

---

# **Verkehrsentwicklungsplan Bad Nauheim**

## **Ergebnisbericht**

**20. August 2015**



## Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Aufgabenstellung und Untersuchungsinhalte .....</b> | <b>7</b>  |
| 1.1 Aufgabenstellung.....                                 | 7         |
| 1.2 Untersuchungsraum und -inhalte.....                   | 11        |
| <b>2. Analysesituation 2012/13 .....</b>                  | <b>13</b> |
| 2.1 Methodik/Grundlagen .....                             | 13        |
| 2.2 Siedlungsstruktur.....                                | 13        |
| 2.3 Verkehrliche Kenndaten .....                          | 14        |
| 2.4 Konflikt-/Mängelanalyse .....                         | 16        |
| 2.4.1 Fußverkehr .....                                    | 16        |
| 2.4.2 Radverkehr.....                                     | 18        |
| 2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....         | 21        |
| 2.4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....         | 29        |
| <b>3. Entwicklung und Ziele .....</b>                     | <b>41</b> |
| 3.1 Vorbemerkungen.....                                   | 41        |
| 3.2 Bevölkerungsentwicklung .....                         | 41        |
| 3.3 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bad Nauheim ..... | 43        |
| <b>4. Maßnahmenkonzepte .....</b>                         | <b>46</b> |
| 4.1 Vorbemerkungen.....                                   | 46        |
| 4.2 Förderung Nahmobilität .....                          | 46        |
| 4.3 Radverkehr.....                                       | 47        |
| 4.4 Fußgängerverkehr.....                                 | 54        |
| 4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....           | 58        |
| 4.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....           | 62        |
| <b>5. Prioritätenreihung/Handlungsprogramm .....</b>      | <b>76</b> |
| <b>6. Fazit.....</b>                                      | <b>83</b> |

## Bildverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Bild 1: Handlungsfelder Verkehrsentwicklungsplan .....  | 9  |
| Bild 2: Arbeitsprogramm.....  | 10 |
| Bild 3: Untersuchungsraum Bad Nauheim.....  | 11 |
| Bild 4: Untersuchungsnetz Bad Nauheim .....   | 12 |
| Bild 5: Fußwegenetz Bad Nauheim .....   | 17 |
| Bild 6: Radwegenetz Bad Nauheim .....   | 19 |
| Bild 7: Landesradrouten Hessen (Ausschnitt Bad Nauheim).....                                  | 20 |
| Bild 8: ÖPNV Liniennetz Bad Nauheim.....  | 22 |
| Bild 9: Busliniennetz Bad Nauheim, differenziert nach Stadtbus (li.) und Lokalbus (re.) ..... | 22 |
| Bild 10: Erschließungsqualität Bad Nauheim .....  | 24 |
| Bild 11: Taktfolgen an den Haltestellen in Bad Nauheim.....                                   | 25 |
| Bild 12: Reisezeiten im ÖPNV mit Quelle/Ziel Bad Nauheim .....                                | 27 |
| Bild 13: Straßenklassifikation in Bad Nauheim .....   | 30 |
| Bild 14: Kordon- und Kontrollstellen der Fahrtroutenerhebung in Bad Nauheim.....              | 31 |
| Bild 15: Ergebnisse Kordonstelle 1 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 32 |
| Bild 16: Ergebnisse Kordonstelle 2 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 32 |
| Bild 17: Ergebnisse Kordonstelle 3 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 33 |
| Bild 18: Ergebnisse Kordonstelle 4 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 33 |
| Bild 19: Ergebnisse Kordonstelle 5 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 34 |
| Bild 20: Ergebnisse Kordonstelle 6 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 34 |
| Bild 21: Ergebnisse Kordonstelle 7 (15.00 – 17.00 Uhr).....                                   | 35 |
| Bild 22: Quell- und Zielverkehr (15.00 – 17.00 Uhr) der Stadt Bad Nauheim.....                | 36 |
| Bild 23: Verkehrsbelastungen in Bad Nauheim im Analyse-Null-Fall 2012/13 .....                | 37 |
| Bild 24: Heutige Verkehrsbelastungen der wichtigsten Straßen in Bad Nauheim .....             | 38 |
| Bild 25: Einbahnstraßen in Bad Nauheim .....  | 39 |
| Bild 26: Stellplatzanlagen in der Kernstadt von Bad Nauheim .....                             | 40 |
| Bild 27: Bevölkerungsentwicklung .....  | 42 |

|   |    |
|---|----|
| Bild 28: Entwicklung der Altersgruppen .....  | 43 |
| Bild 29: Radverkehrsmaßnahmen im Hauptnetz der Stadt Bad Nauheim .....                    | 48 |
| Bild 30: Radverkehrsmaßnahmen im Nebennetz der Stadt Bad Nauheim .....                    | 49 |
| Bild 31: Radverkehrsmaßnahmen im Haupt- und Nebennetz der Stadt Bad Nauheim.....          | 50 |
| Bild 32: Maßnahmen der ergänzenden Infrastruktur in Bad Nauheim .....                     | 52 |
| Bild 33: Radverkehrsmaßnahmen der Stadt Bad Nauheim (Gesamtkonzept) .....                 | 54 |
| Bild 34: Maßnahmen im Fußwegenetz .....   | 55 |
| Bild 35: Maßnahmen ergänzende Infrastruktur im Fußwegenetz der Stadt Bad Nauheim ...      | 57 |
| Bild 36: Maßnahmen im Fußwegenetz der Stadt Bad Nauheim (Gesamtkonzept).....              | 58 |
| Bild 37: Maßnahmen ÖPNV in Bad Nauheim (Linienführung Lokalbus) .....                     | 60 |
| Bild 38: Wirkungsanalyse für Änderung der Linienführung der Lokalbusse in Bad Nauheim     | 61 |
| Bild 39: Maßnahmen im ÖPNV der Stadt Bad Nauheim (Gesamtnetz) .....                       | 62 |
| Bild 40: Abschnittsweise Aufteilung Frankfurter Straße.....                               | 63 |
| Bild 41: Kreisverkehr Steinfurther Straße/Frankfurter Straße.....                         | 65 |
| Bild 42: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Steinfurther Straße/Benekestraße ..... | 65 |
| Bild 43: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Benekestraße/Bahnhofsallee .....       | 66 |
| Bild 44: Kreisverkehr Bahnhofsallee/Frankfurter Straße .....                              | 66 |
| Bild 45: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Bahnhofsallee/Eleonorenring .....      | 67 |
| Bild 46: Kreisverkehr Eleonorenring/Frankfurter Straße .....                              | 67 |
| Bild 47: Gesamtkonzept Tempo 30/verkehrsberuhigte Bereiche in Bad Nauheim.....            | 71 |
| Bild 48: Parkraumkonzept für Bad Nauheim (Stufe 1).....                                   | 72 |
| Bild 49: Parkraumkonzept für Bad Nauheim (Stufe 2).....                                   | 73 |
| Bild 50: Parkraumkonzept mit Übergängen zum Umweltverbund .....                           | 75 |
| Bild 51: Einstufungsmatrix Prioritätenreihung .....                                       | 77 |

## Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Tabelle 1: Verkehrliche Kenndaten 2013 für Bad Nauheim.....           | 15 |
| Tabelle 2: Ziel- und Grenzwerte für Haltestelleneinzugsbereiche ..... | 23 |
| Tabelle 3: Reisezeitverhältnisse von/nach Bad Nauheim.....            | 28 |
| Tabelle 4: Dringende Maßnahmen (Priorität 1).....                     | 78 |
| Tabelle 5: Kurzfristige Maßnahmen (Priorität 2) .....                 | 79 |
| Tabelle 6: Kurzfristige Maßnahmen, weitere (Priorität 2) .....        | 80 |
| Tabelle 7: Mittelfristige Maßnahmen (Priorität 3).....                | 81 |
| Tabelle 8: Langfristige Maßnahmen (Priorität 4).....                  | 82 |

## Abkürzungsverzeichnis

|      |  |
|------|--|
| Bhf  | Bahnhof  |
| BNST | Stadt Marketing Bad Nauheim                                      |
| B+R  | Bike+Ride  |
| DTV  | Durchschnittlicher täglicher Verkehr über alle Tage eines Jahres |
| KFZ  | Kraftfahrzeug  |
| LSA  | Lichtsignalanlage  |
| MIV  | Motorisierter Individualverkehr                                  |
| NVP  | Nahverkehrsplan  |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr                                  |
| Pkw  | Personenkraftwagen   |
| P+R  | Park+Ride  |
| RMV  | Rhein-Main-Verkehrsverbund                                       |
| SVZ  | Straßenverkehrszählung   |
| VEP  | Verkehrsentwicklungsplan   |

# 1. Aufgabenstellung und Untersuchungsinhalte

## 1.1 Aufgabenstellung

Das tägliche Verkehrsgeschehen hat in der öffentlichen Diskussion zentrale Bedeutung. Es ist für viele Menschen zu einem wirklichen Problem geworden. Verhaltensforschungen belegen, dass in den Köpfen der meisten Bürger der Stadtverkehr das wichtigste aller kommunalen Handlungsfelder darstellt. Politik und Verwaltung sowie alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind deshalb aufgerufen, gemeinsam und verantwortlich nach Lösungen zu suchen.

Die aktuell in der Stadt Bad Nauheim anfallenden Fragen im Verkehrsbereich sollen deshalb in dem hiermit vorgelegten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) qualifiziert und ganzheitlich beantwortet werden. Hierfür müssen die Datengrundlage erarbeitet und die konzeptionelle Ausrichtung der Verkehrsplanung überprüft und fortgeschrieben werden. Im Rahmen der Erarbeitung wird von der folgenden grundlegenden Zielrichtung und Aufgabenstellung ausgegangen:

### Erreichbarkeit

- Alle wichtigen Zielorte (Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Behörden, Schulen) in der Stadt Bad Nauheim müssen gut erreichbar sein.
- Die Verkehrsmittel sollen gleichwertig behandelt werden.
- Das Miteinander bzw. die Vernetzung der Verkehrsteilnehmer, der Verkehrsmittel und der Verkehrswege soll gefördert werden.
- Bezogen auf die Erreichbarkeit ist u.a. zu untersuchen, ob Parkplätze ausreichend erreichbar sind, ob Radwege ergänzt werden müssen oder ob die Fahrzeiten von ÖPNV-Linien optimiert werden können.

### Sicherheit

- Alle Verkehrsteilnehmer sollen sich im Verkehr sicher aufhalten können. Dabei hat die Verkehrssicherheit Vorrang vor dem Komfort.
- Die schwachen Verkehrsteilnehmer genießen besonderen Schutz.
- Querungen verkehrsstarker Straßen sowie das Schulwegenetz sollen untersucht werden.

- Im Rahmen der Sicherheit sollen u. a. Standards für Straßenraumaufteilungen, die Anlage von Kreisverkehrsplätzen oder Kreuzungsgestaltungen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen erörtert werden.

### **Leistungsfähigkeit**

- Das Verkehrsnetz ist bezogen auf alle Verkehrsmittel ausreichend zu dimensionieren.
- Die Ausstattung von Verkehrsanlagen soll im Lichte ihrer Verkehrsfunktion überprüft werden.
- Der Qualitätsstandard der Verkehrsinfrastruktur ist bei künftigen Planungen aufrecht zu erhalten oder zu verbessern.
- Im Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit ist zu untersuchen, ob und ggf. wann weitere Verkehrswege besser vernetzt werden sollten. Besonderes Augenmerk liegt hier auch auf dem ruhenden Verkehr im Spannungsfeld der Ansprüche von Bewohnern und Einkaufenden.

### **Verträglichkeit**

- Der Verkehr ist stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.
- Die Aufteilung des Verkehrs (Modal Split) auf die Verkehrsmittel MIV, ÖPNV, Rad und Fuß ist zu bestimmen, prozentuale Zielwerte sind zu definieren.
- Funktionen von Verkehrsanlagen sind festzulegen, z.B. Durchgangs-/ Hauptverkehrsstraße, Sammelstraße oder Anliegerstraße.
- Die Verträglichkeit stellt die vielseitigsten Ansprüche an den Verkehrsentwicklungsplan. Es ist u.a. eine Netzhierarchie der Verkehrswege (Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, Anliegerstraßen) festzulegen. Bereiche besonderen verkehrlichen Charakters (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Zonen, Fußgängerzonen etc.) sind zu bestimmen und ihre zukünftige Ausdehnung und Ausgestaltung zu beschreiben.

Als Ergebnis werden Aussagen über die zweckmäßige Struktur der Verkehrsnetze und die Funktion der Straßenräume sowie die Fortschreibung bzw. Aktualisierung der bestehenden **Handlungs- und Planungskonzepte** erwartet. Dabei sollen Lösungen vor allem für solche Bereiche aufgezeigt werden, die heute (noch immer) mit Mängeln behaftet sind. **Bild 1** zeigt in der Übersicht die Handlungsfelder des VEP.



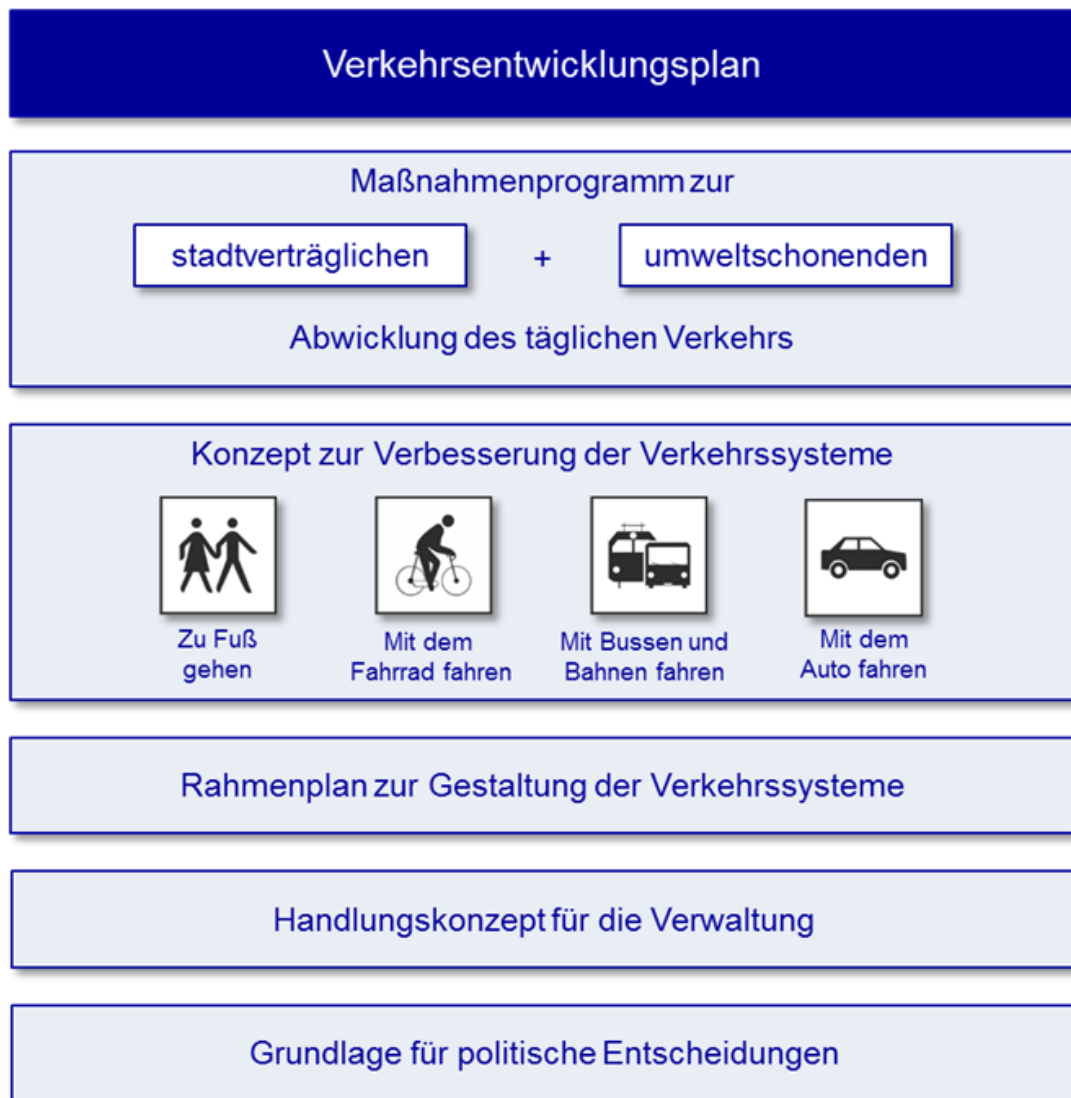


Bild 1: Handlungsfelder Verkehrsentwicklungsplan

Das Arbeitsprogramm gliedert sich in 4 Arbeitsschritte. Zunächst erfolgt die Bestandsaufnahme und eine umfangreiche Mängel- und Konfliktanalyse. In **Bild 2** sind die einzelnen Arbeitsschritte in ihrer sachlogischen Reihenfolge dargestellt. Aufbauend auf den Entwicklungstendenzen bis 2025 für Bad Nauheim und das Umland werden Prognosen erstellt, innerhalb derer Wirkungsanalysen und Netzberechnungen durchgeführt werden. Die Ergebnisse fließen anschließend in die Maßnahmen- und Planungskonzeption ein.

| <b>Schritt 1: Bestandsaufnahme und Analyse des Verkehrsgeschehens</b>            |   |
|--|---|
| 1. Vorbereitende Arbeiten  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortserkundungen</li> <li>– Entwicklungsansätze</li> <li>– Zeitlicher Ablauf</li> </ul>   |
| 2. Bestandsaufnahme  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsnetze</li> <li>– Verkehrszustand</li> <li>– Routenverfolgung/Verkehrszählung</li> </ul>  |
| 3. Analyse der verkehrlichen Probleme  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mängelanalyse</li> <li>– Übernahme Modell heutiger Zustand</li> <li>– Problemerkartierung</li> </ul>   |
| <b>Schritt 2: Potentiale der Verkehrsentwicklung</b>                             |   |
| 1. Definition der Potentiale   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zieldiskussion</li> <li>– Leitbildentwicklung</li> <li>– Verkehrsprognose</li> </ul>   |
| 2. Wirkungsanalysen  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsentwicklung</li> <li>– Variantenberechnung</li> <li>– Wirkungskontrollen</li> </ul>  |
| <b>Schritt 3: Entwicklung der Konzeptionen für die einzelnen Verkehrssysteme</b> |   |
| 1. Maßnahmenkonzeption<br>Fuß- und Radverkehr                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufenthalts- und Erlebnisqualität</li> <li>– Hierarchisierung von Netzelementen</li> <li>– Radverkehrsachsen</li> </ul>  |
| 2. Maßnahmenkonzeption<br>ÖPNV   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Übernahme Nahverkehrsplan</li> <li>– Liniennetz und Haltestellensystem</li> <li>– Optimierungspotenziale/<br/>Beschleunigung</li> </ul>  |
| 3. Maßnahmenkonzeption<br>Straßenverkehrssystem                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Parkraumverteilung</li> <li>– Umbau/Verkehrsberuhigung</li> <li>– Netzergänzungen</li> </ul>   |
| <b>Schritt 4: Gesamtkonzeption des VEP</b>                                       |   |
| 1. Planungskonzepte  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fuß- und Radwegenetz</li> <li>– ÖPNV-Erschließung</li> <li>– Konzept zum ruhenden Verkehr</li> <li>– Vorbehaltsstraßennetz</li> <li>– Stadtverträgl. Straßenraumgestaltung</li> <li>– Flächenhafte Verkehrsberuhigung</li> <li>– Prioritätenreihung</li> <li>– Umsetzungsstrategien</li> </ul> |

Bild 2: Arbeitsprogramm

## 1.2 Untersuchungsraum und -inhalte

Im Interesse zuverlässiger gutachterlicher Aussagen ist eine detaillierte **Bestandsaufnahme** erforderlich. Diese soll sich sowohl auf die Verkehrssituation (Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage) als auch auf die verkehrsstädtebauliche Problemlage (Verkehrsabwicklung und Nutzungsansprüche an den Straßenraum) beziehen.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet von Bad Nauheim. Hierin sind sämtliche Stadtteile Nieder-Mörlen, Steinfurth, Wisselsheim, Rödgen, Schwalheim und die Kernstadt enthalten.

**Bild 3** zeigt den Untersuchungsraum in der Übersicht.



Bild 3: Untersuchungsraum Bad Nauheim

Sämtliche Betrachtungen im Rahmen dieses VEPs werden auf den diesen Untersuchungsraum bezogen.

**Bild 4** zeigt das maßgebliche Straßennetz (Untersuchungsnetz, das sämtliche klassifizierten Straßen sowie bedeutende Verkehrs- und Sammelstraßen im Untersuchungsraum beinhaltet. Alle verkehrlichen Aussagen werden auf dieses Untersuchungsnetz bezogen.

Zum Untersuchungsnetz gehören

- Alle Straßen mit Verkehrsbedeutung,
- Alle Straßen mit bereits bekannten Problemen,
- Alle Straßen mit ÖPNV-Belegung,
- Radwegeverbindungen,
- Wichtige Fußwegeverbindungen und
- Schienenachsen

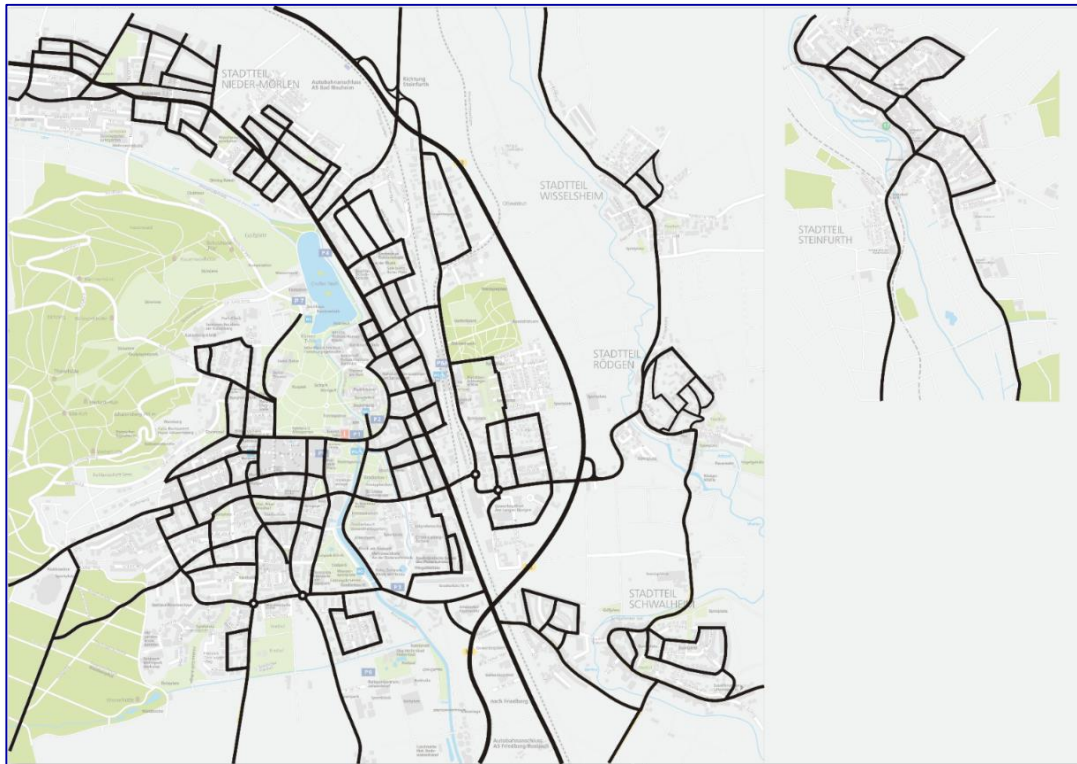


Bild 4: Untersuchungsnetz Bad Nauheim

Aufbauend auf der Analyse werden Prognosenetze erstellt und so einzelne Verkehrsmaßnahmen untersucht und bewertet. Abschließend werden Maßnahmenkonzepte für den öffentlichen Personennahverkehr, den Rad- und Fußverkehr sowie den Kfz-Verkehr erstellt.

## 2. Analysesituation 2012/13

### 2.1 Methodik/Grundlagen

Im Zuge der Erarbeitung des VEP Bad Nauheim ist 2012/2013 eine Bestandsanalyse im Rahmen intensiver Bereisungen durchgeführt worden. Die Analyse des ÖPNV-Angebots erfolgte anhand des Kursbuchs 2012/2013 des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und des Fahrplans der von den Stadtwerken Bad Nauheim betriebenen Stadtbusse.

Die Bestandsaufnahme der Verkehrs- und Umfeldsituation bezieht sich auf das definierte Untersuchungsnetz. Es werden alle Straßenräume einbezogen, die für die Verkehrssituation und Umfeldverträglichkeit einen Problemgehalt erkennen bzw. vermuten lassen.

Für die Bestandsaufnahme wurde ein Formblatt entwickelt, mit dessen Hilfe die Bestandsaufnahme durchgeführt wurde. Es waren im Wesentlichen folgende Elemente und Kriterien aufzunehmen:

- zulässige und tatsächliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Verkehrsflächenangebot (Fahrstreifenzahl, Fahrbahnbreite)
- Streckenführung (angebaut, anbaufrei, niveaugleich, niveaufrei)
- Element des Straßenquerschnitts (Gehwege, Radwege, Mittelinseln, Parkmöglichkeiten)
- Funktion des Straßenraums (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt)
- verkehrsstädtebauliche Qualitäten und Mängel im Straßenraum
- Trennwirkung
- Siedlungsstruktur und Gebäudenutzung im Straßenumfeld

### 2.2 Siedlungsstruktur

Die Stadt Bad Nauheim liegt im Wetteraukreis in Hessen. Die Stadt liegt am Ost-Rand des Taunus nordöstlich von Frankfurt. Die Wetter und die Usa durchfließen das Stadtgebiet.

Bad Nauheim grenzt an die Gemeinde Rockenberg, die Kreisstadt Friedberg, die Gemeinde Wölfersheim und an die Gemeinde Ober-Mörlen (alle im Wetteraukreis), Bad Nauheim bildet mit Friedberg ein Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen. Bad Nauheim gliedert sich in die Kernstadt und in die Stadtteile Nieder-Mörlen, Rödgen, Schwalheim, Steinfurth und Wisselsheim.

Bad Nauheim hat eine eigene Anschlussstelle an der A 5, der Ortsteil Nieder-Mörlen ist über die Anschlussstelle Ober-Mörlen erreichbar. Die Bundesstraßen 3 und 275 bilden die Umgehung der Stadt. In Bad Nauheim verkehren vier Stadtbuslinien (FB-11, 12, 14, 15), die sämtliche Stadtteile bedienen. Sie werden von der Stroh Bus-Verkehrs GmbH im Auftrag der Stadtwerke Bad Nauheim betrieben. Weitere regionale Verbindungen, werden durch verschiedene Buslinien der VGO Verkehrsgesellschaft Oberhessen mbH betrieben. Bad Nauheim ist in den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) integriert.

Der Bahnhof Bad Nauheim liegt an der Main-Weser-Bahn. Am Bahnhof halten sämtliche Züge der Regionalbahn-Verbindung Hanau-Friedberg–Gießen, der Mittelhessen-Express sowie in der Hauptverkehrszeit die Regional-Express-Züge Frankfurt–Siegen, nicht jedoch die Regional-Express-Züge zwischen Frankfurt und Kassel. Um diese und die S-Bahn nach Frankfurt zu erreichen, muss im Bahnhof Friedberg (Hessen) umgestiegen werden.

Am Stichtag 31.12.2011 sind 31.314 Einwohner in Bad Nauheim gemeldet. Bad Nauheim ist Kurstadt und Heilbad und weist zahlreiche Einrichtungen des Kurbetriebes auf. Die Wirtschaftsstruktur wird in erster Linie vom Dienstleistungsbereich - und hier vor allem vom Kur- und Gesundheitswesen sowie den Bereichen Medizin und Neue Medien geprägt. Etwa 90 Prozent der über 10.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Bad Nauheims sind im Dienstleistungsbereich (inkl. Handel, Gastgewerbe und Verkehr) beschäftigt. Nur rund 10 Prozent entfallen auf das produzierende Gewerbe. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um kleine und mittlere Unternehmen.

## **2.3 Verkehrliche Kenndaten**

Das Verkehrsgeschehen in Bad Nauheim ist geprägt durch die täglichen Wege der Bad Nauheimer Bevölkerung, der Kurgäste und der einpendelnden Berufstä-

tigen. Die **Tabelle 1** gibt einen Überblick über die das Verkehrsgeschehen beeinflussenden Ausgangsdaten (Einwohner, Pendler, Kfz-Dichte) sowie die Kennwerte, die heute in Bad Nauheim den täglichen Verkehr ausmachen.

Auffällig in Bad Nauheim ist der hohe Anteil der Berufspendler. Rund 20 Prozent der Bevölkerung fährt täglich in eine andere Stadt zum Arbeitsplatz. In gleicher Höhe suchen täglich Auswärtige einen Arbeitsplatz in Bad Nauheim auf. Die knapp unter dem Landesdurchschnitt (548 Pkw/1.000 Einwohner) liegende Pkw-Dichte von Bad Nauheim (523 Kfz/1.000 Einwohner) deutet daraufhin, dass auch in Bad Nauheim die überwiegende Zahl dieser Wege mit dem Auto durchgeführt wird.

| Kriterium                                  | Bad Nauheim      | Vergleich Hessen |
|--|------------------|------------------|
| Einwohner (Stichtag 31.12.2012, bereinigt) | 30.777           |                  |
| Einpendler                                 | 6.300 Pers./d    |                  |
| Auspendler                                 | 6.500 Pers./d    |                  |
| Pkw-Besatz                                 | 523 Pkw/1.000 EW | 548 Pkw/1.000EW  |
| Länge Straßennetz (Untersuchungsnetz)      | 65,3 km          |                  |
| Länge ÖPNV-Gesamtliniennetz (Stadtbus)     | 22,5 km          |                  |
| Länge Hauptnetz Radverkehr                 | 34,0 km          |                  |
| Anzahl Wege/Tag (Bad Nauheimer Bürger)     | 112.700 Wege/d   |                  |
| Davon mit dem Auto                         | 71.000 (63%)     | 58%              |
| mit dem Rad                                | 5.700 (5%)       | 7%               |
| mit dem ÖPNV                               | 8.000 (7%)       | 9%               |
| zu Fuß                                     | 28.200 (25%)     | 26%              |
| Verkehrsleistung im Stadtgebiet            | 353.000 Kfz-km/d |                  |
| Verkehrsarbeit im Stadtgebiet              | 17.600 Kfz-h/d   |                  |

Tabelle 1: Verkehrliche Kenndaten 2013 für Bad Nauheim

Die Bad Nauheimer Bürger legen am Tag 112.700 Wege zurück, davon werden 63 Prozent mit dem Auto, 25 Prozent zu Fuß, 5 Prozent mit dem Rad und 7 Prozent mit dem ÖPNV getätigt. Insgesamt finden auf den Straßen im Stadtgebiet rund 353.000 Kfz-km durch die Bad Nauheimer Bevölkerung und die Pendler täglich statt.

