

# DIALOGFORUM VERKEHR MARXHEIM

28.10.2019 | 19 – 21.30 Uhr  
Stadthalle Hofheim am Taunus

# MODERATION

KRISTINA OLDENBURG

KOKONSULT, Frankfurt am Main



Alles da, alles nah.

# DIALOGFORUM VERKEHR MARXHEIM

Im Rahmen des Dialogforums werden zu Dokumentationszwecken Fotoaufnahmen angefertigt. Diese Aufnahmen sind mit der bildlichen Darstellung von anwesenden Personen verbunden. Die Veröffentlichung der Aufnahmen kann in verschiedenen Medien erfolgen (Webseite der Stadt Hofheim, Presse, Printmedien, Facebook, etc.). Mit der Teilnahme am Dialogforum willigen die anwesenden Personen in die unentgeltliche Veröffentlichung ein – ohne, dass es einer ausdrücklichen Erklärung durch die betreffenden Personen bedarf.



Alles da, alles nah.

## DAS PROGRAMM

Moderation: Kristina Oldenburg, KOKONSULT

1/2

19.05 Uhr

Begrüßung

Christian Vogt, Bürgermeister,  
Wolfgang Exner, Erster Stadtrat,  
Stadt Hofheim am Taunus

19.15 Uhr

Erläuterung zum Ablauf / Wo stehen wir?

Kristina Oldenburg,  
KOKONSULT, Offenbach am Main

19.20 Uhr

Teil 1 – Trends in der Mobilität

Torsten Becker

tobe.STADT, Frankfurt am Main

19.50 Uhr

Teil 2 – Verkehrsgutachten für Marxheim

Frank Striegl,  
ZIV, Darmstadt

## DAS PROGRAMM

Moderation: Kristina Oldenburg, KOKONSULT

2/2

20.30 Uhr

Teil 3 – Lösungsansätze für Marxheim II  
Torsten Becker, tobe.STADT, Frankfurt am Main  
Frank Striegl, ZIV, Darmstadt

21.30 Uhr

Abschluss

# BEGRÜSSUNG

CHRISTIAN VOGT

Bürgermeister, Stadt Hofheim am Taunus

WOLFGANG EXNER

Erster Stadtrat, Stadt Hofheim am Taunus

# WO STEHEN WIR?

KRISTINA OLDENBURG

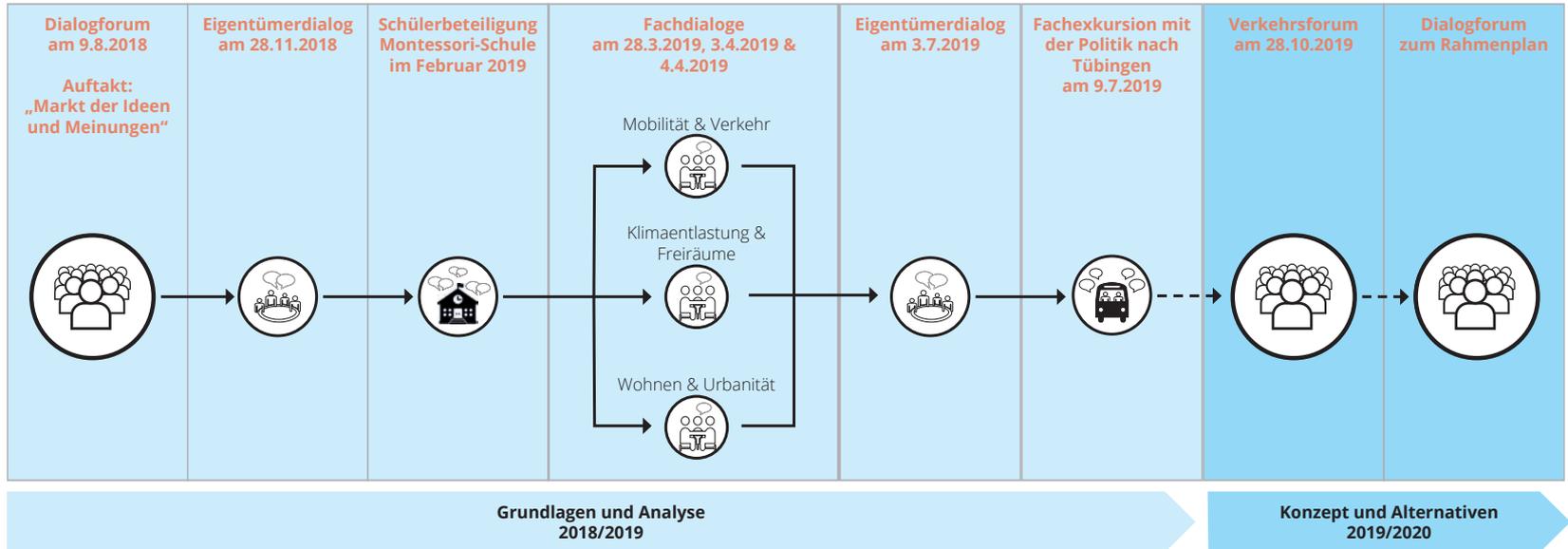
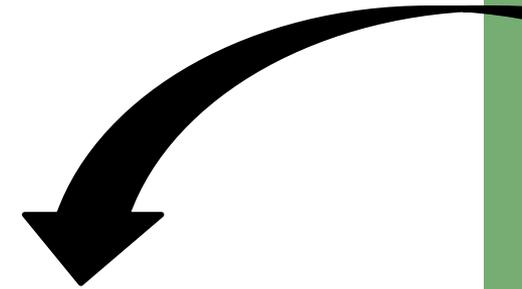
KOKONSULT, Frankfurt am Main



Alles da, alles nah.

# WO STEHEN WIR?

Kristina Oldenburg, KOKONSULT



# RÜCKBLICK

## ERSTE BETEILIGUNGSPHASE

## MARKT DER IDEEN UND MEINUNGEN



✉ Brief 0,3%

📄 Flyer 2,5%

@ Mail 2,5%

👤 Online-Formular 8,2%

? Fragekarten 22,5%

! Kommentarkarten 64%

# RÜCKBLICK

## DIE THEMEN IM ÜBERBLICK

### WOHNEN / SIEDLUNGSSTRUKTUR / STADTBILD

- Bezahlbares Wohnen / Generationenmix / Neue Wohnformen / Begegnung im Quartier fördern / Sorge vor großen Bauträgern und hohen Preisen
- Baustruktur / Gebäudehöhen – das neue Gebiet soll sich „einfügen“ aber einen eigenen Charakter entwickeln
- Grundstücksvergabe
- Umfang / Größe des Baugebiets
- Umgang mit Alt-Marxheim / Sorge vor Vernachlässigung

### UMWELT / FREIRAUM / LANDWIRTSCHAFT

- Umgang mit Ackerland
- Lebenswerte Freiräume / Verknüpfung mit Natur
- Sensibler Umgang mit existierenden Freiraumqualitäten – Integration in das neue Quartier

### VERKEHR / MOBILITÄT / TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

- Entlastung der Rheingaustraße
- Zusätzliche Bahnüberquerung für Fußgänger und Radfahrer
- Sorge vor wachsendem Verkehr
- Durchdachtes Konzept für ökologisch hochwertige Erschließung
- Rad- und Fußgängerverkehr stärken, ÖPNV ausbauen
- Mitdenken der technischen Infrastruktur / Sorge vor Kosten für Anreiner

# RÜCKBLICK

DREI FACHDIALOGE

28.03. – 04.04.19

- Mobilität & Verkehr
- Klimaentlastung & Freiräume
- Wohnen und Urbanität

marx  
heim  
zwei

# DISKUSSION MIT DEN EXPERTEN IM PLENUM

PROF. DR.-ING. JAN RIEL, Hochschule Karlsruhe, Institut für  
Verkehr und Infrastruktur

