

[www.vkt-gmbh.de](http://www.vkt-gmbh.de)



Gemeinde  
Niedernhausen

## VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 145

60314 Frankfurt am Main

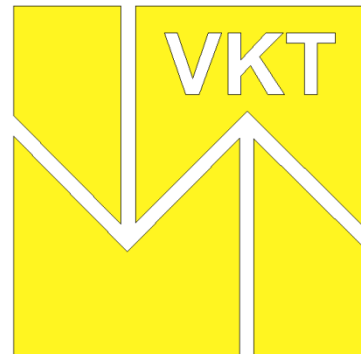
Telefon: +49 69 4058698-0

Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt am Main, 21.02.2018

# **Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans der Gemeinde Niedernhausen**

- Entwurfsfassung 21.02.2018 -



# Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans der Gemeinde Niedernhausen

## Entwurfssfassung

### Auftraggeber:

Gemeinde Niedernhausen



Gemeinde  
Niedernhausen

### Auftragnehmer:

Verkehrsplanung  
Köhler und Taubmann GmbH



### Bearbeitung:

Ruben Schiller, B.A  
Michael Mader, M.Eng.  
Andrés Vargas, M.Sc.

Projektnr.: V 111515

Frankfurt am Main, 21.02.2018



<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Grundlagen zum Planungsprozess</b>	<b>6</b>
1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung	6
1.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes	6
1.3 Bürgerbeteiligung	12
1.4 Methodik	12
<b>2 Bilanzierung des Gesamtverkehrsplans 1992 / 2015</b>	<b>15</b>
<b>3 Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems</b>	<b>17</b>
3.1 Zielfeld 2: Verkehrssicherheit	18
3.2 Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl	19
3.3 Zielfeld 4: Erreichbarkeit	19
3.4 Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr	20
3.5 Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit	20
<b>4 Analyse und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebots</b>	<b>21</b>
4.1 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)	21
4.2 Ruhender Verkehr (Parken)	25
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	27
4.4 Radverkehr	31
<b>5 Verkehrsprognose 2030</b>	<b>35</b>
5.1 Strukturprognosen	35
5.2 Verkehrsentwicklung	39
5.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung	39
5.2.2 Kfz-Verkehr	41
5.2.3 Ruhender Verkehr (Parken)	43
5.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr	43
5.2.5 Radverkehr	44
<b>6 Maßnahmenentwicklung und -bewertung</b>	<b>45</b>
6.1 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)	45
6.1.1 Alternative Anbindung der Firma Hartmann an das übergeordnete Straßennetz	45
6.1.2 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in allen Ortsteilen	45
6.1.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit in Anliegerstraßen	46
6.1.4 Einrichten von Carsharing-Möglichkeiten	46
6.1.5 Förderung von E-Mobilität	46



<b>6.2</b>	<b>Ruhender Verkehr (Parken)</b>	<b>47</b>
6.2.1	Erhöhung der Kapazität der P+R-Anlage am Bahnhof Niedernhausen	48
6.2.2	Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern Niedernhausen	48
<b>6.3</b>	<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>	<b>48</b>
6.3.1	Anpassungen des Liniennetzes zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots	49
6.3.2	Beteiligung am BürgerBus Eppstein oder alternativ Schaffung eines eigenständigen Bürgerbussystems	49
6.3.3	Barrierefreier Ausbau der Haltstellen	50
6.3.4	Umgestaltung des Bahnhofsumfelds zur Förderung der Intermodalität	50
6.3.5	Stärkung des Umweltverbunds	50
<b>6.4</b>	<b>Radverkehr</b>	<b>51</b>
6.4.1	Ausbau des Radverkehrsnetzes	51
6.4.2	Prüfung einer Ausnahme von der Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße für Fahrräder	54
6.4.3	Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten	54
6.4.4	Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	55
<b>6.5</b>	<b>Mobilitätsmanagement</b>	<b>55</b>
6.5.1	Mobilitätsmanagement in der kommunalen Planung	55
6.5.2	Mobilitätsmanagement für Einwohner	56
6.5.3	Mobilitätsmanagement für die Gemeindeverwaltung	56
<b>6.6</b>	<b>Maßnahmenbewertung</b>	<b>56</b>
<b>7</b>	<b>Handlungskonzept 2030</b>	<b>57</b>



<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tab. 1: Ortsteile und Einwohnerverteilung Niedernhausen (Stand 30.06.2017)	9
Tab. 2: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im Kfz-Verkehr	15
Tab. 3: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im ruhenden Verkehr (Parken)	16
Tab. 4: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	16
Tab. 5: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 für den Radverkehr	17
Tab. 6: Veränderung der Verkehrsbelastungen in Niedernhausen zwischen 1992 und 2015	23
Tab. 7: Schwerverkehrsanteil in Niedernhausen 2015	24
Tab. 8: Übersicht des Bedienungsangebots im SPNV in Niedernhausen	28
Tab. 9: Gegenüberstellung der Bevölkerungsvorausberechnung für hessische Landkreise und kreisfreie Städte	35
Tab. 10: Zusammenstellung geplanter Gebietsentwicklungen in Niedernhausen	36
Tab. 11: Ergebnisse der Ermittlung von Quell- und Zielverkehren	42
Tab. 12: Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Routenfunktion	53
 <b>Bilderverzeichnis</b>	
Bild 1: Untersuchungsraum GVP Niedernhausen	7
Bild 2: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Niedernhausen 1990 – 2017	8
Bild 3: Einordnung des GVP in den Planungsprozess	10
Bild 4: Bearbeitungsablauf des Gesamtverkehrsplans	14
Bild 5: Parkraumangebot im Kernbereich Niedernhausen	26
Bild 6: Belegungsganglinie Park+Ride-Anlage Niedernhausen	27
Bild 7: Ausschnitt Liniennetzplan 2015 (Niedernhausen)	31
Bild 8: überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Niedernhausen	33
Bild 9: überdachte Fahrradabstellanlage zwischen Gleis und P+R-Anlage	33
Bild 10: Analyse Radverkehr in Niedernhausen 2016	34
Bild 11: geplante Gebietsentwicklungen in der Gemeinde Niedernhausen	37
Bild 12: Entwicklung der Altersstruktur in der Gemeinde Niedernhausen	38
Bild 13: geplante Gebietsentwicklung in den umliegenden Städten der Gemeinde Niedernhausen	41
Bild 14: Verkehrsentwicklung in Niedernhausen 2015/2030	43
Bild 15: Verkehrskonzept Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)	47
Bild 16: Zielkonzept Radwegenetz	52



### **Anlagenverzeichnis**

Anlage 1:	Ergebnisse zur Verkehrserhebung 2015
Anlage 2:	Parkmöglichkeiten in Niedernhausen
Anlage 3:	Weitere Ergebnisse der P+R-Erhebung
Anlage 4:	Verteilung der Quell- und Zielverkehre
Anlage 5:	Maßnahmenbewertung
Anlage 6:	Maßnahmenübersicht

### **Abkürzungsverzeichnis**

<b>Abkürzung:</b>	<b>Bezeichnung:</b>
a	Jahr
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BIP	Bruttoinlandsprodukt
Bf	Bahnhof
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DTV <sub>w</sub>	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen
EW	Einwohner
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FNP	Flächennutzungsplan
Fplkm	Fahrplankilometer
Fz	Fahrzeug
GVP	Gesamtverkehrsplan
ha	Hektar
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
LEP	Landesentwicklungsplan
KBS	Kursbuchstrecke
km	Kilometer
min	Minuten
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan



NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPV	öffentlicher Personenverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OT	Ortsteil
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	straßengebundener Personennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
u.U.	unter Umständen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
vgl.	vergleiche
VKT	Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH
VwV – StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
V <sub>zul.</sub>	zulässige Geschwindigkeit
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof



## **1 Grundlagen zum Planungsprozess**

### **1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung**

Die Gemeinde Niedernhausen hat mit dem beschlossenen Gesamtverkehrsplan (GVP) aus dem Jahr 1992<sup>1</sup> Planungen für die kommunale Entwicklung des Verkehrs durchgeführt, die Planungen für einen Prognosezeitraum bis zum Jahr 2005 einbezogen. Der GVP aus dem Jahr 1992 ist daher hinsichtlich seiner Grundlagen, seiner Grundaussagen, der Planungsempfehlungen und hinsichtlich seines Prognosehorizontes gänzlich veraltet. Deshalb hat die Gemeinde Niedernhausen mit dem Beschluss der Gemeindevertretung vom 10.12.2014<sup>2</sup> einer Neuaufstellung bzw. Fortschreibung des GVP zugestimmt.

#### Rahmenplan

Mit dem GVP werden die Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung definiert, welche die Erfüllung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner und Besucher der Gemeinde Niedernhausen sowie der in Niedernhausen ansässigen Unternehmen umweltverträglich ermöglicht. Der GVP hat als Rahmenplan für die Gemeinde die Funktion der Selbstbindung in Hinblick auf alle durch die Gemeinde geplanten Maßnahmen. Außerdem bildet er die Grundlage für die begründete Ableitung von Forderungen der Gemeinde gegenüber dem Land bzw. dem Bund (z.B. für die Einwerbung öffentlicher Fördermittel). Durch den GVP werden somit die wesentlichen Ziele einer integrierten Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung sich verändernder Rahmenbedingungen (demografische Entwicklung, Entwicklung der Mobilitätsanforderungen) für die nächsten 14 Jahre bis zum Jahr 2030 festgelegt.

Als wesentliches Ziel, sollen die Mobilität der Einwohner und Besucher der Gemeinde auch künftig sichergestellt und gleichzeitig der Verkehr und hier vor allem die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (Lärm- und Schadstoffemissionen, Flächeninanspruchnahme, Unfallschäden, etc.) auf das minimal notwendige Maß reduziert werden. Hierzu sind die Entwicklungen des Verkehrs abzuschätzen und geeignete Maßnahmen für alle zu betrachtenden Verkehrsarten zur Umsetzung eines integrierten Handlungskonzeptes zu entwickeln.

### **1.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes**

Die Gemeinde Niedernhausen liegt im westlichen Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main und gehört zum Rheingau-Taunus-Kreis. Die im Untertaunus mit rund 14.700 Einwohnern (mit Hauptwohnsitz) gelegene Gemeinde hat starke verkehrliche Verflechtungen zur nahegelegenen Landeshauptstadt Wiesbaden sowie zu den Oberzentren der Metropolregion, insbesondere zur Stadt Frankfurt am Main. Durch die topographischen Gegebenheiten des Untertaunus sind bei vielen Wegen teilweise größere Steigungen und Gefälle zu überwinden. Des Weiteren ist auf Grund der topographischen Lage die Orts- und

<sup>1</sup> Gemeinde Niedernhausen: Gesamtverkehrsplan Niedernhausen (Analysebericht 1992 / Prognosebericht 1993), BGS Ingenieursozietät, Frankfurt Januar 1992 / März 1993

<sup>2</sup> Beschluss der Gemeindevertretung Niedernhausen zur Neuaufstellung bzw. Fortschreibung eines Gesamtverkehrsplanes vom 10.12.2014





Verkehrsstruktur Niedernhausens durch eine teilweise sehr enge Bauweise geprägt.

Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von ca. 3.500 ha und gliedert sich in 6 Ortsteile. Neben dem Kernort Niedernhausen befindet sich unmittelbar angrenzend der Ortsteil Königshofen sowie in geringer Entfernung der Ortsteil Oberjosbach. Nördlich des Kernorts befinden sich die Ortsteile Niederseelbach und Oberseelbach, welche in Richtung Idstein liegend das Tor zum Idsteiner Land darstellen. Westlich des Ortsteils Niederseelbach befindet sich in Richtung Taunusstein der Ortsteil Engenhahn, welcher sich wiederum aus dem Ort und dem früheren Wochenendgebiet Wildpark zusammensetzt. Die Siedlungsgebiete sind überwiegend in den Tallagen des Daisbaches angeordnet und durch Landesstraßen miteinander verbunden. Im Süden des Gemeindegebietes befindet sich das größte Gewerbegebiet der Gemeinde sowie das Rhein-Main-Theater und ein Boarding- und Tagungshotel. Die über den Theißbach verlaufenden Brücken der Bundesautobahn A3 und der Schnellfahrstrecke Frankfurt – Köln prägen das landschaftliche Erscheinungsbild der Gemeinde am westlichen Rand des Siedlungsgebietes von Königshofen. Die Main-Lahn-Bahn als Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt und Limburg durchzieht das Gemeindegebiet von Norden nach Süden und bildet eine Barriere in der geschlossenen Bebauung der Ortsteile Königshofen und Niedernhausen. Aufgrund der topografischen Bedingungen und der Lage in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ist die Gemeinde Niedernhausen ein Ausgangspunkt für Rad- und Wandertouren in den Naturpark Rhein-Taunus. Die Einordnung in den Untersuchungsraum ist in **Bild 1** dargestellt.



**Bild 1: Untersuchungsraum GVP Niedernhausen<sup>3</sup>**

<sup>3</sup> Darstellung VKT GmbH 2016, Kartengrundlage: openstreetmap 2016



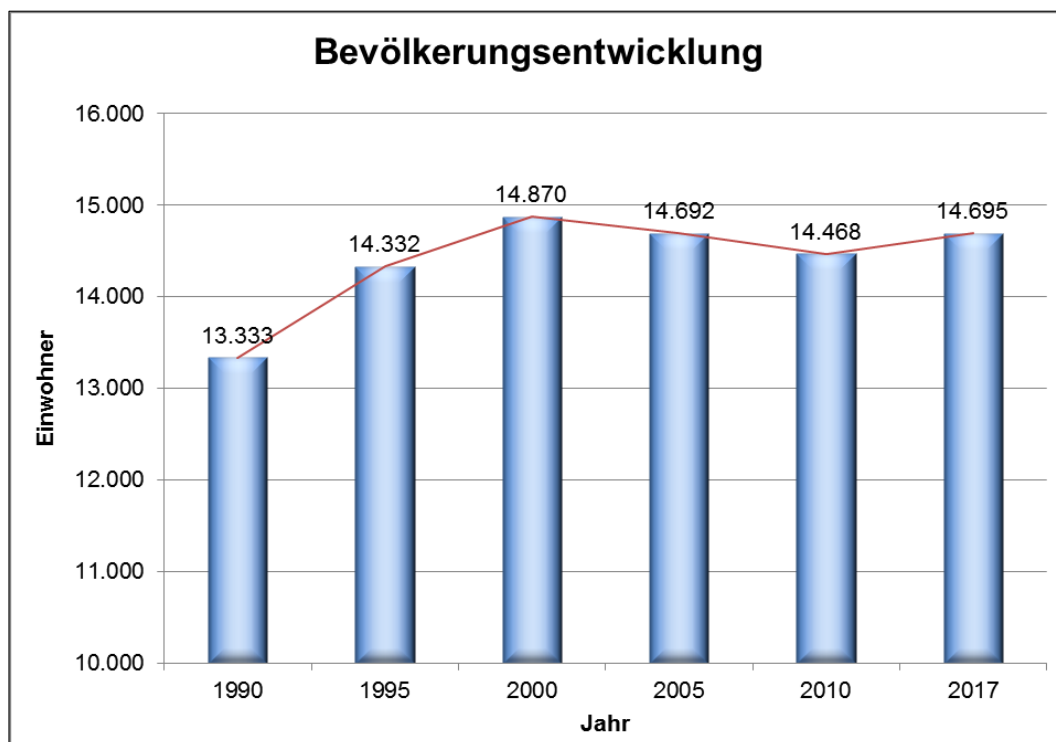
#### Einwohnerentwicklung

Eine deutliche Ausweitung der Siedlungsflächen im Zeitraum von 1950 bis zum Jahr 2000 hatte einen erheblichen Anstieg der Wohnbevölkerung in der Gemeinde Niedernhausen zur Folge. Mit der nahezu komplettierten Bebauung des Wohngebiets Am Schäfersberg hat sich seit dem Jahr 1995 die Bevölkerungszahl nicht mehr maßgeblich verändert und liegt seitdem bei ca. 14.700 Einwohnern. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen seit dem Jahr 1990 ist **Bild 2** zu entnehmen.

Die Aufteilung der Bevölkerung auf die einzelnen Ortsteile wird in **Tab. 1** aufgezeigt. Im Kernort Niedernhausen leben ca. 50 % der Einwohner. Auf die beiden Ortsteile Königshofen und Oberjosbach verteilen sich jeweils ca. 12,5 %. Damit entfallen auf die drei nah bei einander liegenden Ortsteile bereits 75 % der Einwohner. Je 10 % der Einwohner leben in Engenhahn und Niederseelbach, die verbleibenden 5 % in Oberseelbach.

#### Beschäftigtenstruktur

In der Beschäftigtenstruktur erlebte die Gemeinde Niedernhausen vor allem zwischen 1990 und 2000 eine starke Veränderung. Von 1990 an stieg die Beschäftigtenzahl am Arbeitsort von ca. 1.300 Arbeitnehmern auf ca. 1.900 Arbeitnehmer im Jahr 1996 an. Danach erfolgte bis zum Jahr 2004 ein Rückgang auf die Werte von 1990, die seitdem stagniert haben. Im Jahr 2013 lag die Beschäftigtenzahl bei ca. 1.250. Der größte Arbeitgeber in der Gemeinde Niedernhausen ist die Hartmann Druckfarben GmbH. Ein Großteil der ca. 5.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pendelt daher in die nahgelegenen Oberzentren der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main<sup>4</sup>.



**Bild 2: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Niedernhausen 1990 – 2017**

<sup>4</sup> Hessisches Statistisches Landesamt: Hessische Gemeindestatistik 2014, Wiesbaden, 2015



Ortsteil	Einwohnerzahl		
	Hauptwohnsitz	Nebenwohnsitz	Gesamt
Niedernhausen	7.532	434	7.966
Oberjosbach	1.913	142	2.055
Königshofen	1.799	110	1.909
Niederseelbach	1.471	95	1.566
Engenhahn	1.368	117	1.485
Oberseelbach	612	23	635
<b>Gesamt</b>	<b>14.695</b>	<b>921</b>	<b>15.616</b>

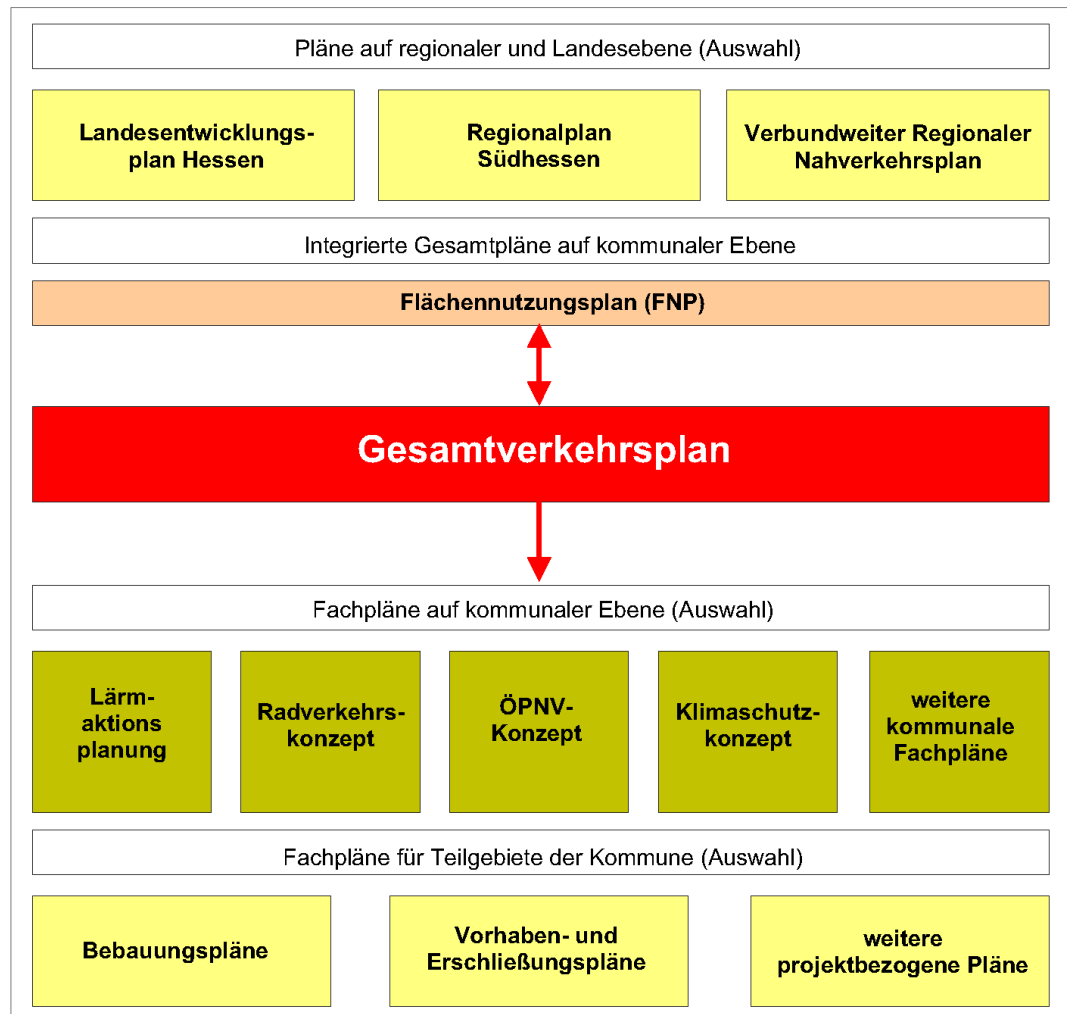
**Tab. 1: Ortsteile und Einwohnerverteilung Niedernhausen (Stand 30.06.2017)<sup>5</sup>**

#### Einordnung des GVP

Der GVP ist ein Rahmenplan zur strategischen Festlegung einer abgestimmten und nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Da der GVP ein Planwerk auf kommunaler Ebene ist, sind die Festlegungen übergeordneter Planwerke in den GVP einzubeziehen. Ebenso sind jedoch auch bereits beschlossene oder avisierte Planungsziele untergeordneter Planungen aus verschiedenen Fachdisziplinen zu berücksichtigen, wenn von den Planungen Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind.

In **Bild 3** sind eine Auswahl von Plänen aufgelistet, worin verdeutlicht wird, auf welcher Ebene der GVP einzuordnen ist.

<sup>5</sup> Die Daten zur Bevölkerungsaufteilung der Gemeinde Niedernhausen wurden durch die Gemeinde Niedernhausen zur Verfügung gestellt



**Bild 3: Einordnung des GVP in den Planungsprozess**

#### Voruntersuchungen

Neben dem beschlossenen GVP Niedernhausen aus dem Jahr 1992 finden weitere Planungen, Voruntersuchungen und Konzepte mit Relevanz für die Erarbeitung des GVP 2030 Berücksichtigung. Dies bezieht sowohl Planungen in der Gemeinde Niedernhausen mit ein, als auch relevante Planungen in den umliegenden Städten und Gemeinden. Nachfolgend sind die berücksichtigten Planungen aufgelistet:

- Flächennutzungsplan Gemeinde Niedernhausen-Wohnpark Farnwiese/1. Änderung Idsteiner Straße, Gemeinde Niedernhausen, 05.10.2015
- Flächennutzungsplan Gemeinde Niedernhausen-Autal/ 2. Änderung, Gemeinde Niedernhausen, 28.04.2014
- Flächennutzungsplan Gemeinde Niedernhausen-Autal/3. Änderung, Gemeinde Niedernhausen, 03.03.2015
- Flächennutzungsplan Gemeinde Niedernhausen-Misch- und Gewerbegebiet Frankfurter Straße II, Gemeinde Niedernhausen, 12.11.2002
- Flächennutzungsplan Gemeinde Niedernhausen- 1. Änderung B-Plan/Innerer Ortskern Niedernhausen, Gemeinde Niedernhausen, 26.09.2011



- Hinweise zu Flächennutzung, Ortsteile Engenhahn, Niederseelbach und Oberseelbach, Gemeinde Niedernhausen, E-Mail 27.07.2015 / 21.01.2016
- Entwurf Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr in Niedernhausen, Gemeinde Niedernhausen, 2015
- Ortsumgehung Niederseelbach, Auszug aus der Liegenschaftskarte, Gemeinde Niedernhausen. 19.04.2016
- Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO), Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft (RTV), PTV Transport Consult GmbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH, Juni 2015
- Stadt Taunusstein Verkehrsentwicklungsplan 2030-Maßnahmenbericht, Magistrat der Stadt Taunusstein, Planer-sozietät-Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Dortmund, im August 2015
- Flächennutzungsplan Stadt Idstein, Fachgespräch Stadt Idstein, 04.02.2016
- Flächennutzungsplan Stadt Eppstein, Stadt Eppstein, 01.02.2016
- Flächennutzungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden-Änderung im Planbereich auf den Erlen Süd, Landeshauptstadt Wiesbaden, 31.08.2005
- Flächennutzungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden-Medenbach, Landeshauptstadt Wiesbaden, 25.01.2016
- Flächennutzungsplan Landeshauptstadt Wiesbaden-Naurod, Landeshauptstadt Wiesbaden, 25.01.2016
- Radverkehrskonzept 2015 Landeshauptstadt Wiesbaden, AB Stadtverkehr, 06.2015
- Mobilität in Deutschland 2008, ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH)

Darüber hinaus liegen der Bestandsanalyse die folgenden Statistiken und Daten zu Grunde:

- Einwohnerentwicklung Gemeinde Niedernhausen 1990-2015, Hessisches Statistisches Landesamt (2015)
- Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Niedernhausen 2015 bis 2030, Bevölkerungsvorausschätzung der HA Hessen Agentur GmbH (2015)
- Pendlerstatistik, Hessisches Statistisches Landesamt (2015)
- Verkehrsuntersuchung Farnwiese (Gemeinde Niedernhausen), Ingenieurbüro Kreitmeier Konzept VerkehrsConsulting, 26.02.2015
- Verkehrsuntersuchung Farnwiese (Gemeinde Niedernhausen), Ingenieurbüro R+T, 09.06.2015
- Fahrgastzahlen Linie 22 ESWE, Gemeinde Niedernhausen, 20.11.2015
- Statistik zum Ticketverkauf P+R-Platz Bahnhof, Gemeinde Niedernhausen
- Übersicht über gebührenfreie Parkplätze im Kernort Niedernhausens, Gemeinde Niedernhausen



- Auflistung Tempo-30-Zonen und Tempo 30 Streckengebote in Niedernhausen, Gemeinde Niedernhausen
- Entwicklung der Schülerzahlen in Niedernhausen 1997-2015, Gemeinde Niedernhausen

### **1.3 Bürgerbeteiligung**

Die Beteiligung interessierter Bürgerinnen und Bürgern erfolgte u.a. durch eine über die gesamte Projektbearbeitungszeit laufende internetbasierte Bürgerbeteiligung.

Webseite

Dazu wurde im Januar 2016 die Webseite **www.verkehrsplan-niedernhausen.de** freigeschaltet. Auf der Internetseite wurde einerseits der laufende Projekt- bzw. Planungsfortschritt dargestellt. Andererseits hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit einer aktiven Mitgestaltung des Planungsprozesses über ein Kontaktformular. Diese Möglichkeit zur Information und zur Mitgestaltung wurde mit ca. 1.000 Seitenaufrufen pro Monat intensiv genutzt.

Aus den zahlreichen Hinweisen und Vorschlägen bildeten sich Themenschwerpunkte heraus, welche Bürgerinnen und Bürgern in Niedernhausen spürbar beschäftigen. Ein Schwerpunkt ist die Verkehrssicherheit, die insbesondere ausgelöst durch den Kfz-Verkehr mittels stärkerer Überwachung verbessert werden soll. Zudem wurde die Verkehrsbelastung, insbesondere im Kernbereich Niedernhausens und in Königshofen vermehrt thematisiert, was mit dem Schwerverkehr zur Firma Hartmann begründet wird. Im Ruhenden Verkehr wurde überwiegend ein nicht ausreichendes Parkraumangebot im Kernort und am Bahnhof genannt. Der Fokus im Themenfeld ÖPNV lag auf Busverbindungen zum Gewerbegebiet Frankfurter Straße im Zuge der Einführung einer Ortsbuslinie, als auch auf einer Beschleunigung des Busverkehrs in Richtung Wiesbaden. Im Radverkehr wird für einen generellen Ausbau des Radwegenetzes argumentiert, im Besonderen für verbesserte Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen. Ein weiterer häufig genannter Aspekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer durch die Herstellung von gesicherten Infrastrukturen für den Radverkehr.

Des Weiteren konnten sich Bürgerinnen und Bürger im Rahmen einer Infoveranstaltung zu den Themen Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr), Ruhender Verkehr (Parken), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr in den Planungsprozess einbringen. Das zentrale Anliegen der Bürgerbeteiligung war, den Planungsprozess auf hohem Niveau transparent zu halten und somit für eine breite Akzeptanz unter den Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Niedernhausen zu sorgen.

