

**Übersicht der Änderungen zwischen Rohentwurf, Stand Dezember 2017 und dem vorgelegten Entwurf (GV/0488/2016-2021) des Gesamtverkehrsplanes**

Vorbemerkung: der Gesamtverkehrsplan hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Maßnahmen die in der heutigen Fassung nicht aufgenommen wurden, werden nichtunbedingt komplett ausgeschlossen. Die Umsetzung innerhalb des 15-Jahres-Zeitraums ist jedoch nicht machbar.

Änderung	Begründung
<p><b>MIV:</b> <b>Wegfall:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau der Rathaus-Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz</li>   <li>- Anbindung der Fa. Hartmann erfolgt vor der Eisenbahnbrücke an die L3273 (Oberseelbacher Str.), wodurch der Durchlass unter der Eisenbahnbrücke für das Passieren von Lkw ertüchtigt werden müsste</li>   <li>- Anbindung der Fa. Hartmann an die L3026 (Idsteiner Str.) zwischen dem Anschluss Lochmühle und dem östlichen Firmengelände, wofür die Straßenbrücke über die Eisenbahntrasse ertüchtigt werden müsste</li>   <li>- Ortsumgehung Niederseelbach: Option der Bahnbrücke fällt weg</li> </ul>	<p>Maßnahme wird von Hessen Mobil abgelehnt, da die ampelgesteuerte Kreuzung eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Die Gemeinde befürwortet die Maßnahme auch weiterhin. Da die Kostentragung jedoch bei der Gemeinde liegt, besteht ein erhebliches Kostenrisiko u.a. durch den unter der Kreuzung verlaufenden Daisbach</p> <p>Ertüchtigung der Bahnbrücke technisch nicht machbar (Brückenfundament)</p> <p>Diese Variante ist mit Gesamtkosten von rd. 2 Mio. Euro sehr teuer. Aufwändige Trassenführung durch das Daisbachtal (Untergrund/Tragfähigkeit, Privatgrundstücke, Böschung) mit erheblichen Restriktionen (Wasserschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet). Die Verwaltung erkennt keinen Vorteil gegenüber der bekannten und bereits herausparzellierten Trasse.</p> <p>Technisch angesichts der Dammlage der Gleise kaum machbar oder nur mit extrem hohen Kosten und massiven Einbußen für das Landschaftsbild</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsumgehung Niederseelbach: Erhöhung der Priorität auf Stufe 1</li>   <li>- Erweiterung der Tempo-20-Zone bis Austraße</li>                 <li>- Ausweitung Tempo 30 auf Platter Straße bis nach Königshofen</li>   <li>- Bonusprogramme zum Umstieg auf E- Fahrzeuge (z.B. kostenloses und bevorrechtigtes Parken)</li> </ul>	<p>Maßnahme ist für die Entlastung Ortsmitte Niedernhausen und von Königshofen sehr wichtig</p> <p>Die gegebene Tempo-20-Zone wurde seinerzeit ob der örtlichen Gegebenheiten eingerichtet, um Unfallrisiken durch kreuzende Fußgänger nicht entstehen zu lassen bzw. diese zu minimieren. Aufgrund der teils straßenbeidseitig ansässigen Geschäftslokale, der geringen Fahrbahnbreite (nur einer gegebenen Fahrspur) und der für den fließenden Verkehr sichteinschränkenden Parkplätze, bestand die Gefahr, dass Fußgänger – möglicherweise auch in der irrigen Annahme einer bestehenden Fußgängerzone- die Straße unachtsam überqueren. Diese Gefahr besteht im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße nicht, da dort die Fahrbahn breiter und mit 2 Fahrstreifen angelegt ist. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit um 10 km/h ist aus diesem Grund in dem Bereich bis Austraße nicht erforderlich und würde den Verkehrsfluss unnötig beeinträchtigen.</p> <p>Die Ausweitung ist unnötig, da eine Tempo-30- Zone existent ist.</p> <p>E-Fahrzeuge können auf dem P+R Parkplatz am Bahnhof bereits kostenlos parken. Hinsichtlich einer weiteren Ausdehnung eines solchen Angebotes ist zu bedenken, dass ein Zusatzschild „Elektrofahrzeuge frei“ o.ä. nicht in der StVO geregelt ist und somit ein solcher Zusatz keine rechtliche Grundlage erfährt-ein Verstoß kann mithin nicht geahndet werden (es handelt sich um einen gesetzlosen Verwaltungsakt). Ein entsprechender Gesetzesentwurf ist bislang nicht umgesetzt.</p>
<p><b>Neu/von Gemeinde eingebracht</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitfahrerbanken</li>         <li>- Mittelfristige Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotte auf E- Fahrzeuge</li> </ul>	<p>Beschluss GemV</p> <p>E-Autos sind für die kommunalen Einsatzzwecke hervorragend geeignet, da meist nur kürzere Fahrten eingesetzt. Ein Laden ist über Nacht möglich.</p>