ERIC KRUYECKI, Verkehrsclub Deutschland e.V., Wiesbaden

PELKMANN, nova, Frankfurt/Main

## FACHDIALOG MOBILITÄT & VERKEHR

ERKENNTNISSTAND

marx  
heim  
zwei



# FACHDIALOG MOBILITÄT & VERKEHR



# RÜCKBLICK

## FACHDIALOG MOBILITÄT & VERKEHR THESEN UND THEMEN IM ÜBERBLICK

- „Stadt der kurzen Wege“ mit Fuß oder Rad durch gute Nahversorgung gewährleisten
- Quartiersgaragen in der Nachbarschaft als Mobilitätsstation
- Wohndichte beeinflusst die Quartiersgestaltung und die Angebote nachhaltiger Mobilität
- Straßenräume müssen an Klimaveränderung angepasst werden
- Das Angebot alternativer Mobilität im Quartier fördert dessen Nutzung
- Mobilität neu denken, heißt nicht, auf das Auto zu verzichten
- Entsiegelung sollte zu Lasten der Parkplätze im öffentlichen Raum geschehen
- Intelligente Mobilität im Wohnquartier führt zu mehr Frei- und Grünflächen

# TEIL 1 TRENDS IN DER MOBILITÄT

TORSTEN BECKER

tobe.STADT, Frankfurt am Main

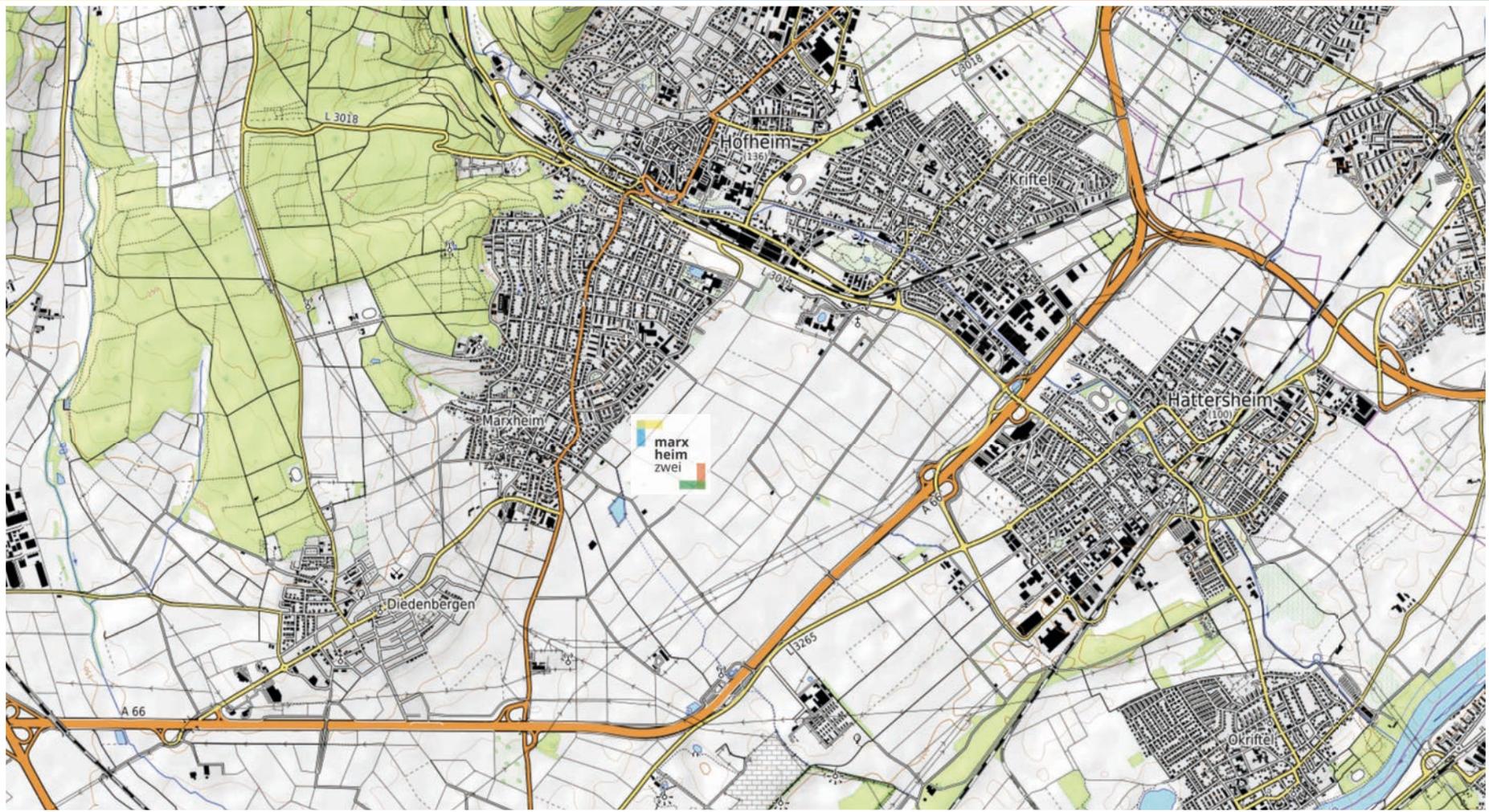


Alles da, alles nah.



# Trends in der Mobilität



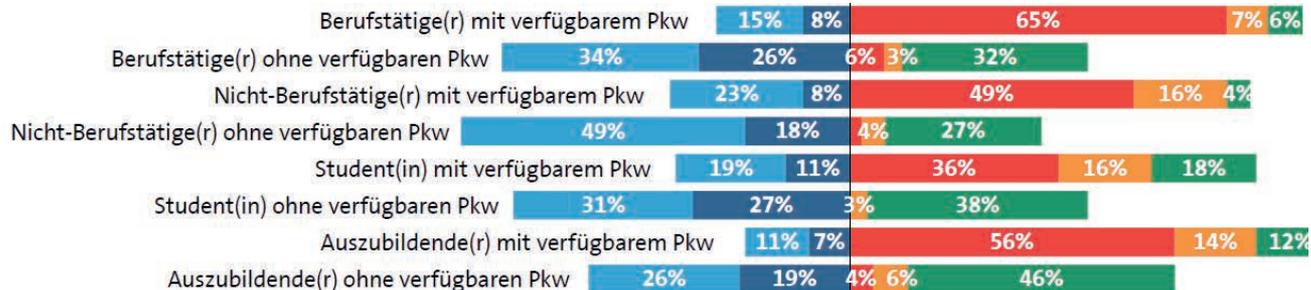


# Mobilitätsverhalten

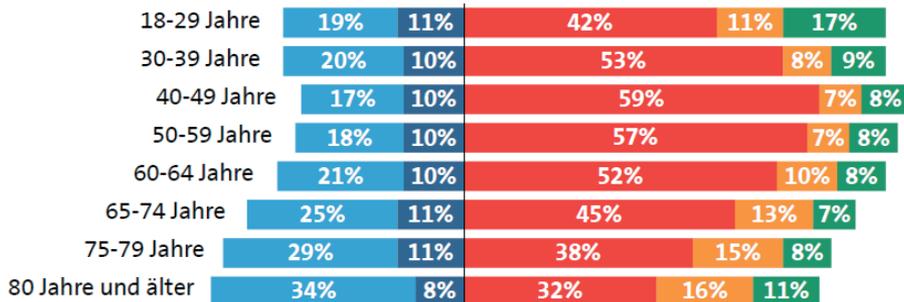
Verkehrsmittelnutzung in verschiedenen Bevölkerungsgruppen



nach Tätigkeitsarten



nach Altersgruppen



# Mobilitätsverhalten in Zukunft

Reduzierung des Pkw-Besitzes: Durchschnitt derzeit 527 Pkw / 1.000 Haushalte  
» Ziel Umweltbundesamt = 150 Pkw / 1.000 Haushalte („Stadt der Zukunft“)

Zuwachs im Radverkehr generell, Nutzung von E-Bikes insbesondere durch ältere Bevölkerungsgruppen

Jüngere Bevölkerungsgruppe (bis 39 Jahre): abnehmende Bedeutung des Pkw als Transportmittel und als Statussymbol

Rückgang beim Führerscheinbesitz (18 bis 34 Jahre) in der gesamten Republik, Rückgang auch beim Auto-Besitz

Anteil des Autoverkehrs deutlich rückläufig, stattdessen mehr Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) und Sharing-Angebote, auch junge Pkw-Besitzende nutzen das Auto seltener als früher

Multimodalität begünstigt durch zunehmende Digitalisierung in der Mobilität (z.B. durch Apps) und die vereinfachten Zugänge zu Buchungs- und Bezahlssystemen



IHRE FRAGEN



Alles da, alles nah.

