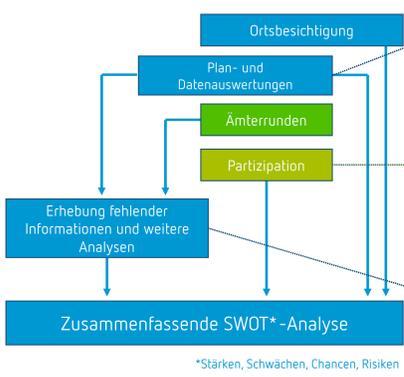


## Analyse der Gesamtsituation

In der Analyse der Bestandssituation wurde anhand unterschiedlicher Methoden (z.B. Ortsbegehung, Parkraumerhebung, Analyse bestehender Konzepte) eine Bewertung der verkehrlichen Ist-Situation durchgeführt. Diese wurde mit der Beteiligung von Bürger:innen, Akteuren vor Ort und Fachexpert:innen gespiegelt und ergänzt, um so eine Grundlage für die Entwicklung der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu schaffen. Die Ergebnisse sind für die unterschiedlichen Verkehrsmittel und Querschnittsthemen aufbereitet und als Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in einer sogenannten SWOT-Analyse zusammengefasst worden. Diese bildete die Grundlage für die weitere Leitbild- und Maßnahmenentwicklung.

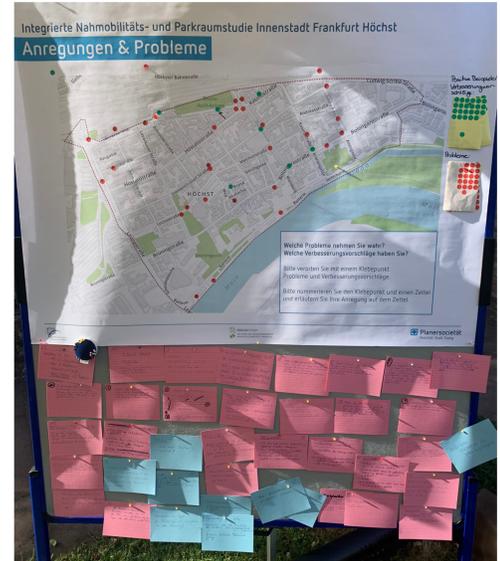
### Analysebestandteile



- Integriertes Handlungskonzept Höchst, Radverkehrskonzept westl. Stadtteile, ...
- Parkraumerhebung Marktplatz, Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße, Planungen zur Bolongarostraße, ...
- Teilnahme an der Stadtteilwerkstatt am 21. Mai 2022
- Passant:innen-Befragung am 20. Juli 2022
- Teilnahme am Planungsbeirat am 18. Juli 2022
- Unfalldatenanalyse
- Verkehrsführungsanalyse
- Parkraumanalyse



Eindrücke aus der Stadtteilwerkstatt im Bolongarogarten



## Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmen der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie haben zum Ziel, die Mobilität in Höchst zukunftsfristig weiterzuentwickeln. Hierbei gilt es, alle Verkehrsmittel zu betrachten und die unterschiedlichen Probleme, Bedarfe und Ziele zu berücksichtigen. Die Maßnahmen basieren entsprechend auf den Ergebnissen der Analyse und folgen den entwickelten Leitlinien. In der ersten Bürgerveranstaltung wurde bereits über erste Maßnahmenansätze diskutiert, die seitdem unter Beteiligung unterschiedlicher Entscheidungsträger:innen sukzessive weiterentwickelt wurden.

### Maßnahmenübersicht

Handlungsfeld	Nr.	Bezeichnung
Fußverkehr	I.1	Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr
	I.2	Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr
	I.3	Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen
	I.4	Entwicklung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende
Radverkehr	II.1	Umsetzung und Ergänzung des Radverkehrsnetzes
	II.2	Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
	II.3	Ausweitung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen
Öffentlicher Raum	III.1	Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume
	III.2	Bespielbares Höchst: Ausweitung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum
	III.3	Fortführung der Förderung gemeinschaftlicher Aktivitäten und Maßnahmen im öffentlichen Raum
Parkraum	IV.1	Umsetzung eines Parkraumanagementkonzepts
	IV.2	Aufbau eines Parkleitsystems
	IV.3	Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen
ÖPNV / Sharing	V.1	Anpassung der Busverkehrs-führung
	V.2	Einführung von Carsharing in Höchst
	V.3	Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen und Mobilpunkten
Zukunft	VI	Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst

## Impressionen aus den Ortsbesichtigungen



## Leitlinien und Handlungsfelder

Aus den Analysen und Beteiligungsveranstaltungen haben sich Prioritäten gezeigt, auf die das Konzept im weiteren Verlauf besonderen Wert legen sollte. Die Leitlinien dienen dazu, die Entwicklungsrichtung für die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie vorzugeben. Aus ihnen heraus werden in sechs Handlungsfeldern im Anschluss geeignete Maßnahmen entwickelt.

**Steuerung und Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs** (Ruhender Verkehr, Radverkehr)

**I: Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung**

**II: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung**

**Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Radverkehrs im Straßenraum** (mehr Platz, besseres Netz, mehr Qualität)

**III: Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und Steigerung der Aufenthaltsqualität**

**IV: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs**

**Partizipative Weiterentwicklung lokaler öffentlicher Räume** (Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und -anpassung, Inklusion)

**V: Maßnahmen im Bereich ÖPNV und Sharing Mobility**

**VI: Zukunftsvision Verkehrsführung**

## Eindrücke aus dem Bürgerforum



# I.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr



## Anlass und Ziel der Maßnahme

Viele Bürger:innen wünschen sich eine attraktive Fußgängerzone für Höchst und zugleich eine durchgängige, attraktive Fußwegeverbindung bis hin zum Main. Im Bereich der Emmerich-Josef-Straße kreuzen viele Autos, dazu noch Busse und Lieferfahrzeuge die Fußgängerzone und unterbrechen diese an der Stelle. Die Verkehrsbelastung ist hier viel zu hoch für die Querung einer Fußgängerzone. Zudem halten und parken Fahrzeuge in diesem Bereich häufig falsch und behindern die zu Fuß Gehenden. Auf der Emmerich-Josef-Straße kommt es zudem zu Behinderungen im Bereich der Bushaltestelle. Die vielen zu Fuß Gehenden in Richtung Osten (zur Straßenbahn) haben nur wenig Platz auf einem engen Gehweg, Geschäfte können dort nur begrenzt ihre Waren auslegen.

Das Ziel ist die Herstellung einer möglichst durchgängigen und attraktiven Fußgängerzone und Fußverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung. Zugleich soll auch die Ost-West-Verbindung (zur Straßenbahn) für den Fußverkehr verbessert werden.

## Effekte und Auswirkungen

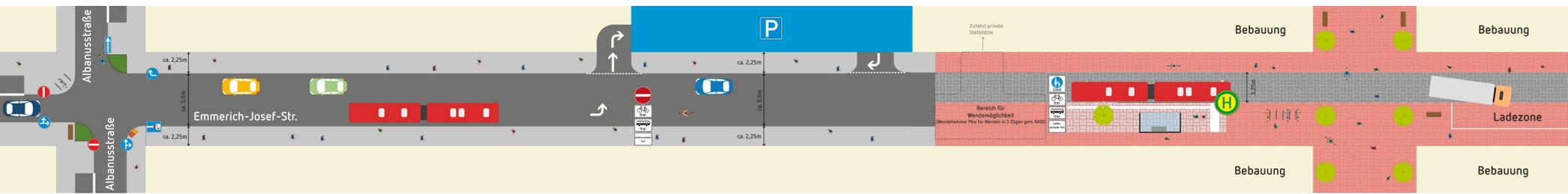
- Der Konfliktbereich Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße wird deutlich vom Autoverkehr entlastet
- Busse profitieren durch weniger Störeinflüsse und können pünktlicher und zuverlässiger verkehren.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht, die Anzahl an Unfällen verringert.
- Die Fußgängerzone wird als Ganzes aufgewertet und ausgeweitet.
- Auf der Bolongarostraße und Dalbergstraße könnte mehr Verkehr entstehen. Dies wäre zu Beginn der Maßnahme zu beobachten. Insgesamt wird durch die Maßnahmen jedoch von einem Rückgang des Autoverkehrs im Inneren von Höchst ausgegangen.
- 22 Parkplätze im Straßenraum würden entfallen. Im Parkhaus Königsteiner Straße stehen jedoch zu jeder Zeit mehr als ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Für eventuelle Sonderparkbedarfe (z.B. für Behindertenparkplätze) können individuelle Regelungen gefunden werden.