## 2.4 Konflikt-/Mängelanalyse

### 2.4.1 Fußverkehr

Probleme bei der Abwicklung des Fußverkehrs und des MIV ergeben sich dann, wenn beide Systeme sich überlagern und hohe Qualitätsansprüche haben. Großes Konfliktpotential entsteht, wenn der Straßenraum eine Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion darstellt und gleichzeitig eine Hauptstraße im Sinne des Hauptfußwegesystems ist. Die Verbindungsfunktion verlangt nach einer zügigen und möglichst störungsfreien Abwicklung des Kfz-Verkehrs (das gilt auch für den ÖPNV). Der Fußweg ist dagegen nur dann attraktiv, wenn der Straßenraum eine entsprechende Aufenthaltsqualität bietet, weitgehend frei ist von Lärm und Abgasen sowie ein häufiges und gefahrloses Überqueren der Fahrbahn gewährleistet. Letzteres beeinträchtigt wiederum den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr. Ein gemäß den Ansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gestalteter Straßenraum unterstützt somit die innerörtliche, räumliche Verflechtung und erhöht die Aufenthaltsqualität im Kernbereich mit sämtlichen wichtigen Infrastruktureinrichtungen.

**Bild 5** zeigt das vorhandene, durchgängige Fußwegenetz, sowie die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen, die als potentielle Ziele erreicht werden sollen. Alle Straßen des Untersuchungsnetzes sind mit Gehwegen ausgestattet.



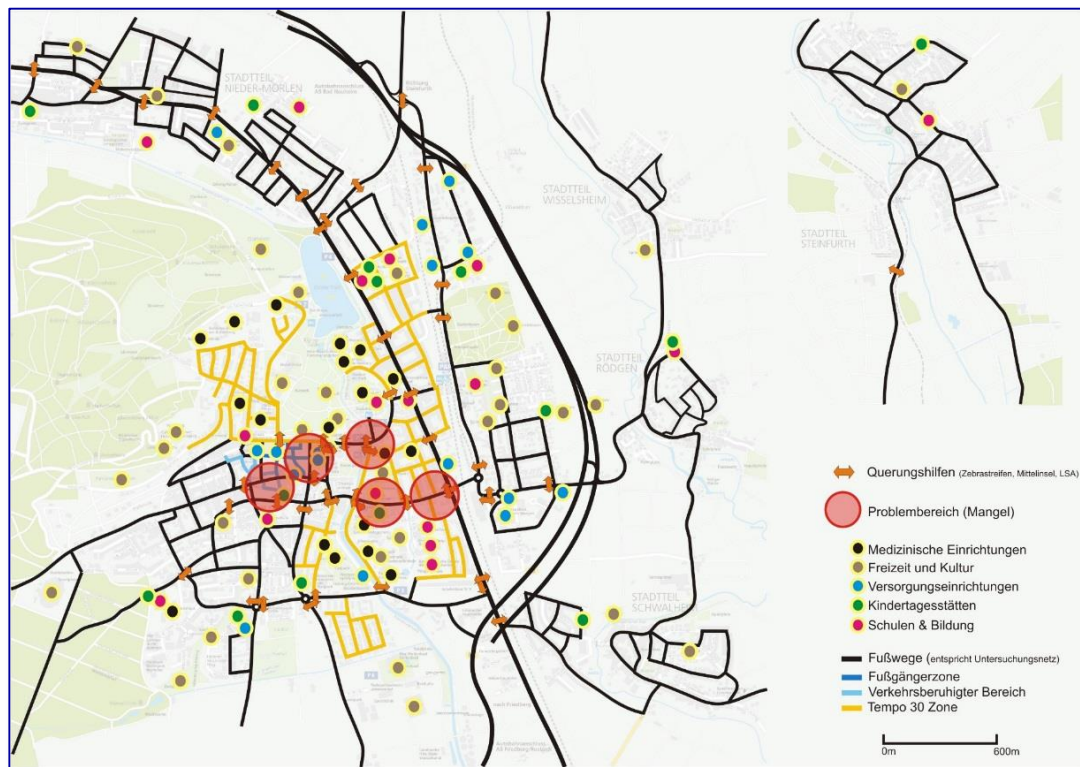


Bild 5: Fußwegenetz Bad Nauheim

Die wichtigen Ziele in Bad Nauheim sollen über möglichst attraktive und ungefährliche Straßen und Wege zu Fuß erreichbar sein.

In der Bestandsanalyse wurden folgende Mängel im Fußverkehr erkannt:

- Die Frankfurter Straße wirkt als Barriere; Querungen außerhalb der Lichtsignalanlagen sind nicht möglich. Gleichzeitig ist die Frankfurter Straße für Fußgänger nicht attraktiv gestaltet.
- Es besteht ein Nutzungskonflikt zwischen dem Fußverkehr und dem MIV in der Karlsstraße (zwischen Park- und Hauptstraße) im Bereich der Fußgängerzone.
- Es besteht eine geringe Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße (zwischen Karlsstraße und Friedrichstraße), die durch teils sehr geringe Gehwegbreiten verursacht wird.
- Unzureichende Querungsanlagen am Eleonorenring im Bereich von Schulzentrum und St. Lioba Gymnasium bilden eine potentielle Gefahrenstelle.
- Es werden Nutzungskonflikte Fuß/MIV am Knoten Parkstraße/Zanderstraße (Fußgängerquerung contra Abbiegeströme MIV) festgestellt.

- Auch am Knoten Friedrichstraße/Burgpforte besteht ein Nutzungskonflikt Fuß/MIV/ÖPNV (Fußgängerquerung aus der Fußgängerzone contra MIV und Bushaltestelle).

### 2.4.2 Radverkehr

Sämtliche wichtigen Infrastruktureinrichtungen in Bad Nauheim sollen über attraktive, ungefährliche Straßen und Wege mit dem Rad erreichbar sein. Das Radwegenetz sollte keine Lücken aufweisen und grundsätzlich nach StVO gestaltet und ausgewiesen sein, so dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist und sich diese nicht untereinander beeinträchtigen. Die Wegweisung und Ausweisung der Radwege soll eindeutig und rechtzeitig erfolgen, alle Wege kontrolliert, sauber gehalten und von Grün befreit werden. Diese Maßnahmen können dazu beitragen, innerörtliche Wege vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern.

Grundsätzlich kann der Radverkehr in Tempo-30-Zonen als Mischverkehr abgewickelt werden, sofern nicht eine besonders hohe Kfz-Belastung vorhanden ist. Hier sind somit keine Radverkehrsanlagen notwendig.

In **Bild 6** wird das vorhandene Radwegenetz ebenfalls mit den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen dargestellt. Hierbei sind einerseits die ausgewiesenen Radwege nach StVO, andererseits die verkehrsberuhigten Bereiche, in denen keine gesonderten Radwege notwendig sind, ausgewiesen.

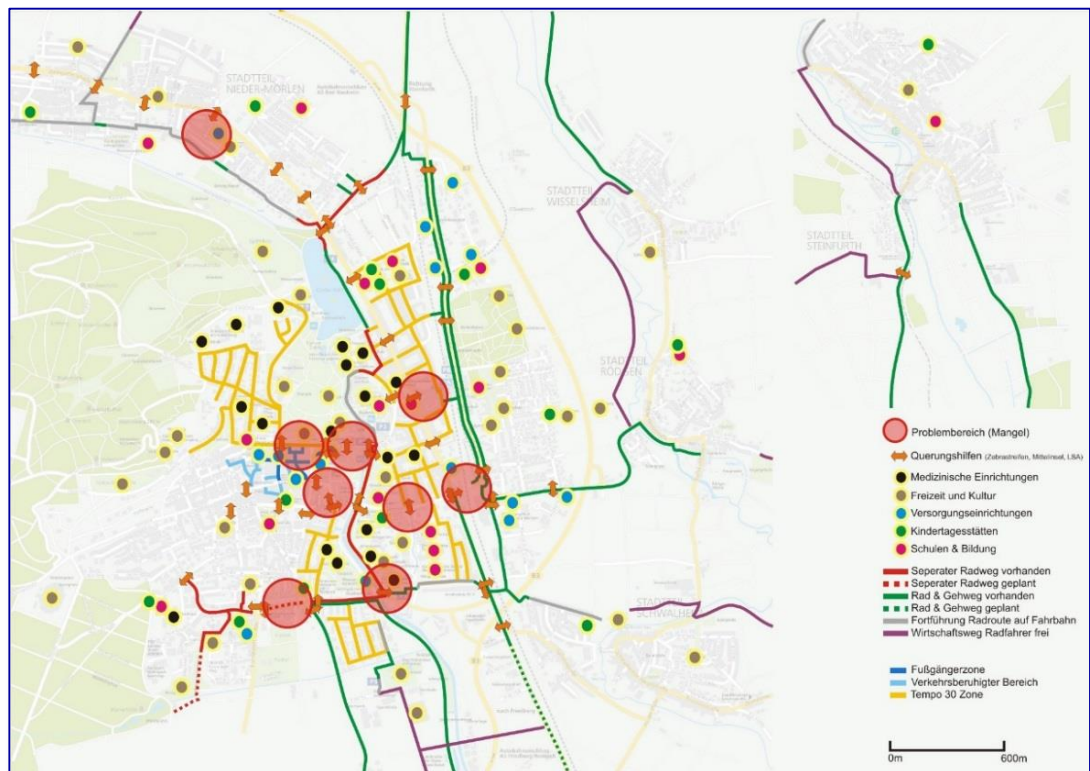


Bild 6: Radwegenetz Bad Nauheim

Das Radwegenetz Bad Nauheim deckt sich nicht mit dem ausgewiesenen Netz des Landes Hessen. **Bild 7** zeigt die Landesrouten.

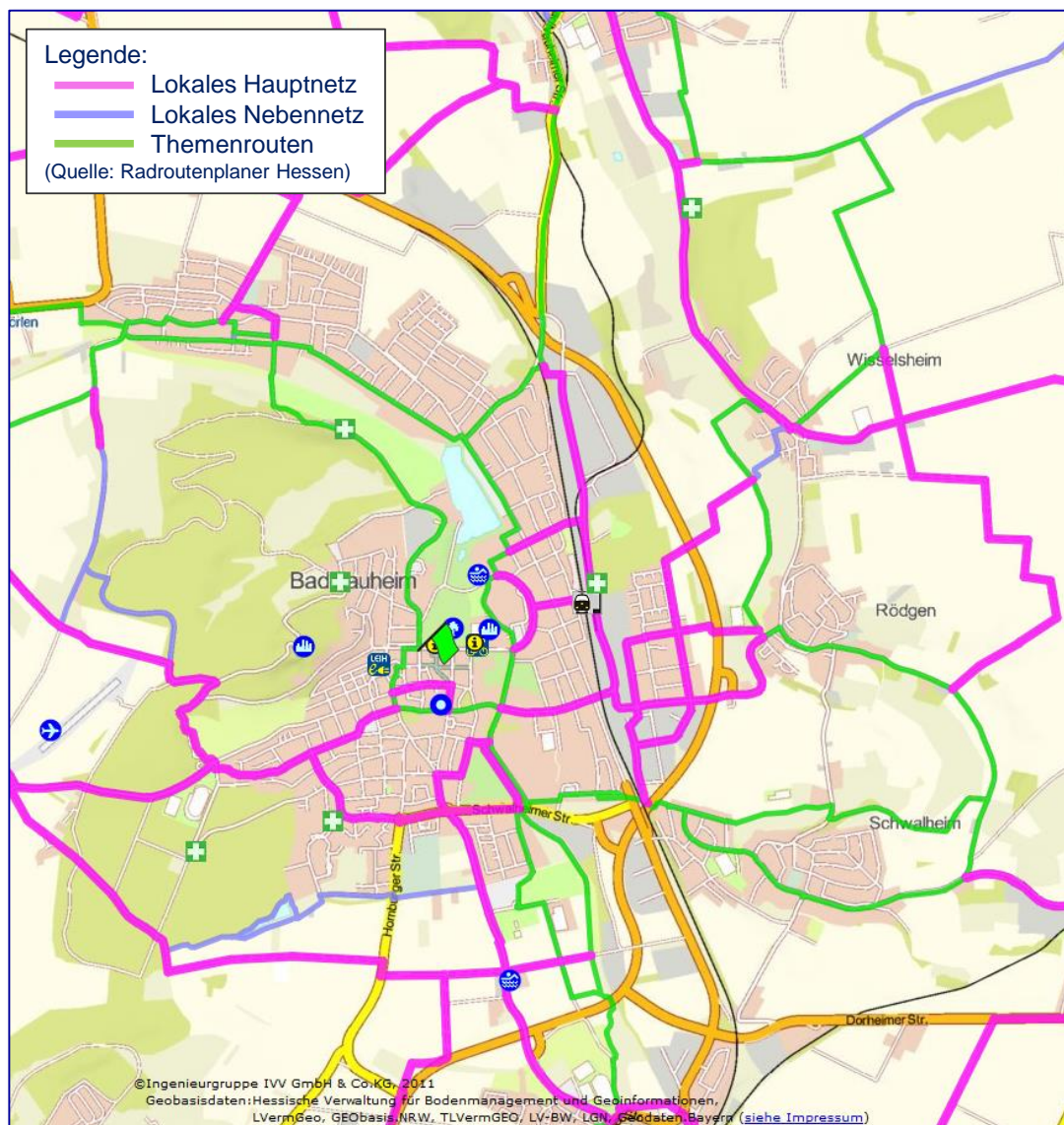


Bild 7: Landesradrouten Hessen (Ausschnitt Bad Nauheim)

Auf den ausgewiesenen Landesradrouten entsprechen Ausbau bzw. Beschaffenheit der Radwege abschnittsweise nicht den Anforderungen an das ausgewiesene Netz.

- Ludwigstraße
- Bahnhofstraße
- Eleonorenring
- Ernst-Ludwig-Ring
- Hauptstraße

Die wichtigen Ziele in Bad Nauheim sollen über attraktive, ungefährliche Straßen und Wege mit dem Rad erreichbar sein.

Es fehlen insbesondere Anschlüsse/Anbindungen an die

- südliche Fußgängerzone
- Unterführung Eleonorenring (Ost-West-Achse)
- Bahnhofstraße/Ludwigstraße
- Schwalheimer Straße (zwischen Friedberger und Homburger Straße)

Weitere Mängel zeigen sich an folgenden Punkten

- Auch im Radverkehr wirkt die Frankfurter Straße als Barriere, auch hier sind Querungen außerhalb der Lichtsignalanlagen nicht möglich, eine Radverkehrsanlage fehlt.
- Der Nutzungskonflikt am Knoten Schwalheimer Straße /Zanderstraße besteht auch im Radverkehr.
- Es besteht eine Gefährdung von Radfahrenden im Bereich Parkstraße durch Anliefer- und Parksuchverkehre.
- Radwege werden zugeparkt (siehe Problemanalyse Ruhender Verkehr).
- Einbahnstraßen erfordern Umwegfahrten für Radfahrende.

### 2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das regionale Netz im öffentlichen Personennahverkehr in Bad Nauheim wird im Wesentlichen geprägt durch die Stadtbus- und Regionalbuslinien, die das Stadtgebiet erschließen. Im Nord-Süd-Verlauf stellt die Schiene für die Regionalanbindung Bad Nauheims das Rückgrat des ÖPNV dar. Der Liniennetzplan ist in **Bild 8** dargestellt. Die Differenzierung nach Stadt- und Regionalbuslinien ist in **Bild 9** nachzuvollziehen.

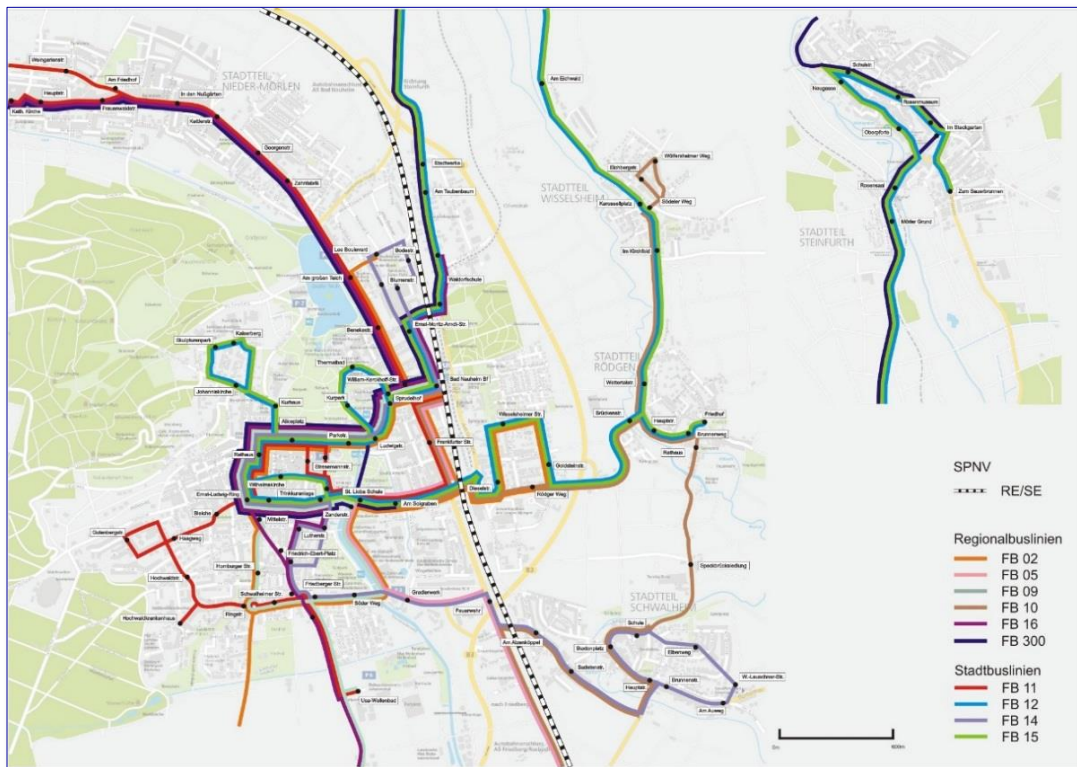


Bild 8: ÖPNV Liniennetz Bad Nauheim

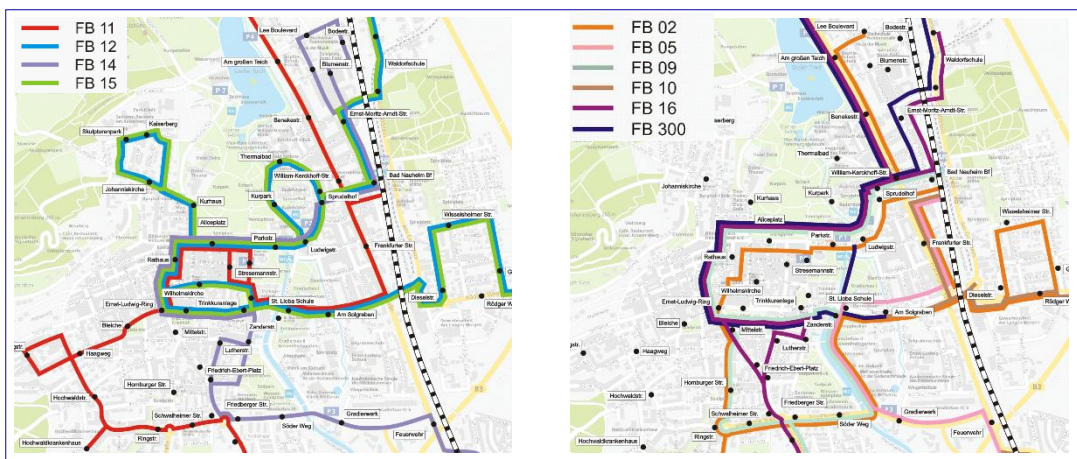


Bild 9: Busliniennetz Bad Nauheim, differenziert nach Stadtbus (li.) und Lokalbus (re.)

Im Rahmen des VEPs kann die Angebotsstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (Stand Fahrplan 2012/2013) in erster Linie anhand der drei Qualitätskriterien innere Erschließung (Haltestellenerreichbarkeit), Bedienungshäufigkeit (Anzahl der täglichen Fahrten) und Verbindungsqualität (zu übergeordneten Zentren) analysiert werden.

Die für eine Bewertung notwendigen Mindestanforderungen und Qualitätsstandards orientieren sich an vorliegenden Forschungsarbeiten und ausgearbeiteten Richtlinien, wie z.B. den „Empfehlungen zum Standard der räumlichen und zeitlichen Bedienung im ÖPNV“ und den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2001 bzw. 2010 (FGSV, 2001/2010).

Das Einstiegskriterium für die ÖPNV-Nutzung durch die Bevölkerung ist die Erreichbarkeit der Haltestellen im Wohnumfeld. Der Einzugsbereich von Haltestellen ist vereinfacht als Kreis zu verstehen, dessen Radius die maximal zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Alle Siedlungsflächen, die innerhalb der Einzugsbereiche aller vorhandenen Haltestellen liegen, können als erschlossen und die Wege für die Bevölkerung als zumutbar betrachtet werden.

| Gemeindeklasse | Haltestelleneinzugsbereich<br>(Luftlinie in Meter) |           |          |           |
|----------------|--|-----------|----------|-----------|
|                | Bus / Anruf-Sammeltaxi                             |           | Schiene  |           |
|                | Zielwert   | Grenzwert | Zielwert | Grenzwert |
| Mittelzentrum  | 300  | 500       | 400      | 800       |

Hinweise:

Die Zielwerte gelten nur für Haltestelleneinzugsbereiche mit mehr als 200 Einwohnern/Beschäftigten (Zielwert) bzw. mehr als 500 Einwohnern/Beschäftigten (Grenzwert)

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner/Beschäftigten innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen/arbeiten

Tabelle 2: Ziel- und Grenzwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Die Zielvorstellungen zur Erschließungsqualität für die Stadt Bad Nauheim, definiert als Raumkategorie „Agglomerationsraum“ (Einwohnerdichte  $\geq 300$  Einwohner/km<sup>2</sup>), sind in **Tabelle 2** dargestellt. Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte. Die Erschließungsqualität sollte jedoch nicht hinter dem Status quo zurückbleiben.

In **Bild 10** sind alle Bushaltestellen und Schienenhaltepunkte mit folgenden Einzugsradien (Zielwerten) im Stadtgebiet Bad Nauheim dargestellt:

- 300 Meter Bushaltestelle
- 400 Meter Schienenhaltepunkt

Das Stadtgebiet von Bad Nauheim wird vom ÖPNV gut erschlossen.

Es ergeben sich nur wenige Bereiche mit Erschließungsdefizit:

- Nieder-Mörlen (Dürerstraße, Eichendorffstraße)
- Neubaugebiet nördlich Wisselsheimer Straße
- Frankfurter Straße zwischen Eleonorenring und Schwalheimer Straße
- Ortsausgang Homburger Straße
- Höhenweg oberhalb Gustav-Kayser-Str.
- Nördlicher Park im Bereich Eisstadion

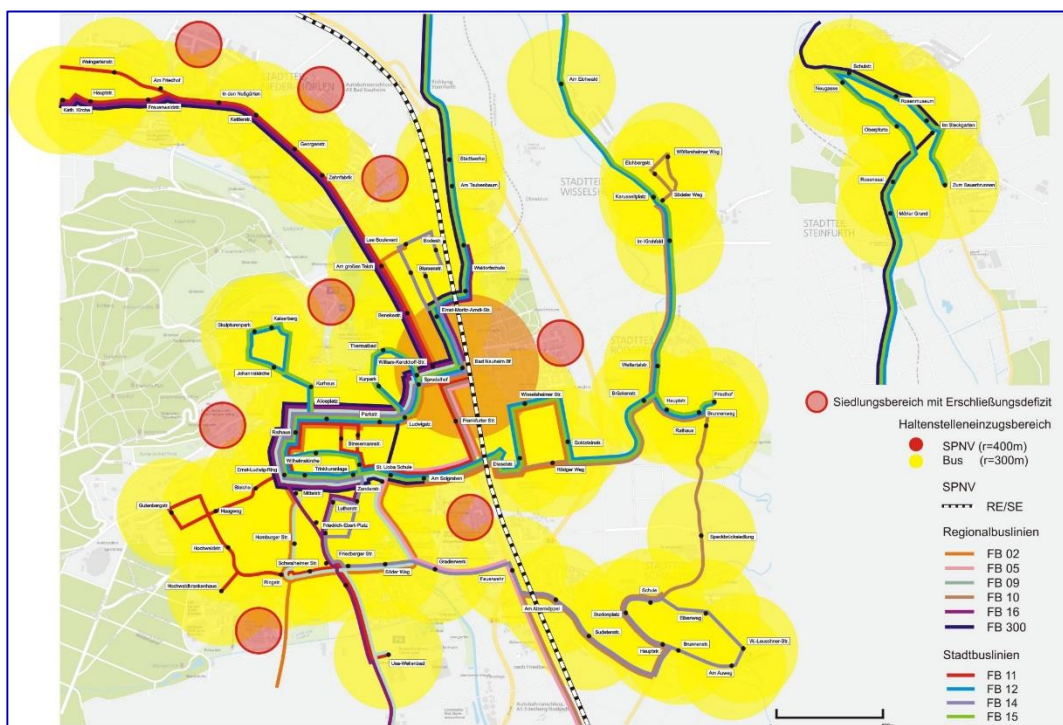


Bild 10: Erschließungsqualität Bad Nauheim

Als weiteres Kriterium wird die Verbindungsqualität untersucht. Je höher die Bedienungshäufigkeit durch Linienbusse ist, desto stärker prägt z.B. der Linienbus das Straßenbild und umso präsenter ist er in der Bevölkerung bei der Verkehrsmittelwahl. Doch muss die Bedienungshäufigkeit den wirtschaftlichen Randbedin-



gungen angepasst werden. Deshalb soll der ÖPNV angebotsorientiert differenziert werden, sowohl nach raumordnerischen Funktionen der einzelnen Teilräume, aber auch nach zeitlichen Anforderungen. In Anlehnung an die Empfehlungen der FGSV (2010) soll die Taktung in Bad Nauheim für innerörtliche ÖPNV-Verbindungen werktags mindestens dem Grenzwert von 60 Minuten im Tagesverkehr entsprechen. Als Zielwert sollen langfristig 15 oder 30 Minuten erreicht werden. Für regionale ÖPNV-Verbindungen zu den nächstgelegenen Grund- und Mittelzentren wird ein Grenzwert von 60 Minuten vorgegeben, für (über-) regionale ÖPNV-Verbindungen zu den nächstgelegenen Oberzentren Frankfurt a.M. und Gießen/Wetzlar ein Grenzwert von 30 Minuten. Die gleichmäßige Grundtaktung (15/30/60 Minuten) sollte dabei trotz Verringerung des Gesamtangebots (abends und am Wochenende) immer erhalten bleiben. Dies garantiert eine besser Merkbarkeit des Fahrplans.

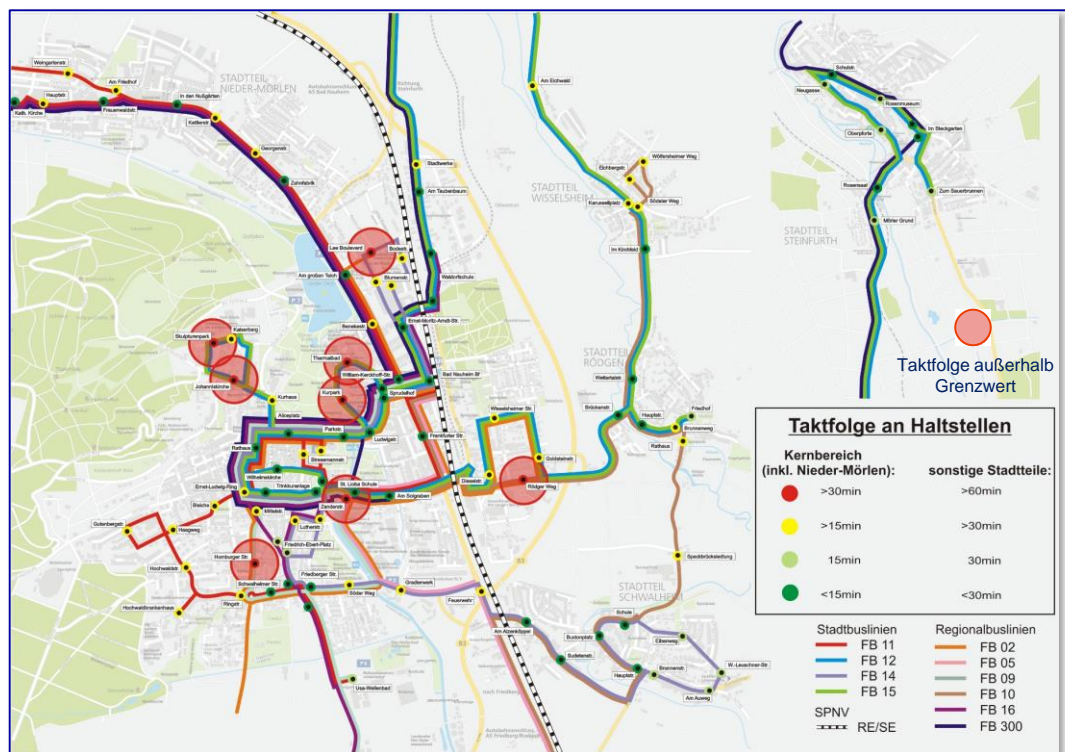


Bild 11: Taktfolgen an den Haltestellen in Bad Nauheim

Die Taktfolge an beinahe allen Haltestellen liegt innerhalb des Grenzwertes von 30 bzw. 60 Minuten in der NVZ, insbesondere an Haltestellen mit Überlagerung von Stadtbus- und Regionalbusverkehr (vgl. **Bild 11**). Ausnahmen bilden u.a. die Haltestellen Lee Boulevard, Rödger Weg und Thermalbad/Kurpark. Hier gibt es jedoch alternative Haltestellen mit kürzerer Taktfolge im näheren Umfeld.

Die Taktfolge an zahlreichen Haltestellen entlang der Frankfurter Straße sowie im Kernbereich liegt innerhalb des Zielwertes von 15 Minuten, oftmals sogar darunter. An beinahe allen Haltestellen in den Stadtteilen wird der Zielwert von 30 Minuten erreicht oder unterschritten.

Um insbesondere die Auspendler und Einkaufsverkehre in die Region auf die Schiene zu verlagern, ist ein ausreichendes P+R- Angebot wichtig.