# TEIL 2 VERKEHRSGUTACHTEN FÜR MARXHEIM

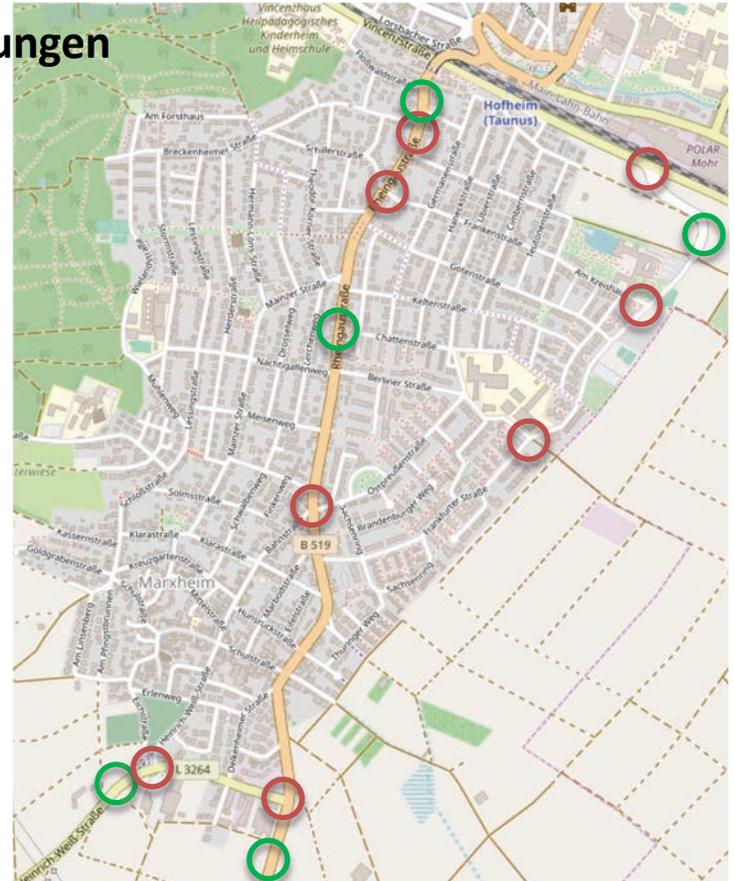
FRANK STRIEGL  
ZIV, Darmstadt

## Unsere Aufgabenstellung bzgl. Hofheim-Marxheim:

- Analyse Bestandsverkehrsaufkommen aus Verkehrserhebungen
- Verkehrsentwicklung bis zum Zeithorizont 2030
- Wirkungsanalyse versch. Marxheim II-Anbindungsweisen (mehrere Planfälle)
- Planungs- und Untersuchungsraum: Marxheim und Umgebung (Kernort / Ortsteile Hofheims, Kriftel / Hattersheim, innerörtliche Straßen, BAB 66)

# Bestandsverkehrsaufkommen aus Verkehrserhebungen von Mi, 21.11.2018

- Videogestützte Knotenstromerhebungen
  - Kennzeichenerfassung an den maßgebenden Ortsein-/ausfahrten
- ⇒ Tagsüber in 14 Stunden (6-20 Uhr) insgesamt rund 4.150 Fahrten, die die Rheingaustraße komplett durchfahren haben.
- ⇒ Marxheimer Verkehr an Ortsein-/ausfahrten beginnt oder endet überwiegend in Marxheim.



Quelle: Open Street Map-Mitwirkende

## Wie entwickelt sich die Bevölkerung in der Region:

- Enger Zusammenhang zwischen Verkehrsentwicklung und Bevölkerungsentwicklung
- Bevölkerungsvorausschätzung Hessen Agentur bis 2030

Gebiet / Einwohner	2015	2030	Veränderung
Reg.bezirk Darmstadt	3.922.400	4.147.000	+5,7 %
Frankfurt*	732.700	807.300	+10,2 %
Wiesbaden	276.200	292.800	+ 6,0 %
Main-Taunus-Kreis	232.800	247.500	+6,3 %

\*) Frankfurt hatte im Jahr 2000 noch rund 646.000 Einwohner  
= + 160.000 Einwohner = +25 % in 30 Jahren!

## Wie entwickelt sich der Verkehr in der Region:

- Bundesverkehrsministerium (BMVI):  
Personenverkehr bis 2030 bundesweit + 10 % ggü. 2015
  - „Verflechtungsprognose 2030“ des BMVI:  
BAB-Abschnitte nahe Hofheim + 10-15 % ggü. 2015  
dabei Wirtschaftsverkehr + 15-20 % ggü. 2015
  - Regionales Verkehrsmodell VDRM von Hessen Mobil  
Analysezustand 2014 (+Fortschreibung je Untersuchung)  
Prognosezustand 2030  
(inklusive der Bevölkerungsentwicklung laut HessenAgentur-Prognose und Ausbaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, d.h. Ausbau BAB66, BAB5, BAB3, Regionaltangente West, Flughafen-Terminal 3, ...)
- => Übernahme des Modells aus der B519-Untersuchung von Hessen Mobil