## Beschreibung

Die Durchfahrt über die Königsteiner Straße soll für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbunden werden. Dafür wird die Emmerich-Josef-Straße zwischen dem Parkhaus Königsteiner Straße und dem Andreasplatz für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Busse, Fahrräder, Lieferwagen und Anwohner:innen mit Parkplätzen auf dem Grundstück dürfen weiter durchfahren. Auch die Anlieferung der Geschäfte wird nicht verändert. Autos dürfen nur noch bis zum Parkhaus Königsteiner Straße fahren. Die Ausfahrt wird dann nach Westen erfolgen. Zugleich wird die Fußgängerzone weiter in Richtung Osten ausgeweitet. Dies bedeutet, dass zu Fuß Gehende die Straße dann dort in voller Breite nutzen können und Geschäfte mehr Fläche zur Warenauslage bekommen. Zudem können Sitzbänke und Straßengrün aufgestellt werden. Ebenso soll dort eine Lieferzone markiert werden, um das Anliefern der Geschäfte geordnet zu ermöglichen. Die Maßnahme muss weiter geprüft und abgestimmt werden. Zunächst kann sie auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs durch eine Änderung der Beschilderung und Markierung umgesetzt werden. Kurzfristig soll bereits als erster Schritt im Querbereich Emmerich-Josef-Str./Königsteiner Str. durch Poller und Markierung das Parken/Halten unterbunden werden (siehe Quick-Win). Mittelfristig soll eine bauliche Umgestaltung den Charakter einer Fußgängerzone verbessern. Zur Umsetzung sind einige weitere Maßnahmen vorzunehmen. So muss die Einbahnstraßenführung in der Albanusstraße und Justinusstraße umgekehrt werden, damit man vom Parkhaus direkt über die Albanusstraße wieder aus der Innenstadt herausfahren kann.

### Quick-Win

Als erster Schritt soll im Querbereich Emmerich-Josef-Str./Königsteiner Str. durch Poller und Markierung das Parken bzw. Halten unterbunden werden.



Mögliche Gestaltung der Königsteiner Straße und Emmerich-Josef-Straße



# 1.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr



## Anlass und Ziel der Maßnahme

Das Fußverkehrsaufkommen ist an vielen Stellen, insbesondere in den zentralen Lagen von Höchst, hoch. Neben der Bedeutung des Einzelhandels werden auch durch das Mainufer sowie die Altstadt Besucherverkehre generiert. Mit der Königsteiner Straße und dem Mainufer gibt es bereits zwei attraktive Bereiche für den Fußverkehr und Aufenthalt. Die übrige Fußwegeinfrastruktur sieht jedoch oftmals höchstens Mindestmaße für den Fußverkehr vor und auch diese werden vielfach unterschritten. Aufgrund der räumlich beengten Verhältnisse ist eine grundsätzliche Erweiterung der Gehwege und Aufenthaltsbereiche nur durch Entnahme von Fläche des Kfz-Verkehrs zu realisieren. Um eine **zielgerichtete Aufwertung für den Fußverkehr** innerhalb von Höchst unter Berücksichtigung der Ansprüche der weiteren Verkehrsarten zu erreichen, werden **wichtige Fußverkehrsverbindungen definiert und diese als Flanierachsen weiterentwickelt**, bei denen der Fußverkehr ein höheres Gewicht erhält.

### Quick-Win

Eine erste kurzfristig umzusetzende Maßnahme ist die Aufwertung und Instandhaltung der Königsteiner Straße gemäß der bestehenden Konzeption.

## Effekte und Auswirkungen

- Flanierachsen dienen dazu, die oftmals sehr beschränkten Platzverhältnisse für den Fußverkehr auf besonders wichtigen Wegeverbindungen zu vergrößern.
- Das führt dazu, dass die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in Höchst gesteigert werden kann.
- Durch Begrünungen und ggf. Entsiegelungen werden die Straßen klimarobuster und der sommerlichen Aufheizung wird entgegengewirkt.
- Entlang der Flanierachsen werden voraussichtlich Parkstände entfallen müssen, um die erforderlichen Wegebreiten für eine komfortable Fußverkehrsführung realisieren zu können: An der Antoniterstraße sind in diesem Rahmen etwa 30 Parkstände betroffen, die auf der Westseite entfallen würden. Das Parken auf der Ostseite würde bestehen bleiben können. An der Emmerich-Josef-Straße würden durch die beschriebene Maßnahme ggf. vereinzelte Parkstände entfallen und im Gegenzug Straßenbäume oder andere Grünelemente zur Aufwertung der Straße eingesetzt.

## Beschreibung

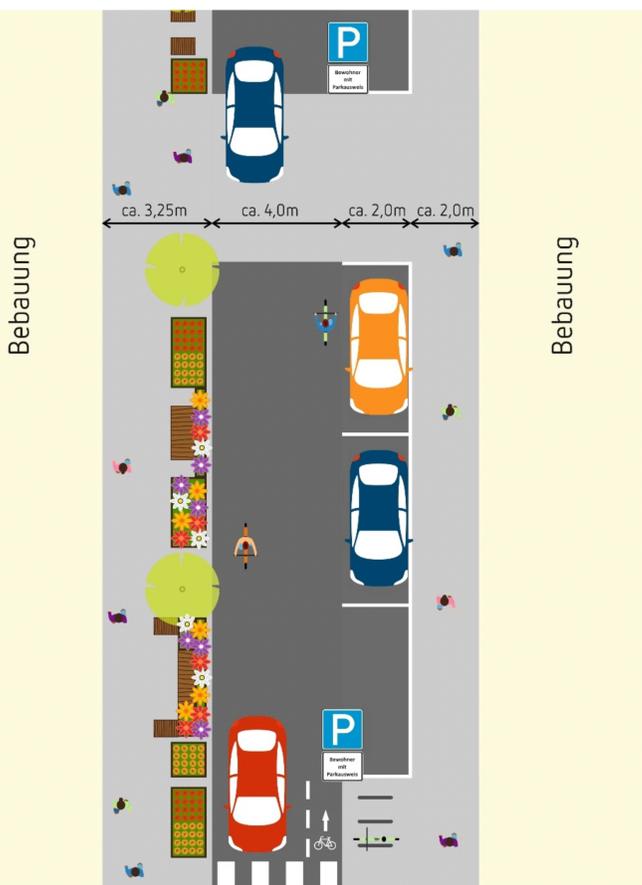
Zunächst gilt es, **Wegeverbindungen** zu definieren, die von **besonderer Wichtigkeit für den Fußverkehr** sind. Dabei stehen vor allem die wesentlichen Quell- und Zielorte, wie der Bahnhof, die Königsteiner Straße oder auch der Markt im Fokus. Für diese Achsen gilt es, eine hochwertige Infrastruktur zu entwickeln: u.a. **mind. 2,50 Gehwegbreite, komfortable und barrierefreie Querungen, vollständige Barrierefreiheit, Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Wegweisung**.

Auf diesen Achsen hat der **Fußverkehr** **Priorität**, entsprechend ist ggf. eine Angebotsreduktion für andere Verkehrsmittel hinzunehmen (bspw. durch Verkehrsberuhigung und, falls notwendig, Rücknahme von Parkständen). Folgende konkrete Achsen können identifiziert werden, bei denen Aufwertungspotenzial und -bedarf besteht:

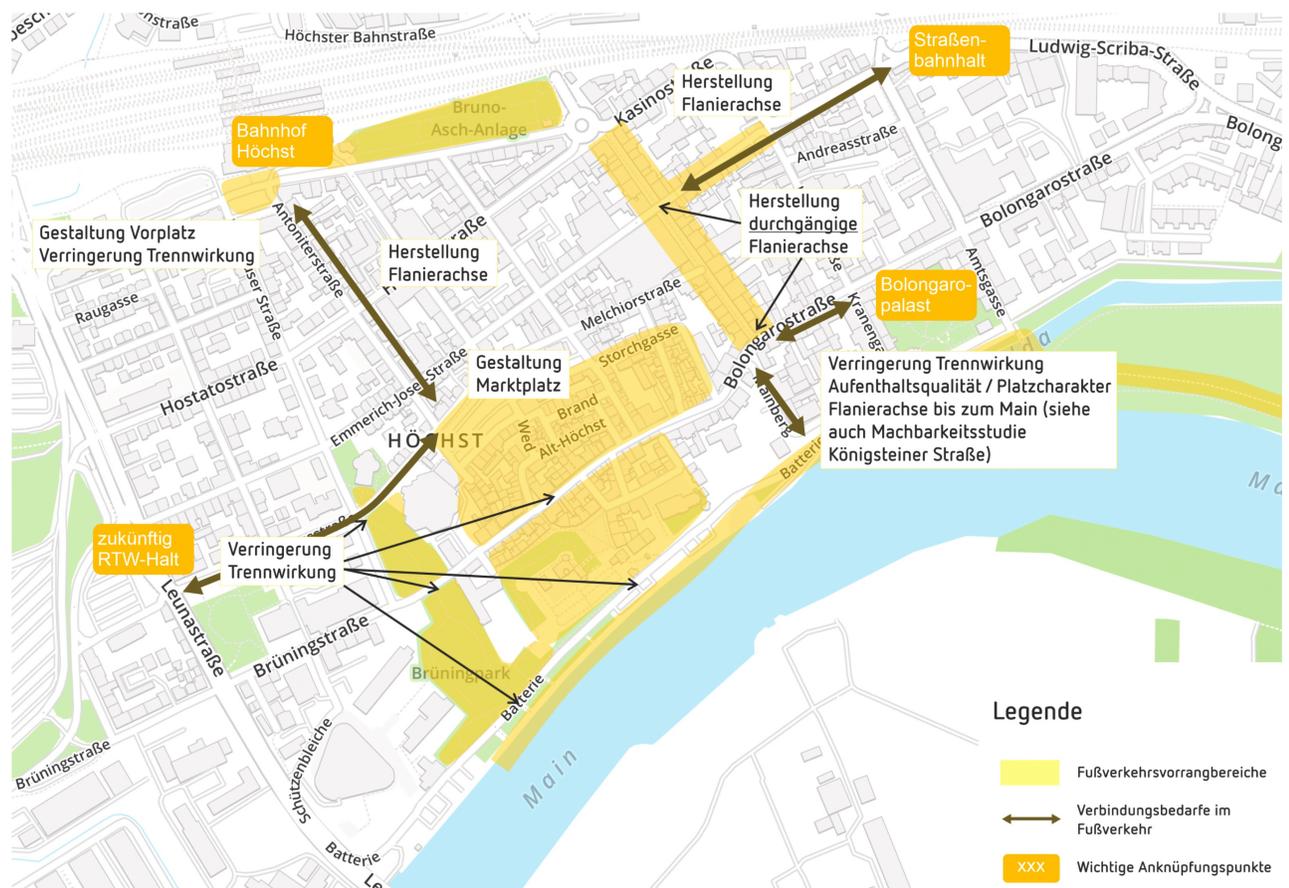
- **Priorität hat eine Verbindung vom Bahnhof über die Altstadt bis zum Main:**

Vorgeschlagen wird aufgrund des direkten Verlaufs sowie der geringen Bedeutung für den Kfz-Verkehr die **Antoniterstraße**. Diese sollte als Einbahnstraße in Richtung Süden eine Fahrbahnbreite von 3,50 m erhalten; die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung bleibt bestehen. Das Parken sollte auf eine Fahrbahnseite begrenzt werden (Ostseite): Auf diese Weise kann dem Gehweg auf der Westseite mehr Platz gegeben werden, der für eine Flanierachse von 3,50 m Breite mit abschnittswisen Grün- und Aufenthaltsbereichen genutzt werden kann. Der östliche Gehweg bleibt wie im Bestand bei etwa 2,00 m Breite. Stellenweise sollte die Fahrbahn durch einen Materialwechsel (z. B. Aufpflasterung) unterbrochen werden, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu senken und die Straße zu gestalten. Nach Möglichkeit sind regelmäßig Straßenbäume zu setzen. An den Knotenpunkten mit der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße sollten die Seitenräume vorgezogen und die Querungen mit Fußgängerüberwegen versehen werden.

- Ebenfalls dazu gehört auch die Entwicklung der **Fußverkehrsachse auf der Emmerich-Josef-Straße von der Königsteiner Straße Richtung Straßenbahnhaltstelle Zuckschwerdtstraße**. Dies wird unter anderem bereits deutlich durch Verhinderung der Durchfahrt für Pkw über die Königsteiner Straße (Maßnahme I.1) und der Ausweitung der Fußgängerzone in östliche Richtung erreicht. Darüber hinaus gilt es, die Gehwege weiterhin vom ruhenden Verkehr freizuhalten und die Attraktivität und Qualität durch Grünelemente und Straßenbäume zu erhöhen.
- Ebenso soll die **Königsteiner Straße**, bereits Fußgängerzone, **weiter aufgewertet werden**. Zum einen dient dafür die Maßnahme I.1. Zum anderen gibt es bereits weitere Planungen und Ansätze zur Aufwertung der Königsteiner Straße, insbesondere auch einen besseren Übergang über die Bolongarostraße hin zum Mainberg, welche ebenfalls weiterzuerfolgen sind.



Ausschnitt einer möglichen Aufteilung und Gestaltung der Antoniterstraße



## I.3 Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Insbesondere die **Kreuzungen in der Innenstadt Höchst**s sind durch ihre geringe Dimensionierung und den hohen Parkdruck **Konfliktpunkt** unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender. So hat bspw. der **Busverkehr oftmals Probleme abzubiegen**, aber auch Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und Wege für Radfahrende werden teilweise zugesperrt und die Übersichtlichkeit für eine sichere Führung fehlt. Dies ruft wiederum Verkehrssicherheitsrisiken hervor. Auch die Unfalldatenauswertung der letzten Jahre zeigt, dass **an Kreuzungen Unfälle verstärkt** auftreten. Daher gilt es, Knotenpunkte und Querungen sicher zu gestalten. Häufig bedarf es dabei lediglich kleinerer Maßnahmen wie die Verbesserung von Sichtbeziehungen.

### Skizze zur Anpassung der Kreuzung Hostatostraße / Albanusstraße



Darstellung:  
Stadt Frankfurt am Main,  
Straßenverkehrsamt  
Radfahrbüro

### Beschreibung

Die Maßnahme der Gestaltung von Kreuzungen und Querungen umfasst unterschiedliche Teilbausteine:

- Die **Entsiegelung von Kreuzungsecken** (Begrünung von einer Initiative bereits durch temporäre Elemente erprobt) führt dazu, dass ein Beparken dieser Stellen nicht mehr möglich ist. Auch die Querungsstellen können auf diese Weise geschützt werden.
- **Gesicherte Querungsmöglichkeiten** führen dazu, dass Sichtachsen freigehalten werden und das Queren gebündelt werden kann.
- Radanlehnbügel können ebenfalls an Kreuzungsecken platziert werden. Sie schützen die Ecke und fördern gleichzeitig die Fahrradmobilität
- Außengastronomie kann, unter Berücksichtigung verkehrlicher Anforderungen, ebenfalls eine interessante Maßnahmen sein. So entsteht zudem ein Beitrag zu einer lebenswerten Höchster Innenstadt.
- Die Umsetzung sollte gemeinsam mit den angestrebten Änderungen der Verkehrsführung gedacht werden. Potenziale ergeben sich **v.a. entlang der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße**.
- Weitere zu überprüfende Knotenpunkte sind z. B. die Kreuzungen der Ludwigshafener Straße mit der Gersthofer Straße, Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße sowie die Kreuzungen der Justinuskirchstraße mit der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße.

#### Quick-Win

Die Kreuzung Hostatostraße / Albanusstraße soll als erste und kurzfristig durch kleine Einzelmaßnahmen sicherer und übersichtlicher werden.

### Effekte und Auswirkungen

Die Gestaltung von Kreuzungen vermindert insb. das illegale Parken und kann so zu einer **Vermeidung von Konflikten** beitragen. Je nach Umsetzung sind auch verkehrsberuhigende Effekte zu erwarten. Insgesamt **erhöht sich** so die **Verkehrssicherheit und -qualität** insbesondere im Fußverkehr, aber auch die anderen Verkehrsteilnehmenden, vor allem der **Busverkehr**, profitieren.

## I.4 Einrichtung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Neben den Bewohner:innen, Beschäftigten und regelmäßigen Besucher:innen entsteht ein nicht unerheblicher Anteil der Fußverkehre in Höchst auch durch (**Tages-) Tourist:innen und Besucher:innen**. Gleichzeitig ist das **Wegenetz der Innenstadt Höchst**s insbesondere in der Altstadt **eher unübersichtlich**. Durch die Konformität der Straßen und Bebauung gibt es kaum Orientierungspunkte. Daher kann eine übersichtliche Wegweisung dazu dienen, die **wichtigsten und interessantesten Zielorte** (bspw. Bahnhof, Höchster Markt, Königsteiner Straße, Altstadt, Schlossplatz, Mainufer, Bolongaropalast) **auszuschildern**. Gleichzeitig kann so auch eine **Lenkung des Fußverkehrs über die geplanten Flanierachsen** erfolgen, um Besucher:innen sichere und attraktive Wege zu bieten.

### Effekte und Auswirkungen

Die **Attraktivität des zu Fuß Gehens** vor allem für Ortsfremde **steigt**, wenn eine gezielte Leitung über die attraktiven Fußverkehrsachsen zu relevanten Zielen erfolgt. Davon **profitieren insbesondere Einzelhandel und Gastronomie** in Höchst, da die Freizeitverkehre, die vor allem am Main oder am Bahnhof entstehen, auch in die Innenstadt weitergeleitet werden können. Ein hochwertiges, kreatives, künstlerisches Wegweisungssystem kann zudem eine Attraktion für sich darstellen und die Identität mit der Innenstadt Höchst verankern.

