

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Frankfurt-Höchst

Integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie

Bestandsaufnahme und -analyse

Oktober 2022



# Inhalt

- Einleitung und Aufgabenstellung
- Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Kenntnisse
- Weitere Analysen
  - Analyse der Verkehrsführung
  - Analyse der Verkehrssicherheit
  - Parkraumanalyse
- Partizipation
- Zusammenfassende SWOT-Analyse



# Einleitung und Aufgabenstellung

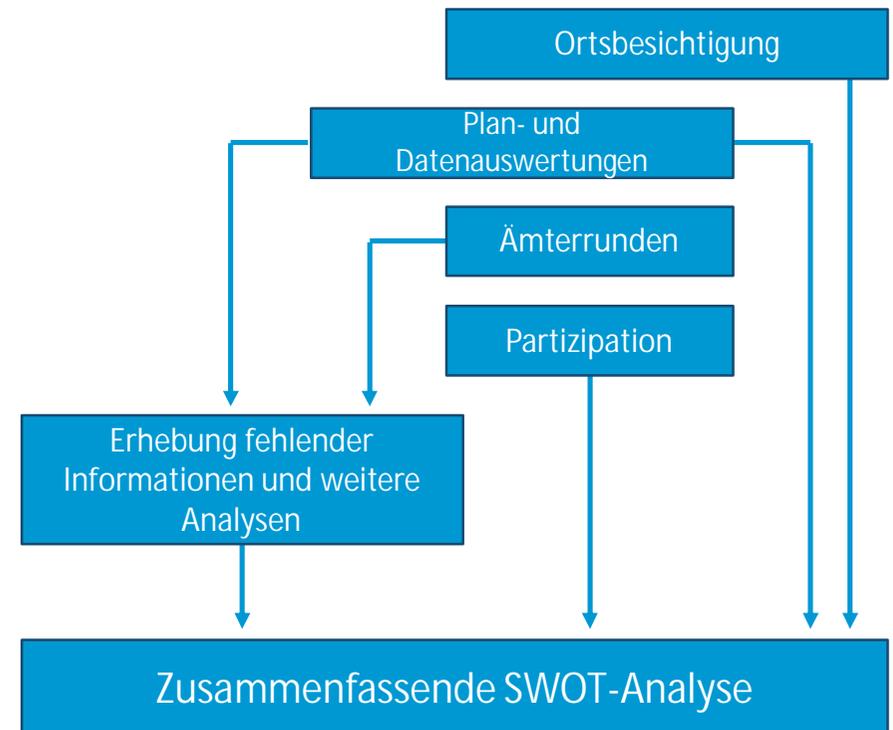
# Einleitung und Aufgabenstellung

Der erste große Baustein der integrierten Nahmobilitäts- und Parkraumstudie für Frankfurt-Höchst ist die iterative Bestandsanalyse. Sie baut insbesondere auf vielfältigen bestehenden und bereits disponierten Planungen in und um Höchst auf. In einem ersten Schritt werden die wesentlichen Inhalte mit Relevanz für die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie gefiltert und nachfolgend zusammengefasst. In mehreren Ämterrunden, bei denen die verschiedenen Ämter der Stadt Frankfurt, die Vertretung des Stadtteilbüros Höchst sowie die traffiq GmbH teilnahmen, wurden weitere Inhalte und Untersuchungsbedarfe thematisiert.

Auf dieser Grundlage sind weitere Analysen und Auswertungen vorgenommen worden. Dazu gehört die Untersuchung der Verkehrsführung, die Verkehrssicherheitsanalyse und eine ergänzende Parkraumanalyse.

Weiteren Input für die Bestandsaufnahme und -analyse lieferten die Stadtteilwerkstatt im Mai 2022, eine Befragung der Bürger:innen vor Ort in Höchst sowie online als auch eine Teilnahme am Planungsbeirat Höchst.

Aus den gesammelten Erkenntnissen ist abschließend eine zusammenfassende SWOT-Analyse in Text- und Kartenform erstellt worden.



Auswertung bestehender Planungen  
und Aufbereitung vorhandener Kenntnisse

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse: Wichtige Grundlagen

Städtebauliche Entwicklungen	Integrierte Betrachtungen	Verkehrsführung / Kfz-Verkehr / Beruhigung	Parken
Umnutzung des Bolongaropalastes	Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße	Bestandsverkehrsführung	Analyse Parken Marktplatz
Neugestaltung Ettinghausenplatz	Handlungskonzept Höchst (Verkehrsberuhigungsmaßnahmen)	Verkehrsführung mit Regionaltangente West	Parkraumuntersuchung in der Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße
Wohnbauvorhaben am Bahnhof + Nachnutzung Bunker	Einzelhandel- und Zentrenkonzept	Ausführungsplanung Bolongarostraße	Parkraumuntersuchung Bolongarostraße
Wohnbaunachverdichtung Kasinostraße	Regionaltangente West und Leunastraße	Carsharing: Anregungen aus dem Ortsbeirat	Parkregelungen Anwohnerparken Höchst
Wohnbauentwicklung VGF-Betriebshof	Monitoring Soziale Segregation	Busliniennetz Übersicht	
Ausbau Taunussparkasse			

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse: Wichtige Grundlagen

ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	Sonstige Dokumente
Daten zu Bushaltestellen von TraffiQ	Radverkehrskonzept westl. Stadtteile + Radentscheid	Integriertes Handlungskonzept Innenstadt Höchst	PARLIS-Anträge
Busliniennetz	Antrag Fahrradstadt Frankfurt	Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße	Presseartikel
ÖPNV-Planung unter Berücksichtigung RTW	Bestandsaufnahme Fahrradstellplätze	PARLIS-Anträge zum Fußverkehr	Meldeplattform + Bürgermeldungen
	Radschulwegeplan		Dokumente aus der Bewohnerschaft, von Vereinen und Initiativen
	Machbarkeitsstudie Fahrradparkhaus		Planungsspaziergänge und -radtouren
	Planungsradtour / Anregungen		Sachstandsbericht Förderprogramm Innenstadt
			Unfalldaten

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Allgemeines



- Frankfurt-Höchst und die umliegenden Stadtbezirke gehören zu den sozial benachteiligten Stadtteilen, was sich bspw. auch in einer überdurchschnittlichen Arbeitslosenzahl spiegelt.
- Der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund liegt zwischen 65 und 70 %.
- Höchst ist mit deutlich über 100 Einzelhandelsbetrieben und einigen Ankermietern das wichtigste Zentrum im Frankfurter Westen und steht dabei in Konkurrenz insb. zum Main-Taunus-Zentrum.
- Städtebauliche Entwicklungen in Frankfurt-Höchst beschränken sich größtenteils auf Nachverdichtungen. Vorhaben mit größerem Verkehrseinfluss sind die Wohnbauentwicklung auf dem ehemaligen VGF-Betriebshof sowie die Umnutzung des Bolongaropalastes.

**Bedeutung:** Die soziale Situation in Höchst ist zu berücksichtigen, gleichzeitig aber auch die übergeordnete Bedeutung in Planungen. Innerhalb Höchsts ist nur mit kleineren städtebaulichen Veränderungen zu rechnen, insbesondere der Bolongaropalast ist einzubeziehen.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Wichtige Studien



## Handlungskonzept Höchst:

- Höchst ist baulich und in seiner Nutzung vielfältig, mit bedeutendem historisch-baulichem Erbe, z.B. Fachwerk
- Der Einzelhandel steht vor Herausforderungen, das touristische Potenzial wird kaum genutzt
- Vielfältige gastronomische Nutzungen beleben, können jedoch auch Konflikte z.B. durch Lärm bedeuten
- Wichtige umgesetzte Maßnahmen des Konzeptes seit 2006 im Bereich Mobilität und öffentlicher Raum: Aufwertung Mainufer, barrierefreie Bahnhofsgestaltung, Bau des Dalbergkreisels, Neugestaltung Andreasplatz, veränderte Straßenraumaufteilung z.B. in Leverkusener- und Antoniterstraße
- Geplante Maßnahmen im Bereich Mobilität und öffentlicher Raum: Umgestaltung Bolongarostraße, Neugestaltung Ettinghausen-Platz, Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße, Regionaltangente West, Nahmobilitäts- und Parkraumstudie

Bedeutung: Vielfältige Ansprüche (Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, ...) sind zu berücksichtigen in Höchst und zahlreiche Entwicklungen in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu integrieren

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Wichtige Studien



Handlungskonzept Höchst – Anforderungen an die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie (Auszug):

Nahmobilitätsstudie:

- In Abstimmung mit Fachämtern Darstellung der aktuellen Situation, der Potenziale, (innovativer) Maßnahmen zur Nahmobilitätsverbesserung kurz-, mittel- und langfristig
- Zum Radverkehr sollen Ideen der AG Radverkehr einfließen

Parkraumstudie:

- ruhender Verkehr ist zentraler Konfliktpunkt, neue und unkonventionelle Ideen sollen entwickelt werden
- Das Parkraumangebot und die Nutzung bzw. Nachfrage sollen ermittelt werden
- Maßnahmen für funktionalere Strukturierung und bessere Angebotskommunikation sollen entwickelt werden
- Lösungsansätze aus dem Handlungskonzept: Parkcluster, P+R und Shuttlebusse zu größeren Parkplätzen, Öffnung der Parkplätze bei Schulen etc. zu Stoßzeiten, Leitsystem verbessern

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Wichtige Studien



Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße:

Verkehrsbeobachtungen:

- Konflikte mit zufahrenden Kfz und Lieferverkehren in der Königsteiner Straße, zudem Zufahrt durch Anlieger ohne Berechtigung
- Vielfaches Falschparken im Bereich Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße, da Parkplätze belegt sind
- Konflikte mit dem Busverkehr entstehen durch einfahrende Busse aus Busbuchten

Erscheinungsbild: Die Königsteiner Straße wird als chaotisch bewertet und auch der Mainberg als unattraktiv gestaltet. Potenzial wird in der Entwicklung einer Sichtbeziehung zum Main gesehen.

Konzept: Der Mainberg soll als verkehrsberuhigter Bereich aufgewertet und die Königsteiner Straße stärker strukturiert werden. Es wird zudem vorgeschlagen, die Bushaltestelle Emmerich-Josef-Straße als Buskap auszubauen und die Umwege durch eine Öffnung der Zuckschwerdtstraße in beide Richtungen zu reduzieren. Als Sofortmaßnahmen werden u.a. Poller gegen Falschparken, Stellplätze für Zweiräder und Beschilderungen für Parkhäuser identifiziert.

