, benötigen aber keiner Parkscheinautomaten. In den öffentlich nutzbaren Bereichen werden Parkscheinautomaten aufgestellt. Im Mischprinzip sind alle Straßenräume für das öffentliche und das Bewohnerparken nutzbar. Bewohner nutzen ebenfalls die bewirtschafteten Bereiche, sind aber durch ihren Bewohnerparkausweis von der Gebührenpflicht befreit.

In Bereichen hoher Nachfrage an Kurzparkern (z.B. vor Geschäften oder Praxen) kann die Nutzung durch Bewohner ausgeschlossen werden. Hier wäre auch die zulässige Parkdauer einzuschränken, um den Kurzparkern höhere Kapazitäten anzubieten. In allen anderen Straßenräumen ist es eher sinnvoll, auch Tagestarife anzubieten.

Für die Umsetzung von Maßnahme RV2 ist eine vertiefende Vorher-Betrachtung ebenso sinnvoll, wie die nachträgliche Evaluierung. Dabei ist auch das Umfeld einzubeziehen, um eventuelle Verlagerungswirkungen zu erfassen.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt/ Altstadt ist insbesondere von der Nordseite her eingeschränkt, da das Parkdeck Am Hexenturm nahezu durchgängig voll ausgelastet ist. Vor diesem Hintergrund wird eine **Einbeziehung des Schlossparkplatzes in die Bewirtschaftung** (Maßnahme RV3) empfohlen. Der Parkplatz wird derzeit durch die Gebührenfreiheit sehr stark genutzt (Gebührenvermeidung). Eine Gebühr würde auch hier die Nutzergruppe der Langzeitparker beeinflussen, den Parkplatz auch anderen Nutzergruppen zugänglich machen und damit die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern.

Aufgrund der attraktiven Lage ist auch zukünftig von einer hohen Nachfrage auszugehen. Um zu vermeiden, dass auch dann noch zum von der Limburger Straße nicht einsehbaren Parkplatz zugefahren wird, wenn er bereits vollausgelastet ist, sollte eine **Auslastungserfassung** erfolgen und bereits an der Limburger Straße erkennbar die Kapazität/ Auslastung angezeigt werden (Maßnahme RV4). Eine Einbeziehung in das dynamische Parkleitsystem ist sinnvoll. Durch eine Beschränkung des Parkplatzes werden die Kontrollerfordernisse auf ein Minimum reduziert und Falschparken weitestgehend vermieden.

Die P+R-Kapazitäten am Bahnhof sind trotz der vor nicht allzu langer Zeit erfolgten Erweiterung weitgehend erschöpft. Deshalb beinhaltet Maßnahme RV5 die **Erweiterung der P+R-Kapazitäten am Bahnhof Idstein**. Die Bedingungen hierfür sind jedoch nicht einfach. Eine flächige Erweiterung der Anlagen ist kaum möglich. Auf der Westseite der Gleise ist die Entwicklung eines Parkdecks dem Grunde nach denkbar, jedoch dürften Gründe des Schallschutzes der gegenüberliegenden Wohnbebauung dagegen sprechen.

Auf der Ostseite der Gleise wäre die Einordnung eines Parkdecks noch eher vorstellbar. Jedoch ist der ggf. verfügbare Geländestreifen zwischen Bahnanlagen und Straße Am Bahnhof auch eher knapp bemessen, so dass ein sehr lang gestrecktes Parkdeck entstünde. Eine konkrete Kapazitätsvorgabe lässt sich im Rahmen des VEP nicht ableiten. Sofern es die räumlichen Verhältnisse gestatten zwischen 100 bis 200 Stellplätze einzuordnen, dürfte den perspektivischen Anforderungen genüge getan sein. In jedem Fall wären auch diese Stellplätze zu bewirtschaften, um keine zu starke Orientierung auf die Pkw-Nutzung zu bewirken.

Auf die Erfordernisse der Stärkung des Radverkehrs sowie die Einrichtung einer Mobilitätsstation wurde bereits an anderer Stelle verwiesen. Es wäre durchaus auch denkbar, Parkdeck und Teile der Mobilitätsstation baulich zusammenzuführen. Die konkreten Möglichkeiten wären in einer Machbarkeitsstudie auszuloten.

Auch in Wörsdorf sollte P+R weiter gestärkt werden, zumal die ländlichen Stadtteile und Nachbargemeinden noch stärker auf die Fahrt mit dem Pkw zum Bahnhof angewiesen sind. Ein Beitrag dafür wäre eine **direkte Anbindung des P+R-Parkplatzes an die Kreisstraße K 691** (Wallbacher Straße), wobei die Topografie anspruchsvoll ist. Mit der Straße Am Wermutsgraben ist bereits ein großer Teil der Zuwegung gegeben. Eine Erweiterung der hier befindlichen P+R-Kapazitäten ist aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich, erscheint aber bezüglich der derzeitigen Flächennutzung eher als unproblematisch. Zu prüfen wäre hier auch ein Ansatz, in welchem eine erweiterter P+R-Platz auf den Flächen des Wertstoffhofes realisiert würde und ein Abgang zum Bahnhof mittels einer Treppenanlage erfolgt.

Abschließend zum ruhenden Verkehr ist noch auf Grundsätze zur Einordnung der Stellplätze bei der Neuentwicklung von Wohngebieten einzugehen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass ausreichend Flächen vorgehalten werden, den Stellplatzbedarf auch über die verschiedenen Nutzungsphasen zu decken, die durch unterschiedliche Altersstrukturen der Bewohner und damit verbunden auch den Fahrzeugbesitz gekennzeichnet sind. Dabei sind auch Modelle zu prüfen, die statt einer überproportionalen Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes (oder der privaten Hausgrundstücke) auf Quartiersgaragen orientieren. Bei solchen Ansätzen kann eine nachhaltige Entlastung des öffentlichen Raumes erfolgen, welche neue Nutzungsoptionen eröffnet und die Wohnqualität insgesamt erhöht. Hierfür gibt es eine Reihe positiver Beispiele aus großen und kleinen Städten. Ggf. kann in Idstein dafür ein Pilotprojekt entwickelt werden.

3. Konzepte für den Öffentlicher Personenverkehr

3.1 Maßnahmen im Schienenpersonen(nah)verkehr

3.1.1 Vorbemerkungen



Für den SPNV in Idstein ist dem Grunde nach der Verkehrsverbund Rhein-Main (RMV) als Aufgabenträger zuständig. Art und Umfang der Angebote im regionalen SPNV werden jeweils im regionalen Nahverkehrsplan festgelegt. Der Nahverkehrsplan für die Jahre 2020 ff. befindet sich in Fortschreibung. Die Stadt Idstein hat zum Entwurf des Nahverkehrsplanes im Februar 2020 umfangreich Stellung genommen und dabei ihre Belange vertreten. Die Verabschiedung des Nahverkehrsplanes ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt (April 2021) noch nicht erfolgt. Die nachfolgenden Maßnahmen in der Zuständigkeit des RMV als Aufgabenträger (bzw. der DB AG als Eigentümer der Schieneninfrastrukturen) sind also unabhängig von den abschließenden Ergebnissen des Nahverkehrsplanes zu sehen.

3.1.2 Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Idstein

Die Bahnverbindung von Idstein nach Frankfurt und Wiesbaden hat für die zahlreichen Pendler von und nach Idstein eine enorme Bedeutung, was sich in entsprechend hohen Fahrgastzahlen niederschlägt. Bislang ist zwar der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei (Rampen), jedoch sind die Bahnsteige des Bahnhofs Idstein noch nicht barrierefrei ausgebildet (Bahnsteighöhe). Maßnahme RÖ1 beinhaltet daher die vollständig barrierefreie Ausbildung der Bahnsteige. Die Maßnahme ist im Bahnhofsprogramm des Landes Hessen verankert und damit dem Grunde nach finanziell gesichert. Baulastträger für den barrierefreien Ausbau ist die Deutsche Bahn AG.

3.1.3 Verbesserung Barrierefreiheit am Bahnhof Wörsdorf

Am Bahnhof Wörsdorf ist die Barrierefreiheit der Bahnsteige bereits gegeben, jedoch ist die barrierefreie Zugänglichkeit mangelhaft und weiter zu verbessern. In diesem Zusammenhang wäre es auch zweckmäßig, Fahrkartautomaten auf beiden Bahnsteigen zu installieren, um die barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten.

3.1.4 Dichter SPNV-Takt nach Frankfurt/ Wiesbaden/ Limburg

Gemessen an der Zahl der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Idstein ist die Taktfrequenz des SPNV zu gering. Anliegen und Forderung der Stadt Idstein an den zuständigen Aufgabenträger ist es daher, das Fahrtenangebot zu verdichten und mehr direkte Verbindungen nach Frankfurt und Wiesbaden anzubieten (Maßnahme RÖ2). Dabei ist es relativ unerheblich, ob diese Verdichtung durch eine Verlängerung der S-Bahn über Niedernhausen hinaus bis Idstein erfolgt, oder durch eine Taktverdichtung von Regionalbahn oder Regionalexpress. Aufgabenträger für die Maßnahme ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund.

3.2 Angebote im regionalen Busverkehr

3.2.1 Aufwertung/ Beschleunigung Buslinie 223

Gemäß dem regionalen Nahverkehrsplan (Entwurf 2020) sind die benachbarten zentralen Orte in hoher Verkehrsqualität zu verbinden. Die Linien sollen als „Regionalbus“ in Verantwortung des RMV betrieben werden und möglichst hohe Reisegeschwindigkeiten (Expressbus) aufweisen. Die Linie 223 zwischen Idstein und Königstein erfüllt aus Sicht der Stadt Idstein die entsprechenden Voraussetzungen, ist aber im Entwurf des regionalen Nahverkehrsplanes nicht als Produkt „Regionalbus“ aufgeführt (siehe ebenda, Anlage 4). Sie wird demzufolge in die geringere Kategorie „Lokalbus“ eingeordnet. Maßnahme RÖ3 beinhaltet die Prüfung der Einordnung von Linie 223 als Regionalbus und – sofern sich die Voraussetzungen bestätigen – die Aufwertung der Linie (Taktverdichtung, Verfügbarkeit, Schnelligkeit).

3.2.2 Sicherung einer weiterhin sehr guten ÖPNV-Anbindung Eschenhahn

Die in die Produktkategorie Regionalbus eingestuften Linien 269 und 271 von Idstein nach Wiesbaden weisen im Bestand eine sehr hohe Taktdichte auf und binden damit den Stadtteil Eschenhahn sowohl an die Kernstadt von Idstein als auch an Wiesbaden in sehr hoher Qualität an. Mit dem Bau der Ortsumgehung Eschenhahn verschlechtern sich die Bedingungen für die ÖPNV-Anbindung dahingehend, dass eine einfache Durchfahrt durch die gesamte Ortslage aufgrund der Ausbildung als Sackgasse nicht mehr möglich sein wird. Aufgrund der Größe des Stadtteils sowie der topografisch bedingt sehr schlechten Radverkehrsanbindung an Idstein ist auch zukünftig sicherzustellen, dass die dichte ÖPNV-Bedienung der Ortslage erhalten bleibt, auch wenn dies teilweise Umwege bedeutet (Maßnahme RÖ4). Dabei ist auf eine ausreichende Erschließung der Ortslage zu achten. Aufgrund der Einstufung der Linien 269 und 271 in die Produktkategorie Regionalbus zeichnet der RMV dafür als Aufgabenträger verantwortlich.

3.3 Neuordnung und Erweiterung des Stadtverkehrs Idstein

In der Stadt Idstein wird bereits seit vielen Jahren ein attraktiver Stadtbusverkehr betrieben, der die nach Idstein einstrahlenden regionalen Busangebote der Kategorien Regionalbus und Lokalbus ergänzt. Die Entwicklung der Stadt und der Stadtteile hat jedoch dazu geführt, dass die Erschließung und Bedienung aus heutiger Sicht nicht mehr optimal ist und auch die Arbeitsteilung zum regionalen Busverkehr neu ausgelotet werden muss. Maßnahme ÖV1 beinhaltet daher die Neuordnung und Weiterentwicklung des Stadtbusverkehrs Idstein. Dabei ist zu beachten, dass die Erfüllung gemäß der im Nahverkehrsplan des Landkreises Rheingau-Taunus-Kreis festgelegten (Pflicht-) Aufgaben des ÖPNV in Zuständigkeit bzw. finanzieller Verantwortung des Landkreises zu erfolgen hat. Über diese Aufgaben hinausgehende Angebote liegen in finanzieller Verantwortung der Stadt Idstein. Sofern der Stadtbus Idstein Aufgaben aus kreislicher Trägerschaft

übernimmt (z.B. Anbindung weiterführender Schulen oder sonstiger kreisbedeutsamer Einrichtungen und Schwerpunktwohngebiete) wäre eine finanzielle Beteiligung denkbar oder ggf. geboten. Im Rahmen des VEP kann nur auf die angebotsseitige und finanzielle Dimension der anstehenden Aufgaben hingewiesen werden. Abschließende Regelungen sind nur auf der Grundlage vertiefender Untersuchungen und Vereinbarungen möglich. Dabei ist jederzeit Augenmaß geboten, da auch der regionale Busverkehr teilweise kommunale Aufgaben anteilig mit übernimmt. Da seitens der Aufgabenträger die Absicht besteht, die Leistungen des Stadtbusses ebenso wie die Leistungen des kreislichen Regionalverkehrs in absehbarer Zeit auszuschreiben, wurde als Ergänzungsaufgabe zum VEP eine Studie für den Stadtbusverkehr in Idstein erarbeitet. Schwerpunkt der Untersuchungen war zunächst allein die Neuordnung der Stadtbuslinien. Dafür wurden sechs Varianten mit Untervarianten entwickelt, deren Linienverläufe in **Abbildung 3.1** dargestellt sind. Die Varianten reichen von der Erweiterung oder Modifizierung der Ringlinien bis hin einer Variante mit Durchmesserlinien und der Kombination von Ring- und Durchmesserlinien. Untervarianten ergeben sich insbesondere durch veränderte Taktfrequenzen, was natürlich zu großen Leistungsunterschieden (und damit Kosten) der Einzelvarianten führt.

Auch wenn im Ergebnis der Untersuchungen sich die Varianten 2 und 6 in Bezug auf die Erschließung des Stadtgebietes und die erforderliche Verkehrsleistung am vorteilhaftesten darstellen, konnte bislang noch keine abschließende Vorzugsvariante für den Stadtverkehr Idstein einvernehmlich benannt werden. Einerseits sind die Verflechtungen und Abhängigkeiten zum regionalen Busverkehr sehr hoch, anderseits wurde bislang die Aufgabenteilung zwischen zuverlässigen Linienangeboten einerseits und innovativen flexiblen Bedienformen (Rufbus/ On-Demand-Verkehre) noch nicht abschließend ausgelotet. Im Ergebnis ist daher die Fortschreibung der Untersuchung bis hin zu einem ausgewogenen Gesamtkonzept als Maßnahme des VEP zu benennen (Maßnahme Ö1). Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu beachten, die bereits in den Voruntersuchungen weitgehend als maßgeblich herausgearbeitet wurden:

- optimale Arbeitsteilung zwischen den regionalen Busangeboten und dem Stadtverkehr
- Beseitigung der erkannten Erschließungslücken und Anbindungsdefizite
- möglichst Beschleunigung des regionalen Busverkehrs durch Verzicht auf große Umwege zur Sicherstellung der Erschließung → teilweise Kompensation durch den Stadtbusverkehr
- Weiterhin Einsatz altstadt- und wohngebietsverträglicher Fahrzeuggrößen, große Fahrzeuggrößen für den Stadtverkehr nur im Ausnahmefall
- Nutzung flexibler Angebote in räumlicher und zeitlicher Ergänzung eines verlässlichen (und gut ausgelasteten) Grundangebotes, nicht primär als Ersatz desselben

3.3.1 Beschleunigung des regionalen Busverkehrs im Stadtgebiet Idstein

Die Entlastung insbesondere des NassauViertels vom regionalen Busverkehr und dessen damit im Zusammenhang stehende Beschleunigung (= Attraktivitätserhöhung für die regionalen Fahrgäste zur SPNV/ ÖPNV-Schnittstelle Bahnhof Idstein) wird als separate Maßnahme Ö2 benannt.

Es ist im Weiteren zu prüfen, ob diese Maßnahme im Einklang mit der fortzuschreibenden Neuordnung des Stadtverkehrs Idstein steht. Die Erkenntnisse aus den Untersuchungen zeigen, dass das NassauViertel sinnvoll durch veränderte Stadtbuslinien erschlossen werden kann.

3.3.2 Neugestaltung der Schnittstelle ZOB Schulgasse

Die wichtigsten und aufkommenstärksten Ziele des ÖPNV in Idstein sind die Schnittstellen Bahnhof Idstein und ZOB Schulgasse. Während der Busbahnhof am Bahnhof durch die Neugestaltung und Überdachung bereits weitgehend eine zeitgemäße Aufwertung und Modernisierung erhalten hat, steht eine solche am ZOB Schulgasse aber noch aus. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu überlegen, ob das Hineinführen regionaler Busverkehre in die Schulgasse aus heutiger Sicht noch zweckmäßig erscheint. In der Analyse wurde herausgearbeitet, dass die Aufenthaltsqualitäten auf der weitgehend den Bussen vorbehaltenen Fläche sehr unattraktiv sind. Auch wenn versucht wurde die Bussteige barrierefrei auszubilden, ist aufgrund der beengten Situation die Barrierefreiheit aufgrund zu großer Spaltmaße zwischen Bussteig und Bus nur in wenigen Fällen tatsächlich gegeben. Insofern entsteht die Frage, welcher Busverkehr tatsächlich in die Schulgasse hineingeführt werden muss und ob nicht attraktive Haltestellen am Fahrbahnrand der Straße Am Hexenturm bei optimaler Raumgestaltung des Straßenraumes eingeordnet werden können. Dies erfordert eine vertiefende Machbarkeitsstudie für die Neugestaltung der Schnittstelle (Maßnahme ÖV3), in der insbesondere folgende Aspekte betrachtet werden sollten:

- Möglichkeiten zur räumlichen Einordnung von Haltestellen in der Straße Am Hexenturm (siehe Beschreibung Maßnahme S2)
- attraktive Aufenthaltsflächen im Bereich der Haltestellen
- Definition der verbleibenden Aufgaben der Schnittstelle Schulstraße (u.a. welche Bushalte, Anzahl und Größe der Haltestellen, ggf. erforderliche Abstellflächen, ...)
- Einordnung dieser Funktionen unter Beachtung der Anregungen aus Maßnahme VMI2 (Weiterentwicklung zur multimodalen Schnittstelle/ Mobilitätsstation)

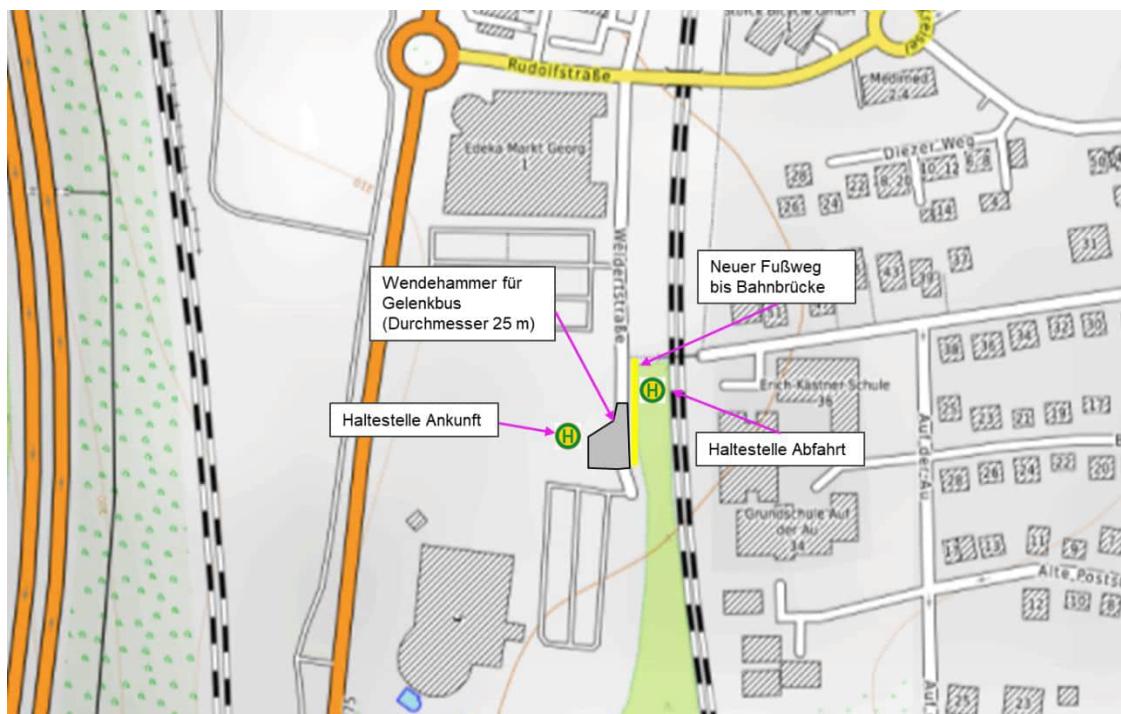
Dabei sind auch Varianten zu prüfen, welche die Einordnung der Funktionen der Schnittstelle noch stärker auf den erweiterten Straßenraum der Straße Am Hexenturm fokussieren und damit ggf. eine andere städtebauliche Nachnutzung des jetzigen ZOB ermöglichen.

3.3.3 Maßnahmen an Haltestellen

Die Ergänzung und bauliche Weiterentwicklung der Haltestellen stellt einen wichtigen Schwerpunkt der Maßnahmen für den ÖPNV in Idstein dar. Nachfolgend werden die wichtigsten Maßnahmen beschrieben. Es ist aber darauf hinzuwiesen, dass die durchaus dynamische Stadtentwicklung in Idstein dazu führen kann, dass neue Maßnahmen entwickelt und bisherige ggf. verworfen werden müssen.

Anlegen einer Haltestelle und Buswendeschleife am Tournesol

Das Freizeitbad Tournesol ist derzeit schlecht mit dem ÖPNV erreichbar. Für eine verbesserte Anbindung ist dort das Anlegen einer regulären (barrierefreien) Haltestelle erforderlich sowie die Einordnung einer Wendeschleife in der Sackgasse der Weldertstraße (Maßnahme ÖV4). Von dieser Haltestelle könnten nicht nur das Freizeitbad (und die damit verbundenen zahlreichen Dienstleistungseinrichtungen) erreicht werden. Mit entsprechend fußläufiger Anbindung (Realisierung eines neuen Gehweges) ist auch eine Zuwegung zum Schulkomplex an der Straße Auf der Au gegeben. Zudem können auch Schulbusse zum Schwimmunterricht regulär die Haltestelle nutzen. Da die Weldertstraße eine Sackgasse ist, müssen Busse, die bis vor das Tournesol fahren entsprechend wenden. Im derzeitigen Straßenraum ist eine Asphaltfläche unmittelbar vor dem Tournesol vorhanden, die in ihren Abmessungen beinahe einer regulären Wendefläche entspricht, meist aber durch illegal parkende Fahrzeuge genutzt wird. Neben der Einrichtung der Haltestelle beinhaltet Maßnahme ÖV4 deshalb auch die Sicherung/ regelgerechte bauliche Ausbildung der Buswendefläche.



Grafik 8: Einordnung der Haltestelle Tournesol und fußläufige Zuwegung

Zusätzliche Haltestelle an der L 3026 am Taunusviertel

Das an der L 3026 gelegene Taunusviertel weist Erschließungslücken auf, die durch eine neue Haltestelle an der L 3026 weitgehend behoben werden können (Maßnahme ÖV5). Die nördlich der Henri-Dunant-Allee gelegene Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger kann genutzt werden, die Haltestelle für Fußgänger gut erreichbar einzubinden und sowohl das Taunusviertel als auch die am Dasbacher Weg gelegenen gastronomischen und weiteren Angebote besser mit dem ÖPNV zu erschließen.

Fortführung der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen nach Prioritätenliste

In Idstein ist ein großer Teil der Haltestellen bereits barrierefrei ausgebildet. Dennoch gibt es noch zahlreiche Defizite in der Barrierefreiheit, sowohl baulicherseits als auch bzgl. der erforderlichen taktilen Elemente. Die Fortführung der barrierefreien Umgestaltung stellt daher planerisch und finanziell eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar und wird als Maßnahme ÖV6 im VEP verankert. Dabei sollte dahingehend nach Prioritäten vorgegangen werden, dass die Dringlichkeit/ Priorisierung mit den örtlichen Behindertenverbänden abgestimmt wird.

Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Echtzeitanzeigen

In Idstein ist bislang nur die Haltestelle am Bahnhof mit Echtzeitanzeigen der Fahrplanlage ausgestattet. Trotz zunehmender Informationsangebote per Handy/ App wird die Information über öffentliche Angebote im öffentlichen Raum als sinnvolles niedrigschwelliges Informationsangebot angesehen, welches alle Bevölkerungsgruppen erreicht. Deshalb sind sukzessive weitere Haltestellen mit technischen Einrichtungen zur Echtzeitinformation auszustatten (Maßnahme ÖV7).

Neue Haltestellen am Krankenhaus Idstein

Am Krankenhaus Idstein sind neue Haltestellen zur Gewährleistung einer verbesserten Anbindung zu ergänzen. In den Überlegungen zum Stadtbuskonzept wurden Linienführungen entwickelt, welche die Einrichtung einer zweiten Richtungshaltestelle Robert-Koch-Straße am Eingang zum Krankenhaus vorsehen und den Linienverkehr auch in beiden Richtungen betreiben. Damit wird die Anbindung des Krankenhauses als kreisbedeutsamer Einrichtung deutlich verbessert.

Darüber hinaus ist mit der Neuaußschreibung des regionalen Busverkehrs und des Stadtbusnetzes zu prüfen, ob eine weitere Haltestelle im Zuge der Henri-Dunant-Allee südlich des Krankenhauses eingerichtet werden kann. Dies ist dann sinnvoll, wenn entweder Stadtbuslinien und/ oder Linien des regionalen Busverkehrs von der Henri-Dunant-Allee nicht in die Robert-Koch-Straße abbiegen.

Neue Haltestelle an der B 8 nordöstlich Walsdorf

Linienverkehre entlang der B 8 können durch die Walsdorfer Bürger nicht genutzt werden, obwohl sie noch in günstiger Entfernung und liegen (ca. 300m) und durch die Linien potenziell erschlossen sind. Deshalb sollte an der B 8 eine Haltestelle angelegt werden, um die Nutzbarkeit entsprechend zu sichern. Aktuell betrifft dies insbesondere die Linie 231. Je nach abschließender Lage der Haltestelle ist auch eine sichere Zuwegung für den Fußverkehr herzustellen, entweder über Am Untertor oder die Bruderbergstraße.



Grafik 9: Einordnung einer potenziellen Haltestelle an der B 8

Anlegen weiterer Haltestellen gemäß den Erfordernissen der Stadtentwicklung

In Abhängigkeit der weiteren Stadtentwicklung gemäß STEK kann die Einrichtung weiterer Haltestellen sinnvoll sein (Maßnahme ÖV6). Zu benennen sind hier in Abhängigkeit der realen Flächenentwicklung beispielsweise Haltestellen an der L 3026 nördlich des Gänsbergs oder an der Henri-Dunant-Allee (sofern eine Flächenentwicklung auch entsprechende Linienführung im ÖPNV nach sich zieht).

3.3.4 Einsatz moderner Fahrzeuge im Stadtbusverkehr

Der Stadtbusverkehr wurde in den vergangenen Jahren mit Bussen in „MINI“-Größe betrieben. Diese haben zwar gegenüber den Standardbussen eine deutlich geringere Platzkapazität, weisen aber kleinere Abmessungen auf, die für die schmalen Straßen in Idstein ideal sind. Im Regelfall war die angebotene Platzkapazität auch der Nachfrage entsprechend.

Mit der Neuausschreibung der Leistungen des Stadtverkehrs werden auch die Qualitäten des Fahrzeugparks neu definiert (Maßnahme ÖV8). Für den Stadtverkehr Idstein werden dabei insbesondere folgende Ansatzpunkte gesehen:

- ➔ Leichte Erweiterungen bzgl. der Platzkapazitäten gemäß den auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugen (hier ist beispielsweise der verlängerte Mercedes Sprinter City 75 mit einer Kapazität von 28 bis 38 Fahrgästen zu benennen)

- Gewährleistung der Barrierefreiheit durch entsprechende Niederflurbereiche im Bus, einschließlich der Möglichkeit zum Transport von Personen mit Rollstuhl oder Rollatoren
- Emissionsarme Antriebe gemäß dem aktuellen Stand der Technik. Hier ist jedoch darauf zu achten, dass die Leistungsparameter den Anforderungen des Einsatzes im Linienbetrieb genügen. Die Zuverlässigkeit des Linienverkehrs hat dabei oberste Priorität.
- Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im On-Demand-Verkehr



Foto: Mercedes Sprinter im Linienverkehr in der Altstadt von Bad Belzig

3.3.5 Prüfung einer Buslinie Walsdorf – Wörsdorf - Idstein

In den Analysen wurde herausgearbeitet, dass die Anbindung des Ortsteiles Walsdorf in Bezug auf die Einwohneranzahl unterdurchschnittlich ist. Direkt nach Idstein besteht nur das Angebot der Linie 230 mit 17 Fahrtenpaaren am Tag. Deshalb ist zu prüfen, ob bei der Neuordnung des regionalen Busverkehrs oder als Ergänzung des Stadtbusverkehrs eine zusätzliche Linie als Verstärkung eingerichtet werden kann (Maßnahme ÖV11) oder alternativ bestehende Angebote mit festem Fahrplan verdichtet oder durch flexible Angebote (on-Demand) ergänzt werden können. Auch wenn eine Anbindung an den Bahnhof Wörsdorf durchaus sinnvoll ist, hat die schnelle Verbindung nach Idstein (und auch zum dortigen Bahnhof) Priorität.

3.3.6 Erweiterung der flexiblen Angebote (Rufbus/ On-Demand)

Ergänzend zum bestehenden Linienangebot des regionalen Busverkehrs und des Stadtverkehrs ist die Erweiterung um flexible Angebote zu prüfen (Maßnahme ÖV12). Bereits in den Maßnahmen ÖV1 (Neuordnung Stadtbusverkehr) und ÖV11 (verbesserte Anbindung Walsdorf) wurde auf die Möglichkeit flexibler Angebote hingewiesen. Neben Walsdorf sind es vor allem die Stadtteile Nieder-Oberrod, Kröftel, Niederauroff und Ehrenbach, die von einem verbesserten Angebot profitieren könnten.

Im Kernstadtbereich besteht mit dem Stadtbus bereits ein gut nachgefragtes Angebot. Vor Einrichtung ergänzender flexibler Angebote sind die potenziellen Auswirkungen auf das Grundangebot sorgfältig zu bewerten und Kannibalisierungseffekte zu vermeiden.

3.4 Fazit zum SPNV/ ÖPNV

Für den SPNV/ ÖPNV ergeben sich zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung/ Verbesserung. Die Verbesserung der regionalen Anbindungen (Taktdichte, Geschwindigkeit, Barrierefreiheit) liegt weitgehend in Zuständigkeit Dritter. Hier wird es darauf ankommen, die entsprechenden Leistungen mit Nachdruck einzufordern.