- Es gibt heute 261 P+R Plätze für Monats- und Jahresparktickets sowie 117 P+R Plätze für Tagesnutzer
- Die P+R-Anlage ist stark ausgelastet, es findet eine Verdrängung in die angrenzenden Wohngebiete durch Überhang statt.
- Die P+R-Anlage wird auch von Auswärtigen benutzt (Preisersparnis ÖPNV – besseres ÖPNV-Angebot); dadurch wird das Angebot für die Bad Nauheimer Bürger verringert.
- Die Preisgestaltung und Vergabe der Parktickets liegt nicht in städtischer Hand.

Neben der Erreichbarkeit der Haltestellen und der Bedienungshäufigkeit steht vor allem die innerörtliche und regionale Verbindungsqualität im Vordergrund, die schnelle und unkomplizierte Distanzüberwindung zwischen Quell- und Zielhaltestelle. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. innerhalb der Stadt Bad Nauheim sowie zwischen Bad Nauheim und dem Umland. Kriterium ist die Reisezeit und die darin einfließende Umsteigehäufigkeit inklusive Wartezeit beim Umsteigevorgang.

So sollten die innerörtlichen Linienwege die Siedlungsbereiche kleinräumig erschließen, Linienwege der Regionalverbindungen möglichst ohne Umwege geführt werden.

In die Gesamtreisezeit fließen neben der Zu- und Abgangszeit zur bzw. von der Haltestelle die eigentliche Fahrtzeit und der Zeitaufwand für notwendige Umsteigevorgänge ein. Die reine Fahrtzeit hängt von der Direktheit der Linienwege. Langsame Fahrten weisen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen demnach auf Umwege hin.

Um das Bad Nauheimer Stadtzentrum von allen Ortsteilen aus in akzeptabler Zeit zu erreichen, sollte die Reisezeit (zzgl. Zu- und Abgang zur Haltestelle) im städtischen Busverkehr der Stadt Bad Nauheim 30 Minuten möglichst nicht überschreiten (in Anlehnung an die mind. zu erreichende Beförderungsgeschwindigkeit von (vgl. FGSV 2010, VDV 2001).

Im Regionalverkehr sollte Reisezeit im ÖPNV wie auch im MIV bis zum nächstgelegenen Grundzentrum bzw. Mittelzentrum 30 Minuten und darüber hinaus bis zum nächstgelegenen Oberzentrum 60 Minuten nicht überschreiten.

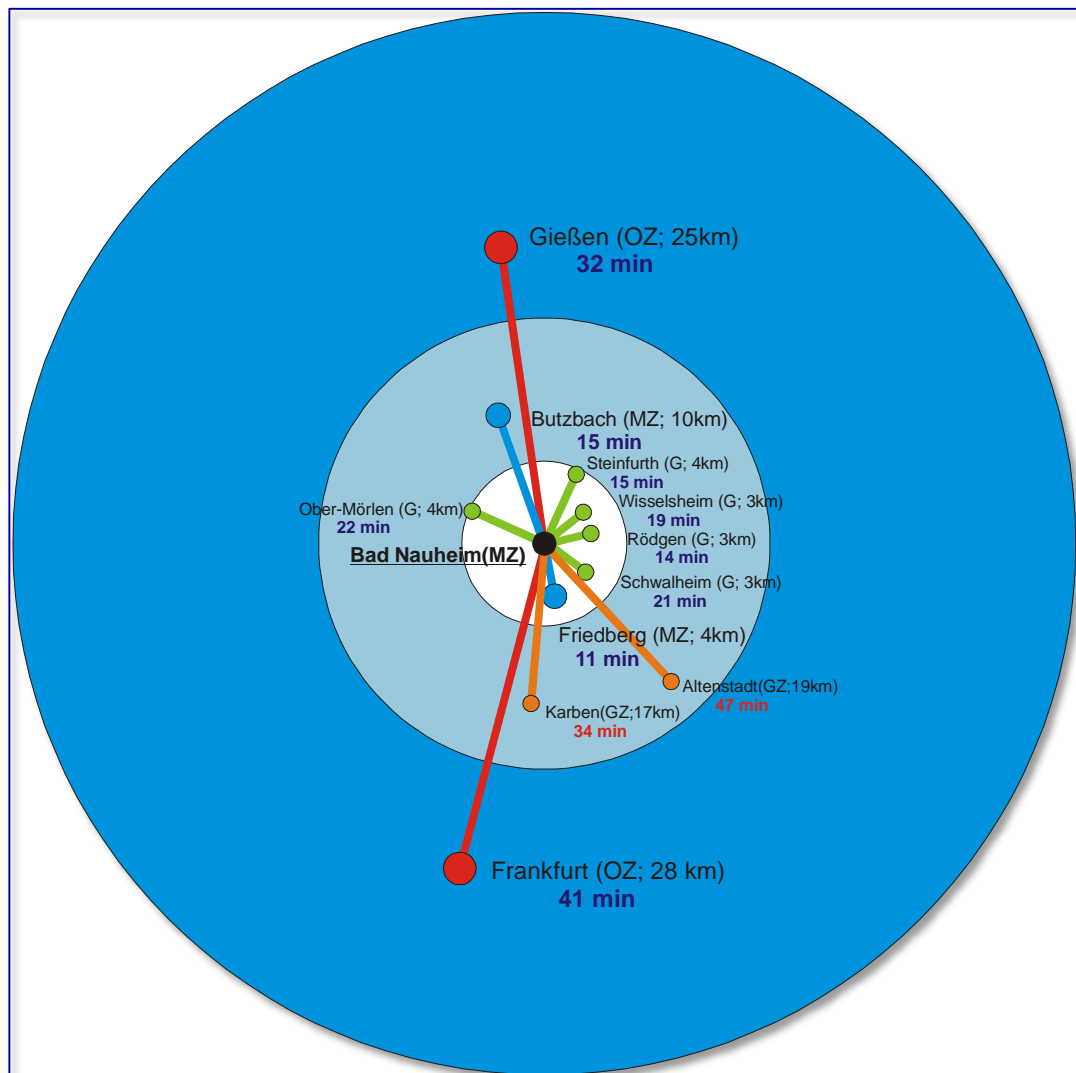


Bild 12: Reisezeiten im ÖPNV mit Quelle/Ziel Bad Nauheim

Die Analyse der Verbindungsqualität lässt sich wie folgt zusammenfassen (vgl. **Bild 12**):

- Die Reisezeit zu allen lokalen und allen relevanten regionalen Zielen entspricht den Mindestanforderungen (30/60 Minuten).
- Die umsteigefreie Erreichbarkeit des Kernbereichs aus allen Stadtteilen ist gewährleistet.
- Die nächstgelegene Mittel- und Oberzentren sind mit höchstens einem Umstieg erreichbar.
- Zwischen Bus und Bahn gibt es eine unzureichende Taktabstimmung, die auf den unregelmäßigen Bahnfahrplan zurückzuführen ist ("Schütteltakt").
- Die Taktabstimmung zwischen Stadtbus- und Regionalbus liegt innerhalb des Grenzwertes.

Betrachtet man das Reisezeitverhältnis auf bestimmten Relationen zwischen MIV und ÖPNV (vgl. **Tabelle 3**) ergeben sich zu den meisten regionalen Zielen gute Ergebnisse. Der angestrebte Zielwert von 1,5 wird sogar übertroffen. Auch wenn die max. zulässige Reisezeit eingehalten wird, liegt das lokale Reisezeitverhältnis oftmals außerhalb des Grenzwertes (2,1). Meist sind Tangentialverbindungen davon betroffen.

| Lokale/regionale Beförderungszeiten im MIV und ÖPNV |                 |          |                           |                 |                           |                        |                     |
|---|-----------------|----------|---------------------------|-----------------|---------------------------|------------------------|---------------------|
| von   | nach            | Relation | Entfernung Luftlinie (km) | Reisezeit (min) | Grenzwert Reisezeit (min) | Beförderungszeit (min) | Reisezeitverhältnis |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Gießen (Bf)     | MZ -> OB | 28                        | 28              | 60                        | 32                     | 1,1                 |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Frankfurt (Bf)  | MZ -> OB | 31                        | 31              | 60                        | 41                     | 1,3                 |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Friedberg (Bf)  | MZ -> MZ | 4                         | 10              | 30                        | 11                     | 1,1                 |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Butzbach (Bf)   | MZ -> MZ | 10                        | 13              | 30                        | 15                     | 1,2                 |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Karben (Bf)     | MZ -> GZ | 17                        | 24              | 30                        | 34                     | 1,4                 |
| Bad Nauheim Bhf                                     | Altenstadt (Bf) | MZ -> GZ | 19                        | 28              | 30                        | 47                     | 1,7                 |
| Bad Nauheim Parkstr.                                | Schwalheim      | MZ -> G  | 3                         | 10              | 30                        | 21                     | 2,1                 |
| Bad Nauheim Parkstr.                                | Rödgen          | MZ -> G  | 3                         | 7               | 30                        | 14                     | 2,0                 |
| Bad Nauheim Parkstr.                                | Wisselsheim     | MZ -> G  | 3                         | 8               | 30                        | 19                     | 2,4                 |
| Bad Nauheim Parkstr.                                | Steinfurth      | MZ -> G  | 4                         | 10              | 30                        | 15                     | 1,5                 |
| Bad Nauheim Parkstr.                                | Ober-Mörlen     | MZ -> G  | 4                         | 9               | 30                        | 22                     | 2,4                 |

Tabelle 3: Reisezeitverhältnisse von/nach Bad Nauheim

Zusammengefasst lässt sich die Situation im ÖPNV für Bad Nauheim folgendermaßen beschreiben:

- Im ÖPNV ist Bad Nauheim gut aufgestellt.

- Das Stadtgebiet wird gut durch den ÖPNV erschlossen, Linien- und Taktfolgen bieten ein gutes Angebot, die lokale und regionale Verbindungsqualität ist insgesamt gut.
- Das P+R-Angebot ist gut frequentiert und sollte ausgebaut werden.
- Bahn- und Bustakte sind nicht aufeinander abgestimmt (Bahn fährt „Schüttel-Takt“).
- Potenziale des kombinierten Verkehrs (ÖPNV mit Car-Sharing/Radverkehr/Pedelec-Verleih, auch per Abo) bleiben bisher ungenutzt.

#### 2.4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Maßstäbe zur Beurteilung von Verkehr und Planungen für den Verkehr werden in immer stärkerem Maße von außen, also aus dem „Verkehrsumfeld“ - oder besser gesagt - aus den Ansprüchen der Stadt, denen der Verkehr zu dienen hat, bestimmt. Demzufolge wird nicht mehr nur nach Leistungsfähigkeit und Flüssigkeit des MIV - Straßenverkehrs gefragt, sondern in immer stärkerem Maße nach der Verträglichkeit.

Ziel muss es sein, die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr zu entlasten, um Raum für Fußgänger, Radfahrer und den Quell- und Zielverkehr zu schaffen. Die übrigen Straßenräume sind stadtverträglich zu gestalten. Die Erreichbarkeit der Ortsteilzentren ist auf möglichst verträglichen Straßen zu sichern. Die Barrierewirkungen der Frankfurter Straße und der Schienentrasse sind durch geeignete Maßnahmen zu mindern. Umwegfahrten und Schleichverkehre sind im Sinne einer Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch verkehrslenkende Maßnahmen möglichst zu vermeiden.

Das Straßenverkehrsnetz wird in erster Linie durch die B 3 als Umgehungsstraße geprägt, welche die frühere Bundesstraße, die Frankfurter Straße vom Durchgangsverkehr entlastet. Der überwiegende Teil der Straßen ist in kommunaler Hand. Neben der Bundesstraße B 3 sind es die Kreisstraßen K 173, K174 und K 175 sowie die Landesstraße L 3134, die nicht in der Baulast der Stadt Bad Nauheim liegen. **Bild 13** zeigt die Straßenklassifikation in Bad Nauheim.

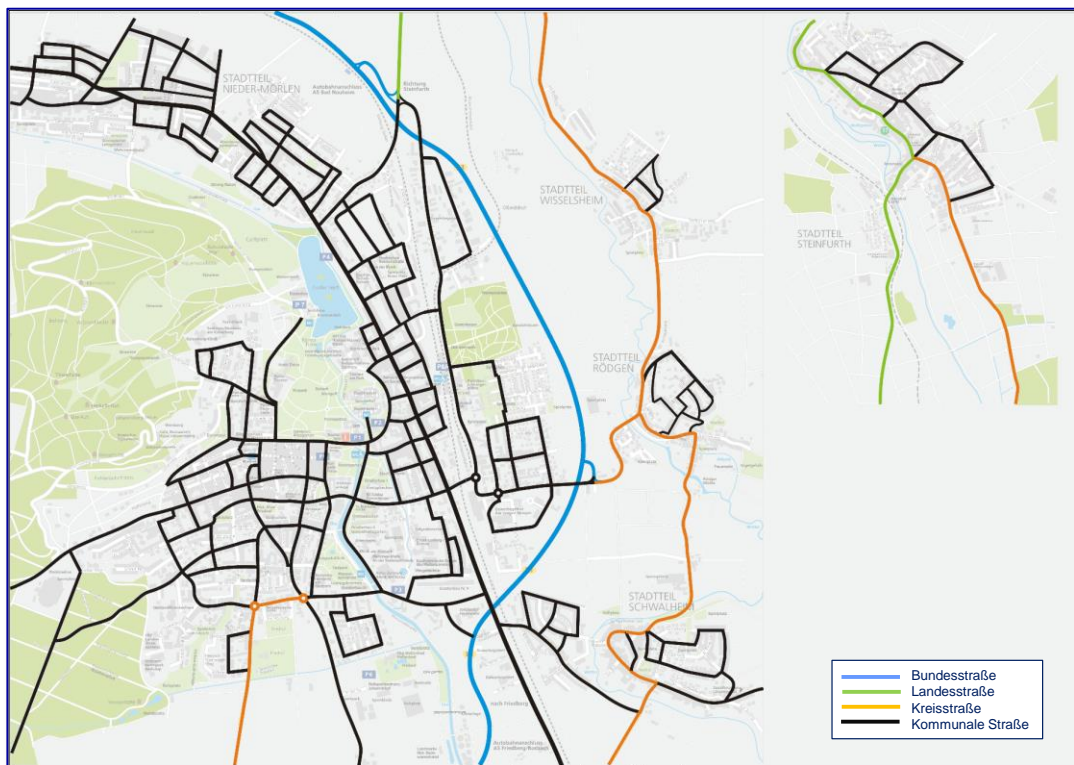


Bild 13: Straßenklassifikation in Bad Nauheim

Um genauere Kenntnis der Zusammensetzung des Verkehrs insbesondere auf der Frankfurter Straße zu erlangen, wurde eine umfangreiche Verkehrserhebung durchgeführt. Hierbei wurden einerseits die Verkehrsmengen an 5 Knoten erfasst, andererseits wurde eine Fahrtroutenerhebung an einem normalen Werktag zwischen 14.30 und 17.30 Uhr durchgeführt, bei der an 7 Kordon- und 5 Kontrollstellen jeweils die Herkunft der Fahrzeuge erfasst werden konnte. **Bild 14** zeigt die Kordon- und Kontrollstellen der Fahrtroutenerhebung in der Übersicht.

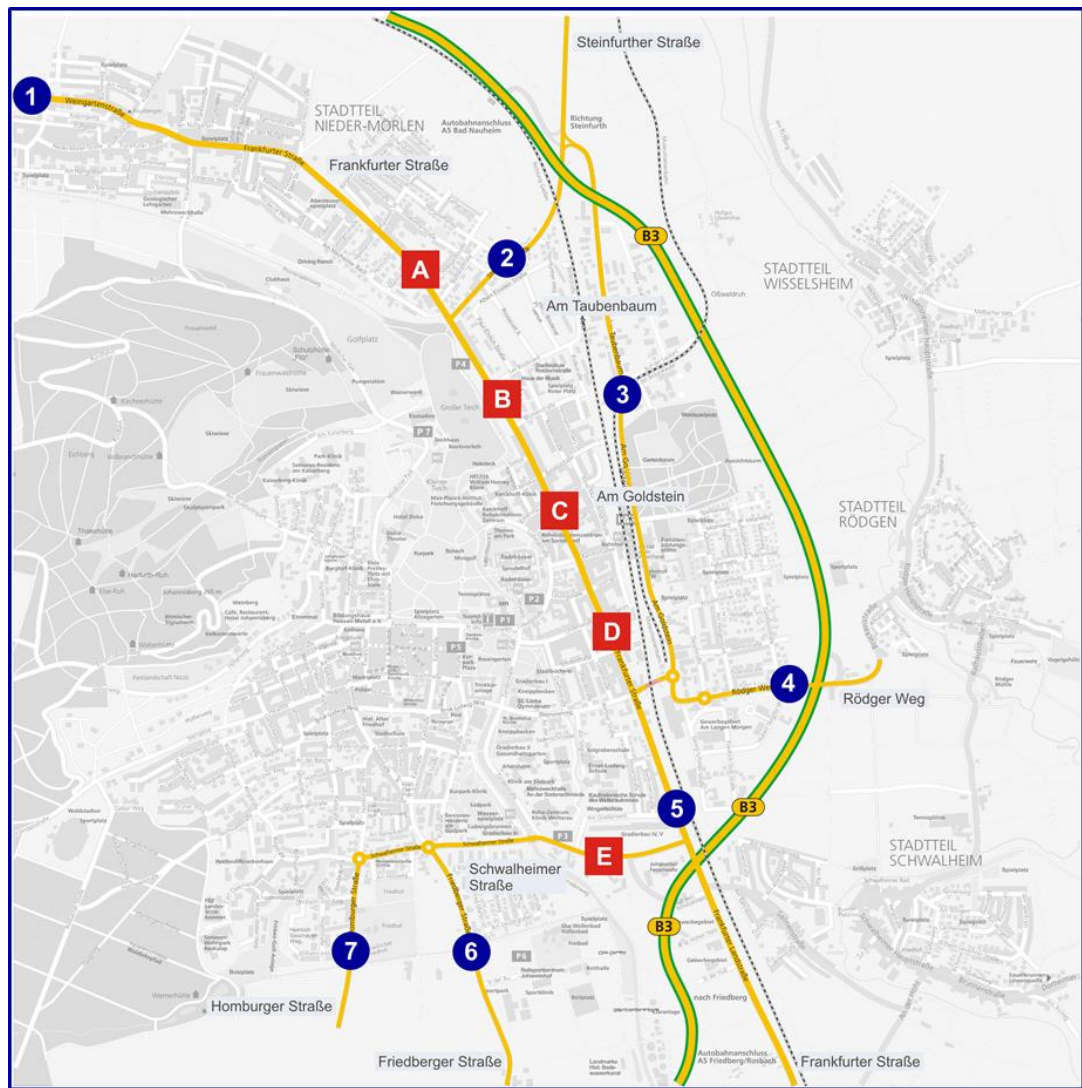


Bild 14: Kordon- und Kontrollstellen der Fahrtroutenerhebung in Bad Nauheim

Ausgewertet werden konnte der Zeitraum zwischen 15.00 und 17.00 Uhr, in dem alle Fahrzeuge an allen Kordon- bzw. Kontrollstellen erfasst werden konnten. Die **Bilder 15 bis 21** zeigen die Ergebnisse der Kordonstellen 1 bis 7 im Einzelnen.

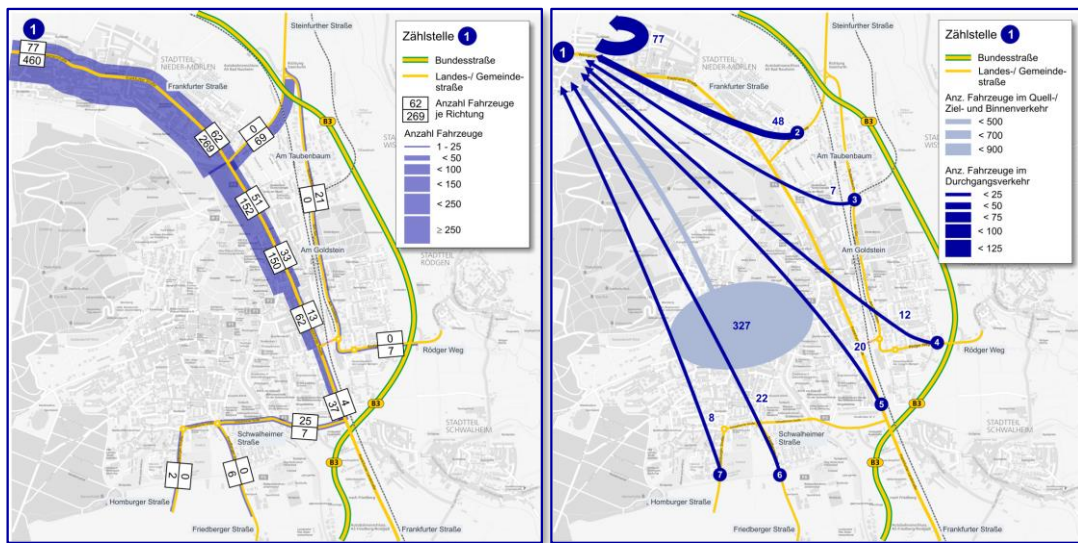


Bild 15: Ergebnisse Kordonstelle 1 (15.00 – 17.00 Uhr)

An Kordonstelle 1 ist ein hoher ein- und ausfließender Verkehr festzustellen. Ursache hierfür ist die Attraktivität des Verbrauchermarktes Kaufland. Der Durchgangsverkehrsanteil liegt hier bei 25 bzw. 26 Prozent (Ein- und ausfließender Verkehr).

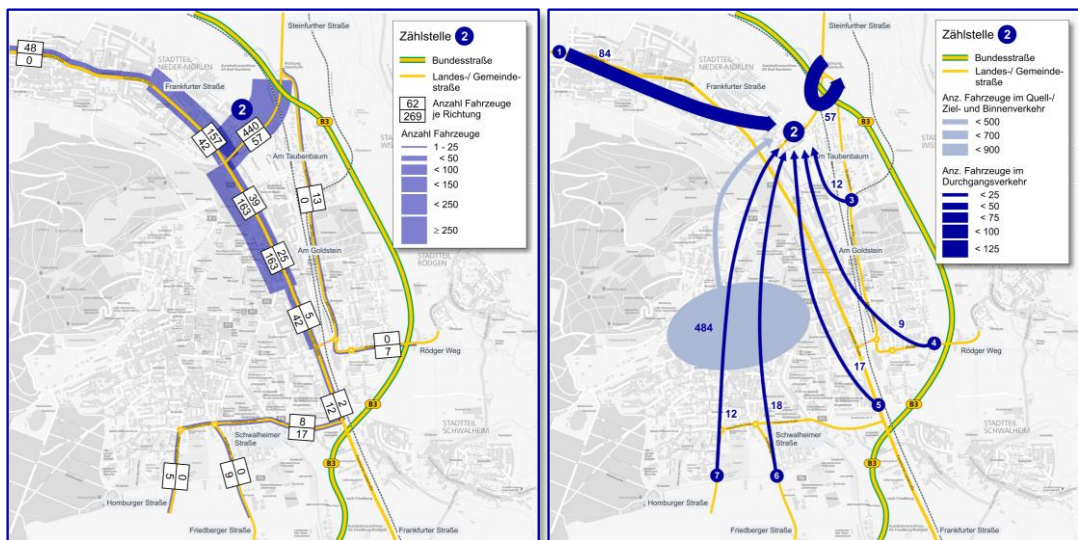


Bild 16: Ergebnisse Kordonstelle 2 (15.00 – 17.00 Uhr)

Die Kordonstelle 2 weist die stärksten Beziehungen zur Kordonstelle 1 in Nieder-Mörlen und in die Stadtmitte auf. Ein großer Teil des Quell- und Zielverkehrs erreicht über die Steinfurther Straße das Zentrum von Bad Nauheim. Der Durchgangsverkehrsanteil ist hier mit 19 bzw. 22 Prozent vergleichsweise gering.



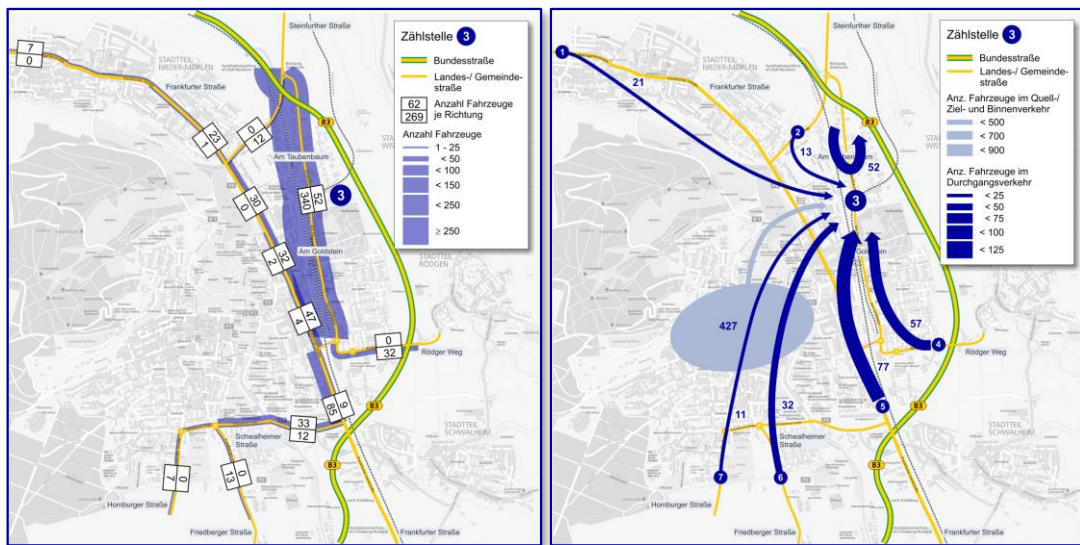


Bild 17: Ergebnisse Kordonstelle 3 (15.00 – 17.00 Uhr)

Von der Kordonstelle 3 besteht die stärkste Beziehung zur Kordonstelle 5, also zwischen Am Taubenbaum und der Frankfurter Straße im Süden. Der Durchgangsverkehrsanteil liegt hier bei 36 bzw. 33 Prozent.

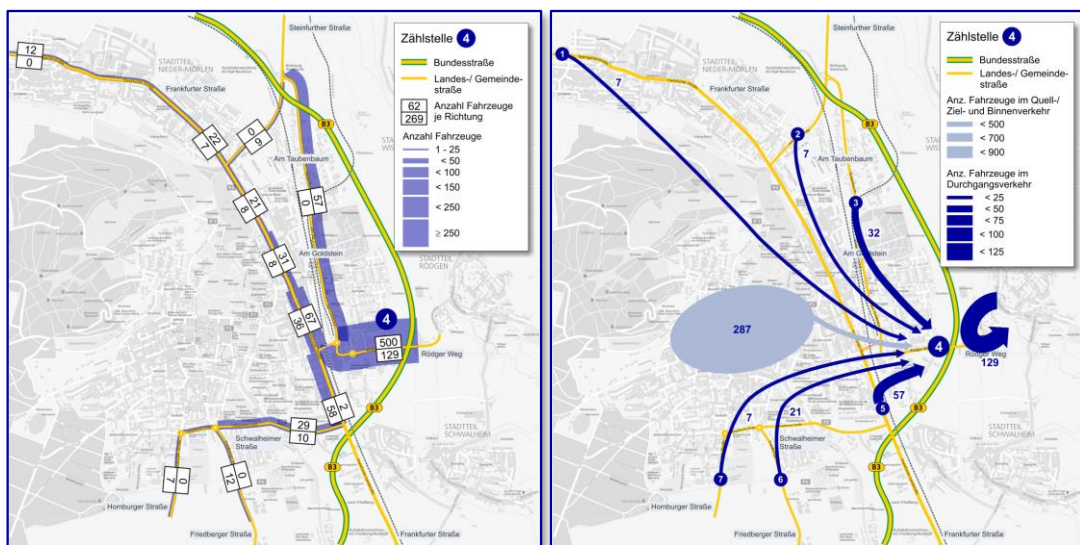


Bild 18: Ergebnisse Kordonstelle 4 (15.00 – 17.00 Uhr)

Die Kordonstelle 4 weist aufgrund des Einkaufszentrums einen hohen ein- und ausfließender Verkehr auf. Der Durchgangsverkehr weist hier einen Anteil von 25 bzw. 33 Prozent auf.

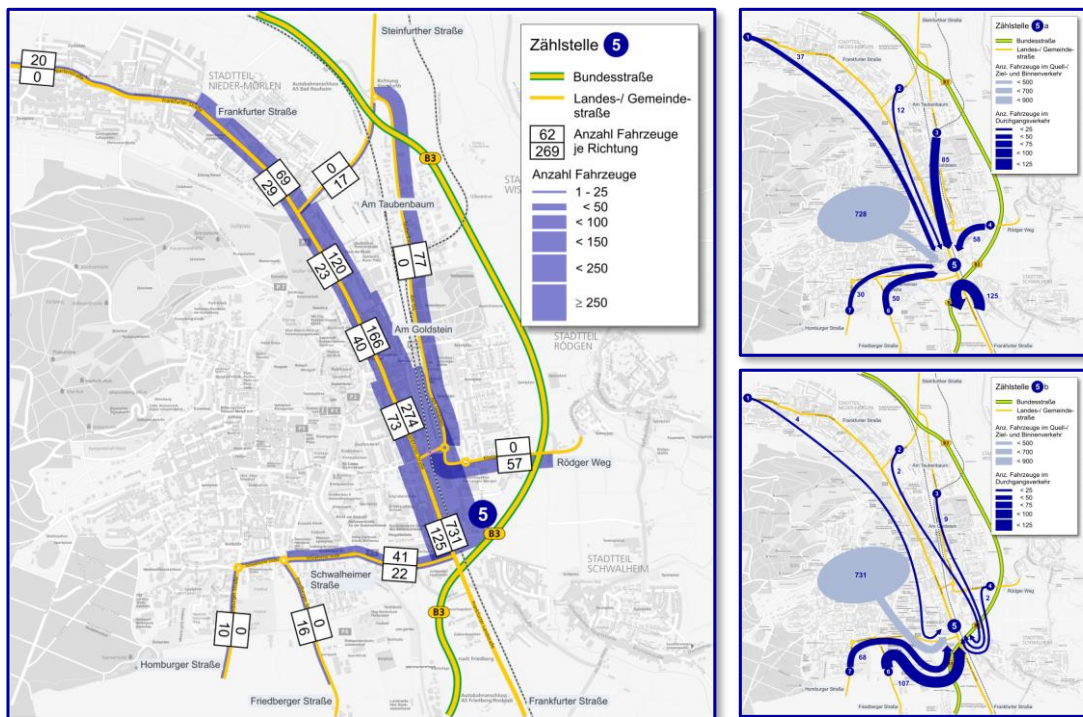


Bild 19: Ergebnisse Kordonstelle 5 (15.00 – 17.00 Uhr)

Die Kordonstelle 5 hat ihre stärkste Beziehung zur Kordonstelle 3 (Am Taubenbaum). Hier ergibt sich im Mittel ein Durchgangsverkehrsanteil von 27 Prozent.