### **1.4 Methodik**

Der GVP ist ein Instrument mit dem einerseits die bestehenden Auswirkungen des Verkehrs analysiert und ggf. Möglichkeiten zur Verbesserungen aufgezeigt werden. Andererseits werden die Entwicklung des Verkehrs prognostiziert und zur Beeinflussung des zukünftigen Verkehrs Maßnahmen formuliert, die der abgestimmten Zielerreichung dienen. In den GVP 2030 wurden dabei alle im Untersuchungsraum relevanten Verkehrsträger einbezogen. Neben dem Kfz-Verkehr, bestehend aus Pkw-Verkehr und Wirtschaftsverkehr, gingen der Ruhende Verkehr (Parken), der





Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Radverkehr in die Betrachtung ein. Die einzelnen Verkehrsträger wurden dabei sowohl einer separaten Untersuchung unterzogen, als auch hinsichtlich ihrer Wirkungen untereinander betrachtet. Die Belange des Fußverkehrs wurden im Rahmen der Fortschreibung zum GVP bei Überschneidungen mit anderen Verkehrsträgern berücksichtigt. Eine separate Betrachtung des Fußverkehrs war nicht vorgesehen.

Zur Analyse der Bestandssituation wurden zunächst die Erkenntnisse aus dem bestehenden GVP von 1992 sowie aus weiteren relevanten Rahmenplanungen analysiert. Zur Bewertung der einzelnen Verkehrssysteme im heutigen Zustand sowie als Zielsetzung für die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems wurden Leitlinien erarbeitet und abgestimmt. Die sich seit 1992 weiterentwickelten Verkehrssysteme wurden beschrieben und anschließend in Bezug auf ihre Relevanz, Nutzbarkeit und auf ihre Auswirkungen bewertet. Um geeignete Maßnahmen zur Beeinflussung des zukünftigen Verkehrs zu konzipieren, war es notwendig Prognosen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen in der Gemeinde Niedernhausen und den angrenzenden Städten und Gemeinden durchzuführen. Auf Basis der Analyse des bestehenden Verkehrsangebots sowie unter Berücksichtigung der Zielsetzungen durch die abgestimmten Leitlinien und der prognostizierten Verkehrsentwicklung wurden Maßnahmen, die der Zielerreichung dienen, entwickelt. Diese wurden nachfolgend bewertet und entsprechend einer Prioritätenreihung in ein Handlungskonzept überführt.

Während des gesamten Planungsprozesses waren dabei die Bürgerinnen und Bürger sowie die Gemeindeverwaltung aktiver Bestandteil in der Begleitung zur Fortschreibung des GVP. Ein schematischer Bearbeitungsablauf ist hierzu **Bild 4** zu entnehmen.

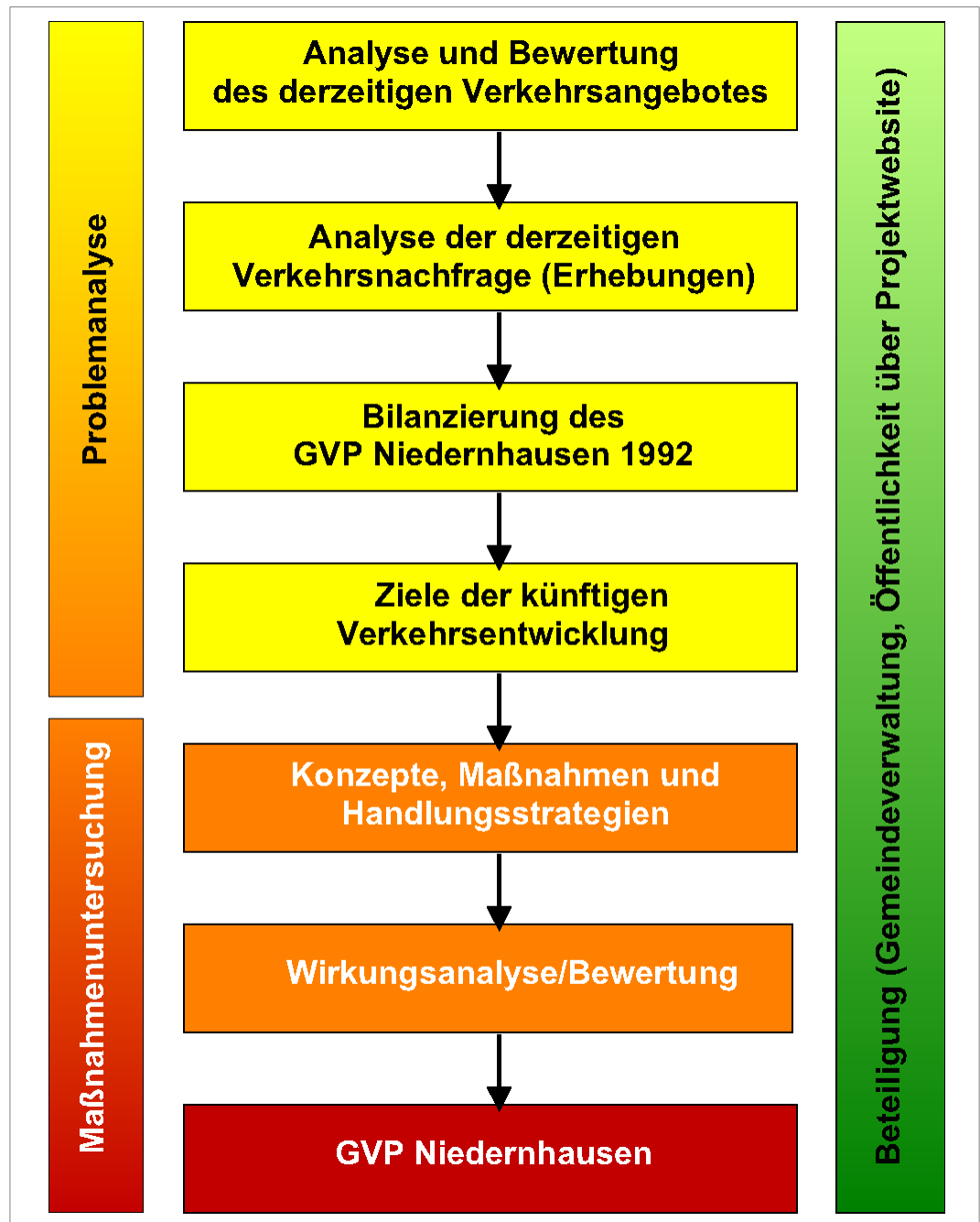


Bild 4: Bearbeitungsablauf des Gesamtverkehrsplans





## **2 Bilanzierung des Gesamtverkehrsplans 1992 / 2015**

Für den GVP Niedernhausen 1992 wurden nach dem damaligen Kenntnisstand und unter Berücksichtigung der damals aktuellen Prognosen Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrssituation vorgenommen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist teilweise erfolgt, hat sich nach Umsetzung als nicht richtig erwiesen oder hat sich aufgrund geänderter Rahmenbedingungen erübrigt. In den seinerzeit als notwendig erachteten Maßnahmen sind auch Maßnahmen enthalten, die derzeit aktuell sind oder sich gerade in Umsetzung befinden.

Hervorzuheben sind in der Bilanzierung der Maßnahmen aus dem GVP 1992 zwei Maßnahmen, die einen größeren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde Niedernhausen hatten. Zum einen wurde der Bahnübergang in der Landesstraße (L) 3028 durch ein Brückenbauwerk ersetzt, wodurch die Zufahrt zur Gemeinde Niedernhausen aus Richtung der Autobahnanschlussstelle (AS) Niedernhausen erheblich erleichtert wurde. Des Weiteren wurde die Maßnahme zur Änderung der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße umgesetzt. Durch die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wurde die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 20 verringert. Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Verkehrsbelastung konnte somit die Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße gesteigert werden.

In den nachfolgend aufgeführten **Tab. 2 bis Tab. 5** wird ein Überblick über die zur Zielerreichung abgeleiteten Maßnahmen aus dem GVP von 1992 sowie deren Stand der Umsetzung gegeben.

<b>Maßnahmen Kfz-Verkehr</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>Bemerkung</b>
Umbau des Knotenpunktes Frankfurter Straße / Wiesbadener Straße in einen Kreisverkehrsplatz	nein	wird von Hessen Mobil nicht umgesetzt
Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten Niederhausens	teilweise	punktuell umgesetzt
Markierung der Ortseingänge durch Fahrbahnteiler	teilweise	teilweise in Oberseelbach, Königshofen, Niedernhausen, Engenhahn
Verkehrsberuhigter Ausbau der <u>Bahnhofstraße</u> und Einrichtung als unechte Einbahnstraße von der Platterstraße zur Wiesbadener Straße; Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h	ja	Umsetzung als Einbahnstraße und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich von Wiesbadener Str. bis zur Platterstr. (in umgekehrter Richtung) als Tempo-20-Zone
Evtl. zu einem späteren Zeitpunkt (Beobachtung des Verkehrsablaufs) Einrichtung von <u>Pförtnerlichtsignalanlagen</u> mit Busspuren an den Knotenpunkten <u>Frankfurter Straße/Oberjosbacher Straße</u> und <u>Wiesbadener Straße/Schöne Aussicht</u>	nein	keine Zustimmung durch Hessen Mobil

**Tab. 2: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im Kfz-Verkehr**



Maßnahmen ruhender Verkehr	Umsetzung	Bemerkung
Im Ortskern (Bahnhofstraße und Austräße) werden nur noch <u>kostenpflichtige Kurzzeitstellplätze</u> ausgewiesen	zwischen-zeitlich	wurde teilweise umgesetzt, ist aber wieder zurückgenommen worden
Am Rande des Ortskerns werden <u>kostenlose Kurzzeitstellplätze</u> angeboten; der Rathausparkplatz wird einbezogen	ja	
<u>Langzeitstellplätze</u> werden im Ortskern nicht mehr vorgesehen; Beschäftigte sollen am Rand des Ortskerns parken. Folgende Flächen erscheinen geeignet: ein Gebiet zwischen Frankfurter Straße, Oberjosbacher Straße und Daisbach oder alternativ der Festplatz; Flächen am Supermarkt Lidl	nein	
Die reinen <u>Wohnstraßen</u> sollen für <u>Anwohnerparken</u> reserviert werden, um Verdrängungseffekte zu vermeiden	nein	nicht gewünscht / hat sich nicht als sinnvoll erwiesen

**Tab. 3: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im ruhenden Verkehr (Parken)**

Maßnahmen ÖPNV	Umsetzung	Bemerkung
Einrichtung von <u>zwei Gemeindebuslinien</u> , die alle Ortsteile direkt mit dem Ortskern verbinden und die Gewerbegebiete anbinden	wird nicht weiterverfolgt	stattdessen Prüfung, ob Linie 22 (ESWE) das Gewerbegebiet Frankfurter Straße anbinden kann
<u>Taktfahrplan</u> mit Anbindung an die S-Bahn	ja	Buslinien 22 und 240
Abends und am Wochenende flexible Bedienungsform, z.B. <u>Anrufsammeltaxi</u>	wird derzeit geprüft	im Rahmen einer Beteiligung am Bürgerbus Eppstein oder durch Einführung eines eigenen Bürgerbus-Systems
Besondere Angebote bei Veranstaltungen, z.B. <u>Veranstaltungsbuss</u> oder Veranstaltungssammeltaxen	nein	zu geringe Nachfrage
Veränderte Linienführung im Regionalverkehr; bessere <u>Verbindung nach Idstein</u>	-	sehr gute Schienenverbindung vorhanden
<u>Anerkennung der FVV-Fahrscheine</u> im Ortsverkehr Niedernhausen	-	FVV durch RMV abgelöst; Anerkennung der Fahrscheine des RMV
Verbesserung der <u>Fahrgastinformationen</u> und <u>Haltestellenausstattung</u>	ja	komplette Schildererneuerung 2012 an den Haltestellen
Einrichtung <u>zusätzlicher Haltestellen</u>	ja	bspw. Seniorenzentrum

**Tab. 4: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**



Maßnahmen Radverkehr	Umsetzung	Bemerkung
Verbindung aller Ortsteile mit straßenbegleitenden, gemeinsamen Fuß-/Radwegen (L 3273/K 705, L 3026)	teilweise	K705 (ja)/ L3273 (nein)/ L3026 (nein)
Befahrbarkeit von <u>Einbahnstraßen für Radfahrer</u> und Radfahrerinnen im Gegenverkehr durch die Einrichtung unechter Einbahnstraßen	nein	wurde bisher aus verkehrssicherheitstechnischen Bedenken nicht umgesetzt
Freigabe von <u>land- und forstwirtschaftlichen Wegen für Radfahrer</u>	nein	mit Ausnahme der hessischen Radfernwege R6 und R8
Einrichtung sicherer <u>Querungsstellen</u> für Radfahrer an Ortseingängen und Knotenpunkten	teilweise	am Kreisel L 3026 / L 3028 und am Knotenpunkt Schöne Aussicht / L 3027 bereits umgesetzt
<u>Beschilderung des Radwegenetzes</u> - Alltags- und Freizeitziele	ja	überwiegend vorhanden
Herausgabe eines <u>Plans mit Radverbindungen</u>	ja	überregionale Pläne vorhanden
<u>Überdachte Radabstellanlagen</u> am Bahnhof, Rathaus und in der Bahnhofstraße	ja	am Bahnhof, am Rathaus und an weiteren Standorten teilweise vorhanden. Aufstellung von 4 abschließbaren Fahrradboxen im Bahnhofsumfeld ist geplant

**Tab. 5: Bilanzierung der Maßnahmen des GVP 1992 für den Radverkehr**

### **3 Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems**

#### **Ziele**

Die Zielvorstellungen zur Gestaltung des Verkehrssystems in Niedernhausen dienen einerseits der Bewertung für das Gesamtverkehrssystem im heutigen Zustand sowie andererseits zur Ableitung von Maßnahmen im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung. Die Zielvorstellungen leiten sich insbesondere

- aus städtebaulichen und denkmalschutzrelevanten Anforderungen,
- aus den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personengruppen,
- aus der künftigen Funktion einzelner Verkehrsarten,
- aus Umweltaspekten (Lärm- und Schadstoffemissionen),
- aus den Anforderungen der lokalen Wirtschaft,
- aus der Verknüpfung der Verkehrsarten sowie
- aus den Anforderungen, welche aus der demografischen Entwicklung resultieren

ab und sind in sechs Zielfelder mit insgesamt 24 Unterzielen gegliedert. Die Zielfelder sind konkret:

- Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe (vier Unterziele),
- Zielfeld 2: Verkehrssicherheit (vier Unterziele),
- Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl (fünf Unterziele),
- Zielfeld 4: Erreichbarkeit (fünf Unterziele),
- Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr (drei Unterziele),
- Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit (drei Unterziele).

Die Unterziele werden im Folgenden näher beschrieben.



#### **Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe**

##### **Ziel 1.1:**

Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe aller Menschen und der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen

Unabhängig von ihrer Lebenssituation sollen alle Bewohner Niedernhausens die Möglichkeit erhalten, ihre Mobilitätsbedürfnisse im Verkehrssystem der Gemeinde befriedigen zu können.

##### **Ziel 1.2:**

Absicherung der Daseinsvorsorge und der Chancengerechtigkeit

Mobilität ist eine wichtige Grundlage für die Absicherung der Daseinsvorsorge. Der gesamten Bevölkerung der Gemeinde Niedernhausen muss unabhängig von ihrer Lebenssituation ein zur Absicherung der Daseinsvorsorge erforderliches Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen.

##### **Ziel 1.3:**

Sicherstellung eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebotes

Unter Beachtung der sich ändernden Rahmenbedingungen (demographische Entwicklung, verfügbare finanzielle Ressourcen) soll durch die Vernetzung von Mobilitäts- und Informationsangeboten über den klassischen liniengebundenen ÖPNV hinaus der Bevölkerung der flächendeckende Zugang zu Mobilitätsangeboten möglich gemacht werden.

##### **Ziel 1.4:**

Gewährleistung der Barrierefreiheit

Durch die Beseitigung und Vermeidung baulicher und (verkehrs-) organisatorischer Hürden soll mobilitätseingeschränkten Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben erleichtert werden.

### **3.1 Zielfeld 2: Verkehrssicherheit**

##### **Ziel 2.1:**

Vermeidung von Verkehrstoten bis 2030

Die Gemeinde Niedernhausen setzt sich zum Ziel, bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten auf dem Gebiet der Gemeinde (mit Ausnahme der (BAB 3) auf 0 pro Jahr zu reduzieren.

##### **Ziel 2.2:**

Entschärfung lokaler Unfallschwerpunkte

Lokale Unfallschwerpunkte sind zu lokalisieren und zu beseitigen.

##### **Ziel 2.3:**

Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Das Gefährdungspotenzial im Verkehr muss daher insbesondere für Fußgänger abgebaut werden.

##### **Ziel 2.4:**

Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern

Durch die Erhöhung des objektiven sowie subjektiven Sicherheitsempfindens für Radfahrer soll der Radverkehr in der Gemeinde Niedernhausen gefördert und der Umweltverbund



gestärkt werden. Dies ist insbesondere unter dem Aspekt einer ansteigenden Nutzung der Elektromobilität (Pedelec, E-Bike) relevant, da die Akzeptanz einer verstärkten Nutzung des Fahrrads maßgeblich von der verfügbaren Infrastruktur abhängt.

### **3.2 Zielfeld 3: Verkehrsmittelwahl**

#### **Ziel 3.1:**

Verlagerung von Wegen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel: zu Fuß gehen, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr)

Im Sinne einer nachhaltigen und verträglichen Verkehrsentwicklung ist es das Ziel der Gemeinde Niedernhausen, den Umweltverbund zu stärken.

#### **Ziel 3.2:**

Förderung intermodaler Angebote<sup>6</sup>

Durch die Schaffung intermodaler Angebote will die Gemeinde Niedernhausen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in sensiblen Bereichen und zur Förderung des Umweltverbundes beitragen.

#### **Ziel 3.3:**

Barrierefreie Bereitstellung aktueller Informationen zu allen Mobilitätsangeboten

Zur Förderung des Umweltverbundes sollen allen Bewohnern der Gemeinde Niedernhausen aktuelle und zeitnahe Informationen zu allen öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten zur Verfügung gestellt werden.

#### **Ziel 3.4:**

Einheitliches und leicht verständliches Tarifsystem

Um Hürden zur Nutzung des ÖPNV zu vermeiden, ist ein einheitliches und transparentes Tarifsystem Grundvoraussetzung.

#### **Ziel 3.5:**

Förderung der Elektromobilität

Der von der Bundesregierung beschlossene Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität verfolgt das Ziel, die Elektromobilität in Deutschland zu fördern. Die Gemeinde Niedernhausen leistet ihren Beitrag zur Erreichung der gesteckten Ziele.

### **3.3 Zielfeld 4: Erreichbarkeit**

#### **Ziel 4.1:**

Funktionsgerechte Anbindung Niedernhausens an die Zentren im Rhein-Main-Gebiet

Die verkehrliche Anbindung Niedernhausens an die Oberzentren Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Offenbach und Darmstadt sowie an Limburg (Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen) und Idstein (Mittelzentrum) muss ihrer Bedeutung entsprechend ausgestaltet sein.

---

<sup>6</sup> intermodale Wegeketten: im Personenverkehr werden innerhalb einer einzigen Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verknüpft (bspw. Rad und ÖPNV, Kfz und ÖPNV).



**Ziel 4.2:**

Gewährleistung der Funktion als Unterzentrum

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit Niedernhausens und der wichtigen Einrichtungen in der Gemeinde aus der Region ist Grundvoraussetzung für die Gewährleistung ihrer Versorgungsfunktionen als Unterzentrum.

**Ziel 4.3:**

Verbesserung der Erreichbarkeit des Kernorts

Als Kern des Unterzentrums Niedernhausen ist insbesondere die Erreichbarkeit des Kernorts aus allen Gemeindeteilen und aus der Region zu gewährleisten. Dabei sind vor allem die Bedürfnisse der Bewohner, aber auch die der Gäste der Gemeinde Niedernhausen angemessen zu berücksichtigen.

**Ziel 4.4:**

Verbesserung des Parkraummanagements<sup>7</sup>

Das Parkraumangebot für den Kfz-Verkehr und den Radverkehr soll unter Beachtung der zweckbezogenen Nutzungen für den Kernbereich verbessert werden, sodass der Parkraumnachfrage des Kunden-, Besucher- und Bewohnerverkehrs in verträglichem Maße nachgekommen werden kann.

**Ziel 4.5:**

Stärken der Nahmobilität

Die Wechselwirkungen zwischen Orts- und Verkehrsplanung sollen besser aufeinander abgestimmt werden, um die Nahmobilität zu stärken.

**3.4 Zielfeld 5: Wirtschaftsverkehr**

**Ziel 5.1:**

Stärkung des Wirtschaftsstandortes

Für eine positive wirtschaftliche Entwicklung wird sich die Gemeinde Niedernhausen auch zukünftig für eine attraktive und leistungsfähige Anbindung aus der Region einsetzen. Dies gilt auch für Gewerbeflächen.

**Ziel 5.2:**

Minimierung der durch den Wirtschaftsverkehr hervorgerufenen Belastungen

Der Wirtschaftsverkehr soll möglichst direkt unter weitestgehender Meidung sensibler Bereiche zu seinen Zielen geführt werden.

**Ziel 5.3:**

Bündelung des Wirtschaftsverkehrs auf leistungsfähige Trassen

**3.5 Zielfeld 6: Umweltverträglichkeit**

**Ziel 6.1:**

Reduzierung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die Treibhausgasemissionen der Bundesrepublik Deutschland um

---

<sup>7</sup> Parkraummanagement: zielgerichtete Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum durch nutzerspezifische, zeitliche und/oder monetäre Reglementierungen zur Steuerung der Parkraumnachfrage und des fließenden Kfz-Verkehrs



55 Prozent (bezogen auf das Jahr 1990) zu reduzieren. Die Gemeinde Niedernhausen leistet ihren Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs als einer der wesentlichen Verursacher sowohl lokaler als auch globaler Luftschadstoffbelastungen.

Ziel 6.2:

Reduzierung der verkehrsbedingten Lärmbelastungen

Hinreichend bekannt sind die negativen Auswirkungen von Lärm auf den menschlichen Organismus. Ziel der Gemeinde Niedernhausen ist es, den vom Verkehr ausgehenden Lärm zu reduzieren.

Ziel 6.3:

Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Trennwirkungen von Verkehrswegen

Bei der gleichrangigen Beachtung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche soll auf eine ortsverträgliche Straßenraumgestaltung geachtet werden.

#### **4 Analyse und Bewertung des vorhandenen Verkehrsangebots**

##### **4.1 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)**

###### Verkehrsanbindung

Die Gemeinde Niedernhausen verfügt über gute Anschlüsse an das klassifizierte Straßennetz. Durch die AS Niedernhausen an die Bundesautobahn (A) 3 im Süden des Gemeindegebiets bestehen gute Verbindungen in die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main sowie in Richtung Limburg und Köln. Durch die ebenfalls südlich das Gemeindegebiet tangierende Bundesstraße B 455 bestehen darüber hinaus direkte Verbindungen zur südwestlich gelegenen Landeshauptstadt Wiesbaden als auch in Gegenrichtung an die Städte des Vordertaunus. Die Verbindungen zu den beiden Bundesfernstraßen werden über Landesstraßen hergestellt, welche das Gemeindegebiet erschließen.

Die Topographie und – damit verbunden – die Siedlungsstruktur Niedernhausens spiegeln sich in der Verkehrsinfrastruktur der Gemeinde wieder. Die Siedlungsgebiete im Gemeindegebiet orientieren sich größtenteils am Verlauf des Daisbaches im Autal. Dementsprechend durchläuft das klassifizierte Hauptstraßennetz die Gemeinde relativ gebündelt in Tallage und überwiegend in Northwest-Südost-Richtung. Die L 3026 aus Richtung Idstein / Oberseelbach und weiter in Richtung Eppstein und die L 3027 von Wiesbaden-Naurod in Richtung Oberjosbach/Ehlhalten laufen im Ortskern der Gemeinde Niedernhausen zusammen und sind die am stärksten belasteten Straßen. Aus Richtung Heftrich und weiter in Richtung Taunusstein verbindet die L 3273 die Ortsteile Oberseelbach, Niederseelbach und Engenhahn. Zwischen dem Kreisverkehr bei Oberseelbach, der die L 3026 und die L 3273 verbindet, befindet sich in Richtung Niederseelbach eine Unterführung unter der Eisenbahnstrecke mit einem verringerten Lichtraumprofil, weswegen eine Durchfahrt für große Lkw nicht möglich ist.

Niederseelbach und Königshofen sind durch die Kreisstraße (K) 705 verbunden. Zwischen den beiden Ortsteilen befindet sich das Firmengelände der Firma Hartmann Druckfarben GmbH, durch die Schwerverkehr in Richtung Königshofen entsteht, welcher in Folge der Verkehrsführung durch den Ortsteil Königshofen an die L 3026 herangeführt wird. Ferner bestehen mit der K 721 von Oberjosbach





nach Niederjosbach, mit der K 706 von Engenhahn an die B 275 und mit der L 3028 vom Gewerbegebiet Frankfurter Straße an die A 3/B 455 weitere klassifizierte Straßen im Gemeindegebiet.

In den Ortsteilen Königshofen und Niedernhausen befinden sich weitere Straßen, die eine hervorgehobene Bedeutung haben. Dies sind die Oberjosbacher Straße, welche das Wohngebiet Am Schäfersberg an die Landesstraßen anschließt, der Lenzhahner Weg und die Ahornstraße, die das Wohngebiet Lenzhahner Weg erschließen, der Kutscherweg und die Schöne Aussicht als Verbindung zwischen K 705 (Niederseelbacher Str.) und L 3027 (Wiesbadener Straße) sowie im Besonderen die Austraße (K 705). Die Austraße ist sowohl Verbindung von der Idsteiner Straße in Richtung Bahnhof, Königshofen und Niederseelbach und damit auch durch den Linienbusverkehr und den Schwerverkehr befahren, als auch eine Straße mit einigen Geschäften, deren Kundschaft über straßenseitige Parkstände die Geschäfte erreichen können. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts ergeben sich dadurch Nutzungskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Die weiteren Straßen befinden sich überwiegend in Wohngebieten und sind in der Regel in Tempo 30-Zonen integriert.

#### Verkehrsbelastung

Durch die der Topographie geschuldete Bündelung des Straßennetzes sind Teilbereiche des Gemeindegebiets entlang der Hauptachsen sehr stark durch den Straßenverkehr belastet. Verkehrserhebungen im Juli 2015 ergaben, dass die Verkehrsbelastungen gegenüber den aus dem Jahr 1992 ermittelten Werten um insgesamt ca. 7,5 % zugenommen haben. Darüber hinaus ist allerdings auch eine Veränderung in der Verkehrsverteilung zu beobachten. Während im Jahr 1992 ca. 15–20 % Mehrverkehr über die Wiesbadener Straße (L 3027) geführt wurden, ist eine dementsprechende Steigerung der Verkehrsbelastungen im Jahr 2015 auf der Frankfurter Straße (L 3026) ermittelt worden. Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs von der Wiesbadener Straße auf die Frankfurter Straße ist mit der im Jahr 2011 durchgeführten Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs zu begründen. Auch die nach 1992 veränderte Verkehrsführung in der Bahnhofstraße von einer in beide Richtungen befahrbaren Straße zu einer Einbahnstraße in Richtung Bahnhof zeigt eine deutliche Reaktion in den Verkehrsbelastungen. Zwar liegen für die Bahnhofstraße und die Austraße keine Vergleichswerte für die Jahre 1992 und 2015 vor, jedoch lässt sich aus der Knotenpunkterhebung Idsteiner Straße / Austraße ableiten, dass die Verkehrsbelastung auf der Idsteiner Straße Richtung Knotenpunkt (KP) Idsteiner Straße / Frankfurter Straße / Wiesbadener Straße / Feldbergstraße um ca. 4.000 Kfz / Tag (ca. 50 %) angestiegen ist, während in Richtung Idstein lediglich eine Steigerung von ca. 1.500 Kfz / Tag vorliegt. Da die Verkehrsbelastung in Richtung Frankfurter Straße deutlich stärker zugenommen hat, ist von verlagerten Verkehren auszugehen, die nicht mehr durch die Bahnhofstraße geführt werden können, sondern durch die Austraße und Idsteiner Straße verkehren. Auf der Feldbergstraße (L 3027) und der Idsteiner Straße (L 3026), mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Austraße und Frankfurter Straße, stiegen die Verkehrsbelastungen um 20–25 %.





Ein Vergleich der Verkehrsbelastungen ist in **Tab. 6** dargestellt. Detailliertere Ergebnisse zur Verkehrserhebung 2015 sind **Anlage 1** zu entnehmen.