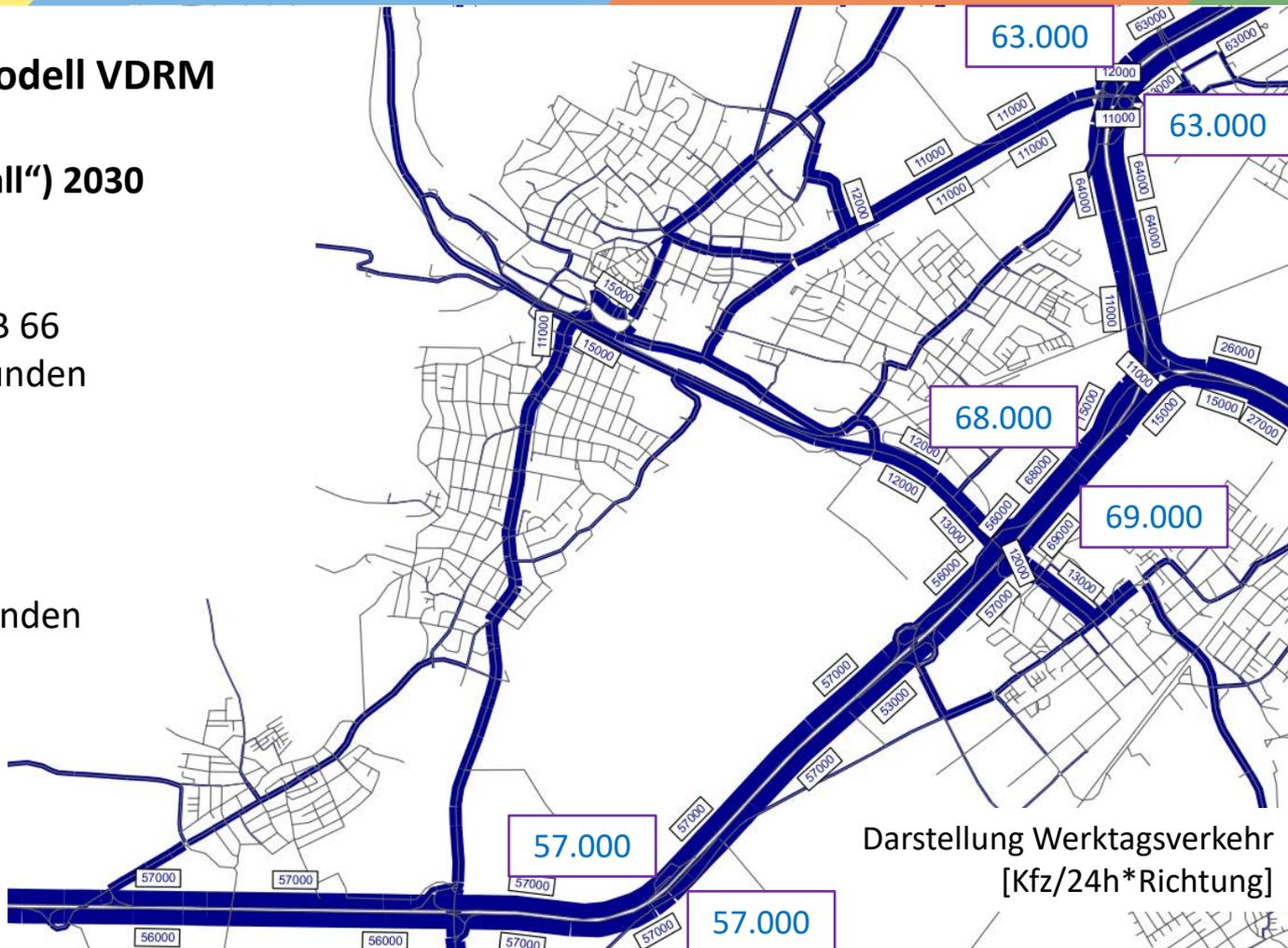


# Regionales Verkehrsmodell VDRM

Prognosezustand („Nullfall“) 2030  
ohne Marxheim II

Verkehrszunahme auf BAB 66  
4.000 bis 5.000 Kfz/24 Stunden  
je Abschnitt und Richtung  
= + 8-10 %

L3011 bei AS Hattersheim  
jeweils + 1.000 Kfz/24 Stunden



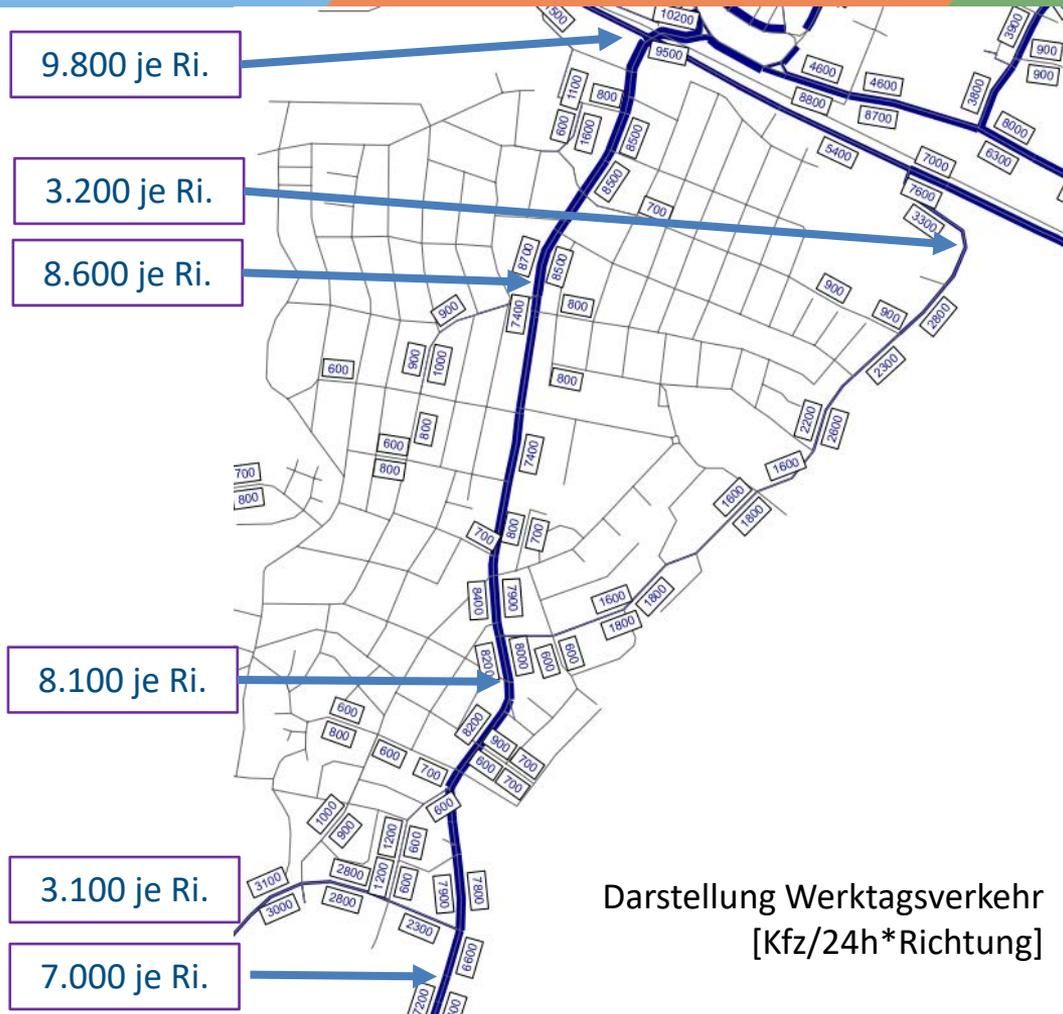
# Regionales Verkehrsmodell VDRM, Ausschnitt Marxheim

## Analysezustand 2018

„Hauptader“ Rheingaustraße  
mit 8.000 bis 10.000 Kfz/Tag und Richtung

Weitere wichtige Achsen:  
Heinrich-Weiß-Straße / Ahornstraße  
Frankfurter Straße zwischen  
Kreishaus und altem Ortskern

Sonst im Allg. unter 1.000 Kfz/Tag\* Ri.



## Regionales Verkehrsmodell VDRM, Ausschnitt Marxheim

Prognosezustand („Nullfall“) 2030  
ohne Marxheim II

Verkehrszunahmen an  
Referenzquerschnitten  
600 bis 1.300 Kfz/Tag\*  
Richtung

Verkehr auf Rheingaubrücke  
beginnt/endet überwiegend  
in Hofheim

10.900 je Ri.

4.300 je Ri.

9.200 je Ri.

8.700 je Ri.

4.400 je Ri.

7.900 je Ri.