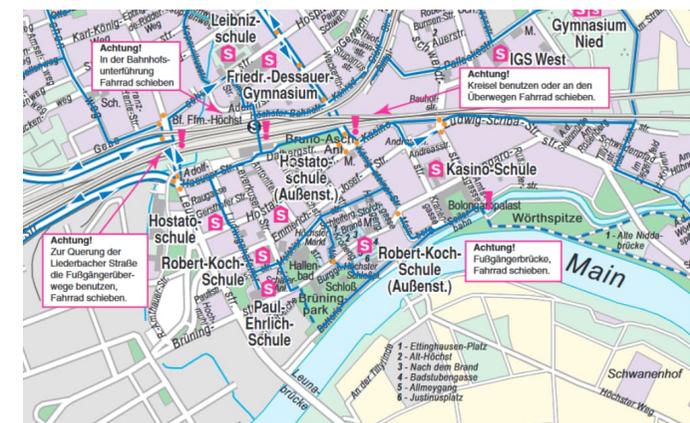
Bedeutung: Auf den Bereich Königsteiner Straße / Emmerich-Josef-Straße sowie auch auf den Mainberg und die Verknüpfung mit der Königsteiner Straße ist ein Fokus in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu legen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind zu berücksichtigen.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Radverkehr



## Radverkehrsnetz

- Im Untersuchungsgebiet sind Radhaupttrouten sowie Radnebenrouten geplant und aus dem Gebiet heraus eine Anbindung an die Radschnellverbindung parallel zu den Bahnschienen in Richtung des Frankfurter Zentrums.
- Radhaupttrouten sind insbesondere am Gebietsrand vorgesehen (z.B. Dalbergstraße, Batterie, Leunastraße, Zuckschwerdtstraße), Radnebenrouten durchziehen das Quartier kleinteilig, z.B. entlang der Hostatostraße, Melchiorstraße oder Königsteiner Straße. Die Kasinostraße ist nicht Bestandteil des Routennetzes, wodurch in Nord-Süd-Richtung eine Netzlücke verbleibt - im Raum zwischen Zuckschwerdtstraße und Albanusstraße verbleibt nur die für Radfahrende wenig attraktive Fußgängerzone.
- Qualitätsstandards sehen z.B. Mindestbreiten von 2,00 m für Radwege vor, 2,25 m für Radfahrstreifen und 1,75/1,50 m für Schutzstreifen. Die benannten Wunschbreiten liegen darüber. Auch für gemischte Führungen werden Mindeststandards und Wunschstandards benannt.
- Der Radschulwegeplan orientiert sich vielfach am Radnetz aber auch an einer Führung, abseits von stark befahrenen Straßen. Einige Stellen sind mit Achtungsmarkierungen versehen oder mit der Aufforderung vom Fahrrad abzusteigen.



Quelle: Radschulwegeplan

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Radverkehr



Radverkehrsnetz Mängel: Aktuell bestehen im Radverkehrsnetz in Höchst zahlreiche Mängel, die u.a. im Radverkehrskonzept thematisiert werden.

- Fehlende Radverkehrsbeziehungen bestehen an der Leunastraße oder auch der Ludwig-Scriba-Straße.
- Benannte Gefahrenpunkte bestehen am Mainufer und in der Albanusstraße, hinzukommen Konflikte mit anderen Verkehrsarten an der Bolongarostraße.
- Fehlende Querungsmöglichkeiten wurden nachgewiesen und auch lineare Problematiken wie fehlender Sicherheitsabstand zu parkenden und fahrenden Kfz, bspw. an der Dalbergstraße oder der Königsteiner Straße nördlich des Dalbergkreisel.
- Kritischer Belag und Schlaglöcher werden vereinzelt als Komfortmängel ausgemacht sowie an der Kreuzung Kasinostraße / Zuckschwerdtstraße auch lange Wartezeiten.
- Auch die Hinweise im Radschulwegplan zeigen Mängel, da eine durchgehend sichere Führung ohne Absteigen vom Fahrrad nicht möglich ist.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Radverkehr



Radverkehrsnetz Maßnahmen: Im Radverkehrskonzept werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen, die es in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu berücksichtigen gilt.

## Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes

Bolongarostraße: gemäß der bestehenden Planungen (+Prüfung Einrichtung Fahrradstraße bis Zuckschwerdtstraße prüfen)

Brüningstraße: Sicherheitstrennstreifen zum Parken + Fahrradpiktogramme + Einrichtung Fahrradstraße prüfen

Amtsgasse/Seilerbahn/Batterie: Einrichtung Fahrradstraße

Hostatostraße: Einbahnstraße öffnen + Parken nur noch einseitig anordnen

Leverkuser Straße: Einbahnstraße öffnen + Ordnung des Parkraums

Adolf-Häuser-Straße/Dalbergstraße: Fahrradstraße einrichten zwischen Dalbergkreisel und Ludwigshafener Straße

Zuckschwerdtstraße: Reduzierung um eine Fahrbahn für baulichen Radweg in Gegenrichtung (2,30m + Sicherheitstrennstreifen)

Zuckschwerdtstraße (Bahnunterführung): Reduzierung auf Tempo 30 und Mischverkehr, perspektivisch Tunnelverbreiterung

Emmerich-Josef-Straße/Kasinostraße: Prüfung Einrichtung einer Fahrradstraße von Dalbergkreisel bis Zuckschwerdtstraße

Ludwig-Scriba-Straße: Zwei-Richtungs-Radweg auf nördlicher Straßenseite

Leunastraße: Integration der Maßnahmen im Rahmen der Umgestaltung der Regionaltangente West

Batterie/Schützenbleiche/Ludwigshafener Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße

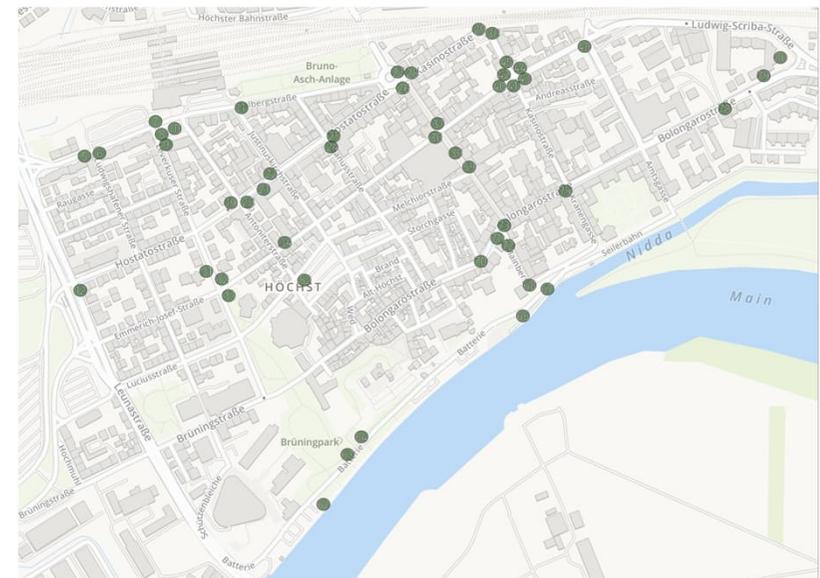
# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Radverkehr



## Radabstellanlagen

- Im Untersuchungsbereich wurden 779 Fahrradabstellplätze verteilt auf 84 Standorte gezählt (2020) und 71 weitere potenzielle Standorte identifiziert.
- 505 Radabstellmöglichkeiten wurde ein guter oder akzeptabler Zustand attestiert (eigene Prüfung 2022) mit sachgemäßen Anlehnbügel.
- Potenzial für eine Fahrradparkhaus am Bahnhof?
  - Zahlreiche Berufspendelnde fahren mit dem Rad zum Bahnhof
  - Aktuell maximal 160 abgestellte Fahrräder am Bahnhof, Spitze in den Mittagsstunden (etwa zu 20-30% außerhalb regulärer Abstellanlagen)
  - Über 50% Bereitschaft, für ein niedriges Regelentgelt eine gesicherte Radabstellanlage zu nutzen
  - Realisierung im Bunker zunächst nicht umgesetzt

## Radabstellanlagen in gutem Zustand



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Radverkehr



## Bedeutung:

- Im aktuell bestehenden Radverkehrsnetz existieren zahlreiche Mängel, die die Verkehrssicherheit und Radverkehrskomfort einschränken. Dies betrifft sowohl die Radverkehrsführung als auch Querungsmöglichkeiten. Dies zeigt sich in den Analysen zum Radverkehrskonzept sowie in Ansätzen auch im Radschulwegeplan.
- Radabstellanlagen bestehen bereits vielfach, in einigen Bereichen sind jedoch auch Mängel und fehlende Anlagen verzeichnet.
- Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes antworten auf die erhobenen Mängel. Sie sollten in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie berücksichtigt werden, bzw. mit den dort zu entwickelnden Maßnahmen möglichst vereinbar sein.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Fußverkehr



- Die hohe Bedeutung des Zentrums Frankfurt-Höchst bringt auch eine hohe Fußverkehrsfrequenz in den Kernbereichen mit sich.
- Der Fußverkehr steht in Höchst jedoch oftmals in Konflikt mit anderen Verkehrsträgern: So entspricht der vorhandene Raum in einigen zentralen Straßenzügen nicht den Ansprüchen die mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen entstehen. Der Platz wird jedoch vielfach für den (ruhenden) Kfz-Verkehr genutzt. Auch in der Fußgängerzone entstehen Konflikte, bspw. mit dem Lieferverkehr oder dem Radverkehr. Im Bahnhofsumfeld zeigen sich zudem Sicherheitskonflikte zwischen querenden zu Fuß Gehenden und Kfz, die sich in der Unfallstatistik widerspiegeln.
- Insbesondere ein mangelhafter Wegezustand und falschparkende Kfz werden als Grund für eine mangelhafte Barrierefreiheit mit Stolpergefahren genannt. Zudem können jedoch auch Bodenbeläge, bspw. durch historisches Pflaster, ein Problem darstellen.