Mit dem Stadtbusverkehr war Idstein bei dessen Einführung ein regionaler Vorreiter. Bei der Weiterentwicklung und ggf. neuer Aufgabenteilung mit dem Regionalverkehr ist darauf zu achten, dass die Qualitäten des bestehenden Grundangebotes nicht eingeschränkt, sondern mindestens erhalten und wenn möglich weiter verbessert werden. Hierzu können flexible Angebotsformen wie on-Demand-Verkehre einen nachhaltigen Beitrag leisten.

Mit Beschluss der Stadt Idstein wird die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs ab 2023 vorgenommen. Mit voraussichtlich zwei elektrischen betriebenen Fahrzeuge, wird damit das Stadtbusangebot ergänzt. Damit werden die Kernstadt und die Stadtteile besser und flexibel mit dem ÖPNV erschlossen.

Die Neudefinition der Schnittstelle Schulgasse sowie das Anlegen neuer und barrierefreie Umgestaltung bestehender Haltestellen stellen hohe planerische und finanzielle Herausforderungen für die nächsten Jahre dar.

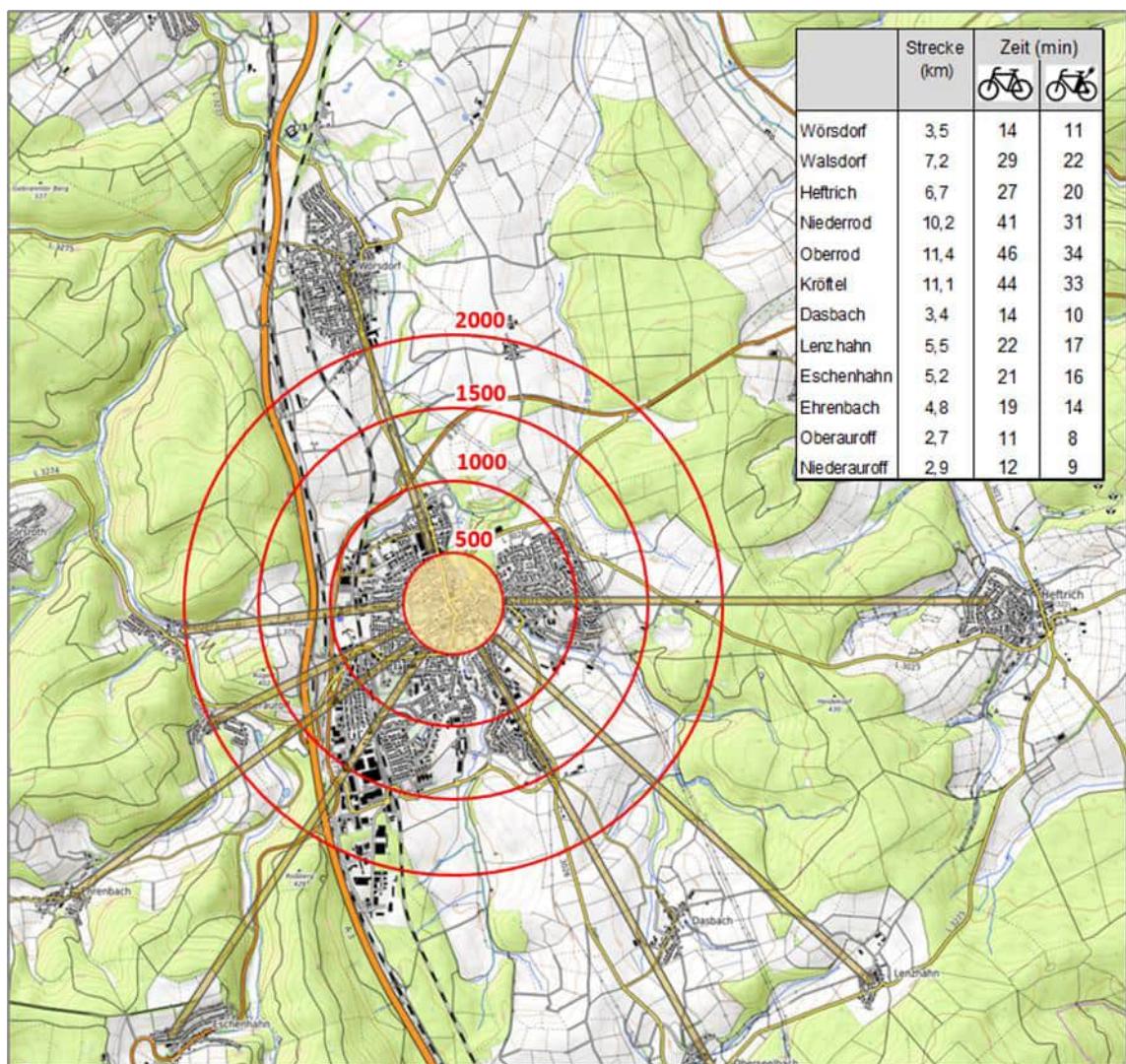
Die verortbaren Maßnahmen im ÖPNV sind in **Abbildung 3.2** dargestellt. Dabei wurden die auch für den ÖPNV relevanten Maßnahmen aus den Handlungsfeldern (über-) regionale Anbindung und Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovation mit aufgenommen.

4. Konzepte für den nichtmotorisierten Verkehr

4.1 Vorbemerkungen



In Städten der Größe von Idstein sollte und kann der Verkehr zu Fuß und mit dem Fahrrad einen umfassenden Beitrag zu einer nachhaltigen und klimaschonenden Mobilität leisten. Dies wurde bereits im VEP von 1998 so auch benannt und planerisch verarbeitet. Dabei stand jedoch weitgehend der Fußverkehr im Vordergrund, während die Potenziale des Radverkehrs insbesondere vor dem Hintergrund topografischer Aspekte als geringer angesehen wurden. In den mehr als 20 Jahren seit dem VEP 1998 hat sich jedoch die Bedeutung des Radverkehrs erheblich gewandelt und spätestens mit der „Elektrifizierung des Radverkehrs“ einen völlig neuen Stellenwert erreicht. Die Bewältigung größerer Distanzen und Höhenunterschiede, der Transport von Kindern und höheren Lasten stellen nunmehr kein Problem dar. Für alle Zwecke gibt es speziell geeignete Fahrräder und auch der Zeitgeist befördert den Radverkehr vor allem in den nachwachsenden Generationen enorm.



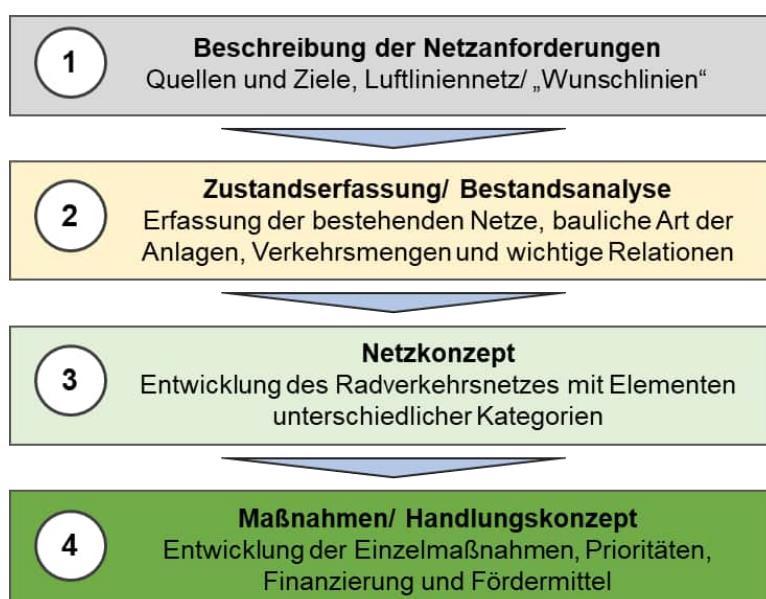
Grafik 10: Radverkehrsdistanzen in Idstein

Die (bereits in der Analyse enthaltene) Grafik zu den Radverkehrsdistanzen lässt klar erkennen, dass selbst der Großteil der äußeren Stadtteile Idsteins von den Entfernungen her einfach mit dem Fahrrad oder Pedelec zu erreichen ist. Die Netzentwicklung hat aber dieser Bedeutungszunahme in den vergangenen Jahren nicht Rechnung getragen. Hier legt der VEP 2035 einen klaren Schwerpunkt, ohne die Radverkehrsförderung nur auf die Netzentwicklung zu reduzieren. Auf der Grundlage des VEP ist aktuell mit der Erarbeitung eines vertiefenden Radverkehrskonzeptes begonnen worden. Neben der Netzentwicklung einschließlich der Verbindung von der Kernstadt in die Stadtteile werden auch Fragen potenzieller Bevorrechtigungen des Radverkehrs, von Fahrradabstellanlagen und weitere vertieft und auf konkretisierte Maßnahmen heruntergebrochen. Dabei werden die einschlägigen Vorschriften und Richtlinien beachtet, einschließlich der im Land Hessen geltenden Empfehlungen zu Musterlösungen und Qualitätsstandards.

4.2 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

4.2.1 Grundlagen

Grundüberlegungen zum Radwegenetz sind maßgebliche Voraussetzung für die systematische Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr. Eine herausgelöste Entwicklung von Detailmaßnahmen kann zwar punktuell zu verbesserten Lösungen beitragen, vergibt aber maßgebliche Potenziale. Deshalb steht die Netzentwicklung am Beginn des Prozesses, der in Anlehnung an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen³ (ERA 2010) in folgende Schritte gegliedert wird.



Grafik 11: Schritte zur Entwicklung des Radwegenetzes und Maßnahmenableitung

³ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010

Aufgabengemäß werden aber im VEP nicht in alle Detailmaßnahmen des Handlungskonzeptes ausgeformt, sondern vor allem Schwerpunktmaßnahmen abgeleitet. Die Schritte 1 und 2 wurden bereits in der Verkehrsanalyse weitgehend abgearbeitet. U.a. wurden dort die wichtigsten verkehrserzeugenden Einrichtungen und Gebiete als Quellen und Ziele des Radverkehrs grafisch dargestellt. In beigefügter **Abbildung 4.1** werden die Wunschlinien vor dem Hintergrund dieser stadtstrukturellen Grundlagen auf das reale Straßen- und Wegenetz umgelegt und das Netz der wichtigsten Radrouten definiert. Dabei wurde in Routen 1. Priorität und 2. Priorität unterschieden und auch die regionalen Anbindungen festgelegt.

Die Routen der 1. Priorität verknüpfen die Schwerpunktstadtteile untereinander und mit dem Bahnhof. Die Routen der 2. Priorität ergänzen das Routennetz durch weitere wichtige Relationen. Unabhängig vom dargestellten Routennetz können natürlich alle Straßen und Wege durch den Radverkehr genutzt werden. Jedoch ist es sinnvoll, die oft auch kostenintensiven Maßnahmen des Radverkehrs im prioritären Routennetz zu bündeln, um in überschaubaren Zeiträumen ein qualitativ hochwertiges und zusammenhängendes Netz für viele Nutzer zu schaffen, an welches im Weiteren immer wieder „angebaut“ werden kann. Bevor jedoch auf die Entwicklung der Radrouten und weitere Maßnahmenempfehlungen eingegangen wird, werden zunächst Aspekte der regionalen Anbindung betrachtet, für die im Regelfall Dritte als Baulastträger zuständig sind.

Das Radverkehrskonzept ist derzeit in Aufstellung und stellt eine eigenständige Fachplanung dar. Die im Kapitel 4.2 genannten Themen werden im Radverkehrskonzept aufgegriffen und entsprechend angepasst, aktualisiert oder überarbeitet. Bei der Konzipierung/ Planung sind die Vorgaben des Regelwerkes (insbesondere der ERA und der RAST 06) ebenso zu beachten wie die im Land Hessen geltenden Musterlösungen und Qualitätsstandards zum Radverkehr.

4.2.2 Maßnahmen zur regionalen Anbindung

In der Analyse wurde eine Reihe von Defiziten in der regionalen Anbindung herausgearbeitet, auf die mit spezifischen Maßnahmen zu reagieren wäre. Diese beinhalten auch die Anbindung von Stadtteilen Idsteins an die Kernstadt, welche durch die Führung an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen liegen. Teilweise gibt es auch Überschneidungen zu den kommunalen Maßnahmen, die in der weiteren Ausformung der Maßnahmen insbesondere hinsichtlich der Aspekte Zuständigkeit und Finanzierung weiter aufzuklären sind.

Der Stadtteil Idstein Eschenhahn ist für den Alltagsradverkehr sehr schlecht an die Kernstadt angebunden. Im Radhauptnetz Hessen (Stand 2018) ist lediglich eine Anbindung über den Radfernweg R6 in Richtung Niederseelbach dargestellt, welche jedoch nicht den Anforderungen einer Alltagsradverbindung entspricht. Maßnahme RR1 beinhaltet daher die Herstellung eines (dem Grunde nach bundesstraßenbegleitenden) **Radweges zwischen Eschenhahn und Idstein**

(Maßnahme RR1). Die Neubaumaßnahme der B 275 OU Eschenhahn beinhaltet keine durchgehende Radverkehrsführung.

In diesem Zusammenhang ist auch **Entschärfung der Problemstelle an der Unterführung der B 275 unter der A3** für den Radverkehr zu entschärfen Maßnahme RR2). Hierbei sind vor allem kurzfristig sicherheitserhöhende Maßnahmen zu prüfen (Beleuchtung, ggf. veränderte Bordführung, Piktogramme auf der Fahrbahn). Zuständig für die Maßnahme wäre Hessen Mobil.

Auch für die Stadtteile Heftrich, Nieder-Oberrod und Kröftel besteht derzeit keine alltagstaugliche Radverkehrsanbindung. Auch im Radhauptnetz Hessen gibt es keine tangierenden Radwegeführungen. Hier wäre zu prüfen, ob ein **landesstraßenbegleitender Radweg an der L 3023 von Idstein nach Kröftel** (Maßnahme RR3) angelegt werden kann. Die vorhandenen Verkehrsmengen lassen eine auch subjektiv empfundene sichere Verkehrsführung auf der L 3023 nicht zu. Zuständig für die Maßnahme wäre wiederum Hessen Mobil.

Maßnahme RR4 beinhaltet die Herstellung einer **attraktiven alltagstauglichen Radverkehrsverbindung von Idstein nach Niedernhausen**. Diese Verbindung ist auch als Radfernweg R 8 ausgewiesen und Bestandteil des Radhauptwegenetzes Hessen. Im Weiteren ist zu prüfen, ob der Radfernweg (mit den überwiegend touristischen Anforderungen) und die alltagstaugliche Radverkehrsverbindung (schnelle Anbindung Idsteins an die S-Bahn in Niedernhausen) auf einer Trasse geführt werden können. Die derzeitige im Radhauptnetz Hessen dargestellte Verbindung, die über den Ziegelhüttenweg auf Idstein trifft, entspricht nicht den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, könnte aber entsprechend optimiert werden. Die Herausarbeitung einer optimalen Trassenführung sollte im engen Zusammenwirken mit der Gemeinde Niedernhausen erfolgen. Neben einer Führung über den Ziegelhüttenweg wurden bislang bereits Alternativen als straßenbegleitender Radweg parallel zur L 3026 diskutiert oder auch Führungen parallel zur ICE-Strecke. Aufgrund der Wichtigkeit der Verbindung wird als erster Schritt die Erstellung einer Machbarkeitsstudie durch die Stadt Idstein als Bestandteil der Maßnahme formuliert. Als Baulastträger und demzufolge auch die Finanzierung dieser Verbindung des Radwegehauptnetzes wäre Hessen Mobil zuständig (landesstraßenbegleitender oder ersatzweise abgesetzter Radweg).

Ein weiterer Problembereich in der Baulast/ Zuständigkeit von Hessen Mobil stellt die **Querung der L 3274 von der K 707** (aus Richtung Ehrenbach) dar. Hier bindet nördlich ein (Rad-) Weg an, der im Weiteren zur Aufoffer Straße in Idstein verläuft und eine sichere Querung der A 3 und B 275 ermöglicht. Zur Stärkung der Radwegeverbindung ist eine gesicherte Querungsmöglichkeit für Radfahrer (und Fußgänger) über die L 3274 im Bereich der Einmündung der K 707 herzustellen (Maßnahme RR5). Denkbar wären beispielsweise eine Unterführung oder eine LSA. Die Zuständigkeit dürfte beim Baulastträger der Landesstraßen liegen (Hessen Mobil).

Nördlich von Wörsdorf stellt die **Unterführung der L 3277 unter der Regionalbahnstrecke** eine erhebliche Gefährdung für den Radverkehr dar. Die langgezogene Unterführung verfügt über einen sehr engen Fahrbahnquerschnitt ohne separate Radverkehrselemente und ist zudem sehr schlecht ausgeleuchtet. Sofern eine Erweiterung des Unterführungsbauwerkes unter der Regionalbahnstrecke kurzfristig nicht zu realisieren ist (eine Erneuerung des Bauwerkes ist wohl erforderlich und auch durch die DB und Hessen Mobil in Planung) könnten die Installation einer ausreichenden Beleuchtungsanlage sowie Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn die objektive und subjektive Sicherheit deutlich erhöhen.

4.2.3 Entwicklung des innerörtlichen Routennetzes

Bestandteil einer Radroute zu sein bedeutet keineswegs, dass deshalb eigenständige Radverkehrsanlagen vorhanden sein müssen. Im Wesentlichen sollten die Einsatzkriterien gemäß ERA 2010 und StVO erfüllt werden, was im Regelfall auch gute bzw. ausreichende Qualitäten für den Radverkehr gewährleistet. Folgende Formen der Führung des Radverkehrs bzw. Kennzeichnungen für den Radverkehr kommen dem Grunde nach infrage:

- Führung auf Gehwegen mit Radverkehrsfreigabe
- Führung im Mischverkehr auf der Straße, Kennzeichnung mit Piktogrammketten (nicht StVO-konform)
- Führung im Mischverkehr auf der Straße, Kennzeichnung mit Schutzstreifen (und ggf. ergänzenden Piktogrammen)
- Führung auf straßenbündigen Radfahrstreifen
- Führung auf abgesetzten „Protected Bike Lane“ (noch nicht im Regelwerk des Radverkehrs verankert, jedoch StVO-konform) Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Führung auf getrenntem Geh- und Radweg oder eigenständigem Radweg
- Freigabe von Busspuren
- Einrichtung Fahrradstraße
- Einrichtung Radverkehrszonen (gemäß StVO-Novelle 2020)
- Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen
- Radverkehr auf Mischverkehrsflächen
- Radschnellwege

Die Führungsformen werden in Anlage 1 mit planerischem und verkehrsrechtlichem Hintergrund erläutert.

Die vollständige Durcharbeitung der in Abbildung 4.1 dargestellten Routen mit den jeweils infrage kommenden Einzelmaßnahmen und Führungsformen ist nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplanes. Jedoch werden für die Hauptrouten 1. Priorität bereits wesentliche Maßnahmenan-

sätze herausgefiltert, die im Nachgang zum VEP differenziert durchzuarbeiten sind. Die Maßnahmen RAD1, RAD2 und RAD3 beinhalten die differenzierte Durcharbeitung der Routen 1. Priorität. Diese werden nachfolgend kurz beschrieben sowie bestehende Konfliktpunkte herausgearbeitet und Ideenansätze formuliert, welche als Prüfaufträge oder bereits eigene Maßnahmen benannt werden. Die zu entwickelnden Hauptrouten sind neben den anderen verortbaren Maßnahmen in **Abbildung 4.2** dargestellt.

Radroute 1 – Zissenbach – Nassauviertel - Bahnhof

Radroute 1 verbindet die nördlichen Stadtteile und Wohngebiete mit dem Bahnhof. Dabei ergeben sich folgende Abschnitte und Teilmaßnahmen:

- Von Norden kommend werden Walsdorf und Wörsdorf an der Straße Zissenbach in die Radroute 1 eingebunden.
- Die Weiterführung zur Innenstadt erfolgt ab hier über die Nebenroute entlang des Wörsbaches (bestehender Fuß- und Radweg).
- Um auf die westliche Seite der L 3026 in Richtung Am Ackergrund zu gelangen ist eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr einzuordnen (Maßnahme RAD5). Vorgeschlagen wird eine Mittelinsel. Zwischen der neuen Querungshilfe und der Einmündung des Weges Am Ackergrund ist auf der Westseite der L 3026 ein ausreichend breiter Weg neu anzulegen, um zukünftig eine gemeinsame Geh- und Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen.
- Über den Weg Am Ackergrund wird die Route bis zur Einmündung des verlängerten Johann-Walter-Weges geführt. Der bereits als Radweg ausgeschilderte Johann-Walter-Weg wird über die gesamte Länge bis zur Eichendorffstraße genutzt.
- Die Weiterführung bis zur Stolzwiese erfolgt über die Eichendorffstraße. Hier ist zu prüfen, ob die Eichendorffstraße als Fahrradstraße (Prüfauftrag Fahrradstraßen) ausgebildet werden kann, da von einer stärkeren Bündelung des Radverkehrs im Vorfeld der Stolzwiese ausgegangen wird.
- Der Radverkehr wird durch die Stolzwiese hindurchgeführt und trifft hier auf die Radroute 2. Im Weiteren verlaufen die Routen 1 und 2 gebündelt bis zum Bahnhof.
- Südlich der Stolzwiese wird der Radverkehr über die Graf-Gerlach-Straße bis zur Bahnhofstraße geführt. Auch hier ist die Ausbildung als Fahrradstraße zu prüfen.
- Die Weiterführung erfolgt über den westlichen Stummel der Bahnhofstraße, der ggf. ebenfalls noch als Fahrradstraße auszuweisen ist.
- Die (gesicherte) Querung der Wiesbadener Straße (Maßnahme RAD6) und die Anbindung an den Bahnhof ist kompliziert und muss detailliert im Lageplan durchgearbeitet werden. Eine Vorzugslösung kann an dieser Stelle nicht benannt werden.

Die differenzierte Durcharbeitung der Radroute ist Inhalt der Maßnahme RAD1. Dabei ist auch die Einordnung der Fahrradstraßen zu prüfen.



Foto: Beispiel für die Gestaltung eines Knotenpunktes innerhalb einer Fahrradstraße (Mannheim)

Radroute 2: Gänsberg – Innenstadt – Bahnhof

Radroute 2 verbindet den Gänsberg mit der Altstadt und auch den westlichen Innenstadtteilen und führt ebenfalls bis zum Bahnhof. Auch Route 2 weist erhebliche Problembereiche auf, die einer differenzierten Durcharbeitung bedürfen (Durcharbeitung Gesamtroute ist Maßnahme RAD2). Der Verlauf kann folgendermaßen beschrieben werden:

- Die Route beginnt an der L 3023 östlich des Gänsberges.
- Dadurch wird die regionale Verknüpfung in Richtung Esch und Bermbach hergestellt. Eine bereits vorhandene gesicherte Querung über die L 3023 (Mittelinsel) stellt die Verbindungen zu den anschließenden regionalen Wegestrukturen her.
- Im Weiteren verläuft die Route durch den verkehrsberuhigten Bereich (Tempo-30-Zone) des Gänsbergs. Hier ist ggf. zu prüfen, ob innerhalb der Tempo-30-Zone eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Hauptroute ggf. möglich ist.
- Über die Tiergartenspange ist die Anbindung bis zum Kreisverkehr Am Hexenturm gegeben. Dieses stellt den kritischsten Abschnitt der Route 2 dar, da die Verkehrsmengen vergleichsweise hoch und keine separaten Verkehrsanlagen für den Radverkehr vorhanden sind (derzeit ist der Gehweg bergan mit den Zusatz „Fahrrad frei“ gekennzeichnet). Zudem beträgt die Steigung bis zu 13 %. Hier ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, mit welchen baulichen/ organisatorischen Änderungen grundhafte Verbesserungen für den Radverkehr (Maßnahme RAD 7) geschaffen werden können. Ggf. ist ein separater Aufstieg für den Radverkehr zu schaffen. Kurzfristig wäre hier z.B. die Markierung mit Piktogrammen denkbar.
- Anschließend verläuft die Route über die Straße Am Hexenturm. Hier sind ebenfalls keine Radverkehrsanlagen vorhanden, sollen aber mit der Umgestaltung eingeordnet werden (Maßnahme S2).
- Über den Kreisverkehr Am Hexenturm/ Limburger Straße wird die Route in die Gerichtsstraße geführt. In der teilweise in östlicher Richtung verlaufenden Einbahnstraße Gerichts-

straße sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sie für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann. Hier wäre aber auch zu prüfen, ob die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist (Prüfauftrag Fahrradstraßen).

- Am Ende der Gerichtsstraße mündet Route 2 ebenfalls in die Stolzwiese und verläuft dann bis zum Bahnhof wie für Route 1 beschrieben.

Radroute 3: TaunusViertel – In der Ritzbach – Bahnhof

Radroute 3 bindet die südlichen bzw. südöstlichen Stadtteile an den Bahnhof an. Die differenzierte Durcharbeitung ist Inhalt der Maßnahme RAD3. Die bisherigen Überlegungen können folgendermaßen beschrieben werden:

- Die Route beginnt an der Henri-Dunant-Allee bzw. am TaunusViertel.
- Auf eine gute Verknüpfung mit den nach Süden in Richtung Niederseelbach/ Niedernhausen führenden Angeboten ist zu achten (siehe hierzu auch Beschreibung der Maßnahme RR4). Die Bedingungen hierfür sind insbesondere am Kreisverkehr Henri-Dunant-Allee/ Grunerstraße sehr günstig.
- Im Weiteren erfolgt die Führung über die Straße Am Rauental. Somit wird auch der neue Schulstandort gut in das Hauptroutennetz eingebunden.
- Die Weiterführung erfolgt über den Kirmsseweg nach Norden und über In der Ritzbach nach Westen bis zum Stettiner Park. Für die Anbindung an den Bahnhof wäre eine direkt zum Bahnhof westwärts führende neue Wegeführung hilfreich. Die derzeitigen Wege des Stettiner Parks sind eher umwegig.
- Schließlich bindet Route 3 über die Straße Am Bahnhof an den Bahnhof an.



Fotos: Markierung einer Folge von Fahrradpiktogramm (Beispiele Papenburg/ Pardubice)

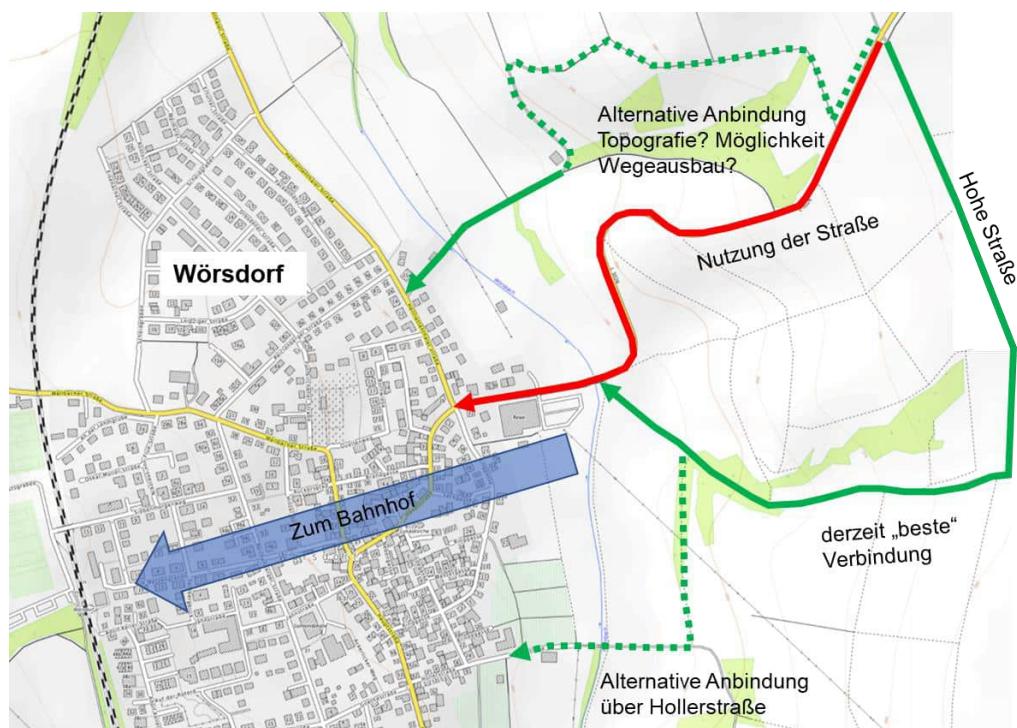
4.2.4 Weitere innerörtliche Netzergänzungen und -ausbauten

Neben den bereits beschriebenen regionalen Anbindungen und innerörtlichen Hauptrouten wurden folgende innerörtliche Netzergänzungen als maßgeblich erkannt:

Verbesserte Radverkehrsanbindung Walsdorf-Wörsdorf (Bahnhof)

Die direkte Verbindung der benachbarten Stadtteile Walsdorf und Wörsdorf für den Radverkehr ist als unzureichend zu betrachten. Von Walsdorf aus besteht ein die L 3026 begleitender Radweg bis zur Hohen Straße. Um von diesem Punkt aus zum Bahnhof Wörsdorf zu gelangen, muss entweder die Landesstraße genutzt werden oder ein Umweg über die nach Süden führende Hohe Straße und weitere Wegestrukturen genutzt werden. Die Einfahrt nach Wörsdorf erfolgt über die Walsdorfer Straße, die vergleichsweise hoch belastet ist und keine Radverkehrsanlagen aufweist.

Eine verbesserte Wegeführung könnte sich ergeben, indem ab dem Kreuzungspunkt L 3026/ Hohe Straße eine nach Westen orientierte Wegeführung entwickelt würde, welche schließlich auf bestehenden Verbindungen aufbindet und gegenüber der Reichenberger Straße auf die L 3277 trifft. Durch das Straßennebenennetz von Wörsdorf wird der Bahnhof Wörsdorf ausschließlich über Tempo-30-Zonen erreicht. Insgesamt werden etwa 600 m Wegelänge eingespart (Maßnahme RAD4). Auch eine alternative Anbindung über die Hollerstraße nach Wörsdorf wäre zu prüfen.



Grafik 12: potenzielle Anbindung nach Wörsdorf

Beide Strecken (Bestand und potenzielle Alternative) sind topografisch anspruchsvoll, für Pedelec-Fahrer aber geeignet. Der neue Wegevorschlag konnte noch nicht vor-Ort geprüft werden. Sofern sich herausstellt, dass diese Relation topografisch (und/ oder hinsichtlich der Grundstücksverfügbarkeit) als zu anspruchsvoll oder nicht machbar herausstellt, ist zu überlegen, wie eine sichere Verbindung von der bestehenden Wegebeziehung ins verkehrsberuhigte Straßen- netz westlich der L3026 geschaffen werden kann.