Bild 20: Ergebnisse Kordonstelle 6 (15.00 – 17.00 Uhr)

Die Friedberger Straße (Kordonstelle 6) ist die am höchsten belastete Einfallsstraße. Der Durchgangsverkehr ist hier mit einem Anteil von 22 bzw. 15 Prozent gering.



Bild 21: Ergebnisse Kordonstelle 7 (15.00 – 17.00 Uhr)

An der Homburger Straße sind viele Fahrten festzustellen, die hier sowohl ein- als auch ausfahren. Über diese Straße wird das Zentrum von Bad Nauheim im Zielverkehr angefahren. Entsprechend ist der Durchgangsverkehrsanteil hier mit 15 bzw. 13 Prozent geringer als an den übrigen Kordonstellen.

Betrachtet man den Quellverkehr aus dem Zentrum so ist festzustellen, dass es insgesamt einen hohen Anteil Ausfahrender aus dem Binnenraum (70 Prozent) gibt. Auf dem Querschnitt Frankfurter Str. (C) sind 37 Prozent der Fahrzeuge von außerhalb Nauheims eingefahren. Auf der Frankfurter Straße selbst ist der Durchgangsverkehr von Nord nach Süd und umgekehrt eher gering. **Bild 22** zeigt den Quell- und Zielverkehr in der grafischen Darstellung.

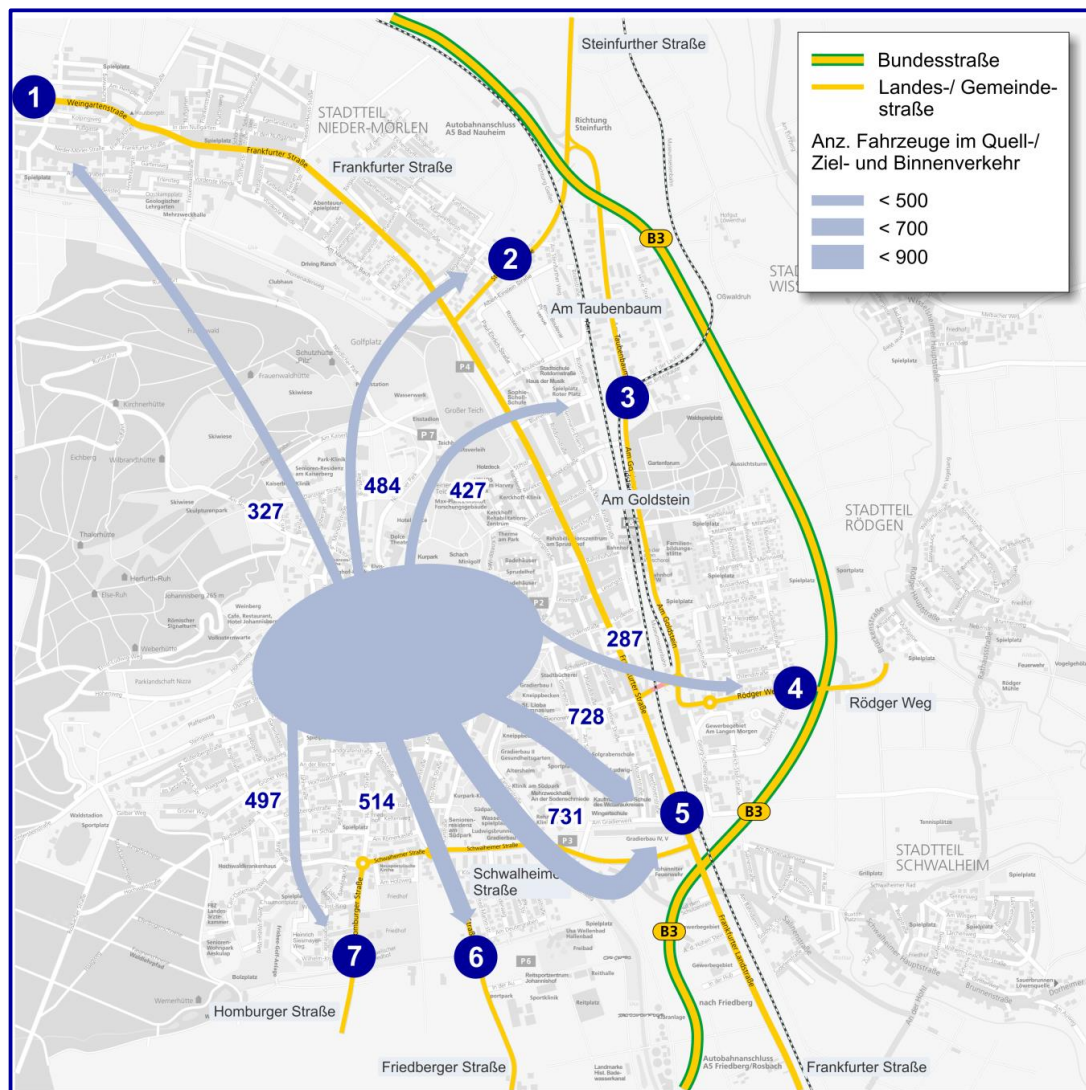


Bild 22: Quell- und Zielverkehr (15.00 – 17.00 Uhr) der Stadt Bad Nauheim

Als Ergebnis der Fahrtroutenerhebung kann festgehalten werden, dass der

- Durchgangsverkehr insgesamt eher gering ist (< 25 Prozent) und größtenteils bereits auf die B 3 verlagert werden konnte,
- Quell- und Zielverkehr hoch ist, was durch einen hohen Pendleranteil, sowohl Aus- als auch Einpendler, erklärt werden kann,
- Zielverkehr aus dem Süden ins Zentrum besonders stark ist,
- Binnenverkehr einen erkennbar hohen Anteil am Gesamtverkehr ausmacht.

Aus den gewonnenen Erkenntnissen aus den Verkehrserhebungen konnte zusammen mit den Informationen über Einwohner und Arbeitsplätze sowie den entsprechenden Mobilitätskenndaten ein Verkehrsmodell aufgebaut werden, das ein

realistisches Abbild der Verkehrsabläufe auf den Straßen des Untersuchungsnetzes im MIV widerspiegelt. Das Verkehrsmodell, das für den heutigen Zustand anhand erhobener Werte geeicht wurde, bietet mit seinem Instrumentarium die Möglichkeit, Änderungen im Verkehrsnetz zu simulieren und so Maßnahmen auf ihre Wirkung hin zu bewerten.

Der Einsatz eines Verkehrsmodells bietet zudem die Möglichkeit Belastungszahlen im Kfz-Verkehr nicht nur punktuell (z.B. durch Erhebungen) sondern für alle Straßen des Untersuchungsnetzes zu erhalten. Hierdurch kann die Maßnahmenplanung noch effektiver erfolgen.

Für die Straßen des Untersuchungsnetzes weist das Verkehrsmodell im sogenannten Analyse-Null-Fall (dem heutigen Zustand) die im **Bild 23** ausgewiesenen Verkehrsbelastungen aus.

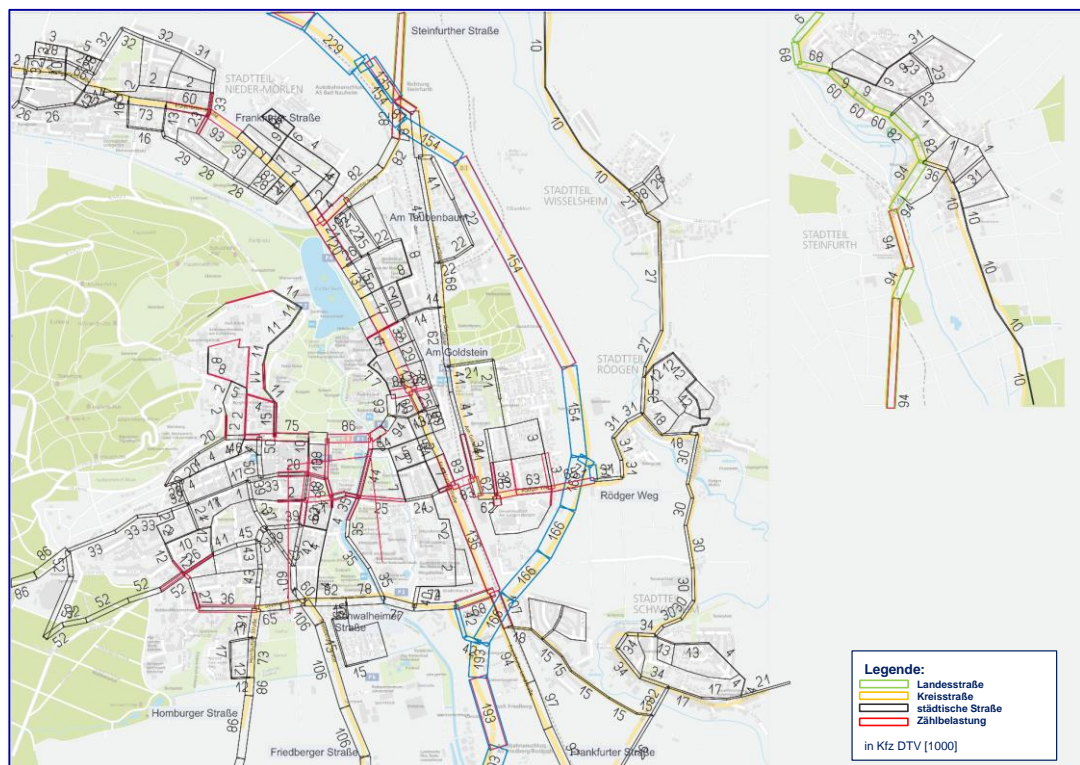


Bild 23: Verkehrsbelastungen in Bad Nauheim im Analyse-Null-Fall 2012/13

**Bild 24** zeigt die Belastungen der wichtigsten Straßen in Bad Nauheim in der Übersicht.

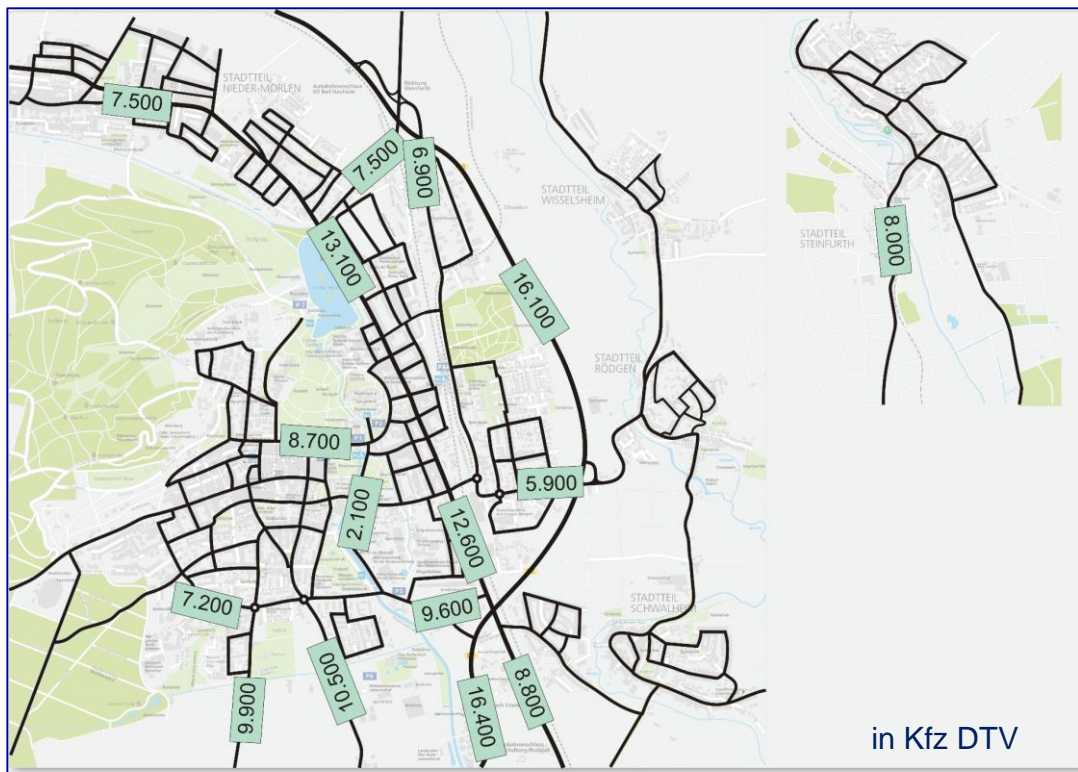


Bild 24: Heutige Verkehrsbelastungen der wichtigsten Straßen in Bad Nauheim

Besonders hoch belastet (> 10 Tsd. Kfz DTV) sind

- B 3 16.000 Kfz DTV
- Frankfurter Straße 13.000 Kfz DTV
- Friedberger Straße 10.500 Kfz DTV

Im mittleren Belastungsbereich (5-10 Tsd. Kfz DTV) liegen

- Schwalheimer Straße 9.600 Kfz DTV
- Parkstraße 8.700 Kfz DTV
- Homburger Straße 9.900 Kfz DTV
- Rödger Weg 5.900 Kfz DTV
- Steinfurther Straße 7.500 Kfz DTV

Zudem sind die Knoten im Verlauf der Frankfurter Straße und der Kreisverkehr am Goldstein stark ausgelastet.

Bad Nauheim verfügt über besonders viele Einbahnstraßen/-systeme. Sie sind in dem **Bild 25** grafisch dargestellt. Durch Einbahnstraßen entstehen Umwegfahrten

und damit verbunden höhere Emissionen. Die Orientierung für auswärtige Besucher und Gäste wird durch Einbahnstraßensysteme erschwert. Zudem sind die meisten Einbahnstraßen nicht für Radfahrende freigegeben.

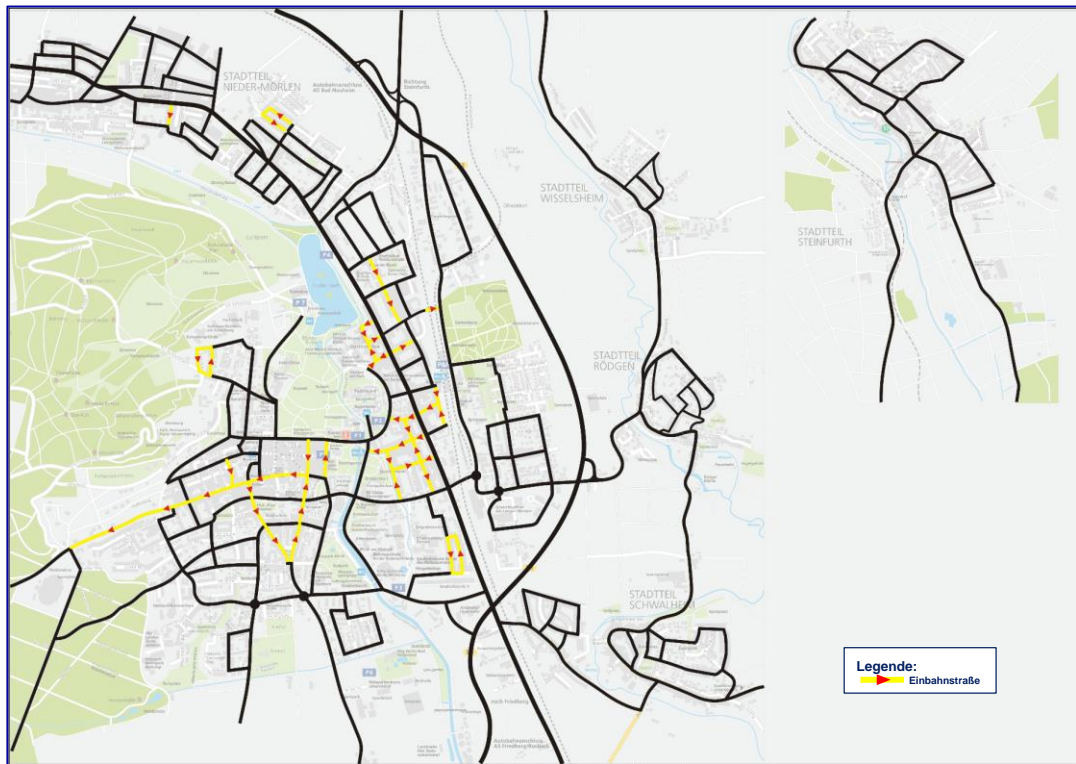


Bild 25: Einbahnstraßen in Bad Nauheim

Ein wichtiges Thema im Rahmen der Bestandsanalyse im MIV ist der ruhende Verkehr, da jedes Fahrzeug auch bei Bedarf an Quelle oder Ziel der Fahrt abgestellt werden muss. In Bad Nauheim sind viele Straßenräume durch parkende Fahrzeuge geprägt. Durch den hohen Einpendleranteil besteht neben den Anwohnern und Einkaufenden ein hoher Bedarf an Stellplätzen für Berufspendler, zumal die Arbeitsplätze im Gesundheitswesen oft durch Schichtdienste geprägt sind und hier das Verlagern von Fahrten auf den ÖPNV vielfach nicht möglich ist.

Im Zentrum sind ausreichend Stellplätze in Stellplatzanlagen vorhanden (1.200 Stellplätze sowie 400 P+R-Plätze), dargestellt in **Bild 26**. Hinzu kommen die Stellplätze am Straßenrand. Radverkehrsanlagen, Gehwege und Fahrbahnen werden vielfach durch haltende bzw. parkende Fahrzeuge blockiert.

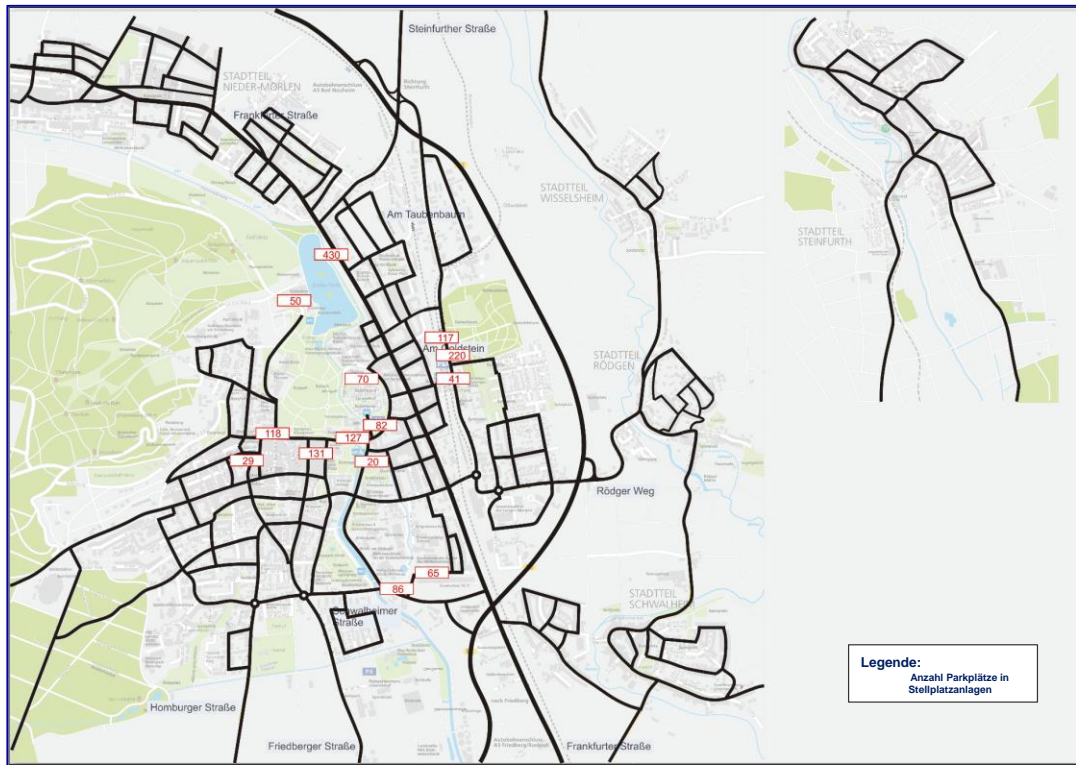


Bild 26: Stellplatzanlagen in der Kernstadt von Bad Nauheim

Zusammenfassend kann für den MIV festgehalten werden:

- Es besteht ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen und hohe Auslastung an einigen Knotenpunkten
- Es gibt einen hohen Anteil an Binnen-, Quell- und Zielverkehr – das bedeutet der Verkehr ist im Wesentlichen „hausgemacht“ und z.T. auf andere Verkehrsmittel verlagerbar.
- Die vielen Einbahnstraßen bedingen längere Wege (mehr Kfz-Kilometer bedeuten mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoß).
- Viele Straßenräume sind durch Kfz (fahrend oder parkend) geprägt und in ihrer Stadtraumqualität eingeschränkt.



## 3. Entwicklung und Ziele

### 3.1 Vorbemerkungen

Eine zentrale Rolle fällt bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans dem Zielsystem zu. Das Zielsystem soll einerseits die Erwartungen definieren, die die Politik an die Verkehrsplanung stellt, so dass die darin definierten Ziele die Messlatte zur Erfolgskontrolle der Verkehrsplanung darstellen. Andererseits soll das Zielsystem vermitteln, welche Vorstellungen hinter den Planungen stehen.

Hieraus ergibt sich, dass das Zielsystem unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden muss. Zum einen soll es den Planern eine Orientierung liefern, mit welchen Einzelmaßnahmen die Verkehrsplanung insgesamt auszugestalten ist. Zum anderen soll das Zielsystem Außenstehenden einen verständlichen Einblick in die Verkehrsplanung geben. Die Herleitung des Zielsystems ist im Grunde ein politischer Prozess, der durch die gutachterliche Begleitung und Diskussion unterstützt wird.

Die Zieldefinition und die Entwicklung der Handlungsfelder und Planungsgrundsätze erfolgten daher projektbegleitend auf Grundlage der Ergebnisse der jeweiligen Arbeitspositionen und in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie unter Einbindung aller für die Verkehrsplanung Verantwortlichen in Verwaltung, Politik, Behörden und Institutionen.

Im Vordergrund steht bei der Leitbildentwicklung eine ganzheitliche Betrachtung aller Verkehrskomponenten und die Verknüpfung der Verkehrssysteme im Sinne eines integrierten Mobilitätskonzepts unter Berücksichtigung der absehbaren / prognostizierten demographischen Entwicklungen in Bad Nauheim.

### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

Zur demographischen Entwicklung in Bad Nauheim wurden vorliegende Prognosen ausgewertet. Insbesondere sind hier zu nennen:

- Demografie-Bericht und Monitoring für den Wetteraukreis 2010-2013. Landkreis Wetterau, Fachdienst Strukturförderung und Umwelt. Friedberg. 2011-2014.

- Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Projektion für den Zeitraum von 2010 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Hessen-Agentur, Report Nr. 792. Wiesbaden, 2010.

Für Bad Nauheim wird entgegen dem kreis- und landesweiten Trend eine weiter steigende Einwohnerzahl bis 2030 prognostiziert. **Bild 27** zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2009 bis 2030 für Bad Nauheim, den Wetteraukreis und Hessen.

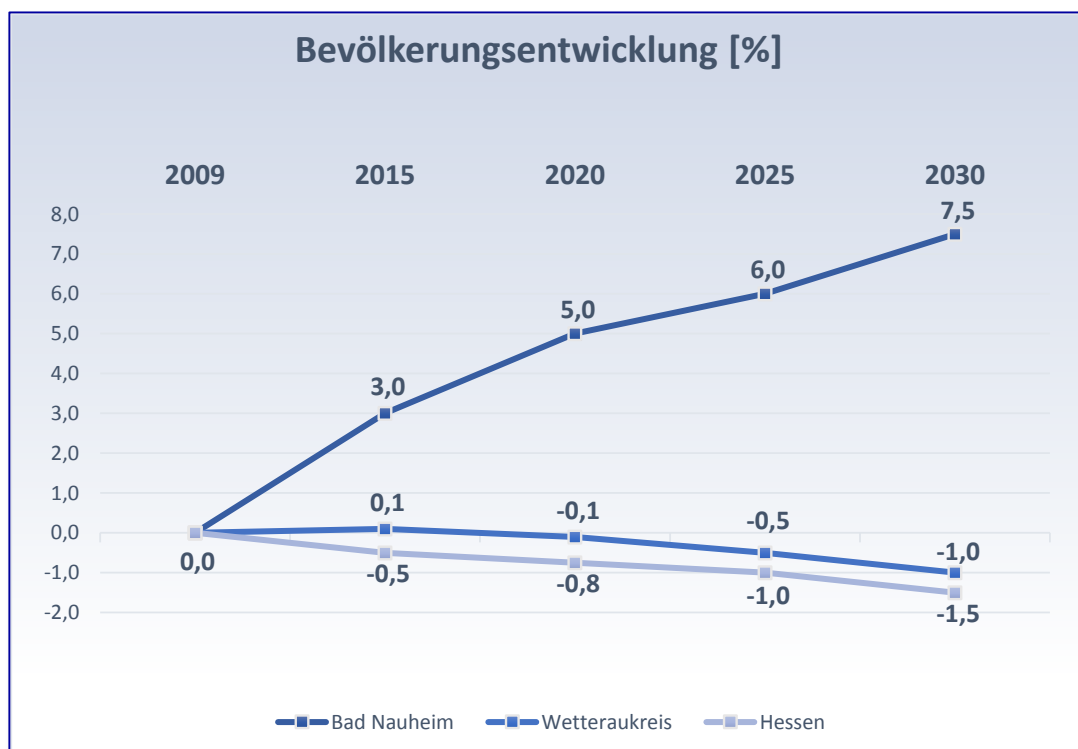


Bild 27: Bevölkerungsentwicklung

Die bundesweit zu beobachtende Alterung der Gesamtbevölkerung macht sich auch in Bad Nauheim bemerkbar und wird für die Entwicklung von 2003 bis 2030 im **Bild 28** dargestellt. Die Entwicklung von 2011 bis 2030 zeigt

- leicht zurückgehende Schülerzahlen, Altersgruppe unter 18: -1,2 Prozentpunkte,
- überdurchschnittliche Abnahme der Altersgruppe 18-64: -6,7 Prozentpunkte,
- überdurchschnittliche Zunahme der Senioren, Altersgruppe 65-79: +3,6 Prozentpunkte,
- überdurchschnittliche Zunahme der Senioren, Altersgruppe ab 80: +4,3 Prozentpunkte.

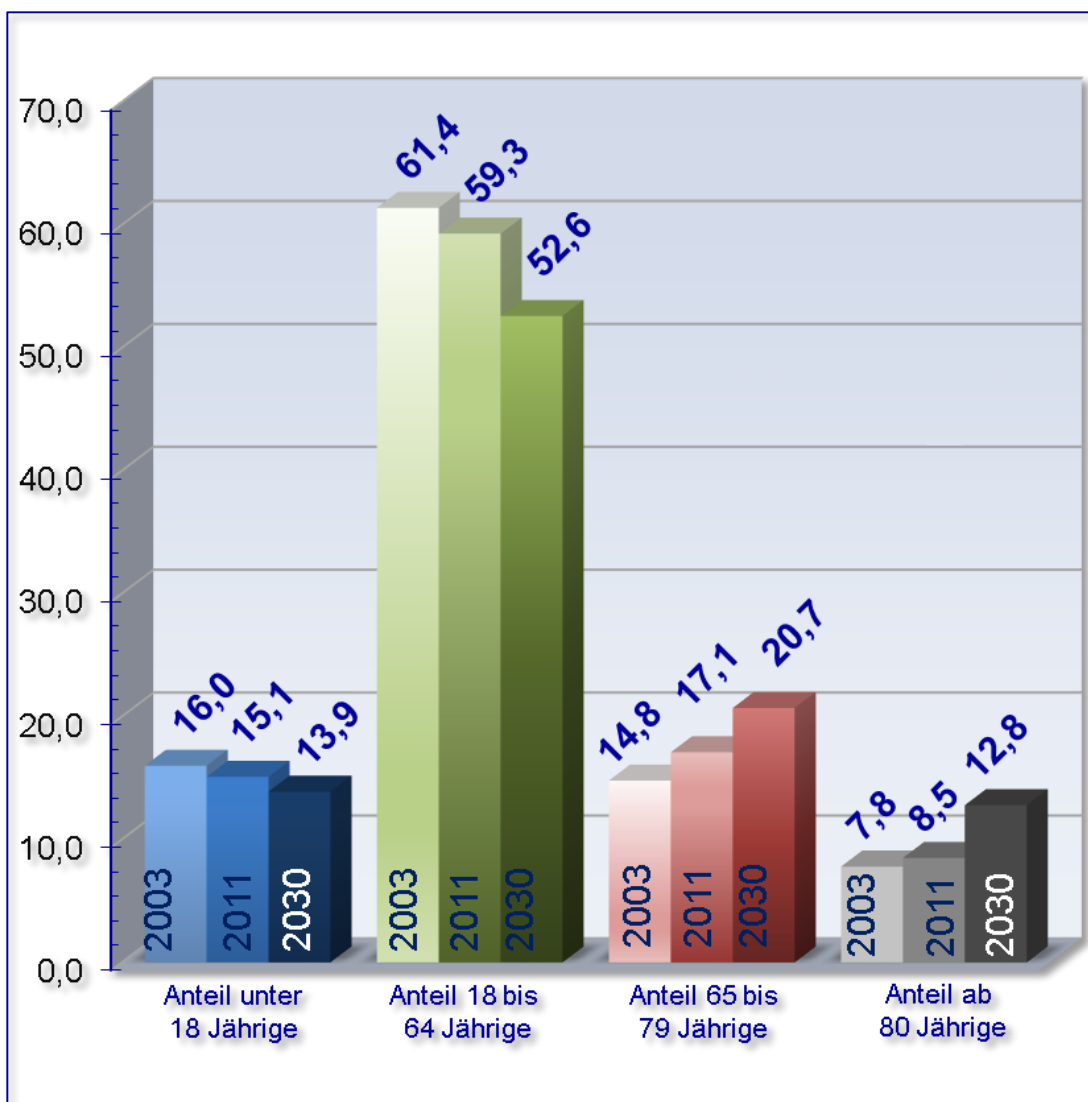


Bild 28: Entwicklung der Altersgruppen

Bereits jetzt zeichnet sich der demographische Wandel ab und wird bis 2030 beschleunigt. Dies wird Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten haben und somit auch auf die Maßnahmen- und Handlungskonzepte, die diese Entwicklungen entsprechend berücksichtigen müssen.

### 3.3 Ziele des Verkehrsentwicklungsplans Bad Nauheim

Grundsätzlich muss das oberste Ziel des VEPs sein, die festgestellten Mängel in allen Verkehrsarten zu beseitigen und damit die notwendige Mobilität aller Bürger stadtverträglich zu gewährleisten. Eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität beinhaltet, dass die unterschiedlichen Verkehrsmittel ihren Stärken, Schwächen und

typischen Einsatzfeldern entsprechend gewählt werden und dadurch die Beeinträchtigung der Anwohner, der Freizeit-, Kur- und Erholungseinrichtungen sowie von Natur und Landschaft soweit möglich minimiert wird.