Bedeutung: Der Fußverkehr hat in Höchst eine hohe Relevanz, durch die zentrale Funktion, kurze Wege und wichtige Anbindungspunkte wie den Bahnhof. In der aktuellen Raumnutzung ist er jedoch teilweise unterrepräsentiert, zeigen auch die bestehenden Studien. Es gilt somit in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu berücksichtigen, wo der Fußverkehr von besonderer Relevanz ist und wie er angemessen berücksichtigt werden kann.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – ÖPNV



## ÖPNV-Netz:

- Der Bahnhof in Höchst ist ein zentraler Knotenpunkt im Westen Frankfurts mit seiner Verbindung zwischen zahlreichen Bus- und Regionalzuglinien. Entsprechend wird ein Großteil der Buslinien, die Höchst durchqueren, über den Busbahnhof am Bahnhof geführt.
- Im Untersuchungsraum verkehren auf zahlreichen Achsen Buslinien. Aufgrund des Einbahnstraßensystems verkehren auch diese vielfach in Schleifen. In Richtung Westen sind dabei Kasinostraße und Dalbergstraße die wesentliche Achse, in Richtung Osten die Emmerich-Josef-Straße und die Bolongarostraße.
- Unter anderem mit der Führung auf der Emmerich-Josef-Straße verkehren zahlreiche Linien auch im Kernbereich und queren die Fußgängerzone an der Königsteiner Straße.
- Im Osten an den Haltestellen Zuckschwerdtstraße und Bolongaropalast besteht zudem eine Anbindung an das Straßenbahnnetz (Linie 11).
- Problematisch ist für den Busverkehr insbesondere der Konflikt mit haltenden und parkenden Kfz. Insbesondere im Kernbereich und entsprechend schmalen Straßenräumen sowie in Knotenpunktbereichen kommt es häufig zu Behinderungen und Busse können falschparkende Kfz nicht passieren.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – ÖPNV



## ÖPNV-Haltestpunkte:

- Bei den Fahrgastzahlen der Bushaltestellen zeigt sich, dass die Haltestelle Höchst Bahnhof (Busbahnhof) die mit Abstand größte Bedeutung im Untersuchungsgebiet hat. So entfällt gut die Hälfte der Ein-/Aussteiger:innen auf diese Haltestelle (durchschnittlich etwa 7.800 wochentags). Weitere wichtige Haltestellen sind die Haltestelle Ludwig-Scriba-Straße mit gut 2.300 und die Hostatostraße mit gut 1.200 Ein-/Aussteiger:innen. Zudem befinden sich an der Bolongarostraße noch Haltestellen mit relativ hohen Ein-/Ausstiegszahlen von bis zu 575. Es ist davon auszugehen, dass auch die Straßenbahnhaltestellen Zuckschwerdtstraße und Bolongaropalast noch relevante Einstiegszahlen aufweisen.
- Die Haltestellenausstattung ist unterschiedlich einzustufen. So ist eine barrierefreie Ausstattung nur am Busbahnhof und der Emmerich-Josef-Straße vorhanden, Sitzbänke gibt es jedoch an den meisten Haltestellen und auch Fahrgastunterstände bei etwa der Hälfte der Haltestellen.

**Bedeutung:** Der ÖPNV nimmt in Höchst eine wichtige Rolle ein, einerseits im Umstieg auf den schienengebundenen Verkehr, insbesondere am Bahnhof, andererseits aber auch in der lokalen Anbindung. So weisen auch zentrale Haltestellen höhere Fahrgastzahlen auf. Die zahlreichen Buslinien in Höchst stehen jedoch im Konflikt mit anderen Verkehrsarten, vor allem dem MIV. Wie eine Erreichbarkeit gewährleistet werden kann, aber gleichzeitig Konflikte reduziert werden können, gilt es in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie vertiefend zu untersuchen.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Kfz-Verkehr



## Fließender Kfz-Verkehr:

- Abgesehen von der Fußgängerzone in der Königsteiner Straße und kleinen Teilbereichen in der Altstadt ist eine Befahrbarkeit mit dem Kfz grundsätzlich möglich. Die aktuelle Verkehrsführung sieht dabei vielfach Einbahnstraßen vor, die insbesondere die zentralen Bereiche von Höchst durchziehen.
- Die im Stadtteilverkehrsplan so bezeichneten Hauptstraßen ziehen sich mit der Emmerich-Josefstraße oder der Bolongarostraße durch zentrale Bereiche von Höchst, was auch zu Durchgangsverkehr führen kann.
- Zu Hauptverkehrszeiten staut es sich in mehreren Bereichen im Verkehrssystem von Höchst. Als besonders belastet gilt dabei der Dalbergkreisel und seine Zufahrtstraßen, während Marktzeiten auch die Zufahrtstraßen rund um den Marktplatz. Eine Analyse von Verkehrsflussdaten zeigt aber auch starke Beeinträchtigungen bspw. auf Kasinostraße, Emmerich-Josef-Straße oder auch der Bolongarostraße.

**Bedeutung:** Die starke Kfz-Verkehrsbelastung in Höchst stellt ein maßgebliches Problem für die Aufenthalts- und Bewegungsqualität sowie für andere Verkehrsarten dar. Dieses Problem ist in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu berücksichtigen und vor allem in zentralen Bereichen mit starker Aufenthaltsfunktion ist darauf ein Augenmerk zu legen.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Kfz-Verkehr



## Ruhender Kfz-Verkehr:

- Parken Königsteiner Straße: In den Parkhäusern Höchst und Königsteiner Straße befinden sich zusammengenommen etwa 580 Parkplätze, zudem befinden sich im direkten Umfeld der Königsteiner Straße rund 250 kostenfreie Parkplätze, die teilweise mit Parkscheibe bewirtschaftet sind. Mehrere Begehungen an verschiedenen Tagen und Tageszeitpunkten ergaben, dass hier dauerhaft größere Kapazitätsreserven bestehen (z.T. deutlich mehr als 50% freie Kapazitäten).
- Parken Markt: Das Parken auf dem Marktplatz und in den umliegenden Bereichen ist ebenfalls gebührenfrei und mit Parkscheibe geregelt. Über Nacht besteht keine Bewirtschaftung (18-9 Uhr). An Markttagen besteht ein absolutes Halteverbot in den Bereichen, in denen der Markt stattfindet. Somit stehen an Markttagen etwa 100, sonst ca. 200 Stellplätze zur Verfügung. Eine Untersuchung des Parkens rund um den Markt an Markttagen im Frühjahr 2022 ergab u.a. folgende Erkenntnisse:
  - Die Kapazitäten sind während Marktzeiten nahezu ausgelastet, es kommt vereinzelt zu Falschparkvorgängen
  - Mit über 50% unter einer halbe Stunde handelt es sich eher um Kurzparker, der Großteil hat dabei das Kennzeichen F (60%) und MTK (16%)
  - Die Befragung zeigt, dass es teilweise zu längeren Suchzeiten kommt und ein wesentlicher Teil der Befragten die alternativen Parkmöglichkeiten (z.B. Parkhaus Königsteiner Straße, Mainufer, Parkhaus Höchst) gar nicht kennt.

# Auswertung bestehender Planungen und Aufbereitung vorhandener Erkenntnisse – Kfz-Verkehr



Ruhender Kfz-Verkehr:

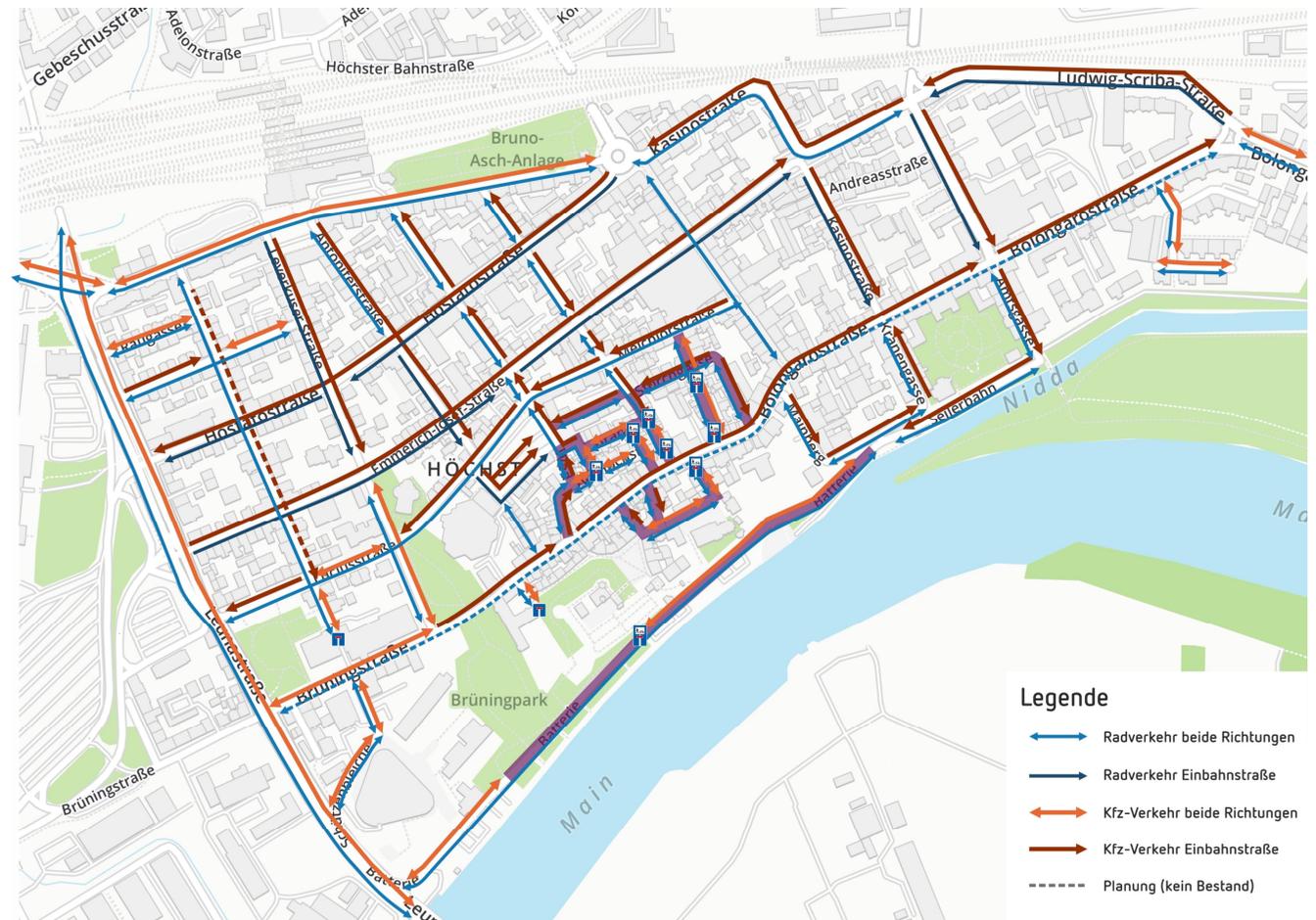
- Parken Bolongarostraße (die Parkraumuntersuchung der Bolongarostraße 2009 ist aufgrund ihres Alters kritisch zu überprüfen, die dargestellten Ergebnisse stützen jedoch auch aktuelle Beobachtungen):
  - Öffentliche Parkstände befinden sich verstärkt im westlichen Teil mit mehr Einzelhandelsgeschäften
  - Tagsüber liegt die Auslastung bei 90-100%, nimmt nachts jedoch ab
  - Die Ausprägung der Auslastung variiert nach Gebieten, so ist sie im Bereich der Altstadt tendenziell etwas geringer, westlich der Altstadt ist vor allem die Mittagsspitze ausgeprägt und am Nachmittag eine geringere Auslastung notiert

Bedeutung: In Höchst stehen einige Sammelparkanlagen zur Verfügung und ebenso zahlreiche Parkplätze im Straßenraum. Die dargestellten Untersuchungen zeigen eine hohe Auslastung der bestehenden Parkraummöglichkeiten und es kommt auch zu Falschparkvorgängen. Die Sammelparkflächen werden zum Teil als unattraktiv eingeschätzt oder sind erst gar nicht bekannt. Beobachtungen zeigen zudem eine Störung des fließenden Verkehrs durch Falschparkvorgänge. Im Rahmen der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie gilt es, ein ganzheitliches Bild zu schaffen und für die Probleme von Falschparkenden Kfz, hoher Parkbelastung und teilweise nicht genutzten alternativen Parkmöglichkeiten Lösungsansätze zu entwickeln.