#### Quick-Win

Kurzfristig wird die Einrichtung einer auffälligen Wegweisung für die Strecke Bahnhof – Altstadt – Main über die Antoniterstraße (zukünftige Flanierachse), Markt, Wed und Schlossplatz vorgeschlagen.

### Beschreibung

Es soll eine **Wegweisung** eingerichtet werden, die insbesondere auf Besucher:innen der Innenstadt Höchst ausgelegt ist. So sollte sie **einfach verständlich und einen hohen Wiedererkennungswert** haben. Die Platzierung sollte an typischen Ankunftsorten von Besucher:innen, bspw. am Bahnhof oder auch am Main erfolgen. Auch bei der Auswahl darzustellender Ziele ist ein Fokus auf die für Besucher:innen (i.d.R. Freizeitnutzung) interessanten Aspekte zu legen. Dies kann durch eine kreative Umsetzung der Wegweisung bspw. mit Themenrouten (z.B. „Weg zum Fluss“, „Weg zum Einkaufen“, „Gastro-Route“ etc.) gestärkt werden. Um eine **übermäßige Beschilderung zu verhindern**, wird vorgeschlagen, die Wegweisung über **alternative, kreative Gestaltungselemente** umzusetzen, die zudem einen lokalen **Identitätsfaktor** darstellen können. Dies kann z. B. mittels Bodenmarkierungen, Gestaltungselementen im öffentlichen Raum in einheitlichem, auffälligem Design oder auch durch wiederkehrende Kunstelemente im Straßenraum erfolgen. In anderen Städten wird dies erfolgreich umgesetzt und dient z. T. als Attraktion an sich. Die Umsetzung kann in enger Zusammenarbeit (und ggf. unter Sponsoring) örtlicher Gewerbetreibender, Vereine und Initiativen sowie Bewohner:innen erfolgen. Die Umsetzung soll **im Einklang mit der städtischen Fußverkehrsstrategie** erfolgen. Kurzfristig wird die Einrichtung einer auffälligen auf die Höchster Besonderheiten ausgerichteten Wegweisung Bahnhof - Altstadt - Main über Antoniterstraße, Markt, Wed und Schlossplatz vorgeschlagen.

### Beispielbilder Wegweisung



## II.1 Umsetzung und Ergänzung des Radverkehrsnetzes



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Aktuell stehen dem Radverkehr in Höchst überwiegend Restflächen zur Verfügung und attraktive Anbindungen in der inneren Erschließung gibt es nur unzureichend. Letzterer Punkt wurde häufig im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung genannt – es gibt eine **gute äußere Anbindung**, aber die konkrete **Situation vor Ort in Höchst ist an vielen Stellen verbesserungswürdig**. Im Rahmen des **Radverkehrskonzeptes für den Frankfurter Westen** sollen sowohl die Anbindung Höchst an die umliegenden Stadtteile und das Stadtzentrum mittels Hauptverbindungen und Radschnellverbindungen als auch die Erschließung, vor allem durch Nebenrouten gestärkt werden. Das Radverkehrskonzept weist jedoch **keine Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Höchster Innenstadt für den Radverkehr** auf. Diese soll durch die Nahmobilitätsstudie ergänzt und darüber hinaus die Nutzbarkeit aller relevanten Straßen für den Radverkehr gestärkt werden.

### Effekte und Auswirkungen

Der Radverkehr in Höchst sowie in der Anbindung in umliegende Stadtteile wird mit Umsetzung der Netz- und Infrastrukturmaßnahmen gestärkt. Die einzelnen Teilaspekte erfordern an einigen Stellen jedoch auch, dass Parkplätze reduziert werden und bspw. im Rahmen der Fahrradstraße der Kfz-Verkehr dem Radverkehr untergeordnet wird. Auch für den Fußverkehr bietet die Entwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Potenziale durch eine tendenzielle Verkehrsberuhigung. Bei Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr müssten durch die Markierung von Auswechllücken voraussichtlich eine geringe Anzahl an Parkständen entfallen (z. B. Melchiorstraße).

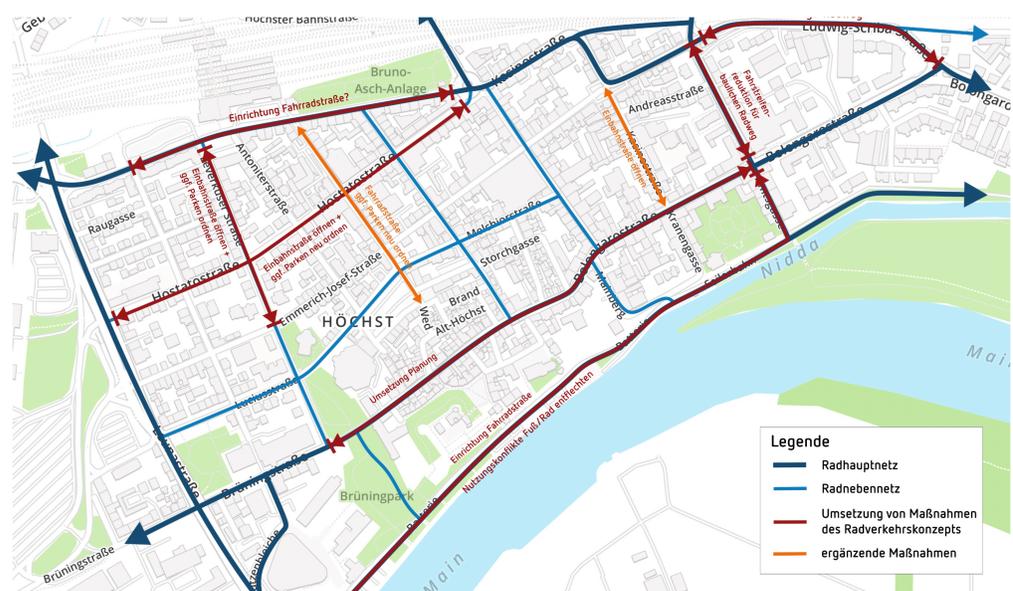
#### Quick-Win

Prüfung, ob die Kasinostraße für den Radverkehr in Süd-Nord-Richtung freigegeben werden kann.

### Beschreibung

Die Maßnahme sieht eine **Umsetzung des Radverkehrskonzeptes** sowie die Realisierung weiterer Teilmaßnahmen vor:

- Für den Frankfurter Westen ist kürzlich ein Radverkehrskonzept erarbeitet worden. Die darin für Höchst vorgeschlagenen Netzentwicklungen und Ausbaustandards werden durch die Nahmobilitätsstudie unterstützt und sollten entsprechend umgesetzt werden.
- Es besteht darüber hinaus Verbesserungsbedarf für Nord-Süd-Verbindungen in der Innenstadt von Höchst. Daher werden ergänzend Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung vorgeschlagen.
- Herausbildung der **Justinuskirchstraße als Nord-Süd-Achse innerhalb der Innenstadt Höchst** für den Radverkehr und **Umsetzung als Fahrradstraße**, wenn dort kein Busverkehr mehr geführt wird.
- **Prüfung der Öffnung der Leverkusener Straße in Richtung Norden**. Zu beachten ist dabei die Notwendigkeit der Temporeduzierung auf 30 km/h und ggf. der Abbau der Ampel.
- Kurzfristig kann die **Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr** in Gegenrichtung geprüft werden, bspw. auf der Kasinostraße, wenn die erforderlichen Maße eingehalten werden können.



## II.2 Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Die Radverkehrsanbindung nach Höchst wird über bestehende Radwege bereits teilweise als positiv bewertet, insbesondere in der Innenstadt ist die Radverkehrsinfrastruktur jedoch nur unzureichend. In den beengten Straßenräumen ist vielfach für separate Anlagen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel nicht ausreichend Platz und es muss ein verträgliches Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Dabei gilt es, auch den Radverkehr durch ein entsprechendes Angebot zu berücksichtigen. Häufig können bereits **kleinere Maßnahmen** dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern, **besser sichtbar zu machen** und so Konflikte und Risiken zu minimieren. Dies gelingt vor allem an kritischen Stellen, in der Regel Kreuzungen.

### Beschreibung

Im Rahmen der Maßnahme werden folgende Verbesserungen zur Umsetzung vorgeschlagen:

- Wo die Infrastruktur dies zulässt, sollen **grüne Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr** eingesetzt werden. Zur Umsetzung eignet sich die Zuckschwerdtstraße aus Richtung Norden in die Emmerich-Josef-Straße und der Knotenpunkt Leunastraße/Brüningstraße
- **Rotmarkierung von Radverkehrsfurten** an Knotenpunkten, insb. Leunastraße/Brüningstraße und Leunastraße/Adolf-Haeuser-Straße/Höchster-Farben-Straße/Liederbacher Straße, Leunastraße/Emmerich-Josef-Straße.

#### Quick-Win

Grüne Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr, sowie Rotmarkierung von Radverkehrsfurten an Knotenpunkten mit erhöhtem Gefahren- bzw. Konfliktpotenzial, z.B. entlang der Leunastraße.