Zur Erreichung des Ziels steht der Stadt Bad Nauheim eine Vielzahl von Handlungsfeldern mit hohen Einflussmöglichkeiten zur Verfügung. Dies betrifft insbesondere die Schaffung von Angeboten im nichtmotorisierten Verkehr, Verbesserungen im ÖPNV sowie straßenraumgestalterische und ordnungsrechtliche Maßnahmen im Kfz-Verkehr.

Dazu gehört auch die Stärkung des Radverkehrs durch Mängelbeseitigung und Schaffung eines attraktiven Angebotes in Form eines durchgehenden und konsequenten Hauptnetzes für den Radverkehr.

Nicht nur zur Verbesserung der Lufthygiene und der Verminderung von Emissionen, sondern insbesondere vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung mit einer starken Zunahme der älteren Bevölkerungsgruppen ist dem Ziel der Stärkung der Nahmobilität besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Angebote, die es ermöglichen, notwendige Wege nichtmotorisiert und möglichst barrierefrei zu erledigen, stärken Bad Nauheim als Wohn- und Kurstandort und werden damit auch dem Anspruch als "Gesundheitsstadt" in besonderem Maße gerecht. Hierbei ist insbesondere die Schaffung von attraktiven Stadträumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu nennen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verringerung der Unfallzahlen und der Unfallschwere ist ein weiteres wesentliches Ziel der Verkehrsplanung. Dabei besteht über die baulich-gestalterische Behebung von unfallträchtigen Detailpunkten hinaus die Möglichkeit, durch ordnungsrechtliche bzw. organisatorische Maßnahmen eine grundsätzliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Die Erreichbarkeit der Stadt mit ihren Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen ist ebenfalls ein wesentlicher Standortfaktor sowohl für die lokale Wirtschaft als auch für die Attraktivität der Stadt Bad Nauheim als Wohnstandort. Zur Sicherung der Erreichbarkeit sind leistungsfähige Verkehrsnetze eine wesentliche Voraussetzung. Anzustreben ist eine gleichermaßen gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer und für alle Reisezwecke, so dass hier sowohl Handlungsfelder aller Verkehrsarten und deren Verknüpfung durch

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement als auch die Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung zur Zielerreichung relevant sind.

Analog zur Erreichbarkeit der innerstädtischen Standorte ist die Einbindung der Stadt Bad Nauheim in die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze als wichtiger Standortfaktor anzusehen. Dazu zählen vor allem die Anbindung der Stadt im klassifizierten Straßennetz, im regionalen Schienenverkehr sowie die Anbindung an Bahnhöfe des Schienenfernverkehrs und Flughäfen. Zwar ist gerade hier aufgrund der regionalen bzw. überregionalen Zuständigkeiten die Einflussmöglichkeit der Stadt Bad Nauheim am geringsten, dennoch bestehen im Rahmen der Raumordnungs- und Landesplanungsverfahren entsprechende Möglichkeiten zur Einflussnahme. Damit einhergehend erfolgt gleichsam eine Stärkung der lokalen Wirtschaft und des Handels.

## 4. Maßnahmenkonzepte

### 4.1 Vorbemerkungen

Die zuvor beschriebenen Mängel sollen durch geeignete Maßnahmen abgestellt und abschließend in ein Handlungsprogramm mit Prioritätenreihung gefasst werden.

Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans formulierte Maßnahmenprogramm dient der stadtverträglicheren Abwicklung des zukünftigen Verkehrs, bietet bessere Erschließungs- und Verbindungsfunktionen im Stadtgebiet für alle Verkehrssysteme und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen und damit insgesamt die Lebensqualität in Bad Nauheim. Das Maßnahmenprogramm soll in erster Linie Möglichkeiten aufzeigen, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel in das Bewusstsein der Bevölkerung rufen und sie veranlassen, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) umzusteigen. Dadurch kann ein Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung und Reduzierung des täglichen motorisierten Individualverkehrs geleistet werden.

### 4.2 Förderung Nahmobilität

Wenn eine Verbesserung der Lärmsituation und Verbesserung der Luftqualität angestrebt wird („Gesundheitsstadt“), sollten vor allem Maßnahmen ergriffen werden, die die Nahmobilität und die Verlagerung von Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern.

Gerade der hohe Ein- und Auspendleranteil am Gesamtverkehr sowie ein hoher Anteil Binnenverkehr in Bad Nauheim erfordern Maßnahmen zur Verbesserung der Multimodalität und insbesondere die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch sichere Verkehrsnetze im Rad- und Fußverkehr.

Durch einen attraktiven Umweltverbund mit entsprechenden Angeboten (Radverleih, Taktabstimmungen, B+R-Parkplätze) können Fahrten vom MIV auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden.

Mobilitätsstationen (Rad-/Pedelecverleih, Service, Beschwerdestelle etc.) sowie Mobilitäts-Karten dienen als Schnittstelle zum und innerhalb des Umweltverbundes.

Die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität finden sich übergreifend in den Maßnahmenpaketen der einzelnen Verkehrsmittel. Überschneidungen und Wiederholungen sind beabsichtigt und zeigen die Vernetzung der Maßnahmen.

### 4.3 Radverkehr

Der Radverkehr ist mit einem Anteil von 5 Prozent am Gesamtverkehr in Bad Nauheim das am wenigsten genutzte Verkehrsmittel. Mit einer konsequenten Förderung des Radverkehrs können hier bedeutende Potentiale im Sinne einer umweltfreundlichen Abwicklung des täglichen Verkehrs generiert werden. Das Verkehrsmittel Rad soll deutlich präsenter im Stadtbild verankert werden und so zu einer signifikanten Verlagerung vom MIV zugunsten des Fahrrads führen. Für ein flächendeckendes und durchgängiges Radwegenetz sollen die noch vorhandenen Mängel beseitigt werden und Radwegenetzlücken geschlossen werden. Dieses Ziel kann durch die Entwicklung von Hauptachsen im innerörtlichen Hauptverkehrsnetz von Bad Nauheim erreicht werden. Diese sind auf Schüler-, Pendler sowie Freizeitradverkehr ausgerichtet. Sämtliche weiterführende Schulen, der Bahnhof und die Versorgungs-/Freizeiteinrichtungen sollen schnell und sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein. Insbesondere der durch „Schüler-Bringdienste/Elterntaxis“ generierte MIV soll durch ein verbessertes, sicheres Radwegeangebot für den Schülerverkehr eingedämmt werden. Gleichzeitig ist eine verstärkte Mobilitätsberatung an Schulen durchzuführen (unter Beteiligung der Eltern). Eine zielführende, konsequente Beschilderung soll auf die Hauptachsen hinweisen und den alltäglichen Radverkehr auf diesen bündeln.

Dazu erfolgt die Definition eines axialen Hauptnetzes, das die wesentlichen Quellen und Ziele in Bad Nauheim auf direkten, radfahrfreundlichen Routen verbindet. Hier wird für Berufs- und Ausbildungspendler ein Netz für die täglichen Wege angeboten. Diese Hauptachsen verlaufen in Nord-Süd-Ausrichtung entlang der Frankfurter Straße/Weingartenstraße sowie in West-Ost-Ausrichtung aus den Stadtteilen Wisselsheim, Rödgen und Schwalheim über die Schwalheimer Straße/Ringstraße zur Anbindung des Schulzentrums sowie über die Parkstraße in den Kernbereich und der dort angesiedelten Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen. An diese Hauptachsen sollen die Freie Waldorfschule Wetterau über die Benekestraße sowie der Bahnhof über die Bahnhofsallee durch geeignete Radverkehrsanlagen angebunden werden. Weiterhin werden punktuelle Einzelmaßnahmen im Kernbereich der Stadt Bad Nauheim aufgeführt.

Es sind folgende Ergänzungen des Hauptnetzes vorgesehen (vgl. **Bild 29**):

### Schutzstreifen

- Frankfurter Straße ab Eleonorenring und Steinfurther Straße und weiter bis Ortsausgang Nieder-Mörlen,
- Homburger Straße zwischen Schwalheimer Straße und Ortsausgang.

### Gemeinsamer Rad- /Fußweg

- K174 zwischen den Stadtteilen Rödgen und Schwalheim,
- Homburger Straße zwischen Ortsausgang Bad Nauheim und Ortseingang Ockstadt.
- Frankfurter Landstraße zwischen Salinenstraße und Eleonorenring (Erweiterung der Dimensionierung der vorhandenen Radverkehrsanlage: min. 3,00m)

### Fortführung der Radroute auf Fahrbahn (mit Beschilderung)

- Am Alzenköppel und Edelweißstraße zwischen Salinenstraße und Buxton-Platz.

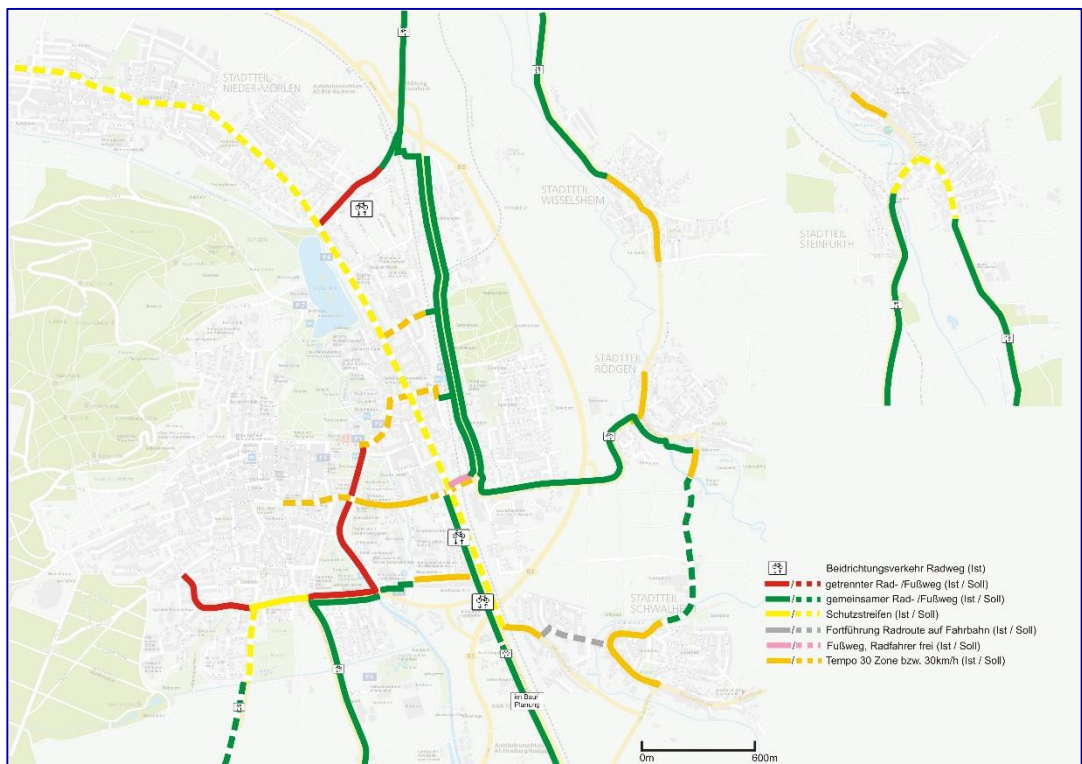


Bild 29: Radverkehrsmaßnahmen im Hauptnetz der Stadt Bad Nauheim



Zur Ergänzung und Weiterverteilung des Hauptnetzes wird ein Nebennetz definiert. Hier finden Freizeit- und Gelegenheitsradfahrende ein ergänzendes, attraktives Wegeangebot. Das Nebennetz und die vorgesehenen Maßnahmen sind in **Bild 30** dargestellt.

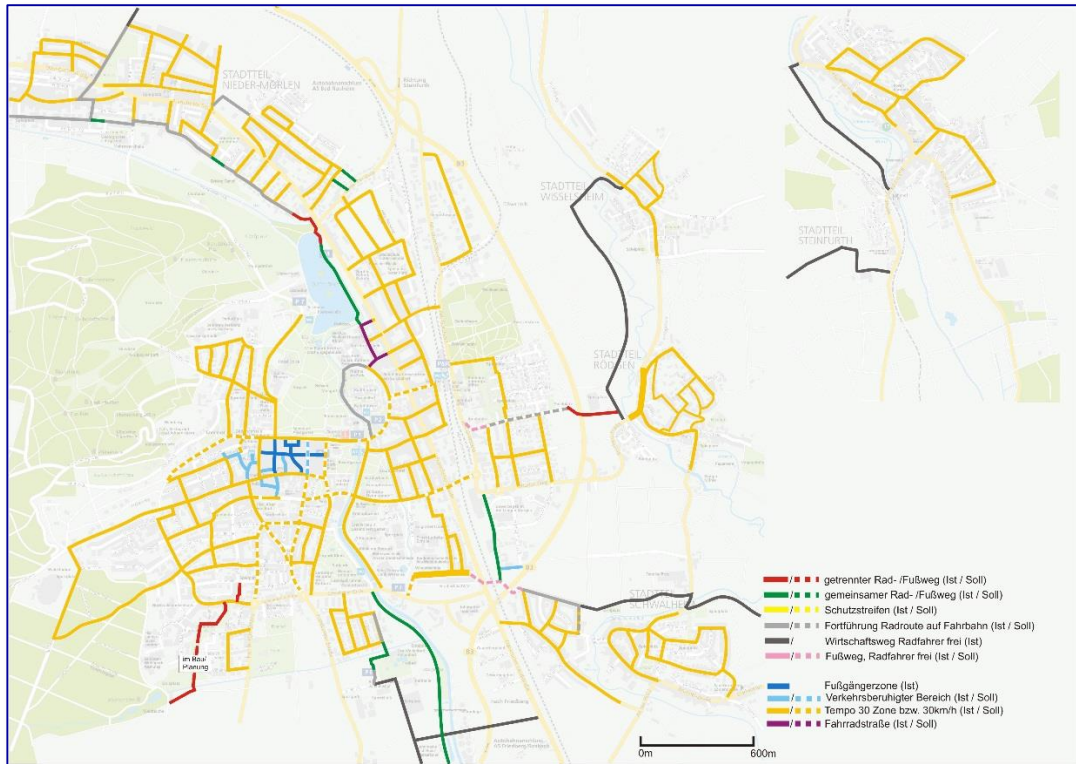


Bild 30: Radverkehrsmaßnahmen im Nebennetz der Stadt Bad Nauheim

Ergänzungen des Nebennetzes sind an folgenden Stellen vorgesehen:

#### Verkehrsberuhigter Bereich

- Karlstraße zwischen Parkstraße und Hauptstraße.

#### Fortführung der Radroute auf Fahrbahn (Beschilderung)

- Am Rad zwischen Am Promenadenweg und Edelweißstraße,
- Wisselsheimer Straße.

#### Fahrradstraße

- Küchlerstraße/Ritterhausstraße/Ludwigstraße.

#### Beschilderung/Einrichtung

- Rundfahrt Bad Nauheim – Nieder-Mörlen,

- Radwegeverbindung Bad Nauheim – Nieder-Mörlen nördlich der Frankfurter Straße,
- geeigneter Zugang zum Promenadenradweg (Parkstraße).

### Fußweg, Radfahrer frei

- Überführung B3 zwischen Am Promenadenweg und Georg-Scheller-Straße,
- Durchgang zwischen Wisselsheimer Straße und Am Goldstein,
- Unterführung Frankfurter Landstraße zwischen Stadtteil Schwalheim und Kernbereich.

### Aufhebung Einbahnstraße

- Benekestraße (zwischen Frankfurter Straße und Küchlerstraße).

### Erweiterung Tempo-30-Zonen/-Bereiche

- siehe Maßnahmen MIV.

Durch die Maßnahmen in Haupt- und Nebennetz sind keine Lücken mehr vorhanden. Einbahnstraßen müssen somit nicht für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben werden. Alle Maßnahmen im Haupt- und Nebennetz sind im **Bild 31** zusammenfassend dargestellt.

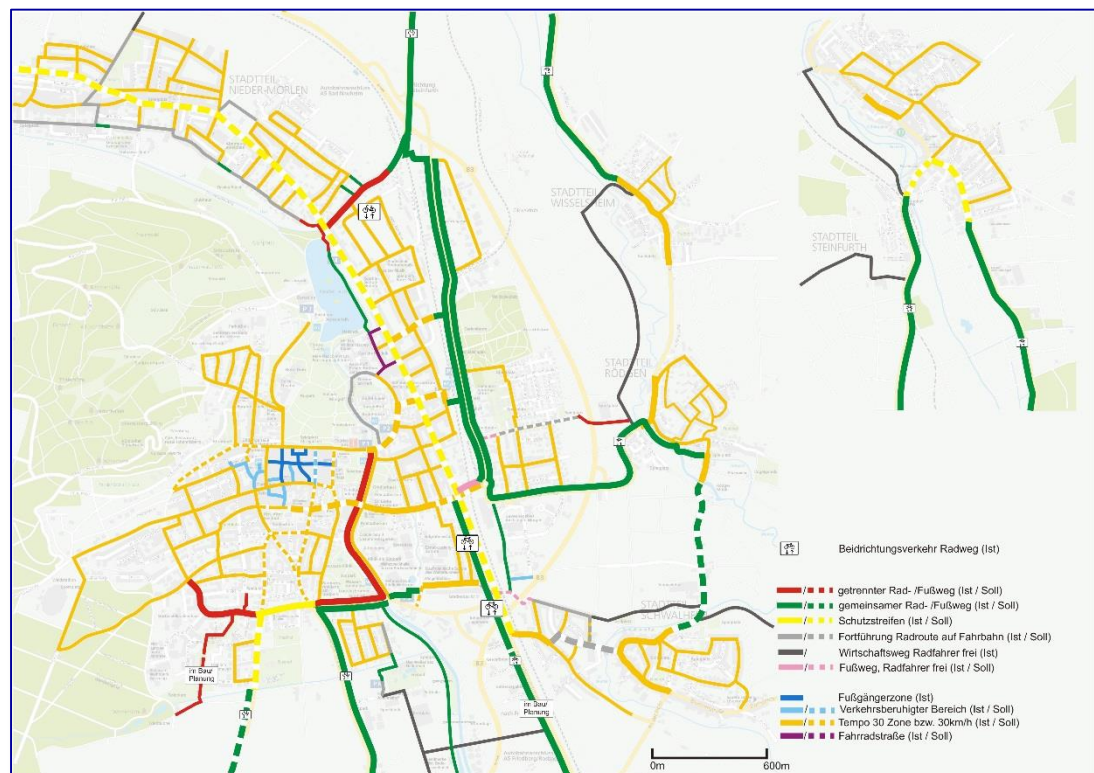


Bild 31: Radverkehrsmaßnahmen im Haupt- und Nebennetz der Stadt Bad Nauheim

Um die Bedeutung des Radverkehrs für das städtische Verkehrsgeschehen zu unterstreichen und die Stärkung des Radverkehrs auch außerhalb der Netzkonzeption zu unterstützen, sind Maßnahmen in den Bereichen ergänzende Infrastruktur, Service und Marketing notwendig. Dazu soll

#### **eine Zentrale Mobilitätsstation Parkstraße (Pavillon) mit**

- Reparaturservice
- Rad-/Pedelecverleih
- Ladestation
- Abstellanlagen (inkl. Diebstahlschutz)
- Übergang zu ÖPNV (Bus: Haltestelle Parkstraße und Parkstraße NEU) sowie

#### **eine Rad-Servicestation/Mobilitätsstation Bahnhof mit**

- Reparaturservice
- Rad-/Pedelecverleih
- Ladestation
- Erweiterung der Abstellanlagen (inkl. Diebstahlschutz)
- Übergang zu ÖPNV (Bahn und Bus)

eingerrichtet werden. Anstoß bzw. Initiative sollte von Politik und Verwaltung in Bad Nauheim ausgehen. Als Betreiber kommen andere kommunale Einrichtungen (Stadtwerke etc.) oder private Unternehmen (z.B. Fahrradhändler) in Frage.

Weiterhin werden folgende Ergänzungen zur Infrastruktur vorgeschlagen (vgl. **Bild 32**):

#### **Erweiterung Radabstellanlagen**

- Parkplatz Großer Teich
- Kurstraße (Kurpark-Plaza)
- Weitere Abstellanlagen in der Kernstadt
- P+R Parkplatz Am Goldstein.

#### **Einrichtung Beidrichtungsverkehr inkl. Lichtsignalanlage**

- Unterführung Benekestraße: Mitführung des Radverkehrs mit MIV (Aufhebung des Einrichtungsverkehrs), Beibehaltung ÖPNV Grün-Anforderung.

#### **Einrichtung von Querungsanlagen**

- K173 Ortseinfahrt Stadtteil Rödgen,

- Schwalheimer Hauptstraße im Bereich Buxton-Platz (Sicherungsmaßnahme: Beschilderung und Beleuchtung).

### Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beschilderung, Beleuchtung)

- Eleonorenring im Bereich St. Lioba Gymnasium,
- Rödger Weg im Bereich Anschlussstelle B3,
- Zanderstraße im Bereich Knoten Schwalheimer Straße (hier zusätzlich Verbesserung Sichtverhältnisse),
- Parkstraße/Kurstraße.

### Sicherungsmaßnahmen auf Streckenabschnitten (Beleuchtung)

- Bereich Überführung B3 zwischen Schwalheim und Kernbereich (insbesondere Anbindung an Georg-Scheller-Straße),
- Salinenstraße zwischen Am Alzenköppel und Frankfurter Landstraße,
- Radweg zwischen K173 Brückenstraße (Rödgen) und Wisselsheimer Straße.

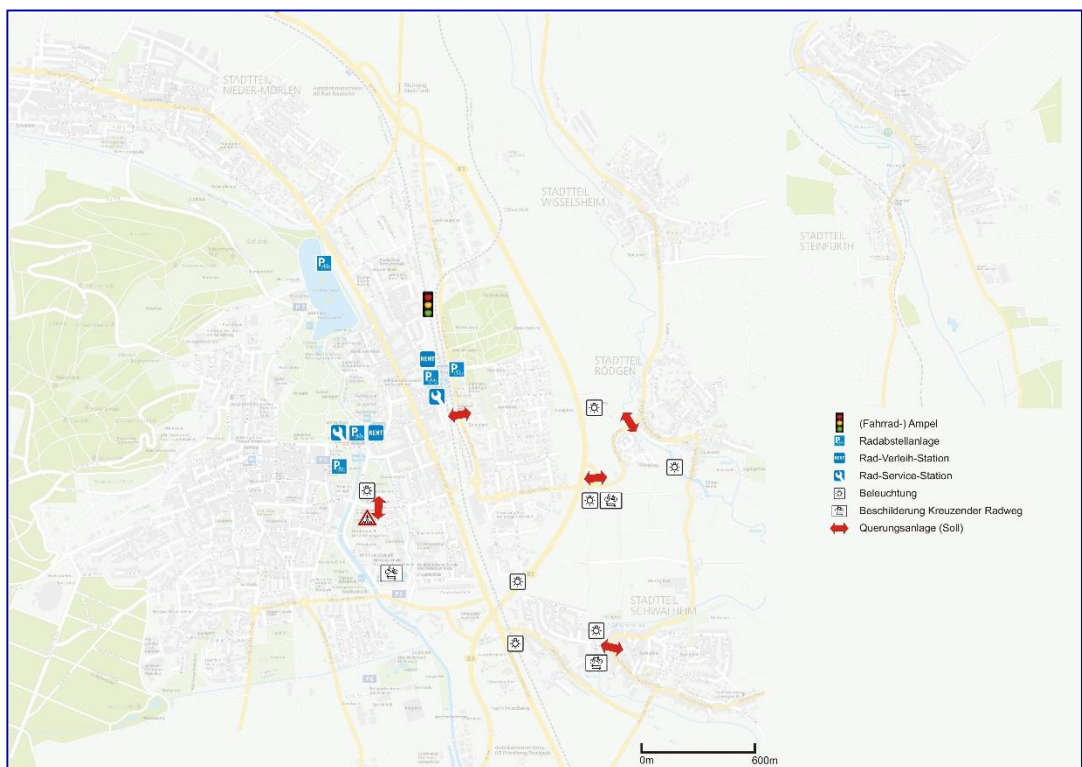


Bild 32: Maßnahmen der ergänzenden Infrastruktur in Bad Nauheim

Flankierend wird vorgeschlagen, folgende Image- und Marketingkampagnen durchzuführen:

### **Marketing des Freizeitradverkehrs**

- „Fahrradfreundliche Kurstadt“ (Herausstellung des Gesundheitsaspektes),
- „Erste Pedelec-Stadt im Wetteraukreis“ (E-Mobilität und Umweltverbund),
- „Geocaching auf Radrouten“.

### **Awareness-Kampagnen (mittels positiver und humorvoller Werbebotschaften)**

- Angebotsverbreitung über Massenmedien und Soziale Netzwerke,
- Mobilitätstage (Autofreie Tage, Fahrradtage, Pedelec-Testtage, „Stadttradeln“),
- Ziel: Gutes Verhalten belohnen, Anreize schaffen,
- Mit dem Rad zur Arbeit: finanzielle oder Sachprämien (durch Arbeitgeber),
- Mit dem Rad zur Schule: Punkte sammeln (Fördergelder für Schul- oder Klassenprojekte),
- Mit dem Rad zum Shoppen: Punkte sammeln (Sachprämien wie Radservice, ÖPNV-Tickets...).

### **Mobilitätsberatung an Schulen**

- Unterrichtseinheiten, Elternabende, Tag der Offenen Tür, Arbeitsmaterial, Broschüren etc.

Insgesamt konnte so ein Gesamtpaket von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Bad Nauheim zusammengestellt werden. In **Bild 33** sind alle Maßnahmen, soweit möglich, verortet.

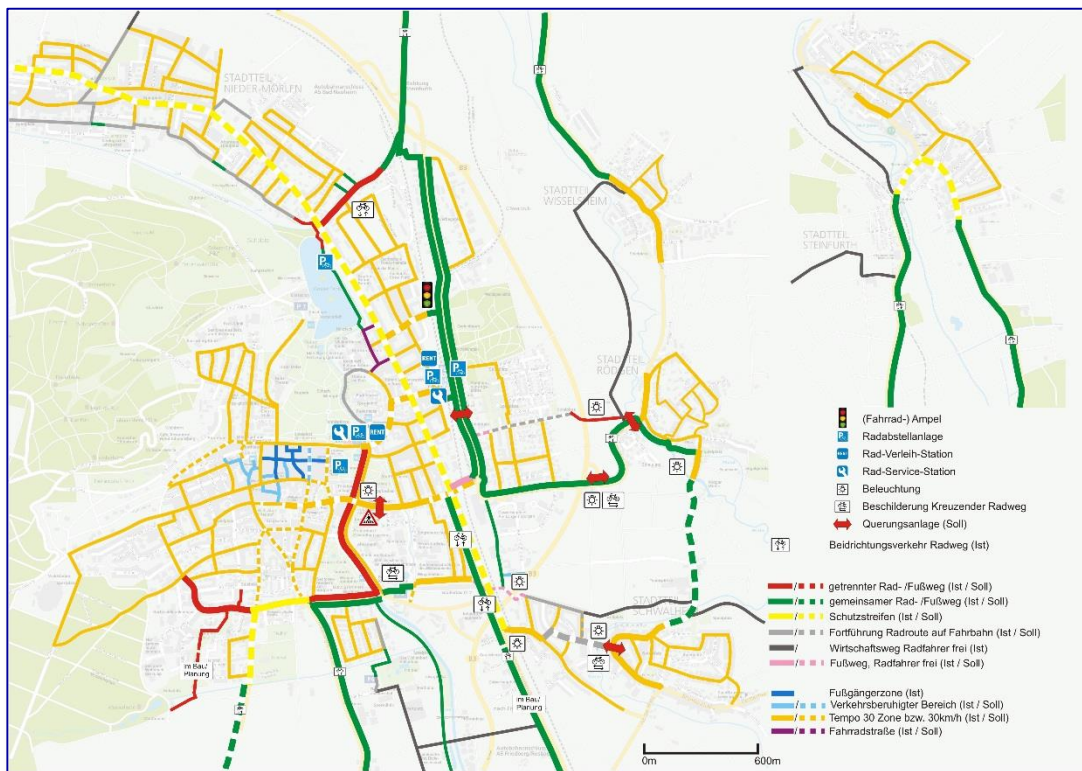


Bild 33: Radverkehrsmaßnahmen der Stadt Bad Nauheim (Gesamtkonzept)

## 4.4 Fußgängerverkehr

Um die Qualität der Fußwege in der Stadt Bad Nauheim weiter zu erhöhen, sollen die wenigen, vorhandene Lücken geschlossen sowie Querungsanlagen an notwendigen Stellen eingerichtet bzw. gesichert werden. Langfristig ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Bereich der Parkstraße (und der Frankfurter Straße zumindest im Bereich Bahnhofsallee) anzustreben. Durch eine geringere Verkehrsbelastung kann die deutliche Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger deutlich erhöht werden.

Dadurch ergeben sich folgende Anforderungen an das Zielnetz:

- Direkte, ungefährliche und attraktive Fußwegeverbindungen zu wichtigen Einrichtungen und innerörtlichen Zielen (Bahnhof, Fußgängerzone, Erholungsräume, Kureinrichtungen und Schulen) sind notwendig.
- Der am Gesamtaufkommen durchschnittlich hohe Fußwegeanteil soll weiter gesteigert werden, insbesondere in Kombination mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Pedelec etc.).

- Die Aufenthaltsqualität im Kernbereich soll weiter erhöht werden; bisher durchgeführte bzw. beschlossene Umgestaltungsmaßnahmen (Parkstraße, Hauptstraße, Kurstraße, Friedrichstraße, Reinhardstraße, Stresemannstraße ab 2015) sollen konsequent ergänzt werden.
- Eine barrierefreie Ausgestaltung des Netzes, insbesondere der Querungsanlagen, erhöht die Attraktivität im Sinne der Förderung der Nahmobilität.

Aus diesen Anforderungen erwachsen die folgenden Ergänzungsnotwendigkeiten im Fußwegenetz (vgl. **Bild 34**):

**Ausbau Fußweg Schwalheimer Hauptstraße** (zwischen Buxton-Platz/Am Winger) t)

**Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich Karlstraße** (zwischen Parkstraße/ Hauptstraße)

- Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches – entsprechende Oberflächengestaltung zugunsten der Aufenthaltsqualität für Fußgänger, Ausweisung Parkplätze.