Ausbau Radverkehrsverbindung Innenstadt – Zissenbach – Wörsdorf

Die Verbindung von der Innenstadt über Zissenbach nach Wörsdorf stellt derzeit eine der attraktivsten Radverkehrsverbindungen in Idstein dar. Sie verläuft vollständig über eigene Wegestrukturen und überwiegend durch reizvolle (Stadt-) Landschaften. Die derzeitigen Breitenmaße entsprechen jedoch nicht den aktuellen und zukünftigen Anforderungen. Deshalb wird der Ausbau der Radverkehrsverbindung als Maßnahme RAD 19 im VEP berücksichtigt. Die Maßnahme beinhaltet folgende Bestandteile:

- ➔ Verbreiterung im Abschnitt Innenstadt bis Zissenbach auf etwa 3 m. In diesem Abschnitt ist eine besonders starke Überlagerung mit Fußgängern zu verzeichnen, da der Weg einen hohen Freizeitwert hat und sich Spiel- und Erholungsflächen direkt anschließen. Eine Reduktion der Konflikte kann teilweise auch dadurch erreicht werden, dass Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen konsequent auf der Ostseite des Weges angelegt werden und somit der Radverkehr nicht durch Personengruppen im Bereich dieser Flächen gestört wird.
- ➔ Verbesserung der Wegeanbindung von Norden kommend an die Straße Zissenbach einschließlich Wegweisung, auch Übergang zur Maßnahme RAD5 beachten (Querung L 3026)
- ➔ Verbreiterung des Weges ab Zissenbach bis Wörsdorf (Regelmaß 2,5 m). Eine Beleuchtung des Weges ist ebenfalls vorzusehen, da hier auch viele Schüler diesen Weg nutzen.

Neue Fahrrad-Osttangente

Als tangentiale Ergänzung des innerörtlichen Wegenetzes wird eine „Osttangente“ als Maßnahme RAD20 vorgeschlagen. Ausgehend vom Knotenpunkt L 3023/ Uglitscher Straße im Norden der Stadt wird zunächst der Verlauf der Uglitscher Straße aufgenommen. Im Weiteren sind einige kurze Wegeabschnitte zwischen bestehenden Wegen und Straßen neu zu bauen, um eine durchgehende Verbindung herzustellen. Der Verlauf kann folgendermaßen beschrieben werden (siehe auch Abbildung 4.2):

- ➔ Neubau Wegeabschnitt zwischen Uglitscher Straße und Im Füllenschlag (Länge ca. 150 m). ggf. ist eine Teilnutzung des Drosselweges möglich.
- ➔ Versatz über Am Füllenschlag und Nutzung des Finkenwegs bis Himmelsbornweg
- ➔ Neubau/ Ausbau Wegeverbindung bis Kleingartenkolonie (ca. 300 m)
- ➔ Nutzung des vorhandenen Weges durch Kleingartenkolonie bis nordöstlich Kreisverkehr L 3026/ Seelbacher Straße

- Neubau direkter Anschluss an Kreisverkehr Seelbacher Straße/ Limesschule (ca. 50 m)
Insgesamt entsteht eine attraktive Verbindung über 1,6 km Länge, die zwar tangential geführt wird, aber wichtige innerörtliche Radverkehrsbeziehungen aufnimmt.

Fuß- und Radverbindung Auroffer Straße/ Weldertstraße (Anbindung Tornesol)

Aus dem bestehenden Wegenetz heraus ist die Herstellung einer **Verbindung von der Auroffer Straße zum Tournesol** (Maßnahme RAD23) und der Weldertstraße sinnvoll. Diese Wegeverbindung ist in älteren Karten noch enthalten und wurde wahrscheinlich mit dem Bau des Freizeitbades unterbrochen. Der Weg (bzw. Lückenschluss) führt unmittelbar am Gelände vom Tornesol vorbei und tangiert den dortigen Böschungsbereich.

Freigabe von Einbahnstraßen

In der Vergangenheit wurde bereits einige Einbahnstraßen für den Radverkehrs freigegeben. Bei einer Reihe von Straßen konnte dies (noch?) nicht erfolgen, da die Freigabe an bestimmte Kriterien (z.B. Fahrbahnbreiten und Sichtverhältnisse) gekoppelt ist. Maßnahme RAD18 beinhaltet eine Aufnahme und Prüfung der bislang nicht freigegebenen Straßen durch gemeinsame Befahrung durch das Bau- und Planungsamt und der Verkehrsbehörde unter Einbeziehung externen planerischen Sachverständiges. Ziel ist es zu erkennen, unter welchen Bedingungen bzw. nach Umsetzung welcher Maßnahmen eine Freigabe möglich sein würde.

Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung neuer (Erschließungs-) Straßen

Für die Erschließung neuer Standorte des Wohnungsbaus gemäß STEK ist auch die Neuanlage von Erschließungsstraßen erforderlich. Alle benannten Entwicklungsfächen können nach erster Sichtung ohne Neuanlage höher belasteter Sammelstraßen entwickelt werden. Somit werden vorraussichtlich keine neuen Straßen entstehen, die mit straßenbegleitenden Radwegen auszustatten wären, da sie entweder innerhalb von Tempo-30- (oder gar Tempo-20-) Zonen verlaufen oder als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet werden. Unabhängig von der Ausbildung der Erschließungsstraßen ist jeweils zu prüfen, welche unabhängig vom Straßennetz geführten Wege das vorhandene Wegenetz für den Rad- und Fußverkehr ergänzen können.

4.2.5 Fahrradabstellanlagen

Wesentliches Element eines attraktiven Radverkehrssystems sind Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und ansprechender Qualität. Auch wenn die meisten Fahrräder einen einfachen Ständer haben, dienen Abstellanlagen vor allem der sicheren Verwahrung der Fahrräder und der Ordnung im öffentlichen Raum. Die Abstellanlagen werden im Weiteren hinsichtlich der Nutzeranforderungen beschrieben.

Abstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Schnittstellen zum ÖPNV

An Bahnhöfen und wichtigen Schnittstellen des ÖPNV steht der Übergang vom Radverkehr auf den SPNV/ ÖPNV im Vordergrund. Unabhängig vom tatsächlichen Zweck des Weges ist davon auszugehen, dass die Fahrradabstellung über einen längeren Zeitraum erfolgt. Demzufolge spielen der Witterungsschutz und auch die Sicherheit gegen Beschädigung oder Diebstahl eine große Rolle bei den qualitativen Anforderungen. Im Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV des RMV (RMV, 2018) werden folgende Qualitätsanforderungen bzgl. der Fahrradabstellung an den Bahnhöfen benannt:

- Kurze barrierefreie Wege zwischen Bahnhof/ Haltestelle zur Fahrradabstellanlage
- mehrere Fahrradabstellanlagen (an jedem Zugang) vorsehen
- Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl
- Fahrradabstellanlagen möglichst überdachen sowie mit Rahmenanschlussmöglichkeiten ausstatten, Ergänzung durch sichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradboxen
- Fahrradabstellanlagen an gut einsehbaren Orten mit sozialer Kontrolle installieren,
- Abstell- und Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder anbieten
- Sammelabstellanlagen (Fahrradgaragen) an größeren Schnittstellen bzw. bei höherer Nachfrage vorsehen



Fotos: Beispiele für Abstellanlagen: überdachte Abstellanlage mit Ladestation, (kleines) Fahrradparkhaus, Fahrradboxen, Doppelparker

Aus den Analysen wurde ersichtlich, dass der **Bahnhof Idstein** die höchste Bedeutung als Schnittstelle im Stadtgebiet aufweist, aber nur über sehr wenige Abstellmöglichkeiten verfügt. Ausgehend von den intensiven Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs im Bund, in Hessen und der Region sowie nicht zuletzt der Stadt Idstein selbst ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren die Nachfrage nach Abstellanlagen stark ansteigen wird. Dies ist bei der Umgestaltung des Bahnhofes/ Bahnhofsumfeldes zu beachten und wird als Maßnahme RAD11 im VEP berücksichtigt.

Während in der Analyse 2018/ 2019 nur etwa 10 abgestellte Fahrräder gezählt wurden ist in der Perspektive davon auszugehen, dass der Bedarf 100 und mehr Fahrräder betragen kann. Somit kann zukünftig durchaus auch der Bedarf für eine Fahrradstation erwachsen. In der Abstellanlage am Bahnhof ist gleichzeitig der Bedarf für die Kunden mit zu decken, die am Bahnhof den Übergang auf den Regionalbus bewältigen.

Eine zügige Realisierung wird vor dem Hintergrund der aktuell noch sehr geringen Nachfrage allerdings nicht als sinnvoll angesehen, sondern eine sukzessive Erweiterung empfohlen. In einem ersten Schritt sollten die Abstellanlagen auf der Ostseite der Bahngleise erneuert/ aufgewertet werden. Dabei wäre voraussichtlich eine Kombination aus einfacher überdachter Abstellanlage für mindestens 20 Fahrräder (ggf. als Doppelparker), ergänzt durch Fahrradboxen und ggf. auch Lademöglichkeiten zweckmäßig. Darüber hinaus sollte eine qualifizierte Abstellanlage inkl. Fahrradboxen auch auf der Westseite der Gleise vorgesehen werden, deren Kapazität jedoch etwas geringer ausfallen könnte. Eine Anordnung nahe des Abganges/ der Rampe zu den Bahnsteigen wäre am günstigsten, wobei dann etwa fünf Pkw-Stellplätze des Pendlerparkplatzes entfallen müssten. Nur so lässt sich der Grundsatz umsetzen, dass die Fahrradstellplätze (neben Behindertenstellplätzen) am nächsten zu den Bahnsteigen liegen sollten.



Foto: große Fahrradstation am Bahnhof Ingelheim mit freien und gebührenpflichtigen Bereichen

Auch der **Bahnhof Wörsdorf** ist mit entsprechenden Fahrradabstellanlagen auszustatten. Bedingt durch den Umstand, dass die Nutzer des SPNV auf verschiedenen Bahnsteigen ankommen und abfahren, ist es für die Fahrradabstellung anzustreben, sie nah an den Querungsmöglichkeiten der Gleise einzuordnen, so dass sich kurze Wege sowohl zum Abfahrts- als auch zum Ankunftsbaumsteig ergeben. Der zukünftige Bedarf ist hier schwierig abzuschätzen und hängt u.a. davon ab, inwieweit es gelingt den Stadtteil Walsdorf besser an den Bahnhof anzubinden.

An der **Schnittstelle ZOB Schulgasse** gibt es zwar auch Übergangsmöglichkeiten zum regionalen ÖPNV und zum Stadtverkehr, ein Bedarf an Fahrradstellplätzen wird aber eher für die Altstadt gesehen. Insofern sind hier zwar einerseits Stellplätze vorzusehen, aber keine große Masse an Pendlern zu erwarten. Ohne an dieser Stelle eine Dimensionierung vorzunehmen wird eingeschätzt, dass eine Größenordnung von ca. 20 Abstellplätzen dem Grunde nach ausreichend sein könnte, weil im Innenstadtbereich weitere Fahrradabstellmöglichkeiten einzuordnen sind. Jedoch wäre es zweckmäßig, wenn hier für die Gäste der Altstadt auch Fahrradboxen verfügbar wären, welche Fahrräder mit Gepäck (Fahrradtouristen/ Einkaufstaschen) mit aufnehmen könnten.

Fahrradabstellmöglichkeiten im Innenstadtbereich

In der Innenstadt waren bislang nur vereinzelte Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Größere Abstellanlagen werden aufgrund der Stadtgröße und daraus resultierenden Potenziale nicht als sinnvoll erachtet. An der Peripherie der Fußgängerzone als auch in deren Kernbereich sind aber verteilt Fahrradabstellanlagen gemäß dem sich sukzessive entwickelnden Bedarf anzubieten. Dabei ist es auch hilfreich, wenn man sicher der verschiedenen Akteure (Einzelhändler, Gastro-nomen, Gewerbetreibende) als Multiplikator bedient. Es wird daher eine Initiative Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich als Maßnahme R10 vorgeschlagen. So könnten z.B. einheitliche Abstellanlagen entwickelt werden, die mit altstadtgerechter Werbung oder sonstigen Hinweisen versehen werden und damit zur Aufwertung der Altstadt beitragen (siehe nachfolgende Fotos). Im Gegensatz zu den Fotos gibt es jedoch konstruktiv geeignete Abstellanlagen (z.B. einfacher Fahrradbügel).



Fotos: Beispiel für Fahrradständen mit Werbeträger in Meißen (die Qualität der Fahrradstände entspricht hier jedoch nicht den Anforderungen) und Ingelheim

Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen, Betriebsstätten und in Wohngebieten

Bei der Neueinrichtung öffentlicher Einrichtungen, von Betriebsstätten oder gewerblicher Einrichtungen sind die Vorgaben der „Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder“ (kurz Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020 zu beachten. Diese gilt jedoch nur für Neubauten oder Umnutzungen und hat keinen Einfluss auf die bestehenden Einrichtungen. Attraktive Abstellanlagen an allen maßgeblichen Quellen und Zielen sind aber ein nicht unwesentlicher Bestandteil erfolgreicher Radverkehrsförderung. Insofern sollten auch Aktivitäten entwickelt werden, um im Kontakt mit Unternehmen, Vermietern und sonstigen Akteuren das Bewusstsein für gute Fahrradstellplätze zu erhöhen und konkrete Verbesserungen anzustoßen. Dies wird nicht als eigene Maßnahme im VEP verankert, vielmehr wird auf Maßnahmen RAD22 (Fahrradbeauftragter) und die dort zu bündelnden Aufgaben verwiesen

4.2.6 Sonstige Maßnahmen

Folgende weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden im Rahmen des VEP empfohlen:

Die sukzessive Ergänzung/ Erweiterung der **Beschichtung** sollte mit der Entwicklung der Fahrradrouten einhergehen (Maßnahme RAD9). Im Stadtgebiet sollten vor allem die drei beschriebenen Hauptrouten beschichtet werden, darüber hinaus wichtige Entscheidungspunkte in den Verbindungen zu den Ortsteilen bzw. regionalen Zielen. Die Grundsätze der Wegweisung werden im „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“ beschrieben (derzeitiger Stand 2017). Die in Idstein bereits vorhandene Beschichtung entspricht den Anforderungen bereits weitgehend. Insofern muss nicht das System geändert, sondern nur die bestehende Beschichtung aufgenommen und ergänzt werden. Für die Verwaltung der Beschichtung sind digitale Systeme zu verwenden, welche jederzeit einen schnellen Überblick über den aktuellen Stand gewährleisten.

Für die Förderung des Radverkehrs gilt es auch **öffentliche Aufmerksamkeit** zu generieren. Deshalb beinhaltet die Maßnahme RAD13 die Teilnahme an nationalen/ regionalen Aktionen zum Radverkehr, die Maßnahme RAD14 die Etablierung eigener kommunaler Aktionen (z.B. Idsteiner Fahrradtag). Im Rahmen der Aktionen könnten z.B. neue Fahrräder getestet werden (E-Bikes, Lastenräder), gemeinsame geführte Touren abgefahren werden, um gute Wege zu den Ortsteilen oder besondere Freizeitwege kennenzulernen oder auch die Kenntnisse der StVO zum Radverkehr sowie Verhaltensregeln der Radfahrer im Straßenverkehr aufzufrischen. Die Vorbereitung und Durchführung solcher Aktionen bindet personelle und finanzielle Ressourcen, die zusätzlich bereitzustellen sind.



Foto: Aktion „Mit dem Rad in die Stadt“ in Freising

Fahrradverleihsysteme etablieren sich – ausgehend von den großen Ballungsräumen und Städten – zunehmend auch in mittleren und kleinen Städten. Dennoch können hier keine einfachen Empfehlungen gegeben werden. Aufgrund des Mehrwertes insbesondere für SPNV/ ÖPNV-Kunden und vor dem Hintergrund des erforderlichen professionellen Betriebs werden Fahrradverleihsysteme oft durch Verkehrsunternehmen/ Verkehrsverbünde in Zusammenarbeit mit Dritten betrieben. Maßnahme RAD15 beinhaltet daher die Erarbeitung einer **Machbarkeits- und Potenzialstudie für ein Fahrradverleihsystem**.



Foto: Fahrradverleihstation des Verkehrsverbundes in Ingelheim

Die Diskussionen innerhalb der Erarbeitung des Radverkehrsplanes zeigten, dass viele gut nutzbare Wege in Idstein und der Region unzureichend bekannt sind. Die **Fortschreibung vorhandener Kartenwerke** mit touristischen Radwegen ist eine Möglichkeit der Informationsverbreitung. So weist beispielsweise die im Internet verfügbare Broschüre 12 Radtouren im Idsteiner Land einen Stand von 2011 auf (siehe <https://www.idstein.de/Startseite/Tourismus/Service-und-Kontakt/12-Radtouren-im-Idsteiner-Land/E72681.htm>) und wäre demzufolge fortschreibungsbedürftig (Maßnahme RAD17) <https://www.idstein.de/Startseite/Tourismus/Service-und-Kontakt/12-Radtouren-im-Idsteiner-Land/E72681.htm>.

Jedoch hat inzwischen die Vielfalt digitaler Informationsangebote und Plattformen für den Fahrradverkehr zugenommen. Als Beispiele sind hier die Plattformen Komoot oder Ourdooractive zu nennen. Diese können gezielt dafür genutzt werden, um neue Touren zu planen und eigene Touren einzustellen. So wäre es beispielsweise denkbar, jeweils eine „Tour des Monats einzustellen“.



Grafik 13: Broschüre 12 Radtouren im Idsteiner Land

Darüber hinaus ist aber auch zu überlegen, in welcher Form das derzeitige und sukzessiv weiterzuentwickelnde Fahrradnetz für die Stadt Idstein mit ihren Stadtteilen darzustellen ist. Vorgeschlagen wird, eine Karte für die Stadt Idstein mit den Alltagsradwegen und den touristischen Angeboten zu entwickeln und auf die Homepage der Gemeinde einzustellen. Derzeit ist weder ein diesbezügliches Angebot der Gemeinde noch des Landkreises vorhanden. Letzteres wäre insbesondere für gemeindeübergreifende Informationen sinnvoll.

Bei der Förderung des Radverkehrs sind zahlreiche Bürger und Akteure engagiert, deren Wissen und die Unterstützung in einem **Arbeitskreis zum Radverkehr** gebündelt werden sollte. Die Einrichtung des Arbeitskreises beinhaltet Maßnahme RAD21. Die Größe des Arbeitskreises sollte aus Gründen der Praktikabilität 10 Personen zzgl. Vertretern der Verwaltung nicht übersteigen. Die Aufgaben des Arbeitskreises könnten z.B. folgendermaßen benannt werden:

- Begleitung der einzelnen Schritte zur Netzentwicklung
- Diskussion von Einzelplanungen mit der Verwaltung/ den beauftragten Planern
- Gemeinsame Herausarbeitung von Prioritäten
- Unterstützung der Verwaltung bei der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr und bei der Vorbereitung und Durchführung von Events zum Thema Radverkehr

Als ehrenamtlich Mitwirkende kommen u.a. engagierte Bürger, Vertreter des ADFC, Vertreter örtlicher Fahrradwerkstätten oder Verleihunternehmen etc. infrage. Seitens der Verwaltung sollten bei den Sitzungen – je nach aktuellem thematischem Bedarf – vor allem die zuständigen Fachleute aus Stadtplanung und Tiefbau, Verkehrsbehörde und ggf. der Tourismusförderung vertreten sein. Eine anfängliche externe Moderation ist zu empfehlen, sofern noch kein Radverkehrsbeauftragter installiert wurde (siehe nachfolgende Maßnahme). Für spezielle Themen sollte die Möglichkeit bestehen, externen planerischen Sachverständigen einzubeziehen.



Foto: „Runder Radltisch“ in Freising bei der Priorisierung von Maßnahmen

Die Fülle der zuvor beschriebenen Aufgaben erfordert im Regelfall zusätzliche personelle Ressourcen. In zahlreichen Städten hat sich die **Installation eines Radverkehrsbeauftragten** bewährt, welcher auf der Grundlage seiner spezifischen Ausbildung und eines angemessenen zeitlichen wie finanziellen Budgets in der Lage ist, die vielfältigen Aktivitäten zu steuern und extern wie intern zu koordinieren. Deshalb wird dies als Maßnahme RAD22 im VEP verankert. Auf Querbezüge zur Maßnahme VMI9 („Mobilitätsbeauftragter“) wird verwiesen.

4.3 Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Die grundsätzlichen Strategien für den Fußverkehr wurden bereits in Kapitel 1.3 beschrieben. Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Wegenetzes, die laufende Unterhaltung zum Erhalt eines akzeptablen Zustandes sowie die schrittweise Verbesserung der Barrierefreiheit stellen die wichtigsten Daueraufgaben dar. Die daraus resultierenden Einzelmaßnahmen sind in der Regel sehr kleinteilig und daher nicht Inhalt des Strategiedokumentes VEP. Jedoch wurden einige Maßnahmen herausgearbeitet, die im Rahmen des VEP diskutiert und schließlich in der jeweils beschlossenen Form sukzessive abgearbeitet werden sollen. Hier sind insbesondere folgende Maßnahmen zu benennen:

Sichere Zuwegung vom Tournesol zum Schulstandort Auf der Au (Maßnahme FUß1). Im Kapitel ÖPNV wurde bereits die Einordnung einer Haltestelle und Wendemöglichkeit für Busse am Tournesol diskutiert. In diesem Zusammenhang ist auch eine sichere und ausreichend bemessene Fußwegeverbindung von der Bahnquerung in Verlängerung der Straße Am Rödchen bis zum Tournesol herzustellen. Dies kann in verschiedener Form erfolgen. Entweder es wird im Zusammenhang mit der Haltestellenzuwegung ein Gehweg auf der Ostseite der Weldorfstraße neu angelegt, oder die Querungsmöglichkeiten über die Weldorfstraße werden verbessert (ggf. Fußgängerüberweg) und der Gehweg bis zum Tournesol verbreitert (Regelmaß 2,5 m). Dabei ist insbesondere auf die Freihaltung der Sichtfelder an der Fußgängerquerung zu achten. Mit dieser Maßnahme entsteht eine deutlich verbesserte fußläufige Zuwegung zum Tournesol.

Hinzuweisen ist darauf, dass der derzeitige Fußweg auf der Westseite der Weldorfstraße nur eine Breite von etwa 1,5 m aufweist und die Sicht auf den Gehweg durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird. Dies stellt insbesondere für den von Kindern stark frequentierten Freizeitweg ein Sicherheitsrisiko dar. Somit besteht ein dringlicher Handlungsbedarf.

Die Maßnahme Fuß2 beinhaltet einen **Nahversorgungscheck** zum Erkennen von Lücken in der Versorgungsdichte. So ist zu konstatieren, dass sowohl das Wohngebiet am Gänsberg als auch das TaunusViertel über keine eigenen Nahversorgungsmöglichkeiten verfügen. Eine Versorgung zu Fuß oder per Fahrrad wird somit schwierig. Welche Möglichkeiten hier und ggf. in weiteren Gebieten oder den Stadtteilen bestehen die Nahversorgung zu verbessern sollte Gegenstand des Nahversorgungschecks sein.

Auf die strategische Aufgabe der sukzessiven Verbesserung der Barrierefreiheit wurde an verschiedenen Stellen bereits hingewiesen. Um auch hier ein entsprechendes Programm entwickeln und Prioritäten für die Umsetzung setzen zu können, beinhaltet Maßnahme FUß3 einen **Check Barrierefreiheit für Hauptachsen des Fußverkehrs**. Gemeinsam mit den Vertretern mobilitätseingeschränkter Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer und Sehschwache) sollten die problematischsten Punkte im Stadtgebiet herausgearbeitet werden, um eine sukzessiv abzuarbeitende (und periodisch fortzuschreibende) Liste von Teilprojekten zu erstellen. Eine besondere Aufgabe wird hierbei die Altstadt von Idstein mit Naturstein als Oberflächenbelag darstellen. In den vergangenen Jahren haben sich aber Bauweisen mit geschnittenen Natursteinen etabliert, die einen guten Kompromiss zwischen Altstadtcharakter einerseits und der Begeh- und Berollbarkeit andererseits darstellen und in vielen historischen Innenstädten zum Einsatz kommen.

Maßnahme FUß4 beinhaltet die **Anlage weiterer Querungsstellen im Hauptstraßennetz**. Hierunter sind einerseits die bereits beim Radverkehr benannten baulichen Querungshilfen (Mittelinseln) zu benennen, die nicht als eigenständige Maßnahmen für den Fußverkehr wiederholt wer-

den (siehe Maßnahmen RR5, RAD5 und RAD8). Diese Maßnahme soll aber auch darauf hinweisen, dass entsprechend der Stadtentwicklung neue Querungsbedarfe entstehen können, auf die entsprechend zu reagieren wäre.

Eine der wichtigsten Querungsstellen im Stadtgebiet stellt der Fußgängerüberweg an der Einmündung der Rodergasse über die Limburger Straße dar. Die Gesamtsituation in Überlagerung mit dem bereits beschriebenen Problem im Kraftfahrzeugverkehr (Linksabbieger zur Wagenerstraße) führt dazu, dass laufende Störungen des Verkehrsflusses für den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV und nicht zuletzt auch für den Radverkehr eintreten. Maßnahme FUß5 beinhaltet daher die **Prüfung der Einrichtung einer Fußgänger-LSA**. Dadurch werden folgende Effekte erwartet:

- Herstellung eines regelkonformen Zustandes (der jetzige Zustand mit Fußgängerüberweg im Einmündungsbereich und vor dem Hintergrund der vorhandenen Verkehrsbelastungen entspricht nicht den einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien, insbesondere den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA)
- Abbau der Behinderungen des Linienbusverkehrs. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob eine LSA mit Anforderungen für den Busverkehr ausgestattet werden könnte (ÖPNV-Bevorrechtigung), was zu einer höheren Stabilität und Pünktlichkeit beiträgt.
- Stärkere Sicherung der Querungsvorgänge bei grundsätzlicher Gewährleistung kurzer Wartezeiten

Die (ergebnisoffene) Prüfung der LSA sollte im Zusammenhang mit den Überlegungen zur eventuellen Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen.

Zahlreiche weitere Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr bei, ohne an dieser Stelle wiederholt zu werden. Beispielhaft sei auf die bereits benannten Maßnahmen zu Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen, Maßnahme RAD19 zum Ausbau der Rad- und Fußverbindung Innenstadt – Zissenbach – Wörsdorf oder den nachfolgend beschriebenen Ansätzen im Handlungsfeld Förderung Rücksicht und Miteinander verwiesen.

Die in den Kapiteln Rad- und Fußverkehr benannten Maßnahmen treffen aktuell auf äußerst günstige Förderbedingungen. So ist beispielsweise ganz aktuell auf die „Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität“ vom 16. März 2021 zu verweisen, über welche soohl konzeptionelle Ansätze (z.B. Nahmobilitäts-Check) als auch investive Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr gefördert werden können.

5. Konzept Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovation

5.1 Vorbemerkungen

Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement und Innovationen bilden wichtige Ergänzungen der üblichen verkehrsträgerbezogenen (meist infrastrukturellen) Maßnahmenkonzepte eines VEP. Die generellen Bestandteile wurden bereits bei der Beschreibung der Handlungsfelder erläutert. Die Erkenntnisse aus Wissenschaft und langjähriger Praxis zeigen, dass die Schaffung von Infrastrukturen und Angeboten allein nicht ausreichend ist, um über die persönliche Mobilität grundlegend nachzudenken und Verhaltensweisen zu verändern. Bildung, Aufklärung und Information werden insbesondere in Zeiten zunehmender Herausforderungen durch den Klimawandel und die damit verbundenen Anpassungserfordernisse auch im Bereich der Mobilität immer wichtiger, um den wichtigsten Akteur im Prozess – den Menschen mit all seinen individuellen Entscheidungen – zu erreichen und vom eher passiven „Weiter so“ zu aktiven Veränderungen zu bewegen. In diesem Prozess spielen Informationen und Innovationen eine maßgebliche Rolle. Dabei sollte aber jederzeit die Erreichung der benannten Ziele im Vordergrund stehen und nicht die Begeisterung über neue technische Möglichkeiten, die im Zeitalter der Digitalisierung durchaus auch sehr kontraproduktive Effekte mit sich bringen können.

5.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Zum Verkehrssystemmanagement kann man die Maßnahme VMI 1, den **Einsatz stationärer Dialogdisplays** rechnen. Ein solcher Einsatz wird in Idstein vor allem auf der Wiesbadener Straße und der Limburger Straße als sinnvoll angesehen, um die Maßnahmen S4 und S5 zu unterstützen. Dialogdisplays erfassen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge und koppeln die Informationen an die Fahrzeugführer zurück. Der Begriff Dialogdisplay beinhaltet dabei eine Bewertung der gefahrenen Geschwindigkeit. Dies kann z.B. mit Smileys in sehr einfacher Form erfolgen oder auch verbal („zu schnell“, „Danke“ o.ä.). Mit Bezug auf das Handlungsfeld 6 wird empfohlen, Displays mit einem grafischen Bezug zum Themenfeld Rücksicht/ Miteinander zu installieren. Mit den durch das Dialogdisplay gleichzeitig erfassten Zähldaten werden gleichzeitig Grundlagendaten für das Monitoring erfasst.



Foto: Einsatzbeispiel eines Dialogdisplays

Der ebenfalls als sinnvoll erachtete Einsatz weiterer mobiler Dialogdisplays oder einfacher Geschwindigkeitsanzeigen im Stadtgebiet wird in Idstein bereits praktiziert und muss nicht als Maßnahme im VEP verankert werden.

Die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander erleichtert den Übergang zwischen diesen und ist ein wichtiger Ansatz dafür, die Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg) zu fördern und motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Diesem Thema widmen sich die Maßnahmen VMI2 bis VMI5.

Auch in kleineren Städten und sogar im ländlichen Raum etablieren sich zunehmend **Mobilitätsstationen**, an denen Mobilitätsdienstleistungen gebündelt werden. Art und Umfang der Angebote an den Mobilitätsstationen richten sich nach der jeweiligen Bedeutung und dem Einzugsbereich. Wesentliches Merkmal der Stationen sind eine starke öffentliche Präsenz und ein hoher Wiedererkennungswert. Denkbar sind abgestufte Konstellationen in verschiedenen Größenordnungen. So werden beispielsweise in Bremen die Begriffe „Mobilpunkt“ und Mobilpunktchen“ verwendet, woanders Kennzeichnungen wie Mobility-Hubs in den Größen M, L oder XL.



Impressionen zum Thema Mobilstationen aus der Region Kiel, Bremen und Dresden

Für den Erfolg solcher Ansatzpunkte in Idstein ist die regionale Einbindung ein wichtiges Kriterium, da nicht zuletzt Ein- und Auspendler sowie sonstige Gäste von diesen Angeboten profitieren sollen. In der Region FrankfurtRheinMain gibt es diesbezüglich derzeit noch kein etabliertes Angebot, welches mehr als nur den Übergang zwischen zwei Verkehrsmitteln bietet. Aktuell wird jedoch durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain ein Baustein Mobilitätsstationen „Raum

für moderne Mobilität – RaMo“ mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) sowie mit wissenschaftlicher Betreuung durch die Hochschule Rhein-Main erarbeitet, welcher im Regionalen Flächennutzungsplan (RegFNP) verankert werden soll. Das Konzept soll bis Ende 2023 umgesetzt werden (siehe <https://www.region-frankfurt.de>). Der Baustein beinhaltet nicht zuletzt die Entwicklung einer regional erkennbaren Dachmarke. Es wäre sehr sinnvoll, auch die Idsteiner Aktivitäten zu diesem Thema darin einzubinden. Die nachfolgend beschriebenen konkreten Maßnahmenansätze sind demzufolge als Vorüberlegungen zu den Idsteiner Teilbausteinen des regionalen Konzeptes verstanden werden. Dabei werden unter Berücksichtigung der regionalen Verhältnisse die Größenbeschreibungen L, M und S verwendet.