### Effekte und Auswirkungen

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs wirken an den Knotenpunkten positiv auf die Sichtbarkeit und Führung des Radverkehrs. Durch separate grüne Rechtsabbiegepeile wird der Radverkehr zudem beschleunigt und somit in der Geschwindigkeit noch konkurrenzfähiger zum Auto. Für andere Verkehrsträger ergeben sich keine Nachteile.

#### Rotmarkierung von Radverkehrsfurten (links) und Rechtsabbiegepeil



## II.3 Ausweitung des Angebots an hochwertigen Radabstellanlagen



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Im Untersuchungsgebiet der Innenstadt Höchst sind in letzter Zeit moderne Radanlehnbügel installiert worden und haben ältere Radabstellanlagen ersetzt. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten sind hinzugekommen. Am Marktplatz gibt es zudem eine überdachte Radabstellanlage zur gesicherten Unterbringung von Fahrrädern im öffentlichen Raum. Insbesondere im Bereich der **sicheren und überdachten Radabstellanlagen** zeigt das bereits umgesetzte Beispiel ein geeignetes Angebot, das es auszuweiten gilt. Auch vor dem Hintergrund der Elektromobilität und der damit gestiegenen Werte von Fahrrädern steigt die Nachfrage nach sicheren Abstellanlagen. Dies wurde auch seitens der Bürger:innen häufig zurückgemeldet. Häufig **fehlt der Platz oder die geeignete Unterbringungsmöglichkeit für Lastenräder oder Fahrräder mit Elektro-Antrieb**. Bei einem weiter steigenden Radverkehrsanteil steigt dazu der quantitative Bedarf an Abstellmöglichkeiten. Im Gegensatz zu Parkmöglichkeiten für Pkw besteht **für Fahrräder noch kein flächendeckendes Angebot**. Dies verhindert insbesondere Spontan- und Kurzstreckenfahrten.

### Effekte und Auswirkungen

Die Wirkung von Radabstellanlagen auf die Nutzung des Fahrrads wird bislang zuweilen noch unterschätzt – sie sind unverzichtbarer Bestandteil systematischer, ganzheitlicher Radverkehrsförderung und mit entsprechend hoher Priorität umzusetzen. Am Vorhandensein einer guten Abstellmöglichkeit entscheidet sich häufig die Wahl für oder gegen das Fahrrad. Daher ist bei einer qualitativen und quantitativen Ausweitung der Abstellmöglichkeiten von einer weiteren sichtbaren Zunahme des Radverkehrs auszugehen. Radabstellanlagen tragen dazu bei, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel verstärkt genutzt wird und zugleich eine bessere Ordnung des ruhenden Radverkehrs entsteht. Insbesondere die sicheren Radabstellanlagen an Umstiegspunkten und in Wohnquartieren tragen dazu bei, dass auch hochwertige Fahrräder sicher abgestellt werden können und die Nutzung auf täglichen Wegen somit deutlich erleichtert wird. Ebenso sind sie häufig einfach umsetzbar und machen dabei die Radverkehrsförderung sichtbar. Im Gegenzug ist es möglich, dass einzelne Parkstände im Straßenraum zugunsten weiterer Radabstellanlagen entfallen können. Dies betrifft insbesondere Parkstände vor/nach Knotenpunkten, die sich besonders zur Umnutzung eignen. Durch freigehaltene Sichtbeziehungen und mehr Übersichtlichkeit wird so auch die Verkehrssicherheit gestärkt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass auf einem Pkw-Parkstand ca. acht bis zehn Fahrräder abgestellt werden können, de facto also mehr Stellplätze für Verkehrsmittel geschaffen werden.

#### Quick-Win

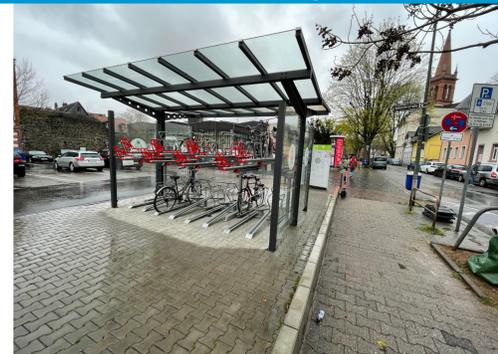
50 neue Fahrradbügel für Höchst als weiterer Schritt zu einem flächendeckenden Netz an Radabstellanlagen.

### Beschreibung

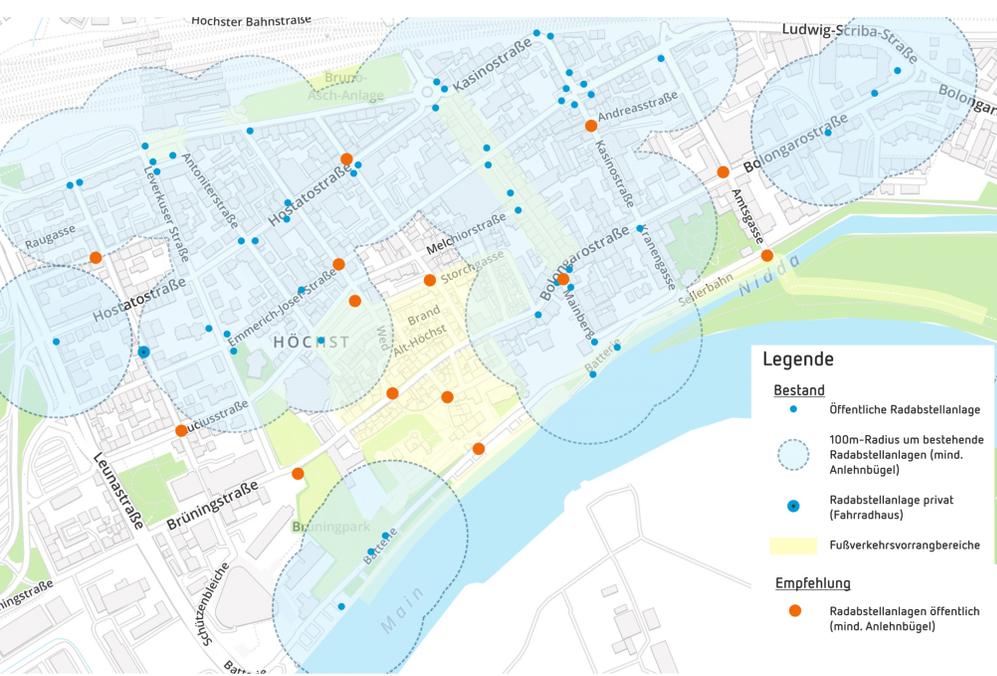
Die Maßnahme empfiehlt neben der Einrichtung eines **dichten Netzes an Radabstellanlagen** und die Einrichtung höherwertiger Radabstellanlagen, die ein höheres Maß an Komfort und vor allem Sicherheit bieten. Es sollte **wenigstens alle 200m eine öffentliche Abstellmöglichkeit** garantiert werden, im Idealfall stets in Sichtweite. Das Netz an Anlehnbügeln in der Höchster Innenstadt ist bereits relativ dicht, vor allem im **Bereich der Altstadt** und in den **Randbereichen** bestehen jedoch noch **vereinzelt Angebotslücken**.

- **Kreuzungsbereiche** können noch stärker mit Anlehnbügeln ausgestattet werden. Einerseits sind die Abstellanlagen so aus mehreren Richtungen gut ersichtlich, andererseits kann das Falschparken teilweise vermieden werden. Hierbei kann beispielsweise die Fläche des letzten Parkstands vor dem Knoten genutzt werden.
- Das Angebot an **überdachten, (teil)-geschützten Radabstellanlagen** sollte nach dem Vorbild der Anlage am Marktplatz ausgeweitet werden. Insbesondere für das Abstellen von Pedelecs und E-Bikes ist dies ein wichtiger Faktor, um die Elektrik vor Witterungseinflüssen zu schützen. Der Fokus sollte darüber hinaus vor allem auf Orten liegen, an denen mit einem längeren Aufenthalt zu rechnen ist, bspw. an Umstiegspunkten zum ÖPNV oder Arbeitsplatzstandorten. Überdachte Abstellmöglichkeiten bieten sich demnach z. B. am Mainberg, an der Haltestelle Zuckschwerdtstraße oder am Mainufer an. Hier sind weitere Abstimmungen, z. B. auch mit dem Denkmalschutz notwendig.
- Insbesondere an **Wohnstandorten** und **wichtigen Umstiegspunkten** sollten **sichere Radabstellanlagen** in Form von Fahrradboxen, wie am Nordausgang des Bahnhofs Höchst realisiert werden. Dort, wo der Bedarf an Abstellmöglichkeiten für die Wohnnutzung besonders groß ist, z. B. weil durch dichte Bebauung ein Fahrradparken auf Grundstücken nicht umgesetzt werden kann, sollen verstärkt Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum vorhanden sein.
- Der **Bahnhof Höchst** ist wichtiger Umstiegspunkt für zahlreiche Pendelnde. Entsprechend sollte am Bahnhof mit einem **Fahrradparkhaus** eine großzügig dimensionierte und sichere Radabstellanlage eingerichtet werden.
- Schilder mit einem Plan der Radabstellmöglichkeiten können zur Übersicht dienen und die Nutzung der Radabstellanlagen stärken.