<b>Querschnitt Abschnitt</b>	<b>1992 [Kfz/Tag]</b>	<b>2015 [Kfz/Tag]</b>	<b>Differenz [Kfz/Tag]</b>	<b>Differenz [%]</b>
<b>Idsteiner Straße</b> <i>Autalhalle – Ahornstraße</i>	7.700	9.600	1.900	25
<b>Idsteiner Straße</b> <i>Ahornstraße – Austraße</i>	8.100	9.700	1.600	20
<b>Idsteiner Straße</b> <i>Austraße – Frankfurter Str.</i>	7.700	11.600	3.900	51
<b>Frankfurter Straße</b> <i>Idsteiner Str. – Oberjosbacher Str.</i>	10.300	11.900	1.600	16
<b>Frankfurter Straße</b> <i>Oberjosbacher Str. – L 3028</i>	10.700	12.000	1.300	12
<b>Niederseelbacher Straße</b> <i>St.-Michaels-Weg – Lucas-Cranach-Str.</i>	6.000	5.000	-1.000	-17
<b>Fritz-Gontermann-Straße</b> <i>Lucas-Cranach-Str. – Am Sägewerk</i>	4.900	4.400	-500	-10
<b>Wiesbadener Straße</b> <i>Bahnhofstraße – Frankfurter Str.</i>	11.500	9.600	-1.900	-17
<b>Wiesbadener Straße</b> <i>Schöne Aussicht – Fondetter Str.</i>	10.300	8.700	-1.600	-16
<b>Feldbergstraße</b> <i>Frankfurter Str. – Lenzhahner Weg</i>	10.300	10.200	-100	-1
<b>Feldbergstraße</b> <i>Lenzhahner Weg – Oberjosbacher Str.</i>	5.200	6.800	1.600	31
<b>Feldbergstraße</b> <i>Oberjosbacher Str. – Hartemußweg</i>	4.700	5.900	1.200	26
<b>Mittlere Belastung</b>	<b>8.100</b>	<b>8.800</b>	<b>700</b>	<b>8,2</b>

**Tab. 6: Veränderung der Verkehrsbelastungen in Niedernhausen zwischen 1992 und 2015<sup>8</sup>**

Die im Ortskern gelegene Kreuzung am Rathaus ist der meistbefahrene Straßenknotenpunkt in Niedernhausen. Die Zu- und Ausfahrten auf der L 3026 (Idsteiner Straße/Frankfurter Straße) und der L 3027 (Wiesbadener Straße/Feldbergstraße) sind mit je 10.000 bis 12.000 Kfz pro Tag belastet. In den Verkehrsspitzenzeiten kommt es daher zu Kapazitätsengpässen. Die L 3026 ist durch Hessen Mobil nicht als Bedarfsumleitungsstrecke der A3 zwischen den AS Idstein und Niedernhausen ausgewiesen. Dennoch ist bei Überlastung der A3, infolge von Verkehrsunfällen oder Baustellen, eine erhöhte Verkehrsbelastung zu beobachten, woraus geschlossen wird, dass die L 3026 als Umleitungsstrecke genutzt wird. Dieses hat insbesondere Auswirkungen auf den am

<sup>8</sup> Alle Werte beziehen sich auf das durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen (DTV<sub>w</sub>). Verkehrsbelastungen von 1992 sind dem GVP Niedernhausen 1992 entnommen, BGS Ingenieursozietät, Frankfurt 1992.



Rathaus gelegenen Knotenpunkt, der infolge von stärkeren Umleitungsverkehren überlastet ist.

<b>Querschnitt Abschnitt</b>	<b>2015 [Kfz/Tag]</b>	<b>2015 [Lkw/Tag]</b>	<b>Lkw-Anteil [%]</b>
<b>Idsteiner Straße</b> <i>Austraße – Frankfurter Str.</i>	11.600	340	2,9
<b>Frankfurter Straße</b> <i>Idsteiner Str. – Oberjosbacher Str.</i>	11.900	380	3,1
<b>Frankfurter Straße</b> <i>Oberjosbacher Str. – L 3028</i>	12.000	620	5,1
<b>Niederseelbacher Straße</b> <i>St.-Michaels-Weg – Lucas-Cranach-Str.</i>	5.000	180	3,6
<b>Fritz-Gontermann-Straße</b> <i>Lucas-Cranach-Str. – Am Sägewerk</i>	4.400	210	4,7
<b>Wiesbadener Straße</b> <i>Bahnhofstraße – Frankfurter Str.</i>	9.600	130	1,4
<b>Wiesbadener Straße</b> <i>Schöne Aussicht – Fondetter Str.</i>	8.700	270	3,1
<b>Feldbergstraße</b> <i>Frankfurter Str. – Lenzhahner Weg</i>	10.200	210	2,1
<b>Feldbergstraße</b> <i>Lenzhahner Weg – Oberjosbacher Str.</i>	6.800	110	1,6
<b>Feldbergstraße</b> <i>Oberjosbacher Str. – Hartemußweg</i>	5.900	210	3,6
<b>Mittlere Belastung</b>	<b>8.600</b>	<b>270</b>	<b>3,1</b>

**Tab. 7: Schwerverkehrsanteil in Niedernhausen 2015**

In **Tab. 7** ist der Anteil des Schwerverkehrs am Kfz-Aufkommen entsprechend der Erhebung 2015 aufgelistet.

Die wesentlichen Quellen und Ziele des straßengebundenen Güterverkehrs (Wirtschafts- und Gewerbestandorte) befinden sich zum einen am Rand des Gemeindegebiets im Gewerbegebiet Frankfurter Straße und zum anderen zwischen den beiden Ortsteilen Königshofen und Niederseelbach an der K 705 (Firma Hartmann Druckfarben GmbH) sowie zwischen Niedernhausen und Oberseelbach. Das Gewerbegebiet Frankfurter Straße ist auf kurzen Wegen über das überregionale Fernstraßennetz zu erreichen. Der Einfluss des Straßengüterverkehrs auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und sein Anteil an den verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen innerhalb sensibler Wohnbereiche ist daher aus diesem Bereich als gering einzustufen. Die Zufahrt zur Firma Hartmann Druckfarben GmbH aus Richtung der AS Niedernhausen an der A3 führt hingegen durch die Ortsteile Niedernhausen und Königshofen, da alternative Routen einen unverhältnismäßigen Umweg erfordern oder die Durchfahrt punktuell nicht möglich, bzw. streckenweise untersagt ist. Der Güterverkehr nutzt daher die Route Idsteiner Straße–Austraße–Fritz-Gontermann-Str.–Niederseelbacher Straße, die



mehrfach Konflikte zwischen den Verkehrsträgern und zu der ansässigen Bevölkerung erzeugt. Neben der bereits zuvor beschriebenen Konfliktsituation in der Austraße, die aufgrund der beengten Verhältnisse hinsichtlich der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, zu bemängeln ist, wird die beengte Durchfahrt in der Niederseelbacher Straße kritisch bewertet. Im Speziellen werden die Auswirkungen (v.a. Lärm und Erschütterung) des Güterverkehrs im alten Ortskern von Königshofen aufgrund der engen Radien (Beschleunigung und Verzögerung) sowie des beengten Querschnitts als erhöht eingeschätzt. Darüber hinaus erfordert die Befahrung dieses Bereichs eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmern.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist in einigen Bereichen im Gemeindegebiet, an denen es die besonderen Umstände erfordern, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Teilweise werden in diesen Bereichen regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten zu überwachen. Die Geschwindigkeitsmessungen führen in den überwachten Bereichen überwiegend zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten.

#### **4.2 Ruhender Verkehr (Parken)**

Die Analysen zum Ruhenden Kfz-Verkehr wurden im Rahmen des GVP für ausgewählte Untersuchungsräume durchgeführt. Die untersuchten Bereiche unterliegen aufgrund der sich im Umfeld befindlichen Nutzungen einer verstärkten Nachfrage, die teilweise aus der Überlagerung mehrerer Nutzungsansprüche resultiert. In den Analysen zum Ruhenden Verkehr wurden daher der Ortskern des Ortsteils Niedernhausen sowie der Bereich um den Bahnhof Niedernhausen betrachtet.

Im zentral gelegenen Kernbereich Bahnhofstraße, Austraße und Rathaus sind Einzelhandelsgeschäfte, Cafés, Apotheken und Finanzinstitute angesiedelt, die Kunden- und Beschäftigtenverkehr erzeugen. Das Parkraumangebot besteht überwiegend aus straßenseitigen Parkständen, die vor allem in der Bahnhofstraße durch die Straßenraumgestaltung nicht auf voller Länge angeboten werden. In der Austraße befindet sich ein durchgängiger Parkstreifen, welcher lediglich durch Zufahrten unterbrochen wird. Aus der Beobachtung der verkehrlichen Situation geht hervor, dass die Parkraumnachfrage das Angebot an öffentlichen Parkständen zeitweise übersteigt. In der Bahnhofstraße, der Austraße und dem unmittelbaren Umfeld werden 66 Parkstände angeboten. Im Bereich des Rathauses kommen noch einmal 80 Parkstände hinzu, wenngleich diese aufgrund der fußläufigen Entfernung nicht für den Kundenverkehr für Erledigungen in der Bahnhofstraße geeignet sind. Die Parkstände sind in einem definierten Zeitraum von Montag bis Freitag sowie samstags mit einer Höchstparkdauer begrenzt. Je nach Lage ist die Höchstparkdauer auf 30, 60 oder 120 Minuten beschränkt. Private Stellplätze, welche dem Kunden- bzw. Beschäftigtenverkehr dienen, werden dem historisch gewachsenen Ortsbild nur vereinzelt angeboten. **Bild 5** gibt einen Überblick über das Parkraumangebot in Kernbereich der Gemeinde Niedernhausen. Eine Übersichtskarte der Parkplätze mit Angaben zur Anzahl der Parkstände/Stellplätze, der Höchstparkdauer und der zeitlichen Beschränkung ist in **Anlage 2** enthalten.



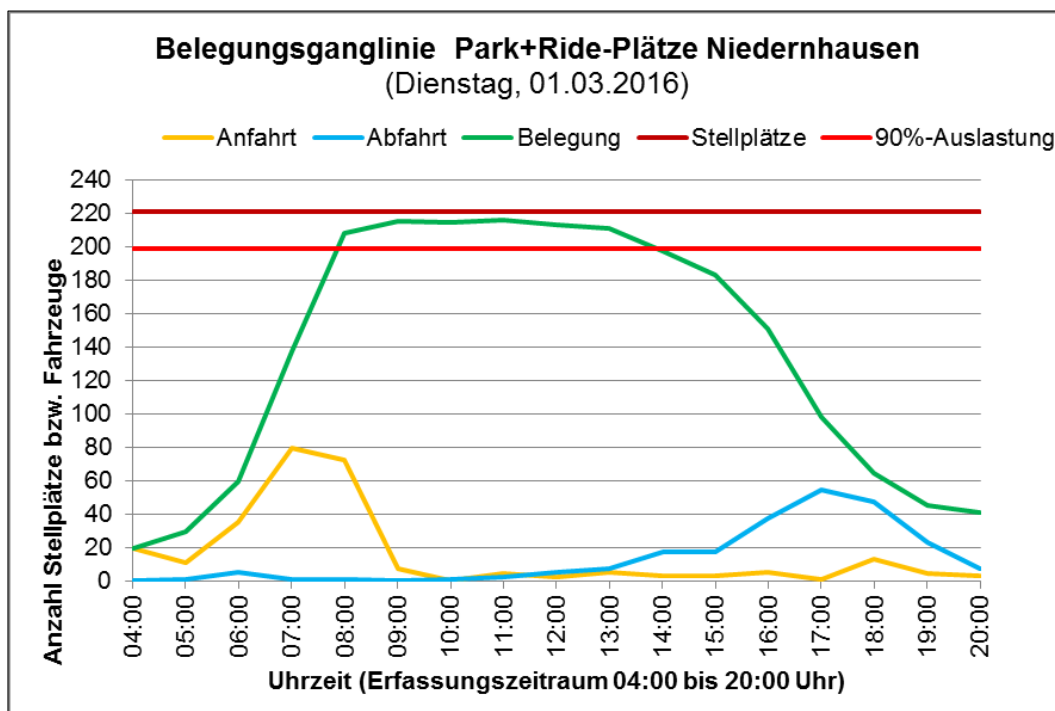
**Bild 5: Parkraumangebot im Kernbereich Niedernhausen**

Der in räumlicher Nähe zum Ortskern gelegene Bahnhof stellt in der Gemeinde Niedernhausen den größten Erzeuger von ruhendem Kfz-Verkehr dar. Da sämtliche mit dem Bahnhof verbundenen Infrastrukturen (Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Zugänge) auf der nördlichen Seite der Gleisanlagen angelegt sind, konzentriert sich auch das Parkraumangebot auf die nördliche Seite des Bahnhofs. Westlich und östlich des durch die Deutsche Bahn genutzten Bahnhofgebäudes befinden sich zwei Park+Ride-Plätze (P+R). Der östlich gelegene P+R-Platz verfügt über 45 Stellplätze und befindet sich unmittelbar am Bahnhofsgebäude und den Zugängen zu den Bahnsteigen. Der westlich gelegene P+R-Platz ist mit 175 Stellplätzen wesentlich größer und wird aufgrund der Anordnung des ZOB für die Linienwege des Busverkehrs genutzt. Die P+R-Plätze werden durch die Gemeinde Niedernhausen bewirtschaftet. Die Gebührenregelung ist in **Anlage 2** beschrieben.



#### Erhebung P+R-Plätze

Eine Erhebung der P+R-Plätze im Frühjahr 2016 bestätigte, dass das vorhandene Stellplatzangebot in einem längeren Tageszeitraum erschöpft ist. Die P+R-Anlagen sind zwischen 8 und 14 Uhr ausgelastet, was anhand der Belegungsganglinie in **Bild 6** verdeutlicht wird. Die Nutzung ist dabei weitestgehend Kunden des ÖPNV zuzuordnen. Durch die Vollausslastung der P+R-Plätze ist ein Ausweichen von weiterem P+R-Verkehr auf nahegelegene öffentliche Parkstände und private Stellflächen, insbesondere auf Parkplätze nahegelegener Lebensmittelmärkte anzunehmen. Weitere Ergebnisse der P+R-Erhebung sind **Anlage 3** zu entnehmen.



**Bild 6: Belegungsganglinie Park+Ride-Anlage Niedernhausen**

#### 4.3

#### Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Gemeinde Niedernhausen verfügt aufgrund ihrer Lage an der Main-Lahn-Bahn (Frankfurt–Limburg) sowie der Ländchesbahn Richtung Wiesbaden über sehr gute Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In Niedernhausen verkehren die Bahnlinien:

- SE/RE 20, Frankfurt–Limburg,
- RB 21, Wiesbaden – Niedernhausen (– Limburg) sowie die
- S-Bahnlinie S2, Niedernhausen–Frankfurt/Rhein-Main–Dietzenbach.

Die drei Niedernhausen bedienenden Linien binden Niedernhausen in unterschiedlichen Taktungen an. Die SE/RE 20 und die RB 21 verkehren in einem stündlichen Grundtakt. Die SE/RE 20 wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zu einem 30-Minuten-Takt in Lastrichtung (Frankfurt) verdichtet. Ergänzend werden in den Spitzenstunden zusätzliche teilweise schnellere RE-Fahrten durchgeführt. Lediglich Sonn- und Feiertags verkehrt die Linie SE / RE 20 im Zwei-Stunden-Takt. Die RB 21 verkehrt im Grundan-





gebot im Stundentakt zwischen Niedernhausen und Wiesbaden. In den HVZ wird die RB 21 ebenfalls zu einem 30-Minuten-Takt in Lastrichtung (Wiesbaden) verdichtet und bis Limburg verlängert. In Überlagerung mit der SE/RE 20 entsteht in den HVZ zwischen Niedernhausen und Limburg ein lastrichtungsbezogener 15-Minuten-Takt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die RB 21 im Stundentakt. Alle zwei Stunden wird sie bis Limburg verlängert. Die S2 verkehrt in einem 30-Minuten-Grundtakt Richtung Hofheim, Frankfurt, Offenbach und Dietzenbach. In den HVZ wird die S2 in beide Richtungen zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet (vgl. **Tab. 8**).

In Frankfurt und Wiesbaden besteht Übergang zum nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Hessen. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als Leistungsbesteller der Verkehrsleistungen im SPNV ist für die Organisation des Verkehrsangebots zuständig.

Linie	Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Takt [HVZ/NVZ]	Anmer- kung	Takt	Anmer- kung	Takt	Anmer- kung
SE/RE 20	30 / 60	weitere Verstärker in HVZ	60	–	120	–
RB 21	30 / 60	in HVZ bis Limburg verlängert	60	–	60	alle 2 Std. weiter bis Limburg
S 2	15 / 30	–	30	–	30	–

**Tab. 8: Übersicht des Bedienungsangebots im SPNV in Niedernhausen<sup>9</sup>**

#### Regionalbusverkehr

Das Angebot im Schienenverkehr wird durch regionale Busverkehre ergänzt. Innerhalb des Niedernhausener Gemeindegebiets verkehren zurzeit folgende vier regionale Buslinien (vgl. **Bild 7**):

- Linie 22, Wiesbaden–Naurod–Niedernhausen–Oberjosbach
- Linie 220, Oberjosbach–Niedernhausen–Idstein (Schülerverkehr)
- Linie 228, Lenzhahn–Oberseelbach–Idstein–Neuhof (Rufbusverkehr)
- Linie 240, Niedernhausen–Ober-/Niederseelbach–Neuhof–Hahn

Die Linien 22 und 240 verbinden die Ortsteile Engenhahn, Niederseelbach, Oberseelbach und Oberjosbach mit dem Kernort Niedernhausen sowie dem Bahnhof. Am Bahnhof bestehen für beide Linien Übergänge sowohl zum SPNV, abgestimmt in bzw. aus Richtung Frankfurt am Main, als auch untereinander. Die Linie 22 verkehrt überwiegend im Stundentakt und wird in den HVZ zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet. Auf dem Linienweg zwischen Oberjosbach und Wiesbaden bedient sie auf dem Niedern-

<sup>9</sup> entsprechend den Fahrplänen 2016, RMV GmbH



hausener Gemeindegebiet das Wohngebiet Am Schäfersberg, den Lenzhahner Weg, das Rathaus, den Bahnhof sowie den südöstlichen Teil von Königshofen. Trotz der Abstimmung auf die Fahrzeiten der Bahnlinie S2 nutzt ein überwiegender Anteil der Fahrgäste die Linie 22 für Direktfahrten zwischen Niedernhausen und Wiesbaden. Die Linie wird von der ESWE Verkehr betrieben. Da die Linie 22 im Rheingau-Taunus-Kreis und der kreisfreien Stadt Wiesbaden verkehrt ist die Gemeinde Niedernhausen über einen Infrastrukturausgleich an der Finanzierung der Linie beteiligt, der an den RMV zu entrichten ist.

Die Buslinie 240 verbindet zwischen Taunusstein und Niedernhausen Bahnhof die Ortsteile Engenhahn, Niederseelbach und Oberseelbach mit dem Kernort Niedernhausen. Dabei erschließt sie den nordwestlichen Teil von Königshofen. Die Buslinie verkehrt durchgängig im Stundentakt. Im Schülerverkehr werden morgens und nachmittags einzelne Fahrten ergänzt.

Die Buslinie 220 wurde für den Schülerverkehr konzipiert und bei Einführung der Linie zunächst als freigestellter Schülerverkehr durchgeführt. Durch die Integration in den Linienverkehr, ist die Linie 220 für alle Fahrgäste nutzbar, wenngleich die Bedienungszeiten und Linienwege weiterhin auf die Belange des Schülerverkehrs abgestimmt sind. Die Linie 220 verkehrt zwischen Oberjosbach und Idstein und bindet dabei alle Ortsteile Niedernhausens an. Der Ortsteil Engenhahn ist allerdings nur in Richtung Niedernhausen angebunden.

Die zwischen dem Idsteiner Stadtteil Lenzhahn und Ehrenbach bzw. Neuhoof verkehrende Buslinie 228 wird überwiegend als Rufbus betrieben und verbindet Oberseelbach mit der Idsteiner Innenstadt sowie dem Bahnhof.

Die Linien 220, 228 und 240 werden in der Aufgabenträgerschaft der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) betrieben. Zusätzlich zu den vier genannten Buslinien durchquert die Buslinie 816 in der Aufgabenträgerschaft der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (MTV) auf dem Weg zwischen Eppstein-Bremthal und Eppstein-Vockenhausen den Ortsteil Oberjosbach. Da in Oberjosbach jedoch keine Haltestelleninfrastruktur auf dem Linienweg der Linie 816 vorhanden ist, wird in Oberjosbach nicht gehalten.

Die Bahnverbindungen am Bahnhof Niedernhausen in Richtung Frankfurt, Wiesbaden und Limburg sind sehr stark ausgebaut. Insbesondere auf der Main-Lahn-Bahn profitiert die Gemeinde Niedernhausen von qualitativ hochwertigen Verbindungen durch den Regionalverkehr und dem S-Bahn-Verkehr. Einzig durch die derzeitige Preisstruktur des RMV bestehen Hemmnisse für Nutzung des SPNV, da in Richtung Frankfurt zwischen Niedernhausen und Eppstein-Niederjosbach aufgrund der Tarifgrenze ein erheblicher Preissprung von 4,80 € auf 8,35 € besteht. Daher ist es naheliegend, dass Fahrgäste aus der Gemeinde Niedernhausen auch die P+R-Plätze in Eppstein-Niederjosbach und Eppstein-Bremthal nutzen. Der RMV überarbeitet derzeit die Strukturen zur Erhebung der Beförderungsentgelte. Es ist vorgesehen im SPNV eine Preisstruktur zu etablieren, die sich an Entfernungen orientiert, um Preissprünge, wie dem vor Niedernhausen



#### ÖV-Anbindung der Ortsteile

aufzutretenden zu reduzieren. Eine Abschätzung eines Umsetzungszeitraumes ist derzeit jedoch nicht möglich<sup>10</sup>.

Die Anbindungen der einzelnen Ortsteile an den Kernort Niedernhausen, mit geeigneten Übergängen zum SPNV am Bahnhof werden durch die Buslinien 22 und 240 hergestellt. Jedoch sind die Fahrzeiten der Buslinien gegenüber anderen Verkehrsträgern, vor allem gegenüber dem Pkw vergleichsweise unattraktiv. Dies hängt mit den Linienführungen der Buslinien zusammen, die aufgrund einer hohen Erschließungswirkung sehr umwegig sind. Auf der Linie 22 werden von Oberjosbach kommend sowohl das Wohngebiet Am Schäfersberg, als auch der Lenzhahner Weg bedient, wodurch sich die Fahrzeiten für Fahrgäste vor allem aus Oberjosbach, jedoch auch aus dem Wohngebiet Am Schäfersberg deutlich verlängern. Die Linie 240 führt auf ihrem Linienweg von Niederseelbach aus eine Stichfahrt nach Oberseelbach durch, weshalb es zu Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste, insbesondere aus dem Ortsteil Engenhahn, kommt. Dieses ist auch aus verkehrspsychologischer Sicht zu bemängeln.

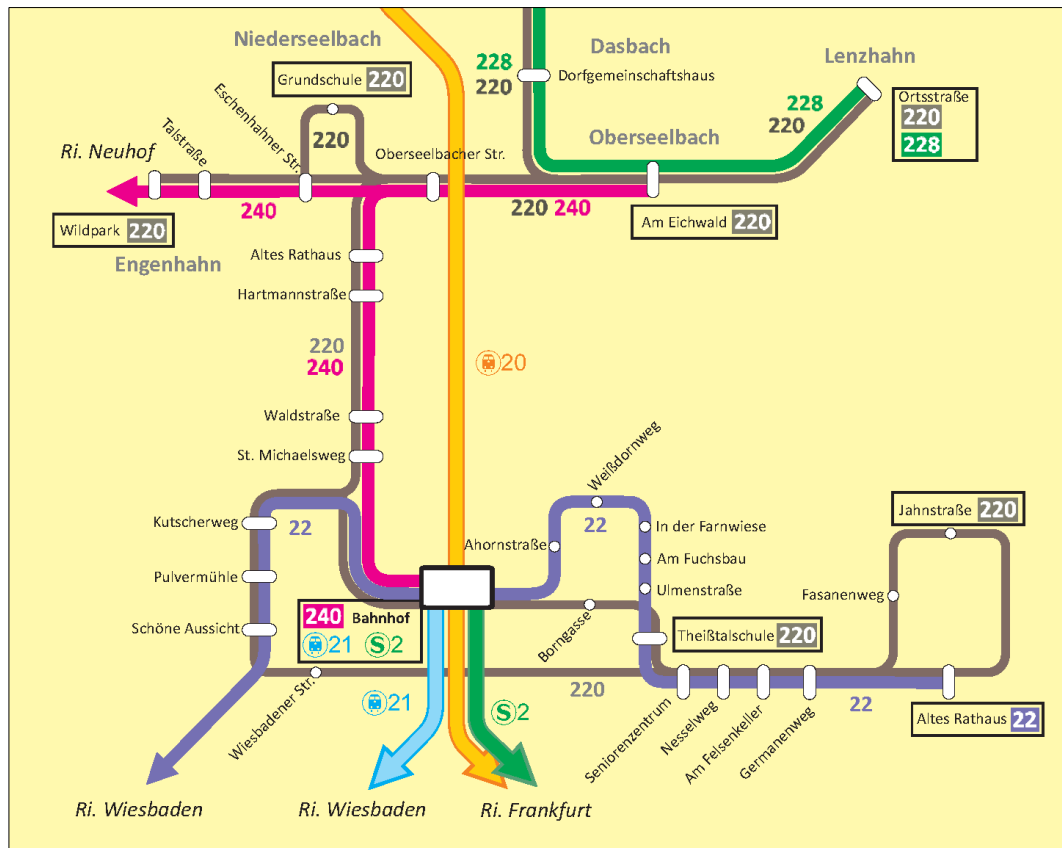
Entsprechend den Qualitätsanforderungen aus dem gültigen Nahverkehrsplan<sup>11</sup> sind in einem Radius von 600 m um jede Bushaltestelle, mit Ausnahme von Teilen des Wildparks alle Siedlungsgebiete abgedeckt. Lediglich die Gewerbegebiete Frankfurter Straße und Lochmühle sowie der Friedhof Niedernhausen sind nicht an den ÖPNV angebunden. Eine Anbindung der Gewerbegebiete Frankfurter Straße und Lochmühle (zentrale Flüchtlingsunterkunft) wird derzeit geprüft.

---

<sup>10</sup> Quelle: RMV GmbH, Stand: 31.03.2016.

<sup>11</sup> Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden, Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft: Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, Juni 2015.





**Bild 7: Ausschnitt Liniennetzplan 2015 (Niedernhausen)<sup>12</sup>**

#### 4.4 Radverkehr

Bislang sind nur wenige und nicht zusammenhängenden Infrastrukturen für den Radverkehr in der Gemeinde Niedernhausen vorhanden. Dieses hängt jedoch vor allem mit den topographischen Gegebenheiten der im Untertaunus gelegenen Gemeinde zusammen. Trotz fehlender statistischer Erkenntnisse wird die Nutzung des Fahrrads, gestützt durch Beobachtungen in Niedernhausen sowie der Annahme einer deutlichen Verringerung aufgrund der Topographie, als gering eingeschätzt. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Nutzung des Fahrrades in besonderem Maße von der angebotenen und als sicher empfundenen Infrastruktur abhängig ist. Insofern ist wahrscheinlich, dass die gering eingeschätzte Nutzung auch mit gering ausgebauten Radverkehrsinfrastrukturen zusammenhängt.

Derzeit bestehen in der Gemeinde Niedernhausen drei gemeinsame Geh- und Radwege (Verkehrszeichen (VZ) 240), welche zwischen den Ortsteilen Königshofen und Niederseelbach, zwischen der Autalhalle und der Austrasse, im Gewerbegebiet Frankfurter Straße sowie vom Gewerbegebiet Frankfurter Straße zum Rhein-Main-Theater ausgewiesen sind. Der Fußweg entlang der L 3026 von Niedernhausen nach Oberseelbach ist durch ein Zusatzzeichen für den Radverkehr freigegeben. Die Aufrechterhaltung der Benutzungspflicht für die drei ausgewiesenen

<sup>12</sup> Quelle: RTV (<http://www.r-t-v.de/data/Fahrplaene/2015/Liniennetzplan-Niedernhausen-Waldems.pdf>, 25.02.2016)



#### Tempo 30-Zonen

gemeinsamen Geh- und Radwege (VZ 240) ist entsprechend dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2010 zu prüfen<sup>13</sup> (vgl. **Bild 10**).