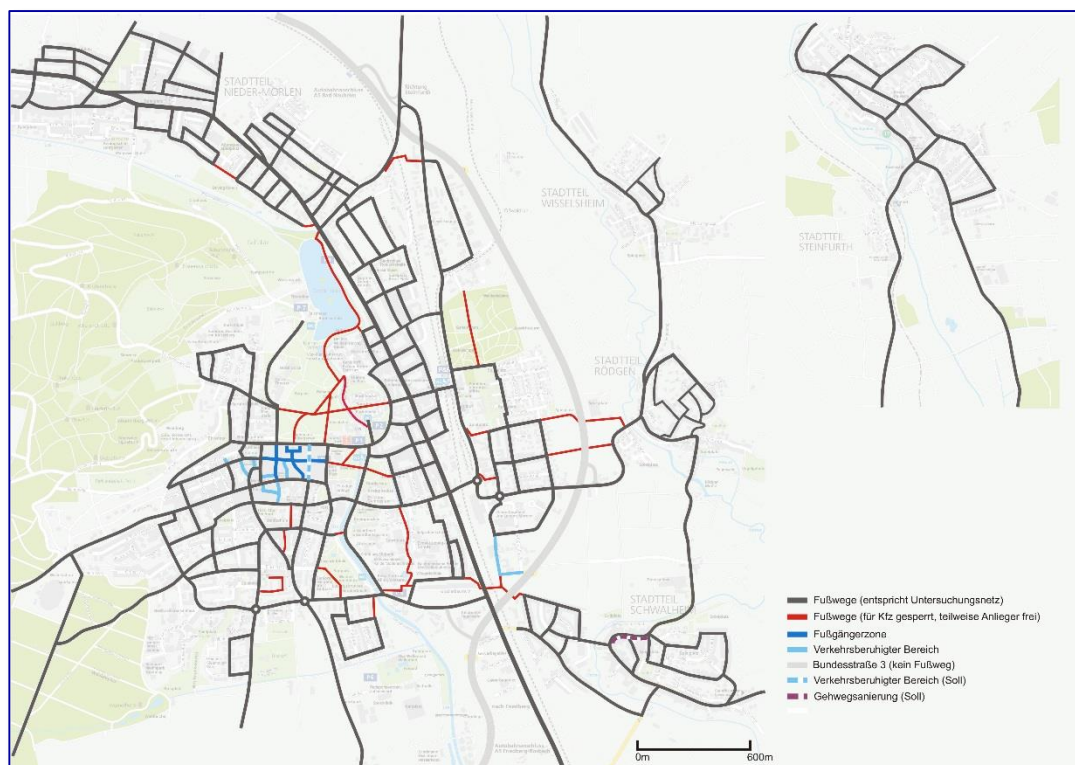


Bild 34: Maßnahmen im Fußwegenetz

Da Bad Nauheim bereits über ein gut ausgebautes Fußwegenetz verfügt, liegt der Schwerpunkt der Maßnahmenkonzeption auf der ergänzenden Infrastruktur. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Einrichtung bzw. Ergänzung von Querungsanlagen durch Beschilderung, Beleuchtung oder Aufpflasterung.

Im Einzelnen sind hier folgende Maßnahmen vorgesehen, die in **Bild 35** grafisch dargestellt werden:

- Erweiterung Querungsanlage „Kurstraße“ im Bereich Stresemannstraße/Kurpark-Plaza (Sicherungsmaßnahme: Aufpflasterung, Beschilderung),
- Erweiterung Querungsanlage „Eleonorenring“ im Bereich St. Lioba Gymnasium (Sicherungsmaßnahme: Beschilderung/Markierung und Beleuchtung),
- Erweiterung Querungsanlage „Rödger Weg“ im Bereich Anschlussstelle B3 (Sicherungsmaßnahme: Beschilderung/Markierung und Beleuchtung),
- Einrichtung Querungsanlage „Schwalheimer Hauptstraße“ zwischen Buxton-Platz und Am Wingert (Sicherungsmaßnahme: Beschilderung/Beleuchtung),
- Einrichtung Querungsanlage „Rödgener Hauptstraße“ (Bereich Wettertalstraße,
- Fußwegsicherung (Beleuchtung) im Bereich Überführung B3 zwischen Schwalheim und Kernbereich, insbesondere Anbindung an Georg-Scheller-Straße,
- Verlegung Querungsanlage „Friedrichstraße“ in den Bereich Stresemannstraße (gleichzeitig Verlegung der nördlichen Haltestelle „Friedrichstraße“ vor Hausnummer 3 (Sicherungsmaßnahme: Aufpflasterung, Beschilderung),
- Fußgängerbedarfsampel Frankfurter Straße/Lee Boulevard.



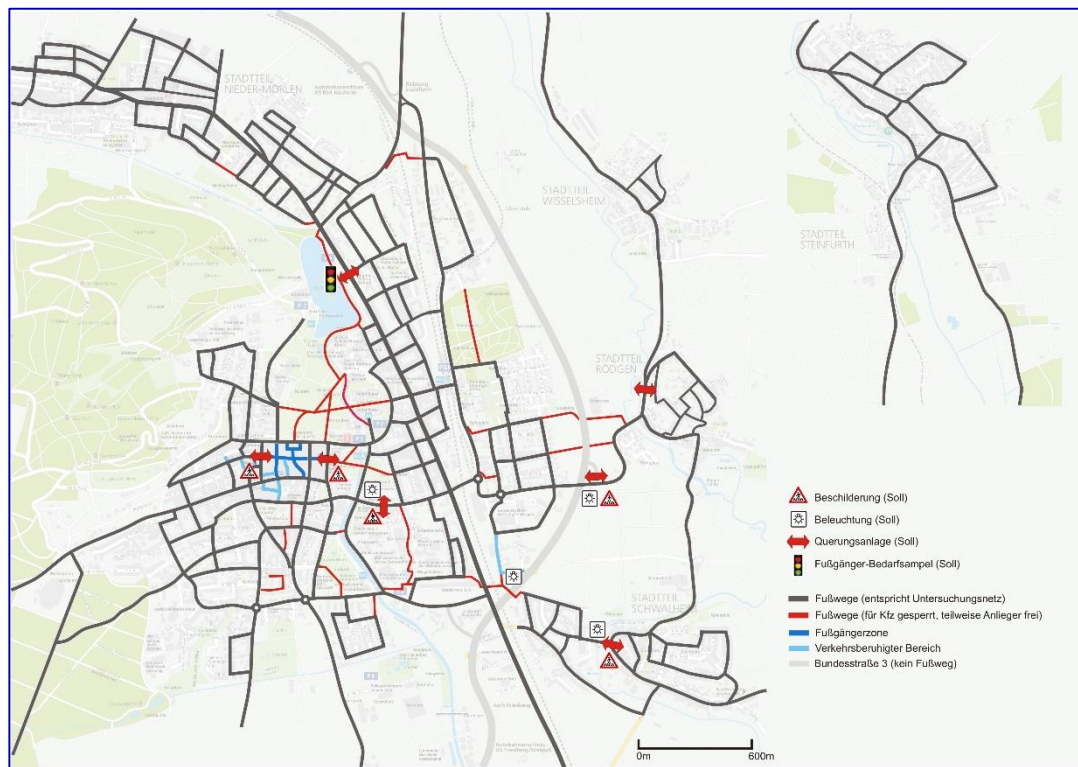


Bild 35: Maßnahmen ergänzende Infrastruktur im Fußwegenetz der Stadt Bad Nauheim

In **Bild 36** werden alle Maßnahmen im Fußwegenetz zusammengefasst aufgeführt. Durch diese Maßnahmen kann eine nachhaltige Förderung eines wichtigen Elements des Umweltverbundes gelingen.

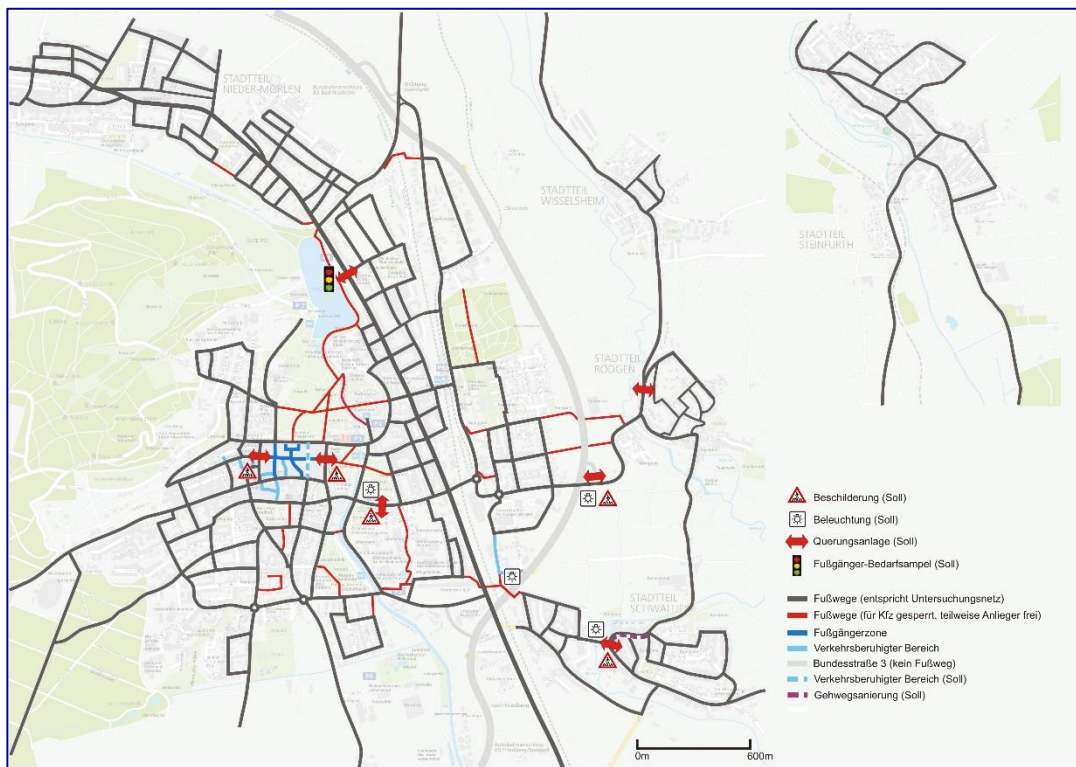


Bild 36: Maßnahmen im Fußwegenetz der Stadt Bad Nauheim (Gesamtkonzept)

## 4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In der Analyse wurde deutlich, dass das ÖPNV-Angebot in Bad Nauheim bereits eine gute Qualität aufweist. Trotzdem wird für den ÖPNV nur ein Anteil von 7 Prozent am Gesamtverkehr erreicht. Es ist daher notwendig, mit flankierenden Maßnahmen den bestehenden Anteil zu sichern bzw. auszubauen, möglichst ohne hohe Investitionen tätigen zu müssen. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr kann durch verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen gelingen. Hierbei sind insbesondere P+R- und B+R-Verkehre zu fördern. Dazu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Marketing, Awareness-Kampagnen, Mobilitätsberatung,
- Angebotsoptimierung im ÖPNV (siehe unten),
- Schaffung von multimodalen Schnittstellen (ÖPNV, P+R, B+R, Car-Sharing, etc.), damit verbunden ist der konsequente Ausbau des Radwegeangebots sowie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im Kernbereich.

Die Sicherung des Status-Quo sollte das Ziel im Segment des Stadtbussystems sein, während für das Lokalbussystem eine Linienwegoptimierung/-bündelung vorgeschlagen wird (siehe unten). Das führt zu einer

- stadtverträglichen Verlagerung von Fahrten im Lokalbusnetz,
- Reduzierung der Schadstoffemissionen im Kernbereich,
- Schaffung einer zentralen multimodalen Schnittstelle.

Durch den Ausbau des P+R-Angebotes wird die multimodale Ausgestaltung der täglichen Wege gefördert und hilft bei der Verlagerung von Verkehrsanteilen zum Umweltverbund und der Reduzierung des Parksuchverkehrs in angrenzenden Wohngebieten.

Für den ÖPNV gilt:

### **Stadtbus**

- Es ist keine weitere Optimierung im Stadtbusangebot sinnvoll, da die Erschließungsqualität (Haltestelleneinzugsbereich), die Angebotsqualität (Anzahl der täglichen Fahrten bzw. Taktfolge) und die lokale Verbindungsqualität qualitativ insgesamt gut zu bewerten ist (s. Mängelanalyse).
- Der Fahrzeugeinsatz ist bereits optimiert.
- Das Streichen einzelner Fahrten oder Einstellung ganzer Stadtbuslinien bei gleichzeitiger Kompensation durch Erweiterung des Lokalbusangebotes ist nicht sinnvoll, da das Lokalbusangebot eine andere Haltepolitik besitzt (der Fokus liegt auf der regionalen Erschließung, nicht auf lokaler).
- Evtl. Schließung einzelner Taktlücken und Verstärkerfahrten zu Schulzeiten.
- Evtl. Abstimmung mit Bahnbetreiber: Verbesserung der unzureichenden Taktabstimmung zwischen Bus und Bahn (-> „Schütteltakt“).

### **Lokalbus**

Hier wird eine Änderung der Linienführung der Lokalbus-Linien FB 02, 05, 09, 16, 53 vorgeschlagen (Hinweis: Neue Linienbezeichnung mit Fahrplanwechsel 2014/15). Dadurch wird eine Bündelung und merkbare Anbindung des Kernbereichs erreicht. Es ergeben sich Vorteile durch

- Erhöhung der Stadtverträglichkeit,
- Entlastung von Friedrichstraße, Parkstraße, Karlstraße und Marktplatz),
- Reduzierung Schadstoffemissionen (NO<sub>2</sub> und Grobstaub) im Kernbereich,
- Erhalt des Prädikats „Gesundheitsstadt“ und Weiterentwicklung als Standortfaktor,

- Verstärkte/präsentere Anbindung des St. Lioba Gymnasiums und des Schulzentrums (gefördert durch Umbenennung der Haltestelle Zanderstraße in St. Lioba Gymnasium für alle aus Richtung Süden eintreffenden Lokalbusse).

Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle Parkstraße NEU (u.a. als Endhaltestelle der Linie FB 53) gelingt die

- Schaffung eines multimodalen Übergangs,
- Verknüpfung mit der Mobilitätsstation und damit mit Rad/Pedelec,
- Förderung des Umweltverbundes und der Nahmobilität,
- Verknüpfung zu umliegenden Stellplatzanlagen mit Tagestickets.

Die Einrichtung der östlichen Haltestelle Parkstraße NEU sollte mit Haltebucht erfolgen, während die westliche Haltestelle Parkstraße NEU als Kap-Haltestelle ausgeformt werden sollte, um einen Rückstau bei theoretisch auftretendem Begegnungsfall Bus/Bus zu vermeiden.

Die Linienführung ist in **Bild 37** dokumentiert.

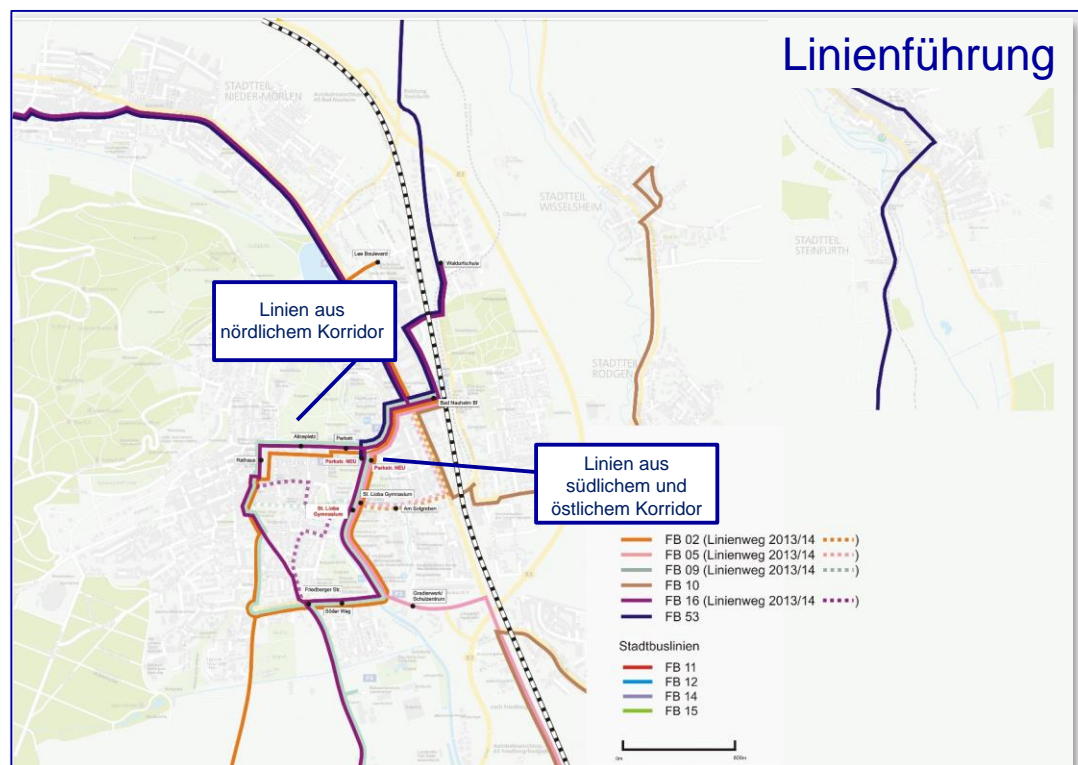


Bild 37: Maßnahmen ÖPNV in Bad Nauheim (Linienführung Lokalbus)

Aus der Wirkungsanalyse zur Änderung der Linienführung der Lokalbusse wird deutlich, dass

- die Erreichbarkeit des Kernbereichs (Fußgängerzone) durch Linienwegänderung nicht nachteilig verändert wird (vgl. **Bild 38**),
- die Erreichbarkeit von Zielen im Kernbereich erhalten bleibt,
- der vorhandene Höhenunterschied im Kernbereich sich objektiv nicht nachteilig auf die Nachfrage auswirkt (die Steigung zwischen Kurstraße und Friedrichstraße beträgt durchschnittlich 3,2 Prozent; zwischen Zanderstraße und Friedrichstraße durchschnittlich 2,5 Prozent. Die zulässige Steigung für Rollstühle und Rollatoren beträgt maximal 6 Prozent nach DIN 18024).

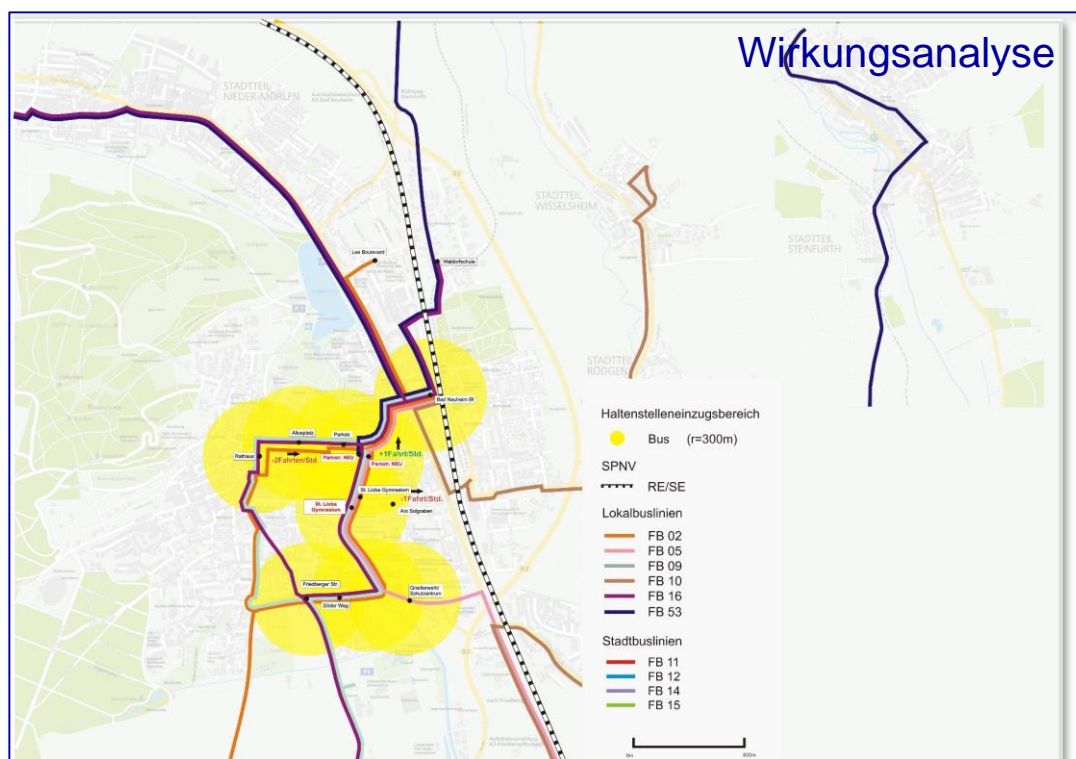


Bild 38: Wirkungsanalyse für Änderung der Linienführung der Lokalbusse in Bad Nauheim

Das Gesamtnetz ÖPNV wird zukünftig in der Lage sein, die Fahrten im ÖPNV attraktiv zu gestalten. **Bild 39** zeigt die Maßnahmen für das zukünftige Gesamtnetz.

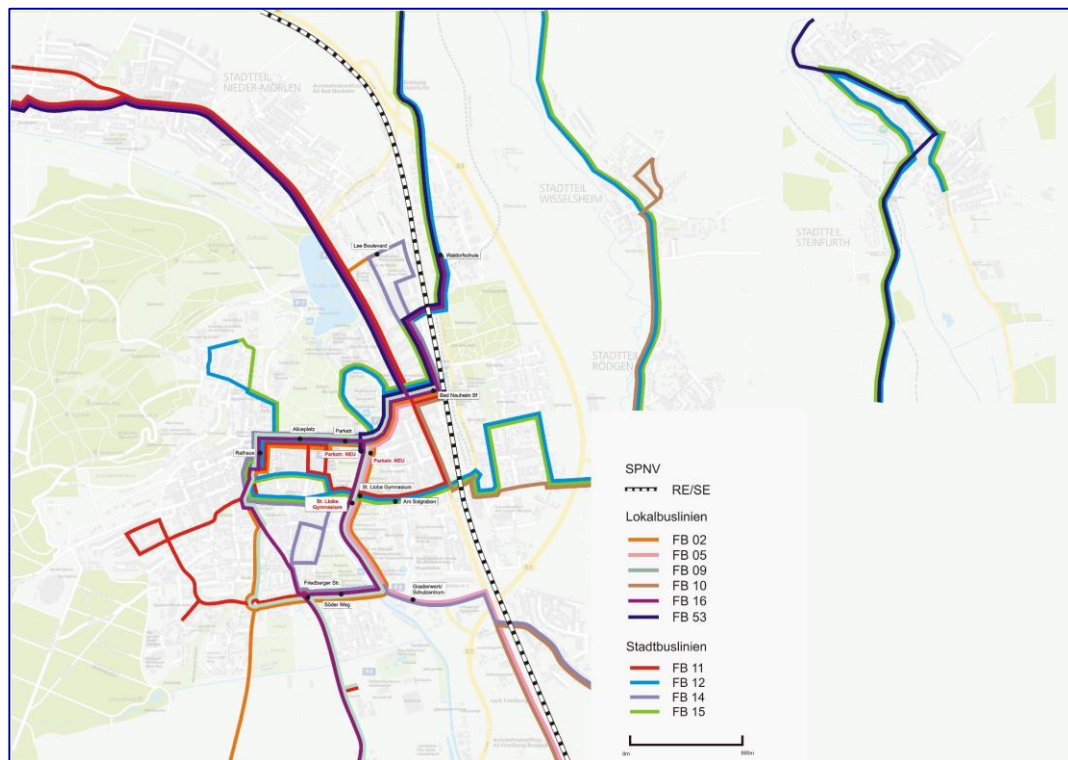


Bild 39: Maßnahmen im ÖPNV der Stadt Bad Nauheim (Gesamtnetz)

## 4.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV hat den größten Anteil an allen täglichen wegen in Bad Nauheim. Es werden insgesamt über 300.000 Kfz-km auf den Straßen der Stadt abgewickelt, dabei ist der MIV zu einem großen Anteil für Lärm- und Schadstoffemissionen verantwortlich. Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes ist es, zu einer möglichst stadtverträglichen und sicheren Abwicklung des notwendigen Verkehrs zu kommen. Für das Maßnahmenkonzept im MIV wurden deshalb folgende Ziele aufgestellt:

- Verbesserung der Verkehrssituation auf der Frankfurter Straße,
- Vermeidung von Konfliktsituationen im Bereich der Parkstraße,
- Ausweitung von Tempo – 30-Bereichen,
- Reduzierung von Einbahnstraßen zur Vermeidung von Umwegfahrten,
- Verminderung des Parksuchverkehrs,
- Aufstellung eines Parkraumkonzept Innenstadt (Bewohnerparken),
- Erweiterung Park+Ride.

## Frankfurter Straße

Für den Problembereich Frankfurter Straße wurde eine umfangreiche und umfassende Konzeption erstellt, die der

- Geschwindigkeitsreduzierung im MIV,
- einer Weitere Verlagerung von Durchgangsverkehren,
- der Erhöhung der Leistungsfähigkeit div. Knoten (Reduzierung Wartezeiten, gleichzeitig Emissionsminderung),
- der Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und der
- Integration der Frankfurter Straße ins Radwege-Hauptnetzes

dienen soll. Eine Übersicht über die Aufteilung von Abschnitten und Knoten bietet das **Bild 40**.

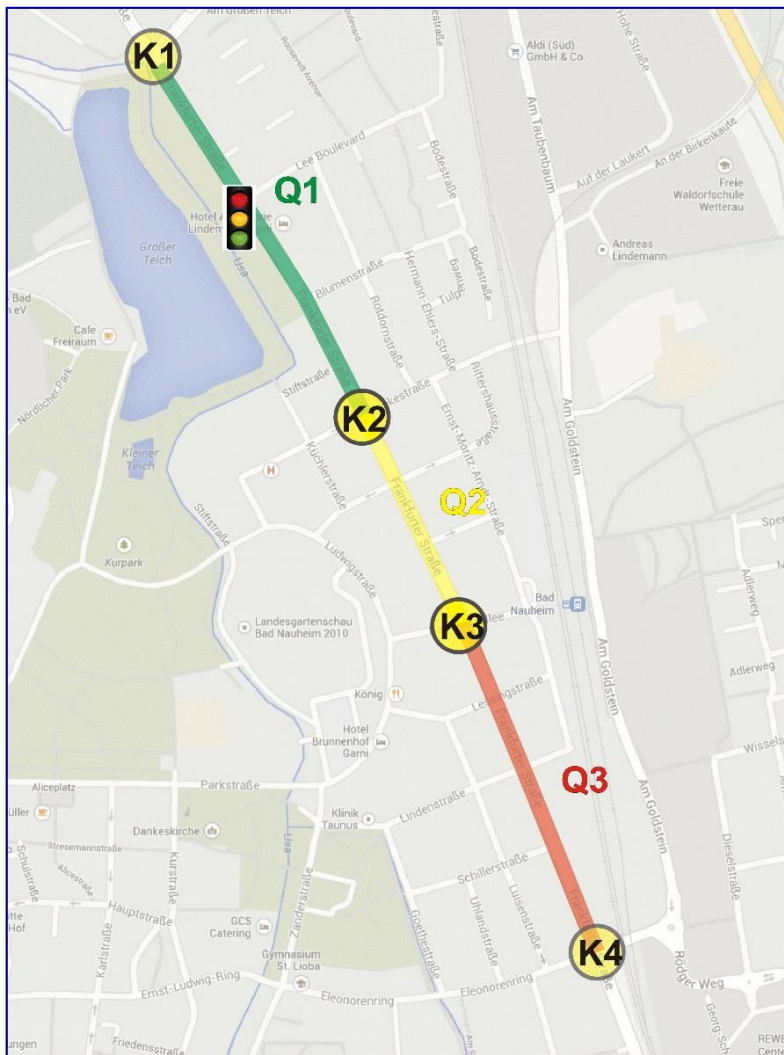


Bild 40: Abschnittsweise Aufteilung Frankfurter Straße

Dazu sollen 3 Kreisverkehrsplätze (K1, K3 und K4) angelegt, ein Fußgängerbedarfsampel im Bereich Lee Boulevard eingerichtet werden, eine konsequente Markierung der Stellplätze erfolgen und für den Radverkehr konsequent eine beidseitige Anlage von Schutzstreifen durchgeführt werden.

Durch die Anlage von 3 Kreisverkehren an der Frankfurter Straße zwischen Eleonorenring und Steinfurther Straße kann die Leistungsfähigkeit der Knoten erhöht werden, die Geschwindigkeit gesenkt und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende erhöht werden.

Durch den Wegfall von Abbiegespuren kann der Raum besser genutzt werden, er wird optisch weiter geöffnet/geweitet (wirkt aufgeräumter).

Mit der Anlage von 3 Kreisverkehren kann zudem die optische Gestaltung des langgezogenen Straßenzuges verbessert und die Eingangssituation zum kernstädtischen Bereich der Frankfurter Straße verdeutlicht werden.

Die Anlage von Schutzstreifen erhöht die Sicherheit für die Radfahrer, engt der Straßenraum optisch ein und senkt das Geschwindigkeitsniveau.

Die Fußgängerbedarfsampel (mit Anforderungsschleife im Lee Boulevard) verbessert das Linksabbiegen aus dem Lee Boulevard und sichert die Fußgängerquerung.

Die **Bilder 41** bis **46** zeigen die prinzipielle Machbarkeit und Straßenraumaufteilung in den einzelnen Abschnitten und Knoten der Frankfurter Straße zwischen Eleonorenring und Steinfurther Straße.