### Gute Beispiele aus Höchst: Anlehnbügel und überdachte Anlage am Markt



### Gute Beispiele für zeitgemäße Radabstellanlagen aus anderen Städten



## IV.1 Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts



### Anlass und Ziel der Maßnahme

In der Höchster Innenstadt herrscht in vielen Straßenabschnitten ein hoher Parkdruck. Dies führt zu vielfältigen Problemen, wie Falschparkende auf Bürgersteigen oder in Kreuzungen und daraus resultierende Einschränkungen vor allem für zu Fuß Gehende und den Busverkehr. Außerdem kommt es zu viel Parksuchverkehr, also Autos, die auf der Suche nach einem freien Platz mehrfach durch die Straßen fahren. Dieser Verkehr ist vermeidbar und soll verhindert werden. Insgesamt zeigt die Analyse aber auch, dass es ausreichend Parkplätze für Kfz gibt, wenn man die örtlichen Parkhäuser und Parkplatzflächen (z.B. Königsteiner Straße, Batterie) einbezieht. Handlungsansätze sind demnach vielmehr eine Frage der Verteilung und Ordnung des Parkens. Dies soll durch mehrere kleinere Maßnahmen gelöst werden, sodass der Parkdruck im Straßenraum sinkt und der ruhende Verkehr vor allem in den Parkhäusern und auf Parkplatzflächen untergebracht wird.

### Effekte und Auswirkungen

Durch die Maßnahmen zum Parkraummanagement, ein Parkleitsystem und intensivere Kontrollen wird die Reduzierung von Falschparken und Parkverstößen erreicht. Außerdem wird die Akzeptanz bestehender und neuer Regelungen und Maßnahmen gefördert.

### Beschreibung

Die Maßnahmen zum Parkraummanagement beinhalten vor allem einige Grundsätze, nach denen zukünftig im Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr gehandelt werden sollte:

- Es soll nach dem Grundsatz gehandelt werden, dass das **Parken vorrangig auf privaten, dafür vorgesehenen Flächen** stattfindet (z.B. private Garagen, Parkhäuser, Parkplätze) und nachrangig im öffentlichen Straßenraum.
- Außerdem soll auch in Höchst die **Parkraumbewirtschaftung mittels Parkschein verstärkt** eingesetzt werden – insbesondere dort, wo es unterschiedliche Nutzungen und Verkehr von außerhalb Höchst gibt (z.B. im Umfeld der Königsteiner Straße). **Bewohner:innen** sollen auch künftig von den üblichen **Parkgebühren befreit** werden, müssen jedoch einen **Bewohnerparkausweis** besitzen.
- Wenn andere Verkehrsarten davon profitieren sowie wirksame Klimaschutz- oder Lärmschutzmaßnahmen zu Gunsten der Bewohner:innen umgesetzt werden, soll es möglich sein, dafür **Parkplätze im Straßenraum umzunutzen** und geprüft werden, ob z.B. in den Parkhäusern Ersatz angeboten werden kann.
- Wichtige Angebote, wie **Behindertenparkplätze** oder **Anlieferzonen**, soll es jedoch auch weiterhin im Straßenraum geben.

Zudem werden die folgenden Einzelmaßnahmen vorgeschlagen:

- Für **Marktbesucher:innen** soll es **besondere Parkangebote** auf den **umliegenden Parkplätzen** geben (z.B. Parkplatz Paulistraße am Samstag, Parkhäuser), z.B. durch dort kostenloses/kostengünstiges Parken und einen Transportservice von Einkäufen
- Die vorhandenen **Parkhäuser sollen aufgewertet** werden, sodass sie sicher und sauber nutzbar sind
- Die **Parkraumüberwachung** durch die Stadtpolizei soll regelmäßig erfolgen.

## IV.2 Parkleitsystem



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Eine relativ geringe Auslastung der Parkhäuser und hohe Auslastung der Parkplätze im Straßenraum zeigt, gemeinsam mit teilweise mangelnder Bekanntheit der Parkhäuser, den Bedarf für den Aufbau eines Parkleitsystems.

### Beschreibung

Langfristig soll ein gesamtstädtisches dynamisches Parkleitsystem aufgebaut werden. Dabei sollen Auslastungsinformationen, intelligente Steuerungsmöglichkeiten und die Möglichkeit zur Nutzung für weitere Hinweise realisiert werden. Kurzfristig soll ein statisches Parkleitsystem umgesetzt werden mit Hinweis- / Leitschildern auf die Sammelparkanlagen. Geeignete Standorte sind die Leunastraße (Leunabrücke u. Liederbacher Straße / Silostraße), nördliche Königsteiner Straße, östliche Bolongarostraße / Ludwig-Scriba-Straße, nördliche Zuckschwerdtstraße

### Effekte und Auswirkungen

Durch eine bessere Leitung kann der Parksuchverkehr und somit die Verkehrsbelastung reduziert werden. Das Parken wird stärker aus dem Straßenraum in die Parkhäuser verlagert.

#### Parken Innenstadt Höchst



Parkhaus Königsteiner Straße  
via Dalbergstr. und Albanusstr.



Parken am Mainufer/Altstadt  
via Brünigstr. und Batterie



Parken am Höchster Markt  
via Emmerich-Josef-Str. / Leverkusener Str.

## IV.3 Schwerpunktkontrollen



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Sowohl in der Parkraumerhebung als auch in den Beteiligungen wurde das Falschparken als wesentliche Störungsursache und Sicherheitsrisiko ausgemacht. Schwerpunktkontrollen sollen hier entgegenwirken.

### Beschreibung

Intensive flächendeckende Parkraumkontrollen sollen in einem bestimmten Teilgebiet durchgeführt werden.

- Durchführung in unregelmäßigen Abständen (zur Anpassungsvermeidung)
- Fokus auf Bereiche mit hohem Parkdruck und hoher Nutzungsüberlagerung (zw. Dalbergstraße, Bolongarostraße, Leunastraße und Königsteiner Straße)
- Intensive Kontrolle insb. bei Umsetzung neuer Parkmaßnahmen  
-> Akzeptanzförderung
- Konsequentes Vorgehen beim Abschleppen -> Abschreckung

#### Quick-Win

Durchführung von Schwerpunktkontrollen insbesondere in von Bürger:innen benannten Problembereichen. Der Schwerpunkt einer ersten Kontrolle sollte im Bereich Dalbergstraße/Justinuskirchstraße/Emmerich-Josef-Straße/Königsteiner Straße liegen.

### Effekte und Auswirkungen

Durch die Maßnahme können Parkverstöße vor allem an problematischen Punkten im Straßenraum reduziert werden. Zudem wird die Akzeptanz von Parkmaßnahmen erhöht und eine effiziente Kontrolle ermöglicht.

## III.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Die Klimawandel sorgt dafür, dass es in Zukunft stärkere und längere Hitzeperioden und Starkregenereignisse geben wird, die sich vor allem in Städten, mit einer tendenziell hohen Bodenversiegelung stark auswirken. Daher gilt es, die menschliche Gesundheit in dicht bebauten Gebieten besonders zu schützen. Gleichzeitig wurde in der Analyse ein Mangel an attraktiven Aufenthaltsräumen, insbesondere in der nördlichen Altstadt wahrgenommen.

#### Quick-Wins

- Temporäre Gestaltung des Ettinghausenplatzes mit Grün und Aufenthaltselementen bis zur endgültigen Neugestaltung
- Temporäre oder dauerhafte Begrünung einzelner Stellen in der Höchster Altstadt (Bereich Wed, Brand) durch z.B. Hochbeete oder kleinere, entsiegelte und bepflanzte Flächen
- Umnutzung einzelner Parkstände zur Einrichtung von Außengastronomie oder zur grünen Gestaltung, z.B. an der Bolongarostraße.

### Effekte und Auswirkungen

Durch die Umsetzung der Maßnahme können unterschiedliche Effekte erzielt werden:

- Verringerung von Aufheizungseffekten
- Verbesserung der Regenwasserversickerung
- Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Gesundheit
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Aufwertung des Stadtbilds

Für die Realisierung ist die Umnutzung einzelner Parkstände im Straßenraum erforderlich.

### Beschreibung

Die Maßnahme soll dazu dienen, den öffentlichen Raum gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels zu schützen und zu stärken und zugleich die Aufenthaltsqualität in Höchst zu erhöhen.