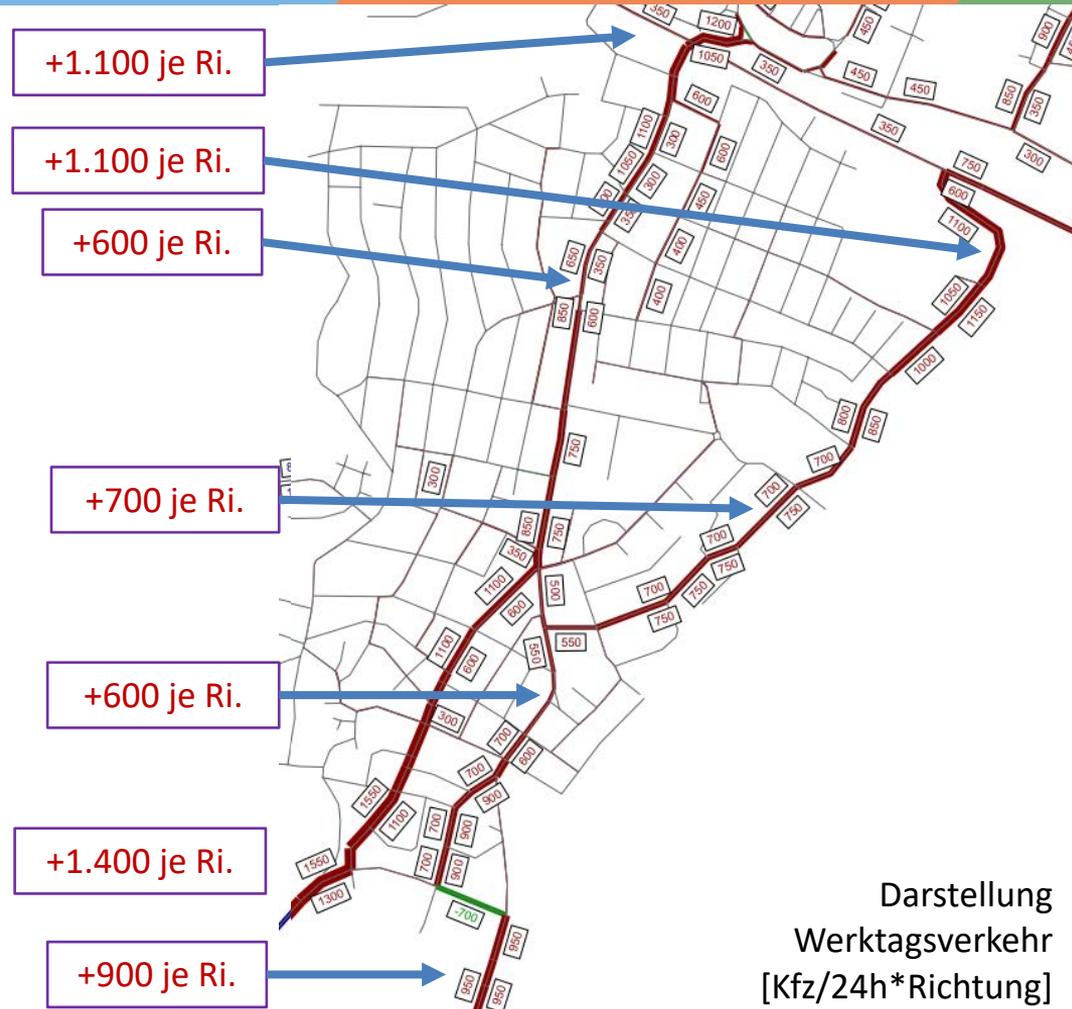
Darstellung Werktagsverkehr  
[Kfz/24h\*Richtung]

# Regionales Verkehrsmodell VDRM, Ausschnitt Marxheim

## Unterschied Prognosenullfall 2030 ohne Marxheim II gegenüber Analysezustand 2018

Mehrbelastungen auf Hauptachsen  
Rheingau- und Frankfurter Straße,  
auch Bahn-/Heinr.-Weiß-Straße

Ursachen:  
Allg. Verkehrsentwicklung  
in Marxheim / Hofheim  
Auslastung BAB 66  
und BAB 66-AS Hattersheim



Darstellung  
Werktagsverkehr  
[Kfz/24h\*Richtung]

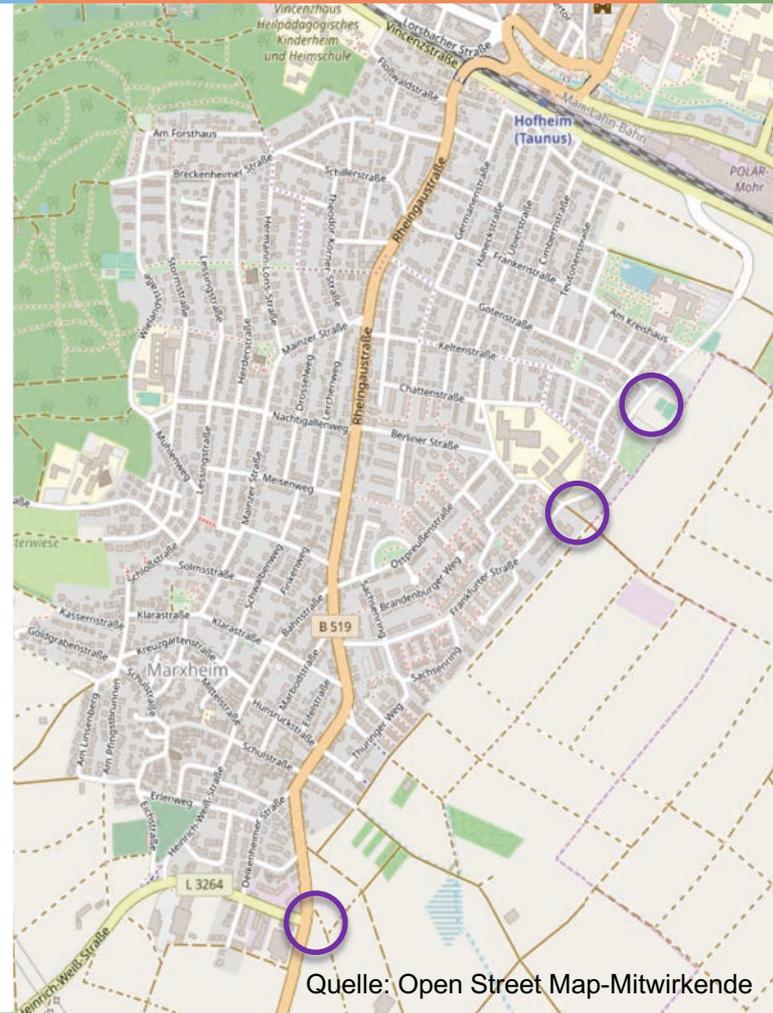
## Entwicklung verschiedener Planfälle bzgl. der Anbindung von Marxheim II

Verkehrsnachfrage Marxheim II  
analog Voruntersuchung  
rund 2.400 Kfz-Fahrten je Richtung  
(Quell- bzw. Zielverkehr)

Prüfung der Verkehrsverteilung für  
Kombinationen von zwei / drei Anschlüssen  
für Kfz-Verkehr an den Bestand

- KP Rheingau-/Ahornstraße
- Königsberger Weg
- Leipziger Straße

Verkehrlich günstig = Zwei Anschlüsse:  
an KP Ahornstraße und Bereich Leipziger Str.  
+ Erschließung Marxheim II, Tempo 50



Quelle: Open Street Map-Mitwirkende

## Regionales Verkehrsmodell VDRM, Ausschnitt Marxheim

### Planfall 2030 mit Marxheim II

Erschließung Marxheim II (Tempo 50) bewirkt Verkehrsreduzierung auf Rheingaustraße im alten Ortskern und auf den Achsen zwischen Gewerbegebiet im Süden und Schulen am Königsberger Weg

Verkehr aus Marxheim II fährt zielorientiert ins Bestandsnetz ein:  
Fahrten nach Süden über Ahornstr.,  
Fahrten nach Norden/Osten über Rheingaubrücke / L3011

11.200 je Ri.