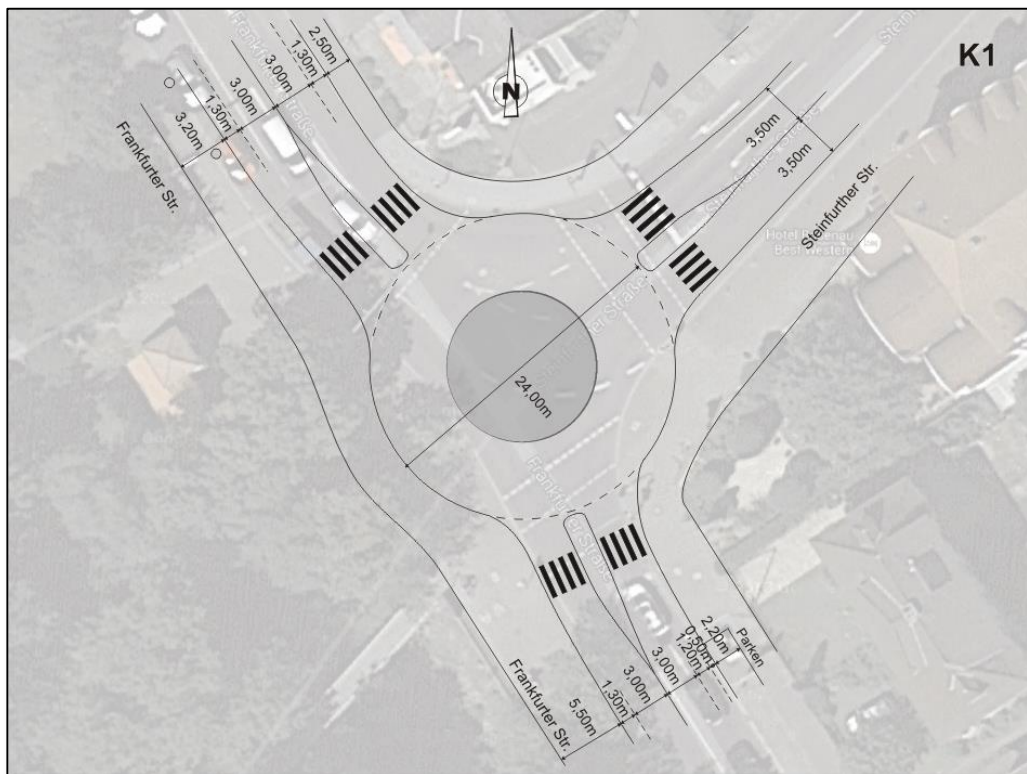


Bild 41: Kreisverkehr Steinfurter Straße/Frankfurter Straße

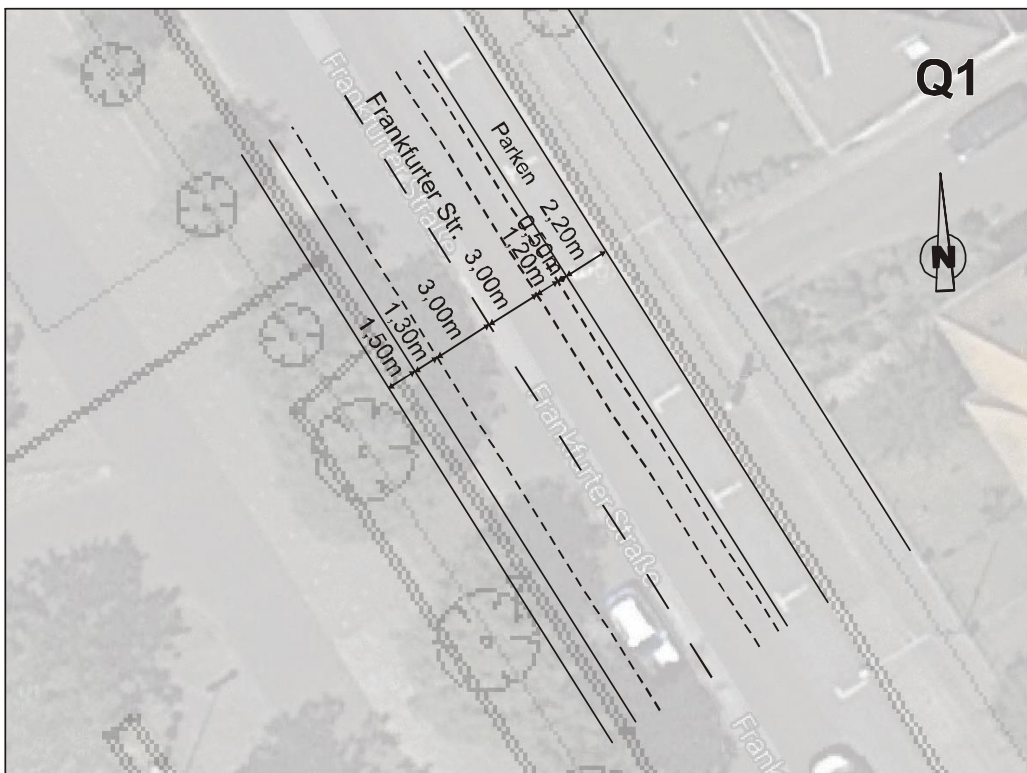


Bild 42: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Steinfurter Straße/Benekestraße



Bild 43: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Benekestraße/Bahnhofsallee

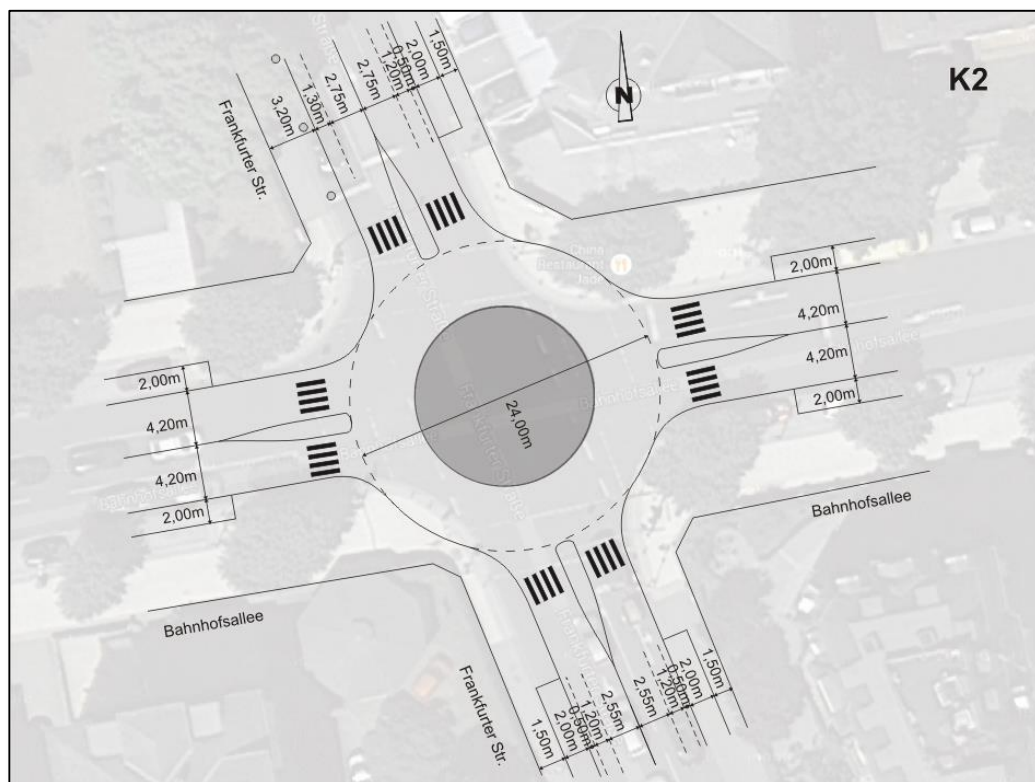


Bild 44: Kreisverkehr Bahnhofsallee/Frankfurter Straße



Bild 45: Querschnitt Frankfurter Straße, Abschnitt Bahnhofsallee/Eleonorenring

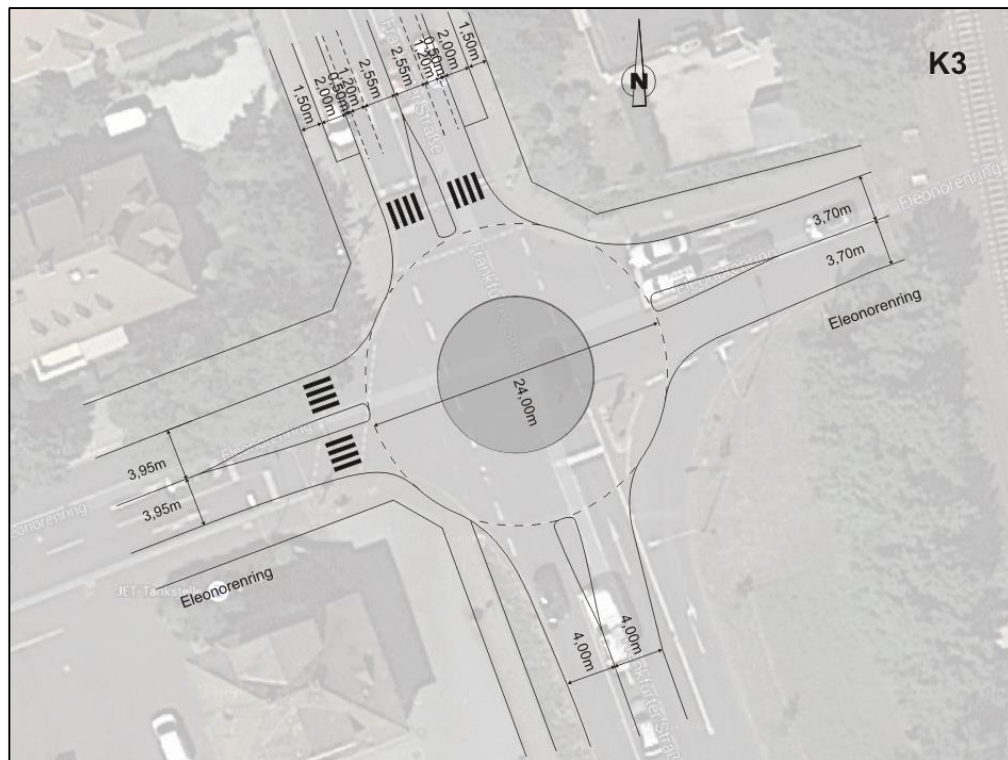


Bild 46: Kreisverkehr Eleonorenring/Frankfurter Straße

Die 3 Kreisverkehre im Zuge der Frankfurter Straße können mit unterschiedlicher Priorität (vgl. **Kapitel 5**) umgesetzt werden, zumal die Frankfurter Straße auf Grund von Fördermaßnahmen für die Umgestaltung und die Busbeschleunigung noch einer Zweckbindungsfrist unterliegt.

### **Knoten Frankfurter Straße/Eleonorenring/Am Goldstein**

Durch den Bau eines Kreisverkehres kann gleichzeitig mit der Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Knoten selbst auch eine deutlich verbesserte Leistungsfähigkeit für den Kreisverkehr Am Goldstein durch einen verbesserten Abfluss bzw. weniger benötigten Stauraum (Verkehrsqualität B) erreicht werden. Zugleich erfolgen durch die Kreisverkehrsanlage eine Verdeutlichung der Ortseingangssituation und eine moderate Temporeduzierung. Die Umsetzung sollte nach Entfall der Zweckbindungsfrist 2020 bzw. 2025 erfolgen, jedoch könnten mit dem Fördergeber Gespräche über eine vorzeitige Befreiung der Bindungsfrist unter Berufung auf die deutlich verbesserte Verkehrssituation geführt werden.

### **Knoten Frankfurter Straße/Steinfurther Straße**

Auch hier kann der Kreisverkehr mit einer höherer Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität B) als die vorhandene LSA aufwarten. Weiterhin ergibt sich eine verbesserte Radverkehrsabwicklung im Knotenbereich. Zugleich erfolgen auch hier eine Verdeutlichung der Eingangssituation zum Kernbereich und eine moderate Temporeduzierung. Für die Umsetzung unter bzw. nach der Zweckbindungsfrist gelten auch hier die Ausführungen zum Kreisverkehr Frankfurter Straße/Eleonorenring.

### **Knoten Frankfurter Straße/Bahnhofsallee**

Die höhere Leistungsfähigkeit gegenüber der vorhandenen LSA kann auch hier aufgeführt werden. Die Radverkehrsführung kann wesentlich verbessert werden und eine moderate Temporeduzierung im MIV führt auch zu einer Verbesserung der Lärm- und Schadstoffemissionen und fördert die Verkehrssicherheit und zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Für die Umsetzung unter bzw. nach der Zweckbindungsfrist gelten auch hier die Ausführungen zum Kreisverkehr Frankfurter Straße/Eleonorenring.

## **Aufhebung von Einbahnstraßen**

Aufgrund der historischen Stadtstruktur, die nur wenig Raum für den fließenden und ruhenden Verkehr zur Verfügung stellt, ist eine Vielzahl von Einbahnstraßen eingerichtet worden. Dadurch wird u.a. beidseitiges Parken im Straßenraum ermöglicht. Eine Aufhebung der Einbahnstraßenregelung wäre somit nahezu immer mit dem Verlust von Parkraum verbunden.

Allein in der Benekestraße zwischen Frankfurter Straße und Küchlerstraße ist die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zur Vermeidung von Umwegfahrten ohne bedeutenden Verlust von Parkraum umsetzbar und wird daher als Maßnahme empfohlen.

## **Weitere Kreisverkehre im Stadtgebiet**

Neben den empfohlenen Kreisverkehrsanlagen im Zuge der Frankfurter Straße sind zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und der Radverkehrsführung weitere Kreisverkehre im Straßennetz sinnvoll:

- Frankfurter Straße/Theodor-Heuss-Straße (Kaufland),
- Steinfurther Straße/Am Taubenbaum (Anschluss B3),
- Frankfurter Straße/Schwalheimer Straße,
- Schwalheimer Straße/Anschluss B3 (in Verbindung mit Entwicklung Stollgelände),
- Frankfurter Straße/Salinenstraße,
- Parkstraße/Zanderstraße (als Minikreisel).

## **Verkehrsberuhigter Bereiche**

Verkehrsberuhigter Bereiche sollten in folgenden Einsatzbereichen eingerichtet werden:

- Belebte Geschäftsstraßen, Plätze mit besonderem Öffentlichkeitsanspruch, Bereiche mit besonderem Querungsbedarf,
- Hohes Aufkommen im nicht-motorisierten Verkehr,
- Kfz-Verkehrsstärken nicht im Grenzbereich einer 2-streifigen Straße,
- Geringes Lkw-Aufkommen,
- Hoher Querungsbedarf aufgrund der anliegenden Nutzungen.

Zur Förderung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger sollte die Karlstraße zwischen Parkstraße und Hauptstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit entsprechender Oberflächengestaltung und Ausweisung der Parkflächen gestaltet werden.

### **Erweiterung Tempo-30-Zone und 30km/h-Bereiche**

Vor dem Hintergrund der erhöhten Emissionsanforderungen an Bad Nauheim als Kurstadt und zur Förderung des Radverkehrs, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit wird empfohlen, im Kernbereich den Lückenschluss zu vollziehen. Es trägt auch zur Verbesserung des Stadtbildes bei, da Schilder reduziert werden können. Aufgrund der zurzeit noch bestehenden Vorschriften dürfen in Tempo-30-Zonen keine Ampeln installiert sein. Werden diese Ampeln aus anderen Verkehrssicherheitsaspekten (z.B. hoher Schülerquerungsbedarf) benötigt, muss die Temporeduzierung über eine Anordnung als 30km/h-Bereich erfolgen.

Für folgende Straßen wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h (Zone oder Bereich) empfohlen:

- Ernst-Ludwig-Ring
- Kurstraße
- Karlstraße
- Ludwigstraße
- Bahnhofsallee
- Benekestraße
- Untere Hauptstraße
- Gustav-Kayser-Straße
- Obere Parkstraße
- Burgstraße
- Eleonorenring
- Am Gradierwerk
- Mittelstraße
- Homburger Straße (zwischen Mittelstraße und Schwalheimer Straße)
- Lutherstraße

**Bild 47** zeigt das Gesamtkonzept für Tempo-30 (Zone/Bereich) und die verkehrsberuhigten Bereiche.

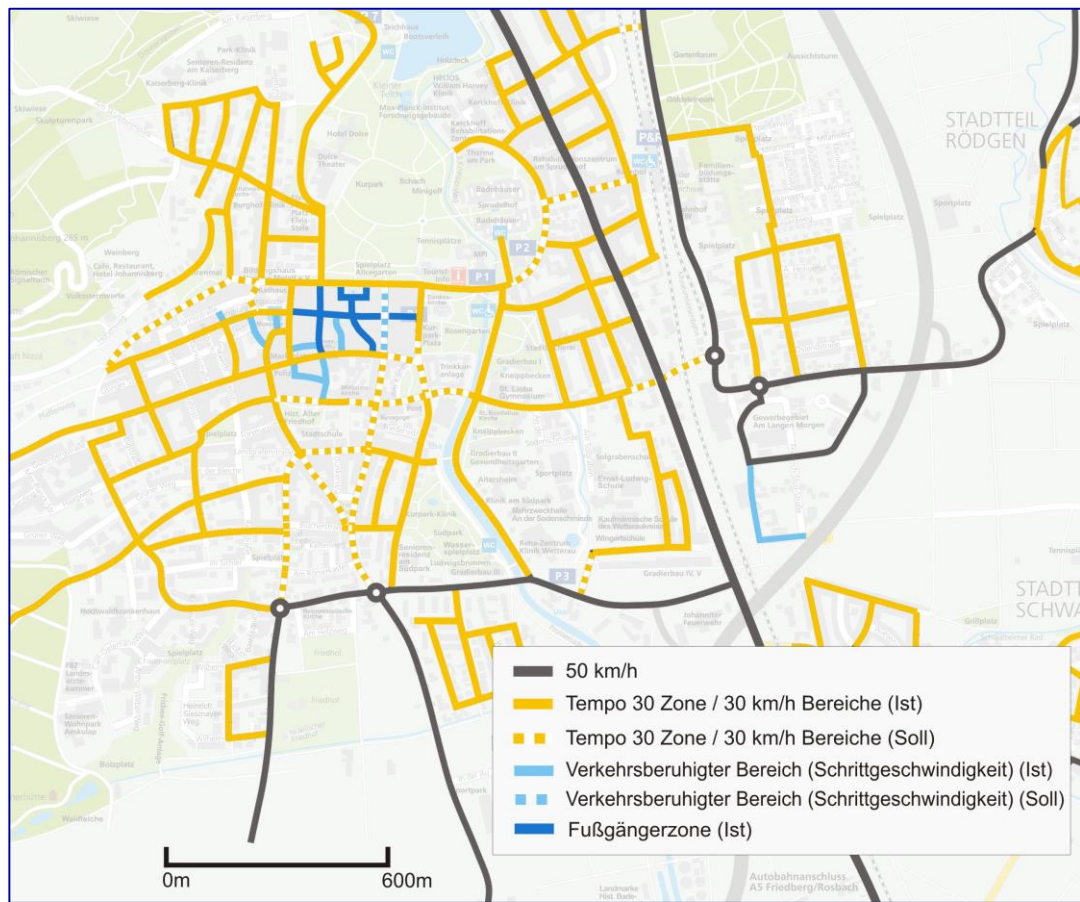


Bild 47: Gesamtkonzept Tempo 30/verkehrsberuhigte Bereiche in Bad Nauheim

### Ruhender Verkehr

Bad Nauheim verfügt über ausreichend Parkraum im Innenstadtbereich, der jedoch von verschiedenen Nutzergruppen beansprucht wird. Die Entwicklung eines Parkraumkonzeptes Innenstadt soll insbesondere dazu dienen, die Nahmobilität zu fördern, indem städtebauliche Qualitäten verbessert und die Aufenthaltsqualitäten erhöht werden. Durch die Bewirtschaftung der Parkflächen kann der vorhandene Parkraum besser ausgelastet und öfter umgeschlagen werden. Durch eine entsprechende Ausweitung des Bewohnerparkens kann sowohl den Anwohnern der Kernstadt als auch den Besuchern Rechnung getragen werden. Die heute schon in Ansätzen vorhandene Parkraumbewirtschaftung (Bewohnerparken, Parkschein, Parkscheibe) sollte konsequent weitergeführt werden. Hierzu ist ein zweistufiges Konzept vorgesehen, das jeweils in den innenstadtnahen Bereichen (grün) für Nichtbewohner eine Parkgebühr (Parkschein) erhebt und die Parkzeit auf maximal 3 Stunden zu beschränkt. Nachts und sonntags können Nichtanwohner mit Parkscheibe ebenfalls max. 3 Stunden parken. In den etwas

innenstadtfüreren Bereichen (rot) ist die Parkzeit für Nichtbewohner ebenfalls auf 3 Stunden begrenzt und mit Parkscheibe, jedoch ohne Gebühren, möglich. Unbefristetes Parken (auch für Berufspendler) ist nur auf den ausgewiesenen Stellplatzanlagen möglich, sollte aber mit vergünstigten Nacht- und Sonntagstarifen versehen werden.

Außerhalb der Bereiche mit Bewohnerparken sollte auch die Frankfurter Straße zwischen Steinfurther Straße und Eleonorenring mit Parkschein und einer maximalen Parkdauer von 3 Stunden bewirtschaftet werden.

Die 1. Stufe des Parkraumkonzeptes ist im **Bild 48** dargestellt.

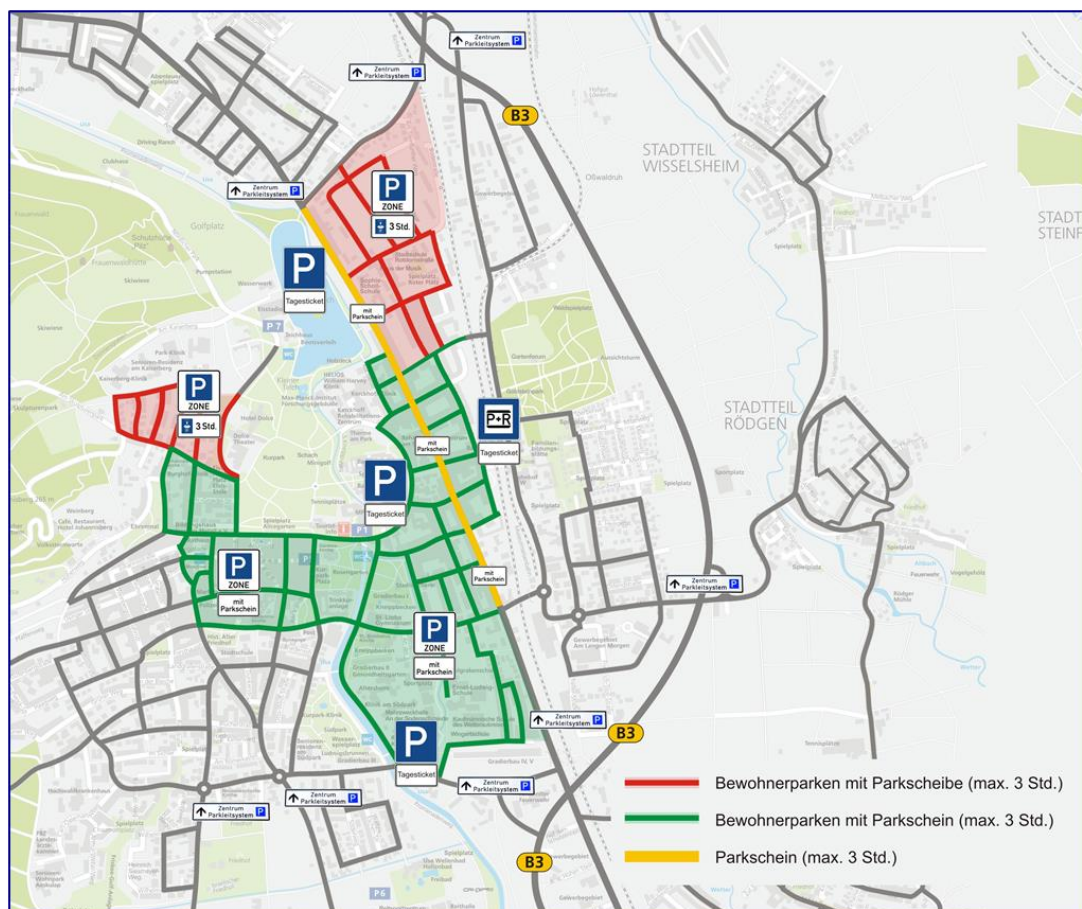


Bild 48: Parkraumkonzept für Bad Nauheim (Stufe 1)

Die 2. Stufe des Parkraumkonzeptes sieht vor, die Parkraumbewirtschaftung auf den Bereich westlich der Mittelstraße und südlich des Ernst-Ludwig-Rings (an die grüne Zone angrenzend) bis Ringstraße bzw. Schwalheimer Straße zu erweitern, wenn sich der Parksuchverkehr signifikant aus dem Bewohnerparkbereich der 1. Stufe hierhin verlagern sollte. Auch in diesem Bereich sollte Nichtbewohnern



die Möglichkeit des Parkens mit Parkscheibe für maximal 3 Stunden gegeben werden. Die 2. Stufe des Parkraumkonzeptes gibt **Bild 49** wieder.

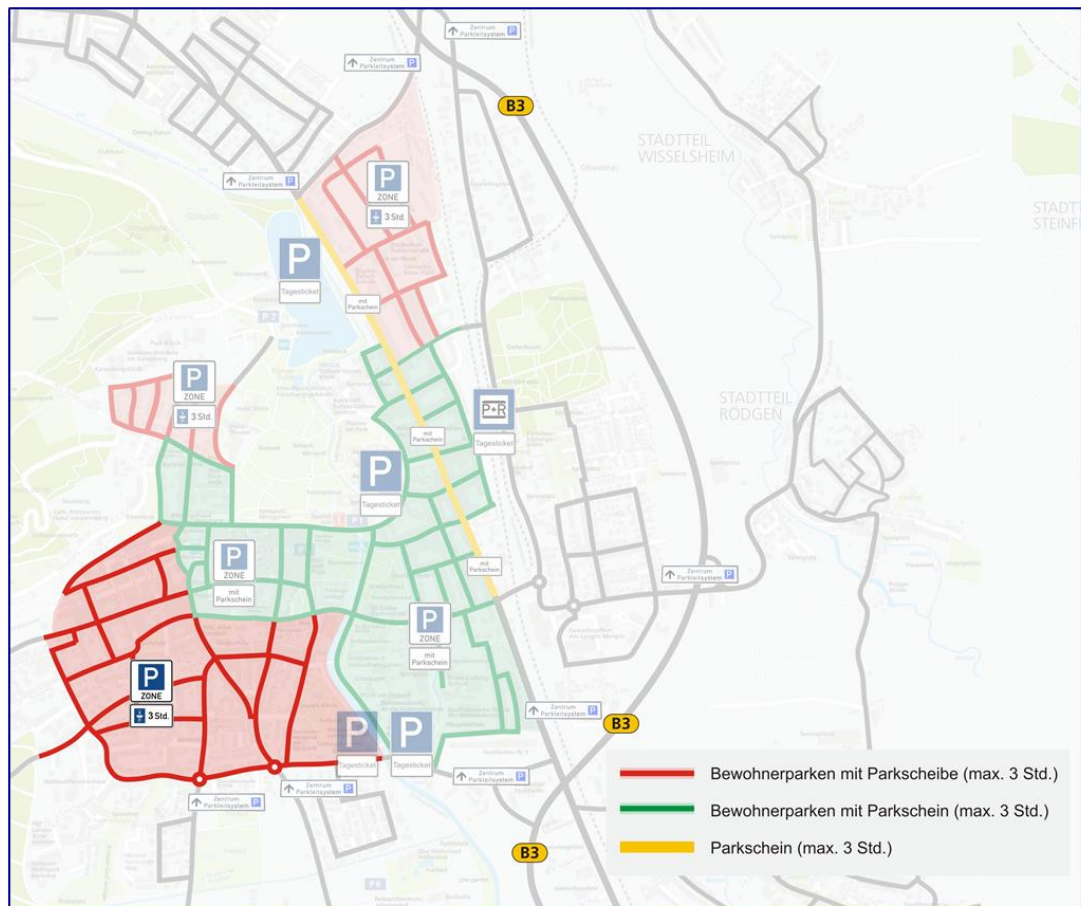


Bild 49: Parkraumkonzept für Bad Nauheim (Stufe 2)

Die Einteilung in verschiedene Parkbereiche und die Preisgestaltung sollte erst nach Beschluss des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen. Eine zeitliche Begrenzung des Bewohnerparkens wird aus Gründen der Übersichtlichkeit für alle Parkenden für nicht sinnvoll erachtet.

Durch die Möglichkeit der Nutzung der Parkplätze durch alle Nutzergruppen (Bewohner, Einkäufer, Gäste etc.) wird allen Ansprüchen Rechnung getragen. Durch die konsequente Bewirtschaftung werden die Parksuchzeit und der Parksuchverkehr vermindert, da in der Regel schneller ein freier Parkplatz zur Verfügung steht. Lediglich die Berufspendler müssen weitere Wege von den größeren Stellplatzanlagen in Kauf nehmen oder angemietete Stellplätze nutzen.

Flankiert werden sollte das Parkraumkonzept durch ein statisches Parkleitsystem zu den Stellplatzanlagen (inkl. Angabe zu ÖPNV-Anbindung und Tagesticket-erwerb) an allen Ortseinfahrten und einigen zentralen Knoten.

Zudem sollte das Stellplatzangebot auf dem P+R Platz Bahnhof Ost nach Möglichkeit entsprechend der hohen Nachfrage erweitert werden, um insbesondere Parksuchverkehr in den umliegenden Wohnquartieren zu vermeiden.

### **Übergänge zum Umweltverbund**

Das Parkraumkonzept mit den Übergängen zum Umweltverbund (Haltestellen, Radabstellanlagen etc.) und dem Parkleitsystem wird in der Übersicht in **Bild 50** dargestellt.

Durch Maßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln werden Schnittstellen zum Umweltverbund geschaffen. So entstehen neue, attraktive Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel zugunsten des Umweltverbundes.

### **Übergang MIV – ÖPNV**

- Statische Wegweisung mit Ausweisung von Stellplatzanlagen mit Parktages-ticket-Angebot.
- Anbindung durch angrenzende Haltestelle mit gutem ÖPNV-Fahrtenangebot in den Kernbereich
  - Parkplatz Großer Teich
  - Parkdeck Sprudelhof und Am Gradierwerk
  - Parkplatz P+R Bahnhof West/Ost.

### **Übergang ÖPNV – Rad**

- Lage: An zentralen Haltestellen mit gutem ÖPNV-Fahrtenangebot aus den Außenbereichen.
- Zentrale Mobilitätsstation Parkstraße.
- Rad-Servicestation/Mobilitätsstation Bahnhof.

### **Übergang MIV – Rad**

- Rad-Abstellanlagen an Parkplatz Großer Teich, Parkdeck Sprudelhof und Am Gradierwerk sowie P+R Bahnhof.