Weitere Analysen

# Analyse der Verkehrsführung

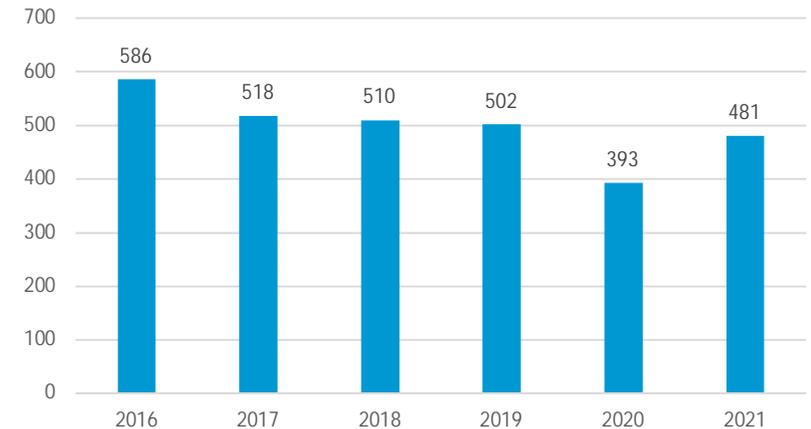
- Im Kfz-Verkehr ist die Verkehrsführung durch Einbahnstraßen geprägt, insbesondere im Kernbereich von Höchst. Der Altstadtbereich ist verkehrsberuhigt und kann nicht durchfahren werden, ebenso das Mainufer.
- Auch im Radverkehr bestehen noch viele Einbahnstraßen, die in Gegenrichtung nicht freigegeben sind, insbesondere im Osten ergibt sich so eine Netzlücke (im Bereich Kasinostraße / Zuckschwerdtstraße). Grundsätzlich bestehen so kaum durchgängige und keinerlei attraktive Verbindungen in Nord-Süd-Richtung.



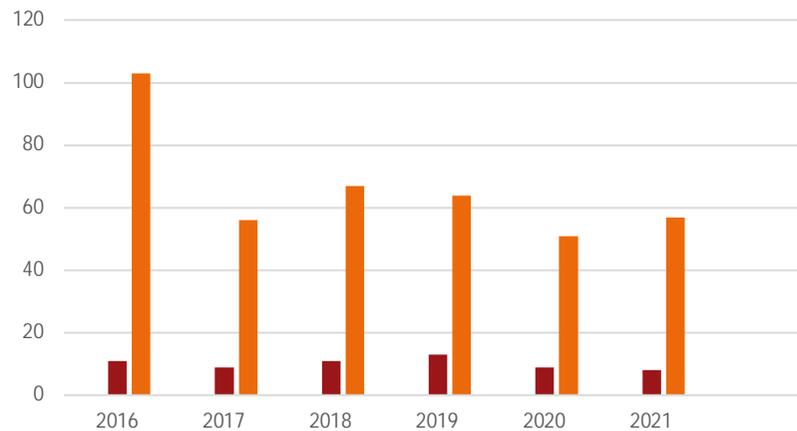
# Analyse der Verkehrssicherheit

- Die Unfallzahlen insgesamt sind leicht rückläufig
- Keine Unfälle mit Getöteten im Betrachtungszeitraum von 2016 bis 2021
- Der Corona-Effekt im Jahr 2020 ist deutlich sichtbar vor allem bei der Unfallanzahl

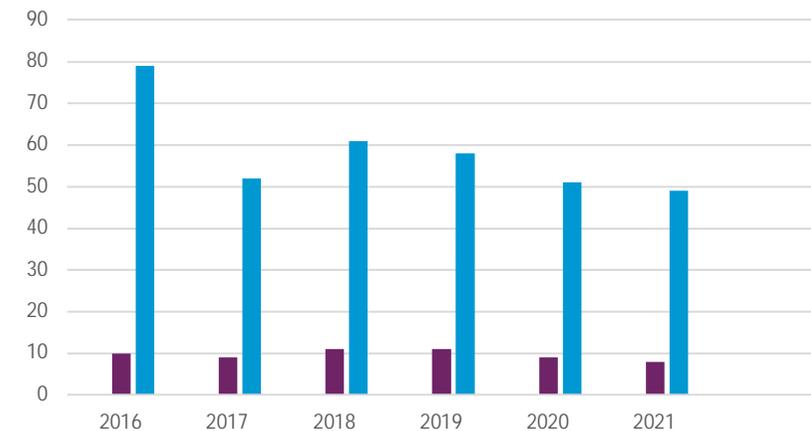
Anzahl Unfälle



Schwerverletzte und Leichtverletzte



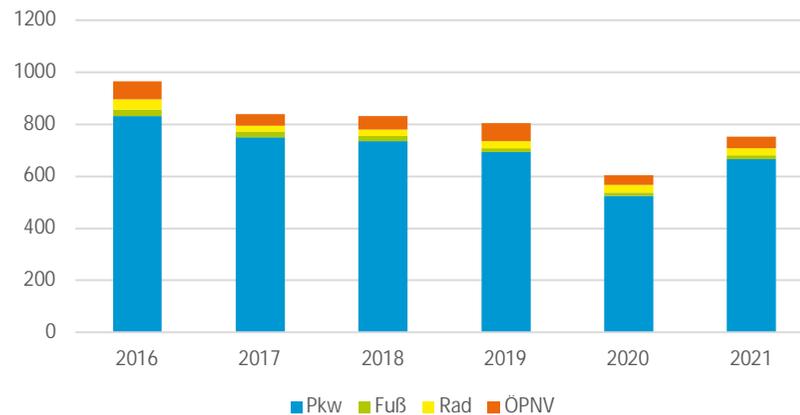
Anzahl Unfälle mit Leicht- und Schwerletzten



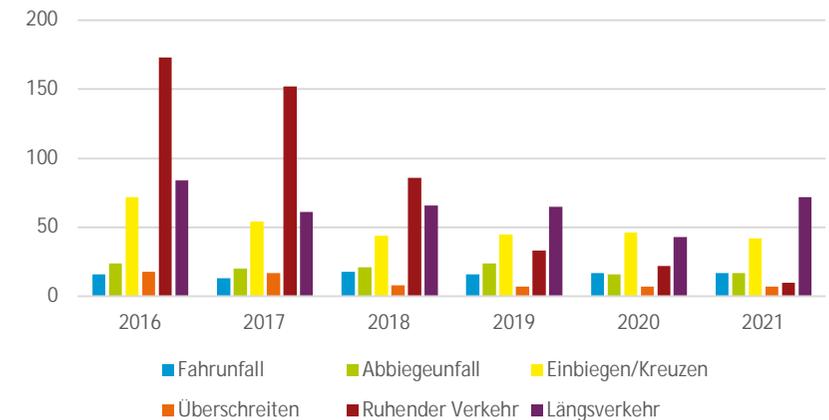
# Analyse der Verkehrssicherheit

- Überwiegend Beteiligung von Pkw bei polizeilich aufgenommenen Unfällen
- Mehr Rad- als Fußverkehrsunfälle
- 2016-2018 auffällig viele Unfälle im ruhenden Verkehr (stetige Reduktion)

Unfälle nach Beteiligung



Anzahl Unfälle nach Unfalltyp

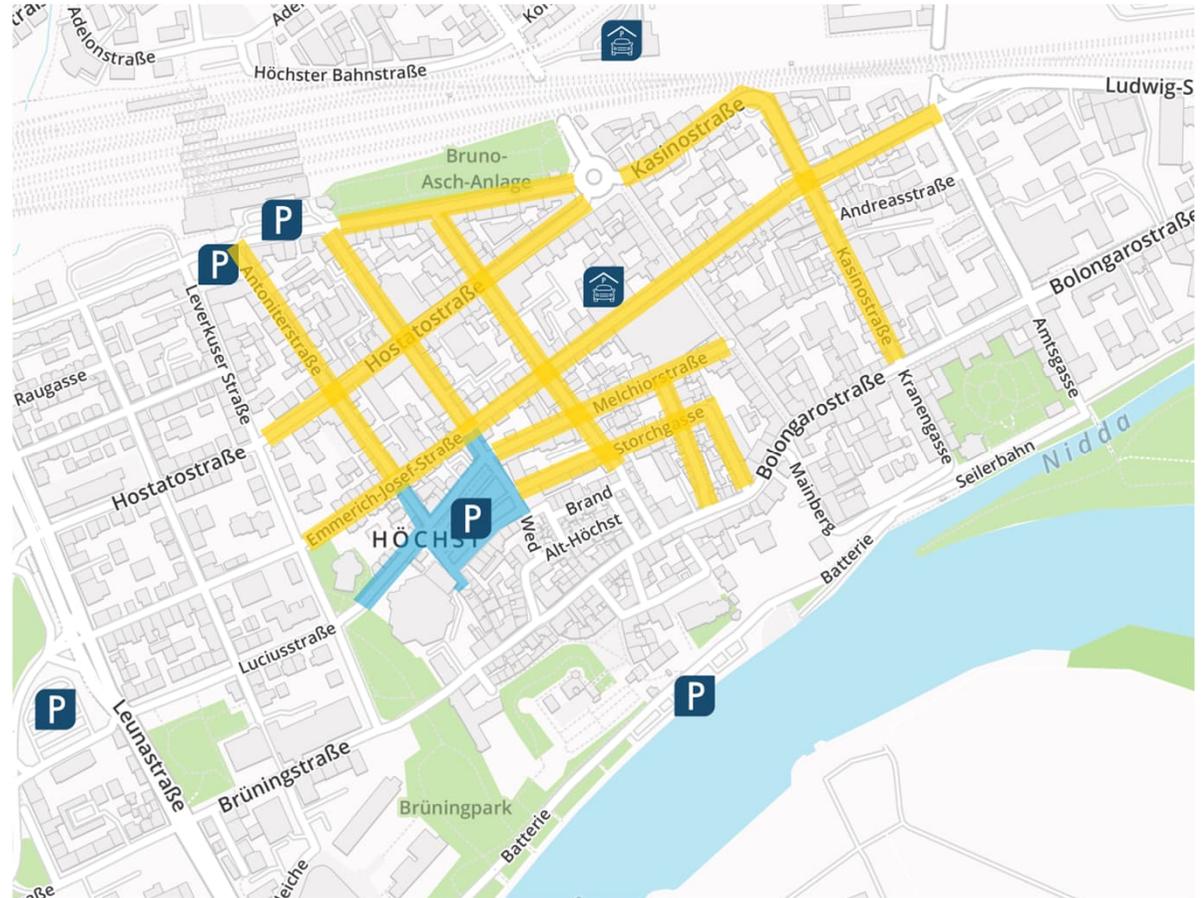




# Parkraumanalyse

## Parkraumerhebung

- Dienstag, 19. Juli, 6-20 Uhr
- 38°C, wolkenlos. Die Wetterbedingungen führten dazu, dass die digitale Erhebung mittels Tablet ab mittags durch eine handschriftliche Erfassung ersetzt werden musste.
- Erhebung vormittags im Stundenrhythmus, nachmittags im Zwei-bis Drei-Stunden-Rhythmus
- Teilkenzeichenerfassung
- Erhoben wurde im gelb markierten Gebiet. Für das blau markierte Gebiet liegen bereits Daten vor (Erhebung im Frühjahr 2022)
- Erfasst wurden insgesamt 386 Parkstände