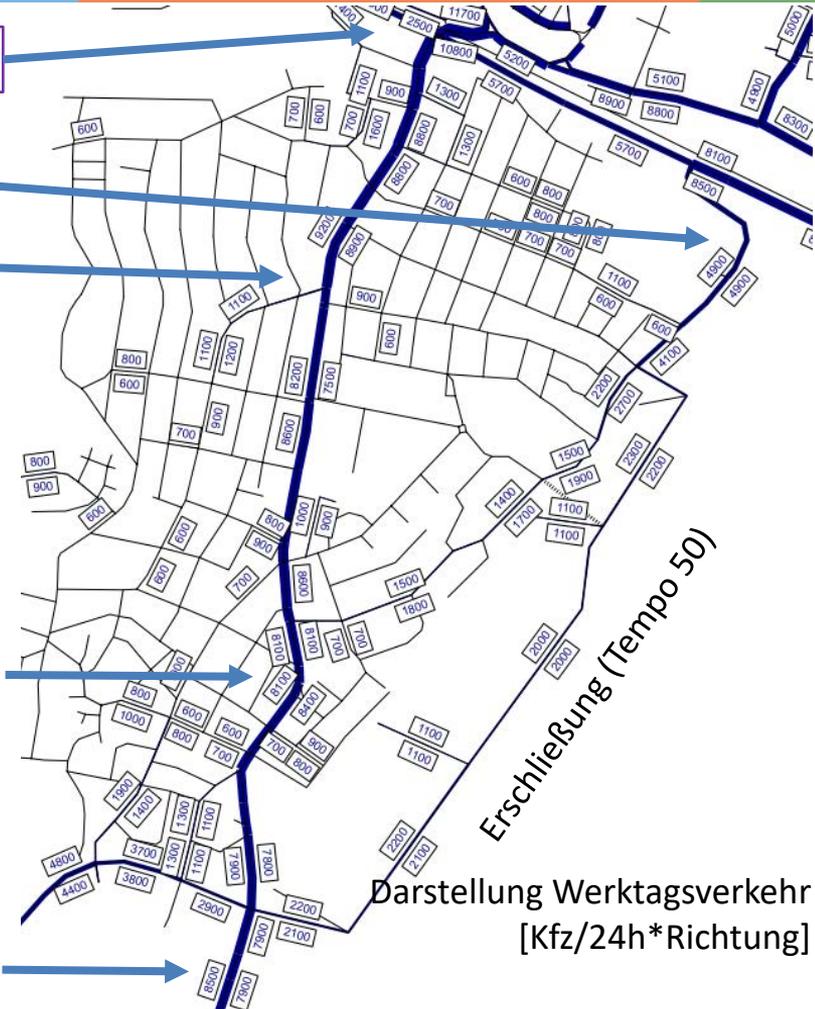
4.900 je Ri.

9.100 je Ri.

8.200 je Ri.

4.600 je Ri.

8.200 je Ri.



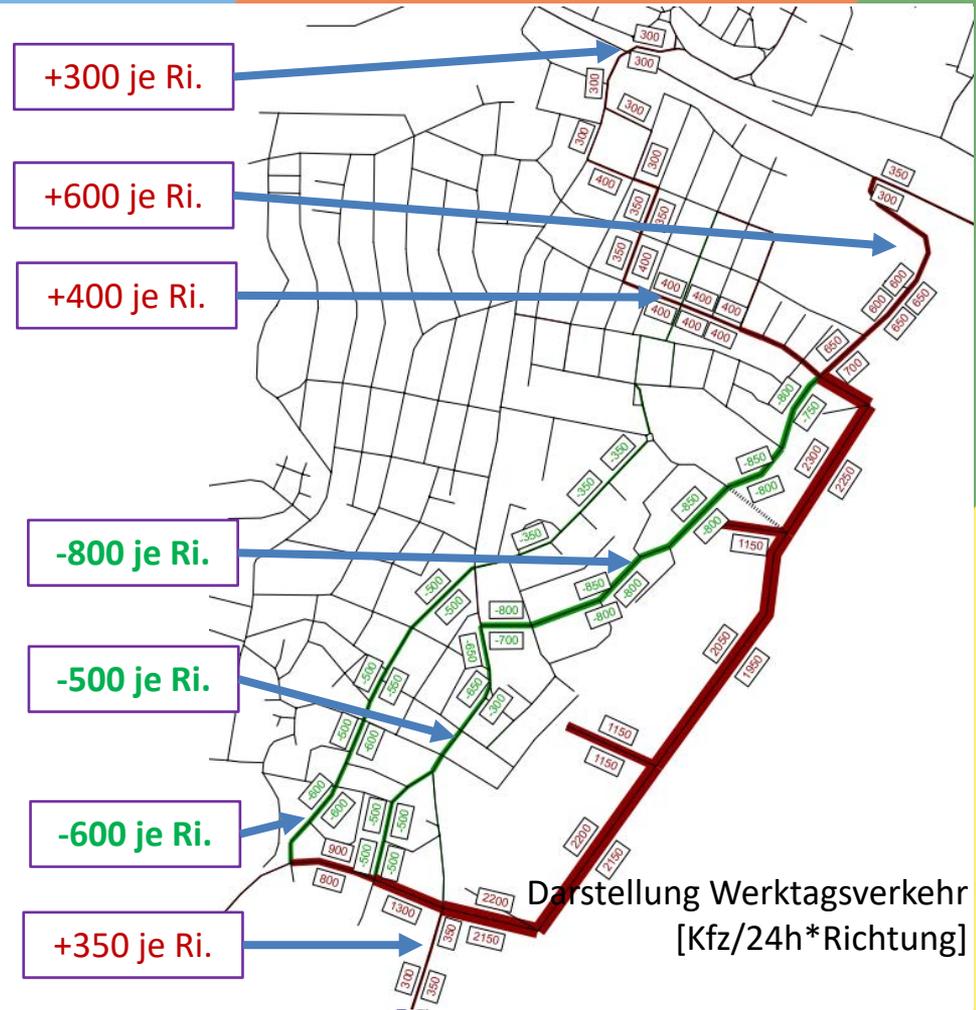
## Regionales Verkehrsmodell VDRM Ausschnitt Marxheim

Unterschied Planfall 2030 mit Marxheim II  
gegenüber Prognosenullfall 2030  
ohne Marxheim II

Weite Teile Marxheims sind von Marxheim II  
verkehrlich nicht nennenswert betroffen.

Geringe Zunahmen aus/in Richtung L3011  
(ca. 650 Kfz/Werktag und Richtung)  
und Rheingaubrücke  
(ca. 300 Kfz/Werktag & Ri.).

Erkennbare Entlastung auf  
Nord-Süd-Achsen.



## Gesamtbewertung:

- Verkehrsnachfrage in Marxheim wird überwiegend durch Bewohner / Anlieger Marxheims hervorgerufen (Kennzeichenerfassung = real); kein nennenswerter „Durchgangsverkehr“ durch Marxheim von jenseits des Kernort Hofheim (Modell)
- Verkehrszunahme bis 2030 in Marxheim erfolgt unabhängig von Marxheim II; Verkehr im Zuge Rheingaustraße nimmt bis 2030 stärker zu als durch Marxheim II
- Erschließung von Marxheim II ermöglicht Verkehrsabnahmen im Bestandsnetz südlich der Leipziger Straße. Zweifache Kfz-Verkehrsanbindung von Marxheim II an Bestand (Ahorn- & Leipziger Str.) ist verkehrlich leistungsfähig möglich, Anpassungen der Erschließungsknoten sind jedoch notwendig.
- Ermittelte Belastungswerte basieren auf heutigen Kennwerten der Verkehrserzeugung und der derzeitigen Verkehrsmittelwahl der Bewohner in Hofheim / der Region. Sie können als „Worst Case“ interpretiert werden, der eintritt, wenn das Mobilitätsverhalten der Bewohner ggü. heute unverändert bleibt. Weniger Kfz-Verkehr insgesamt lässt besseres Ergebnis erwarten.



IHRE FRAGEN



Alles da, alles nah.

# LÖSUNGSANSÄTZE FÜR MARXHEIM II

TORSTEN BECKER

tobe.STADT, Frankfurt am Main



Lösungsansätze für Marxheim II

# Marxheim II multimodal entwickeln

80% der Wege beginnen und enden an der Wohnung, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl.