Maßnahme VMI2 beinhaltet eine **Mobilitätsstation am Bahnhof Idstein**. Sie wird die wichtigste Mobilitätsstation in Idstein darstellen (Größe L) und spricht vor allem Pendler und Gäste der Stadt an. Dem Grunde nach ist diese Maßnahme auch im Baustein 10 des regionalen Nahverkehrsplans des RMV enthalten, wobei dort nur (ortsunabhängige) pauschale Angaben zu grundsätzlichen Herangehensweisen und Ausstattungselementen gemacht werden. Wichtige Bausteine sind bereits vorhanden (wie z.B. Car-Sharing), müssen aber neu geordnet und soweit möglich gebündelt werden. Dafür sind bei der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes entsprechende Flächen zu reservieren. Unabhängig von den Aktivitäten des Regionalverbandes sollten erste Machbarkeitsuntersuchungen dafür zügig vorangebracht werden. Als potenzielle Flächen dafür bieten sich dafür teilweise die Flächen südlich des Bahnhofes an, wobei Nutzungsüberlagerungen mit einem eventuellen Parkdeck für P+R zu prüfen sind. Eine punktuelle Bündelung mit dem Busangebot des neu errichteten Busbahnhofes wird aufgrund der Flächenkonfiguration am Bahnhof nicht möglich sein. Maßnahme RAD11 wäre in Maßnahme VMI2 zu integrieren.

Eine **Mobilitätsstation an der Schulgasse** für die Innenstadt ist Bestandteil der Maßnahme VMI3. Die Bedeutung dieser Station bezieht sich vor allem auf innerörtliche Verkehre in Idstein (unter Einbeziehung der äußeren Stadtteile). Sie wird zwar ebenfalls der Größenordnung L zu geordnet, Umfang und Ausstattung weichen aber vom Bahnhof deutlich ab. Neben dem Carsharing (bereits vorhanden) und der Fahrradabstellung (siehe hierzu auch Maßnahme RAD10) wären ein Fahrradverleih und wahrscheinlich auch eine White-Label-Paketstation sinnvoll. Eine öffentliche Lademöglichkeit für Pkw wäre ebenfalls sinnvoll.

Die Errichtung **weiterer Mobilitätsstationen** in den Schwerpunktwohngebieten und an der Fresenius-Hochschule sowie in den Stadtteilen sind Inhalt der Maßnahme VMI4. In der Kernstadt werden hier zunächst folgende Standorte als sinnvoll erachtet:

- ➔ Wohngebiet Gänsberg
- ➔ Wohngebiet NassauViertel
- ➔ Wohngebiet TaunusViertel
- ➔ Hochschule Fresenius

		Vorschlag zur Ausstattung Mobilitätsstationen			
		Bahnhof	Schulgasse	weitere Stationen Kernstadt	Stationen Stadtteile
	ÖPNV-Haltestelle	++	++	+	+
Nutzungen Pkw					
	stationäres Carsharing (mit Ladestation)	+	+	+	+
	freefloating Carsharing	-	-	-	-
	Ladestation e-Pkw	+	+	+	+
Mitfahrbank	Mitfahrbank	-	-	-	+
	Taxistand	+	+	+	-
	Park&Ride	+	-	-	+
	Kurzzeitparkplätze/ Kiss&Ride	+		-	-
	Stellplätze für mobilitäts-eingeschränkte Personen	+	+	+	+
Nutzungen Fahrrad / E-Bike					
	Fahrradstellplätze	++	++	+	+
	Fahrradverleihsystem	+	+	+	-
	eBike-Ladestation	+	+	+	+
	Fahrradservice	+	+	-	-
	eRoller-Station	+	+	+	-
Sonstige Serviceeinrichtungen					
	Informationsterminal	+	+	+	+
	Ausleih von Transportgeräten	+	+	+	+
	Schließfächer	+	+	-	-
	Paketservice/ Logistik-Partner	+	+	+	+
	WC	+	+	-	-

Tabelle 1: potenzielle Ausstattung der verschiedenen Mobilitätsstationen im Stadtgebiet

Neben den Stationen in der Kernstadt ist es weiterführend auch sinnvoll, in den äußeren Stadtteilen Mobilitätsstationen anzubieten. Diese sollten jeweils an der wichtigsten Bushaltestelle für den Stadtteil liegen und vor allem eine sichere Abstellung für Fahrräder anbieten. Car-Sharing

macht derzeit hier weniger Sinn, aber ggf. doch das Anbieten einer Ladestation für Elektro-Pkw und auch Fahrräder. An diesen Stationen der Größe „S“ wären ggf. auch Mitfahrerbänke einzurichten, sofern die Machbarkeitsstudie zu diesem Thema (siehe Maßnahme VMI5) entsprechende Potenziale ergibt. Ggf. sind hierzu auch Pilotprojekte sinnvoll. Darüber hinaus ist zu überlegen, mit welchen ergänzenden gestalterischen und sonstigen Maßnahmen diese Mobilitätsstationen zu einem „Dorftreffpunkt“ entwickelt werden können. Ein Vorschlag für die potenzielle Ausstattung der Mobilitätsstationen ist in der vorstehenden Tabelle beschrieben.

Die Maßnahmen VMI6 und VMI7 widmen sich dem Mobilitätsmanagement. Einen Schwerpunkt stellt das **Mobilitätsmanagement an Schulen** (VMI6) dar. Dieses sollte sowohl Schüler, Lehrer als auch Eltern einbeziehen. Zielstellung ist es insbesondere mehr Schüler zum Rad fahren und zu Fuß laufen zu bewegen und die Funktion des „Mama-Taxi“ mit all den daraus resultierenden Problemen im Umfeld der Schule auf ein Minimum zu beschränken. In diesem Zusammenhang sollte auch die Verkehrssicherheit auf Schulwegen thematisiert werden, um Gefahrenpunkte erkennen und beseitigen zu können. Dazu werden Schulwegepläne aufgestellt, für die die Schulen zuständig sind und von der Stadt unterstützt werden. Nicht alle als subjektiv gefühlten Gefahrenpunkte stellen aber auch objektiv solche dar. Insofern sind hier neben planerischen Aktivitäten auch Aufklärung und Kommunikation gefragt.

Eine **Initiative für das Mobilitätsmanagement in den Betrieben** ist Gegenstand von Maßnahme VMI7. Hierzu sollten Kontakte mit der zuständigen Industrie- und Handelskammer aufgenommen werden, welche im Regelfall umfangreiche Informationen, Schulungen und Rahmenprogramme anbieten. Bislang wird das aber vor allem als großstädtische Aufgabe wahrgenommen und findet sowohl im ländlichen Raum als auch in kleineren Städten oft wenig Resonanz, vor allem dann, wenn ausreichend Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen.



Die Gewinnung großer Arbeitgeber und die Wahrnehmung einer Vorreiterrolle durch die kommunalen Verwaltungen und städtische Betriebe sind hier sehr wichtige Ansatzpunkte. Konkrete Maßnahmen wären beispielsweise die Unterstützung von Job-Tickets, die betriebliche Radverkehrsförderung (Verbesserung Abstellanlagen und Lademöglichkeiten, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, ggf. betriebliches Fahrradleasing, etc.). Die Umstellung kommunaler Fuhrparks auf elektrische Antriebe oder die Unterstützung des örtlichen Car-Sharing durch die auch gewerbliche Nutzung durch Verwaltung und Unternehmen gehören zwar nicht direkt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, sind aber in diesem Zusammenhang ebenfalls zu erwähnen.

Grafik 14: Werbeplakat im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements der MW-Werften Wismar

Mit der zunehmenden Anzahl elektrischer Pkw nimmt auch der Bedarf an privaten und öffentlichen Ladestationen zu. Die aktuellen Entwicklungen im Bereich des Klimaschutzes lassen die Schlussfolgerung zu, dass sich der Markthochlauf elektrisch betriebener Pkw bis 2030 deutlich beschleunigen wird. Die **Ergänzung von Ladesäulen im öffentlichen Raum** ist daher Gegenstand von Maßnahme VMI8. Ansatzpunkte dafür wurden bereits bei den Mobilitätsstationen beschrieben. Der tatsächliche Bedarf an Ladestationen ist in einer eigenen Studie herauszuarbeiten, da hier u.a. die Bebauungsformen und tatsächlichen Möglichkeiten im öffentlichen Raum ebenso zu berücksichtigen sind, wie die Anforderungen an die Energienetze und schließlich die erforderlichen Investitionen. In Zusammenarbeit mit den regionalen Energieversorgern ist herauszuarbeiten, wie die optimale Aufgabenteilung bei Errichtung und Betrieb der Stationen funktioniert. Ein wesentliches Kriterium hierfür wird sein, welche Fördermittel bereitstehen und durch wen genutzt werden können.

Aus den beschriebenen Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement/ Innovation lässt sich ableiten, dass ein nicht zu unterschätzender Bedarf an personellen und finanziellen Ressourcen gegeben ist, um die Projekte zu befördern, die erforderliche Vernetzung mit regionalen und landesbedeutsamen Akteuren wahrzunehmen und somit schließlich auch die zunehmende Anzahl von Fördermitteln für die eigene Projektentwicklung erfolgreich zu akquirieren. Deshalb beinhaltet Maßnahme VMI9 die **Einrichtung der Stelle eines Mobilitätsbeauftragten**. Im Zuge der Stellenbeschreibung ist zu prüfen, ob eine Zusammenführung mit Maßnahme RAD22 (Fahrradbeauftragter) möglich ist.

6. Konzept/ Maßnahmen zur Förderung Rücksicht und Miteinander



Ganz generell ist ein rücksichtsvolles Miteinander maßgeblicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Mit der allseits beschworenen Verkehrswende nimmt die Bedeutung dieses Themas weiterhin zu. Das betrifft in Idstein insbesondere folgende Situationen und Konflikte:

- beengte Verhältnisse im Hauptstraßennetz, insbesondere Wiesbadener und Limburger Straße. Hier bestehen vor allem Konflikte auf der Fahrbahn zwischen Kfz- und Radverkehr.
- Konflikte durch illegales Gehwegparken
- Konflikte bei der (meist illegalen) Nutzung von Gehwegen durch die Radfahrer (die sich aber bei o.g. Beispiel teilweise auf dem Gehweg sicherer fühlen als auf der Straße)
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf Gehwegen mit dem Zusatz Rad frei
- Konflikte auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (z.B. in der Wörsbachaue)
- Konflikte in Tempo-20- oder Tempo-30-Bereichen, hier auch vor allem zwischen Kfz- und Radverkehr, die gemäß dem geltenden Verkehrsrecht gemeinsam die Fahrbahn nutzen sollen, was zu einer Verringerung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Erhöhung der objektiven Sicherheit beiträgt (Konflikte treten in allen Wohngebieten auf)
- Konflikte in verkehrsberuhigten Bereichen (Mischverkehrsflächen) zwischen allen Verkehrsteilnehmern, die u.a. daraus resultieren, dass die Wunschgeschwindigkeit der Radfahrer deutlich höher ist als die hier zulässige Fußgängergeschwindigkeit (betrifft u.a. Teile der Altstadt, z.B. Weiherwiese)
- Konflikte in Fußgängerzonen zwischen langsamen Fußverkehr und (zu) schnellem Radverkehr (Kernbereich der Altstadt)
- Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr auf den Wegen zwischen den Ortsteilen



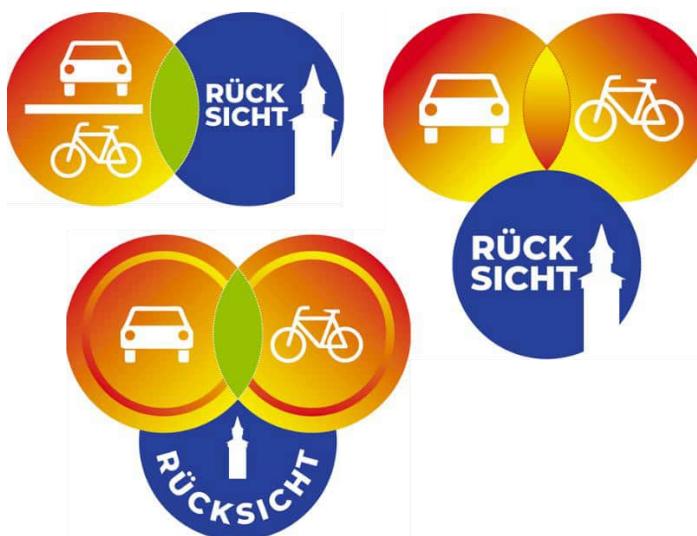
Beispiel für Broschüren/ Kampagnen zum Thema Rücksicht/ Miteinander

Die Lösung der Konflikte liegt in nahezu allen Bereichen nicht darin zu versuchen hier neue Separationen und Flächenzuweisungen vorzunehmen, sondern Rücksicht und verträgliches Miteinander als Grundprinzipien zu fördern. Dafür gibt es vielerorts bereits verschiedene Ansätze, die aber oft auch zu zurückhaltend und teilweise nicht durchdacht sind. In größeren Städten wurden und werden oft Printmedien zu diesem Thema entwickelt, deren Reichweite und Wahrnehmung in der Praxis aber begrenzt sein dürfte. Es scheint besonders wichtig zu sein, Mittel und Wege zu finden, die nicht nur über Internetplattformen abzurufen sind, sondern auch im öffentlichen Raum durch die Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden. Darüber hinaus sollte es sich nicht um Einmalaktionen handeln, sondern um solche, die immer wieder aufgefrischt werden können.

Hier ist durchaus vorstellbar, dass sich Idstein als Vorreiter für ein verträgliches Miteinander positioniert. Dies würde dann allerdings tatsächlich eine Herausforderung darstellen, die innovativ und kreativ und gemeinsam mit vielen Unterstützern und Akteuren vor Ort zu unterstützen wäre. Dafür werden Maßnahmen vorgeschlagen, für deren Umsetzung Fachleute aus verschiedenen Bereichen einzubeziehen wären (Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Sicherheitsexperten, ...):

Entwicklung eines Idstein-spezifischen Logos für die Kennzeichnung der Aktivitäten (Maßnahme RM1). Hier gilt es einen Wiedererkennungswert zu schaffen, welcher die verschiedenen Aktivitäten unter einer „Dachmarke“ bündelt.

Entwicklung von Schildern für den Einsatz im öffentlichen Raum (Maßnahme RM2). Denkbar ist eine Strategie aufeinander abgestimmter Schilder, beginnend am Ortseingang mit Hinweis auf den generellen Anspruch auf ein verträgliches Miteinander bis hin zu Schildern, die gemäß den o.g. besonderen Problembereichen aufgestellt werden könnten, z.B. am Fuß- und Radweg in der Wörsbachaue, in der Fußgängerzone und an der Wiesbadener und Limburger Straße. Die Schilder können bzw. sollten jeweils auf die Hauptkonflikte Bezug nehmen.

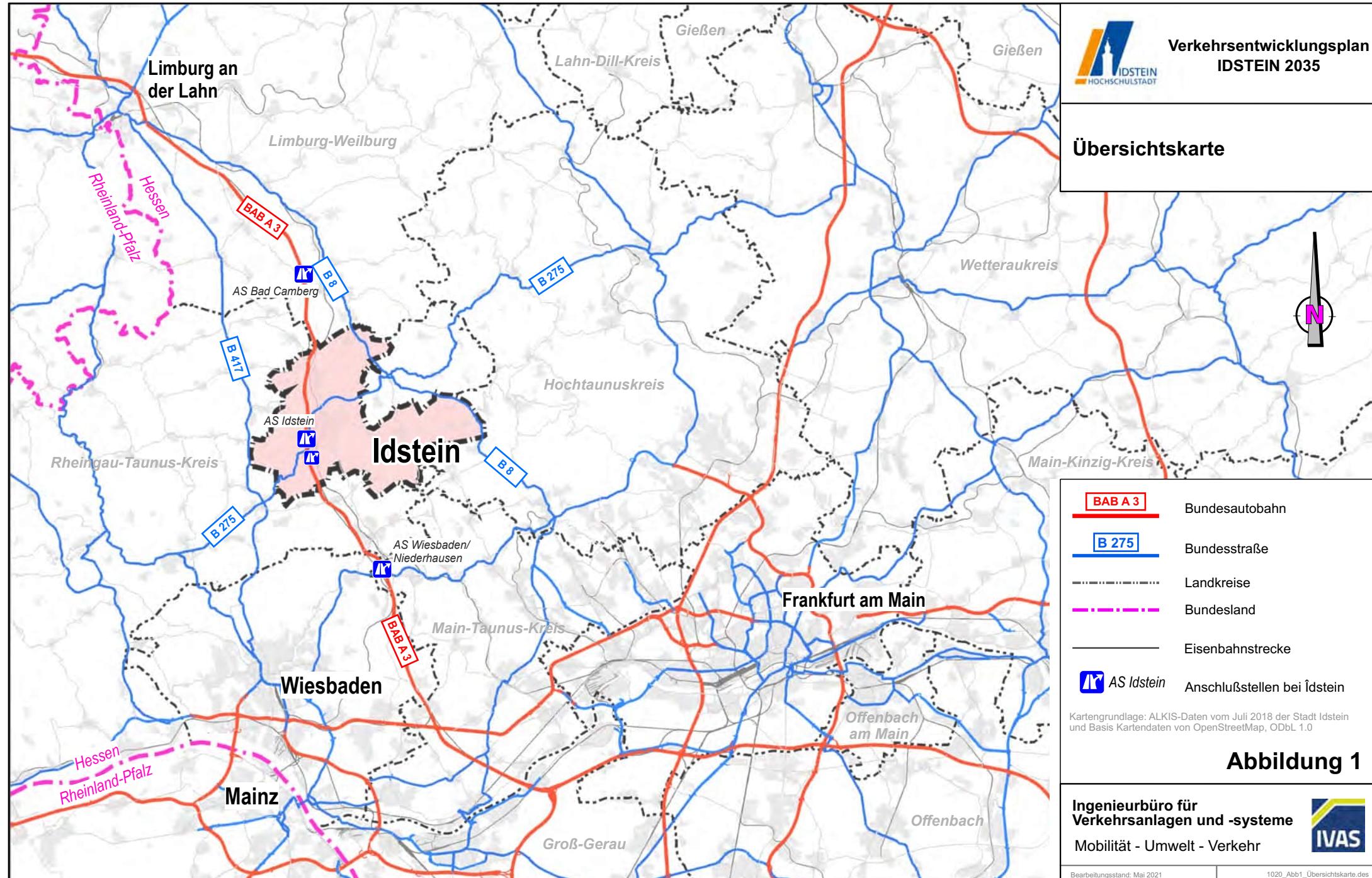


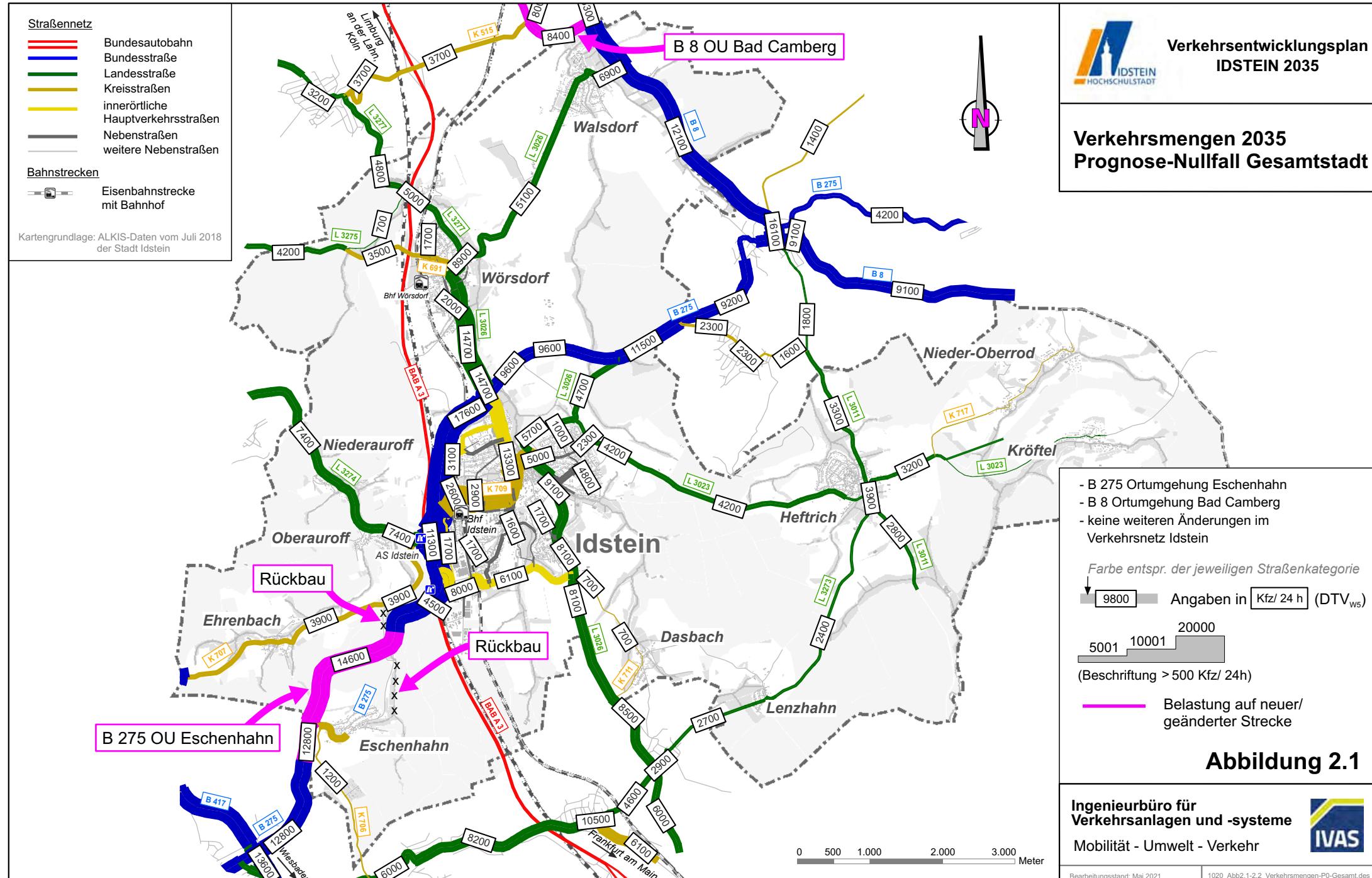
Grafik 15: erste Testentwürfe für ein Logo/ Symbol zum Thema Verträglichkeit (© IVAS/ Klaus Heidemann)

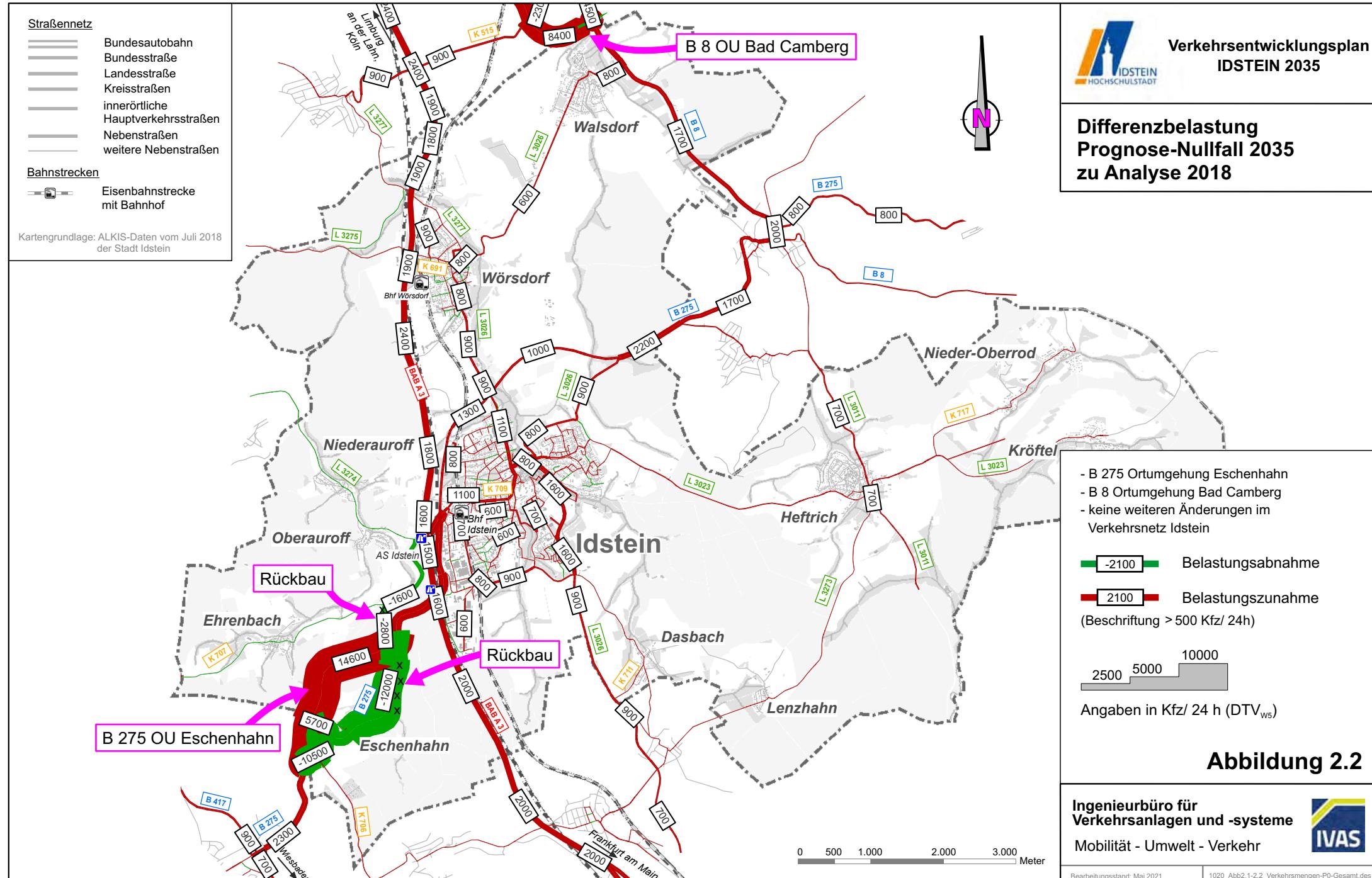
Die vorstehende Grafik zeigt erste denkbare Testentwürfe. Eine Weiterentwicklung des Themas sollte auf alle Fälle Fußgänger (inkl. Kindern) mit einschließen, ggf. auch den Busverkehr oder weiterführende Themen (Rollator/ Rollstuhl).

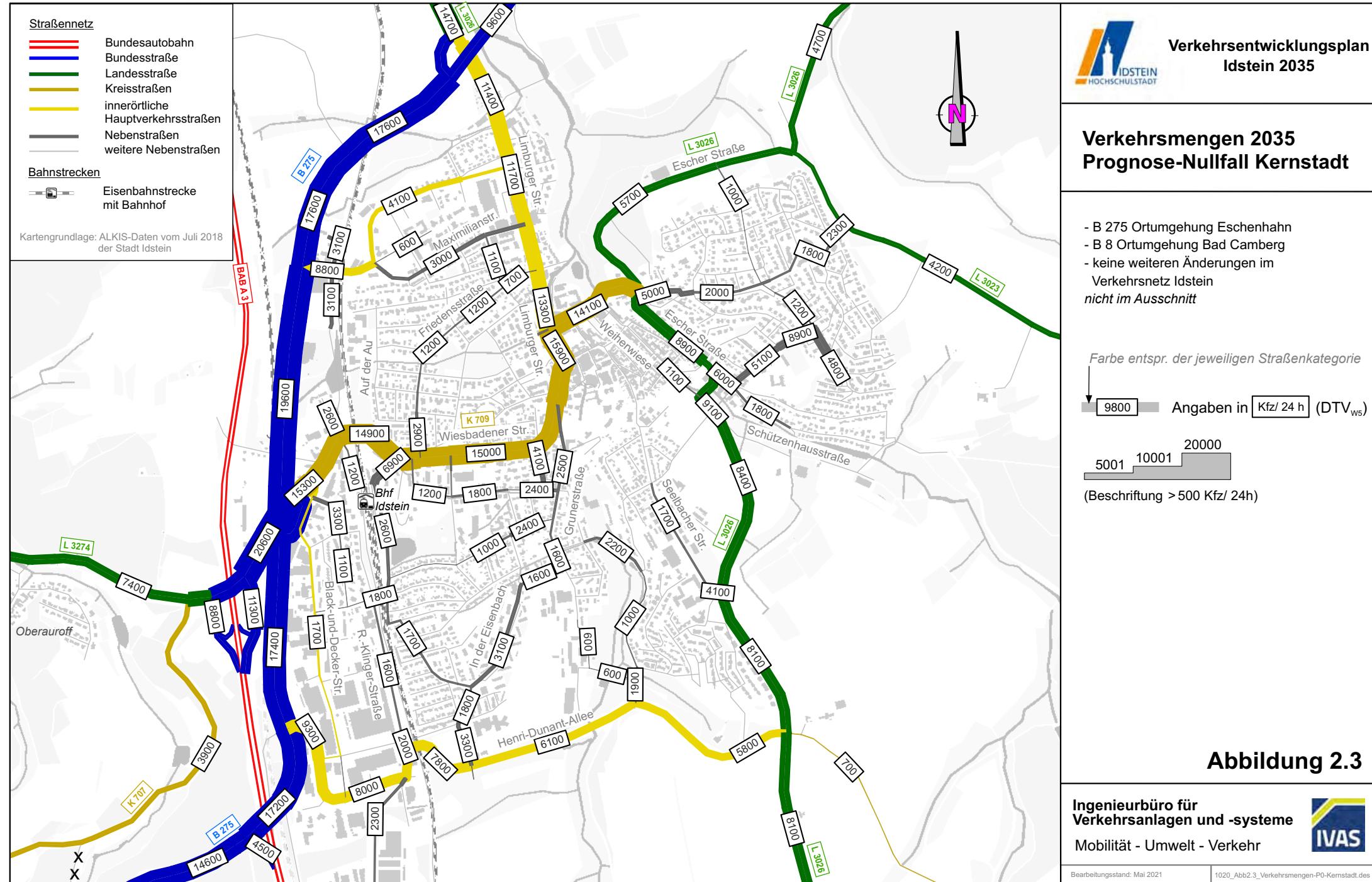
Die Entwicklung von Logo und Schildern und deren Aufstellung sollte durch eine entsprechende Kampagne begleitet werden, die auch im Anschluss periodisch weitergeführt werden kann, z.B. auch im Rahmen eines Idsteiner Radtages. Die Entwicklung einer Kampagne ist Inhalt der Maßnahme RM3.