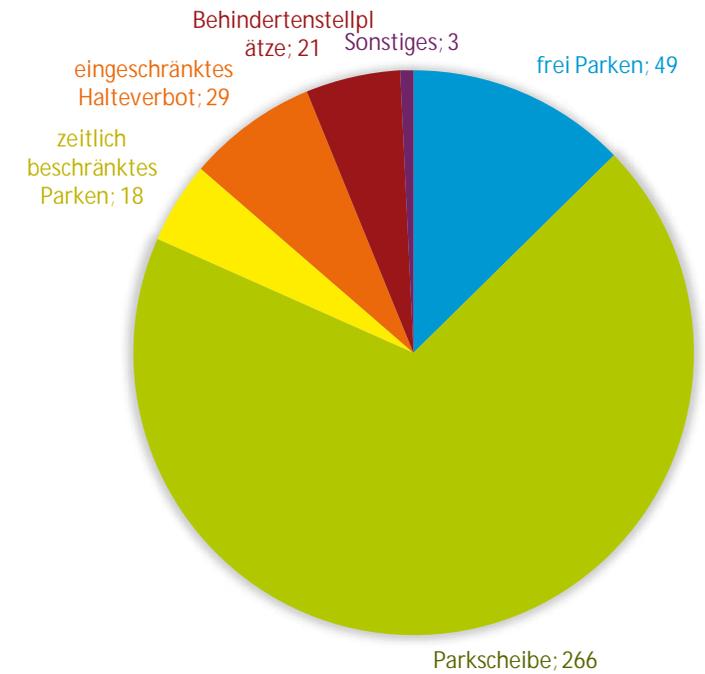


# Parkraumanalyse

- Erfasst wurden insgesamt 386 Parkstände

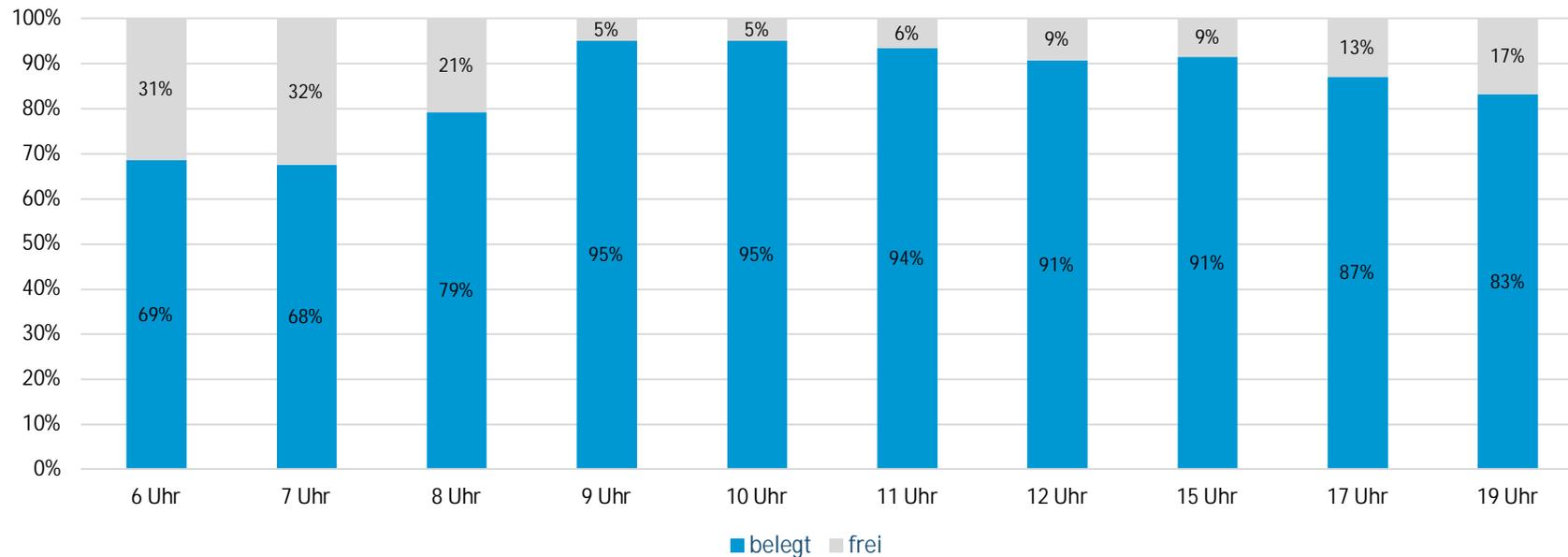


## PARKREGELUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET



# Parkraumanalyse

## Gesamtauslastung



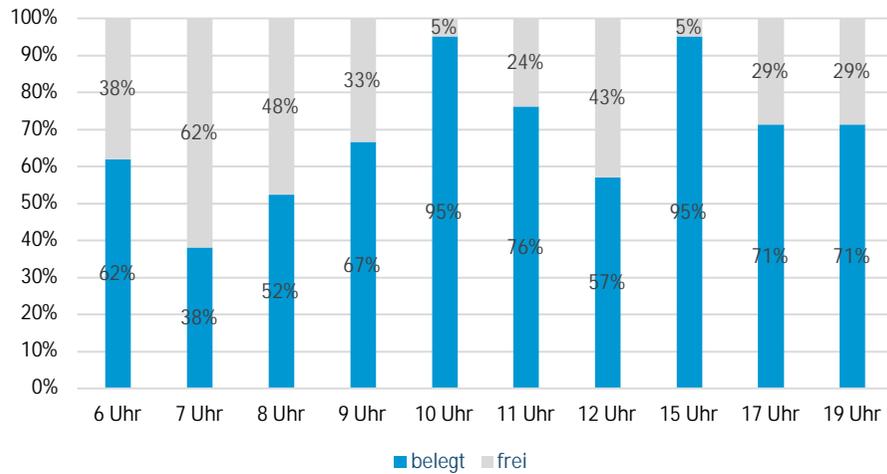
### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

< 60%	kein Parkdruck
bis 70 %	geringer Parkdruck
bis 80%	mittlerer Parkdruck
bis 90%	hoher Parkdruck
> 90%	sehr hoher Parkdruck

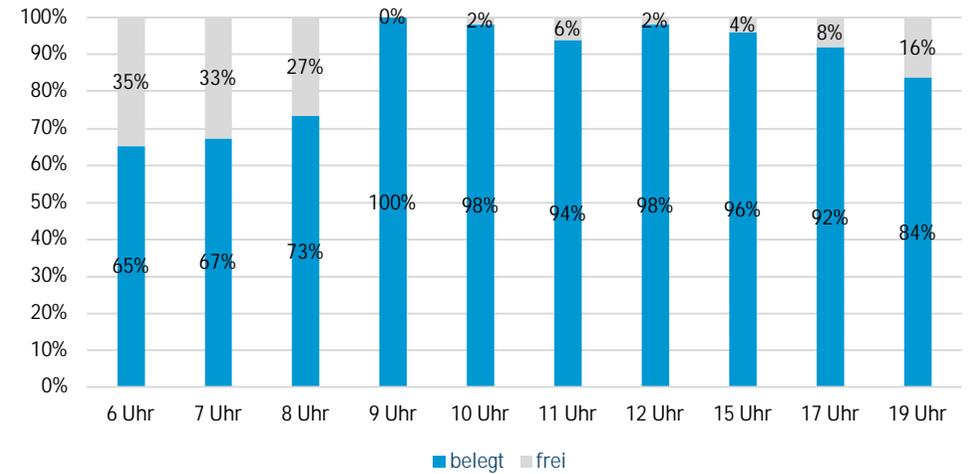
- Tagsüber besteht eine hohe Gesamtauslastung, die einen sehr hohen Parkdruck hervorruft. Die stärkste Belastung besteht zwischen 9 und 11 Uhr, zum Abend hin nimmt die Belastung etwas ab.
- Die Auslastung unterscheidet sich nicht signifikant in Bezug auf die Parkregelung. Die Parkstände ohne Beschränkung („frei Parken“) waren noch stärker ausgelastet als die Parkstände mit Beschränkung (i.d.R. „Parkscheibe“)

# Parkraumanalyse

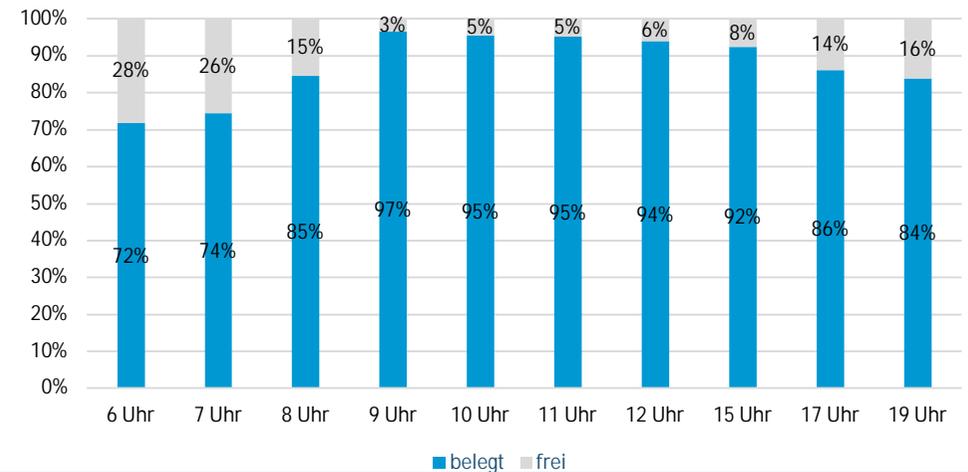
Auslastung Behindertenparkstände (n = 21)



Auslastung Freies Parken (n = 49)



Auslastung Parkscheibe (n = 266)