Zu diesem Zweck sollen **Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen** das Mikroklima verbessern. Es sind sowohl temporäre als auch dauerhafte Maßnahmen möglich:

- Temporäre Gestaltungselemente im Straßenraum im Sommer können mobile Bäume, Hochbeete, Wasserspiele, Parklets oder auch Spielstraßen auf Zeit sein.
- Dauerhafte Maßnahmen sind vor allem Flächenentsiegelung (Entfernung von Asphalt und Pflastersteinen zu Gunsten von Beeten und Grünflächen) im Rahmen von Straßenraumgestaltungen wie z.B. der Schaffung der Flanierachse Antoniterstraße (siehe Maßnahme I.2).

Da ein Unterhalt durch städtische Träger allein oftmals kaum zu bewerkstelligen ist, sollen zur Umsetzung auch **lokale Akteure** angesprochen werden. So können bspw. Anwohner:innen, Gewerbetreibende oder die Höchster Stadtgärtner\*innen die Pflege der Grünanlagen mitübernehmen.

Beispiele: Pocketpark in Dortmund (links) und „Cool Street“ in Wien (rechts)



## III.2 Beispielbares Höchst



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Es gibt nur wenige attraktive Aufenthaltsräume für Kinder in der Höchster Innenstadt. Auch dem Trend zur Outdoor-Fitness wird bislang nur eingeschränkt Rechnung getragen.

### Beschreibung

Vorwiegend entlang der geplanten Flanierachsen (siehe I.2) soll der öffentliche Raum attraktiv und erlebnisreich gestaltet werden. Kurzfristig kann der **schwer zugängliche Spielbereich am Mainberg** mit zeitgemäßen Spielmöglichkeiten und generationsübergreifenden Sitzelementen ausgestattet werden. Auch die Einrichtung einer **Sportmöglichkeit** (z.B. Calisthenics-Anlage) in der Rudolf-Schäfer-Anlage ist denkbar. Die Sommeraktionsfläche und die Boulebahn sollen als vielfältiger Treffpunkt für Sport-, Tanz- und Musikevents genutzt werden.

#### Quick-Wins

- Aufwertung des eingezäunten Bereichs am Mainberg mit zeitgemäßen, inklusiven Spielmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten
- Sportmöglichkeiten in der Rudolf-Schäfer-Anlage

### Effekte und Auswirkungen

Die Maßnahme trägt zu mehr Fußverkehr, Aufenthalt und Interaktion im öffentlichen Raum bei. Zudem findet eine Gesundheits- und Bewegungsförderung vor allem bei Kindern statt.

Beispielbilder für kleinere Spielelemente in zentralen Stadtbereichen



## III.3 Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Es gibt bereits entsprechende Initiativen in Höchst, was zeigt, dass der Gestaltungswille dort bereits vorhanden ist. Gleichzeitig sollen durch diese Maßnahme Möglichkeiten zur schnellen und unbürokratischen Umsetzung von kleinen Projekten in Höchst erhalten und geschaffen werden.

### Beschreibung

Über das Förderprogramm Innenstadt Höchst hinaus soll durch diese Maßnahme eine **finanzielle Förderung von kleinen Ideen, Projekten und Maßnahmen der Bürger:innen** gesichert werden, indem ein Budget dafür vorgehalten wird. Die Zuständigkeiten für die Förderung sind noch entsprechend zu klären.

### Effekte und Auswirkungen

Die Maßnahme stärkt die Bereitschaft der Akteure und Bürger:innen vor Ort in Höchst, sich stärker in die Gestaltung ihres Ortsteils einzubringen, da kleinere Projekte unkompliziert finanziert und umgesetzt werden können.

## V.2 Einführung von Carsharing in Höchst



### Anlass und Ziel der Maßnahme

In Höchst besteht eine **sehr gute Anbindung an Bus und Bahn**. Der hohe Parkdruck und nur wenige private Parkplätze sorgen zudem dafür, dass ein privates Auto relativ unattraktiv ist. **Carsharing** bietet die Möglichkeit, Personen, die nicht ständig auf ein eigenes Auto angewiesen sind, sondern nur ab und zu einen Pkw brauchen, auf den **ständigen Besitz eines Autos zu verzichten** und stattdessen ein Carsharing-Fahrzeug zu nutzen. Ein zusätzlicher Nutzen ist eine deutliche **Kostenersparnis**, da der ständige Unterhalt eines privaten Autos entfällt.

### Effekte und Auswirkungen

Durch das Angebot von Carsharing kann ein Verzicht auf private Autos erreicht werden, z.B. indem ein Haushalt auf einen Zweitwagen verzichtet. Dadurch sinkt insgesamt der Anteil an Autos die in Höchst parken und die frei werdenden Flächen können für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

### Beschreibung

Die Stadt Frankfurt plant die **Einrichtung von Carsharing-Stationen** im öffentlichen Raum. In Höchst sind folgende Standorte vorgesehen:

**Bahnhof Höchst, Melchiorstraße in der Nähe von Markt und Schwimmbad.**

Ergänzend wird empfohlen an folgenden Orten Carsharing-Stationen einzurichten:

**Parkhaus an der Emmerich-Josef-Straße, Bolongarostraße** in der Nähe des Bolongaropalastes und **Leunastraße** im Bereich der geplanten Haltestelle der künftigen RTW.

Diese Standorte sind geeignet, da sie gut durch umliegende Anwohner:innen erreicht werden können und gleichzeitig an Umstiegspunkten zu Bus und Bahn liegen. Mittelfristig sollen sie auch in **Mobilstationen integriert** werden (siehe unten).

Es wird empfohlen, an allen Standorten mindestens zwei Carsharing-Fahrzeuge anzubieten, da so die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, dass eines verfügbar ist und **verschiedene Fahrzeugklassen** angeboten werden können.

Kurzfristig könnten bereits zwei Carsharing-Stellplätze auf dem Parkplatz gegenüber des Bahnhofsgebäudes an der Ecke Dalbergstraße / Antoniterstraße eingerichtet werden.

#### Quick-Win

Einrichtung von zwei Carsharing-Stellplätzen auf dem Parkplatz gegenüber des Bahnhofsgebäudes (Dalbergstraße / Antoniterstraße)

## V.3 Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Um die Nutzung von Fahrrad, Bus und Bahn und dem zu Fuß Gehen möglichst attraktiv zu machen, ist es notwendig, dass man diese Mobilitätsformen auf seinem Weg gut miteinander kombinieren kann. Mobilstationen sind geeignet, den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln attraktiv zu machen. Aktuell gibt es im Gebiet des RMV noch kein systematisches Netz und Design von Mobilstationen; so kann Höchst auch als Impuls für weitere Gebiete dienen.

### Effekte und Auswirkungen

Durch die Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten wird der Umstieg insbesondere zwischen Fahrrad sowie Carsharing-Fahrzeug und Bus und Bahn attraktiver. Die Abhängigkeit der Bewohner:innen und Besucher:innen von einem privaten Auto kann so reduziert werden.

#### Quick-Win

Am Bahnhof Höchst ist bereits eine erste Mobilstation als Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der DB eingerichtet worden

### Beschreibung

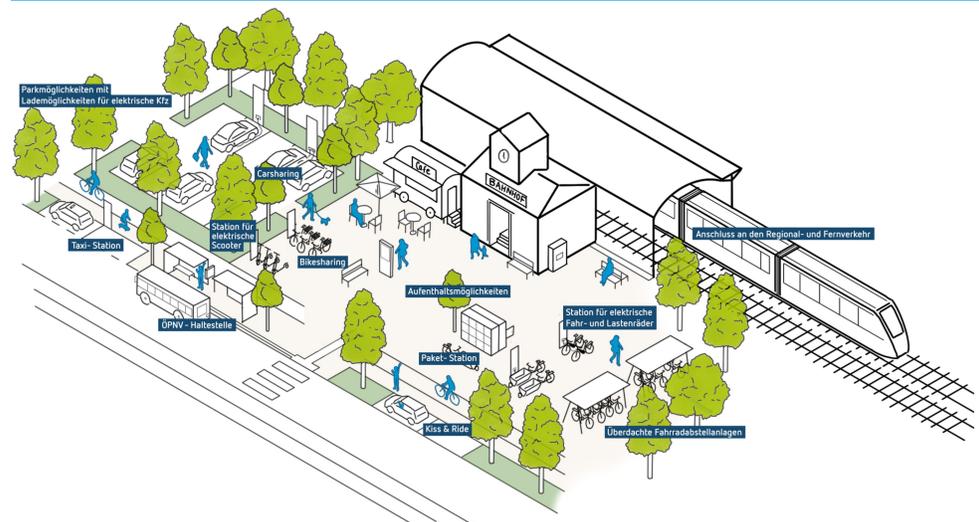
Die Mobilstationen sind **je nach Bedarf** an dem jeweiligen Standort **unterschiedlich auszustatten**. Grundsätzlich sind folgende Ausstattungselemente denkbar: Carsharing, Bikesharing, Lastenradsharing, hochwertiges Angebot an Abstellmöglichkeiten (Rad, E-Roller, E-Scooter), gut erreichbare Lage, ÖPNV-Zugang, ggf. weitere Serviceangebote (z.B. Paketstation, Micro-Hub, WLAN).