Abbildungen









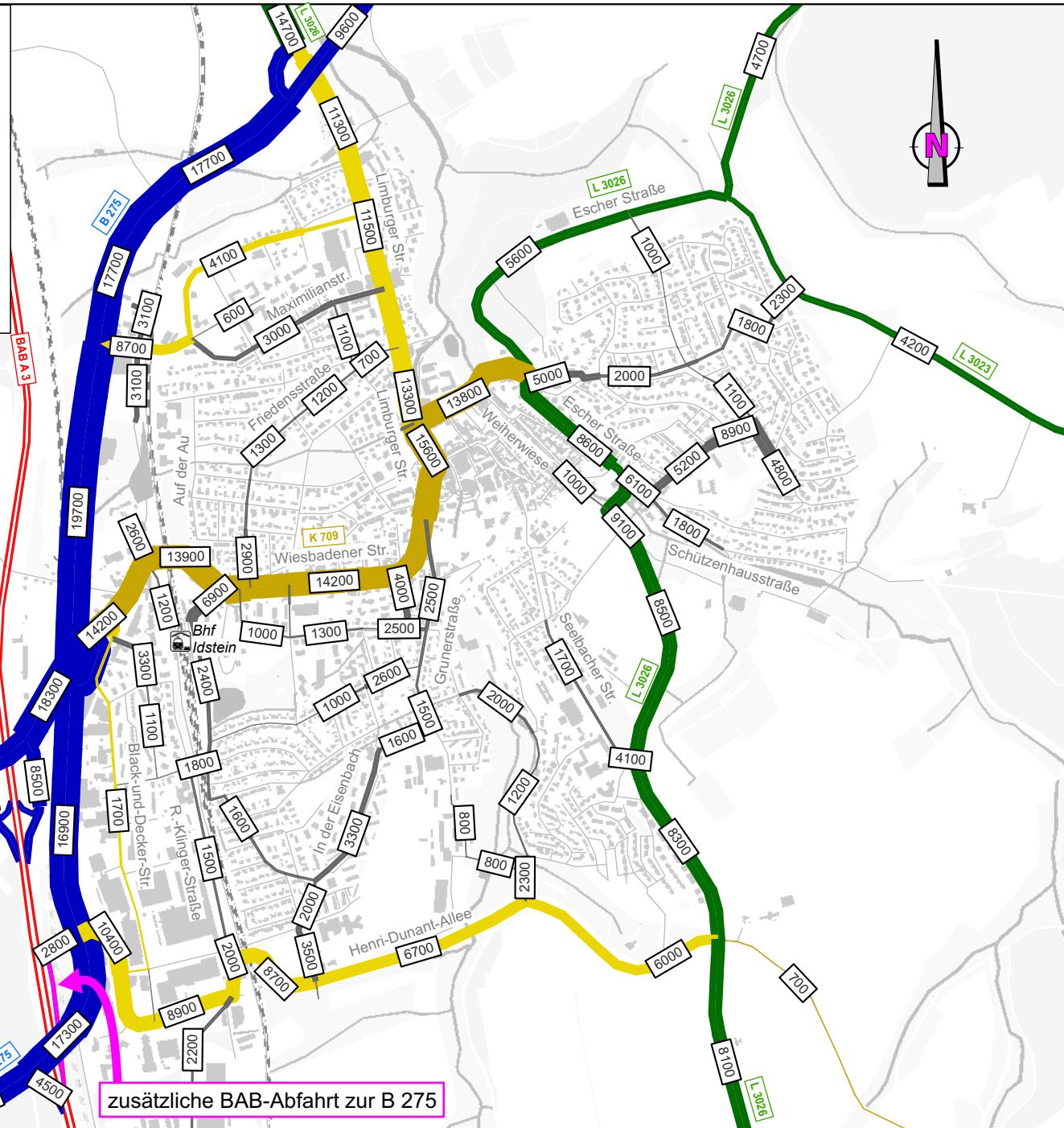
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Verkehrsmengen Prognose 2035 - Netzfall 1

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 1

- zusätzliche Abfahrt A 3/ B 275 aus Richtung Frankfurt mit Anbindung an den Kreisverkehr B 275/ Am Wörtgarten

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV_{W5})

5001 10001 20000

(Beschriftung > 500 Kfz/24h)

Belastung auf neuer/ geänderter Strecke

Abbildung 2.4.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



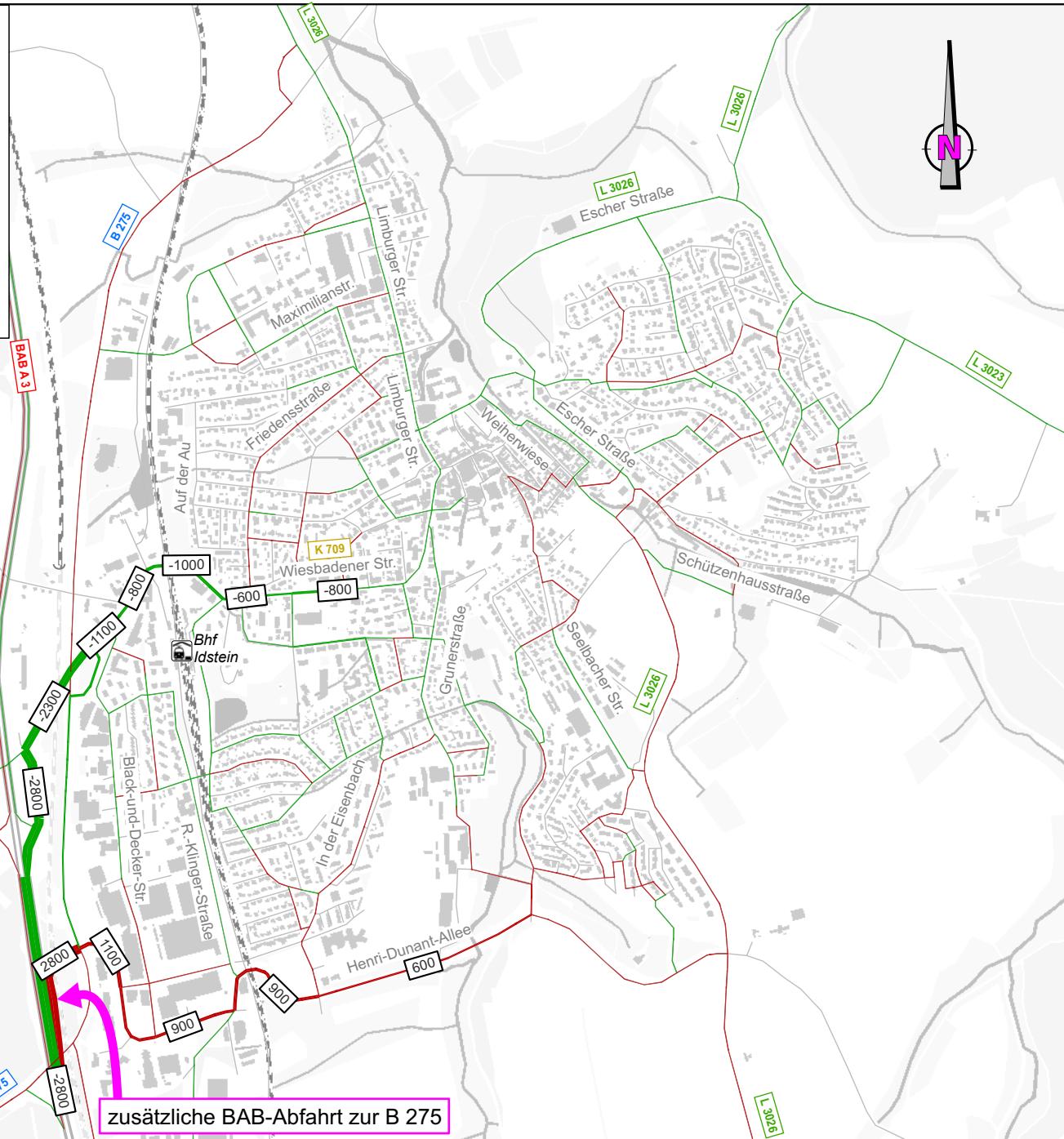
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 1 zu Prognose-Nullfall

Abbildung 2.4.2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Verkehrsmengen Prognose 2035 - Netzfall 2

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 2

- Anschlussstelle Idstein Nord mit Anbindung an die B 275 im Nordwesten der Kernstadt Idstein

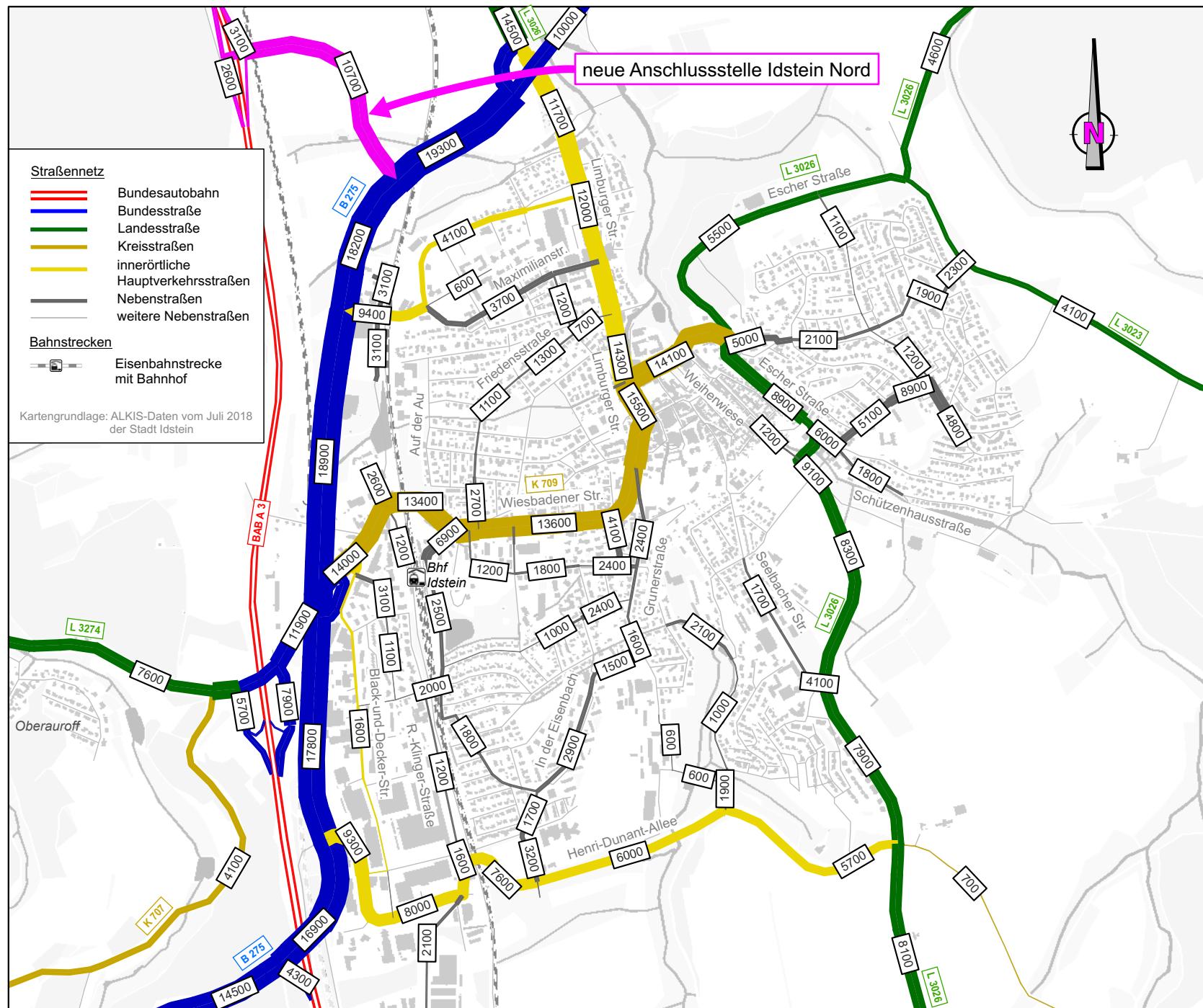
Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

9800 5001 10001 20000
Angaben in Kfz/24 h (DTV_{W5})

(Beschriftung > 500 Kfz/24h)

Belastung auf neuer/
geänderter Strecke

Abbildung 2.5.1



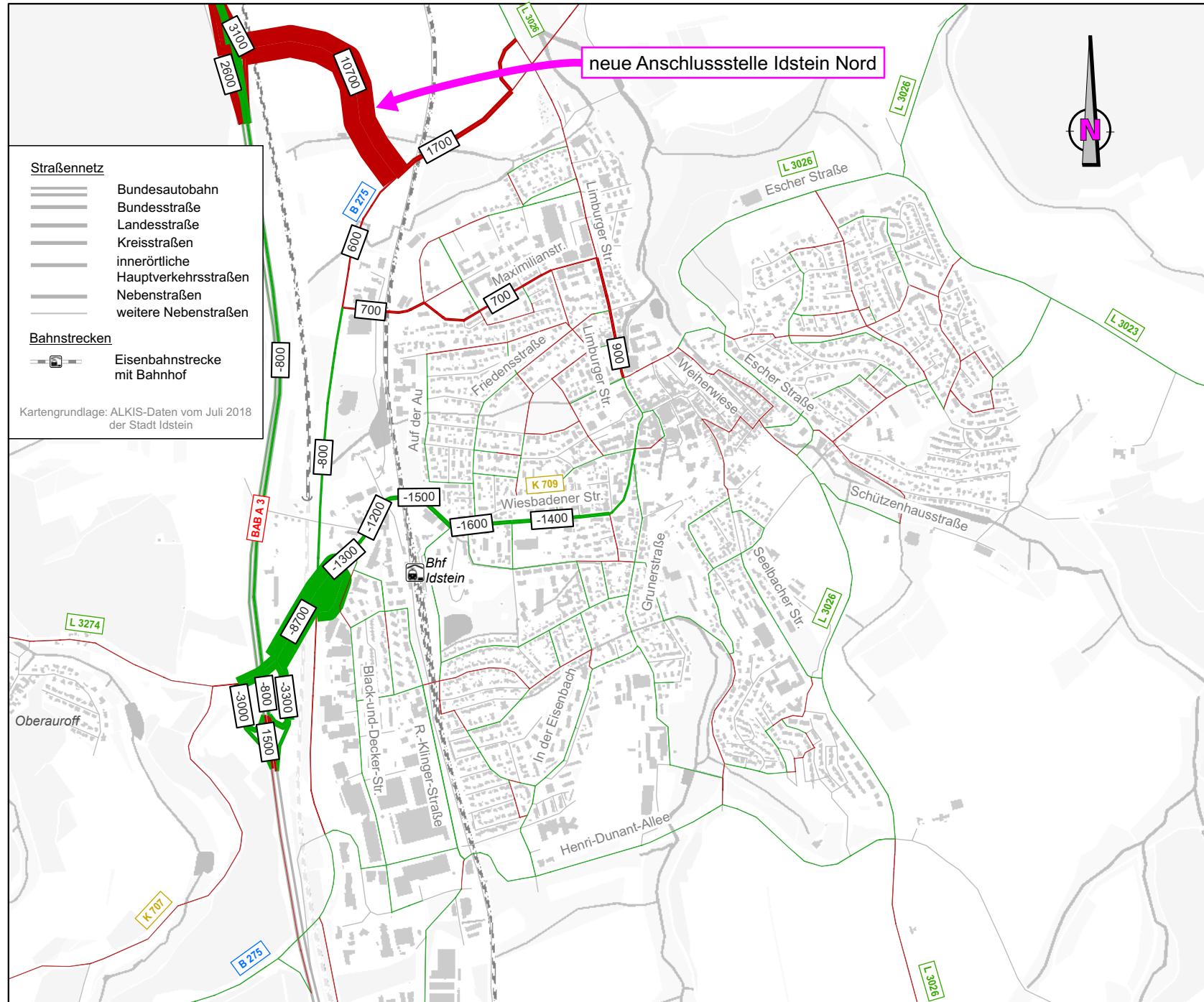
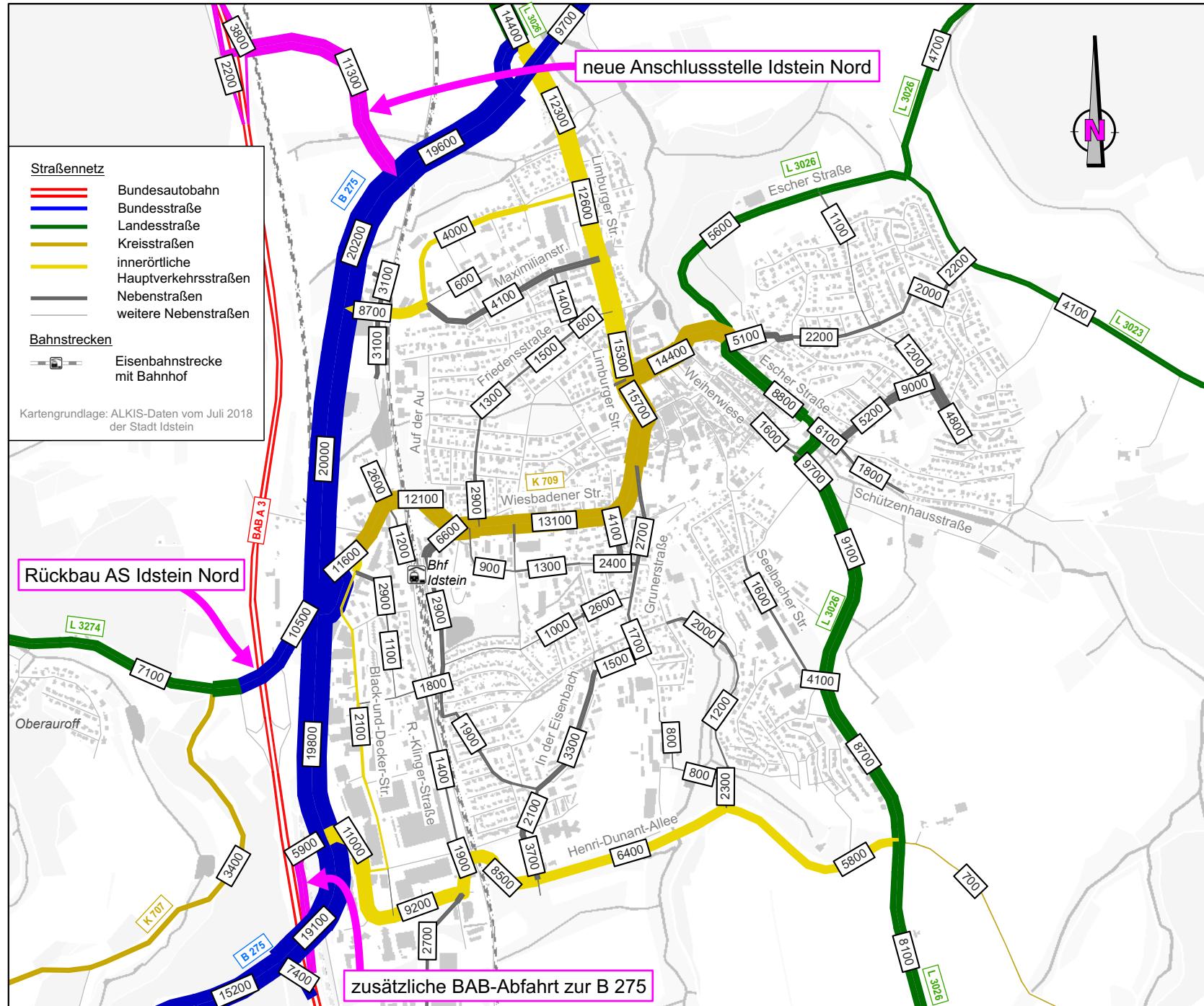


Abbildung 2.5.2



Verkehrsmengen Prognose 2035 - Netzfall 3

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 3

- Kombination aus Netzfall 1 und Netzfall 2
 - o zusätzliche Abfahrt A 3/ B 275 aus Richtung Frankfurt mit Anbindung an den Kreisverkehr B 275/ Am Wörtzgarten
 - o neu Anschlussstelle Idstein Nord mit Anbindung an die B 275 im Nordwesten der Kernstadt Idstein
 - o Rückbau Anschlussstelle Idstein Nord

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

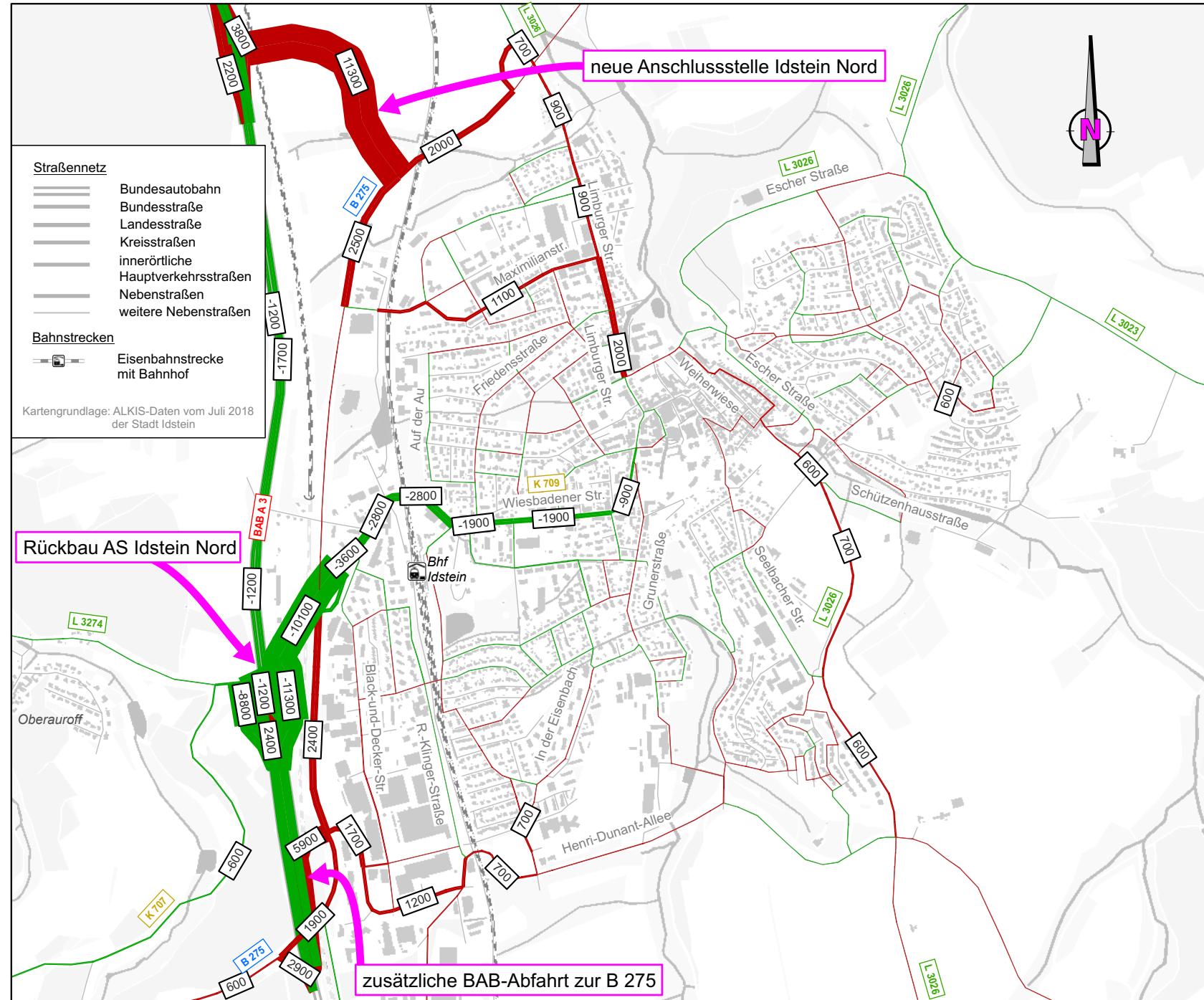
9800 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{W5})

5001 10001 20000

(Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)

Belastung auf neuer/
geänderter Strecke

Abbildung 2.6.1



Differenzbelastung 2035 Prognose-Netzfall 3 zu Prognose-Nullfall

Maßnahmen Prognose-Nullfall

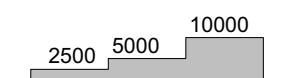
- B 275 Ortumgehung Eschenhahn
 - B 8 Ortumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 3

- Kombination aus Netzfall 1 und Netzfall 2
 - o zusätzliche Abfahrt A 3/ B 275 aus Richtung Frankfurt mit Anbindung an den Kreisverkehr B 275/ Am Wörtzgarten
 - o neu Anschlussstelle Idstein Nord mit Anbindung an die B 275 im Nordwesten der Kernstadt Idstein
 - o Rückbau Anschlussstelle Idstein Nord

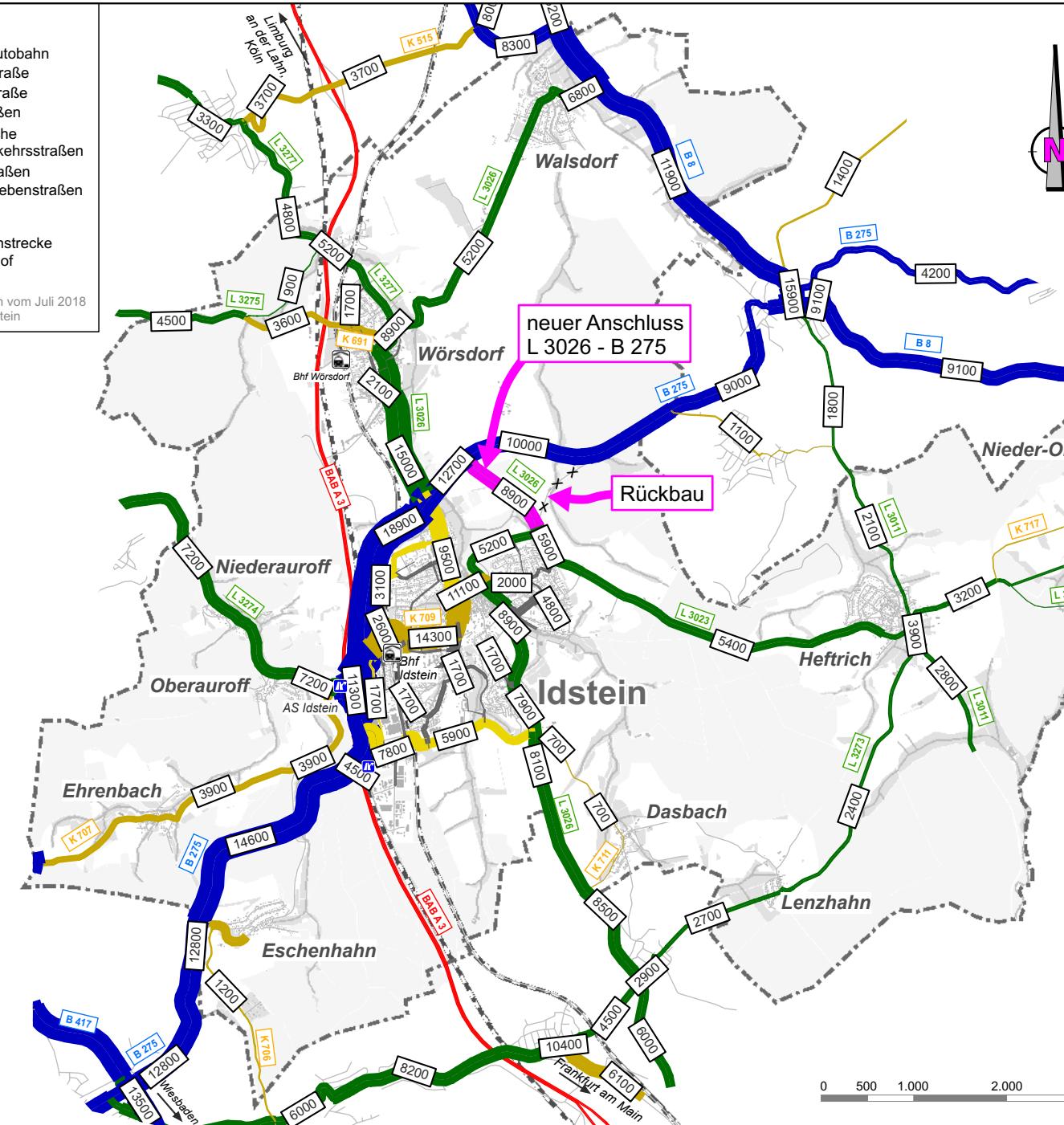
-2100 Belastungsabnahme

2100 Belastungszunahme
(Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)



Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{W5})

Abbildung 2.6.2



**Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035**

**Verkehrsmengen
Prognose 2035 - Netzfall 4**

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Zielnetz

- Verlegung des Anschlusses L 3026 - B 275 nach Westen

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

9800 Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{W5})

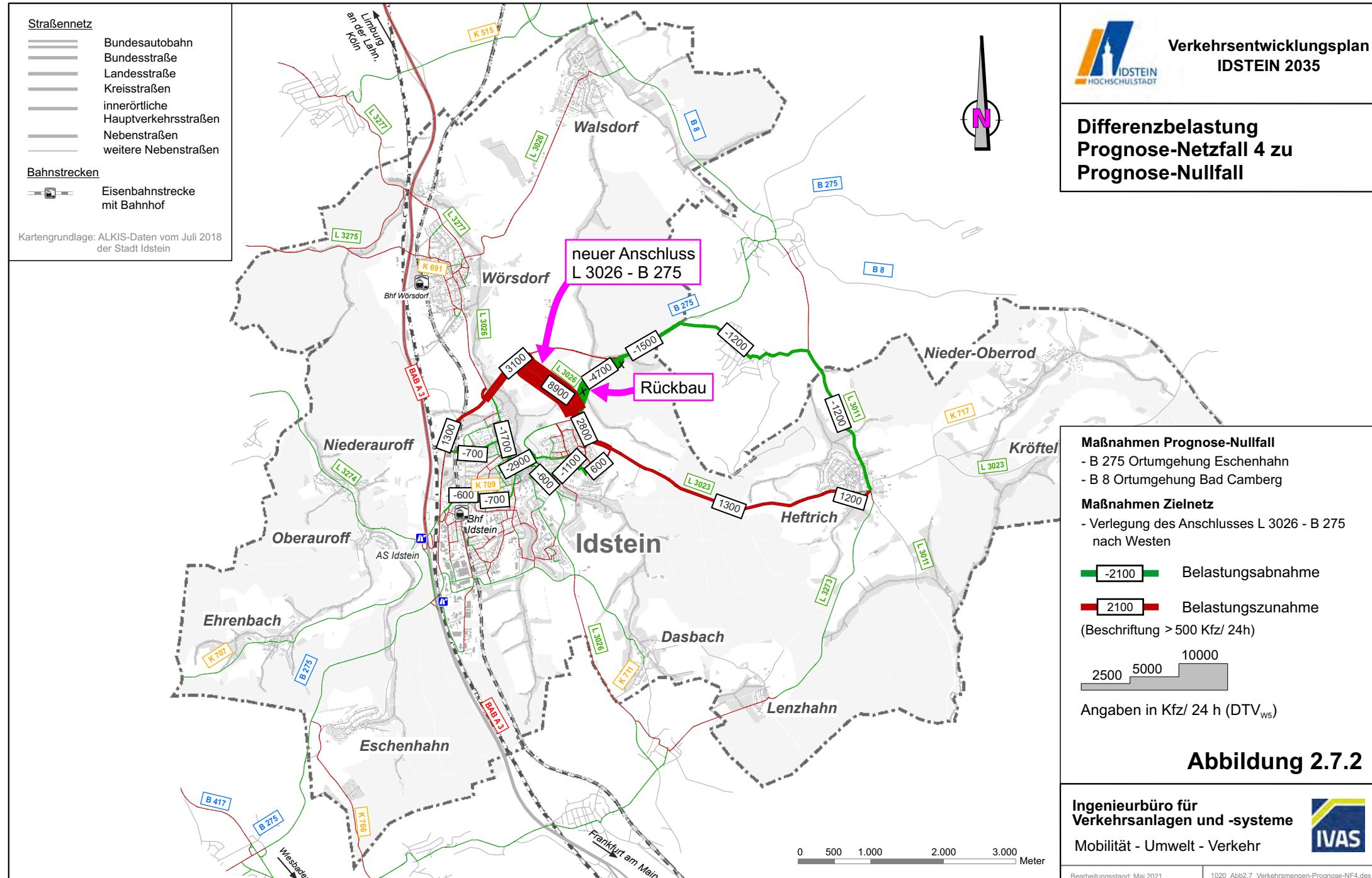
5001 10001 20000 (Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)