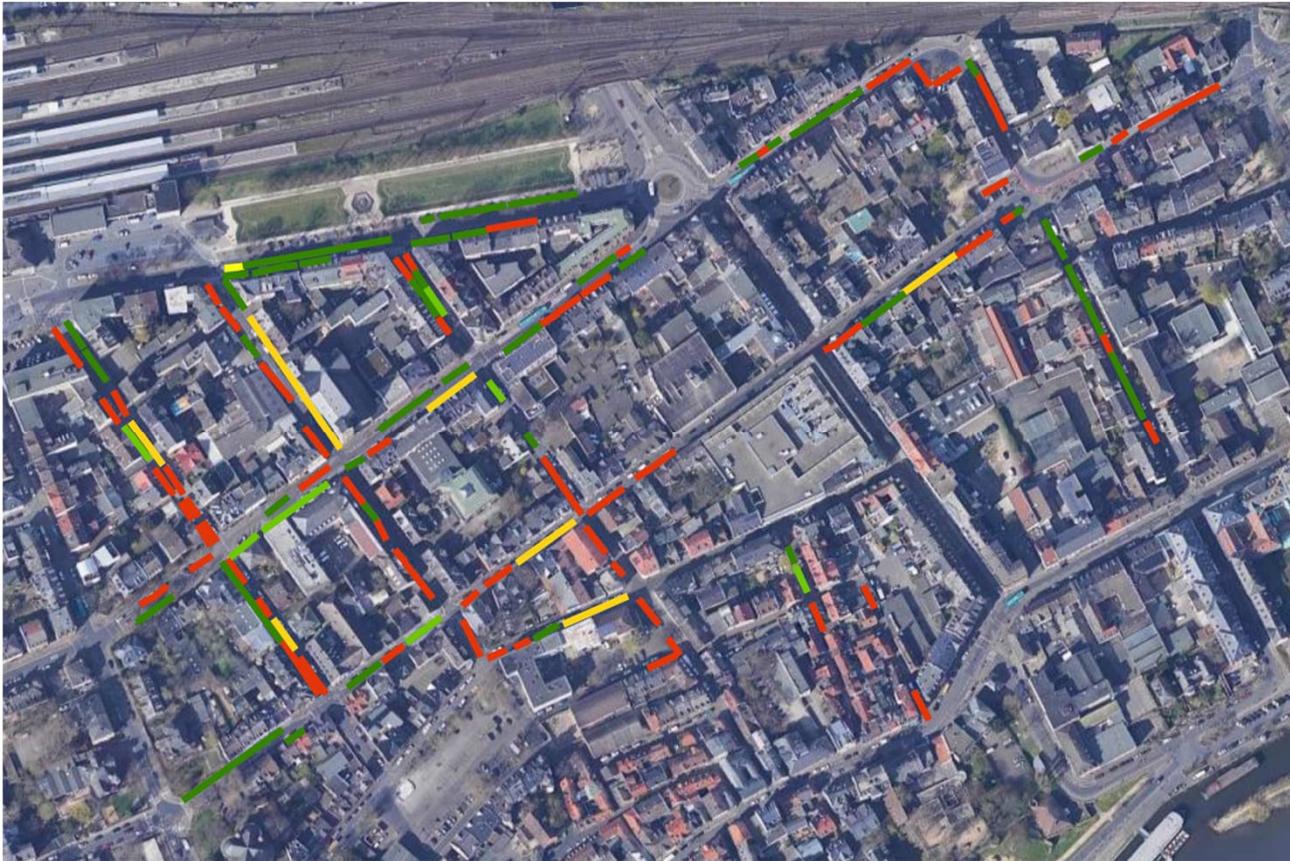


Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

- < 60%      kein Parkdruck
- bis 70 %    geringer Parkdruck
- bis 80%    mittlerer Parkdruck
- bis 90%    hoher Parkdruck
- > 90%      sehr hoher Parkdruck

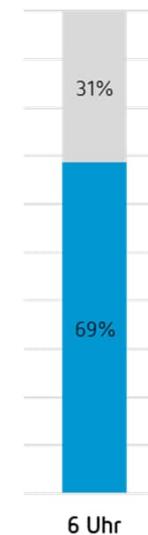
# Parkraumanalyse

## Auslastung 6 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



- Anwohner:innen belegen ca. 2/3 der Parkstände
- Rund um den Bahnhof mehr freie Kapazitäten als tagsüber
- Freie Kapazitäten vor allem entlang der Dalbergstraße, Hostatostraße und Kasinostraße

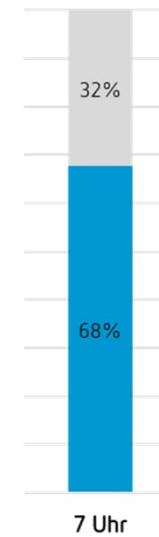
# Parkraumanalyse

## Auslastung 7 Uhr



Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



➤ Ähnliche Situation wie um 6 Uhr

# Parkraumanalyse

## Auslastung 8 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



- Auslastung steigt insgesamt
- Insbesondere westlicher Teil des Erhebungsgebietes (Antoniterstraße, Justinuskirchstraße) und südliche Albanusstraße hoch ausgelastet
- Noch viele freie Kapazitäten östlich der Königsteiner Straße

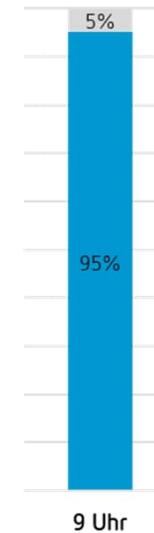
# Parkraumanalyse

## Auslastung 9 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



- Zeit der höchsten Tagesauslastung beginnt
- Rund um den Bahnhof kaum noch freie Kapazitäten
- Freie Parkstände am ehesten noch an der Hostatostraße

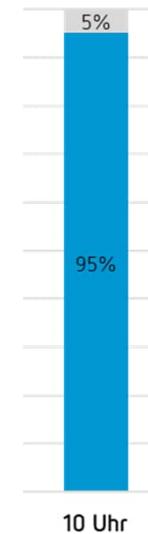
# Parkraumanalyse

## Auslastung 10 Uhr



Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



➤ Ähnliche Situation wie um 9 Uhr

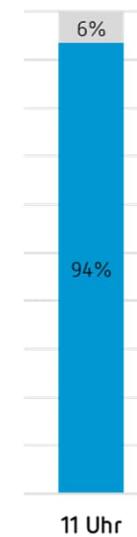
# Parkraumanalyse

## Auslastung 11 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



- Ähnliche Situation wie um 10 Uhr
- Insbesondere Antoniterstraße, Justinuskirchstraße und Dalbergstraße hoch ausgelastet

# Parkraumanalyse

## Auslastung 12 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



➤ Weiterhin geringe Dynamik in der Auslastung, bestimmte Abschnitte konstant hoch ausgelastet/voll

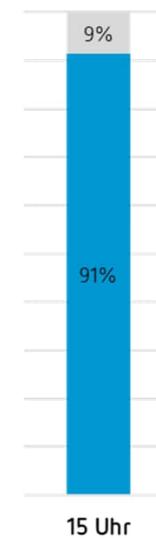
# Parkraumanalyse

## Auslastung 15 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



➤ Weiterhin geringe Dynamik in der Auslastung, insbesondere weiterhin in der Antoniterstraße, Justinuskirchstraße und Albanusstraße

# Parkraumanalyse

## Auslastung 17 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck



- Auslastung geht leicht zurück
- Etwas mehr freie Kapazitäten in der Antoniterstraße und Justinuskirchstraße

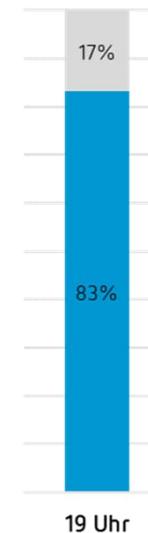
# Parkraumanalyse

## Auslastung 19 Uhr



### Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

	< 60%	kein Parkdruck
	bis 70 %	geringer Parkdruck
	bis 80%	mittlerer Parkdruck
	bis 90%	hoher Parkdruck
	> 90%	sehr hoher Parkdruck

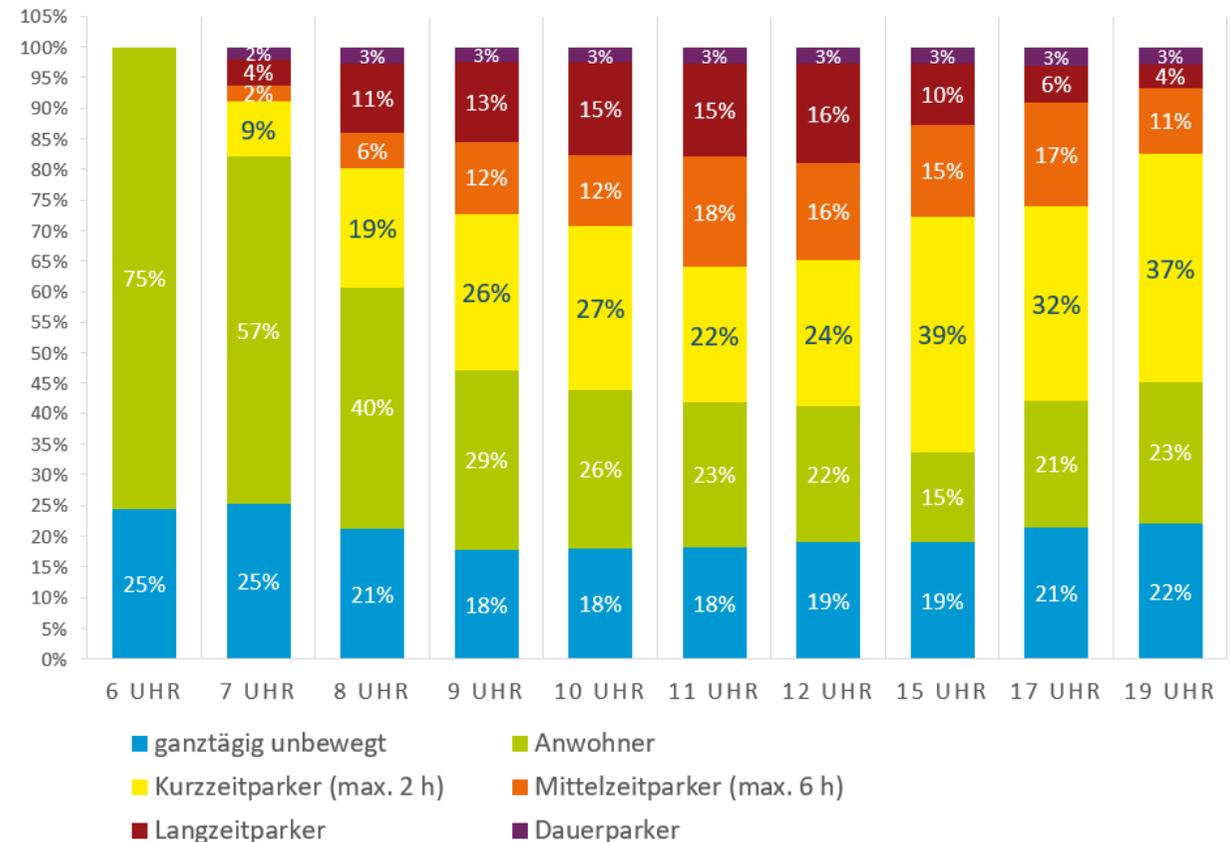


- Auslastung geht erneut leicht zurück, insgesamt aber immer noch mittlerer bis hoher Parkdruck
- Wiederum häufiger freie Kapazitäten an der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße
- Weiterhin hohe Auslastung an der Antoniterstraße