Eine Umsetzung ist auch durch lokale Initiativen und Kooperationen möglich.

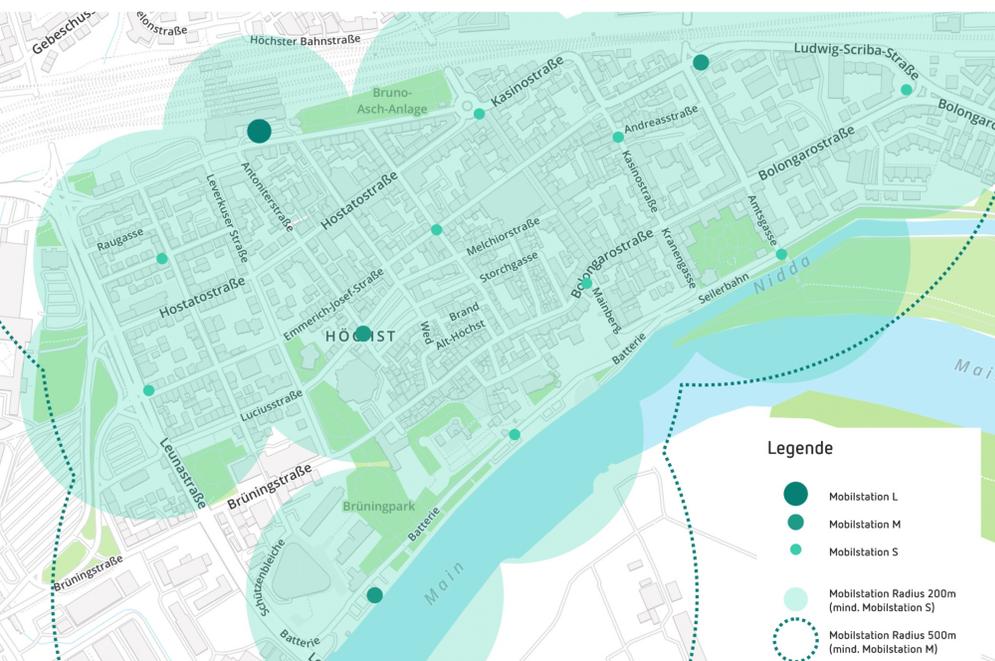
Es werden **drei Kategorien von Mobilstationen geplant**:

- L: Carsharing + Bikesharing + hochwertige Abstellanlagen + Abstellmöglichkeiten für E-Scooter sowie ggf. weitere Elemente (z.B. Lastenradsharing, Micro-Hub, etc.) am Bf. Höchst
- M: Carsharing + Bikesharing + einfache Radabstellanlagen + Abstellmöglichkeiten für E-Scooter sowie ggf. Paketstation (Melchiorstraße / Antoniterstraße, Ludwig-Scriba-Straße, Batterie)
- S: Bikesharing (etwa alle 100-200m) + Abstellmöglichkeiten für E-Scooter

#### Beispielhafte Darstellung einer großen Mobilstation (wie z.B. am Bf. Höchst)



#### Beispiele verschiedener Elemente von Mobilstationen in anderen Städten

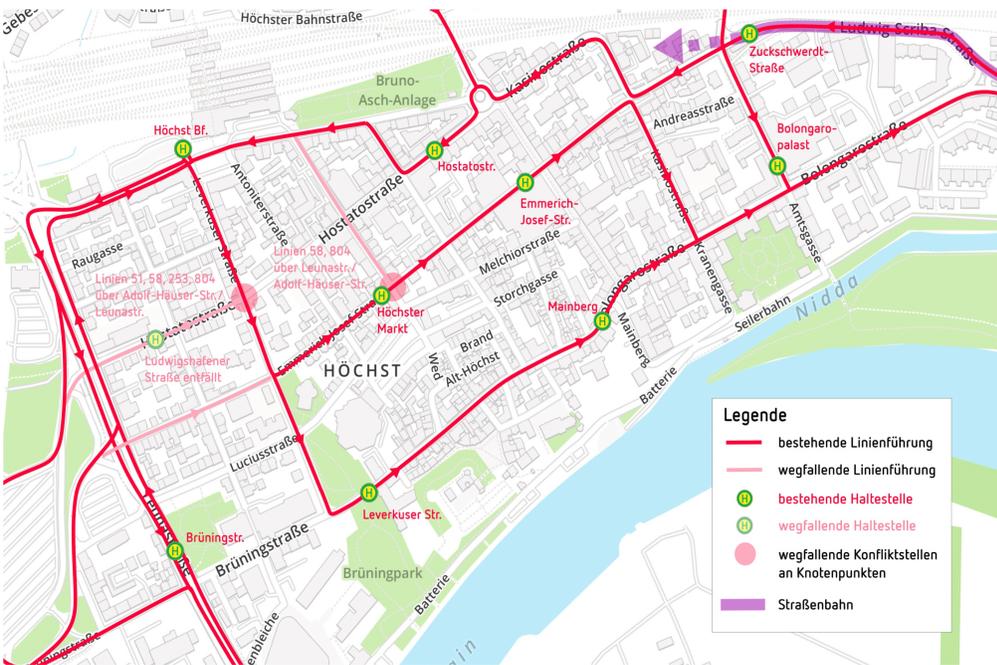


## V.1 Anpassung der Busverkehrsführung



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Durch die starke Verkehrsbelastung in Höchst kommt es oftmals zu Störungen des Busverkehrs, bspw. durch Stau oder falschparkende Kfz. Verkehrsberuhigungs- und neuordnungsmaßnahmen sowie eine geänderte Führung des Busverkehrs in Höchst sollen hier eine Verbesserung erzielen.



### Beschreibung

Die Anpassung der Busverkehrsführung beinhaltet konkret die Führung der Linien 51, (Richtung Industriepark) 58, 253 und 804 über die Leunastraße und Adolf-Häuser-Straße anstatt durch das Quartier. So kann die Fahrzeit verkürzt werden. Es entfällt die gering genutzte Haltestelle Ludwigshafener Straße. Ergänzend sind mögliche Umleitungsstrecken im Busverkehr zu berücksichtigen, die während des Umbaus der Leunastraße (RTW) nötig sind.

### Effekte und Auswirkungen

Die angedachten Veränderungen haben nur geringe Auswirkungen auf die Fahrgäste. Es entfällt eine schwach genutzte und nur in eine Richtung bediente Haltestelle. Die Linienführung wird jedoch konfliktärmer und somit weniger anfällig für Verzögerungen. Die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Busverkehrs wird erhöht. Eine Umsetzung ist gemeinsam mit der Maßnahme I.1 (Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr) möglich.

## VI. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst



### Anlass und Ziel der Maßnahme

Hohe Kfz-Belastungen auf zentralen Straßen verursachen Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln und reduzieren die Aufenthalts- und Flanierqualität. Die Führung des Fuß- und Radverkehrs ist oftmals wenig attraktiv. In der Bürgerbeteiligung wurde vielfach der Wunsch nach einer sehr deutlichen und umfassenden Verkehrsberuhigung der Innenstadt geäußert. Diese Maßnahme soll eine mögliche Perspektive dafür aufzeigen.

### Effekte und Auswirkungen

Die Verkehrsbelastung im Kernbereich verringert sich stark, da nur noch Autos mit direktem Ziel dorthin fahren. Entsprechend können der Rad- und Fußverkehr weiter gestärkt werden. Im Buslinienetz würden umfangreiche Änderungen erforderlich. Auch die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz sind noch genauer zu untersuchen, da z.B. die Bolongarostraße stärker belastet werden könnte.

### Beschreibung

Die Verkehre werden entsprechend dem „Superblock“-Prinzip geleitet. Höchst wird in Blöcke aufgeteilt mit Erschließungsschleifen und einer äußeren Anbindung. Eine direkte Verbindung zwischen den inneren Blöcken besteht jedoch nur noch eingeschränkt, z.B. für Fahrräder. So werden Durchfahrtmöglichkeiten unterbunden und der Durchgangsverkehr entfällt im Kernbereich von Höchst. Dazu sind teilweise die Umkehr von Einbahnstraßen erforderlich sowie die Einrichtung von Modalfiltern, die nur noch dem Fuß- und Radverkehr sowie Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen das Passieren ermöglichen. Da für diese Maßnahme umfangreiche, grundlegende Änderungen in der Verkehrsführung mit vielen Auswirkungen erfolgen, muss dies zunächst weiter diskutiert und geprüft werden. Daher ist diese Maßnahme eher als langfristige Perspektive für Höchst zu sehen.



Gute Beispiele: Superblock in Barcelona (links) und ein Modalfilter in Nürnberg