Vielfältige Mobilitätsangebote erweitern das Spektrum und unterstützen die Unabhängigkeit vom eigenen Kfz als Verkehrsmittel.

In Wegekettten denken und durchgängige Mobilität (auch) ohne Kfz sichern.

Nutzungsmischung: Versorgung mit Infrastruktur und Gütern des täglichen Bedarfs im Quartier reduziert die Wegelängen und fördert die Nahmobilität.

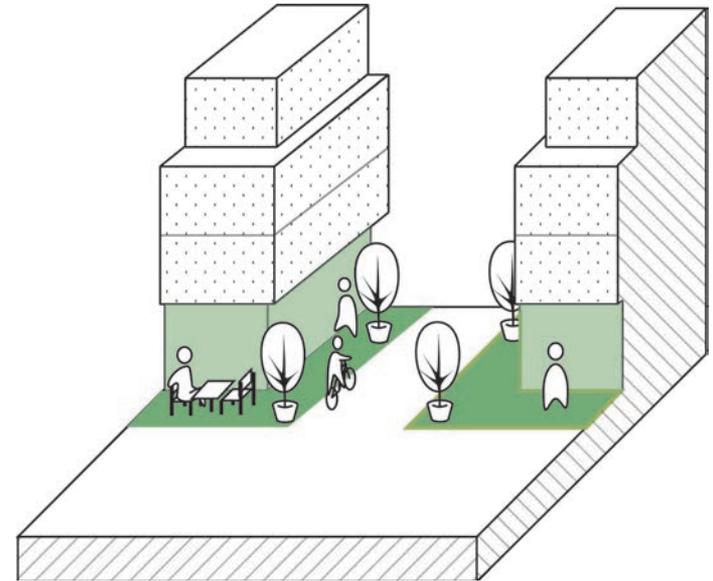
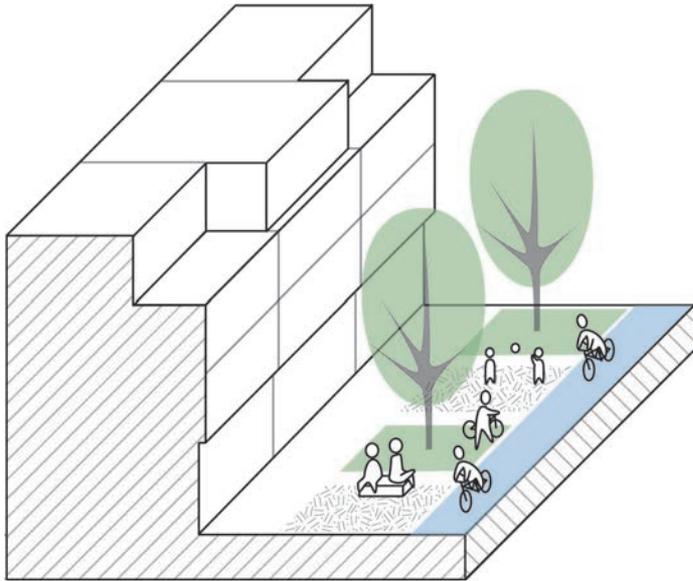
Bedingungen für Fuß- und Radverkehr müssen attraktiv gestaltet sein.

# Straßennetz und -raum

Verkehrsberuhigtes Straßen- und Wegenetz zur Förderung von Nahmobilität und Aufenthalt im öffentlichen Raum

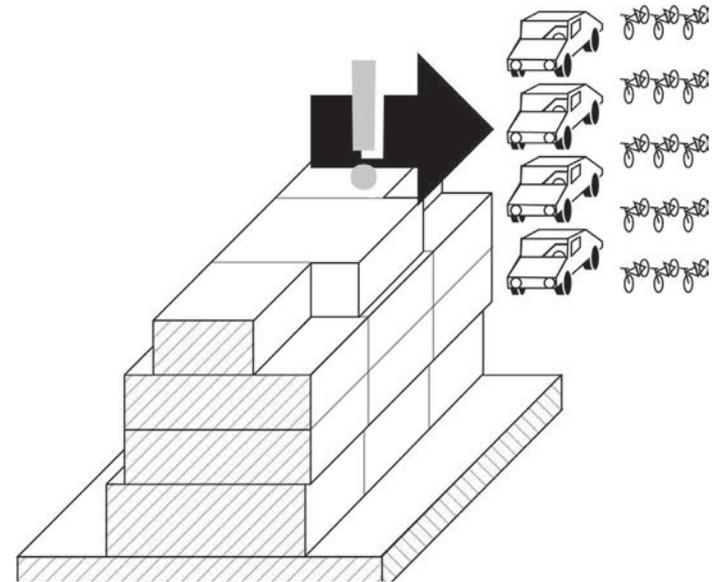
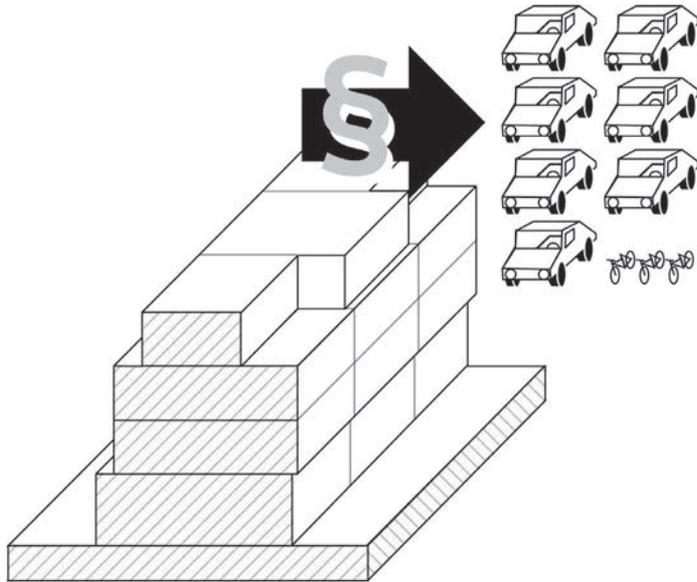
Fördert soziale Kontakte und Urbanität im Quartier

Nutzungsmischung, Stadt der kurzen Wege



# Stellplätze / Parkplätze

Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Pkw bei Ausweitung für Fahrräder

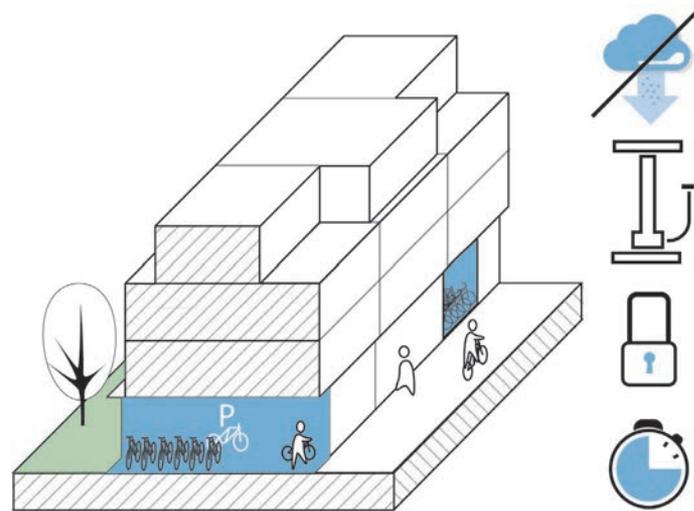


# Fahrradstellplätze

Komfortable, gut zugängliche Fahrradabstellanlagen mit Witterungsschutz und hohen Sicherheitsstandards