Die überwiegende Anordnung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten ermöglicht in Teilen eine sichere Nutzung des Fahrrades. Zwischen den einzelnen Wohngebieten werden auf den Verbindungs- bzw. Hauptverkehrsstraßen jedoch keine gesicherten Radverkehrsinfrastrukturen angeboten. Dieses führt teilweise dazu, dass im Radverkehr die Fußwege benutzt werden, Umwege mit einem höheren Umwegfaktor akzeptiert werden müssen oder die Nutzung des Fahrrades vermieden wird. An Knotenpunkten und an vom Kfz-Verkehr stark belasteten Streckenabschnitten sind die Nutzungsmöglichkeiten für den Radverkehr ohne gesonderte Infrastruktur häufig unbefriedigend. In der Gemeinde Niedernhausen betrifft dieses sowohl Straßen und Knotenpunkte innerorts, als auch Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Insbesondere die Landesstraßen (Idsteiner Straße / Frankfurter Straße / Wiesbadener Straße / Feldbergstraße) sind durch das Kfz-Verkehrsaufkommen und die zulässige Geschwindigkeit von überwiegend 50 km/h nicht sicher zu befahren. Ebenfalls sind die Austräße und die Niederseelbacher Straße aufgrund ihrer Verkehrsbelastung und der beengten Straßenraumbreiten für den Radverkehr derzeit nicht geeignet. Zwischen den Ortsteilen fehlen die Radverkehrsinfrastrukturen teilweise gänzlich. Niedernhausen und Oberjosbach verbindet ein schmaler Gehweg an der L 3027, dessen Nutzung durch den Radverkehr untersagt ist, dennoch aber auftritt. Nördlich der L 3027 verlaufen Wirtschaftswege, die Straßenverkehrsrechtlich für die Nutzung des Radverkehrs gestattet sind, wenn eine Benutzung des Radverkehrs durch VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) nicht untersagt ist, durch ein Zusatzzeichen gestattet ist oder für den Radverkehr ausgewiesen ist. Das Gewerbegebiet Frankfurter Straße ist ebenfalls nur über einen Gehweg an Niedernhausen angeschlossen. Zwischen Niederseelbach und Oberseelbach bestehen entlang der L 3273 keine Radverkehrsinfrastrukturen. Allerdings können nördlich verlaufende Wirtschaftswege genutzt werden, auf die auch die Radfernwege R 6 und R8 geführt werden. Von Niederseelbach in Richtung Engenhahn bestehen an der L 3273 keine Radverkehrsinfrastrukturen. Der einzig nutzbaren Verbindung folgt der R6. Diese führt jedoch auf Waldwegen sehr umwegig entlang der A 3 und ist für den Alltagsverkehr ungeeignet.

#### Radabstellanlagen

Im Kernort der Gemeinde Niedernhausen sind vereinzelt Radabstellanlagen vorhanden. Diese werden vorwiegend am Bahnhof, am Rathaus sowie an der Theißstalschule vorgehalten. Bei den montierten Fahrradständer sind verschiedene Ausprägungen vorzufinden. Die teilweise montierten Felgenklemmer bieten dabei einen unzureichenden Diebstahlschutz und können aufgrund der Belastung für die Felge Schäden verursachen. Fahrradständer mit Anschlußmöglichkeit des Fahrradrahmens, wie sie teilweise auch Bahnhof vorhanden sind, bieten einen wesentlich besseren Schutz des Fahrrades (vgl. **Bild 9**).

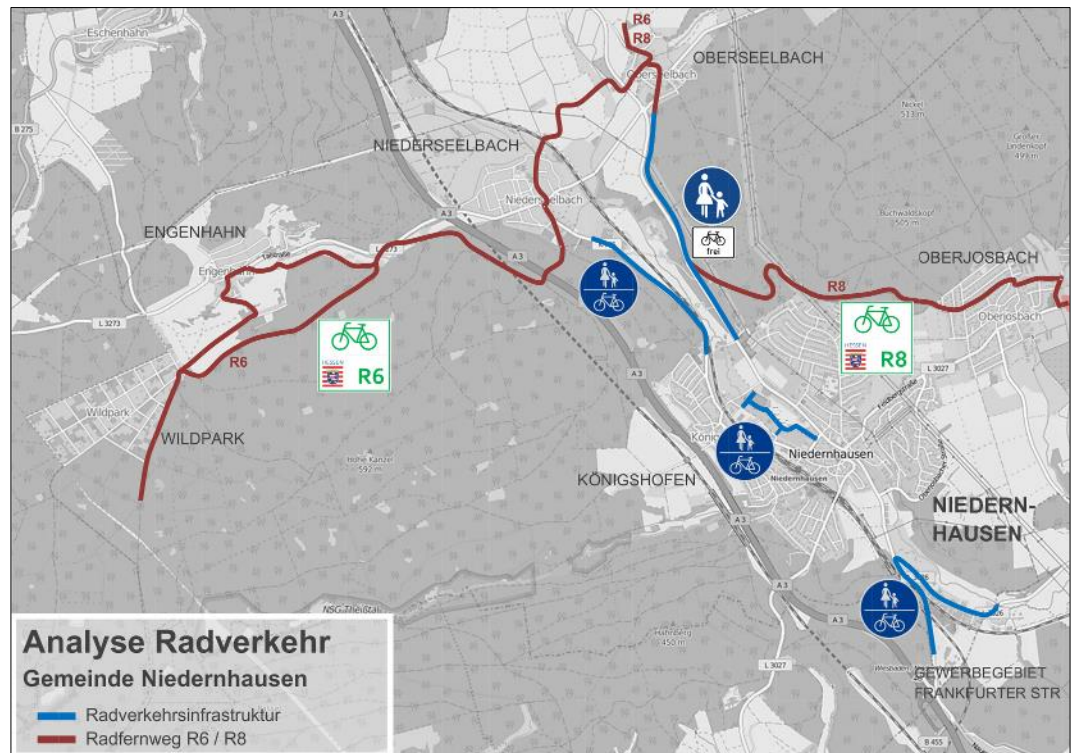
<sup>13</sup> Bundesverwaltungsgericht: Urteil zur Radwegebenutzungspflicht vom 18.11.2010, (Internet: <http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=181110U3C42.09.0>, letzter Zugriff: 01.08.2016)



**Bild 8: überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Niedernhausen**



**Bild 9: überdachte Fahrradabstellanlage zwischen Gleis und P+R-Anlage**



**Bild 10: Analyse Radverkehr in Niedernhausen 2016**





## **5 Verkehrsprognose 2030**

### **5.1 Strukturprognosen**

#### **Einwohnerentwicklung**

Die Vorausberechnungen zur Einwohnerentwicklung werden jährlich durch das Hessische Statistische Landesamt und der dem Hessischen Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung unterstehenden HA Hessen Agentur GmbH durchgeführt. Aufgrund der in den vergangenen Jahren stark veränderten Wanderungsbewegungen, durch den vermehrten Zuzug aus derzeit konjunkturschwachen Ländern Ost- und Südeuropas sowie bedingt der stark angestiegenen Flüchtlingsbewegungen aus Ländern des Nahen Ostens ist entsprechend der Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung ein starker Anstieg der Bevölkerungszahlen, insbesondere in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main anzunehmen<sup>14</sup>. Auf Gemeindeebene liegen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch keine Daten zur Bevölkerungsentwicklung vor. Daher ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen für die Gemeinde Niedernhausen anhand der Werte auf Kreisebene abzuleiten. Derzeit existieren für die Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte zwei unterschiedliche Vorausberechnungen, welche in **Tab. 9** gegenübergestellt sind.

<b>Landkreise / kreisfreie Städte</b>	<b>Bevölkerung 2014</b>	<b>Hessen Agentur 2030<sup>15</sup></b>		<b>Hess. Statistisches Landesamt 2030<sup>16</sup></b>	
		[Pers.]	Diff. [%]	[Pers.]	Diff. [%]
Rheingau-Taunus-Kreis	182.100	188.200	3,3	182.600	0,3
Main-Taunus-Kreis	230.000	247.500	7,6	251.000	9,2
Wiesbaden	275.100	292.800	6,4	292.200	6,2
Frankfurt am Main	717.600	807.300	12,5	841.200	17,2
Reg.-Bezirk Darmstadt	3.863.800	4.147.000	7,3	4.188.500	8,4

**Tab. 9: Gegenüberstellung der Bevölkerungsvorausberechnung für hessische Landkreise und kreisfreie Städte**

Als eine wesentliche verkehrliche Leitgröße kommt der Prognose der Bevölkerungsentwicklung eine besondere Bedeutung zu. Die Gemeinde Niedernhausen, südöstlich im Rheingau-Taunus-Kreis gelegen, grenzt unmittelbar an die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Main-Taunus-Kreis. Der Rheingau-Taunus-Kreis weist große raumstrukturelle Unterschiede auf. Bezogen auf die Erreichbarkeit der Oberzentren in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, verfügt die Gemeinde Niedernhausen mit dem Anschluss an die A 3 und die B 455 sowie den sehr gut ausgebauten SPNV-Anbindungen über grundlegend andere verkehrliche Voraussetzungen in Richtung Frankfurt und Wiesbaden als Städte und Gemeinden im Rheingau und vor allem gegenüber Städten und Gemeinden im westlichen Hintertaunus. Daher wird erwartet, dass die Bevölkerungsentwicklung in Niedernhausen, bezogen auf

<sup>14</sup> HA Hessen Agentur GmbH: Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung, Wiesbaden, Mai 2016.

<sup>15</sup> ebenda

<sup>16</sup> Hessisches Statistisches Landesamt: Bevölkerung in Hessen 2060 – Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2030, Wiesbaden, Februar 2016.



den Rheingau-Taunus-Kreis bis zum Jahr 2030 überdurchschnittlich ansteigen wird und an der durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung des Main-Taunus-Kreises anzulehnen ist. Da sich zwischen der Gemeinde Niedernhausen und dem Zentrum der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main der Main-Taunus-Kreis befindet, die Entfernung dementsprechend größer ist, wird in Anlehnung an den niedrigeren Wert für den Main-Taunus-Kreis (Hessen Agentur) eine Zunahme von 7,5 % angenommen. Die Einwohnerzahl der Gemeinde Niedernhausen steigt somit von ca. 14.300 Einwohner im Jahr 2014 auf ca. 15.400 Einwohner im Jahr 2030.

#### Gebietsentwicklungen

Innerhalb der Gemeinde Niedernhausen sind bis zum Jahr 2030 mehrere Gebietsentwicklungen geplant. Die größte Entwicklungsfläche ist der Wohnpark Farnwiese, welcher auf der Fläche zwischen Idsteiner Straße und der Ulmenstraße entstehen soll. Im Wohnpark Farnwiese sind 282 Wohneinheiten (WE) geplant.

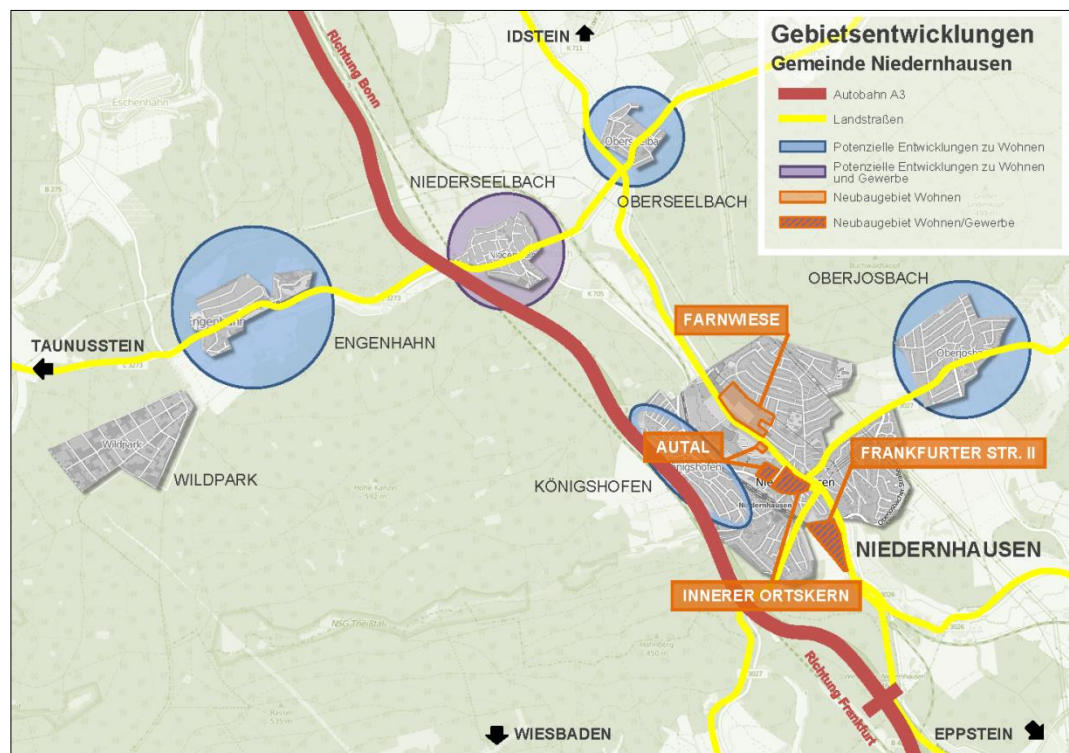
<b>Bezeichnung des Gebiets</b>	<b>Bemerkung</b>	<b>Bruttobauland</b>	<b>Nettobauland</b>	<b>Wohneinh.</b>	<b>Geschäfte</b>
„Innerer Ortskern“, 1. Änderung (Wiesbadener Str./Bahnhofstr.)	Wohn- und Geschäftskomplex			32	3
„Autorial“, 2. Änderung (Austraße)	Wohn- und Geschäftskomplex			35	2
„Autorial“, 3. Änderung (Idsteiner Str.)	Wohnanlage			22	
Wohnpark Farnwiese	Wohngebiet			282	
Wohnbauflächen Engenhahn		1 ha		20	
Wohnbauflächen Niederseelbach		2 ha		50	
Wohnbauflächen Oberseelbach		1,5 ha		25	
Wohnbauflächen Königshofen		2,5 ha		55	
Wohnbauflächen Oberjosbach		2,5 ha		55	
Wohn-, Misch- und Gewerbegebiet Frankfurter Straße II			3,8 ha		
Gewerbegebiet Niederseelbach		2 ha			

**Tab. 10: Zusammenstellung geplanter Gebietsentwicklungen in Niedernhausen<sup>17</sup>**

<sup>17</sup> Quelle: Gemeinde Niedernhausen, Stand: 30.06.2017



Im Ortskern von Niedernhausen ist eine Verdichtung geplant, wodurch weitere 89 WE sowie mehrere Geschäfte entstehen sollen. In den Ortsteilen Engenhahn, Nieder- und Oberseelbach, Königshofen und Oberjosbach sind weitere Gebietsentwicklungen mit zwischen 20 und 55 WE vorgesehen. In Niederseelbach ist zudem ein Gewerbegebiet vorgesehen. Südlich der Frankfurter Straße ist angrenzend an die Wohnbebauung der Kettelerstraße ein Wohn-, Misch- und Gewerbegebiet von bis zu 3,8 Hektar (ha) geplant (**Tab. 10** und **Bild 11**). Es wird eine Zunahme der Bevölkerung in den geplanten Gebieten angesetzt. Mit dem Ansatz von durchschnittlich 2,25 Bewohnern pro WE ergeben sich bei insgesamt 576 WE ca. 1.300 Personen in den geplanten Gebietsentwicklungen (hierin sind die geplanten baulichen Entwicklungen im Gebiet Frankfurter Straße II nicht berücksichtigt). Dieses deckt sich mit dem angenommenen Anstieg der Bevölkerung.



**Bild 11: geplante Gebietsentwicklungen in der Gemeinde Niedernhausen**

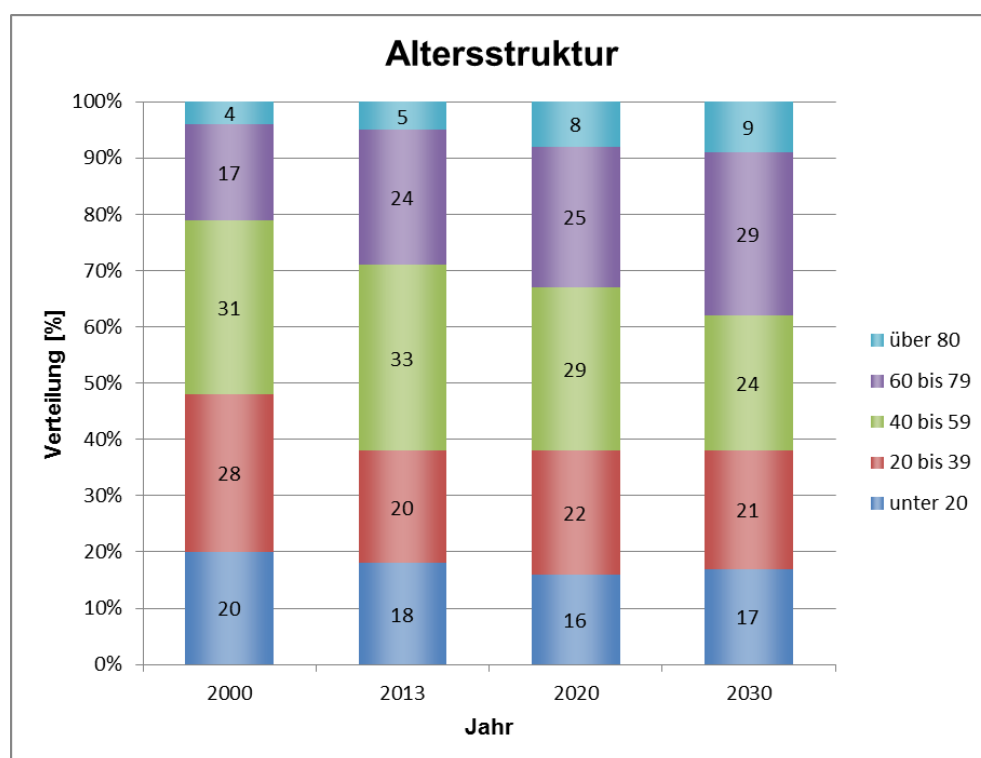


#### Altersstruktur

Entsprechend den allgemein angenommenen Veränderungen durch den demographischen Wandel verändert sich auch die Zusammensetzung der Bevölkerung in der Gemeinde Niedernhausen hinsichtlich ihrer Altersstruktur. Die in **Bild 12** dargestellte Grafik zeigt, dass die Altersgruppe der 40- bis 59-Jährigen künftig einen deutlich geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung ausmachen wird, wohingegen für den Anteil der Einwohner im Alter über 60 Jahren ein Zuwachs prognostiziert ist. Den Zahlen liegen allerdings noch die Vorausberechnungen aus dem Jahr 2015 zu Grunde<sup>18</sup>. Insbesondere zwischen den Vorausschätzungen zur Bevölkerungsentwicklung aus den Jahren 2015 und 2016 haben sich starke Veränderungen ergeben, die einen Einfluss auf die Altersstruktur haben können. Es ist damit zu rechnen, dass der Anteil junger Personen gegenüber den Werten in **Bild 12** etwas steigen könnte.

#### Beschäftigtenstruktur

Hinsichtlich der Beschäftigtenstruktur wird keine Veränderung der Beschäftigtenzahl am Arbeitsort angenommen. Welche Auswirkungen ein geplantes Gewerbegebiet Frankfurter Straße II auf die Beschäftigtenzahl am Arbeitsort haben würde, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Durch den angenommenen Bevölkerungszuwachs wird es leichte Veränderungen bei der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Angestellten geben, die durch den Anstieg der Personen im Rentenalter jedoch nivelliert wird.



**Bild 12: Entwicklung der Altersstruktur in der Gemeinde Niedernhausen<sup>19</sup>**

<sup>18</sup> Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt (2015), Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur GmbH (2015)

<sup>19</sup> Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt (2015), Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen Agentur GmbH (2015)





## **5.2 Verkehrsentwicklung**

### **5.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung**

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich die Mobilitätsbedürfnisse und damit auch das Verkehrsverhalten der in Deutschland lebenden Bevölkerung verändert. Im Personenverkehr nahm die durchschnittliche Anzahl der Wege sowie die durchschnittliche Wegelänge zwischen 1982 und 2008 um ca. 15 - 20 % zu, die Verkehrsleistung stieg um ca. 50 %<sup>20</sup>. Im Güterverkehr lag die Zuwachsrate bei der Transportleistung im Zeitraum von 1991 bis 2014 gar bei ca. 65 %<sup>21</sup>. Die Zuwachsraten in der Verkehrsleistung werden sich für die nächsten 15 Jahre abschwächen. Dem im August 2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030<sup>22</sup> liegt eine wissenschaftliche Verkehrsprognose zu Grunde, in welcher eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr von ca. 13 % und einer Transportleistung im Güterverkehr von ca. 38 % prognostiziert wird. Im Gesamtverkehrsaufkommen, was der Gesamtzahl der Personenfahrten bzw. Gütertransporte entspricht, werden für das Rhein-Main-Gebiet Zuwächse von bis zu 20 % prognostiziert. Für den Rheingau-Taunus-Kreis belaufen sich die Zuwächse auf bis zu 10 %. Für den MIV wird dabei ein größeres Wachstum vorausgesagt, als für den ÖPNV und den Radverkehr<sup>23</sup>.

Für die Gemeinde Niedernhausen können aus der beschriebenen Verkehrsprognose einige Erkenntnisse übertragen werden. Zum einen nimmt das Verkehrsaufkommen in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main zu. Diese Kenngröße ist für die Gemeinde Niedernhausen entscheidender als die Verkehrsleistung, da ein Anstieg der Verkehrsleistung überwiegend Veränderungen im Fernverkehr beschreibt. Das Verkehrsaufkommen entspricht den realisierten Wegen bzw. Fahrten. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens hängt neben einer geringfügigen Zunahme der Wegezanzahl, wodurch der Trend der vergangenen Jahre fortgesetzt wird<sup>24</sup>, vor allem mit der angenommenen Steigerung bei der Bevölkerungsentwicklung zusammen (vgl. **Kapitel 5.1**). Diese wirkt sich auf alle Verkehrsträger im Gemeindegebiet aus. Die im bundesweiten Trend prognostizierte Abnahme des ÖSPV ist vorwiegend in peripheren Räumen zu erwarten. Dies gilt jedoch nicht für den verdichteten Raum, welcher unmittelbar an die Oberzentren der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main angrenzt.

- 
- <sup>20</sup> Überlagerung aus den Ergebnissen der Gutachten Mobilität in Deutschland 2008 und Mobilität in Deutschland 2002, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen: Mobilität in Deutschland 2002 – Ergebnisbericht, ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung – Abt. Energie, Verkehr, Umwelt, Bonn und Berlin, April 2004
- <sup>21</sup> Statistisches Bundesamt: Verkehr im Überblick 2014 – Fachserie 8 – Reihe 1.2, Wiesbaden, Oktober 2015
- <sup>22</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030 – Entwurf März 2016, Berlin, März 2016
- <sup>23</sup> BVU GmbH, Intraplan, IVV GmbH, Planco GmbH: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Zusammenfassung der Ergebnisse, Freiburg, München, Aachen, Essen, Juni 2014
- <sup>24</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht, ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt. e.V. – Institut für Verkehrsforschung, Bonn und Berlin, Februar 2010



Für die Aufstellung der Verkehrsprognose wurden die nachfolgenden Aspekte betrachtet:

- Bevölkerungsentwicklung bis 2030 der Gemeinde Niedernhausen,
- geplante Gebietsentwicklungen im Gemeindegebiet Niedernhausen,
- geplante Gebietsentwicklungen der umliegenden Städte.

Die anzunehmende Entwicklung der Bevölkerungszahlen lässt eine Zunahme von 7,5 % bis zum Jahr 2030 erwarten. Daher ist im Allgemeinen mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung zu rechnen. Die Zunahme der Bevölkerung hat entsprechend der Gebietsentwicklungen einen räumlichen Bezug, weshalb die Auswirkungen, insbesondere auf die Verkehrsbelastungen im Straßennetz aufgrund ihrer Lage im Raum differieren (vgl. **Kapitel 5.1**). Die Veränderungen in der Altersstruktur haben ebenfalls einen Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrs. Im Allgemeinen ist davon auszugehen, dass eine Erhöhung des Anteils der Personengruppe über 60 Jahren, mit einer Erhöhung des Freizeitverkehrs einhergeht, der sich auch aufgrund des erhöhten Pkw-Besitzes dieser Altersgruppe in einer Zunahme des MIV niederschlägt. Der rückläufige Anteil der 40 bis 59-Jährigen hat indes eine Abnahme des Berufsverkehrs zur Folge.

In die Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurden auch die Gebietsentwicklungen der umliegenden Städte einbezogen. Eine Abfrage der geplanten Gebietsentwicklungen ergab, dass durch Entwicklungen in den Städten Idstein, Eppstein, Taunusstein und Wiesbaden für den Kfz-Verkehr keine verkehrlichen Auswirkungen für die Gemeinde Niedernhausen zu erwarten sind. Dieses hängt vor allem mit der guten Anbindung der Städte an das übergeordnete Straßennetz, im Besonderen an die A 3, zusammen, weshalb zusätzliche Verkehre das Gemeindegebiet lediglich tangieren und Durchgangsverkehre nicht zu erwarten sind. In **Bild 13** sind die Gebietsentwicklungen in den Städten Idstein, Eppstein, Taunusstein und Wiesbaden (mit Bezug zur Gemeinde Niedernhausen) sowie deren verkehrlichen Auswirkungen im Kfz-Verkehr dargestellt.



**Bild 13: geplante Gebietsentwicklung in den umliegenden Städten der Gemeinde Niedernhausen**

### 5.2.2 Kfz-Verkehr

Zur Ermittlung der Verkehrszunahme durch die Gebietsentwicklungen in der Gemeinde Niedernhausen wurde der Neuverkehr für die einzelnen Gebietsentwicklungen entsprechend den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)<sup>25</sup> abgeschätzt (vgl. **Tab. 11**).

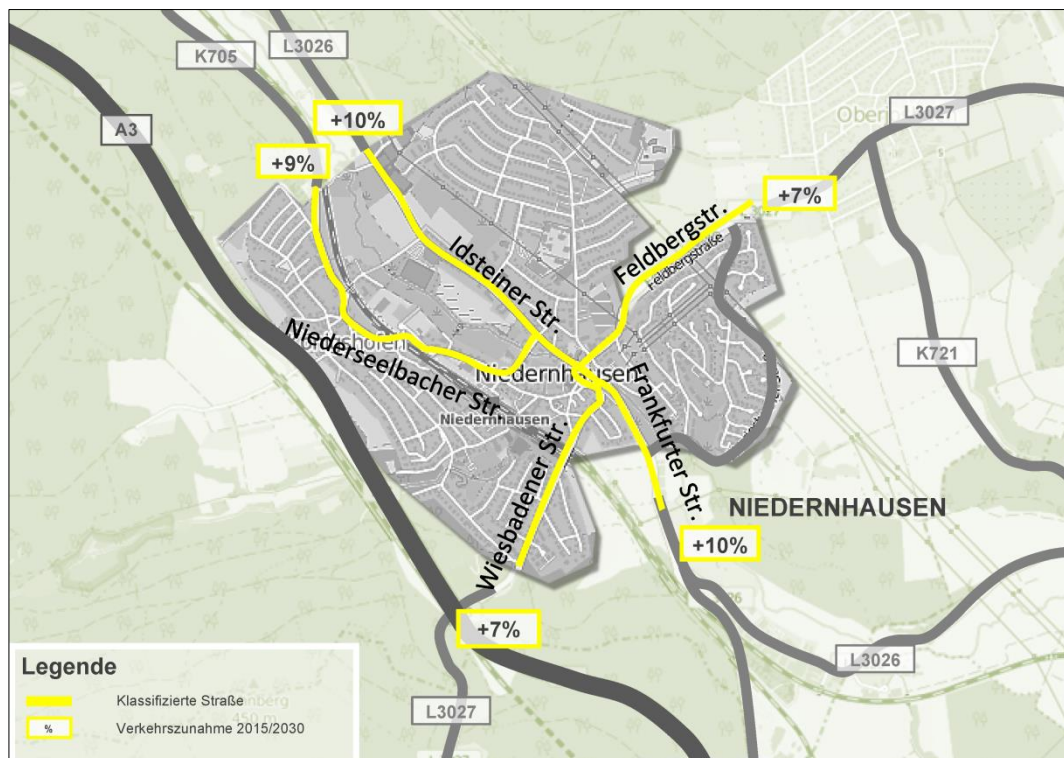
<sup>25</sup> Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006



<b>Bezeichnung des Gebiets</b>	<b>Quell- und Zielverkehre [Kfz / 24h]</b>
"Innerer Ortskern" 1. Änderung	360
"Autal" 2. Änderung (Austraße)	270
"Autal" 3. Änderung (Idsteiner Str.)	90
Wohnpark Farnwiese	1.110
Wohnbauflächen Engenhahn	80
Wohnbauflächen Niederseelbach	200
Wohnbauflächen Oberseelbach	100
Wohnbauflächen Königshofen	220
Wohnbauflächen Oberjosbach	220
Wohn-, Misch- und Gewerbegebiet Frankfurter Str. II	530
Gewerbegebiet Niederseelbach	290
<b>Gesamt</b>	<b>3.470</b>

**Tab. 11: Ergebnisse der Ermittlung von Quell- und Zielverkehren**

Die Verteilung der abgeschätzten Quell- und Zielverkehre stützt sich auf die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM). Entsprechend der Lage der Gebietsentwicklungen wurden die Verkehre hinsichtlich der aus der VDRM abgeleiteten Verteilung auf das Straßennetz umgelegt. Daraus ergeben sich steigende Verkehrsbelastungen auf der Idsteiner Straße und der Frankfurter Straße von je rund 10 %. Auf der Feldbergstraße und der Wiesbadener Straße ist eine Zunahme von jeweils ca. 7% anzunehmen und auf der Niederseelbacher Straße ist mit einer Verkehrszunahme von ca. 9 % zu rechnen (vgl. **Bild 14**). Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen führen insbesondere an den Knotenpunkten Idsteiner Straße/Frankfurter Straße/Wiesbadener Straße/Feldbergstraße und Idsteiner Straße/Austraße zu zusätzlichen Belastungen, die sich auch auf die an beiden Knotenpunkten verkehrende Buslinie 22 auswirken können. Auf die Ortsteile Engenhahn, Niederseelbach, Oberseelbach und Oberjosbach haben die Gebietsentwicklungen nur geringfügige Auswirkungen, da in diesen Ortsteilen eine Überlastung der Knotenpunkte nicht anzunehmen ist.