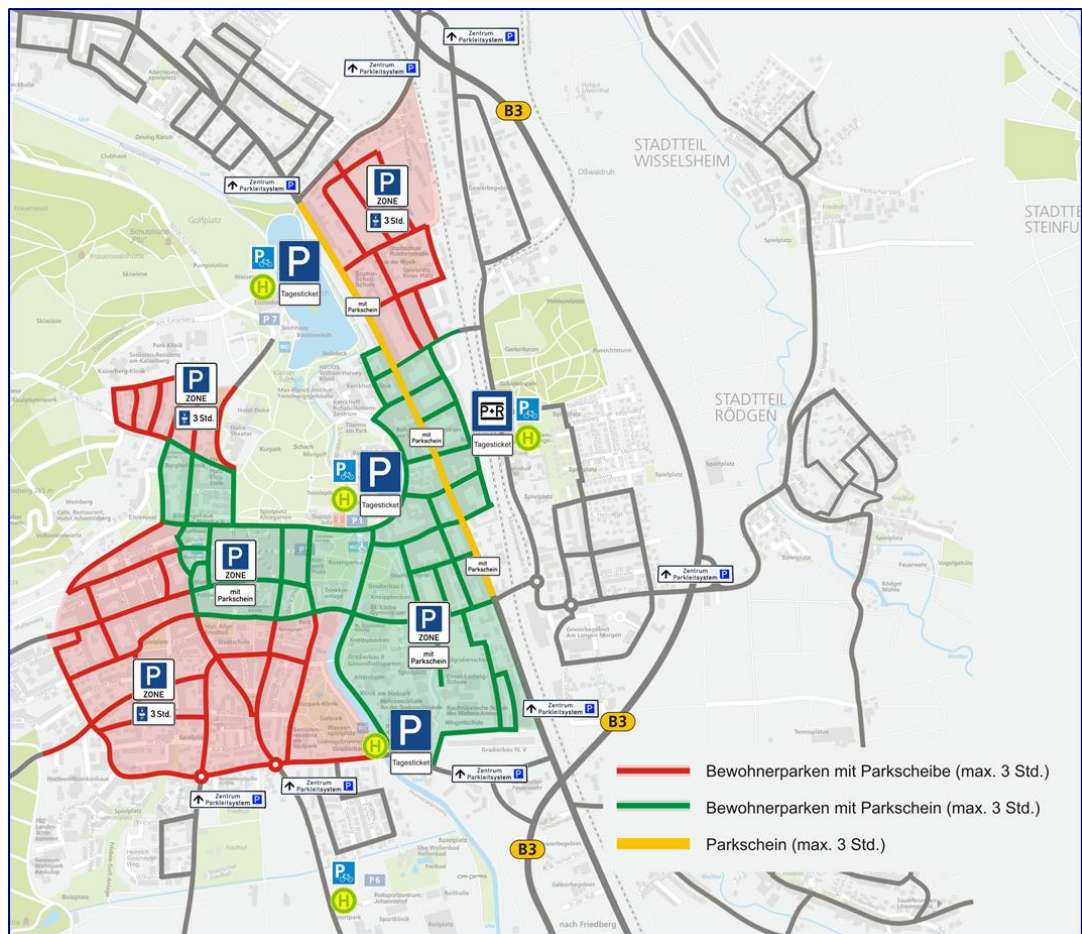


Bild 50: Parkraumkonzept mit Übergängen zum Umweltverbund

## 5. Prioritätenreihung/Handlungsprogramm

Um Politik und Verwaltung einen Handlungsrahmen für die Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zu geben, ist eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erarbeitet worden. Die Bewertung und Einstufung der Einzelmaßnahmen erfolgt anhand einer Einstufung von Wirkung bzw. Dringlichkeit und anfallendem Aufwand bzw. Kosten hinsichtlich der Verbesserung von

- Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität,
- Nahmobilität,
- Erschließung und Erreichbarkeit,
- Verkehrsentlastung,
- Verkehrssicherheit und Verkehrsflussqualität.

Die Dringlichkeitsbewertung erfolgt aus rein verkehrsstädtebaulicher Sicht unter der Voraussetzung, dass alle aufgeführten Maßnahmen sinnvoll sind. Verschiebungen durch andere Aspekte (Förderung, Zusammenhang mit anderen städtebaulichen Maßnahmen etc.) sind möglich.

Bei der Einstufung der Wirkung bzw. Dringlichkeit (gering bis sehr hoch) wurden folgende Einteilungen getroffen:

- Wirkungsklasse I: gering
- Wirkungsklasse II: mittel
- Wirkungsklasse III: hoch
- Wirkungsklasse IV: sehr hoch.

Aufwand und Kosten (gering bis sehr hoch) wurden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Kostenklasse I: geringe Investitionskosten < 25.000 €
- Kostenklasse II: bis 75.000 €
- Kostenklasse III: bis 150.000 €
- Kostenklasse IV: > 150.000 €.

Grundsätzlich gilt, dass Maßnahmen mit geringer Dringlichkeit, aber hohen Kosten eher langfristig umgesetzt werden sollen. Vordringlich sind hingegen Maßnahmen mit hoher Wirkung bzw. hohem Lösungspotenzial der Konflikte und überschaubaren Kosten. Die weiteren Maßnahmen sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.

Der Matrix in **Bild 51** sind die entsprechenden Einstufungen der Prioritäten zu entnehmen.

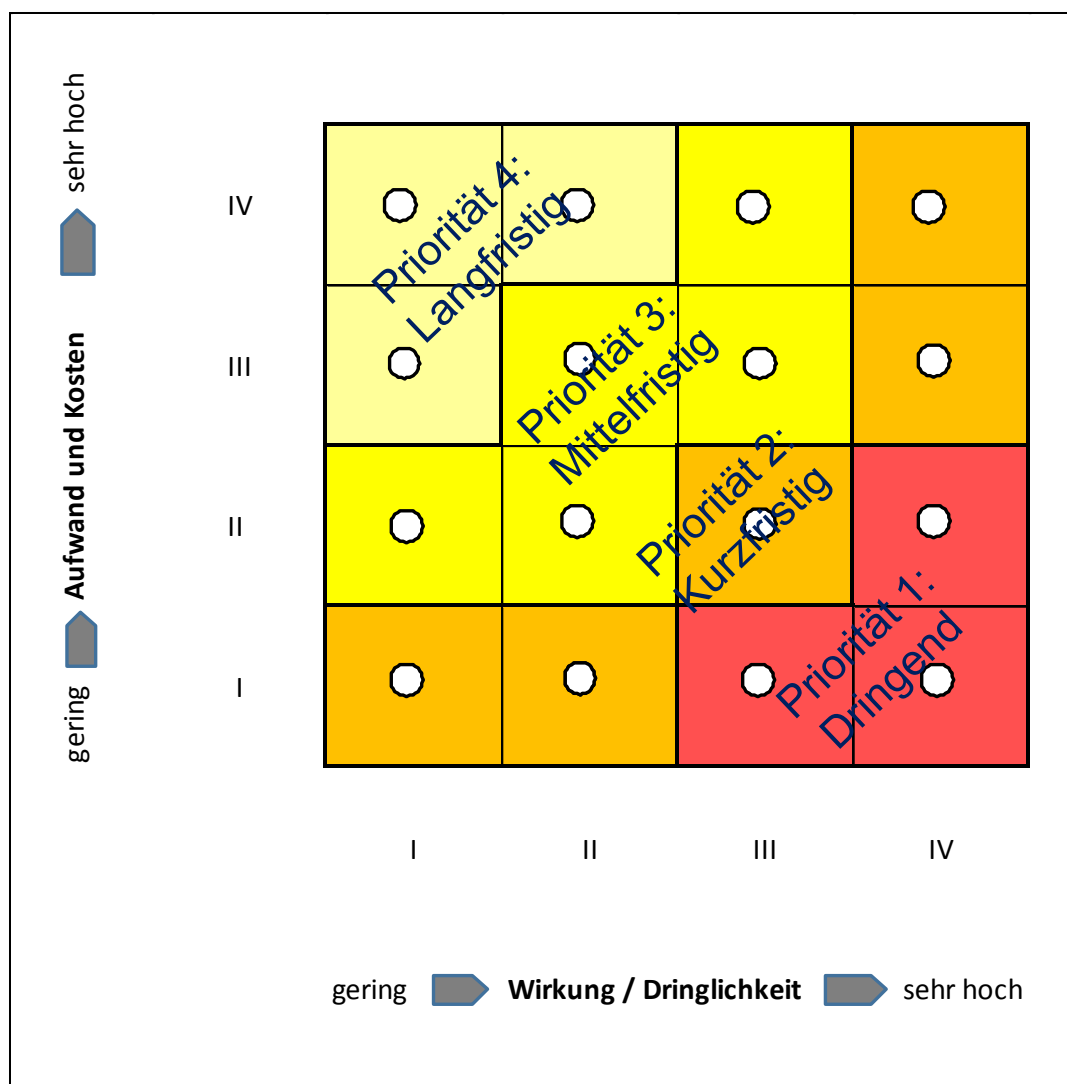


Bild 51: Einstufungsmatrix Prioritätenreihung

Nach diesen Vorgaben wurden alle 56 Maßnahmen bewertet. In den folgenden **Tabellen 4 bis 7** ist neben der Einstufung nach Dringlichkeit und Kosten auch die Bedeutung der Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsmittel aufgeführt. Hieraus wird nochmal deutlich, dass ein Großteil der Maßnahmen verkehrsmittelübergreifend wirkt und damit dem Anspruch an ein ganzheitliches Verkehrskonzept gerecht wird.

| Pos. | Maßnahme   | Abschnitt/Raum/Beschreibung  | Wirkung für Verkehrsmittel<br>(Veränderung zum Status-Quo)<br>(++ sehr hoch, + hoch, Ø mittel,<br>- gering, -- sehr gering) |      |                 |                 | Wirkung /<br>Dringlich-<br>keit | Aufwand /<br>Kosten | Priorität |
|------|--|--|---|------|-----------------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-----------|
|      |  |  | MIV   | ÖPNV | Rad-<br>verkehr | Fuß-<br>verkehr |                                 |                     |           |
| 1    | Einrichtung einer 30km/h-Zone  | Kernbereich zwischen Frankfurter Straße, Parkstraße und Schwalheimer Straße (Ausnahme: Ernst-Ludwig-Ring/Eleonorenring. Hier Ausweisung 30km/h-Bereich und Beibehaltung der Lichtsignalanlagen an den Knoten Kurstraße und Zanderstraße) | +   | Ø    | ++              | ++              | IV                              | II                  | 1         |
| 2    | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | Rödger Weg im Bereich Anschlussstelle B3   | Ø   | --   | ++              | +               | IV                              | II                  | 1         |
| 3    | Einrichtung Angebotsstreifen (Schutzstreifen)  | Frankfurter Landstraße / Frankfurter Straße zwischen Eleonorenring und Ortsseingang Nieder-Mörlen  | +   | Ø    | ++              | --              | IV                              | II                  | 1         |
| 4    | Verbesserung der Taktabstimmung zwischen Bus und Bahn  | Abstimmung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und dem Verbund  | +   | ++   | +               | -               | III                             | I                   | 1         |
| 5    | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | Schwalheimer Hauptstraße im Bereich Buxton-Platz   | Ø   | Ø    | +               | ++              | III                             | I                   | 1         |
| 6    | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | Eleonorenring im Bereich St. Lioba-Gymnasium   | Ø   | +    | +               | ++              | III                             | I                   | 1         |
| 7    | Sicherungsmaßnahmen auf Streckenabschnitten (Beleuchtung)  | Salinenstraße zwischen Am Alzenköppl und Frankfurter Landstraße  | -   | -    | ++              | Ø               | III                             | I                   | 1         |
| 8    | Erweiterung Radabstellanlage   | Kurstraße (Kurpark-Plaza) (Zugang zur Fußgängerzone)   | -   | +    | ++              | +               | III                             | I                   | 1         |
| 9    | Fortführung der Radroute auf Fahrbahn (Beschilderung)  | Am Rad zwischen Am Promenadenweg und Edelweißstraße (als Bestandteil Hauptnetz Radverkehr)   | Ø   | -    | +               | --              | III                             | I                   | 1         |
| 10   | Einrichtung Fahrradstraße  | Kücheler Straße / Ritterhausstraße   | +   | -    | ++              | --              | III                             | I                   | 1         |

Tabelle 4: Dringende Maßnahmen (Priorität 1)

| Pos. | Maßnahme  | Abschnitt/Raum/Beschreibung   | Wirkung für Verkehrsmittel<br>(Veränderung zum Status-Quo)<br>(++ sehr hoch, + hoch, Ø mittel,<br>- gering, -- sehr gering) |      |                 |                 | Wirkung /<br>Dringlich-<br>keit | Aufwand /<br>Kosten | Priorität |
|------|---|---|---|------|-----------------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-----------|
|      |   |   | MIV   | ÖPNV | Rad-<br>verkehr | Fuß-<br>verkehr |                                 |                     |           |
| 11   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage   | Knoten Frankfurter Straße / Eleonorenring / Am Goldstein  | ++  | +    | ++              | +               | IV                              | IV                  | 2         |
|      | Parkraumkonzept 1. Stufe<br>(Bewohnerparken mit Parkschein)   | Konsequente monetäre Parkraumbewirtschaftung für Nichtbewohner. Inklusiv Erweiterung Bewohnerparken (Ausdehnung vgl. Bild 48, u. a. Dichterviertel)   |   |      |                 |                 |                                 |                     |           |
| 12   | Parkraumkonzept 1. Stufe<br>(Bewohnerparken mit Parkscheibe,<br>max. 3. Stunden)                            | Erweiterung Bewohnerparken mit Parkscheibe für Nichtbewohner zwischen Benekestraße und Steinfurther Straße und zwischen Auguste-Viktoria-Straße und Danziger Straße   | ++  | +    | +               | ++              | IV                              | IV                  | 2         |
| 13   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage   | Knoten Frankfurter Straße / Steinfurther Straße   | ++  | +    | ++              | +               | IV                              | IV                  | 2         |
| 14   | Neuregelung Verkehrsführung   | Unterführung Benekestraße: Verkehrsabwicklung einspurig, LSA gesteuert in wechselnder Richtung. Der Radverkehr wird auf Fahrbahn mitgeführt. Die Grün-Anforderung im ÖPNV bleibt erhalten, Einrichtung Abbiege-Aufstellspur notwendig | ++  | -    | ++              | -               | IV                              | III                 | 2         |
| 15   | Verlegung Haltestelle und<br>Querungsanlage inkl.<br>Sicherungsmaßnahmen (Aufpflasterung,<br>Beschilderung) | Verlegung der nördlichen Haltestelle „Friedrichstraße“ vor Hausnummer 3 (Altes Rathaus) im Zuge der Verlegung der Querungsanlage Friedrichstraße in den Bereich Stresemannstraße  | +   | +    | Ø               | ++              | IV                              | III                 | 2         |
| 16   | Fortführung der Radroute auf Fahrbahn<br>(Beschilderung)  | Am Alzenköppl und Edelweißstraße zwischen Salinenstraße und Buxton-Platz<br>(als Bestandteil Hauptnetz Radverkehr) (Rampe an Brücke über Bachlauf der Wetter notwendig)   | Ø   | -    | +               | --              | III                             | II                  | 2         |
| 17   | Erweiterung Gehweg (Dimensionierung)  | Schwalheimer Hauptstraße zwischen Buxton-Platz und Am Wingert   | +   | Ø    | +               | ++              | III                             | II                  | 2         |
| 18   | Mobilitätsberatung (Kick-Off durch<br>Kommune)  | an Schulen, in Stadtverwaltung, in Unternehmen (Informationsabende, Broschüren, Arbeitsmaterial)  | +   | ++   | +               | Ø               | III                             | II                  | 2         |
| 19   | Erweiterung Radabstellanlage  | Bahnhof Bad Nauheim (Westlicher Zugang)   | Ø   | ++   | ++              | -               | III                             | II                  | 2         |
| 20   | Erweiterung Radabstellanlage  | P+R-Anlage Am Goldstein   | Ø   | ++   | ++              | -               | III                             | II                  | 2         |
| 21   | Marketing und Kampagnen des<br>Freizeitradverkehrs  | "Fahrradfreundliche Kurstadt" (Herausstellung der Argumente Gesundheit, E-Mobilität und Umweltverbund), Schaffung von Anreizen pro Umweltverbund (z.B. durch BNST)  | +   | +    | +               | +               | III                             | II                  | 2         |
| 22   | Einrichtung einer nicht-kommunal<br>betriebenen Servicestation (Kick-Off<br>durch Kommune)                  | Bahnhof Bad Nauheim (inkl. Reparaturservice, Verleihangebote, Ladestation)  | Ø   | ++   | ++              | -               | III                             | II                  | 2         |

Tabelle 5: Kurzfristige Maßnahmen (Priorität 2)

| Pos. | Maßnahme   | Abschnitt/Raum/Beschreibung   | Wirkung für Verkehrsmittel<br>(Veränderung zum Status-Quo)<br>(++ sehr hoch, + hoch, Ø mittel,<br>- gering, -- sehr gering) |      |                 |                 | Wirkung /<br>Dringlich-<br>keit | Aufwand /<br>Kosten | Priorität |
|------|--|---|---|------|-----------------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-----------|
|      |  |   | MIV   | ÖPNV | Rad-<br>verkehr | Fuß-<br>verkehr |                                 |                     |           |
| 23   | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | Zanderstraße im Bereich Knoten Schwalheimer Straße  | Ø   | ++   | ++              | ++              | I                               | 2                   |           |
| 24   | Aufhebung Einbahnstraße  | Benekestraße (zwischen Frankfurter Straße und Kucheler Straße)  | +   | --   | +               | --              | I                               | 2                   |           |
| 25   | Änderung Haltestellennamen   | "Zanderstraße" in "St. Lioba Gymnasium". Dadurch verstärkte und präzisere Anbindung im Schülerverkehr       | --  | ++   | Ø               | Ø               | I                               | 2                   |           |
| 26   | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | K173 Ortseinfahrt Stadteil Rödgen   | Ø   | Ø    | +               | +               | I                               | 2                   |           |
| 27   | Sicherungsmaßnahmen an vorhandenen Querungsanlagen (Beleuchtung, Beschilderung, Sichtverhältnisse) | Kurstraße im Bereich Siresemannstraße / Kurpark-Plaza. Hier zusätzlich Aufpflasterung                       | Ø   | Ø    | +               | +               | I                               | 2                   |           |
| 28   | Sicherungsmaßnahmen auf Streckenabschnitten (Beleuchtung)  | Bereich Überführung B3 zwischen Schwalheim und Kernbereich. Insbesondere Anbindung an Georg-Scheller-Straße | --  | --   | +               | ++              | I                               | 2                   |           |
| 29   | Sicherungsmaßnahmen auf Streckenabschnitten (Beleuchtung)  | Radweg zwischen K173 Brückenstraße (Rödgen) und Wisselsheimer Straße  | --  | --   | ++              | +               | I                               | 2                   |           |
| 30   | Erweiterung Radabstellanlagen  | Parkplatz Großer Teich  | +   | Ø    | +               | -               | I                               | 2                   |           |
| 31   | Erweiterung Radabstellanlagen  | in der Kernstadt  | Ø   | Ø    | +               | +               | I                               | 2                   |           |
| 32   | Einrichtung Angebotsstreifen (Schutzstreifen)  | Homburger Straße zwischen Schwalheimer Straße und Ortsausgang   | +   | Ø    | +               | --              | I                               | 2                   |           |
| 33   | Einrichtung Angebotsstreifen (Schutzstreifen)  | Bad Nauheimer Straße und Zum Sauerbrunnen, jeweils ab Ortseingang Steinfurth                                | +   | Ø    | +               | --              | I                               | 2                   |           |
| 34   | Einrichtung Fußweg, Radfahrer frei   | Unterführung Frankfurter Landstraße zwischen Stadteil Schwalheim und Kernbereich                            | --  | --   | +               | Ø               | I                               | 2                   |           |
| 35   | Fortführung der Radroute auf Fahrbahn (mit Beschilderung)  | Wisselsheimer Straße  | Ø   | -    | +               | -               | I                               | 2                   |           |
| 36   | Beschilderung Radwegeverbindung/Radroute   | zwischen Kernbereich und Nieder-Mörten, nördlich parallel zur Frankfurter Straße                            | Ø   | --   | +               | -               | I                               | 2                   |           |
| 37   | Einrichtung Fußweg, Radfahrer frei   | Überführung B3 zwischen Am Promenadenweg und Georg-Scheller-Straße  | --  | --   | +               | Ø               | I                               | 2                   |           |
| 38   | Einrichtung Fußweg, Radfahrer frei   | Durchgang zwischen Wisselsheimer Straße und Am Goldstein  | --  | --   | +               | Ø               | I                               | 2                   |           |
| 39   | Freigabe für Radfahrer   | Wirtschaftsweg zwischen Am Promenadenweg und K174   | --  | --   | +               | Ø               | I                               | 2                   |           |

Tabelle 6: Kurzfristige Maßnahmen, weitere (Priorität 2)



| Pos. | Maßnahme   | Abschnitt/Raum/Beschreibung  | Wirkung für Verkehrsmittel<br>(++ sehr hoch, + hoch, Ø mittel,<br>- gering, -- sehr gering) |      |                 |                 | Wirkung /<br>Dringlich-<br>keit | Aufwand /<br>Kosten | Priorität |
|------|--|--|---|------|-----------------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-----------|
|      |  |  | MIV   | ÖPNV | Rad-<br>verkehr | Fuß-<br>verkehr |                                 |                     |           |
| 40   | Erweiterung P+R-Angebot  | Bereich P+R-Anlage Bahnhof Ost / Am Goldstein  | ++  | ++   | Ø               | -               | IV                              | 3                   |           |
| 41   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Frankfurter Straße / Theodor-Heuss-Straße (Kaufland)  | ++  | +    | +               | +               | IV                              | 3                   |           |
| 42   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Steinfurther Straße / Am Taubenbaum (Anschluss B3)  | ++  | +    | +               | Ø               | IV                              | 3                   |           |
| 43   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Frankfurter Landstraße / Schwalheimer Straße  | ++  | +    | +               | +               | IV                              | 3                   |           |
| 44   | Einrichtung Gemeinsamer Rad-/Fußweg  | K174 zwischen den Stadtteilen Rödgen und Schwalheim  | --  | --   | ++              | +               | IV                              | 3                   |           |
| 45   | Erweiterung Gemeinsamer Rad-/Fußweg  | Frankfurter Landstraße zwischen Eleonorenring und Salinenstraße (Dimensionierung min. 3,00m)   | --  | --   | ++              | ++              | III                             | 3                   |           |
| 46   | Einrichtung Fußgängerampel   | Frankfurter Straße, im Bereich Lee Boulevard (Einbindung Zufahrt Parkplatz und Haltestelle "Am Großen Teich")  | Ø   | Ø    | +               | ++              | III                             | 3                   |           |
| 47   | Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs als Begegnungszone                                   | Karlstraße zwischen Parkstraße und Hauptstraße zur stärkeren Einbindung in Fußgängerzone (Oberflächengestaltung, Ausweisung Parkplätze)  | +   | +    | +               | ++              | III                             | 3                   |           |
| 48   | Statische Parkwegweisung   | Zu allen öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen. Inklusive Angabe Bührenehöhe für Tagestickets und ÖPNV-Anbindung (wenn ÖPNV-Angebot vorhanden). Einrichtung an sämtlichen Ortseinfahrten und zentralen Knoten  | ++  | +    | Ø               | Ø               | III                             | 3                   |           |
| 49   | Änderung der Linienführung im Lokalbusnetz   | Führung der Linien FB 02, 05, 09, 16 und 53 aus südlicher Richtung kommend einheitlich über Schwalheimer Straße, Zanderstraße über Ludwigstraße bzw. Eleonorenring zum Bahnhof. Gleichzeitig Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Parkstraße | Ø   | ++   | Ø               | +               | III                             | 3                   |           |
| 50   | Einrichtung einer zentralen, nicht-kommunal betriebenen Mobilitätsstation (Kick-Off durch Kommune) | Parkstraße (Pavillon) (inkl. Reparaturservice, Verleihangebote, Ladestation)   | Ø   | ++   | ++              | Ø               | III                             | 3                   |           |
| 51   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage als Mikrokreis   | Knoten Parkstraße / Zanderstraße (inklusive Sicherungsmaßnahmen an neuen Querungsanlagen) (im Zuge Einrichtung 30km/h-Zone) (gleichzeitig Wegfall vorhandene Querungsanlage mit Bedarfsampel)  | +   | Ø    | +               | ++              | III                             | 3                   |           |

Tabelle 7: Mittelfristige Maßnahmen (Priorität 3)

| Pos. | Maßnahme   | Abschnitt/Raum/Beschreibung  | Wirkung für Verkehrsmittel<br>(Veränderung zum Status-Quo)<br>(++ sehr hoch, + hoch, Ø mittel,<br>- gering, -- sehr gering) |      |                 |                 | Wirkung /<br>Dringlich-<br>keit | Aufwand /<br>Kosten | Priorität |
|------|--|--|---|------|-----------------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-----------|
|      |  |  | MIV   | ÖPNV | Rad-<br>verkehr | Fuß-<br>verkehr |                                 |                     |           |
| 52   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Frankfurter Straße / Bahnhofsallee  | +   | +    | ++              | +               | II                              | IV                  | 4         |
| 53   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Schwalheimer Straße / Anschluss B3 (bereits beschlossen), (evtl. in Verbindung mit Entwicklung Stollgelände auch früher)  | ++  | --   | -               | -               | II                              | IV                  | 4         |
| 54   | Einrichtung Kreisverkehrsanlage  | Knoten Frankfurter Landstraße / Salinenstraße  | ++  | +    | +               | -               | II                              | IV                  | 4         |
| 55   | Einrichtung Gemeinsamer Rad-/Fußweg  | Homburger Straße zwischen Ortsausgang Bad Nauheim und Ortseingang Ockstadt   | -   | -    | +               | Ø               | II                              | IV                  | 4         |
| 56   | Parkraumkonzept 2. Stufe<br>(Bewohnerparken mit Parkscheibe, max. 3 bis 5 Stunden) | Optionale Einführung bei signifikanter Verlagerung des Parksuchverkehrs aus neuem Bewohnerparkbereich (1. Stufe). Westlicher Kernbereich ab Zanderstraße / Ernst-Ludwig-Ring / Mittelstraße / Burgstraße | ++  | Ø    | -               | Ø               | I                               | III                 | 4         |

Tabelle 8: Langfristige Maßnahmen (Priorität 4)

## 6. Fazit

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung für Bad Nauheim werden mit diesem Bericht die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen vorgelegt. Im Wesentlichen werden die Verkehrsnetze und Infrastruktureinrichtungen für den Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) analysiert, welche zur Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Untersuchungsraum notwendig sind.

Die Grundlage für den Verkehrsentwicklungsplan ist eine umfangreiche Bestandsaufnahme und Konfliktanalyse, aus deren Erkenntnissen Maßnahmenkonzepte für die verschiedenen Verkehrsarten abgeleitet werden. Damit dient der VEP der kommunalen Verwaltung als langfristiges Handlungskonzept und bietet fundierte Hilfestellungen bei der politischen Entscheidungsfindung sowie die Grundlagen für mögliche Förderanträge.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Stadtgebiet. In das Untersuchungsnetz wurden alle Straßenräume mit Verbindungsfunktion aufgenommen, die für die Gesamtverkehrssituation relevant sind, also ein Konfliktpotenzial aufweisen. Kleinräumige Erschließungsstraßen und Anliegerstraßen hingegen werden in der Betrachtung vernachlässigt.

Aus der Bestandsaufnahme und Konfliktanalyse lassen sich folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

### **Fußverkehr**

- Der Fußwegeanteil am Gesamtaufkommen ist durchschnittlich hoch.
- Es gibt viele attraktive Wegeverbindungen.
- Punktuelle Defizite bzw. Konfliktstellen sind vorhanden.

### **Radverkehr**

- Der Radwegeanteil am Gesamtaufkommen ist niedrig.
- Es gibt noch viele Defizitbereiche, die im Sinne einer verstärkten Angebotsplanung gelöst werden müssen.
- Der Radverkehr birgt noch Verlagerungspotential (Marketing, Awareness-Kampagnen, Mobilitätsberatung, E-bikes etc.).

## ÖPNV

- Das Stadtgebiet wird gut durch den ÖPNV erschlossen, Linien- und Taktfolgen bieten insgesamt ein gutes Angebot, die lokale und regionale Verbindungsqualität ist insgesamt gut.
- Das P+R-Angebot ist gut frequentiert, sollte aber ausgebaut werden.
- Bahn- und Bustakte sind nicht aufeinander abgestimmt (Bahn fährt „Schüttel-Takt“).
- Potenziale des kombinierten Verkehrs (ÖPNV mit Car-Sharing/Rad/Pedelec-Verleih) werden noch nicht genutzt.
- Im ÖPNV ist Bad Nauheim gut aufgestellt, der Anteil am Gesamtverkehr liegt jedoch etwas unter dem Durchschnitt.
- Die Nutzung ist durchschnittlich, die Auslastungen liegen an der unteren Wirtschaftlichkeitsgrenze.

## MIV

- Es besteht ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen und hohe Auslastung an einigen Knotenpunkten.
- Es gibt einen hohen Anteil an Binnen-, Quell- und Zielverkehr – das bedeutet der Verkehr ist im Wesentlichen „hausgemacht“ und z.T. auf andere Verkehrsmittel verlagerbar.
- Die vielen Einbahnstraßen bedingen längere Wege (mehr Kfz-Kilometer bedeuten mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoß).
- Viele Straßenräume sind durch Kfz (fahrend oder parkend) geprägt und in ihrer Stadtraumqualität eingeschränkt.

Der Verkehrsentwicklungsplan muss auf die erkannten Mängel mit Maßnahmen reagieren. Zur Vorbereitung der Aufstellung von Maßnahmenkonzepten und der Dringlichkeit Ihrer Umsetzung wurde zunächst die gegenwärtige Verkehrsnachfrage (Analysezeitpunkt 2010) analysiert und die mögliche zukünftige Verkehrsentwicklung aufgezeigt.

Die Tendenzen in der weiteren Entwicklung des täglichen Verkehrsgeschehens werden von der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, von dem zukünftig zu erwartenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, den Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur und von den generellen Zielen der Verkehrspolitik bestimmt.

In den Maßnahmenkonzepten wird der Schwerpunkt in der Beseitigung der festgestellten und der vermehrten Verlagerung von Fahrten und Wegen auf den Umweltverbund gesehen. Insgesamt werden 56 Maßnahmen entwickelt, die in den Bereichen

- Förderung der Nahmobilität
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- ÖPNV und
- MIV

wirken. Dass verschiedene Maßnahmen für mehrere Verkehrsarten Effekte erzielen oder auch zusammen wirken, zeigt den ganzheitlichen Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans.

Als Handlungsprogramm für die kommunale Verwaltung wurden die Maßnahmen bezüglich ihrer Wirkungen und Dringlichkeit in Verbindung mit zu leistendem Aufwand und Kosten in eine Prioritätenreihung überführt.

Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans formulierte Maßnahmenprogramm dient der stadtverträglicheren Abwicklung des zukünftigen Verkehrs, bietet bessere Erschließungs- und Verbindungsfunktionen im Stadtgebiet für alle Verkehrssysteme und erhöht die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen und damit insgesamt die Lebensqualität in Bad Nauheim.

Der Verkehrsentwicklungsplan zeigt in erster Linie Möglichkeiten auf, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel in das Bewusstsein der Bevölkerung rufen um den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu fördern. Dadurch kann damit ein Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung und Reduzierung des täglichen motorisierten Individualverkehrs geleistet werden.



Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

**Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG**

Fon: +49(241) 9 46 91-22

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

[scw@ivv-aachen.de](mailto:scw@ivv-aachen.de)

[www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)

Kontakt:

Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz  
M.A. Geogr. Alexander Lumpe