Belastung auf neuer/ geänderter Strecke

Abbildung 2.7.1

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Verlängerung Weldertstraße bis Wiesbadener Straße



**Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035**

Verkehrsmengen Prognose 2035 - Netzfall 5

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 5

- Verbreiterung der Unterführung Heidestück für den Zweirichtungsverkehr
- neue Straßenverbindung vom Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Güterbahnhof zur Weldertstraße (Tournesol)

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

9800 Angaben in $Kfz/24\text{ h}$ (DTV_{W5})

5001 10001 20000
(Beschriftung > 500 Kfz/24h)

**Belastung auf neuer/
geänderter Strecke**

Abbildung 2.8.1

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr**



Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Verlängerung Weldertstraße bis Wiesbadener Straße

L 3274

Oberauhoff

B 275

BABA 3

900

700

1700

3300

1900

000 -1500

-800

1100

1300

2800

600

600

600

700

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

600

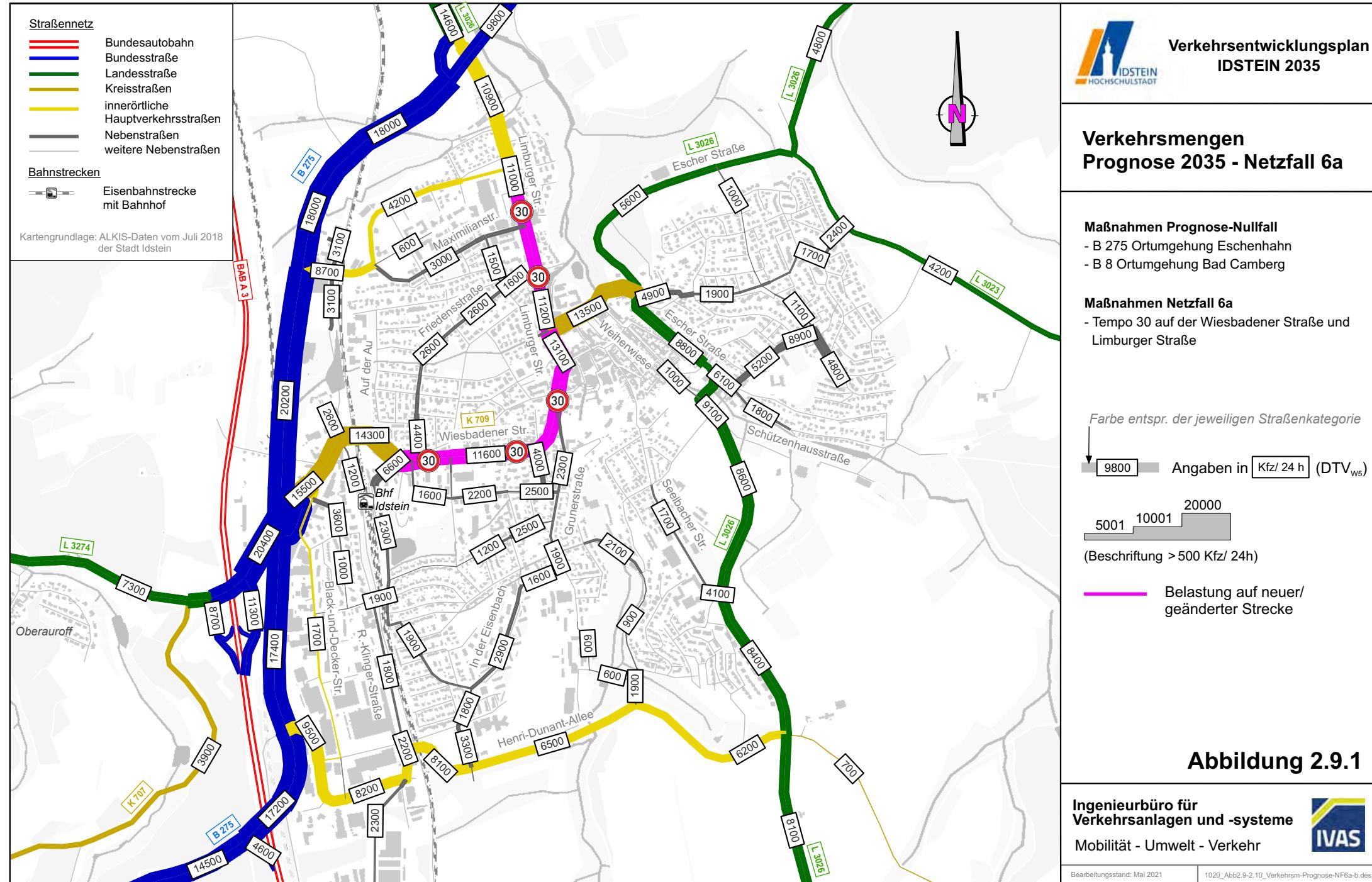
600

600

600

600

600



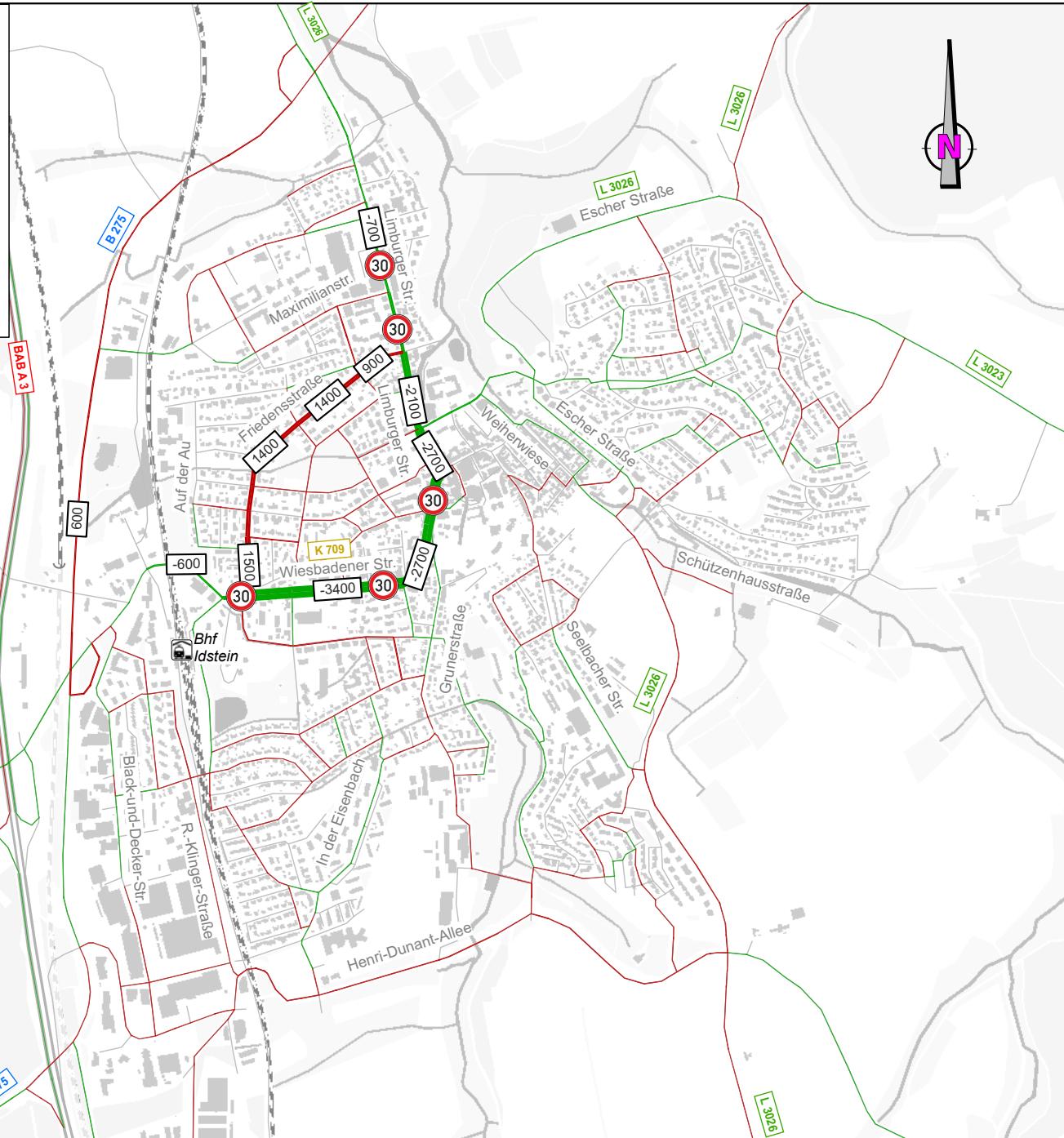
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein



**Differenzbelastung 2035
Prognose-Netzfall 6a zu
Prognose-Nullfall**

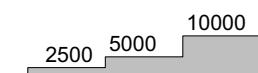
Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 6a

- Tempo 30 auf der Wiesbadener Straße und Limburger Straße

-2100 Belastungsabnahme
+2100 Belastungszunahme
 (Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)



Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{W5})

Abbildung 2.9.2

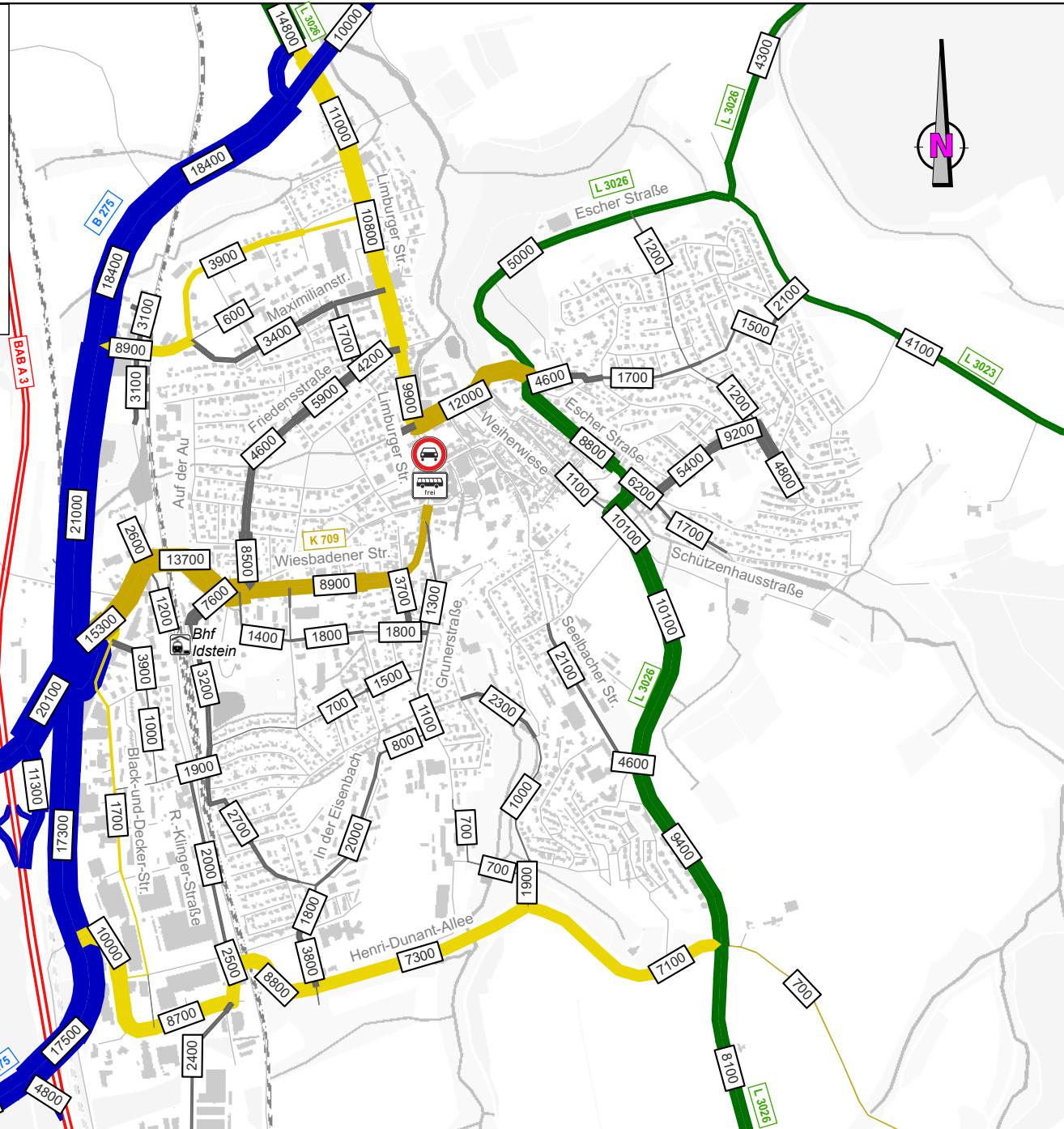
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Verkehrsmengen Prognose 2035 - Netzfall 6b

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Netzfall 6b

- Vollsperrung Limburger Straße und Wiesbadener Straße (Abschnitt Am Hexenturm bis Schulze-Delitzsch-Straße)

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

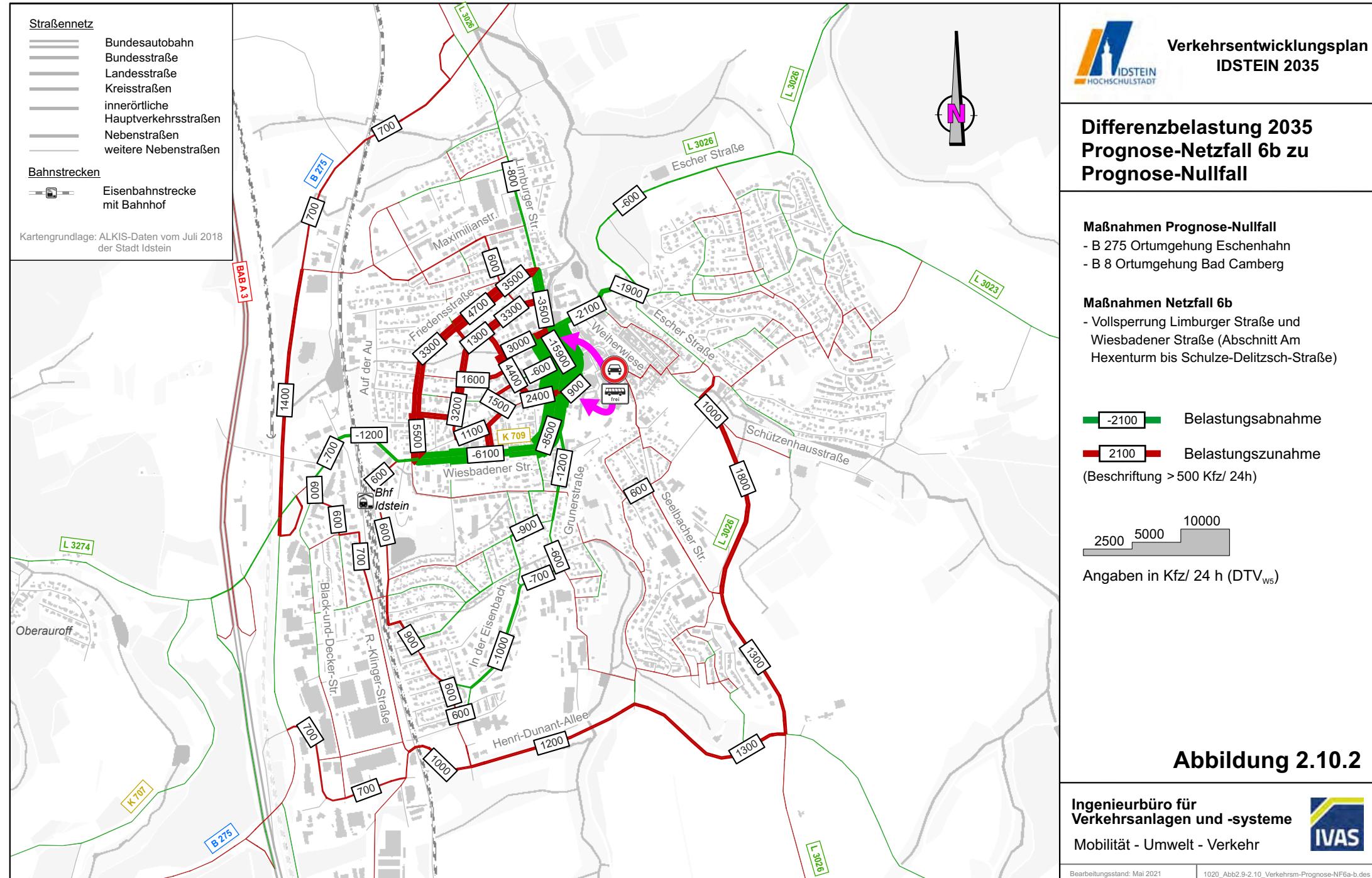
9800 Angaben in Kfz/24 h (DTV_{W5})

5001 10001 20000
(Beschriftung > 500 Kfz/24h)

Abbildung 2.10.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Verlängerung Weldertstraße bis Wiesbadener Straße

zusätzliche BAB-Abfahrt zur B 275

zweirichtungsverkehr Kfz



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Verkehrsmengen 2035 Zielnetz (Kernstadt)

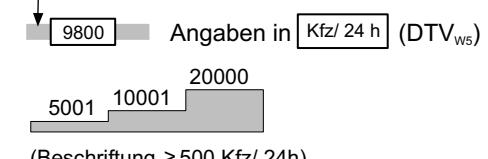
Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Zielnetz (Netzfall 7)

- zusätzliche Abfahrt A 3/ B 275 aus Richtung Frankfurt mit Anbindung an den Kreisverkehr B 275/ Am Wörtzgarten
- Tempo 30 auf der Wiesbadener Straße und Limburger Straße
- Verbreiterung der Unterführung Heidestück für den Zweirichtungsverkehr
- neue Straßenverbindung vom Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Güterbahnhof zur Weldertstraße (Tournesol)

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie



Belastung auf neuer/ geänderter Strecke

Abbildung 2.11.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

Bahnstrecken

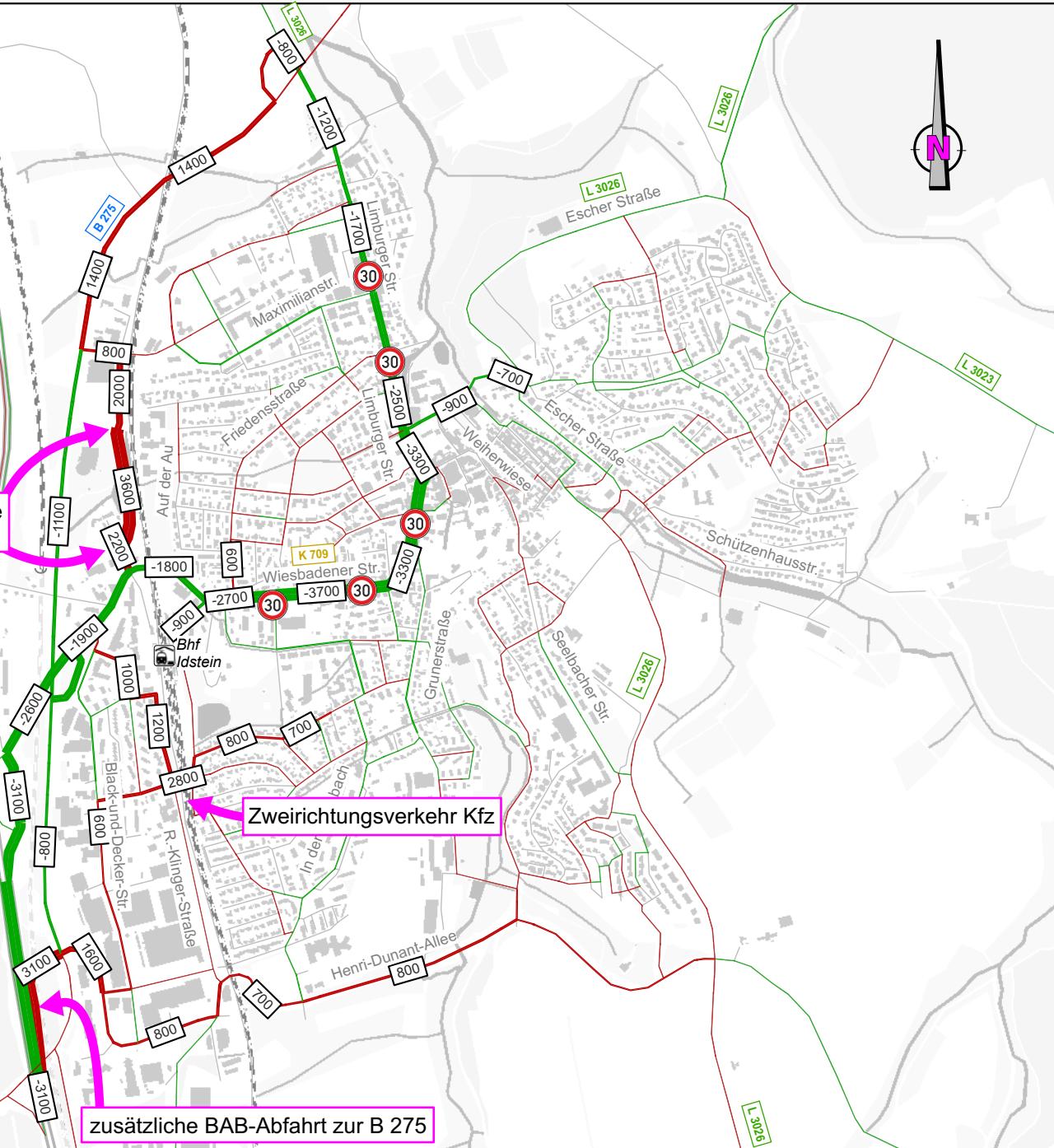
- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Verlängerung Weldertstraße bis Wiesbadener Straße

BAB A 3

zusätzliche BAB-Abfahrt zur B 275



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Differenzbelastung Zielnetz 2035 zu Prognose-Nullfall 2035

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortsumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortsumgehung Bad Camberg

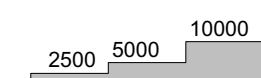
Maßnahmen Zielnetz (Netzfall 7)

- zusätzliche Abfahrt A 3/ B 275 aus Richtung Frankfurt mit Anbindung an den Kreisverkehr B 275/ Am Wörtgarten
- Tempo 30 auf der Wiesbadener Straße und Limburger Straße
- Verbreiterung der Unterführung Heidestück für den Zweirichtungsverkehr
- neue Straßenverbindung vom Kreisverkehr Wiesbadener Straße/ Am Güterbahnhof zur Weldertstraße (Tournesol)

-2100 Belastungsabnahme

2100 Belastungszunahme

(Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)



Angaben in Kfz/ 24 h (DTV_{W5})

Abbildung 2.11.2

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen
- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Nebenstraßen
- weitere Nebenstraßen

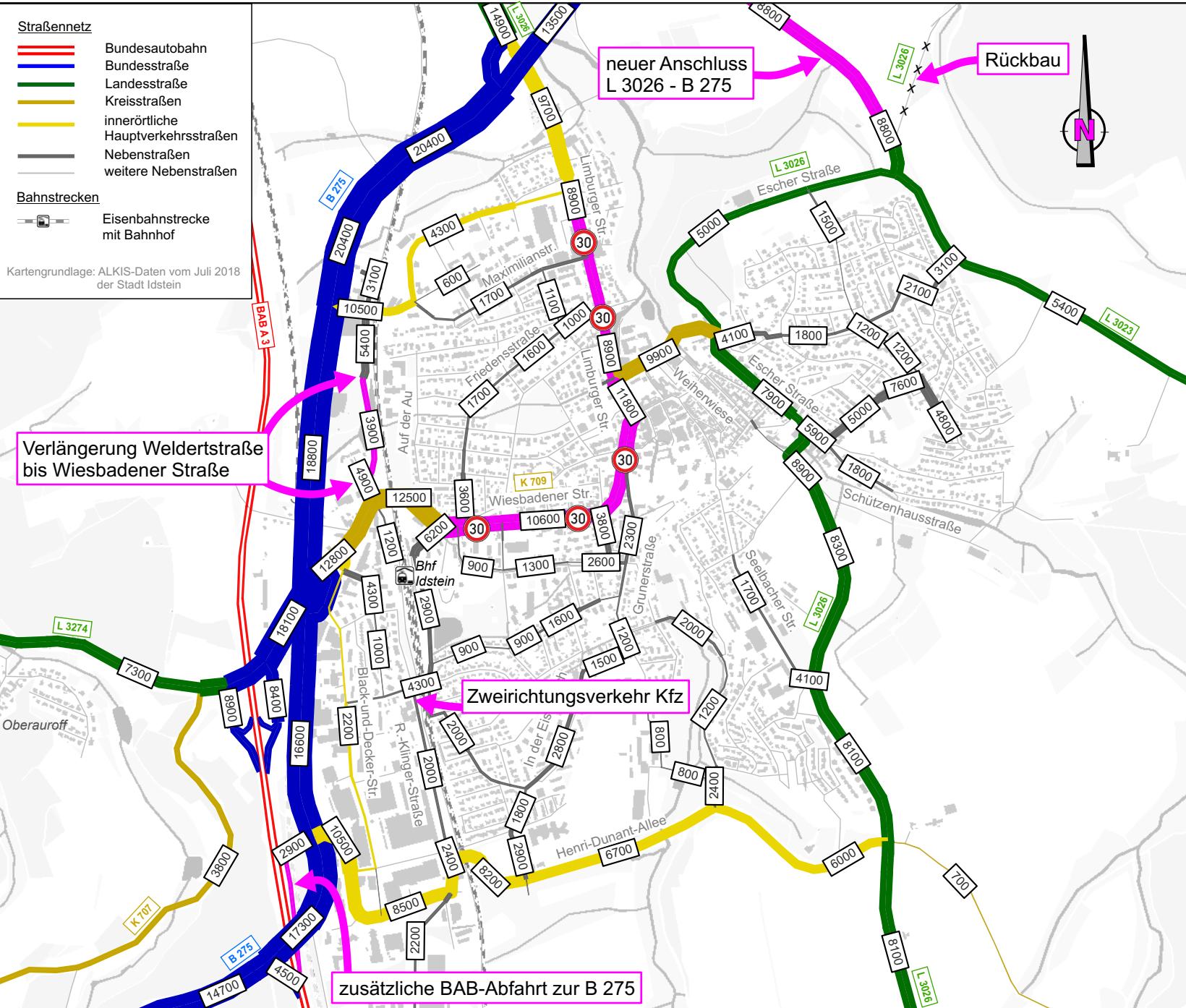
Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: ALKIS-Daten vom Juli 2018 der Stadt Idstein

Verlängerung Weldertstraße bis Wiesbadener Straße

zusätzliche BAB-Abfahrt zur B 275



Verkehrsentwicklungsplan
IDSTEIN 2035

Verkehrsmengen 2035 Zielnetz plus (Kernstadt)

Maßnahmen Prognose-Nullfall

- B 275 Ortumgehung Eschenhahn
- B 8 Ortumgehung Bad Camberg

Maßnahmen Zielnetz plus (Netzfall 8)

- alle Maßnahmen gemäß Zielnetz (Netzfall 7)
- Verlegung des Anschlusses L 3026 - B 275 nach Westen

Farbe entspr. der jeweiligen Straßenkategorie

9800 Angaben in Kfz/ 24 h (DTW_{W5})

20000

5001 10001

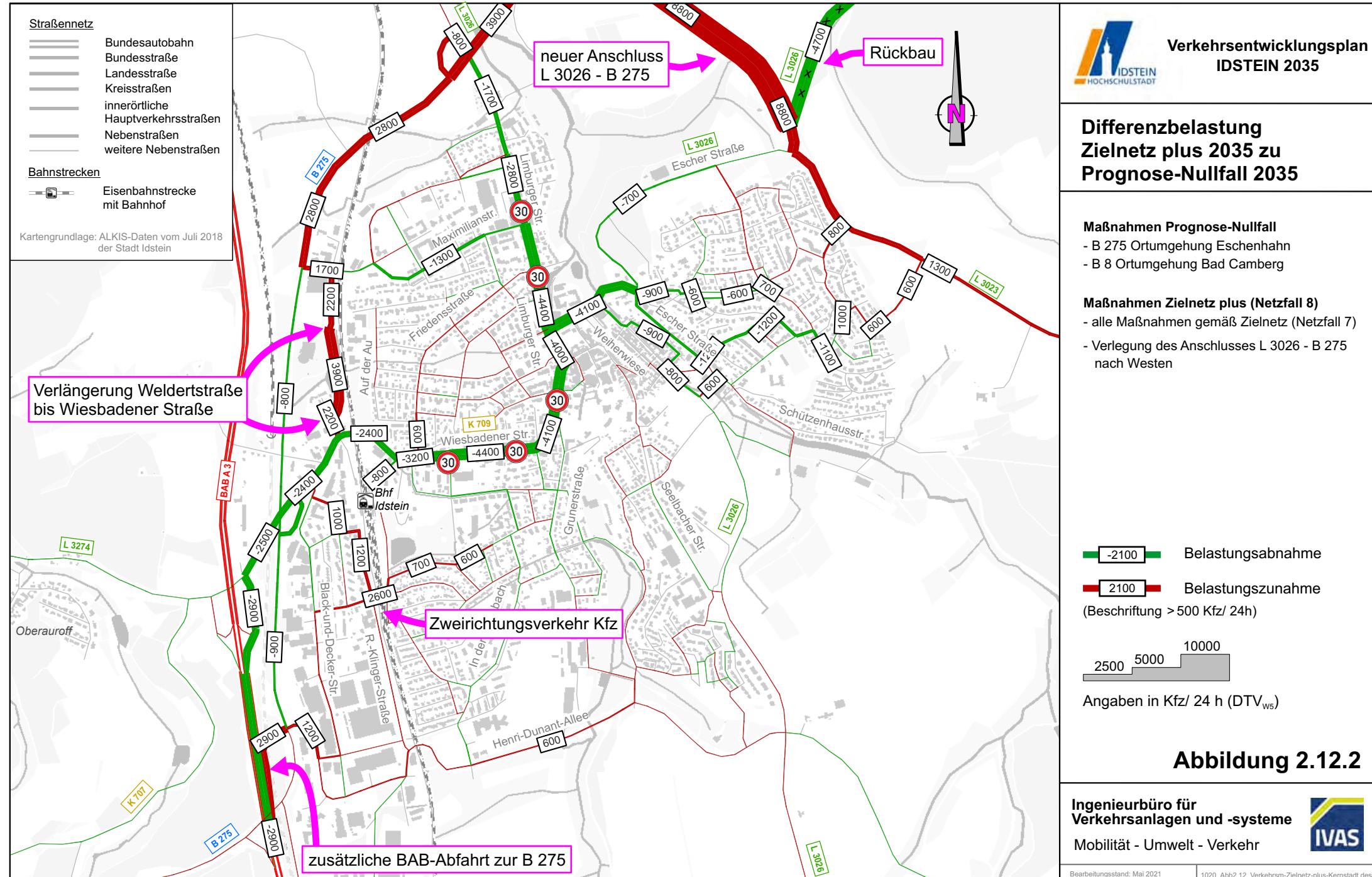
(Beschriftung > 500 Kfz/ 24h)