**Bild 14: Verkehrsentwicklung in Niedernhausen 2015/2030**

Eine detaillierte Zusammenstellung der Verteilung der Quell- und Zielverkehre der einzelnen Gebietsentwicklungen findet sich in **Anlage 4**.

### **5.2.3 Ruhender Verkehr (Parken)**

Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung ist eine steigende Nachfrage nach Dienstleistungen im Ortskern der Gemeinde Niedernhausen und nach P+R am Bahnhof Niedernhausen zu erwarten. Dies wird in beiden Bereichen zu einer Erhöhung der Parkraumnachfrage führen, die entsprechend derzeitiger Erkenntnisse zeitweise nicht gedeckt werden kann. Die Zunahme der Parkraumnachfrage kann dabei im Verhältnis der Zunahme der Wohnbevölkerung (7,5 %) angenommen werden, wenngleich im innergemeindlichen Verkehr auch Verschiebungen der Verkehrsmittelwahl zum Radverkehr möglich sind, was die steigende Nachfrage nach Parkraum in den beiden Bereichen etwas dämpfen kann.

### **5.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Nutzerzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr stiegen in den vergangenen Jahren kontinuierlich an. Die Fahrtenentwicklung im RMV hat zwischen 1996 und 2015 von 530 Millionen Fahrten auf 727 Millionen Fahrten zugelegt. Dies entspricht in einem Zeitraum von 20 Jahren von ca. 37 %<sup>26</sup>. Ein weiterer Anstieg der Fahrtennachfrage ist angesichts sich weiterhin erhöhender Verkehrsbelastungen im übergeordneten Straßenverkehrsnetz der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main anzunehmen, wenngleich die

<sup>26</sup> Quelle: [www.rmv.de](http://www.rmv.de), RMV in Zahlen (Seitenaufwurf: 04.08.2016)





Anzahl der Fahrten im Berufsverkehr rückläufig sein wird. Jedoch werden aufgrund der allgemeinen Zuwächse in der Bevölkerung der Metropolregion weiterhin Zuwächse in der Fahrgastzahl erwartet. Für die Gemeinde Niedernhausen bedeutet dieses vor allem einen zu erwartenden Anstieg der Nutzerzahlen im SPNV. Im Busverkehr ist eine entsprechende Steigerung der Fahrgastzahlen weniger zu erwarten. Aufgrund der Alterung der Gesellschaft kommt dem ÖPNV in diesem Zusammenhang jedoch eine besondere Gewichtung für die Erfüllung der Daseinsvorsorge mit Mobilitätsdienstleistungen zu. Die steigenden Ansprüche der Daseinsvorsorge sind daher in den Planungen zu berücksichtigen.

### **5.2.5 Radverkehr**

Neben den positiven gesundheitlichen und umweltschonenden Aspekten gewinnt das Radfahren auch aus finanziellen Gründen gesellschaftlich an Relevanz. Aus den 2002 und 2008 erstellten Berichten zur Mobilität in Deutschland (MiD 2002<sup>27</sup> und MiD 2008<sup>28</sup>) geht in dem genannten Zeitraum ein leichter Zuwachs der Nutzung des Fahrrads hervor. Nach einer Studie des „Deutschen Mobilitätspanel“ wird das Fahrrad im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2002 50 Prozent stärker genutzt<sup>29</sup>. Dieses deutet auf ein sich änderndes Mobilitätsverhalten hin. Es wird erwartet, dass sich die zunehmende Nutzung des Fahrrads in Verbindung mit der sich auf dem Verkehrsmarkt etablierenden Elektromobilität weiter verstärken wird. Im Jahr 2011 wurden in Deutschland rund 3,95 Mio. Fahrräder und E-Bikes (davon 330.000 E-Bikes) verkauft<sup>30</sup>. Im Vergleich hierzu wurden 2015 ca. 4,35 Mio. Fahrräder und E-Bikes (davon 535.000 E-Bikes) verkauft. Im Jahr 2015 hatte das E-Bike somit einen Marktanteil von rund 12,5 % am Gesamtfahrradmarkt. 2011 lag dieser Marktanteil noch bei ca. 8,5%. Dies unterstreicht, dass das E-Bike in seiner Bedeutung für die Alltagsmobilität wichtiger wird. Mittelfristig wird mit einem jährlichen Anteil an verkauften E-Bikes am Gesamtmarkt von über 15 % gerechnet<sup>31</sup>. Im Zuge dieser Entwicklungen im Bereich der E-Mobilität ist zukünftig auch in Gebieten mit bewegten topographischen Verhältnissen, wie sie in Niedernhausen vorzufinden sind, mit einer Zunahme des Radverkehrs zu rechnen. Eine potenziell steigende Nutzung ist insbesondere im Fall des Radverkehrs jedoch wesentlich als verkehrssicher empfundenen und umwegfreien Radverkehrsinfrastrukturen abhängig. Eine Prognose für die Entwicklung des Radverkehrs in der Gemeinde Niedernhausen ist, entsprechend dem geringen Ausbau von Radverkehrsinfrastrukturen zum derzeitigen Zeitpunkt, mit Zielsetzungen und Maßnahmen für den Radverkehr verbunden.

---

<sup>27</sup> Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002), April 2004

<sup>28</sup> Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008), Bonn und Berlin, Februar 2010

<sup>29</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karlsruher Institut für Technologie (KIT): Bericht 2011/2012: Alltagsmobilität und Tankbuch, Karlsruhe, 15.12.2012

<sup>30</sup> Zweirad-Industrie-Verband e.V.: Pressemitteilung, Berlin, 20. März 2013

<sup>31</sup> Zweirad-Industrie-Verband e.V.: Pressemitteilung, Bad Soden, 08. März 2016





## **6 Maßnahmenentwicklung und -bewertung**

### **6.1 Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)**

Der Kfz-Verkehr stellt eine wichtige Säule im Verkehrssystem der Gemeinde Niedernhausen dar. Auch zukünftig werden mit dem Kfz eine große Anzahl an Wegen zurückgelegt werden. Dennoch sind die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf die Umwelt, den Flächenverbrauch, die Gesundheit und die Unfallschäden im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern erhöht, weshalb eine Reduzierung der Kfz-Verkehrs, insbesondere für Binnenverkehre anzustreben ist. Die aus den in **Kapitel 3** formulierten Leitlinien lassen sich die folgenden Hauptziele der Netzplanung für den Motorisierter Individualverkehr (MIV) ableiten:

- Erhalt der vorhandenen Straßeninfrastruktur vor Neu- und Ausbau
- Erreichen einer anforderungsgerechten Verkehrsqualität auf den Verkehrsanlagen des Straßennetzes (Strecken und Knotenpunkte)
- Konzentration des überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehrs auf das Hauptstraßennetz
- Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens in Bereichen mit hohem Anspruch an die Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des MIV-Anteils am Binnenverkehrsaufkommen
- Steigerung der Verkehrssicherheit und der Wohnumfeldqualität innerhalb von Wohngebieten.

#### **6.1.1 Alternative Anbindung der Firma Hartmann an das übergeordnete Straßennetz**

Zielsetzung:

- Entlastung der Verkehrsachse K705 in Königshofen (Niederseelbacher Straße, Fritz-Gontermann-Straße, Austräße) vom Schwerverkehr
- Reduzierung Verkehrsstärke und Lärmbelästigung

Umsetzung:

- Anschluss der Firma Hartmann an das übergeordnete Straßennetz über die L3273 (Oberseelbacher Str.) unter Nutzung der für die Ortsumgehung Niederseelbach freigehaltenen Trasse mit dem Neubau einer Straßenbrücke über die Eisenbahntrasse der Main-Lahn-Bahn
- Lkw Durchfahrtsverbot auf der K705 in Königshofen

#### **6.1.2 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in allen Ortsteilen**

Zielsetzung:

- Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Harmonisierung und Anpassung der Geschwindigkeitsregelung

Umsetzung:

- Realisierungsmöglichkeiten für Tempo 30 in Ortsdurchfahrten prüfen
- Weitere Bereiche in Wohngebieten für die Ausweitung der Tempo-30-Zonen prüfen



- Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung durch Radargeräte
- Aufstellen von Dialogdisplays (Lob und Tadel)
- Bau von Kreisverkehrsplätzen an den Kreuzungen:
  - Schöne Aussicht / Wiesbadener Straße
  - Feldbergstraße/Oberjosbacher Straße mit Fußgängeranbindung an Obernhäuser Weg
  - Frankfurter Straße/Oberjosbacher Straße (in Verbindung mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebiet Frankfurt Str. II)

#### **6.1.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit in Anliegerstraßen**

Zielsetzung:

- Angleichung der Verkehrsregelungen im Gemeindegebiet Niedernhausen

Umsetzung:

- Geschwindigkeitsreduzierung durch Einführung von Tempo-30-Streckengeboten bzw. weiterer Ausbau von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten

#### **6.1.4 Einrichten von Carsharing-Möglichkeiten**

Zielsetzung:

- Einsparung von Ressourcen und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Erweiterung des Mobilitätsangebots für mehr Flexibilität in der Auswahl der Mobilitätsform

Umsetzung:

- Prüfung von verschiedenen Standorten in Niedernhausen um Carsharing-Angebote zu etablieren
- Zusammenarbeit der Gemeinde Niedernhausen mit Car-Sharing-Anbietern
- Nutzung von privaten Carsharing-Möglichkeiten
- Einrichtung von Mitfahrbänken

#### **6.1.5 Förderung von E-Mobilität**

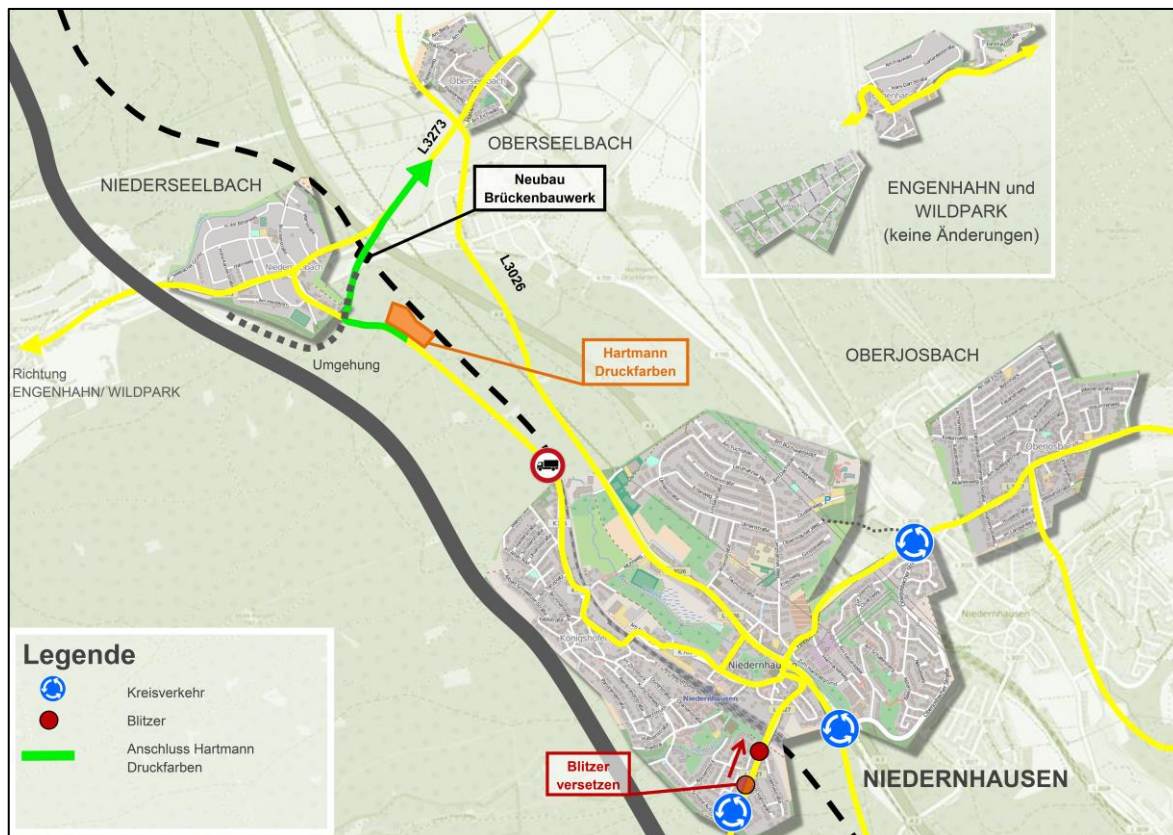
Zielsetzung:

- Minderung von verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen
- zukunftsweisender Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur für postfossile Mobilität

Umsetzung:

- bedarfsgerechter Ausbau des Ladeinfrastrukturnetzes im Gemeindegebiet (Rathaus, Bahnhof, Schwimmbad, Einkaufsbereiche, Wohngebiete)
- Ergänzung der kommunalen Fahrzeugflotte um E-Fahrzeuge (Vorbildfunktion) und mittelfristig weitgehende Umstellung auf Elektromobilität

Die Maßnahmenvorschläge werden in **Bild 15** zusammengefasst dargestellt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in weitergehenden Untersuchungen zu prüfen.



**Bild 15: Verkehrskonzept Motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr)**

## 6.2 Ruhender Verkehr (Parken)

Die Vorhaltung von Parkraum ist für Ausübung vieler Aktivitäten, welche eine Ortsveränderung erfordern, relevant. Insbesondere in Innerortslagen übersteigt die Nachfrage nach Parkraum oftmals das Parkraumangebot. In Niedernhausen ist eine teilweise das Angebot übersteigende Nachfrage vor allem am Bahnhof und im Kernort anzutreffen. In der Verkehrspolitik finden verschiedene Ansätze zur Abdeckung der Parkraumnachfrage Anwendung. Ein entsprechend dem Bedarf ausgerichtetes Parkraumangebot lässt, auch eine Erhöhung der Kfz-Nutzung erwarten. Die Abdeckung des „qualifizierten Bedarfs“ ermöglicht eine Eingrenzung nach Nutzergruppen, um unter anderem Nutzer, welche auch ein anderes Verkehrsmittel nutzen können auf andere Verkehrsmittel zu verlagern oder denen eine weitere Zuwegung zumutbar ist, an anderer Stelle Parkraum anzubieten. Die gezielte räumliche Anordnung von Parkraum ist unter anderem dafür geeignet, Verkehrsströme zu beeinflussen und ggf. zur Entlastung von Verkehrsinfrastrukturen beizutragen. Eine Reduzierung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum kann, meist in Verbindung mit weiteren Maßnahmen, zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Bei der Reduzierung und Anordnung des Parkraumangebots sind jedoch stets die aufgesuchten Nutzungen zu beachten, um bspw. einer Schwächung innerörtlicher Gewerbe- bzw. Handelsbetriebe möglichst zu vermeiden. Wesentliches Ziel in der Betrachtung des Ruhenden Verkehrs ist daher eine dem Umfeld, der Nutzungen



sowie in Anbetracht der Verkehrsbelastungen ausgewogene und verträgliche Ausgestaltung des Parkraumangebots.

#### **6.2.1 Erhöhung der Kapazität der P+R-Anlage am Bahnhof Niedernhausen**

Zielsetzung:

- Erweiterung der Parkplatzkapazität
- Stärkung des ÖPNV

Umsetzung:

- Prüfung, ob Gebäude am Bahnhof teilweise durch Parkflächen ersetzt werden können

#### **6.2.2 Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern Niedernhausen**

Zielsetzung:

- Verträgliche Steigerung des Parkraumangebots
- Stärkung der Gewerbe- / Handelstreibenden im Ortskern Niedernhausen
- Entlastung des öffentlichen Raums

Umsetzung:

- Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern (mehr Parkmöglichkeiten)
  - Bei Neubauvorhaben ist zu prüfen, inwiefern zur Erhöhung des Parkraumangebots die Herstellung von Parkraum integriert werden kann
  - Prüfung alternativer Flächen für das Abstellen von Fahrzeugen
  - Erweiterung des öffentlichen Parkplatzes am Rathaus um ca. 5 zusätzliche Stellplätze im Bereich der Grünfläche
  - Verbesserung der Parkraumsituation im Wohngebiet Lenzhahner Weg durch Anpachtung eines privaten Grundstückes im Lenzhahner Weg zur Errichtung eines öffentlichen Parkplatzes mit ca. 45 bis 50 Stellplätzen
  - Im Zuge der Neugestaltung der Kreuzung Lenzhahner Weg/Feldbergstraße/Zum Hammergrund (Kreisell) ist im weiteren Verlauf der Straße Zum Hammergrund angedacht entlang der Straße ca. 12 öffentliche Stellplätze anzulegen
  - Mittel- bis langfristig ist der Ausbau der Freiherr-vom-Stein-Straße mit Errichtung von ca. 25 öffentlichen Stellplätzen entlang der Straße angedacht
  - Fortschreibung des Parkraumkonzeptes

#### **6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Als wesentliche Ziele für die Planung des zukünftigen straßenge-bundenen ÖPNV-Netzes für Niedernhausen werden aus den in **Kapitel 3** beschriebenen Leitlinien formuliert:

- Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen Ortsteilen, Ortskern und der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Minimierung des zur ÖPNV-Nutzung erforderlichen Informationsbedarfs und somit Reduzierung der Zugangshemmnisse für heutige Nicht-ÖPNV-Nutzer.



- den ÖPNV im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln attraktiver gestalten
- Erfüllung des Grundbedürfnisses Mobilität für Bürgerinnen und Bürger, welche auf den ÖPNV angewiesen sind (bzw. keine anderen Mobilitätsform nutzen können).
- Netzerweiterung/Anbindung des Gewerbegebiets Frankfurter Straße
- in Anbetracht allgemeiner finanzieller Rahmenbedingungen, effiziente, wenn möglich kostenneutrale Lösungen generieren

Zur Erreichung der oben genannten Ziele werden folgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

### **6.3.1 Anpassungen des Liniennetzes zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots**

Zielsetzung:

- Schaffung attraktiver Direktverbindungen zwischen Ortsteilen, Ortskern und der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Netzerweiterung
  - Anbindung des Gewerbegebiets Frankfurter Straße
  - Anbindung des Gewerbegebiets Lochmühle

Umsetzung:

- Veränderung des Linienweges der Linie 240 zur Anbindung des Gewerbegebiets Lochmühle (die Erschließung Königshofens ist bei einer Linienwegänderung der Linie 240 sicherzustellen, ggf. in Verbindung mit einer Straßenverbindung zwischen der Firma Hartmann und der L 3026 (vgl. **Kapitel 6.1.1, Var. 1.2**))
- Anbindung des Gewerbegebiets Frankfurter Straße
- Verbesserung der Busverbindung zwischen Niedernhausen über Engenhahn nach Neuhaus bzw. Idstein
- Straffung von Linienwegen, insbesondere auf den Linien 22 und 240
- Linienwegänderung Linie 228: Idstein–Dasbach–Niederseelbach–Oberseelbach–Lenzhahn (Stichfahrt für Rufbus akzeptabel; Verbesserung der Verbindung zwischen Niederseelbach und Idstein)

### **6.3.2 Beteiligung am BürgerBus Eppstein oder alternativ Schaffung eines eigenständigen Bürgerbussystems**

Zielsetzung:

- Erweiterung des Linienverkehrs in Zeiten und Räumen, in denen kein hinreichendes Verkehrsangebot besteht oder sehr unwirtschaftlich ist
- Erhöhung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion in dünn besiedelten Gebieten und Sicherung der Anbindung an das übrige ÖPNV-Netz

Umsetzung:

- Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausweitung des Fahrtengebiets des Bürgerbusses Eppstein auf die Gemeinde Niedernhausen



- Festlegung von Einstiegspunkten in Niedernhausen unter Einbeziehung wichtiger Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs
- Schaffung eines attraktiven Betriebs- und Tarifkonzepts
- Konkurrenzsituation zum übrigen ÖPNV sollte vermieden werden

### **6.3.3 Barrierefreier Ausbau der Haltstellen**

Zielsetzung:

- Beseitigung baulicher Hürden, um mobilitätseingeschränkten Personen die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern und um deren Grundbedürfnis nach Mobilität nachzukommen.
- Erfüllung der aktuellen Gesetzeslage zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr bis zum 01. Januar 2022 (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG).

Umsetzung:

- durchgängig barrierefreier Haltestellenausbau

### **6.3.4 Umgestaltung des Bahnhofsumfelds zur Förderung der Intermodalität**

Zielsetzung:

- Förderung des intermodalen Verkehrs
- Schaffung einer attraktiven Schnittstelle zum Wechsel vom Fahrrad und Kfz auf den ÖPNV

Umsetzung:

- Zusatzangebot für P+R-Pendler etablieren (ähnlich NVV-Mobilfalt)
- Kapazitätserhöhung P+R am Bahnhof Niedernhausen
- gesicherte Radabstellanlagen am Bahnhof
- Aufwertung des Bahnhofsgebäudes anstreben (für ÖPNV-Nutzer ist der Bahnhof das Eingangstor des Ortes)

### **6.3.5 Stärkung des Umweltverbunds**

Zielsetzung:

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV (Stärkung des Umweltverbunds)

Umsetzung:

- Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten an zentralen Bushaltestellen in den Ortsteilen Niedernhausens
- Ausstattung des ÖPNV mit kostenfreien WLAN-Angeboten
- Reaktivierung des Bahnhaltepunktes Niederseelbach





#### **6.4 Radverkehr**

Die Nutzung des Fahrrades ist von mehreren Faktoren abhängig. Neben weichen Faktoren, wie dem subjektiven Sicherheitsempfinden, der Witterung und der Topologie, sind auch harte Faktoren wie der straßenseitigen Radverkehrsinfrastruktur (Nutzbarkeit), dem Verkehrsnetz und der Verkehrsführung (Umfwegfaktor) sowie Angeboten zum gesicherten Abstellen des Fahrrades relevant. Neben den Faktoren Topologie und Abstellmöglichkeiten, welche sich durch das Aufkommen von Elektromobilität und der Vorhaltung von gesicherter Abstellmöglichkeiten positiv entwickeln lassen bzw. vergleichsweise einfach zu verbessern sind, kommen insbesondere dem Verkehrsnetz, der Verkehrsführung, der Radverkehrsinfrastruktur und damit dem subjektiven Sicherheitsempfinden Schlüsselrollen bei der Steigerung der Fahrradnutzung zu. Daher ist eine Steigerung der Fahrradnutzung eng mit dem vorhandenen Angebot verzahnt, welches in der Gemeinde Niedernhausen bislang nur in geringfügigem Maße ausgebaut ist. Daher werden folgende allgemeine Zielsetzungen für den Themenschwerpunkt Radverkehr vorgeschlagen:

- Erstellung eines abgestuften Radverkehrsnetzes auf Basis relevanter Radverkehrsziele als Grundlage für die infrastrukturelle Entwicklung des Straßen- und Wegenetzes
- Förderung von E-Mobilität (Ladeinfrastruktur)
- Sicherere Fahrradabstellmöglichkeiten an relevanten Stellen im Gemeindegebiet, u.a. zur Verzahnung mit dem ÖPNV (Bahnhof, Bushaltestellen)

Zur Erreichung dieser Ziele werden die nachfolgenden Maßnahmen vorgeschlagen.

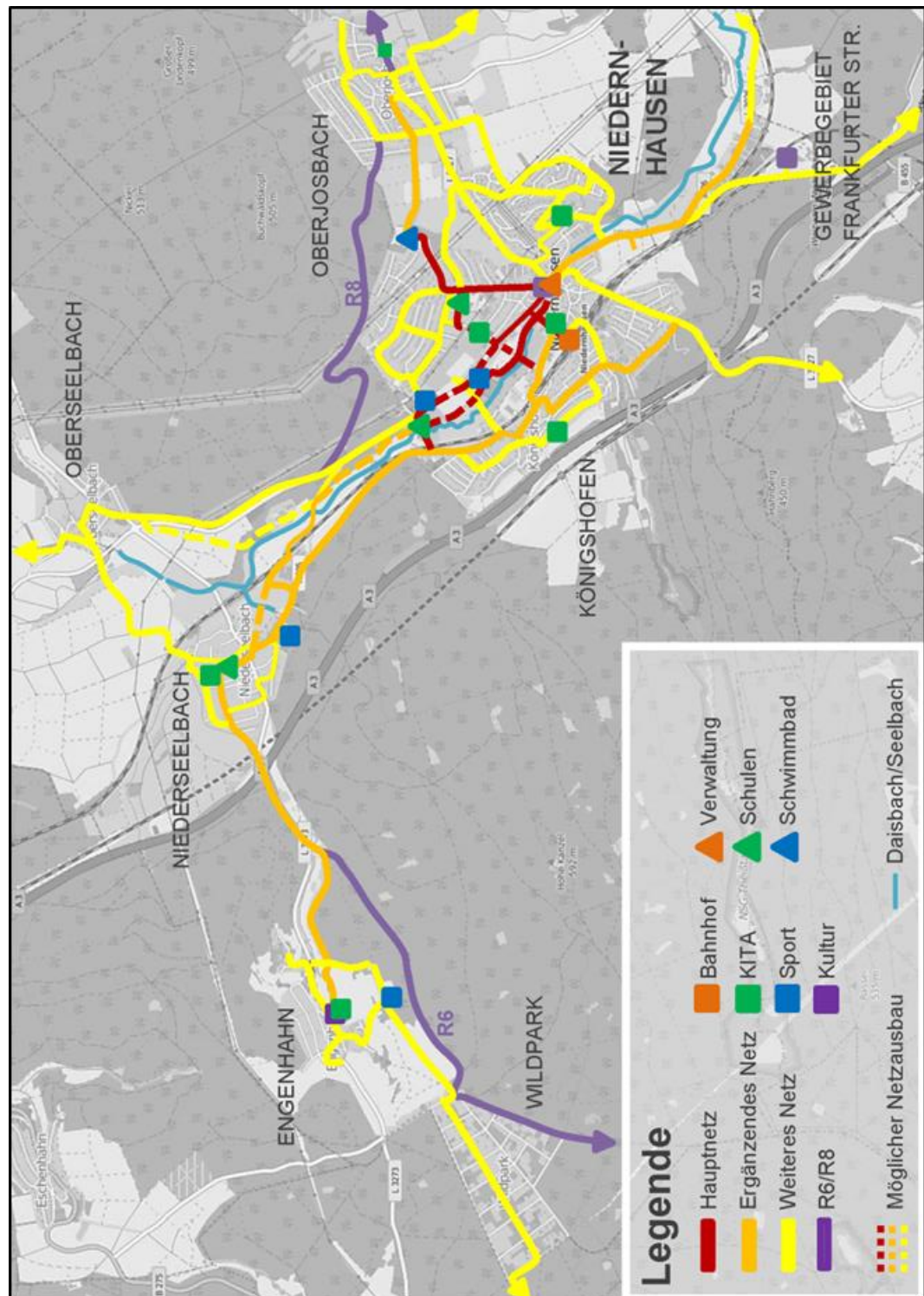
##### **6.4.1 Ausbau des Radverkehrsnetzes**

Zielsetzung:

- Förderung Radverkehrs durch das Angebot eines durchgängigen und attraktiven Radverkehrsnetzes
- Erschließung aller infrastrukturell bedeutsamen Einrichtungen (wie bspw. Schulen, Bahnhof, KITA, etc.) für den Radverkehr

Umsetzung:

- Ausbau eines Radwegenetzes für die Gemeinde Niedernhausen zur wesentlichen Steigerung der Attraktivität des Fahrrads im Alltagsverkehr nach dem Zielkonzept Radwegenetz (vgl. **Bild 16**)
- Herstellung sicherer Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen, insbesondere zwischen Engenhahn und Niederseelbach, Oberjosbach und Niedernhausen sowie Gewerbegebiet Frankfurter Straße und Niedernhausen



**Bild 16: Zielkonzept Radwegenetz**

- Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen entsprechend der Netzfunktion (Hauptnetz / Ergänzendes Netz / Weiteres Netz) und der definierten Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen (Tab. 12)



- Die Hauptrouten dienen der möglichst direkten Verbindung wichtiger Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs. Das ergänzende Netz und das weitere Netz verbinden die Hauptrouten untereinander bzw. Quell- und Zielpunkte mit den Hauptrouten und haben gleichzeitig eine Sammelfunktion für die kleinräumige Erschließung.
- Ist auf einem Streckenabschnitt nur eine ungenügende oder bedingt geeignete (Abwägung erforderlich) Führungsform umzusetzen sind für den Ausbau des Radwegenetzes Alternativrouten zu wählen (gestrichelt dargestellt), ansonsten gilt das Prinzip Ausbau vor Neubau

		Netzfunktion		
		Hauptnetz	Ergänzendes Netz	Weiteres Netz
Führungsform	Radweg	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
	Radfahrerstreifen	gut geeignet	gut geeignet	nicht erforderlich
	Schutzstreifen	bedingt geeignet	gut geeignet	gut geeignet
	gemeinsamer Geh-/Radweg	ungenügend	bedingt geeignet (in Abh. vom FG-Aufkommen)	gut geeignet
	Gehweg „Radfahrer frei“	ungenügend	ungenügend	bedingt geeignet
	Fußgängerzone „Radfahrer frei“	ungenügend	ungenügend	bedingt geeignet
	Geschwindigkeitsbeschränkung (≤30 km/h)	gut geeignet	gut geeignet	gut geeignet
	Mischverkehr bei geringem SV-Anteil	bedingt geeignet (bis DTV 5.000 und Tempo 30)	gut geeignet	gut geeignet

**Tab. 12: Qualitätsanforderungen an Radverkehrsanlagen gemäß ihrer Routenfunktion**



#### **6.4.2 Prüfung einer Ausnahme von der Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße für Fahrräder**

Zielsetzung:

- Förderung des Radverkehrs durch die Vermeidung von Umwegen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Führung des Radverkehrs außerhalb von Hauptverkehrsstraßen

Umsetzung:

- Da es keine besondere Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Verkehrsrisiko erheblich übersteigt<sup>32</sup>, ist das Radfahren in der Bahnhofstraße in zwei Richtungen grundsätzlich zulässig
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in der Bahnhofstraße soll beibehalten werden
- Die Freigabe des Radverkehrs in der Gegenrichtung ist durch entsprechende Beschilderung deutlich zu machen

#### **6.4.3 Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten**

Zielsetzung:

- Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs durch Vorhaltung sicherer Abstellmöglichkeiten des Fahrrads
- Stärkung des Umweltverbunds durch Verlagerung von Verkehr vom MIV auf das Fahrrad
- Stärkung der E-Mobilität durch Vorhaltung von Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs

Umsetzung:

- Bereitstellung sicherer Radabstellanlagen an relevanten Stellen im Ortsgebiet
  - Bahnhof Niedernhausen
  - Rathaus und Ortskern Niedernhausen
  - Grundschulen und weiterführende Schulen
  - relevante Bushaltestellen in den Ortsteilen
  - weitere soziale Einrichtungen, wie bspw. Kindergärten, Schwimmbad etc.
- Radabstellanlagen sollten zwingend mit der Anschlussmöglichkeit des Fahrradrahmens ausgestattet sein, an Orten ohne soziale Kontrolle sollten zusätzliche Videoaufzeichnungen zum Diebstahlschutz durchgeführt werden
- Insbesondere an Orten mit längeren Abstellzeiten sollten Fahrradboxen und Lademöglichkeiten für E-Bikes vorgehalten werden (Bahnhof, Schule etc.)