# Ergebnisse der Parkraumanalyse

- Anwohneranteil tagsüber gering und morgens wie abends steigend (abends ggf. Kfz mit Gebietswechsel als Kurzzeitparker definiert)
- Insbesondere nachmittags viele Kurzzeitparker
- Rund 20% der Fahrzeuge sind ganztägig unbewegt (nicht übermäßig viel)
- Anwohner (und andere Unbewegte Kfz) nehmen frühmorgens rund zwei Drittel der Parkstände ein
- Tagsüber machen Kurz- und Mittelzeitparker (<2 Stunden bzw. bis 6 Stunden) ca. 35-50% der Parkenden aus

PARKDAUER/NUTZERGRUPPEN (RELATIV)



Partizipation

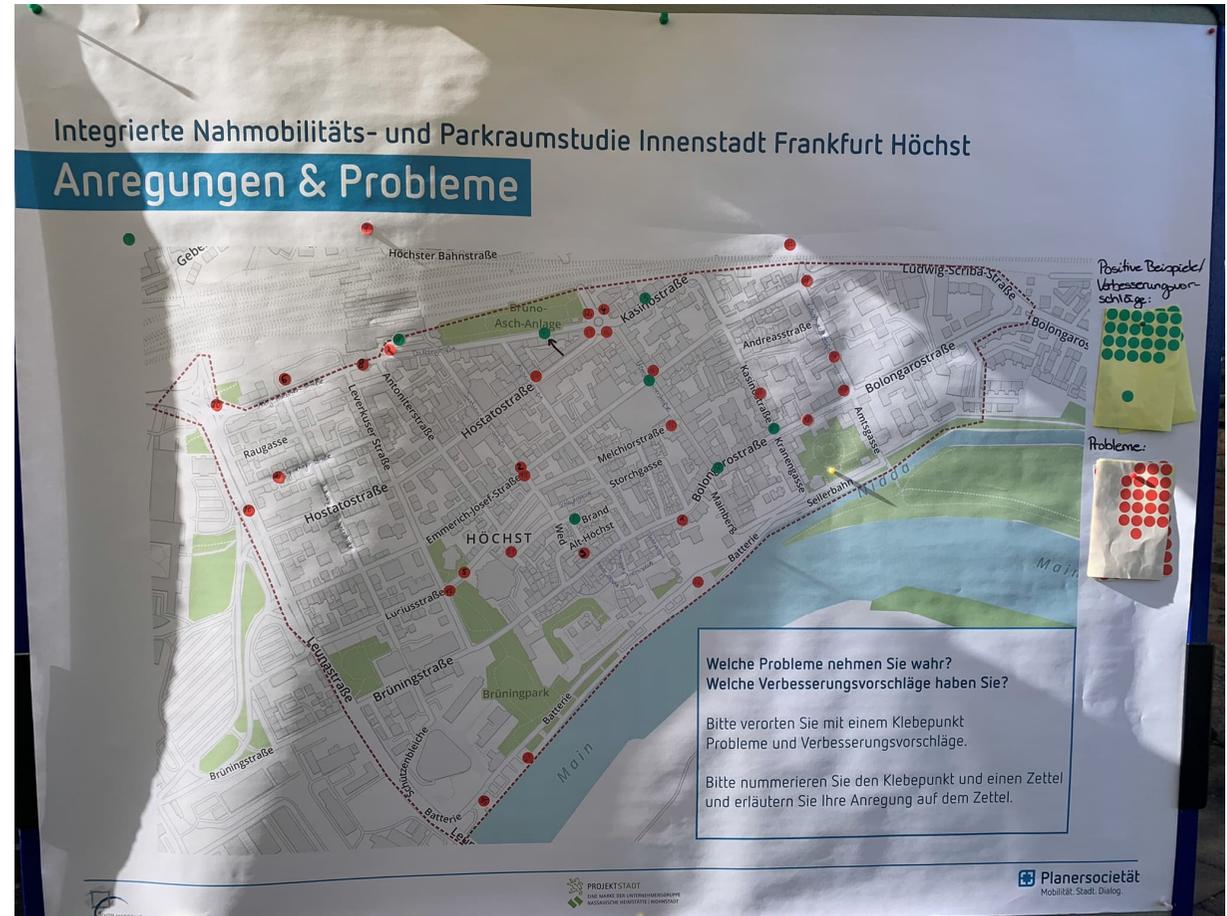
# Stadtteilwerkstatt

- Stadtteilwerkstatt Innenstadt Höchst am 21. Mai 2022 von 14 - 18 Uhr im Bolongarogarten
- Teilnahme von anderen Interessensvertretungen sowie interessierten Bürgerinnen und Bürgern, vor allem mit hoher Affinität für den Umweltverbund
- Fuß- und Radverkehrssituation werden eher negativ bewertet
- Handlungsbedarf wird vor allem in den Themen der Kfz-Verkehrsbelastung, sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr gesehen, zudem in der Sicherheit für den Radverkehr



# Stadtteilwerkstatt

- Falschparken großes Problem: führt zu Behinderungen (insb. ÖPNV)
- Ungerechte Raumaufteilung zwischen Verkehrsträgern
- Radverkehrsinfrastruktur: zu viele Umwege durch Einbahnstraßen → Radfahrer missachten Regelungen
- Vorschläge: mehr Carsharing, Bücherbox, Nutzung Scheune als Radgarage, feste Abstellflächen für E-Scooter, etc.



# Befragung

## Passant:innen-Befragung

- Mittwoch, 20. Juli 2022, 12-18 Uhr, hochsommerliches Wetter
- Kurzer Fragebogen mit bewertenden Fragen zur Bestandssituation sowie offener Frage zum Ausblick
- Teilnahme auch nachträglich möglich: Ausfüllen des Fragebogens online oder im Stadtteilbüro

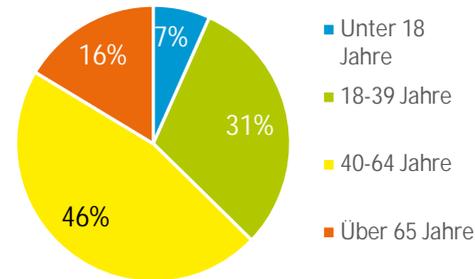


# Befragung

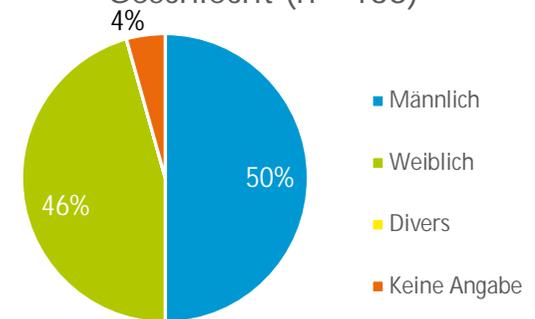
## Rücklauf und Allgemeines

- Vor-Ort-Befragung: 86 Fragebögen, online/schriftlich: 56 Fragebögen

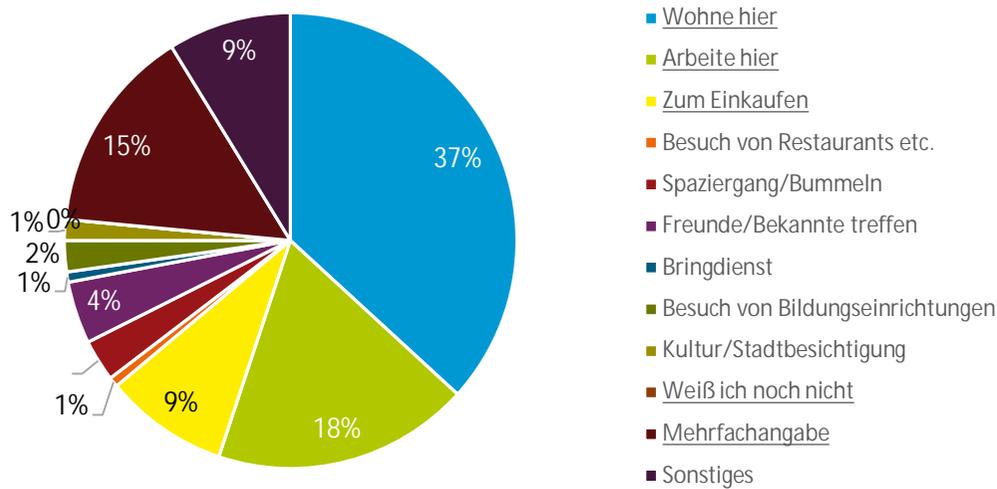
Alter (n = 134)



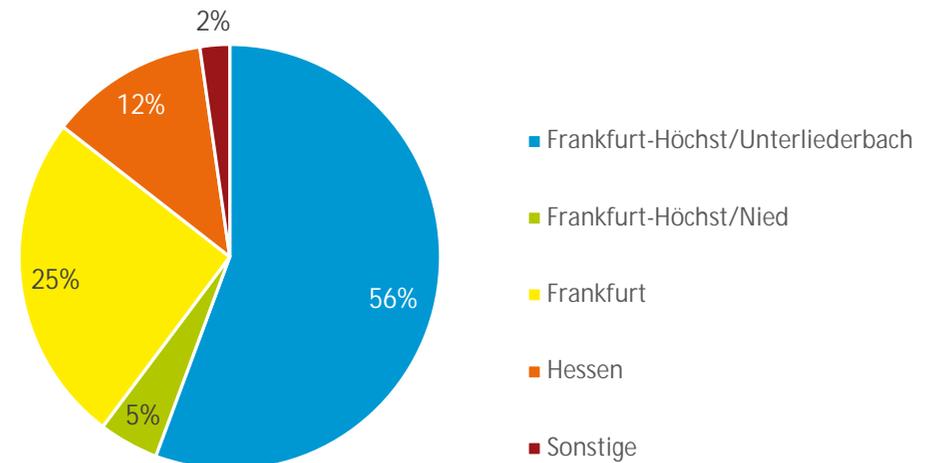
Geschlecht (n = 138)



Hauptsächlicher Besuchsanlass (n = 136)

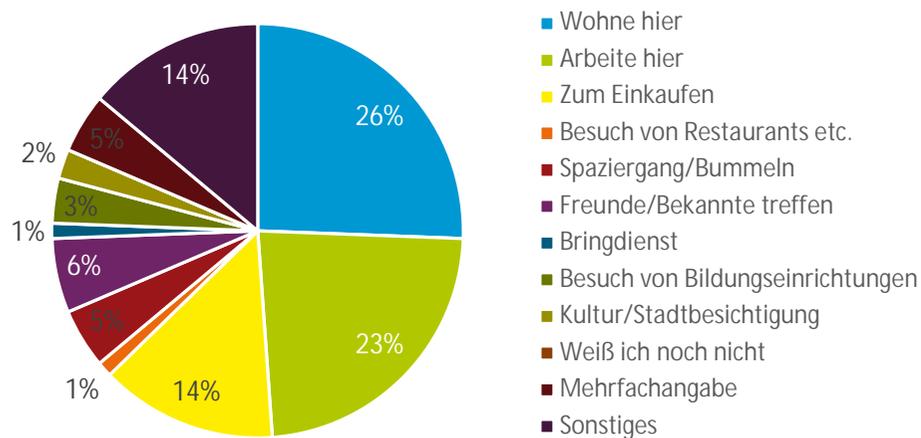


Wohnort nach PLZ-Bereich (n = 138)