<p><b>Ruhender Verkehr:</b> <b>Wegfall:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erweiterung der Kapazität der P+R-Anlage am Bahnhof Niedernhausen durch zweites Parkdeck</li> <li>- Prüfung der Fläche zwischen den Bahngleisen und „Am Wasserturm“ für mögliche Erweiterung der P+R-Anlage (in Kombination mit südlichen Zugang zu Bahnsteigen über Oranienstraße oder Platter Straße)</li> <li>- Untersuchung zu einer Umgestaltung der Austraße</li> <li>o auf die Möglichkeit öffentliche Parkstände teilweise oder komplett durch externe Parkmöglichkeiten (Parkplätze, Neubau Tiefgarage) zu ersetzen</li> <li>o Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr durch Auswertung der Seitenräume</li> <li>- Umnutzung der P+R-Anlage östlich des Bahnhofs, um Parkraumangebot zur Ausübung von Aktivitäten im Ortskern zu schaffen (nur in Verbindung mit einer Erweiterung von P+R-Nutzungen im Umfeld des Bahnhofs, welche den Ersatz der entfallenden Stellplätze übersteigt)</li> <li>- Erstellung eines Parkraumkonzepts für Niedernhausen unter besonderer Berücksichtigung der P+R-Anlage am Bahnhof und des Ortskerns (inkl. Austraße)</li> </ul>	<p>Beschluss der GemV</p> <p>Die Fläche befindet sich nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn, sondern in Privateigentum. Nach Auskunft der DB kann von dort auch kein Übergang zu den Gleisen geschaffen werden.</p> <p>Es erscheint nicht sinnvoll, vorhandene, dringend benötigte öffentliche Parkplätze rückzubauen. Private Parkmöglichkeiten sind eine gute Ergänzung, allerdings kein Ersatz für die öffentlichen Parkplätze.</p> <p>Die Ausweitung der Seitenräume ist nicht möglich, da entweder –größtenteils bebaute- Privatflächen betroffen wären oder aber öffentliche Stellplätze wegfallen würden.</p> <p>Eine Erweiterung von P+R-Nutzungen im Bahnhofsumfeld in Verbindung mit der Aufgabe der bestehenden P+R-Anlage ist nicht realistisch.</p> <p>Der GVP beinhaltet bereits ein Parkraumkonzept. Dieses ist regelmäßig fortzuschreiben.</p>
<p><b>ÖPNV:</b> <b>Entfall</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung einer Ortsbuslinie unter Einsatz von kleineren Fahrzeuggrößen (Mini- oder Midibus)</li> </ul>	<p>Entscheidung der Gemeindevertretung. Stattdessen Prüfung, ob die Linie 22 das Gewerbegebiet Frankfurter Straße mit anbinden kann.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Straffung Linienweg Buslinie 22</li> <li>- Prüfung von Bahnsteigzugängen als Treppenaufgänge aus dem Straßentunnel in der Platter Straße auf die beiden Zwischenbahnsteige des Bahnhofs Niedernhausen (Ersatzmaßnahme für den geschlossenen Treppenturm auf die Wiesbadener Straße)</li> <li>- Besondere Berücksichtigung des Waldschwimmbades in den Fahrplänen für die Sommermonate</li> <li>- Förderung des Einsatzes von E-Bussen im Gemeindegebiet</li> </ul>	<p>Beschluss GemV</p> <p>Teuer, nicht realistisch, es könnte auch nur ein Bahnsteig erreicht werden. Planfeststellungsverfahren müsste erneut durchgeführt werden.</p> <p>Zwar ist die Nutzung des ÖPNV auch für Freizeit Zwecke zu begrüßen, doch erscheinen andere Vorgaben für die Fahrpläne wichtiger (Anschluss S-Bahn, Schulzeiten). Zudem findet idR nur ein Fahrplanwechsel pro Jahr statt, nämlich im Dezember</p> <p>Kein kommunale Aufgabe, sondern Sache von Bund und Land</p>
<p><b>Neu/von Gemeinde eingebracht:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Als Alternative zum Bürgerbus Eppstein: Schaffung eines eigenständigen Bürgerbus-Systems</li> <li>- Reaktivierung des Bahnhaltepunktes Niederseelbach</li> </ul>	<p>Die Ausweitung des Bürgerbus Eppstein ist mit einigen rechtlichen und kaum lösbaren Problemen verbunden. Das Land fördert zudem die Einführung von Bürgerbus-Systemen. Ein eigenständiges Bürgerbus-Projekt wird daher als zielführender angesehen.</p> <p>Die Reaktivierung könnte mit einer Reihe von Vorteilen verbunden sein und schafft eine direkte Anbindung von Niederseelbach an das schienengebundene Nahverkehrsnetz des RMV. Die Bahnstrecke ist ohnehin vorhanden, auch bestehen grundsätzlich ausreichend Freiflächen für die Anlage eines Haltepunktes. Eine gründliche Untersuchung der Realisierbarkeit ist daher sinnvoll.</p>

Aufgestellt: Gemeinde Niedernhausen, FD III/1 Grein 15.08.2018