---

<sup>32</sup> z. B. eine unübersichtliche, kurvige Streckenführung, oder Fahrbahnbreiten, bei denen Autos und Fahrräder im Gegenverkehr physikalisch nicht aneinander vorbei kämen, ohne dass es auf viele hundert Meter eine Ausweichstelle gäbe



#### **6.4.4 Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**

Zielsetzung:

- Verbesserung der subjektiv empfundenen Sicherheit und des Nutzungskomforts
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

Umsetzung:

- Beleuchtung von nicht einsehbaren Räumen im Radverkehrsnetz
- Ausweisung der Radwege
- Sicherung von Querungsstellen
- Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs durch Aufklärungskampagnen zu Führungsformen und Gefahrenquellen

#### **6.5 Mobilitätsmanagement**

Das Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur Steuerung bzw. Beeinflussung der räumlichen und verkehrlichen Verkehrsentwicklung. Das Hauptziel des Mobilitätsmanagements ist den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Um dieses Ziel zu erreichen werden die Prinzipien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsverbesserung verfolgt, wobei der Schwerpunkt auf dem Ziel der Verkehrsverlagerung von motorisierten Alleinfahrten auf umweltverträglichere Verkehrsmittel oder auf Fahrgemeinschaften liegt.

Kommunen stehen vielfältige Handlungsansätze zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage zur Verfügung. Sie reichen von der Integration des Mobilitätsmanagements in die klassische kommunale Planung über Mobilitätsmanagement-Angebote für typische kommunale Zielgruppen und die Mobilitätsmanagement-Anwendung in der eigenen Institution bis hin zur aktiven Unterstützung und Beratung von externen Verkehrserzeugern.

##### **6.5.1 Mobilitätsmanagement in der kommunalen Planung**

Art, Maß und Verteilung von Flächennutzungen und Siedlungen haben einen erheblichen Einfluss auf den Verkehr und die Mobilität. Der Standort und die verkehrliche Erschließung einer Siedlungsfläche bilden die „harten“ Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner und sonstiger Nutzer. Um eine möglichst effiziente Abwicklung der Mobilität bereits bei der Standortbestimmung sowie bei der konkreten Planung von baulichen Vorhaben zu berücksichtigen kommen folgende Maßnahmen in Frage:

- Koordinierung der Siedlungsentwicklung mit der ÖPNV-Planung
- Vorrangige Bauflächenausweisung an Bushauptachsen
- Förderung baulicher Verdichtung im Umfeld von Bahnhaltepunkten
- Die Ausschöpfung von Nutzungsmöglichkeiten von Park + Ride





### **6.5.2 Mobilitätsmanagement für Einwohner**

Im Alltags- und Freizeitverkehr sind für die Einwohner der Gemeinde Niedernhausen Anreize zu schaffen, den eigenen Pkw vor allem bei innerörtlichen Fahrten nicht zu nutzen. Dafür sind die folgenden Maßnahmen geeignet:

- Vermittlung von Mobilitätsinformationen: integrierte Darstellung von Mobilitätsoptionen
- Integration von Systemen zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften in das eigene Informationsangebot der Gemeinde sowie aktive Vermarktung dieser Systeme gegenüber Verkehrserzeugern wie Unternehmen
- Durchführung von Aktionstagen mit Bezug zur Mobilität (z. B. Organisation eines „Radlersonntags“)
- Initiieren von Mobilitätsmanagement-Aktivitäten wie z. B. „mit dem Rad zur Arbeit“ oder „zu Fuß zur Schule“ und Einbindung von Verkehrserzeugern bei diesen Aktionen
- Einführung einer Neubürger-Mobilitäts-Broschüre mit Informationen über das Mobilitätsangebot in Niedernhausen

### **6.5.3 Mobilitätsmanagement für die Gemeindeverwaltung**

Der Gemeindeverwaltung kommt im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung eine Vorbildfunktion zu. Durch die folgenden Maßnahmen ist daher die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch Verwaltungsangestellte zu steigern:

- Einführung von Job-Tickets
- Bereitstellung von übertragbaren Zeitkarten für Dienstfahrten
- Anschaffung von E-Bikes und Diensträdern für kürzere Dienstfahrten
- Schaffung diebstahlsicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

## **6.6 Maßnahmenbewertung**

Die in **Kapitel 6** entwickelten Maßnahmen sollen dazu beitragen, die in den Aktionsfeldern

- motorisierter Individualverkehr,
- ruhender Verkehr,
- öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr und
- Mobilitätsmanagement

festgestellten Defizite zu beseitigen. Diese Maßnahmen sind hinsichtlich ihres Beitrages zur Zielerreichung zu bewerten und zu priorisieren. Dazu wurde eine vereinfachte Nutzwertanalyse durchgeführt. Grundlage für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen bilden die in den Leitlinien zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems definierten Ziele (**vgl. Kapitel 3**). Maßnahmen, die in einem engen inhaltlichen bzw. räumlichen Zusammenhang stehen, wurden für die Bewertung zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst.

Für jede Maßnahme bzw. für jedes Maßnahmenbündel wurde eine qualitative Bewertung vorgenommen, welche Wirkung es in Bezug auf die Erreichung der einzelnen Ziele hat. Ein positiver Nutzwertpunkt wurde vergeben, wenn eine Maßnahme signifikant





zur Erreichung eines Zieles beiträgt. Ein negativer Nutzwertpunkt wurde vergeben, wenn von einer Maßnahme eine Wirkung erwartet wird, die dem Ziel widerspricht. Keine (null) Nutzwertpunkte wurden vergeben, wenn die Maßnahme keine oder nur eine geringfügige Wirkung auf ein Ziel hat. Um die besondere Bedeutung der Zielfelder Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit angemessen berücksichtigen zu können, wurden innerhalb eines jeden Aktionsfeldes den Maßnahmen Zusatzpunkte vergeben, die einen besonders großen Nutzen generieren.

Der Beitrag zur Zielerreichung der einzelnen Maßnahmen ergibt sich aus der Summe der erreichten Nutzwertpunkte einschließlich der Zusatzpunkte aus den Zielfeldern Mobilitätsteilhabe, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Der Zielerreichungsgrad (Summe der Nutzwertpunkte) wurde schließlich in die Kategorien „sehr hoch“, „hoch“ und „mittel“ unterteilt. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Kategorien erfolgte anhand der erreichten Nutzwertpunkte. Dabei wurden die folgenden Grenzen berücksichtigt:

- Kategorie „mittel“: bis einschließlich 6 Nutzwertpunkte
- Kategorie „hoch“: ab 7 bis einschließlich 10 Nutzwertpunkte
- Kategorie „sehr hoch“: ab 11 Nutzwertpunkte

Die Summe der erreichten Nutzwertpunkte bildet gleichzeitig die Grundlage für die Priorisierung.

In der **Anlage 5** sind die Details der Maßnahmenbewertung in einer Übersicht dargestellt.

## **7**

### **Handlungskonzept 2030**

Entsprechend der Kategorisierung der Maßnahmen bei der Bewertung wurde in einem anschließenden Arbeitsschritt die Priorität der Maßnahmen festgelegt. Dabei wurden alle Maßnahmen mit einem mittleren Zielerreichungsgrad dem „weiteren Bedarf“ zugeordnet. Alle Maßnahmen mit hohem Zielerreichungsgrad wurden als „prioritär“ definiert. Maßnahmen mit sehr hohem Zielerreichungsgrad wurden der Kategorie „hoch prioritär“ zugeordnet.

Im Aktionsfeld ÖPNV kommen den Maßnahmen 6.3.1 und 6.3.2 eine besondere Bedeutung zu, da die derzeitige Anbindung der Ortsteile an den Kernort Niedernhausen aufgrund der umwegigen Linienführung der bestehenden Buslinien und der langen Fahrzeiten sehr unattraktiv ist. Durch Anpassungen im Liniennetz und eine Erweiterung des bestehenden ÖPNV-Angebots soll die Flexibilität und somit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Die geringe Nutzung des Fahrrads in Niedernhausen hängt, neben den topographischen Verhältnissen, mit dem unzureichenden Angebot an Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde zusammen. Das Fehlen einer gesicherten Radverkehrsinfrastruktur an stark belasteten Streckenabschnitten führt teilweise dazu, dass Fußwege von Radfahrern benutzt werden, große Umwege akzeptiert werden oder die Nutzung des Fahrrads vermieden wird. Dem Ausbau des Radverkehrsnetzes in Niedernhausen (Maßnahme 6.4.1) wird somit eine große Bedeutung zugeordnet,



da eine fahrradfreundliche Infrastruktur Grundvoraussetzung für die Förderung des Radverkehrs ist.

Die Ergebnisse der Maßnahmenbewertung sowie die Priorisierung der Maßnahmen sind in **Anlage 6** in Form einer tabellarischen Übersicht dargestellt. Die Priorisierung der Maßnahmen bildet die Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen.

Die Umsetzung der Maßnahmen mit hoher Priorität soll kurzfristig bis zum Jahr 2022 erfolgen. Alle prioritären Maßnahmen sind mittelfristig bis zum Jahr 2025 zu realisieren. Für die Maßnahmen des weiteren Bedarfs ist eine Realisierung bis zum Jahr 2030 bzw. darüber hinaus anzustreben.

Die genannten Umsetzungshorizonte sind dabei als Orientierungswerte zu betrachten. Einzelne (Unter-)Maßnahmen können schnell umgesetzt (beispielsweise die Anpassung der Beschilderung) und damit vorgezogen werden.

Die Maßnahme 6.3.3 „Barrierefreier Ausbau der Haltestellen“ wurde als prioritär eingestuft was bedeutet, dass sie bis zum Jahr 2025 zu realisieren ist. In der zum 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist jedoch das Ziel enthalten, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen. Dieses Ziel ist auch im gemeinsamen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises berücksichtigt. Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sollte sich dementsprechend nach dem im Nahverkehrsplan und Personenbeförderungsgesetz enthaltenen Umsetzungshorizont richten.

Letztendlich ist die Umsetzung abhängig von den folgenden Aspekten:

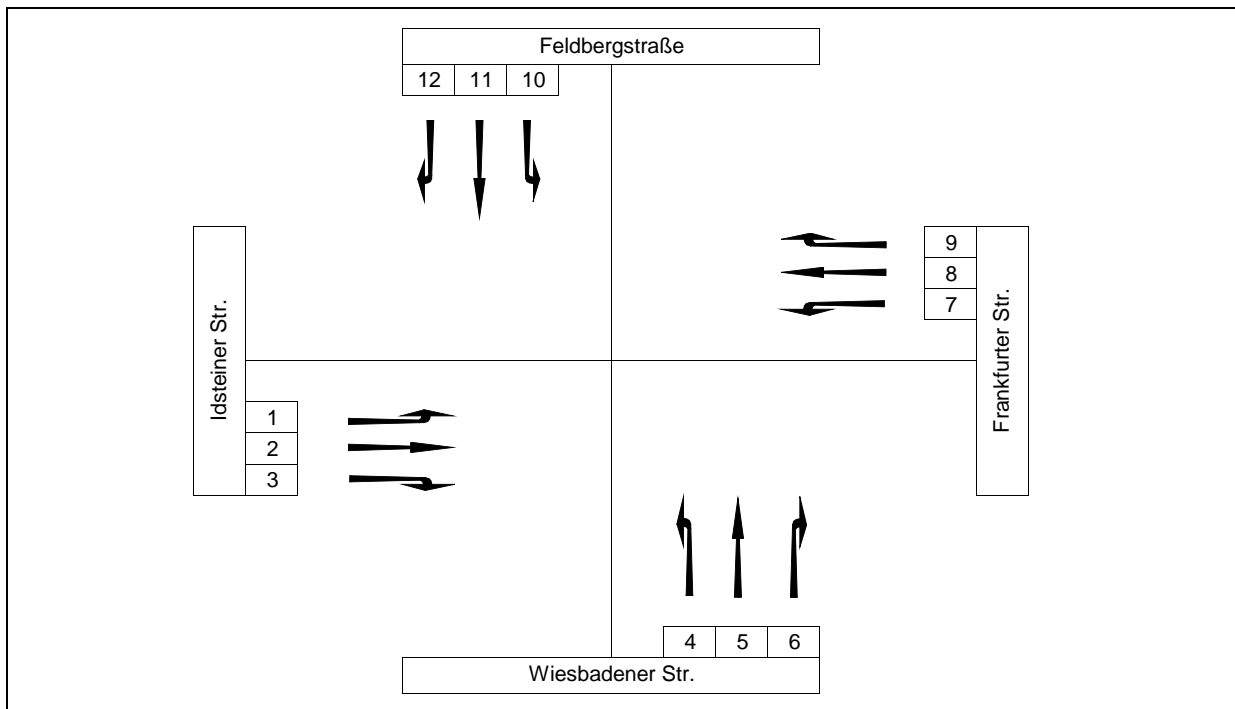
- Umfang und damit Planungsvorlauf der Maßnahme,
- Erforderlichkeit von Genehmigungen und Stellungnahmen sowie
- Investitionsaufwand, Förderfähigkeit und Haushaltsplanung.

Der Gemeinde Niedernhausen liegt somit ein umfangreiches Planwerk für die Entwicklung ihres Verkehrssystems vor, welches sowohl konkrete Umsetzungsaufträge beinhaltet als auch einen Leitfaden für weitere erforderliche Detailplanungen unter anderem zu folgenden Themenbereichen darstellt:

- Erhöhung der Kapazität P+R-Anlage am Bahnhof Niedernhausen
- Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern
- Einrichtung von Car-Sharing Möglichkeiten
- Förderung der E-Mobilität
- Erarbeitung eines Mobilitätsmanagement-Konzepts

Frankfurt am Main, 21.02.2018

**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Frankfurter Str./Wiesbadener Str./Idsteiner Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K1  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr			
1	1 links	261	476	737	12	2	14	1.267	25	1.292
	2 geradeaus	1.137	827	1.964	32	24	56	3.377	102	3.479
	3 rechts	605	355	960	9	3	12	1.651	22	1.673
2	4 links	154	583	737	12	7	19	1.267	35	1.302
	5 geradeaus	262	654	916	8	2	10	1.575	18	1.593
	6 rechts	206	213	419	8	2	10	721	18	739
3	7 links	217	562	779	7	3	10	1.340	18	1.358
	8 geradeaus	465	1.176	1.641	47	20	67	2.822	122	2.944
	9 rechts	207	677	884	23	9	32	1.520	58	1.578
4	10 links	702	340	1.042	15	17	32	1.792	58	1.850
	11 geradeaus	929	775	1.704	7	5	12	2.930	22	2.952
	12 rechts	197	317	514	6	12	18	884	33	917
<b>Summe</b>		<b>5.342</b>	<b>6.955</b>	<b>12.297</b>	<b>186</b>	<b>106</b>	<b>292</b>	<b>21.146</b>	<b>531</b>	<b>21.677</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile								
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
1	1 links	81	6	7,4%	149	0	0,0%	1.292	25	1,9%
	2 geradeaus	391	6	1,5%	236	9	3,8%	3.479	102	2,9%
	3 rechts	180	4	2,2%	95	0	0,0%	1.673	22	1,3%
2	4 links	66	6	9,1%	167	1	0,6%	1.302	35	2,7%
	5 geradeaus	102	2	2,0%	197	0	0,0%	1.593	18	1,1%
	6 rechts	55	1	1,8%	48	0	0,0%	739	18	2,4%
3	7 links	60	1	1,7%	171	1	0,6%	1.358	18	1,3%
	8 geradeaus	123	12	9,8%	340	3	0,9%	2.944	122	4,1%
	9 rechts	56	5	8,9%	232	3	1,3%	1.578	58	3,7%
4	10 links	252	6	2,4%	85	4	4,7%	1.850	58	3,1%
	11 geradeaus	332	4	1,2%	216	2	0,9%	2.952	22	0,7%
	12 rechts	69	0	0,0%	80	3	3,8%	917	33	3,6%
<b>Summe</b>		<b>1.767</b>	<b>53</b>	<b>3,0%</b>	<b>2.016</b>	<b>26</b>	<b>1,3%</b>	<b>21.677</b>	<b>531</b>	<b>2,4%</b>

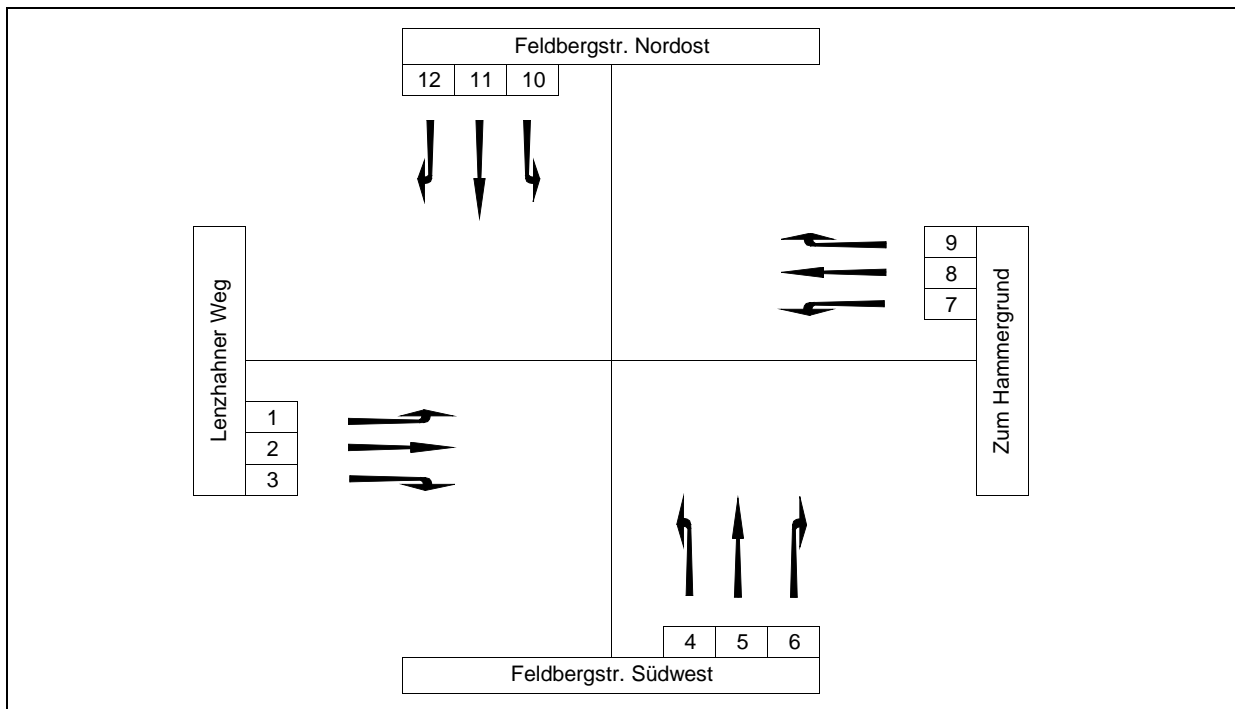
**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Frankfurter Str./Wiesbadener Str./Idsteiner Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K1  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Knotenstromzählung Dienstag									Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad)			Lkw						Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr						
1 Idsteiner Str.	Zufahrt	1	2	3	2.003	1.658	3.661	53	29	82	6.295	149	6.444
	Ausfahrt	4	8	12	816	2.076	2.892	65	39	104	4.973	190	5.163
	<b>Summe</b>				2.819	3.734	6.553	118	68	186	11.268	339	11.607
2 Wiesbadener Str.	Zufahrt	4	5	6	622	1.450	2.072	28	11	39	3.563	71	3.634
	Ausfahrt	3	7	11	1.751	1.692	3.443	23	11	34	5.921	62	5.983
	<b>Summe</b>				2.373	3.142	5.515	51	22	73	9.484	133	9.617
3 Frankfurter Str.	Zufahrt	7	8	9	889	2.415	3.304	77	32	109	5.682	198	5.880
	Ausfahrt	2	6	10	2.045	1.380	3.425	55	43	98	5.890	178	6.068
	<b>Summe</b>				2.934	3.795	6.729	132	75	207	11.572	376	11.948
4 Feldbergstraße	Zufahrt	10	11	12	1.828	1.432	3.260	28	34	62	5.606	113	5.719
	Ausfahrt	1	5	9	730	1.807	2.537	43	13	56	4.362	101	4.463
	<b>Summe</b>				2.558	3.239	5.797	71	47	118	9.968	214	10.182

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile									DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde						Kfz	Lkw	SV-Anteil
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil						
1 Idsteiner Str.	Zufahrt	1	2	3	652	16	2,5%	480	9	1,9%	6.444	149	2,3%
	Ausfahrt	4	8	12	258	18	7,0%	587	7	1,2%	5.163	190	3,7%
	<b>Summe</b>				910	34	3,7%	1.067	16	1,5%	11.607	339	2,9%
2 Wiesbadener Str.	Zufahrt	4	5	6	223	9	4,0%	412	1	0,2%	3.634	71	2,0%
	Ausfahrt	3	7	11	572	9	1,6%	482	3	0,6%	5.983	62	1,0%
	<b>Summe</b>				795	18	2,3%	894	4	0,4%	9.617	133	1,4%
3 Frankfurter Str.	Zufahrt	7	8	9	239	18	7,5%	743	7	0,9%	5.880	198	3,4%
	Ausfahrt	2	6	10	698	13	1,9%	369	13	3,5%	6.068	178	2,9%
	<b>Summe</b>				937	31	3,3%	1.112	20	1,8%	11.948	376	3,1%
4 Feldbergstraße	Zufahrt	10	11	12	653	10	1,5%	381	9	2,4%	5.719	113	2,0%
	Ausfahrt	1	5	9	239	13	5,4%	578	3	0,5%	4.463	101	2,3%
	<b>Summe</b>				892	23	2,6%	959	12	1,3%	10.182	214	2,1%

**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Zum Hammergrund/Lenzhahner Weg  
**Zählstellen-Nr.:** K1a  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr			
1	1 links	156	222	378	1	0	1	650	2	652
	2 geradeaus	19	19	38	0	0	0	65	0	65
	3 rechts	831	656	1.487	15	14	29	2.557	53	2.610
2	4 links	332	806	1.138	13	9	22	1.957	40	1.997
	5 geradeaus	334	935	1.269	24	4	28	2.182	51	2.233
	6 rechts	59	75	134	2	0	2	230	4	234
3	7 links	42	43	85	2	0	2	146	4	150
	8 geradeaus	18	17	35	1	0	1	60	2	62
	9 rechts	15	33	48	0	0	0	83	0	83
4	10 links	11	19	30	0	0	0	52	0	52
	11 geradeaus	917	771	1.688	19	12	31	2.903	56	2.959
	12 rechts	184	286	470	0	1	1	808	2	810
<b>Summe</b>		<b>2.918</b>	<b>3.882</b>	<b>6.800</b>	<b>77</b>	<b>40</b>	<b>117</b>	<b>11.693</b>	<b>214</b>	<b>11.907</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile								
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
1	1 links	55	1	1,8%	67	0	0,0%	652	2	0,3%
	2 geradeaus	4	0	0,0%	13	0	0,0%	65	0	0,0%
	3 rechts	274	4	1,5%	167	4	2,4%	2.610	53	2,0%
2	4 links	107	3	2,8%	262	3	1,1%	1.997	40	2,0%
	5 geradeaus	116	8	6,9%	297	0	0,0%	2.233	51	2,3%
	6 rechts	15	1	6,7%	24	0	0,0%	234	4	1,7%
3	7 links	20	0	0,0%	7	0	0,0%	150	4	2,7%
	8 geradeaus	8	1	12,5%	3	0	0,0%	62	2	3,2%
	9 rechts	5	0	0,0%	12	0	0,0%	83	0	0,0%
4	10 links	2	0	0,0%	7	0	0,0%	52	0	0,0%
	11 geradeaus	334	7	2,1%	203	1	0,5%	2.959	56	1,9%
	12 rechts	80	0	0,0%	95	0	0,0%	810	2	0,2%
<b>Summe</b>		<b>1.020</b>	<b>25</b>	<b>2,5%</b>	<b>1.157</b>	<b>8</b>	<b>0,7%</b>	<b>11.907</b>	<b>214</b>	<b>1,8%</b>

**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Zum Hammergrund/Lenzhahner Weg  
**Zählstellen-Nr.:** K1a  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr

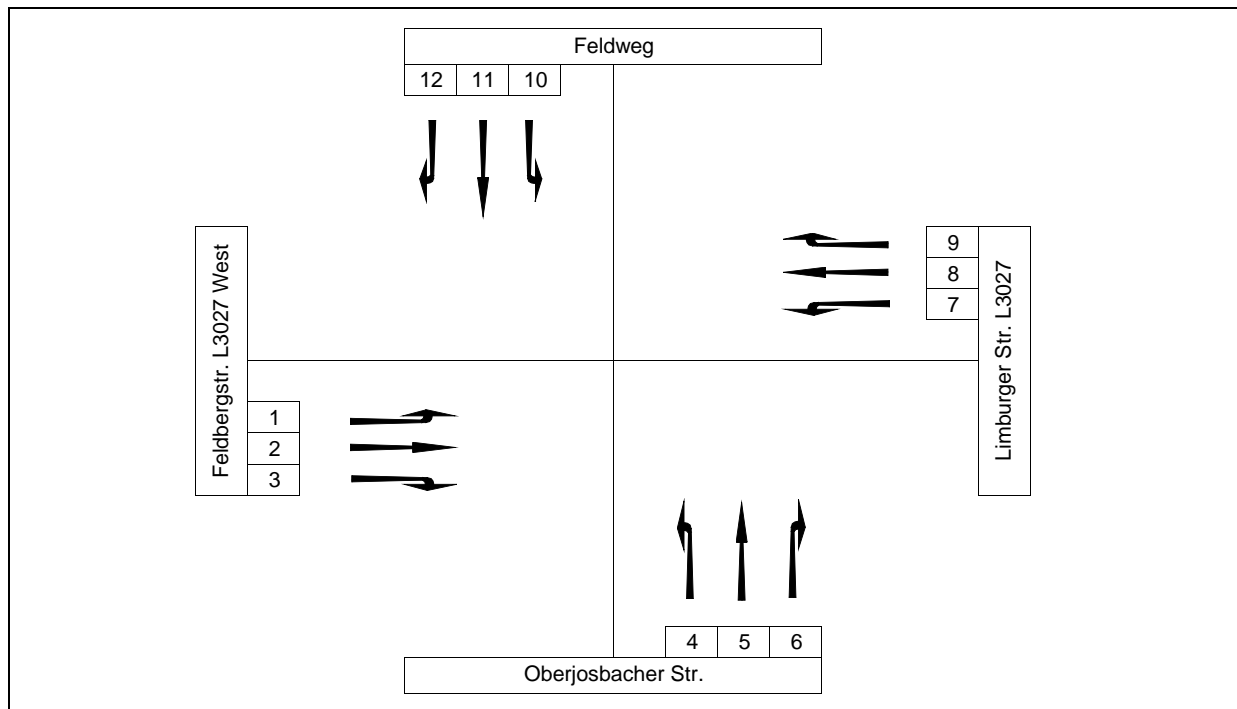


Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Knotenstromzählung Dienstag									Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad)			Lkw						Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr						
1 Lenzhahner Weg	Zufahrt	1	2	3	1.006	897	1.903	16	14	30	3.272	55	3.327
	Ausfahrt	4	8	12	534	1.109	1.643	14	10	24	2.825	44	2.869
	<b>Summe</b>				1.540	2.006	3.546	30	24	54	6.097	99	6.196
2 Feldbergstr. Südwest	Zufahrt	4	5	6	725	1.816	2.541	39	13	52	4.369	95	4.464
	Ausfahrt	3	7	11	1.790	1.470	3.260	36	26	62	5.606	113	5.719
	<b>Summe</b>				2.515	3.286	5.801	75	39	114	9.975	208	10.183
3 Zum Hammergrund	Zufahrt	7	8	9	75	93	168	3	0	3	289	6	295
	Ausfahrt	2	6	10	89	113	202	2	0	2	347	4	351
	<b>Summe</b>				164	206	370	5	0	5	636	10	646
4 Feldbergstr. Nordost	Zufahrt	10	11	12	1.112	1.076	2.188	19	13	32	3.763	58	3.821
	Ausfahrt	1	5	9	505	1.190	1.695	25	4	29	2.915	53	2.968
	<b>Summe</b>				1.617	2.266	3.883	44	17	61	6.678	111	6.789

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile									DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde						Kfz	Lkw	SV-Anteil
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil						
1 Lenzhahner Weg	Zufahrt	1	2	3	333	5	1,5%	247	4	1,6%	3.327	55	1,7%
	Ausfahrt	4	8	12	195	4	2,1%	360	3	0,8%	2.869	44	1,5%
	<b>Summe</b>				528	9	1,7%	607	7	1,2%	6.196	99	1,6%
2 Feldbergstr. Südwest	Zufahrt	4	5	6	238	12	5,0%	583	3	0,5%	4.464	95	2,1%
	Ausfahrt	3	7	11	628	11	1,8%	377	5	1,3%	5.719	113	2,0%
	<b>Summe</b>				866	23	2,7%	960	8	0,8%	10.183	208	2,0%
3 Zum Hammergrund	Zufahrt	7	8	9	33	1	3,0%	22	0	0,0%	295	6	2,0%
	Ausfahrt	2	6	10	21	1	4,8%	44	0	0,0%	351	4	1,1%
	<b>Summe</b>				54	2	3,7%	66	0	0,0%	646	10	1,5%
4 Feldbergstr. Nordost	Zufahrt	10	11	12	416	7	1,7%	305	1	0,3%	3.821	58	1,5%
	Ausfahrt	1	5	9	176	9	5,1%	376	0	0,0%	2.968	53	1,8%
	<b>Summe</b>				592	16	2,7%	681	1	0,1%	6.789	111	1,6%



**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Oberjosbacher Str./Limburger Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K2  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr			
1	1 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 geradeaus	379	907	1.286	33	10	43	2.211	78	2.289
	3 rechts	81	212	293	0	0	0	504	0	504
2	4 links	153	183	336	3	2	5	578	9	587
	5 geradeaus	1	1	2	0	0	0	3	0	3
	6 rechts	65	120	185	7	9	16	318	29	347
3	7 links	69	111	180	11	7	18	310	33	343
	8 geradeaus	891	782	1.673	22	20	42	2.877	76	2.953
	9 rechts	0	1	1	0	0	0	2	0	2
4	10 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	11 geradeaus	0	1	1	0	0	0	2	0	2
	12 rechts	1	0	1	0	0	0	2	0	2
<b>Summe</b>		<b>1.640</b>	<b>2.318</b>	<b>3.958</b>	<b>76</b>	<b>48</b>	<b>124</b>	<b>6.807</b>	<b>225</b>	<b>7.032</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile								
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
1	1 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	2 geradeaus	134	8	6,0%	295	1	0,3%	2.289	78	3,4%
	3 rechts	35	0	0,0%	67	0	0,0%	504	0	0,0%
2	4 links	61	1	1,6%	49	0	0,0%	587	9	1,5%
	5 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	3	0	0,0%
	6 rechts	20	2	10,0%	34	2	5,9%	347	29	8,4%
3	7 links	32	3	9,4%	38	3	7,9%	343	33	9,6%
	8 geradeaus	365	8	2,2%	242	2	0,8%	2.953	76	2,6%
	9 rechts	0	0	0,0%	1	0	0,0%	2	0	0,0%
4	10 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	11 geradeaus	0	0	0,0%	1	0	0,0%	2	0	0,0%
	12 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	2	0	0,0%
<b>Summe</b>		<b>647</b>	<b>22</b>	<b>3,4%</b>	<b>727</b>	<b>8</b>	<b>1,1%</b>	<b>7.032</b>	<b>225</b>	<b>3,2%</b>

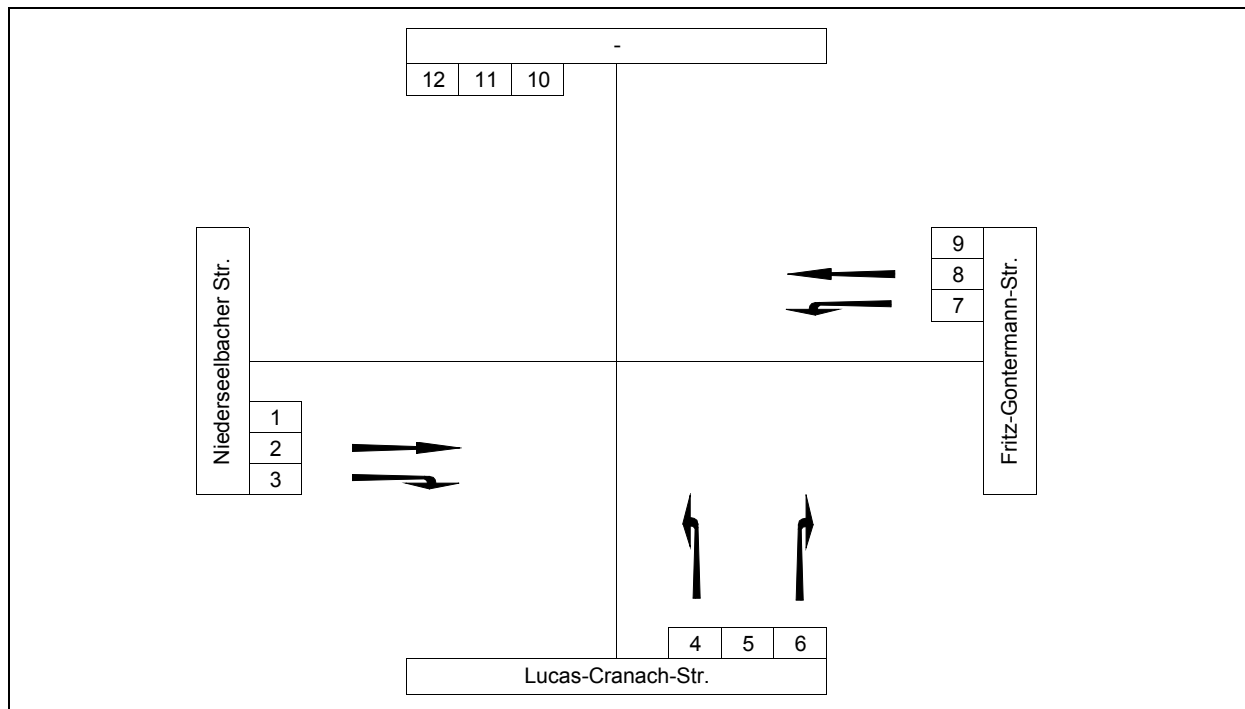
**Knotenpunkt:** Feldbergstr./Oberjosbacher Str./Limburger Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K2  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Knotenstromzählung Dienstag									Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad)			Lkw						Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr						
1 Feldbergstr. L3027 West	Zufahrt	1	2	3	460	1.119	1.579	33	10	43	2.715	78	2.793
	Ausfahrt	4	8	12	1.045	965	2.010	25	22	47	3.457	85	3.542
	<b>Summe</b>				1.505	2.084	3.589	58	32	90	6.172	163	6.335
2 Oberjosbacher Str.	Zufahrt	4	5	6	219	304	523	10	11	21	899	38	937
	Ausfahrt	3	7	11	150	324	474	11	7	18	816	33	849
	<b>Summe</b>				369	628	997	21	18	39	1.715	71	1.786
3 Limburger Str. L3027	Zufahrt	7	8	9	960	894	1.854	33	27	60	3.189	109	3.298
	Ausfahrt	2	6	10	444	1.027	1.471	40	19	59	2.529	107	2.636
	<b>Summe</b>				1.404	1.921	3.325	73	46	119	5.718	216	5.934
4 Feldweg	Zufahrt	10	11	12	1	1	2	0	0	0	4	0	4
	Ausfahrt	1	5	9	1	2	3	0	0	0	5	0	5
	<b>Summe</b>				2	3	5	0	0	0	9	0	9

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile									DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde						Kfz	Lkw	SV-Anteil
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil						
1 Feldbergstr. L3027 West	Zufahrt	1	2	3	169	8	4,7%	362	1	0,3%	2.793	78	2,8%
	Ausfahrt	4	8	12	426	9	2,1%	291	2	0,7%	3.542	85	2,4%
	<b>Summe</b>				595	17	2,9%	653	3	0,5%	6.335	163	2,6%
2 Oberjosbacher Str.	Zufahrt	4	5	6	81	3	3,7%	83	2	2,4%	937	38	4,1%
	Ausfahrt	3	7	11	67	3	4,5%	106	3	2,8%	849	33	3,9%
	<b>Summe</b>				148	6	4,1%	189	5	2,6%	1.786	71	4,0%
3 Limburger Str. L3027	Zufahrt	7	8	9	397	11	2,8%	281	5	1,8%	3.298	109	3,3%
	Ausfahrt	2	6	10	154	10	6,5%	329	3	0,9%	2.636	107	4,1%
	<b>Summe</b>				551	21	3,8%	610	8	1,3%	5.934	216	3,6%
4 Feldweg	Zufahrt	10	11	12	0	0	0,0%	1	0	0,0%	4	0	0,0%
	Ausfahrt	1	5	9	0	0	0,0%	1	0	0,0%	5	0	0,0%
	<b>Summe</b>				0	0	0,0%	2	0	0,0%	9	0	0,0%

**Knotenpunkt:** Niederseelbacher Str./Fritz-Gontermann-Str./Lucas-Cranach-Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K3  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15-19 Uhr			
1	1 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 geradeaus	534	392	926	28	14	42	1.592	76	1.668
	3 rechts	277	187	464	6	4	10	798	18	816
2	4 links	111	334	445	3	0	3	765	5	770
	5 geradeaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6 rechts	144	198	342	9	6	15	588	27	615
3	7 links	69	147	216	9	6	15	371	27	398
	8 geradeaus	298	680	978	32	12	44	1.682	80	1.762
	9 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	10 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	11 geradeaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	12 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>		<b>1.433</b>	<b>1.938</b>	<b>3.371</b>	<b>87</b>	<b>42</b>	<b>129</b>	<b>5.796</b>	<b>233</b>	<b>6.029</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			Kfz	Lkw	SV-Anteil
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil			
1	1 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	2 geradeaus	185	7	3,8%	109	3	2,8%	1.668	76	4,6%
	3 rechts	89	1	1,1%	63	1	1,6%	816	18	2,2%
2	4 links	50	1	2,0%	105	0	0,0%	770	5	0,6%
	5 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	6 rechts	52	3	5,8%	49	2	4,1%	615	27	4,4%
3	7 links	27	3	11,1%	37	1	2,7%	398	27	6,8%
	8 geradeaus	116	10	8,6%	184	2	1,1%	1.762	80	4,5%
	9 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
4	10 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	11 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	12 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Summe</b>		<b>519</b>	<b>25</b>	<b>4,8%</b>	<b>547</b>	<b>9</b>	<b>1,6%</b>	<b>6.029</b>	<b>233</b>	<b>3,9%</b>

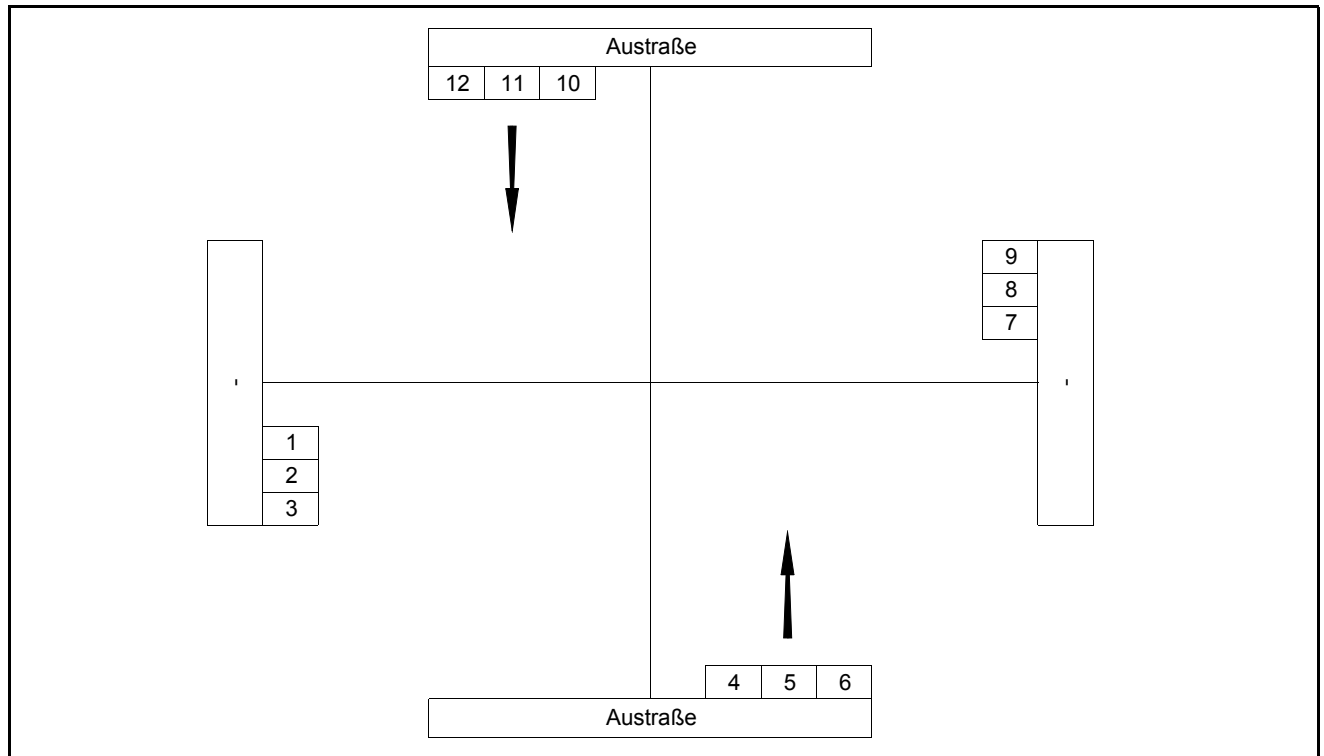
**Knotenpunkt:** Niederseelbacher Str./Fritz-Gontermann-Str./Lucas-Cranach-Str.  
**Zählstellen-Nr.:** K3  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 und 15-19 Uhr



Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Knotenstromzählung Dienstag									Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad)			Lkw						Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr	06:00 bis 10:00 Uhr	15:00 bis 19:00 Uhr	06-10 und 15- 19 Uhr						
1 Niederseelbacher Str.	Zufahrt	1	2	3	811	579	1.390	34	18	52	2.390	94	2.484
	Ausfahrt	4	8	12	409	1.014	1.423	35	12	47	2.447	85	2.532
	<b>Summe</b>				1.220	1.593	2.813	69	30	99	4.837	179	5.016
2 Lucas-Cranach-Str.	Zufahrt	4	5	6	255	532	787	12	6	18	1.353	32	1.385
	Ausfahrt	3	7	11	346	334	680	15	10	25	1.169	45	1.214
	<b>Summe</b>				601	866	1.467	27	16	43	2.522	77	2.599
3 Fritz-Gontermann-Str.	Zufahrt	7	8	9	367	827	1.194	41	18	59	2.053	107	2.160
	Ausfahrt	2	6	10	678	590	1.268	37	20	57	2.180	103	2.283
	<b>Summe</b>				1.045	1.417	2.462	78	38	116	4.233	210	4.443
4 -	Zufahrt	10	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ausfahrt	1	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Summe</b>				0	0	0	0	0	0	0	0	0

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile									DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde						Kfz	Lkw	SV-Anteil
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil						
1 Niederseelbacher Str.	Zufahrt	1	2	3	274	8	2,9%	172	4	2,3%	2.484	94	3,8%
	Ausfahrt	4	8	12	166	11	6,6%	289	2	0,7%	2.532	85	3,4%
	<b>Summe</b>				440	19	4,3%	461	6	1,3%	5.016	179	3,6%
2 Lucas-Cranach-Str.	Zufahrt	4	5	6	102	4	3,9%	154	2	1,3%	1.385	32	2,3%
	Ausfahrt	3	7	11	116	4	3,4%	100	2	2,0%	1.214	45	3,7%
	<b>Summe</b>				218	8	3,7%	254	4	1,6%	2.599	77	3,0%
3 Fritz-Gontermann-Str.	Zufahrt	7	8	9	143	13	9,1%	221	3	1,4%	2.160	107	5,0%
	Ausfahrt	2	6	10	237	10	4,2%	158	5	3,2%	2.283	103	4,5%
	<b>Summe</b>				380	23	6,1%	379	8	2,1%	4.443	210	4,7%
4 -	Zufahrt	10	11	12	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	Ausfahrt	1	5	9	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	<b>Summe</b>				0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%

**Knotenpunkt:** Austraße  
**Zählstellen-Nr.:** Q1  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 u. 15-19 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 24:00 Uhr			
<b>Q1</b>	5 geradeaus	845	1.325	2.170	47	21	68	3.732	124	3.856
	11 geradeaus	437	711	1.148	43	24	67	1.974	122	2.096
<b>Summe</b>		<b>1.282</b>	<b>2.036</b>	<b>3.318</b>	<b>90</b>	<b>45</b>	<b>135</b>	<b>5.706</b>	<b>246</b>	<b>5.952</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde					
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
<b>1</b>	1 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	2 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	3 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Q1</b>	4 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	5 geradeaus	297	17	5,7%	382	6	1,6%	3.856	124	3,2%
	6 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>3</b>	7 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	8 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	9 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>4</b>	10 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	11 geradeaus	165	12	7,3%	216	7	3,2%	2.096	122	5,8%
	12 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Summe</b>		<b>462</b>	<b>29</b>	<b>6,3%</b>	<b>598</b>	<b>13</b>	<b>2,2%</b>	<b>5.952</b>	<b>246</b>	<b>4,1%</b>

**Querschnitt:** Austraße  
**Zählstellen-Nr.:** Q1  
**Querschnittszählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 06-10 u. 15-19 Uhr

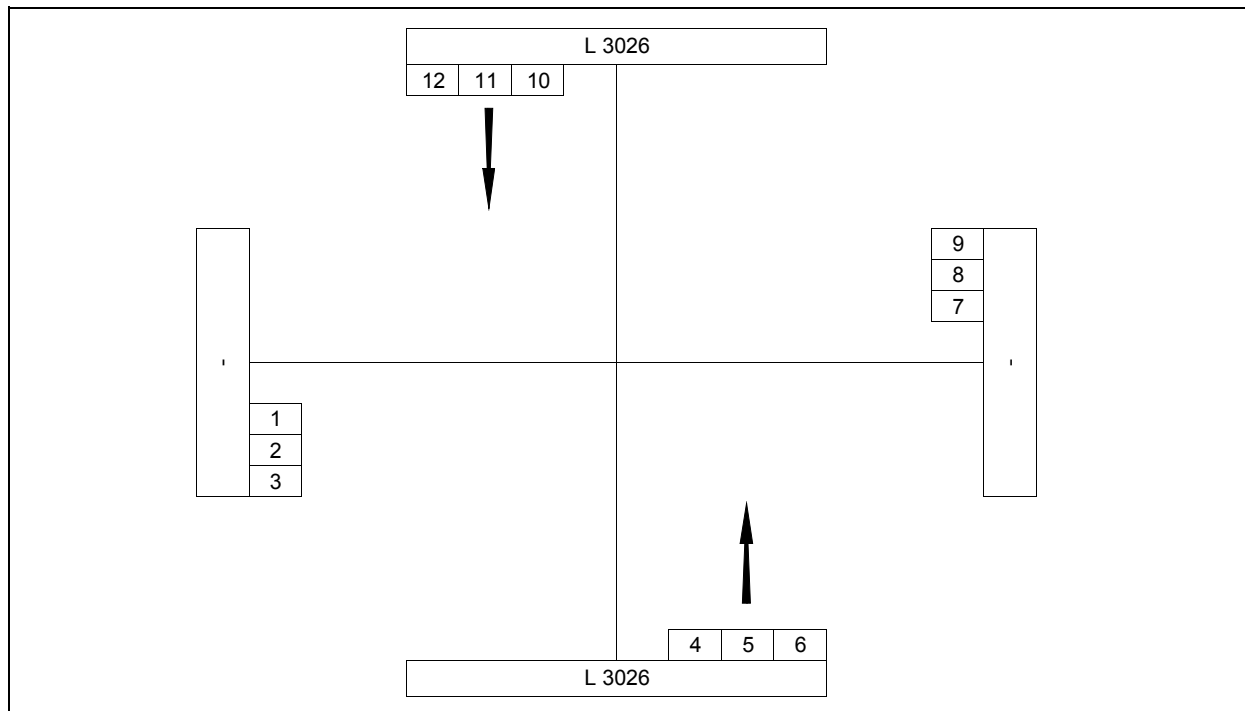


Querschnitt	Querschnitt Zufahrt	Querschnittszählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		06:00 - 10:00 Uhr	15:00 - 19:00 Uhr	06-10 u. 15-19 Uhr	06:00 - 10:00 Uhr	15:00 - 19:00 Uhr	06-10 u. 15-19 Uhr			
Q1 Austraße	aus Ri. Bahnhof	845	1.325	2.170	47	21	68	3.732	124	3.856
	aus Ri. Idsteiner Str.	437	711	1.148	43	24	67	1.974	122	2.096
	<b>Summe</b>	1.282	2.036	3.318	90	45	135	5.706	246	<b>5.952</b>

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile								
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
Q1 Austraße	aus Ri. Bahnhof	297	17	5,7%	382	6	1,6%	3.856	124	3,2%
	aus Ri. Idsteiner Str.	165	12	7,3%	216	7	3,2%	2.096	122	5,8%
	<b>Summe</b>	462	29	6,3%	598	13	2,2%	5.952	246	<b>4,1%</b>



**Knotenpunkt:** Querschnitt L3026  
**Zählstellen-Nr.:** Q2  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 00:00 und 24:00 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 und 24:00 Uhr	00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 und 24:00 Uhr			
<b>1</b>	1 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2 geradeaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Q2</b>	4 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5 geradeaus	759	2.550	3.309	106	61	167	5.690	304	5.994
	6 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>3</b>	7 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8 geradeaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>4</b>	10 links	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	11 geradeaus	2.184	1.173	3.357	127	84	211	5.773	384	6.157
	12 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>		<b>2.943</b>	<b>3.723</b>	<b>6.666</b>	<b>233</b>	<b>145</b>	<b>378</b>	<b>11.463</b>	<b>688</b>	<b>12.151</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde					
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
<b>1</b>	1 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	2 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	3 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Q2</b>	4 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	5 geradeaus	208	33	15,9%	772	14	1,8%	5.994	304	5,1%
	6 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>3</b>	7 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	8 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	9 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>4</b>	10 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	11 geradeaus	791	37	4,7%	334	18	5,4%	6.157	384	6,2%
	12 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Summe</b>		<b>999</b>	<b>70</b>	<b>7,0%</b>	<b>1.106</b>	<b>32</b>	<b>2,9%</b>	<b>12.151</b>	<b>688</b>	<b>5,7%</b>

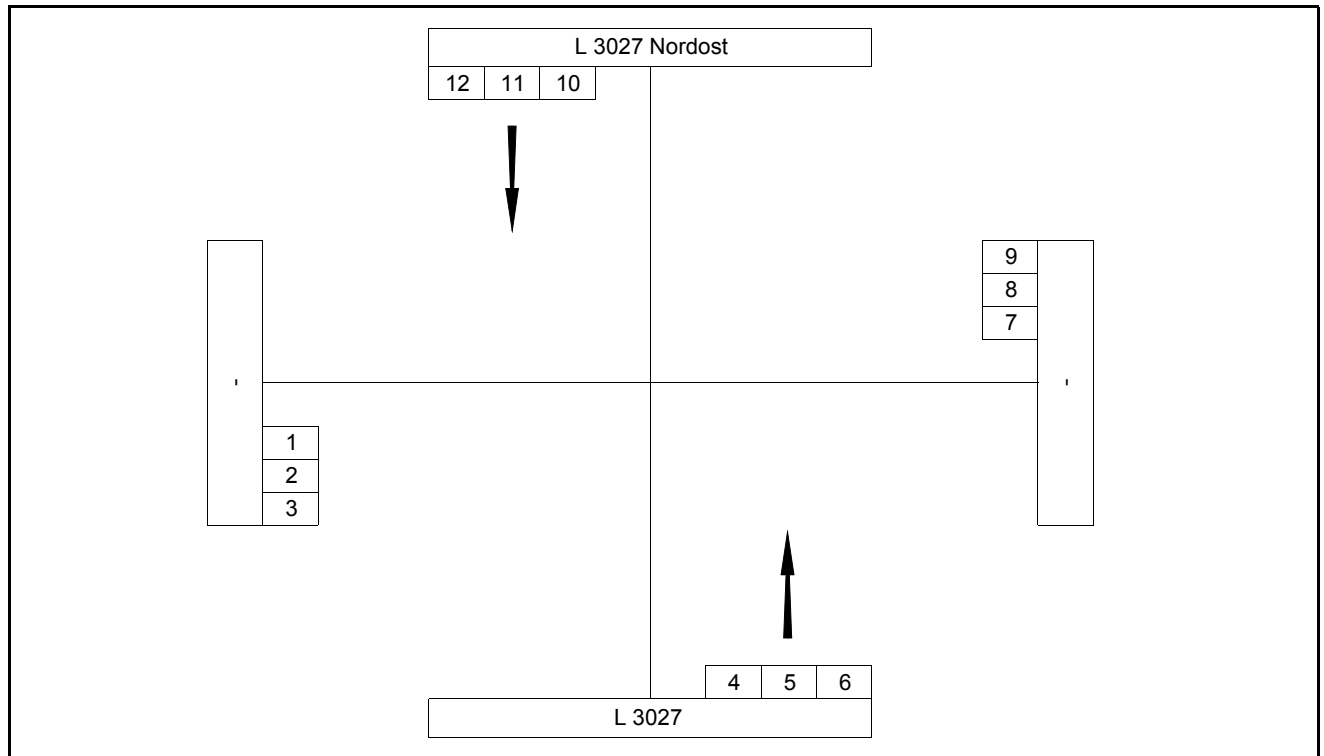
**Querschnitt:** Querschnitt L3026  
**Zählstellen-Nr.:** Q2  
**Querschnittszählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 00:00 und 24:00 Uhr



Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad)			Lkw			Pkw	Lkw	Kfz
		00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 und 24:00 Uhr	00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 und 24:00 Uhr			
Q2 L 3026	aus Ri. BAB 3	759	2.550	3.309	106	61	167	5.690	304	5.994
	aus Ri. Niedernhausen	3.032	2.507	5.539	185	168	353	5.696	314	6.010
	<b>Summe</b>	3.791	5.057	8.848	291	229	520	11.386	618	<b>12.004</b>

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde					
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
Q2 L 3026	aus Ri. BAB 3	208	33	15,9%	772	14	1,8%	5.994	304	5,1%
	aus Ri. Niedernhausen	800	38	4,8%	347	23	6,6%	6.010	314	5,2%
	<b>Summe</b>	1.008	71	7,0%	1.119	37	3,3%	12.004	618	<b>5,1%</b>

**Knotenpunkt:** Querschnitt L3027  
**Zählstellen-Nr.:** Q3  
**Knotenstromzählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 00:00 - 24:00 Uhr



Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Knotenstromzählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 12:00 Uhr	12:00 bis 24:00 Uhr	00:00 bis 24:00 Uhr			
<b>Q3</b>	5 geradeaus	825	3.300	4.125	70	94	164	4.242	146	4.388
	11 geradeaus	2.340	1.739	4.079	75	65	140	4.195	125	4.320
<b>Summe</b>		<b>3.165</b>	<b>5.039</b>	<b>8.204</b>	<b>145</b>	<b>159</b>	<b>304</b>	<b>8.437</b>	<b>271</b>	<b>8.708</b>

Zufahrt	Knotenstrom-Nr.	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil
<b>1</b>	1 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	2 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	3 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Q3</b>	4 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	5 geradeaus	128	10	7,8%	603	14	2,3%	4.388	146	3,3%
	6 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>3</b>	7 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	8 geradeaus	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	9 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>4</b>	10 links	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	11 geradeaus	576	22	3,8%	222	6	2,7%	4.320	125	2,9%
	12 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
<b>Summe</b>		<b>704</b>	<b>32</b>	<b>4,5%</b>	<b>825</b>	<b>20</b>	<b>2,4%</b>	<b>8.708</b>	<b>271</b>	<b>3,1%</b>

**Querschnitt:** Querschnitt L3027  
**Zählstellen-Nr.:** Q3  
**Querschnittszählung:** Dienstag, 14.07.2015  
**Erhebungszeitraum:** 00:00 - 24:00 Uhr



Querschnitt	Querschnitt Zufahrt	Querschnittszählung Dienstag						Hochrechnung DTV <sub>w</sub>		
		Pkw (Krad/ Pkw/ Lfw)			Lkw (Lkw/ Sz/ Bus/ Sfz)			Pkw	Lkw	Kfz
		00:00 - 12:00 Uhr	12:00 - 24:00 Uhr	00:00 - 24:00 Uhr	00:00 - 12:00 Uhr	12:00 - 24:00 Uhr	00:00 - 24:00 Uhr			
Q3 L 3027	aus Ri. Wiesbaden	825	3.300	4.125	70	94	164	4.242	146	4.388
	aus Ri. Niedernhausen	2.340	1.739	4.079	75	65	140	4.195	125	4.320
	<b>Summe</b>	3.165	5.039	8.204	145	159	304	8.437	271	<b>8.708</b>

Querschnitt	Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.)	Verkehrsstärken / SV-Anteile						DTV <sub>w</sub>		
		Vormittagsspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde			DTV <sub>w</sub>		
		Kfz	Lkw	SV-Anteil	Kfz	Lkw	SV-Anteil			
Q3 L 3027	aus Ri. Wiesbaden	128	10	7,8%	603	14	2,3%	4.388	146	3,3%
	aus Ri. Niedernhausen	576	22	3,8%	222	6	2,7%	4.320	125	2,9%
	<b>Summe</b>	704	32	4,5%	825	20	2,4%	8.708	271	<b>3,1%</b>



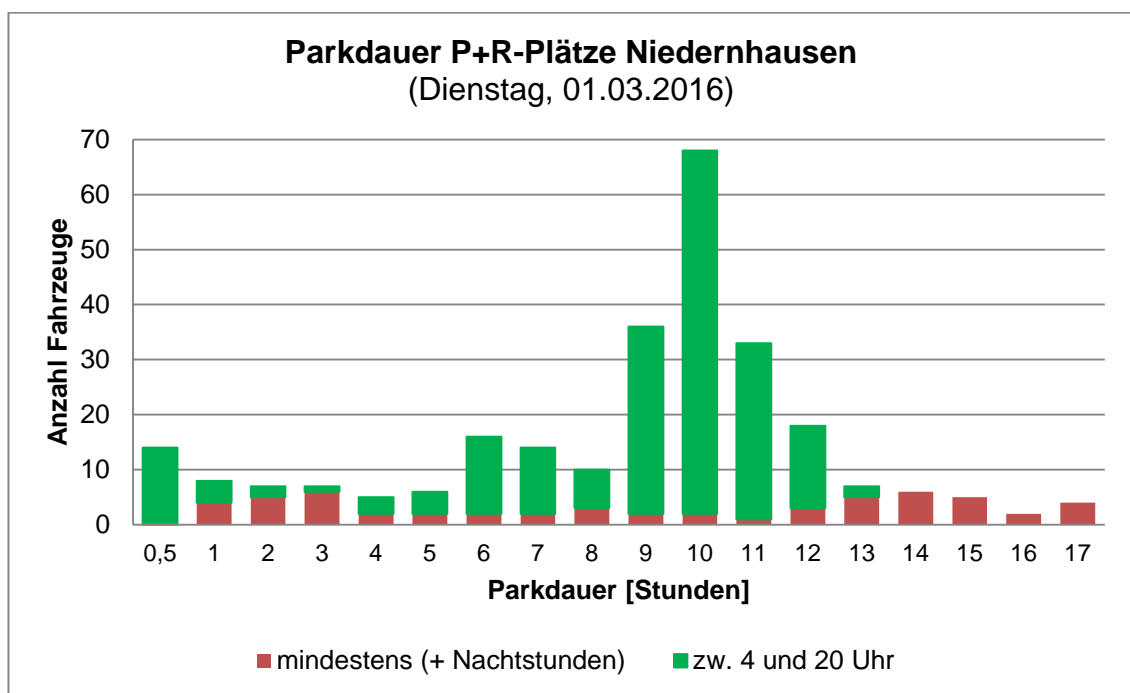
## Anlage 2: Übersicht Parkmöglichkeiten in Niedernhausen





## Parkdauer

**Abb. 1** zeigt die Parkdauer (in Stunden) und die dazugehörige Anzahl der Fahrzeuge. Hierbei wird in Fahrzeuge unterschieden, welche ausschließlich innerhalb des Erhebungszeitraums geparkt haben (An- und Abfahrt registriert) und Fahrzeuge welche vor oder nach dem Erhebungszeitraum noch bzw. schon auf einem Parkplatz standen (nur An- oder Abfahrt registriert). Bei Fahrzeugen, welche nur vor oder über den Erhebungszeitraum hinaus auf dem Parkplatz standen fließt ein Mindestwert in die Statistik mit ein, da bei diesen Fahrzeugen unbekannt ist wie lange sie schon geparkt hatten (nur Abfahrt registriert) oder noch geparkt haben (nur Anfahrt registriert).



**Abb. 1:** Parkdauer auf den Park&Ride-Plätzen am Bf. Niedernhausen nach Stunden

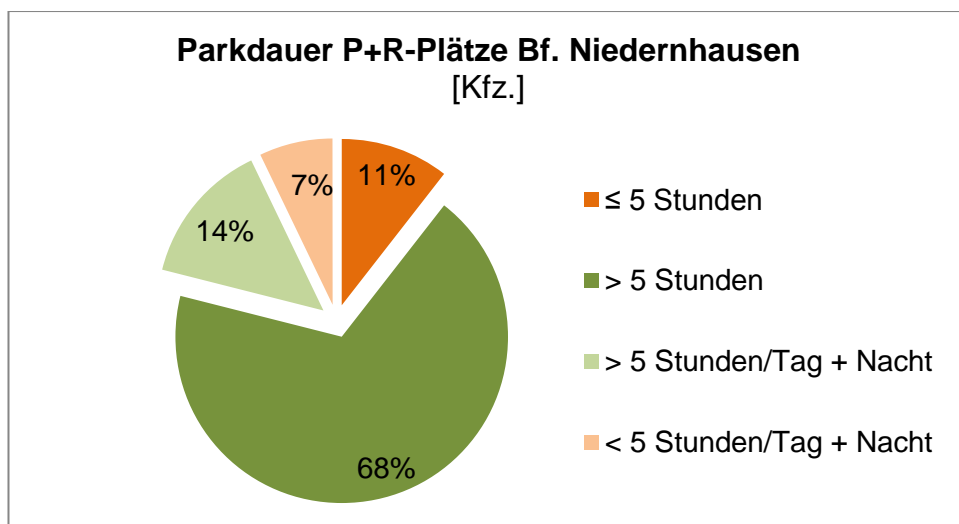




### Anlage 3: weitere Ergebnisse der P+R-Erhebung

In **Abb. 2** ist die Parkdauer nach Stundengruppen zusammengefasst. Zusammenfassend lässt sich aussagen:

- Für 28 (ca. app 11 %) der am Erhebungstag abgestellten Fahrzeuge wurde eine Parkdauer von bis zu (einschl.) 5 Stunden im Laufe des Tages ermittelt. Bei diesen Fahrzeugen wird davon ausgegangen, dass keine P+R-Nutzung stattfindet<sup>1</sup>
- 182 (knapp 70 %) der Fahrzeuge wurden im Laufe des Tages über 5 Stunden abgestellt. Hier kann von einer P+R-Nutzung ausgegangen werden.
- Von den verbleibenden 56 Fahrzeugen (ca. 21%) parkten 19 bereits vor 4 Uhr morgens sowie 37 Fahrzeuge nach 20 Uhr abends auf den P+R-Plätzen (davon wurden 4 Fahrzeuge im Erhebungszeitraum nicht bewegt, blieben also von vor 4 Uhr bis nach 20 Uhr stehen). Hier wird teilweise eine P+R- Nutzung vermutet.



**Abb. 2:** Parkdauer auf den Park&Ride-Plätzen am Bf. Niedernhausen nach Stundengruppen

<sup>1</sup> Entspr.: Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen. Heft 46 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden, September 2001



Anlage 4-1: Verkehrsverteilung Niedernhausen Autal





Anlage 4-1: Verkehrsverteilung Niedernhausen Autal/Farnwiese







Anlage 4-1: Verkehrsverteilung Niedernhausen Frankfurter Straße II





Anlage 4-1: Verkehrsverteilung Niedernhausen Innerer Ortskern







Anlage 4-2: Verkehrsverteilung Engenhahn





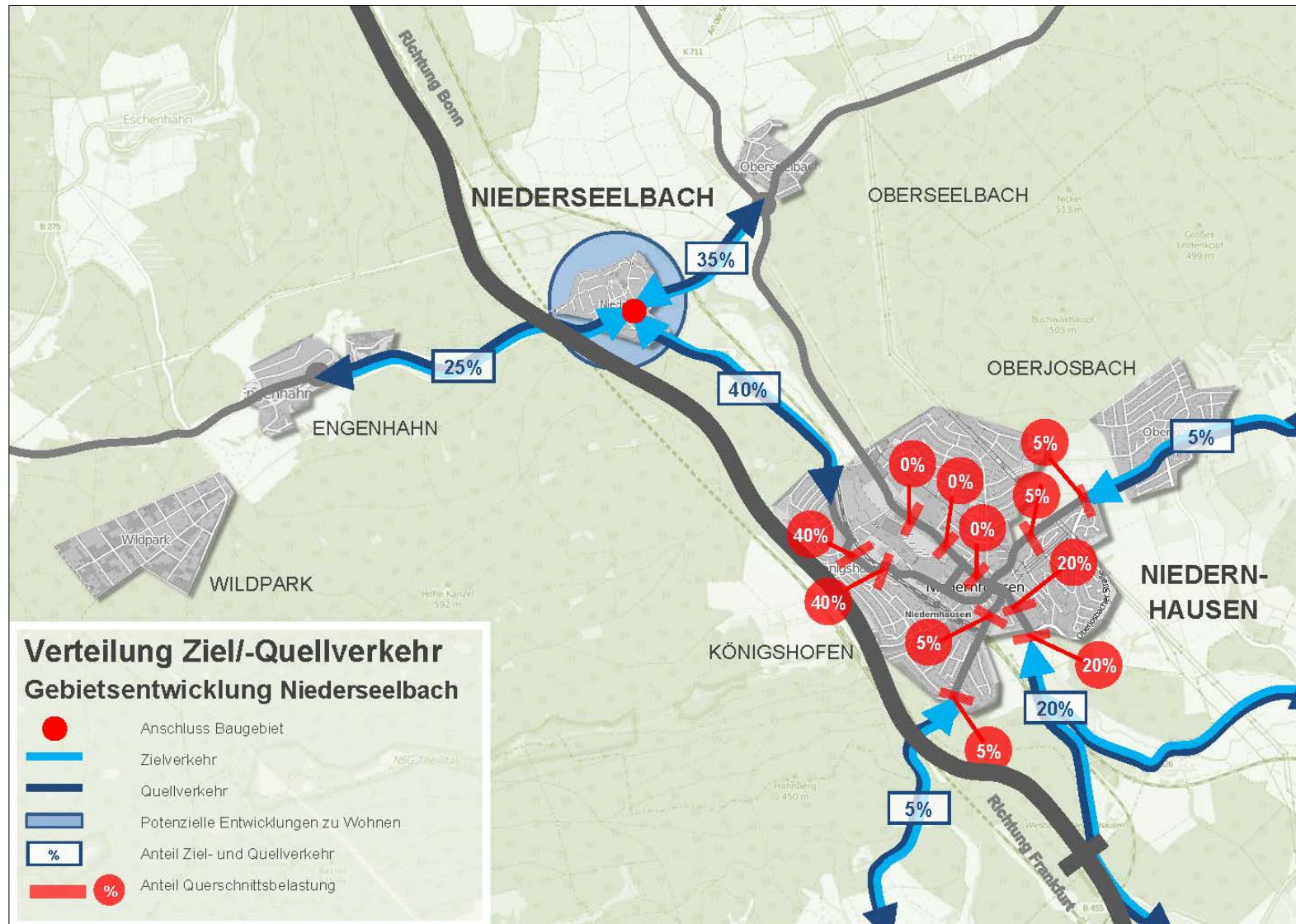
Anlage 4-3: Verkehrsverteilung Königshofen





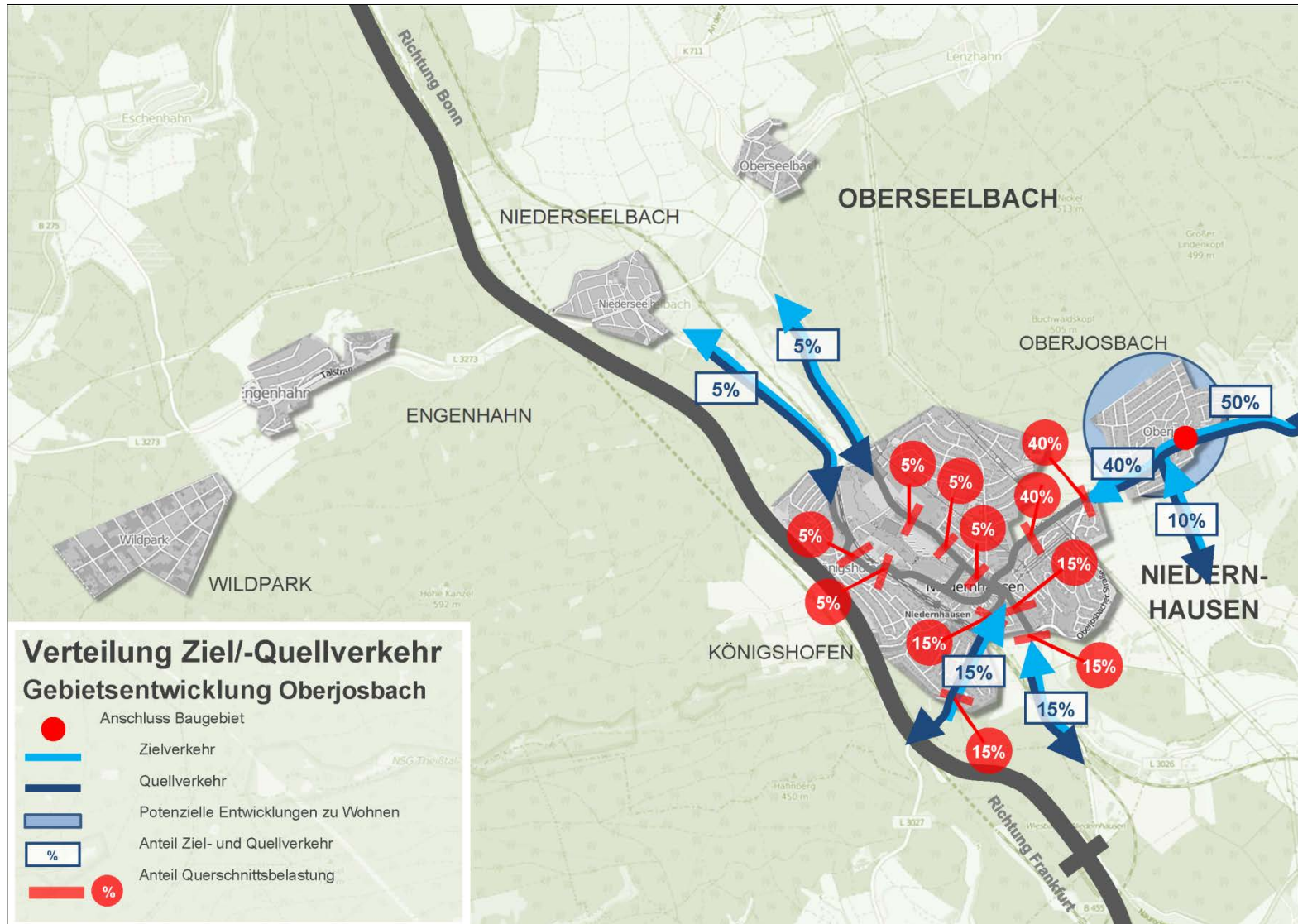


Anlage 4-4: Verkehrsverteilung Niederseelbach





Anlage 4-5: Verkehrsverteilung Oberjosbach







Anlage 4-6: Verkehrsverteilung Oberseelbach



# Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans der Gemeinde Niedernhausen



## Anlage 5: Maßnahmenbewertung

			Maßnahme																			
			Aktionsfeld MIV					Af. Ruhend. Verk.		Aktionsfeld ÖPNV					Aktionsfeld Radverkehr				Af. Mobilitätsmanagement			
			6.1.1	6.1.2	6.1.3	6.1.4	6.1.5	6.2.1	6.2.2	6.3.1	6.3.2	6.3.3	6.3.4	6.3.5	6.4.1	6.4.2	6.4.3	6.4.4	6.5.1	6.5.2	6.5.3	
Zielfeld 1 Gesellschaftliche Teilhabe	Teilhabe Aller	Ziel 1.1	0	+	+	+	0	+	0	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	
	Daseinsvorsorge	Ziel 1.2	0	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	
	Informationen	Ziel 1.3	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
	Barrierefreiheit	Ziel 1.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Zielfeld 2 Verkehrssicherheit	Verkehrstote	Ziel 2.1	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
	Unfallschwerpunkte	Ziel 2.2	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
	Sicherheit Fußg.	Ziel 2.3	0	+	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	
	Sicherheit Radfahrer	Ziel 2.4	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	0	0	0	
Zielfeld 3 Verkehrsmittelwahl	Umweltverbund	Ziel 3.1	0	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	
	Intermodalität	Ziel 3.2	0	0	0	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0	0	+	+	
	akt. Infos	Ziel 3.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
	einf. Tarifsysteem	Ziel 3.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Elektromobilität	Ziel 3.5	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+
Zielfeld 4 Erreichbarkeit	Anbindung an Zentren	Ziel 4.1	0	0	0	0	0	+	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Funktion Unterzentrum	Ziel 4.2	0	0	0	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Erreichbarkeit Kernort	Ziel 4.3	0	0	0	0	0	0	+	+	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0
	Parkraummanagement	Ziel 4.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nahmobilität	Ziel 4.5	0	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	0	+	+	0	0
Zielfeld 5 Wirtschaftsverkehr	Stärkung Wirtschaftsstandort	Ziel 5.1	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkehrsführung Lkw	Ziel 5.2	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Trassenbündelung Lkw	Ziel 5.3	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zielfeld 6 Umweltverträglichkeit	Schadstoffe	Ziel 6.1	+	+	+	0	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	0	0	+	+	+	+
	Lärm	Ziel 6.2	+	+	+	0	+	0	0	+	+	0	+	+	+	+	0	0	+	+	+	+
	Flächenverbrauch	Ziel 6.3	0	0	0	+	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0
Besonderer Beitrag zur																						
- Erhöhung der Verkehrssicherheit				x	x																	
- Steigerung der Mobilitätsteilhabe								x		x	x	x								x	x	
- Verbesserung der Umweltverträglichkeit														x								
Bewertung [Punkte]			7	10	10	4	5	7	2	11	11	7	5	7	12	6	3	6	7	7	5	
Einstufung Beitrag zur Zielerreichung			hoch	hoch	hoch	mittel	mittel	hoch	mittel	sehr hoch	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	sehr hoch	mittel	mittel	mittel	hoch	hoch	mittel	
Priorität			II	II	II	III	III	II	III	I	I	II	III	II	I	III	III	III	II	II	III	

Zeichenerklärung:

+ die Maßnahme trägt zur Erreichung des Zieles bei  
0 die Maßnahme hat keine Wirkung auf das Ziel  
- die Maßnahme widerspricht dem Ziel

Kategorien der Prioritäten:

I hoch prioritär (> 10 Punkte)  
II prioritär (> 6 Punkte)  
III weiterer Bedarf



Anlage 6: Zusammenstellung der Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes

Maßnahme	Beschreibung	Umsetzung		
		Beitrag zur Ziel- erreichung	Umsetzungshorizont	Priorität
Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr (MIV)				
6.1.1	Alternative Anbindung der Firma Hartmann an das übergeordnete Straßennetz <ul style="list-style-type: none"><li>■ Anschluss über die L3273 unter Nutzung der für die Ortsumgehung Niederseelbach freigehaltenen Trasse mit dem Neubau einer Straßenbrücke über die Eisenbahntrasse der Main-Lahn-Bahn</li><li>■ Lkw Durchfahrtsverbot auf der K705 in Königshofen</li></ul>	hoch	mittelfristig	prioritär
6.1.2	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in allen Ortsteilen <ul style="list-style-type: none"><li>■ Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten für Tempo 30 in Ortsdurchfahrten</li><li>■ Prüfung weiterer Bereiche in Wohngebieten für die Ausweitung der Tempo 30 Zonen</li><li>■ Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung durch Radargeräte</li><li>■ Aufstellen von Dialogdisplays (Lob und Tadel)</li><li>■ Bau von Kreisverkehrsplätzen an den Kreuzungen:<ul style="list-style-type: none"><li>- Schöne Aussicht / Wiesbadener Straße</li><li>- Feldbergstraße / Oberjosbacher Straße</li><li>- Frankfurter Straße / Oberjosbacher Straße</li></ul></li></ul>	hoch	mittelfristig	prioritär
6.1.3	Erhöhung der Verkehrssicherheit in Anliegerstraßen <ul style="list-style-type: none"><li>■ Geschwindigkeitsreduzierung durch Einführung von Tempo-30-Streckengeboten</li></ul>	hoch	mittelfristig	prioritär



Anlage 6: Zusammenstellung der Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes

Maßnahme	Beschreibung	Umsetzung		
		Beitrag zur Zielerreichung	Umsetzungshorizont	Priorität
6.1.4	Einrichten von CarSharing-Möglichkeiten	mittel	langfristig	weiterer Bedarf
6.1.5	Förderung von E-Mobilität <ul style="list-style-type: none"> <li>■ bedarfsgerechter Ausbau des Ladeinfrastrukturnetzes</li> <li>■ Ergänzung der kommunalen Fahrzeugflotte um E-Fahrzeuge und mittelfristig weitgehende Umstellung auf E-Mobilität</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf
<b>Maßnahmen im ruhenden Verkehr</b>				
6.2.1	Erhöhung der Kapazität der P+R-Anlage am Bahnhof Niedernhausen <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Prüfung ob Gebäude am Bahnhof teilweise durch Parkflächen ersetzt werden können</li> </ul>	hoch	mittelfristig	prioritär
6.2.2	Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern Niedernhausen <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verbesserung der Parkraumsituation im Ortskern (mehr Parkmöglichkeiten)</li> <li>■ Fortschreibung des Parkraumkonzeptes</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf



## Anlage 6: Zusammenstellung der Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes

Maßnahmen im öffentliche Personenverkehr (ÖPNV)				
6.3.1	Anpassungen des Liniennetzes zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Veränderung des Linienweges der Linie 240 zur Anbindung des Gewerbegebiets Lochmühle</li> <li>■ Anbindung des Gewerbegebiets Frankfurter Straße</li> <li>■ Verbesserung der Busverbindung zwischen Niedernhausen über Engenhahn nach Neuhoof bzw. Idstein</li> <li>■ Straffung von Linienwegen, insbesondere auf den Linien 22 und 240</li> <li>■ Linienwegänderung Linie 228: Idstein-Dasbach-Niederseelbach-Oberseelbach-Lenzhahn</li> </ul>	sehr hoch	kurzfristig	hoch prioritär
6.3.2	Beteiligung am BürgerBus Eppstein oder alternativ Schaffung eines eigenständigen Bürgerbussystems	sehr hoch	kurzfristig	hoch prioritär
6.3.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	hoch	mittelfristig <sup>1</sup>	prioritär
6.3.4	Umgestaltung des Bahnhofsumfeld zur Förderung der Intermodalität <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusatzangebot für P+R-Pendler etablieren</li> <li>■ Kapazitätserhöhung P+R am Bahnhof Niedernhausen</li> <li>■ Gesicherte Radabstellanlagen am Bahnhof</li> <li>■ Aufwertung des Bahnhofsgebäudes</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf
6.3.5	Stärkung des Umweltverbunds <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bereitstellung von Radabstellmöglichkeiten an zentralen Bushaltestellen in den Ortsteilen Niedernhausens</li> <li>■ Reaktivierung des Bahnhaltepunktes Niederseelbach</li> <li>■ Ausstattung des ÖPNV mit kostenfreien WLAN-Angeboten</li> </ul>	hoch	mittelfristig	prioritär

<sup>1</sup> Entspr. PBefG bis 2022





## Anlage 6: Zusammenstellung der Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes

Maßnahmen im Radverkehr				
6.4.1	Ausbau des Radverkehrsnetzes <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herstellung sicherer Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen, insbesondere zwischen Engenhahn und Niederseelbach, Oberjosbach und Niedernhausen sowie Gewerbegebiet Frankfurter Straße und Niedernhausen</li> </ul>	sehr hoch	kurzfristig	hoch prioritär
6.4.2	Prüfung einer Ausnahme von der Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße für Fahrräder	mittel	langfristig	weiterer Bedarf
6.4.3	Herstellung sicherer Abstellmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bereitstellung sicherer Radabstellanlagen an relevanten Stellen im Ortsgebiet</li> <li>■ Insbesondere an Orten mit längeren Abstellzeiten sollten Fahrradboxen und Lademöglichkeiten für E-Bikes vorgehalten werden</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf
6.4.4	Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beleuchtung von nicht einsehbaren Räumen im Radverkehrsnetz</li> <li>■ Ausweisung der Radwege</li> <li>■ Sicherung von Querungsstellen</li> <li>■ Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs durch Aufklärungskampagnen zu Führungsformen und Gefahrenquellen</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf



## Anlage 6: Zusammenstellung der Maßnahmen des Gesamtverkehrsplanes

<b>Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl (Mobilitätsmanagement)</b>				
6.5.1	<b>Mobilitätsmanagement in der kommunalen Planung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Koordinierung der Siedlungsentwicklung mit der ÖPNV-Planung</li> <li>■ Vorrangige Bauflächenausweisung an Bushauptachsen</li> <li>■ Förderung baulicher Verdichtung im Umfeld von Bahnhaltepunkten</li> <li>■ Ausschöpfung von Nutzungsmöglichkeiten von Park+Ride</li> </ul>	hoch	mittelfristig	prioritär
6.5.2	<b>Mobilitätsmanagement für Einwohner</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vermittlung von Mobilitätsinformationen: integrierte Darstellung von Mobilitätsoptionen</li> <li>■ Integration von Systemen zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften in das eigene Informationsangebot der Gemeinde</li> <li>■ Durchführung von Aktionstagen mit Bezug auf Mobilität</li> <li>■ Initiieren von Mobilitätsmanagement-Aktivitäten wie z.B. „mit dem Rad zur Arbeit“</li> <li>■ Einführung einer Neubürger-Mobilitäts-Broschüre mit Informationen über das Mobilitätsangebot in Niedernhausen</li> </ul>	hoch	mittelfristig	prioritär
6.5.3	<b>Mobilitätsmanagement für Gemeindeverwaltung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einführung von Job-Tickets</li> <li>■ Bereitstellung von übertragbaren Zeitkarten für Dienstreisen</li> <li>■ Anschaffung von E-Bikes und Diensträdern für kürzere Dienstreisen</li> <li>■ Schaffung diebstahlsicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> </ul>	mittel	langfristig	weiterer Bedarf

### Hinweise zur Kategorisierung

Beitrag zur Zielerreichung: Einstufung in „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ je nach Vergabe von Nutzwertpunkten (siehe Anlage 5: Maßnahmenbewertung)

Umsetzungshorizont: „kurzfristig“ (bis 2022), „mittelfristig“ (bis 2025), „langfristig“ (bis 2030)

Priorität: Einstufung in „weiterer Bedarf“, „prioritär“ und „hoch prioritär“ je nach Vergabe von Nutzwertpunkten