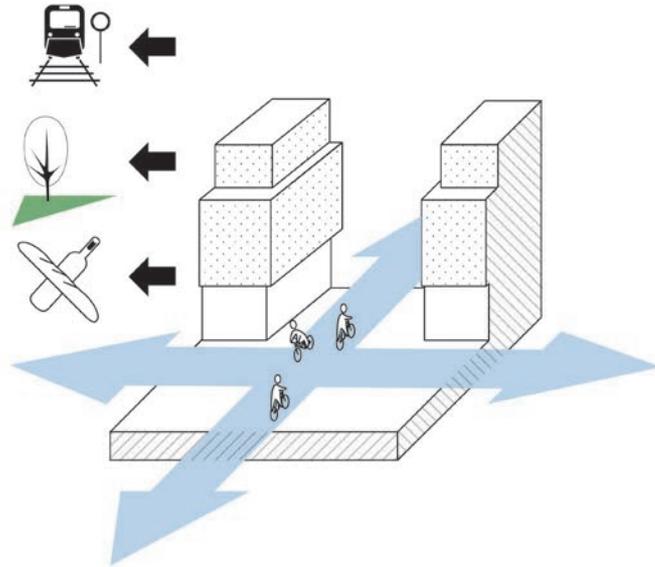
Verleihangebote für Lastenanhänger, Lastenfahrräder (E-Bikes) z.B. durch Hausverwaltungen

Kombination mit Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten



# Radwegenetz

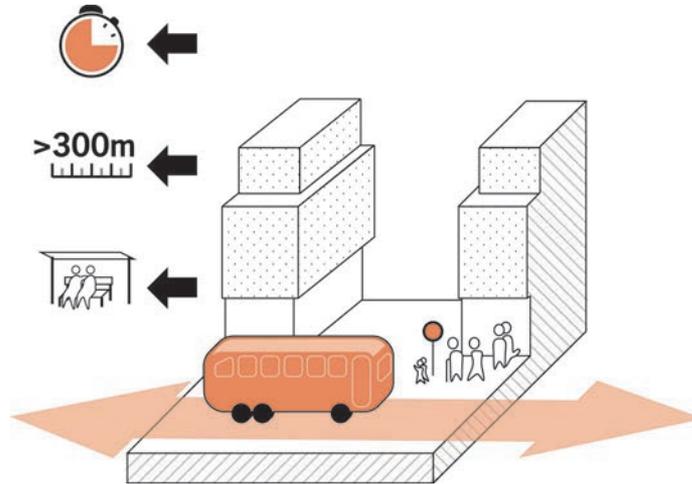
Ausbau der Fahrradverbindungen insbesondere zu den nächstgelegenen Bahnhöfen (Hofheim, Hattersheim...)



# ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

Verbesserung des Angebots durch hohen Takt und attraktive Haltestellen in kurzer Entfernung

Anbindung an die Haltestellen der S-Bahn

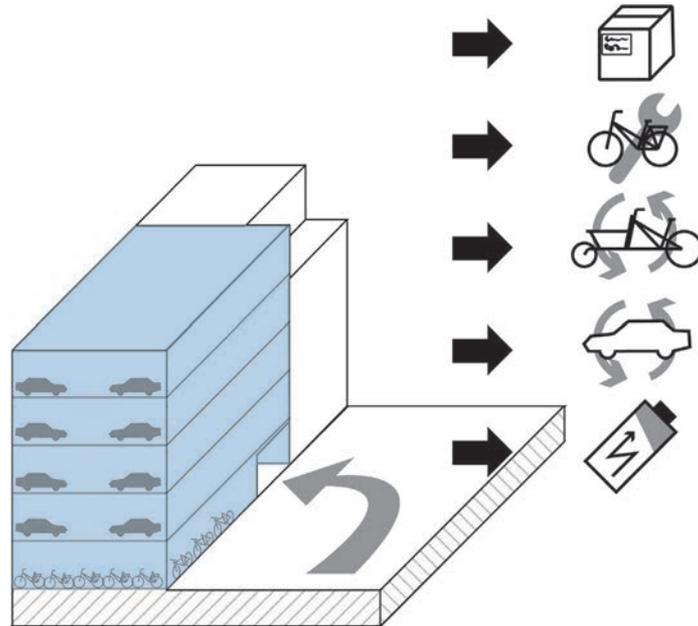


# Quartiersgarage / Mobilitätsstation

Quartiersgaragen anstelle von Stellplätzen auf den Grundstücken

Quartiersgaragen multifunktional auch für Fahrräder, Service, Energie etc.

ggf. Ergänzung durch Mobilitätsagentur und Paketstationen (Conciergeservice)



# Mobilitätsmanagement

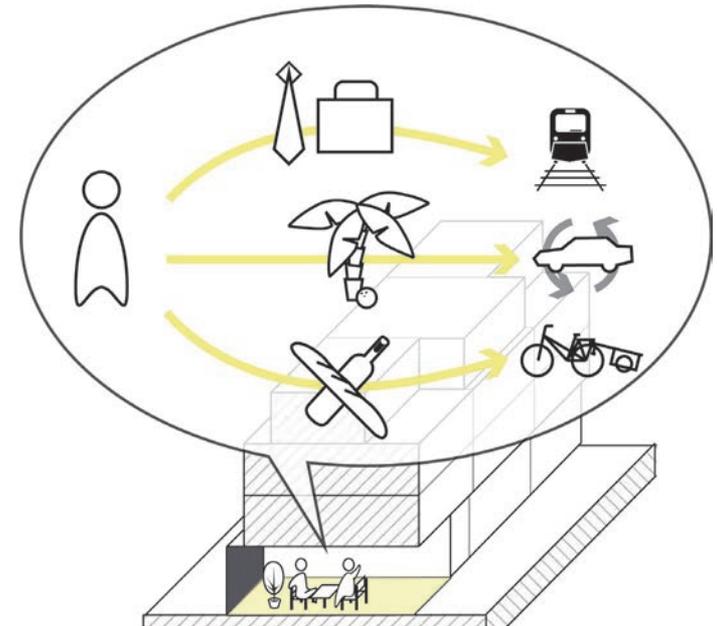
... ist eine Strategie, die an der Entstehung des Verkehrs ansetzt und Menschen unterstützt, ihre Mobilität mit möglichst wenig Aufwand an Kfz-Nutzung abzuwickeln

... bietet Beratung für Bewohnerschaft, Eigentümer, Unternehmen rund um das Thema Mobilität durch einen Ansprechpartner bei der Stadt: Kommunales Mobilitätsmanagement

... bietet für Unternehmen, Institutionen und Behörden die Möglichkeit, über Anreize die Mobilität der Beschäftigten nachhaltiger abzuwickeln: Betriebliches Mobilitätsmanagement

... unterstützt die Entwicklung einer eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen: Schulisches Mobilitätsmanagement

1. Information
2. Beratung
3. Dienstleistungen
4. Finanzielle Anreize
5. Kooperation und Kommunikation



# 6 Thesen für eine nachhaltige Mobilität

1. Das Wachstum der Stadt Hofheim vom Wachstum des Autoverkehrs entkoppeln.
2. Das Mobilitätsverhalten der jüngeren Generation bietet große Chancen.
3. Die Verkehrswende erfordert ein Mix aus infrastrukturellen Investitionen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes.
4. Die Förderung des Umweltverbundes ist ohne ein Umdenken in der gebauten Stadt (z.B. bei der Flächenbereitstellung zulasten des Autoverkehrs) nicht möglich.
5. Die Stärkung von (neuen) Quartieren mit der gezielten Förderung der Nahmobilität ist ein entscheidender Schritt für eine neue Mobilitätskultur.
6. Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens.



Mobilität für die kommende Generation



IHRE FRAGEN



Alles da, alles nah.

# ABSCHLUSS

CHRISTIAN VOGT

Bürgermeister, Stadt Hofheim am Taunus

WOLFGANG EXNER

Erster Stadtrat, Stadt Hofheim am Taunus

VIELEN DANK!