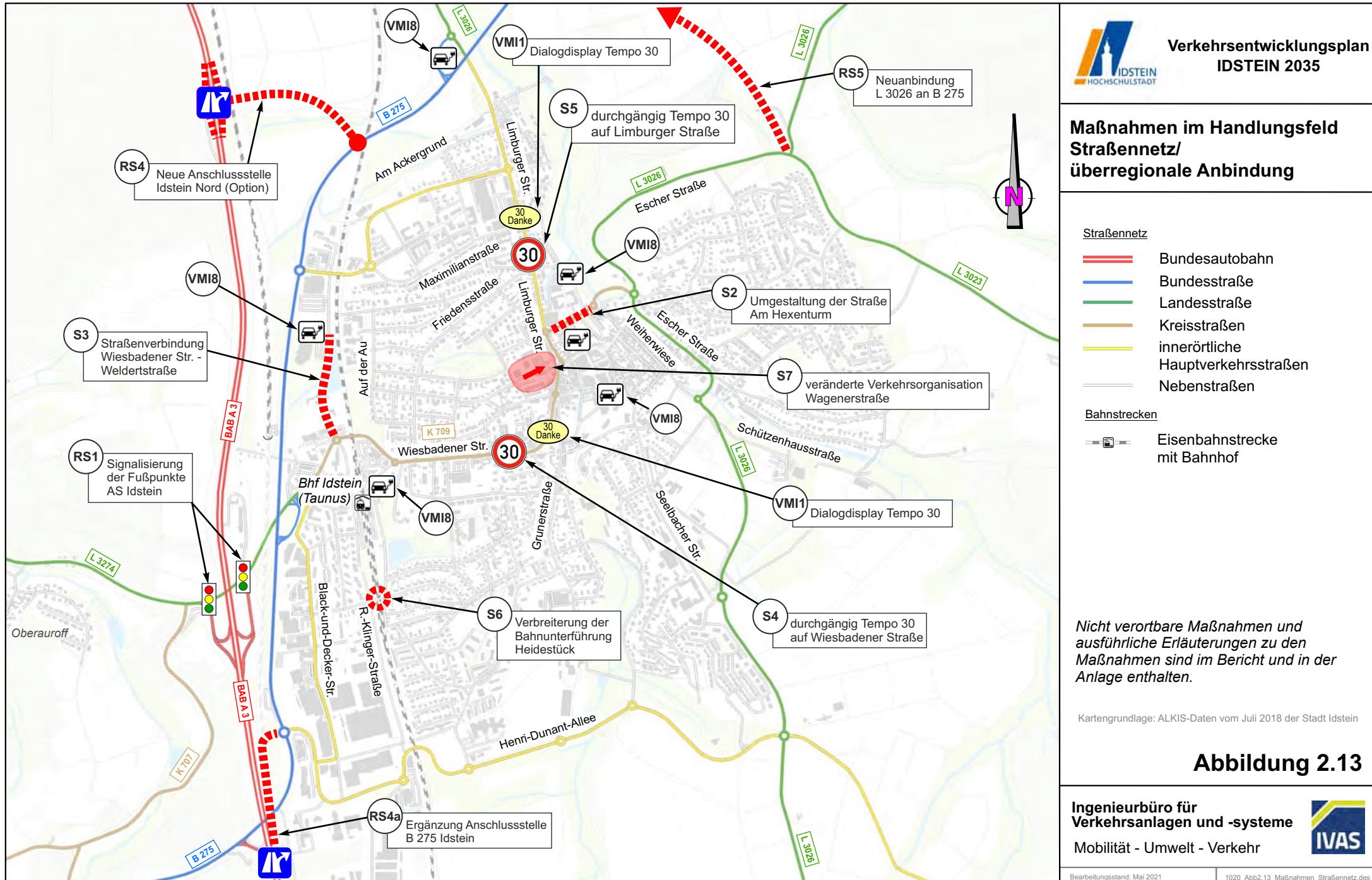
Belastung auf neuer/
geänderter Strecke

Abbildung 2.12.1

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr







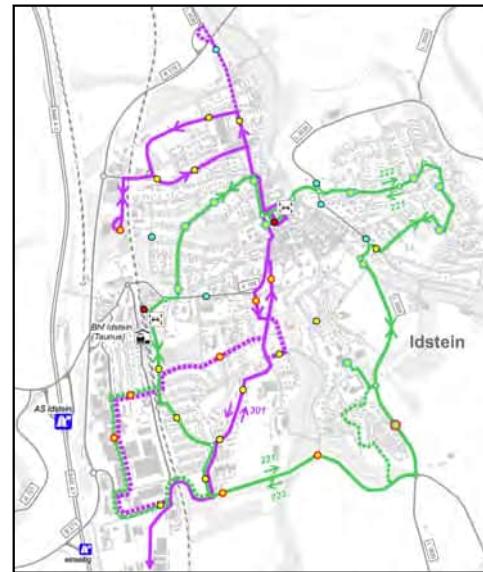
Variante 1

Erweiterung Ringlinie



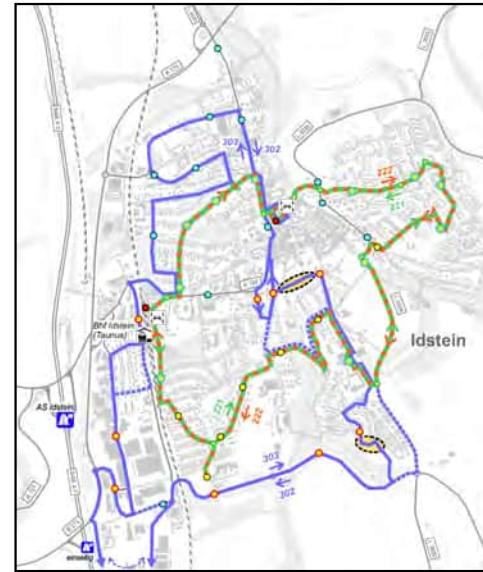
Variante 2

modifizierte Ringlinie + Durchmesserlinie



Variante 3

bestehende Ringlinie + ergänzende Ringlinie



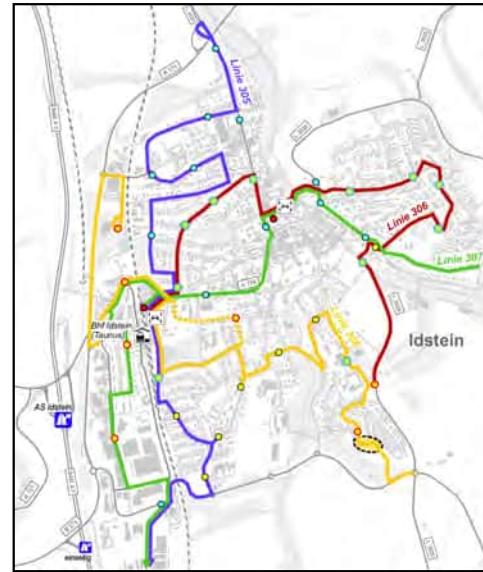
Variante 4

bestehende Ringlinie + ergänzende Ringlinie + Durchmesserlinie



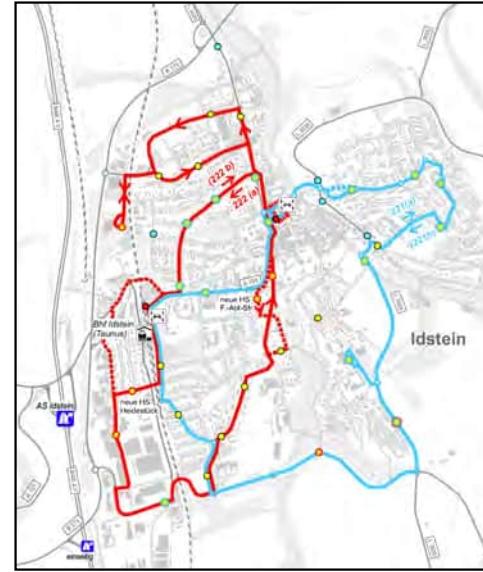
Variante 5

Ersatz Ringlinie durch vier Durchmesserlinien



Variante 6

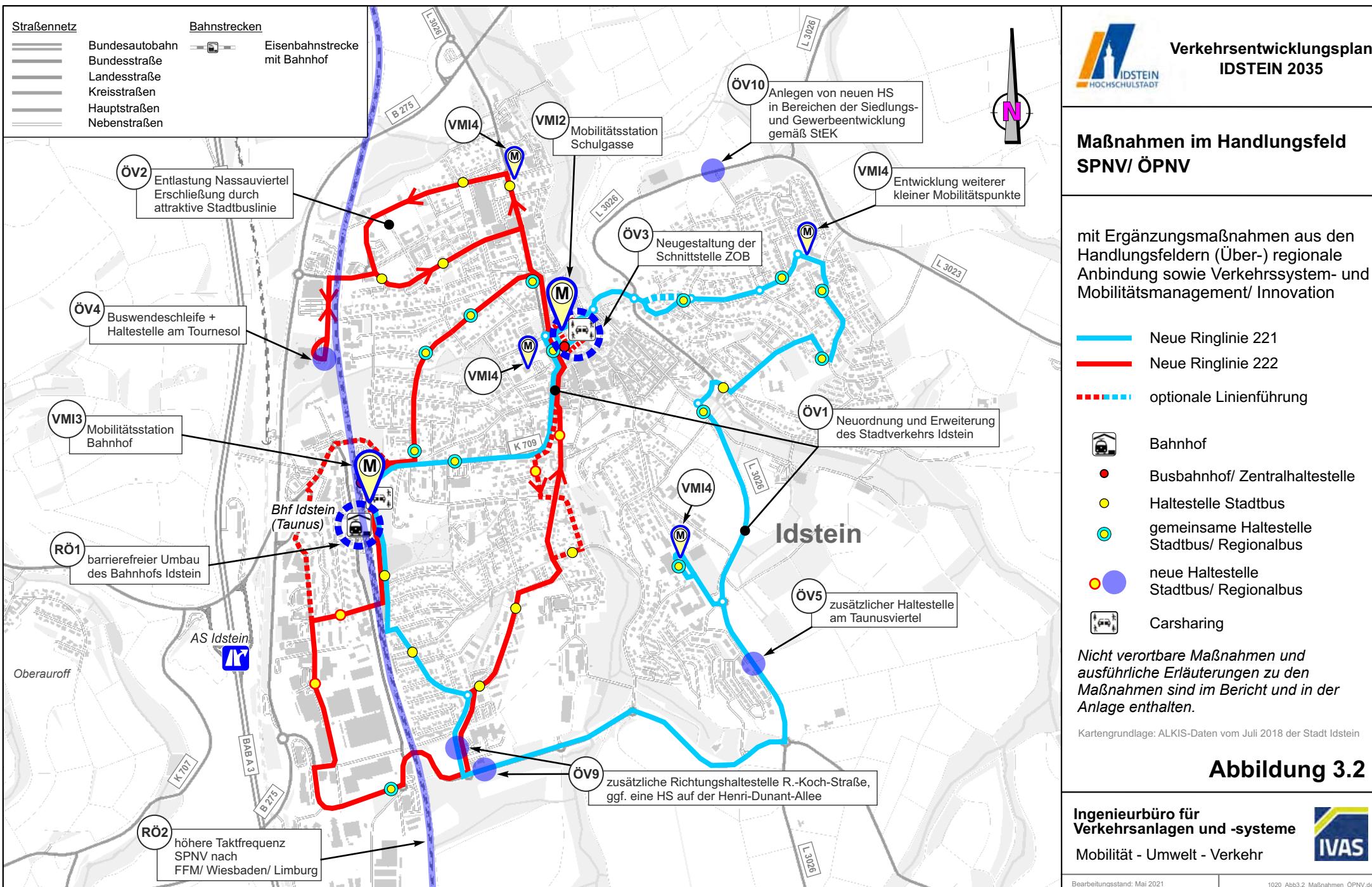
2 neue Ringlinien

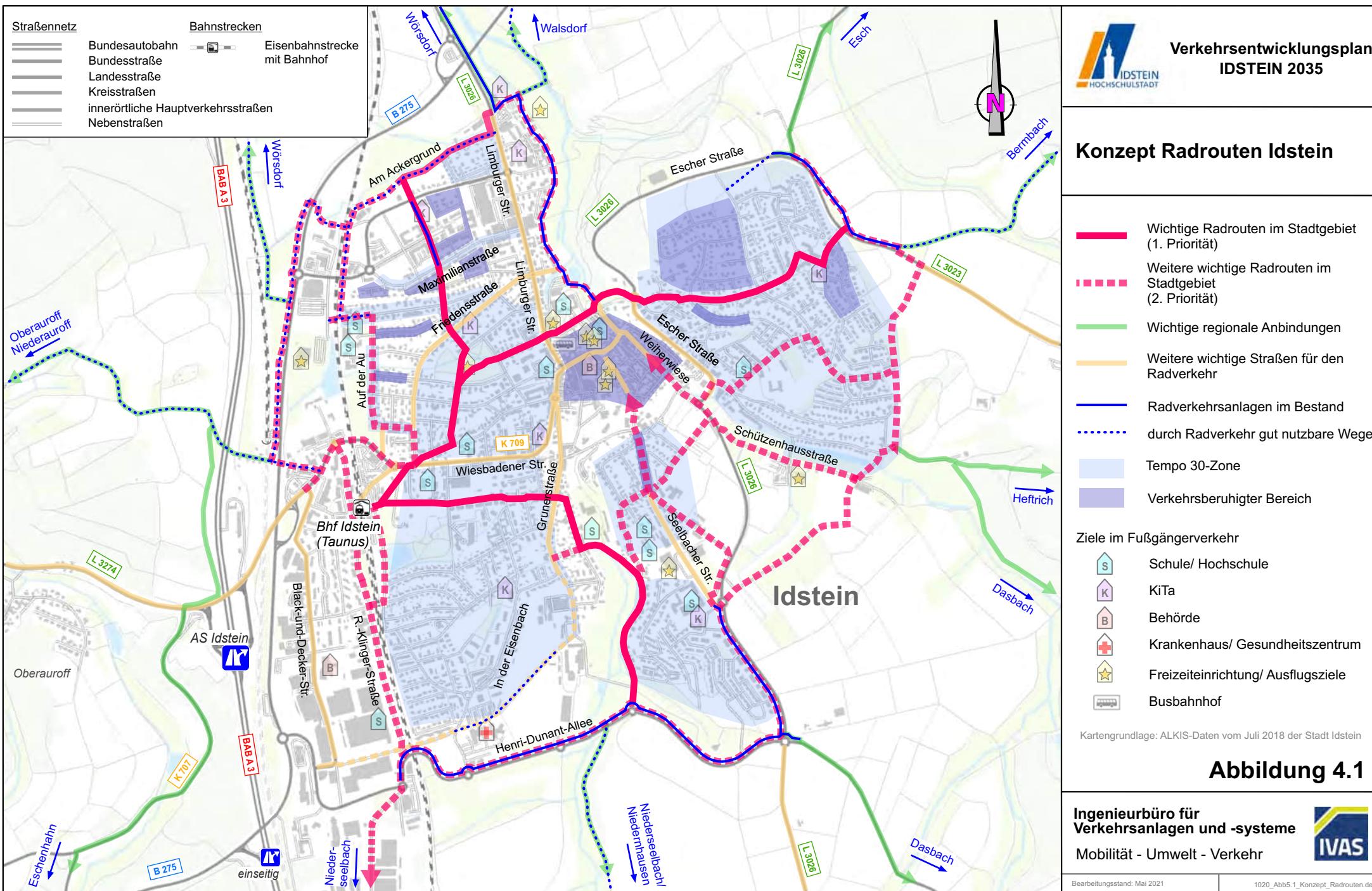


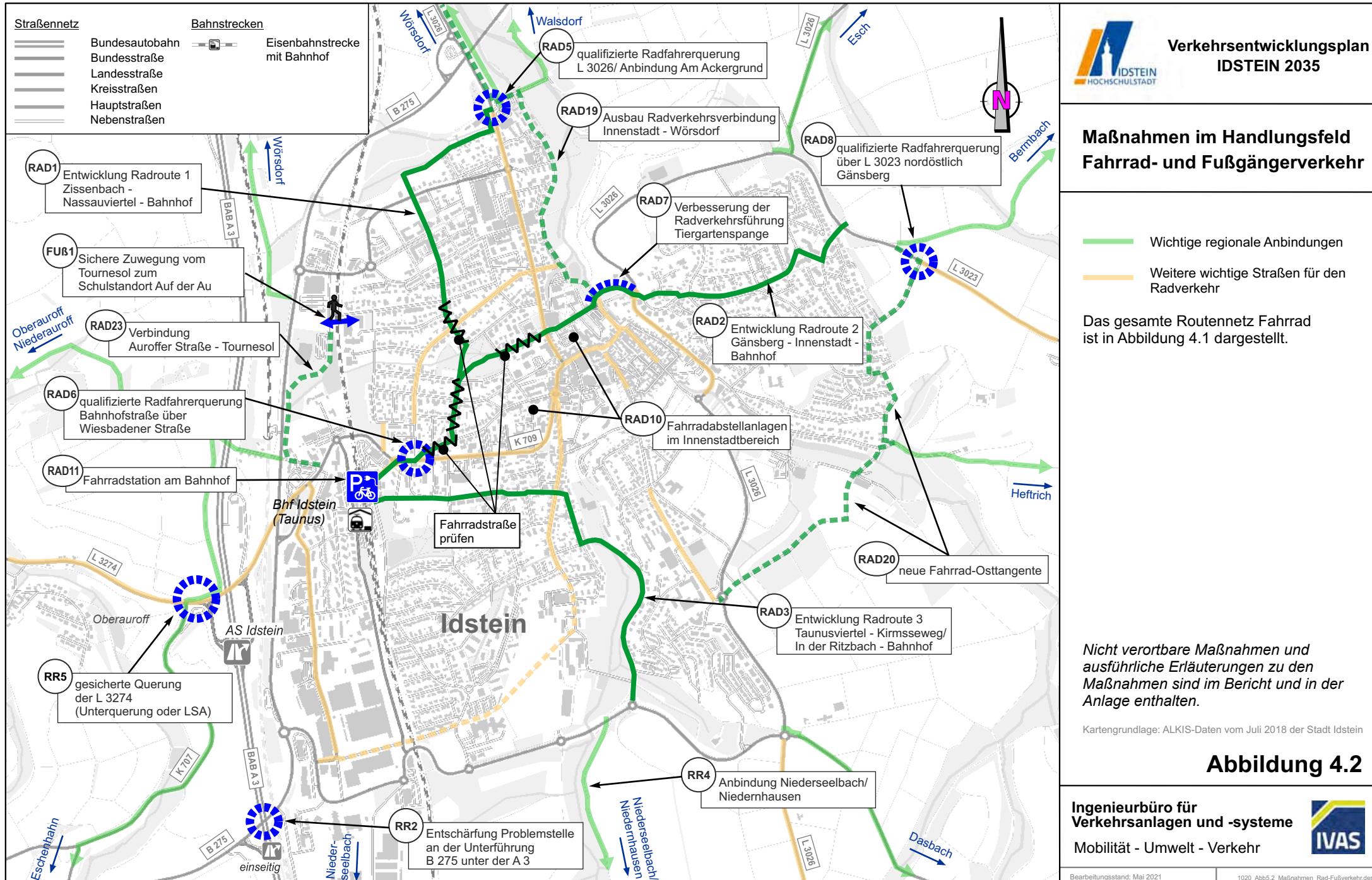
Varianten Stadtbus

Übersicht der im Konzept für die Neuordnung des Stadtbusverkehrs untersuchten Varianten.

Abbildung 3.1







Anlage 1: Arten von Radverkehrsanlagen

Gehweg/ Fußgängerzone, Radfahrer frei



VZ 239 StVO

VZ 1022-10 StVO

Innerorts eher ungünstige Lösung, da viele Konflikte mit Fußgängern! Nutzung der Gehwege durch Kinder auch ohne Freigabe erlaubt!

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. immer kombiniert mit Mischverkehr auf Fahrbahn
- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- besondere Vorsicht gegenüber Fußgängern

Planung:

- Nutzungsrecht des Gehweges für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn im Mischverkehr unsicher fühlen
- Freigabe von Fußgängerzonen zur besseren Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte

Straßenentwurf:

- Mindestbreite Gehweg 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

Piktogramme auf Fahrbahn



Fahrradfahrer auf der Straße sollten eigentlich selbstverständlich sein, deshalb Einsatz nur in Ausnahmefällen empfohlen! Dennoch gutes Mittel zur Steigerung der Aufmerksamkeit.



Symbol Radfahrer StVO

Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt

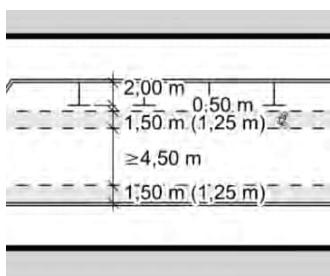
Planung:

- Verdeutlichung der Mischnutzung von Fahrbahnen durch Radfahrer und Autos, wo der Platz für einen Schutzstreifen nicht ausreicht
- bislang noch wenige Erfahrungen zu Verkehrssicherheit und Einsatzgrenzen

Straßenentwurf:

- unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten (Markierung nur seitlich in dichter oder weniger dichter Abfolge oder als einzelne große Piktogramme in Fahrbahnmitte)
- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland

Schutzstreifen



Schutzstreifen sind zwar teilweise in Kritik gekommen, aber nach wie vor ein probates Mittel!

Verkehrsrecht:

- Teil der Fahrbahn, darf von Kfz im Begegnungsfall überfahren werden, wenn Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen ist
- Parken verboten, Halten erlaubt, deshalb Halten durch Zusatzschild ggf. zu untersagen
- keine Benutzungspflicht, z.B. Spurwechsel auf LA-Spur zum direkten Linksabbiegen möglich

Planung:

- Einsetzbar bis etwa 18.000 Kfz/24h und bis 1.000 Schwerverkehrsfahrzeuge je Tag
- Zweckmäßige Radverkehrsanlage bei schmalen Straßen innerorts

Straßenentwurf:

- Regelbreite 1,50 m (mind. 1,25 m), zzgl. 0,75 m Sicherheitstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Kernfahrbahn zwischen Markierungen mind. 4,5 m

Radfahrstreifen



VZ 237 StVO mit durchgehendem Breitstrich

Ideale Radverkehrsanlage bei hohen Verkehrs mengen, in Idstein aber keine geeigneten Straßen dafür vorhanden

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage mit guten Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern und dadurch relativ sicher

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,85 m, inkl. 0,25 cm Markierung) zzgl. 0,75 m Sicherheitstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Breite angrenzender Fahrstreifen mind. 2,75 m

„Protected Bike Lane“



Radverkehrsanlage bei sehr hohen Verkehrsmengen im Kfz- und Radverkehr, *aktueller Entwicklungstrend in Großstädten*, keine Anwendungsfälle in Idstein erkennbar

Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt
- ähnlich zum Radfahrstreifen oder eigenständigem Radweg

Planung:

- ähnlich Radfahrstreifen aber mit höherer subjektiver Sicherheit und weniger Konflikten mit regelwidrig parkenden Kfz
- sehr hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- In Straßen ohne ruh. Verkehr und mit wenig Einfahrten sinnvoll

Straßenentwurf:

- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland
- ähnlich Radfahrstreifen mit baulicher Trennung zum Fahrstreifen (unterschiedliche Ausführungen)

Gemeinsamer Geh-/ Radweg



VZ 240 StVO

Geeignetes Mittel bei geringen Mengen im Fußverkehr, in Idstein bei Verbindungen zwischen den Stadtteilen geeignet

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Gegenseitige Rücksichtnahme mit Fußgängern

Planung:

- bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- nur wo Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion untergeordnet sind (für Fußgänger und Radfahrer)
- innerorts aufgrund der Konflikte Rad-/Fußverkehr eher zu vermeiden

Straßenentwurf:

- Mindestbreite 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

Getrennter Geh-/ Radweg bzw. baulich abgesetzter Radweg



VZ 241 StVO

Sofern ausreichend Platz vorhanden gute Führungsform an Hauptverkehrsstraßen, in Idstein an verschiedenen Stellen vorhanden (z.B. Henri-Dunant-Allee)

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- bauliche Trennung führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- An Kreuzungen Führung auf Fahrbahniveau sinnvoll

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,60 m) zzgl. mind. 0,5 m Sicherheitstreifen zur Fahrbahn/ Parkbuchten
- bauliche Trennung zur Fahrbahn (z.B. Bord)
- Trennung zum Gehwegbereich

Freigabe von Busspuren



VZ 245 StVO

VZ 1022-10 StVO

Nur in großen Städten mit eigenen Busspuren anzuwenden

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. kombiniert mit Mischverkehr auf nebenliegender Fahrbahn

Planung:

- bei relativ wenig Busverkehr eine hochwertige Radverkehrsanlage, bei zunehmendem Busverkehr behindern sich beide ungewollt gegenseitig
- Abstimmung/ Zustimmung Nahverkehrsunternehmen notwendig
- Vermeidung von Konflikten mit Radfahrern und Fahrgästen an Haltestellen

Straßenentwurf:

- Breite der Sonderspur entweder 4,75 m und breiter oder 3,50 m und schmäler, dazwischen besteht die Gefahr, dass Radfahrer regelmäßig mit zu geringem Abstand überholt werden

Fahrradstraße



VZ 244 StVO

Fahrradstraßen sind im Trend! Dort sinnvoll wo starke Radverkehrsströme gebündelt werden können! Anwendungsfälle in Idstein denkbar.

Verkehrsrecht:

- Straßen ausschließlich für Radverkehr zugelassen, diese dürfen auch nebeneinander fahren
- Kfz-Verkehr kann durch Zusatzschild zugelassen werden, muss dem Radverkehr Vorrang einräumen
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Planung:

- hochwertige Radverkehrsanlage zur Konzentration von Radverkehr im Nebennetz
- Zulässig wenn Bedeutung der Straße für den Radverkehr (künftig) über dem Kfz-Verkehr liegt

Straßenentwurf:

- Fahrbahnbreite 4,00 m (mind. 3,50 m) notwendig
- bei Bedarf kann das Verkehrszeichen als Piktogramm wiederholt werden
- Fahrradstraße kann bevorrechtigt werden, dann bauliche Hervorhebung (z.B. Fahrbahnhebung)

Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen



VZ 274-30 oder 274-20 StVO



Schild derzeit (noch) nicht in StVO enthalten

Führung Radverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen in Idstein üblich

Verkehrsrecht:

- keine Radverkehrsanlage in geschwindigkeitsreduzierten Zonen vorzusehen → Mischverkehr
- gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahrern und Kfz
- Begegnungszonen (nicht in StVO enthalten!) ähnlich zu bewerten

Planung:

- Mischverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen als Standardfall im Nebennetz des Radverkehrs
- Tempo 20 Zonen und Begegnungszonen bei erhöhter Seitenraumnutzung und hohem Querungsbedarf

Straßenentwurf:

- keine besonderen Anforderungen an den Straßenentwurf
- baulich-gestalterische Abtrennung der Seitenbereiche für Fußgänger

Radverkehr in Radverkehrszenen



Neues Verkehrszeichen nach StVO-Novelle 2020

Hierzu liegen noch keine Erfahrungen vor, da
neue Regelung

Verkehrsrecht:

- Straßen ausschließlich für Radverkehr zugelassen, diese dürfen auch nebeneinander fahren
- Zulassung von Kfz-Verkehr durch Zusatzschild möglich, muss dem Radverkehr Vorrang einräumen
- Es gilt grundsätzlich Rechts-vor-Links, einmalige Bevorrechtigung in Ausnahmen möglich
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für gesamten Fahrverkehr

Planung:

- Anordnungsvoraussetzungen entsprechen denen von Tempo 30-Zonen auf Straßen mit hoher oder erwartet hohen Radverkehrsdichte
- Einsatz zur flächenhaften Erleichterung des Radverkehrs

Straßenentwurf:

- Gestaltung (v.a. Trennung von Fahrbahn und Gehweg) wie in Tempo 30-Zonen
- bei Bedarf kann das Verkehrszeichen als Pikogramm auf der Fahrbahn wiederholt werden

Radverkehr auf Mischverkehrsflächen	
 <p>VZ 325 StVO</p> <p><i>In Idstein im Altstadtbereich und Teilen der Wohngebiete üblich</i></p>	<p><u>Verkehrsrecht:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer▪ Besondere Rücksicht auf Fußgänger▪ Shared-Space Bereiche (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten <p><u>Planung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ sinnvoll im Nebennetz des Radverkehrs oder in zentralen Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang haben soll▪ möglichst keine Überlagerung mit Hauptroute des Radverkehrs <p><u>Straßenentwurf:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ keine bauliche Trennung der verschiedenen Straßenbereiche vorzusehen
Radschnellverbindung	
  <p>Neues Verkehrszeichen nach StVO-Novelle 2020</p> <p><i>Potenzielle sind in Idstein für Radschnellwege zu gering</i></p>	<p><u>Verkehrsrecht:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ verkehrsrechtlich als eigenständige Radverkehrsanlage zu beschildern, dabei verschiedene Optionen möglich (Radweg, Radfahrstreifen, Fahreradstraße...)▪ keine Mischnutzung mit Fußverkehr <p><u>Planung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ sehr hochwertige Radverkehrsverbindung, auf der lange Distanzen mit hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt werden sollen▪ sollten die Hauptachsen des Radverkehrs in verdichteten Regionen bilden▪ nur bei sehr hohem Radverkehrspotenzial <p><u>Straßenentwurf:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ verschiedene oben beschriebene Optionen denkbar, Radschnellwege sollen dabei stets breiter als Regelmaße ausgeführt werden, z.B. Radfahrstreifen mind. 3m, Zwei-Richtungs-Radweg mind. 4m

Anlage 2: Maßnahmenübersicht

Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Zusammenstellung der potenziellen Maßnahmen

Nr.	Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld (letzte Änderungen: Mai 2021) Titel/ Kurzbeschreibung	Wirkungsbereich erwartete Wirkungen und Hinweise	Beitrag zu den Zielen 1 2 3 4 5 6	Wirk.-Punkte		Wirk.-Klasse		Kost.-Klasse		Verhältnis Wirk./Kost.		Umsetzungs- horizont				
				Wirkungs- bereich	1	2	3	4	5	6						
Handlungsfeld (über)regionale Anbindung																
RS1	Signalisierung der Fußpunkte der AS Idstein auf der L 3274	Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben, KP mit der K 707 mit in die Überlegungen einbeziehen	2								12	2	3	23	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)
RS2	Neubau der Ortsumgehung B 275 Eschenhahn	nachhaltige Entlastung der Ortschaft Eschenhahn, bereits in Planung/ Planfeststellung anschließend Möglichkeit zur Umgestaltung	3								18	3	1	31	effektiv	mittel- bis langfristig (10 - 15 Jahre)
RS3	Neubau einer Ortsumgehung Wörsdorf von der L3026 Süd bis zur L 3277 Nord	nachhaltige Entlastung des Ortskernes Wörsdorf, Verbesserung der Verbindung in die Region	2								10	2	4	24	kritisch	langfristig (> 15 Jahre)
RS4	Realisierung neue Anschlussstelle Idstein Nord	Entlastung der jetzigen AS Idstein einschließlich benachbarter Knotenpunkte, hochwertige Anbindung potenzieller gewerblicher Flächen	3								18	3	5	35	kritisch	langfristig (> 15 Jahre)
RS4a	tlw. Vervollständigung der AS B 275 Idstein	Realisierung einer Abfahrt von der A 3 auf die B 275 mit Anschluss am Kreisel Am Wörtzgarten, sehr komplex wegen ICE-Tunnel	3								15	3	1	31	effektiv	mittel- bis langfristig (10 - 15 Jahre)
RS5	Neuanbindung L 3026 an B 275	veränderte Anbindung zur Erhöhung der Verkehrswirksamkeit/ Entlastung Innenstadt	3								18	3	4	34	sensibel	langfristig (> 15 Jahre)
RÖ1	barrierefreier Umbau des Bahnhofs Idstein	Gewährleistung der Barrierefreiheit gemäß UN-Behindertenkonvention	2								16	3	1	31	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)
RÖ2	höhere Taktfrequenz SPNV nach FFM/ Wiesbaden/ Limburg	Maßnahme kann durch zusätzliche Angebote im Regionalverkehr der Bahn oder Verlängerung der S-Bahn bis Idstein erfüllt werden, Wirkung vor allem Erhöhung ÖPNV-Anteil bei den Ein- und Auspendlern	3								27	5	1	51	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)
RÖ3	schnelle Buslinie nach Königstein	Maßnahme im regionalen Nahverkehrsplan, bessere Anbindung von Idsteiner Ortsteilen	2								12	2	1	21	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)
RÖ4	Sicherung einer weiterhin sehr guten ÖPNV-Anbindung Eschenhahn	mit Inbetriebnahme der OU ist nach derzeitiger Planung eine durchgehende Busführung durch Eschenhahn nicht mehr möglich	2								10	2	1	21	sinnvoll	mittel- bis langfristig (10 - 15 Jahre)
RR1	alltagstaugliche Radverkehrsverbindung Idstein-Eschenhahn	bundesstraßenbegleitender Radweg, Verbesserung Bedingungen für Alltagsradverkehr, Vorschlag: B 275 (alt)/ K707/ niveaufreie Querung L3274/ Auroffer Straße --> Voraussetzung: B 275 OU Eschenhahn	2								16	3	4	34	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)
RR2	Entsärfung Problemstelle an der Unterführung B275 unter der A3	baulich/ verkehrsorganisatorische Maßnahme (Bordführung, Beleuchtung, Beschilderung), Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr	2								12	2	1	21	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)
RR3	Radverkehrsanbindung Heftrich (Niederrod/ Oberrod/ Kröftel)	landesstraßenbegleitender Radweg, Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr, Anbindung über Verlängerung Schützenhausstraße und geeignete Wegstrukturen statt durchgehend entlang der L3023 prüfen	2								14	3	4	34	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)
RR4	Anbindung Niederseelbach/ Niedernhausen über verlängerten Ziegelhüttenweg oder Alternativen	Ersatz eines landesstraßenbegleitenden Radweges, Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr, geeignete Wegeführung über bestehende Strukturen prüfen	2								20	4	4	44	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)
RR5	gesicherte Querung der L 3274	Herstellung einer gesicherten Radfahrerquerung im Bereich der Einmündung der K 707 mit Anbindung des Weges nach Idstein westlich der A 3	2								16	3	3	33	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)
RR6	Entsärfung Problemstelle an der Unterführung L3277 unter der Regionalbahnstrecke nördlich Wörsdorf	landesstraßenbegleitender Radweg, Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr	2								20	4	4	44	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)

Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Zusammenstellung der potenziellen Maßnahmen

Nr.	Titel/ Kurzbeschreibung	Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld (letzte Änderungen: Mai 2021) erwartete Wirkungen und Hinweise	Wirkungsbereich	Beitrag zu den Zielen						Wirk.-Punkte	Wirk.-klasse	Kost.-klasse	Verhältnis Wirk./Kost.		Umsetzungs-horizont	
				1	2	3	4	5	6							
Handlungsfeld Straßenennetz, fließender und ruhender Kfz-Verkehr																
S1	Einbahnstraßenführung in Wörsdorf statt Ortsumgehung	Alternative zu RS3, erscheint von den Straßenräumen her sehr problematisch	1							6	1	1	11	sensibel	mittel- bis langfristig (10 - 15 Jahre)	
S2	Umgestaltung der Straße Am Hexenturm	Querbezüge zum ÖPNV/ Bushaltestellen, Radverkehrsanlagen sinnvoll oder ggf. als Begegnungszone umgestalten	2							14	3	4	34	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
S3	neue Verbindungsstraße Wiesbadener Straße - Weldertstraße	wäre ggf. auch für den ÖPNV sinnvoll, schwierige Topografie und Eigentumsverhältnisse, Erhöhung Redundanz im Straßenennetz	3							18	3	4	34	sensibel	langfristig (> 15 Jahre)	
S4	durchgängig Tempo 30 auf Wiesbadener Straße	Reduktion der Umweltbelastungen, Erhöhung der Sicherheit und Verträglichkeit	1							6	1	1	11	sensibel	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
S5	durchgängig Tempo 30 auf Limburger Straße	Reduktion der Umweltbelastungen, Erhöhung der Sicherheit und Verträglichkeit	1							6	1	1	11	sensibel	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
S6	Verbreiterung der Bahnunterführung Heidestück	Maßnahme mit Vorteilen für alle Verkehrsarten (Besserung Querbarkeit für Fuß und Rad, Durchfahrtmöglichkeit für größere Busse)	2							20	4	5	45	sensibel	mittel- bis langfristig (10 - 15 Jahre)	
S7	Prüfung veränderte Verkehrsführung Wägenerstraße	Ziel ist die laufenden Behinderungen aller Verkehrsteilnehmer durch hier linksabbiegende Fahrzeuge zu vermeiden, die Konsequenzen auf weitere Straßen sind zu prüfen	2							8	2	3	23	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RV1	Erhöhung der Parkgebühren in den Straßenräumen um 50 Cent/ Std.	Anreiz zur besseren Nutzung der Tiefgaragen, Entlastung der Straßenräume	2							16	3	1	31	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RV2	Parkraumbewirtschaftung im Westteil der Innenstadt	Verlagerung der gebietsfremden Dauerparker bei gleichzeitiger Besserstellung der Bewohner	2							10	2	3	23	sensibel	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RV3	Einbeziehung des Schlossparkplatzes in die Gebührenpflicht	Erhöhung der Möglichkeiten für Kurzparken, ggf. Tageskarten anbieten, konkrete Anforderungen Gymnasium prüfen	2							14	3	1	31	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RV4	Beschränkung und Auslastungsanzeige Schlossparkplatz	Beschränkung als Voraussetzung der Auslastungserfassung, Auslastungsanzeige an Limburger Straße, Einbeziehung in Parkleitsystem prüfen	1							4	1	1	11	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RV5	Erweiterung der P+R-Kapazitäten am Bahnhof	Prüfung verschiedener Optionen, Parkdeck auf bestehendem Parkplatz oder ggf. östlich der Bahngleise (Straße am Bahnhof)	2							8	2	5	25	kritisch	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
RV6	Machbarkeitsuntersuchung Anbindung Pendlerparkplatz Wörsdorf an K 691	Anbindung grundsätzlich sinnvoll, jedoch komplizierte Topografie und ggf. dadurch bedingt hohe Kosten	1							3	1	1	11	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	

Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Zusammenstellung der potenziellen Maßnahmen

Nr.	Titel/ Kurzbeschreibung	erwartete Wirkungen und Hinweise	Wirkungsbereich	Beitrag zu den Zielen						Wirk.-Punkte	Wirk.-klasse	Kost.-klasse	Verhältnis Wirk./Kost.		Umsetzungshorizont	
				1	2	3	4	5	6							
Handlungsfeld ÖPNV (Netz, Angebote, Schnittstellen/ Haltestellen)																
ÖV1	Neuordnung und Erweiterung des Stadtverkehrs Idstein	entsprechend Beschluss Stadtverordnetenversammlung mit On Demand und ergänzendem Stadtbus	3							30	5	3	53	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV2	Entlastung Nassauviertel vom Regionalverkehr durch Schaffung attraktiver Stadtbuslinien	Einsparungen mit Regionalbussen und dadurch Gelenkbussen - Verringerung der Lärmbelastungen etc. durch Minderung des Gelenkbus-Einsatzes	2							10	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV3	Neugestaltung der Schnittstelle ZOB Schulgasse zusammen mit der Straße Am Hexenturm	komplexe Studie erforderlich, ggf. Gelenkbushaltestellen nicht im ZOB (wegen Raumbedarf) sondern längs Am Hexenturm, Entwicklung zur Mobilitätsstation, besondere Anforderungen Freiraum Am Hexenturm	2							22	4	4	44	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
ÖV4	Anlegen Buswendeschleife am Tournesol	Voraussetzung für bessere Anbindung mit Busverkehr	2							10	2	2	22	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV5	Einrichtung zusätzlicher Haltestelle an der L 3026 am Taunusviertel	Querungshilfe über L 3026 bereits vorhanden, auch unabhängig vom Stadtbuskonzept	2							12	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV6	Fortführung der barrierefreien Umgestaltung der Haltestellen nach Prioritätenliste	Gewährleistung der Barrierefreiheit gemäß UN-Behindertenkonvention, besonders hilfreich für ältere Personen ohne Behinderung und junge Familien, beschleunigt Fahrgastwechsel	2							12	2	2	22	sinnvoll	Daueraufgabe	
ÖV 7	Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Echtzeitanzeigen	Steigerung der umfassenden Fahrgastinformation im Stadtgebiet	2							12	2	2	22	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
ÖV 8	Einsatz modernerer Fahrzeuge im Stadtbusverkehr (MIDI-Busse mit gesteigerter Kapazität)	Beibehalt der Fahrzeugkategorie zum Erhalt der Straßenraumverträglichkeit, jedoch mit (leicht) angepassten Kapazitäten	3							21	4	1	41	effektiv	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
ÖV9	Bau einer zweiten Richtungshaltestelle R.-Koch-Straße am Eingang KKH, ggf. einer HS auf der Henri-Dunant-Allee	stete direkte ÖPNV-Anbindung an das Krankenhaus Idstein	2							10	2	2	22	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV10	Anlegen von neuen Haltestellen in Bereichen der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung gemäß SiEK	Anbindung der neu zu entwickelnden Gebiete durch den ÖPNV (z.B. der Siedlungsergänzungen im Norden des Gänsberges durch eine Haltestelle an der L 3026 Escher Straße)	2							16	3	2	32	sinnvoll	Daueraufgabe	
ÖV11	Prüfung ergänzende Buslinie Walsdorf-Wörsdorf-Idstein	Verbesserung der direkten Anbindung des einwohnerstarken Ortsteils Walsdorf an Idstein	3							18	3	4	34	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
ÖV12	Erweiterung Rufbus/ on-Demand-Verkehre	Erweiterung des Einsatzes von Rufbussen/ on-demand-Verkehren (vor allem Kernstadt - Ortsteile in nachfrageschwachen Zeiten), Prüfung Aufgabenteilung mit Linienverkehr	2							16	3	3	33	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
ÖV13	neue Bushaltestelle an der B 8 nördlich Walsdorf	Nutzung der Buslinien auf der B 8 für die verbesserte Anbindung/ Erschließung von Walsdorf	1							4	1	3	13	kritisch	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	

Nr.	Titel/ Kurzbeschreibung	Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld (letzte Änderungen: Mai 2021) erwartete Wirkungen und Hinweise	Wirkungsbereich	Beitrag zu den Zielen						Wirk.-Punkte	Wirk.-klasse	Kost.-klasse	Verhältnis Wirk./Kost.		Umsetzungshorizont	
				1	2	3	4	5	6							
Handlungsfeld Nichtmotorisierter Verkehr (Fußgänger und Radfahrer)																
RAD1	Entwicklung Radroute 1 - Zissenbach - Nassauviertel - Bahnhof	Radroute 1. Priorität zwischen nördlichen Ort- und Stadtteilen und dem Bahnhof	3							27	5	2	52	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD2	Entwicklung Radroute 2 - Gänsberg - Innenstadt - Bahnhof	Radroute 1. Priorität zwischen dem Gänsberg und dem Bahnhof und dem Bahnhof	3							27	5	2	52	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD3	Entwicklung Radroute 3 - Taunusviertel - Kirmsseweg/ In der Ritzbach - Bahnhof	Radroute 1. Priorität zwischen dem Gänsberg und dem Bahnhof und dem Bahnhof	3							27	5	2	52	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD4	Direkte Radverkehrsanbindung Walsdorf- Wörsdorf (Ort und Bahnhof)	Lückenschluss zwischen Hohe Straße direkt nach Wörsdorf bei schwieriger Topografie	2							16	3	2	32	sinnvoll	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
RAD5	qualifizierte Radfahrerquerung L 3026/ Anbindung Am Ackergrund	sehr wichtige Querungsstelle im Zuge der Radroute 1, bestmögliche Anbindung an Bahnhof untersuchen	1							7	2	2	22	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD6	qualifizierte Radfahrerquerung Bahnhofstraße über Wiesbadener Straße	sehr wichtige Querungsstelle im Zuge der Radroute 1/2, bestmögliche Anbindung an Bahnhof untersuchen	1							5	1	2	12	sensibel	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD7	Verbesserung Radverkehrsführung Tiergartenstrasse	Aufwertung des für die Anbindung des Gänsberges besonders wichtigen Radverkehrselementes	2							14	3	3	33	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD8	qualifizierte Radfahrerquerung über L. 3023	Querungsstelle im Zuge östlicher Ergänzungsroute, Übergang zu regionalen Anbindungen	1							5	1	2	12	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
RAD9	sukzessive Ergänzung der Beschilderung mit Einführung der Routen	komplette Prüfung der Beschilderung, innerstädtisch wird nur das qualifizierte Routennetz ausgeschildert	2							10	2	1	21	sinnvoll	Daueraufgabe	
RAD10	Initiative Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich	Gemeinschaftsinitiative gemeinsam mit Händlern und weiteren Akteuren entwickeln ("betreute" Fahrradständer) sowie öffentliche Fahrradbügel	2							12	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD11	Fahrradstation am Bahnhof	Konzept Fahrradstation für gesicherte und ungesicherte Fahrradabstellung und Serviceeinrichtungen entwickeln	2							20	4	3	43	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD12	Fahrradabstellanlage Bhf. Wörsdorf	Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof Wörsdorf (ausreichend Kapazität, Winterschutz, ggf. Boxen)	2							8	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD13	Teilnahme an nationalen/ regionalen Radverkehraktionen,	prüfen was förderfähig und passfähig zu den Idsteiner Randbedingungen ist, z.B. "Stadttradeln" oder "Mit dem Rad zur Arbeit"	3							24	4	1	41	effektiv	Daueraufgabe	
RAD14	Etablierung eines Idsteiner Fahrradtages und weiterer kommunaler Aktionen	Anbieten von gesicherten Rundkursen oder begleiteten Touren mit Erläuterungen und Aktionen im Umfeld (z.B. E-Bike-Test, Lastenradverleih, ...)	3							24	4	1	41	effektiv	Daueraufgabe	
RAD15	Machbarkeits- und Potenzialstudie Fahrradverleihsystem in Idstein		1							8	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD16	Anlegen überdachter Fahrradabstellanlagen in den Stadtteilen	jeweils an den wichtigsten ÖPNV-Haltestellen, bessere Kombination Fahrrad/ ÖPNV	2							16	3	2	32	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RAD17	Karte touristischer Radwege rund um Idstein	Entwicklung/ Fortschreibung der Karte/ Faltblatt mit touristischen Radwegen um Idstein, Zielgruppe auch die Bewohner	2							12	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD18	Weitere Öffnung von Einbahnstraßen	nur bei den in der Verkehrsschau als unkritisch erkannten Straßen (Alte Poststraße, Finkenweg, Buchenweg, Schöne Aussicht, Weilburger Weg)	2							10	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD19	Ausbau Radverkehrsverbindung Innenstadt – Zissenbach – Wörsdorf	Verbesserung des Querschnittes, teilweise Beleuchtung	2							18	3	4	34	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
RAD20	Realisierung neue Fahrrad-Osttangente	wichtiges Ergänzungselement, derzeit keine nutzbare Verbindung	2							16	3	4	34	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
RAD21	Einrichtung Arbeitskreis Rad- und Nahmobilität	Beitrag zur Einbeziehung der Akteure, "Ideeengremium" für die Zukunft ehrenamtlicher oder hauptamtlicher "Kümmerer" für die besonderen Belange des Radverkehrs (Maßnahme VMI9 beachten)	3							24	4	1	41	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RAD22	Installation Fahrradbeauftragter		3							30	5	1	51	effektiv	Daueraufgabe	

Verkehrsentwicklungsplan IDSTEIN 2035
Zusammenstellung der potenziellen Maßnahmen

Strategie/ potenzielle Maßnahme im jeweiligen Handlungsfeld (letzte Änderungen: Mai 2021)			Wirkungsbereich	Beitrag zu den Zielen						Wirk.-Punkte	Wirk.-klasse	Kost.-klasse	Verhältnis Wirk./Kost.		Umsetzungs-horizont	
Nr.	Titel/ Kurzbeschreibung	erwartete Wirkungen und Hinweise		1	2	3	4	5	6							
FUß1	Sichere Zuwegung vom Tournesol zum Schulstandort Auf der Au	Mit Umsetzung Stadtbuskonzept (ÖV1) sowie Haltestelle am Tournesol (ÖV4) Schaffung einer sicheren und verträglichen Zuwegung über die Bahnüberführung "Am Rödchen"	2	lightgreen	darkgreen	lightgreen	lightgrey	yellow	lightgrey	16	3	1	31	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
FUß2	Nahversorgungs-Check	Im Rahmen der weiteren Erarbeitung des STEK ist zu prüfen, ob größere Wohngebiete ohne Einzelhandeleinrichtungen "nachversorgt" werden können (insbesondere Gänserberg und Taunusviertel)	2	lightgrey	darkgreen	lightgrey	lightgrey	yellow	lightgrey	8	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
FUß3	Check Barrierefreiheit Hauptachsen des Fußverkehrs	differenzierte Prüfung der Barrierefreiheit auf fünf Achsen des Fußverkehrs	2	yellow	darkgreen	lightgreen	lightgreen	lightgrey	lightgrey	16	3	2	32	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
FUß4	Anlegen weiterer Querungsstellen im Hauptstraßennetz	identisch mit den Maßnahmen RAD6 bis RAD8, ggf. ergänzen	2	yellow	darkgreen	lightgrey	lightgrey	yellow	lightgrey	12	2	3	23	sensibel	mittelfristig (5 - 10 Jahre)	
FUß5	Prüfung einer Fußgänger-LSA zur Querung Wiesbadener Straße in Höhe Rodergasse	Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr, Gewährleistung der Einsatzkriterien für FGÜ, Verbesserung Verkehrsflusse für Bus und Kfz	2	lightgreen	lightgrey	lightgreen	yellow	lightgrey	lightgrey	12	2	3	23	sensibel	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
Handlungsfeld Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement, Innovation																
VMI1	Einsatz stationärer Dialogdisplays auf Wiesbadener und Limburger Straße	im Zusammenhang mit Einführung Tempo 30 auf diesen Straßen	1	lightgrey	lightgreen	lightgrey	lightgreen	darkgreen	lightgrey	7	2	2	22	sinnvoll	Daueraufgabe	
VMI2	Mobilitätsstation Bahnhof	Entwicklung einer Mobilitätsstation am Bahnhof (Schnittstelle SPNV/ ÖPNV, Car-Sharing, Ladestation, Radabstellanlagen, Radverleih DB AG, ...)	2	darkgreen	darkgreen	lightgrey	yellow	darkgreen	lightgrey	26	5	2	52	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
VMI3	Mobilitätsstation Schulgasse	Umgestaltung des Busbahnhofes Schulgasse zu einem multimodalen Verknüpfungspunkt (in Verbindung mit Maßnahme S2)	2	darkgreen	darkgreen	lightgrey	yellow	darkgreen	lightgrey	26	5	3	53	effektiv	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
VMI4	Entwicklung weiterer kleiner Mobilitätspunkte an Orten hoher Nachfrage	Kombination von Car-Sharing-Station mit Ladestation und Fahrradabstellanlagen, z.B. in den drei großen Wohngebieten Gänserberg, Taunusviertel Nassauviertel und an der Hochschule	1	lightgreen	darkgreen	lightgreen	lightgrey	yellow	darkgreen	11	2	2	22	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
VMI5	Machbarkeitsstudie "Mitfahrerbänke"	ergebnisoffene Machbarkeitsuntersuchung zu Mitfahrerbänken in den Idsteiner Ortsteilen, ggf. Integration in VMI4	2	yellow	yellow	lightgrey	lightgrey	yellow	lightgrey	8	2	1	21	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
VMI6	Beratung Mobilitätsmanagement der Idsteiner Schulen	für Schüler und Lehrer, an der Pestalozzischule spätestens mit Einbeziehung Parkplatz in Bewirtschaftung	2	lightgrey	lightgreen	lightgrey	lightgrey	darkgreen	lightgrey	18	3	1	31	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
VMI7	Initiative Mobilitätsmanagement in Betrieben	Gemeinschaftsinitiative mit der IHL entwickeln, Einbeziehung Stadtverwaltung und größere Unternehmen aus Idstein	3	lightgrey	lightgreen	lightgreen	lightgrey	darkgreen	lightgrey	27	5	1	51	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
VMI8	Ergänzung Ladesäulen E-Mobilität	Identifizierung der geeigneten Standorte im VEP, Maßnahmen VMI2 bis VMI4 beachten	2	lightgreen	lightgrey	lightgrey	lightgrey	darkgreen	lightgrey	10	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
VMI 9	Einrichtung Stelle Mobilitätsbeauftragter	Querbezüge zu Maßnahme RAD22 beachten	3	lightgrey	darkgreen	yellow	lightgrey	darkgreen	lightgrey	30	5	3	53	effektiv	Daueraufgabe	
Handlungsfeld Förderung Rücksicht/ Miteinander																
RM1	Entwicklung LOGO für die Bündelung der Aktivitäten in diesem Handlungsfeld		3	lightgrey	yellow	lightgrey	lightgrey	darkgreen	lightgrey	12	2	1	21	sinnvoll	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	
RM2	Entwicklung einsatzfähiger Schilder im Straßen- und Wegenetz	es werden Schilder benötigt, die jeweilig relevante Konfliktsituationen aufgreifen (z.B. Konflikt Kfz/ Rad im Straßennetz oder Rad/ Fußgänger in der Fußgängerzone/ verkehrberuhigten Breichen)	3	lightgrey	lightgreen	lightgrey	lightgrey	darkgreen	yellow	18	3	2	32	sinnvoll	kurz- bis mittelfristig (3 - 5 Jahre)	
RM3	Entwicklung eines Konzeptes für Kampagnen zu diesem Thema		3	lightgrey	lightgreen	yellow	lightgrey	lightgreen	yellow	18	3	1	31	effektiv	kurzfristig (1 - 2 Jahre)	

Anlage 3: Hinweise zu Monitoring/ Evaluierung

Evaluierung und Monitoring sind unverzichtbare Instrumente zur Erfolgskontrolle und eventueller Nachsteuerung von strategischen Plänen wie einem Verkehrsentwicklungsplan. Die lange Laufzeit erfordert die sorgfältige Beobachtung der Entwicklungen, um die im Plan benannten und mit Maßnahmen unterstützten Ziele tatsächlich auch erreichen zu können bzw. auch zu erkennen, ob die gesetzten Ziele nach wie vor Gültigkeit besitzen.

Ziel von Evaluierung und Monitoring ist es, auf möglichst objektiver Basis Wirkungen und Entwicklungen schnell zu erkennen, bei Bedarf steuernd oder beeinflussend einzutreten und dabei die „richtigen“ Maßnahmen anzuwenden. Entsprechend der unterschiedlichen Fragestellungen können folgende Anlässe unterschieden werden:

- Eignungsprüfung von in der Umsetzungsphase neu aufkommenden Ideen und Maßnahmenvorschlägen auf Passgenauigkeit zu den benannten Zielen des VEP sowie vergewissernde Eignungsprüfung noch nicht umgesetzter Maßnahmen des VEP auf unveränderte Passgenauigkeit (mit der Folge ggf. anzupassender Prioritätenreihung).
- Kontinuierliches Monitoring von Entwicklungen im Verkehrsbereich (Gehen die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen summarisch in die richtige Richtung?) mit periodischer Bilanzierung (Was ist erreicht worden? Wo stehen wir heute?), gekoppelt mit einer periodischen kritischen Umsetzungsbilanz. Die Gründe für noch nicht erfolgte Umsetzungen sind dabei ebenso zu betrachten, um die Ursachen rechtzeitig zu erkennen und gegensteuern zu können.
- Anlassbezogenes Monitoring im Sinne einer Nachher-Betrachtung ausgewählter Einzelmaßnahmen („wirkt die Einzelmaßnahme an den Stellen und in dem Umfang wie erwartet?“).

Das kontinuierliche und bilanzierende Monitoring sowie die Eignungsprüfung von Maßnahmen auf Passgenauigkeit können nach individuellen, jedoch weitgehend standardisierten Regeln ablaufen. Die hierfür zu nutzenden Verfahrensansätze sollen soweit wie möglich:

- Vorgehensweisen, die bei der Erstellung des VEP angewandt wurden, entsprechen. Insbesondere sollen neu vorgeschlagene oder zur Umsetzung anstehende Maßnahmen anhand der Ziele des VEP abgeglichen werden, um so zu einer Gesamteinschätzung der Eignung und bzgl. der Priorisierung zu kommen.
- Angebots- und Nachfragekennwerte, die im Rahmen des VEP ermittelt wurden, aufgreifen und fortgeschreiben. Ausgehend von den im VEP vorgenommenen Analysen wären hier insbesondere vergleichende Erhebungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu benennen. Für die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV sind nach dessen Umstellung geeignete Formen kontinuierlicher Erhebungen zu entwickeln. Die Entwicklung des Radverkehrs ist ebenfalls durch geeignete Erhebungen abzubilden. Dazu könnten u.a. drei bis vier Dauerzählstellen an repräsentativen Querschnitten eingerichtet werden. Vorschläge hierfür sollten auf dem Radverkehrskonzept aufbauen.
- kontinuierlich verfügbaren Informationen nutzen, um zusätzliche Erhebungen zu vermeiden. Für den Kraftfahrzeugverkehr sind die Daten der systematischen Verkehrszählung von Bund und Ländern

weiter zu nutzen (SVZ), die im Regelfall alle fünf Jahre durchgeführt wird und mit Stand 2015 auch dem VEP zugrunde gelegt wurde. Die Zählungen 2020 (pandemiebedingt aus 2021) werden durch die Straßenbauverwaltung zur Verfügung gestellt.

Insbesondere zur individuellen Mobilität liegen in Idstein keine eigenen Mobilitätsdaten vor (spezifische Mobilitätskennziffern/ Modal-Split). Die Erhebung solcher Daten ist bislang im Regelfall sehr aufwändig und kann nur in großen Intervallen durchgeführt werden. Ein Problem ist dabei die Sicherung der Vergleichbarkeit in der Periodizität (Vergleichbarkeit vorher/ nachher) als auch die Standortbestimmung (Vergleich mit anderen Kommunen). Für die Aufstellung des VEP wurde auf eine eigene Erhebung verzichtet, auch für die Zukunft werden keine eigenen Erhebungen nur für die Stadt Idstein empfohlen. Sinnvoll wäre die Einbettung in regionale Aktivitäten im Ballungsraum Rhein-Main.

Ein wichtiges Instrument sind periodische Fortschrittsberichte. Aufgrund der Dringlichkeit des Klimaschutzes und der (nicht nur) damit verbundenen Verkehrs- bzw. Mobilitätswende sollten solche Berichte nicht mehr nur ein- oder zweimalig je Legislaturperiode erfolgen, sondern zum jährlichen Berichtsstandard gehören. Die Kopplung an die finanziellen und personellen Ressourcen der Verwaltung muss dabei zwingend einbezogen werden, um die realistischen Möglichkeiten in Bezug zu setzen zu immer stärkeren (und oft unrealistischen) Forderungen der Politik und Bürgerschaft.

In der nachfolgenden Tabelle ist ein erster Vorschlag für die zu entfaltenden Aktivitäten/ zu erfassenden Indikatoren dargestellt. Erfahrungsgemäß ergeben sich im Zuge des Monitorings bzw. der Evaluierung spezifische Fragestellungen, so dass eine abschließende Aufstellung und Festlegung der Inhalte nicht zweckmäßig ist.

Nr.	Indikator/ Aktivität	Quelle der Daten	Hinweise	Intervall
1	Verkehrsmengen Kfz-Verkehr	SVZ 2021/ 2025	periodische Zählung der Straßenbauverwaltung von Bund und Ländern	5 Jahre
2	Verkehrsmengen Kfz-Verkehr	Stadt Idstein	Vergleichszählungen im inneren Stadtbereich, Festlegung der Knotenpunkte im Abgleich mit den Zählstellen des VEP	5 Jahre/ anlassbezogen
3	Auslastung der Parkhäuser	Stadt Idstein	automatische Erfassung	laufend
4	Stellplatzangebot/ Auslastung Stellplätze Straßenraum	Stadt Idstein	periodische manuelle Zählung	5 Jahre
5	Verkehrsmengen Radverkehr	Stadt Idstein	Festlegung der Vorgehensweise im Radverkehrskonzept, Einrichtung von Dauerzählstellen, Ergänzungsquerschnitte	laufend/ anlassbezogen
6	Anzahl qualitätsgerechter Abstellanlagen Radverkehr	Stadt Idstein	manuelle Erfassung/ digitale Verwaltung der Angebote	jährlich
7	Auslastung ausgewählter Abstellanlagen	Stadt Idstein	manuelle Auslastungserfassung der Angebote für Pendler und zentrale Abstellanlagen im Innenstadtbereich	jährlich
8	Fahrgastzahlen im ÖPNV	RTV	Festlegung der Erfassung/ Übermittlung von Daten zu den Fahrgastzahlen nach Neustrukturierung ÖPNV erforderlich	jährlich
9	Pünktlichkeit im ÖPNV	RTV		jährlich
10	Barrierefreiheit an Haltestellen	RTV/ Stadt Idstein		jährlich
11	Anzahl Car-Sharing Stellplätze/ Fahrzeuge/ Kunden/ Vorgänge	Car-Sharing-Betreiber		jährlich
12	Anzahl öffentlicher/ halböffentlicher Ladestationen	Stadt Idstein		jährlich
13	Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Bewertung	Polizei, Unfallkommission		jährlich
	Stand der Maßnahmen- umsetzung des VEP	Stadt Idstein	Bericht an die Kommunalpolitik/ Bürgerschaft	jährlich