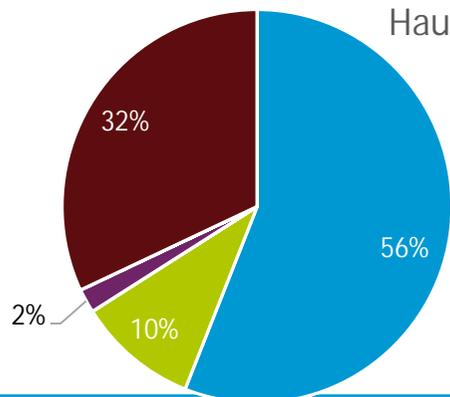


# Befragung

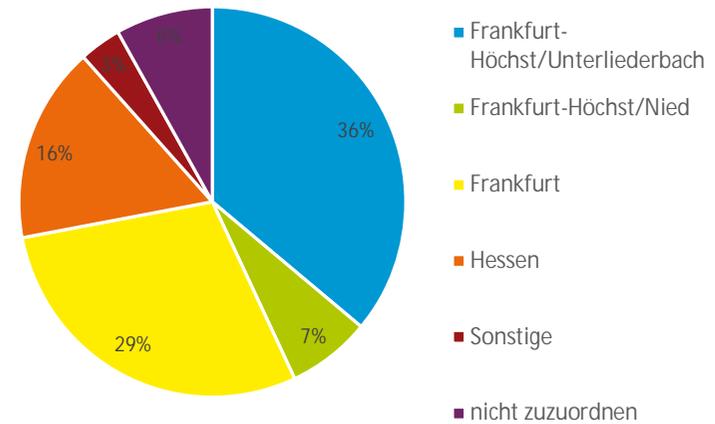
Hauptsächlicher Besuchsanlass (vor Ort: n = 86)



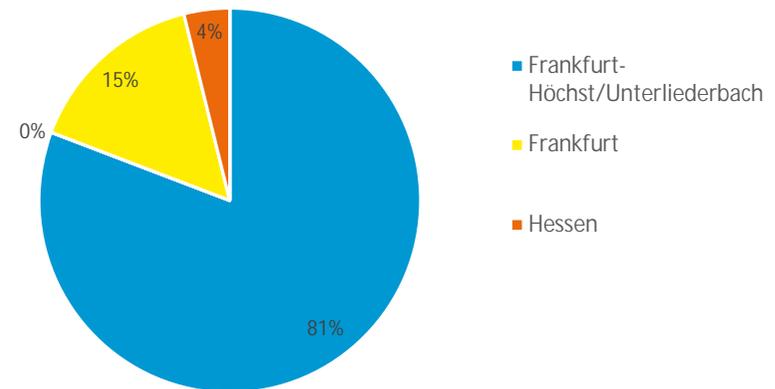
Hauptsächlicher Besuchsanlass (schriftlich/online: n = 50)



Wohnort (vor Ort: n = 86)

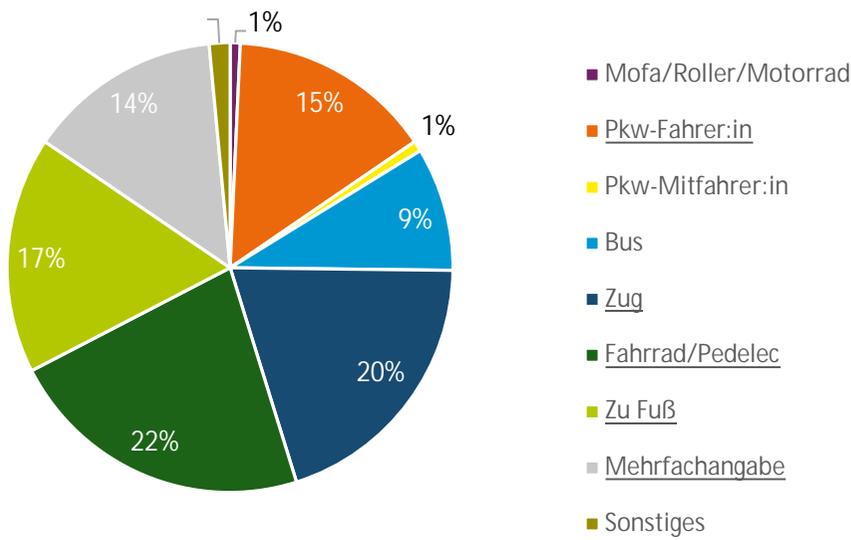


Wohnort (schriftlich/online: n = 52)

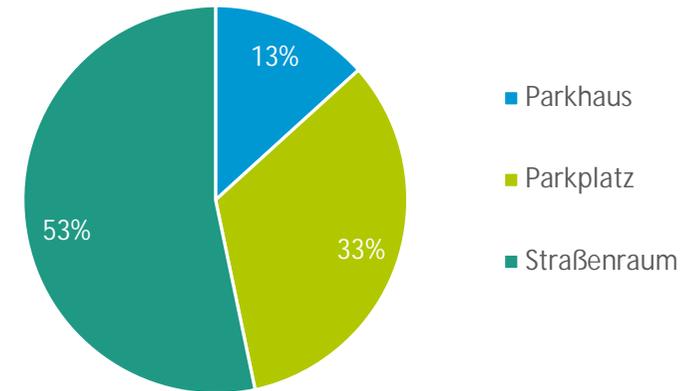


# Befragung

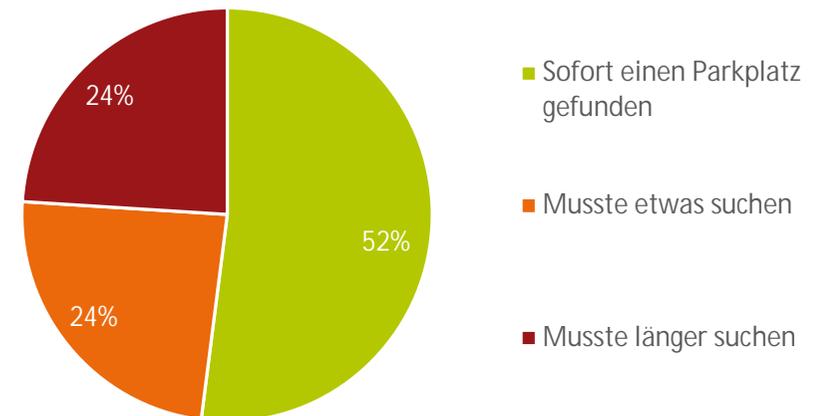
Verkehrsmittelwahl (n = 135)



Parkplatzwahl (n = 30)



Dauer Parkplatzsuche (n = 25)

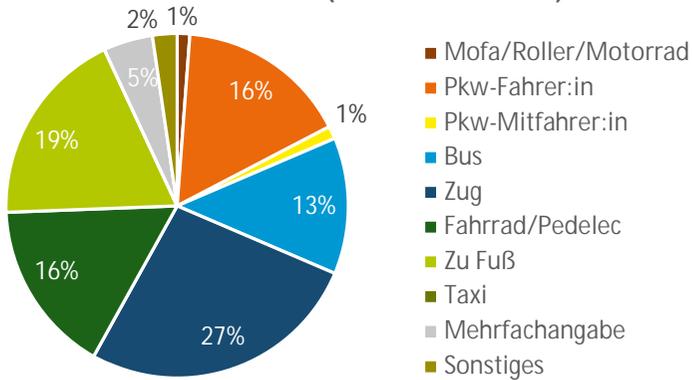


Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

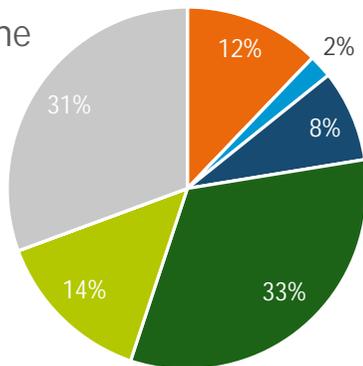
# Befragung

## Vor-Ort-Befragung vs. schriftlich/online

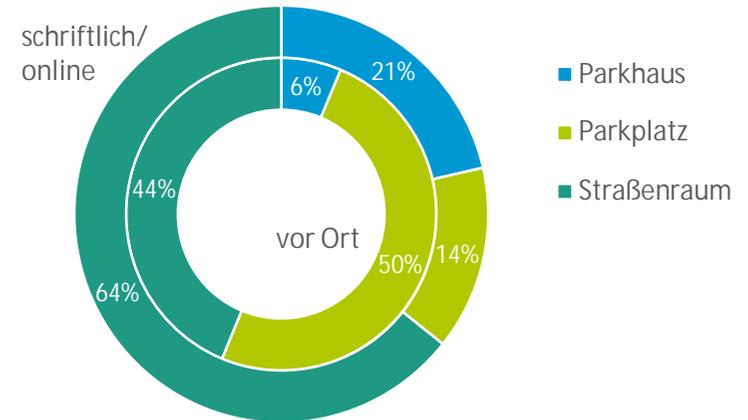
Verkehrsmittelwahl (vor Ort: n = 86)



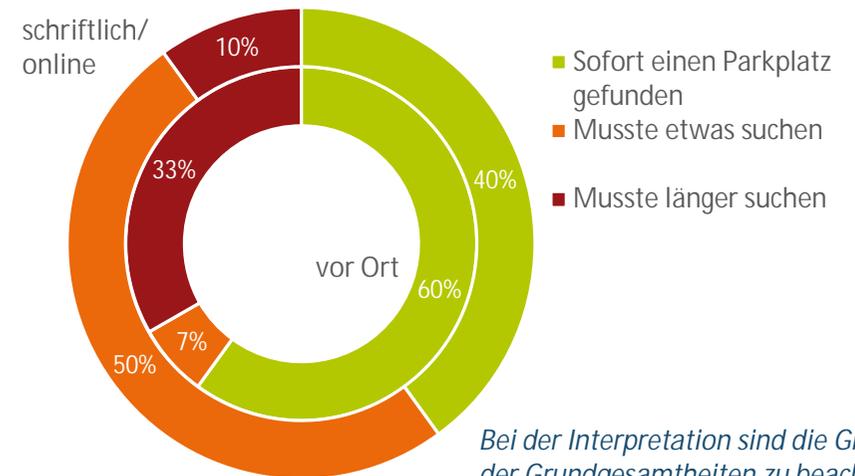
Schriftlich/online  
(n = 49)



Parkplatzwahl  
(vor Ort: n = 16; schriftlich/online: n = 14)



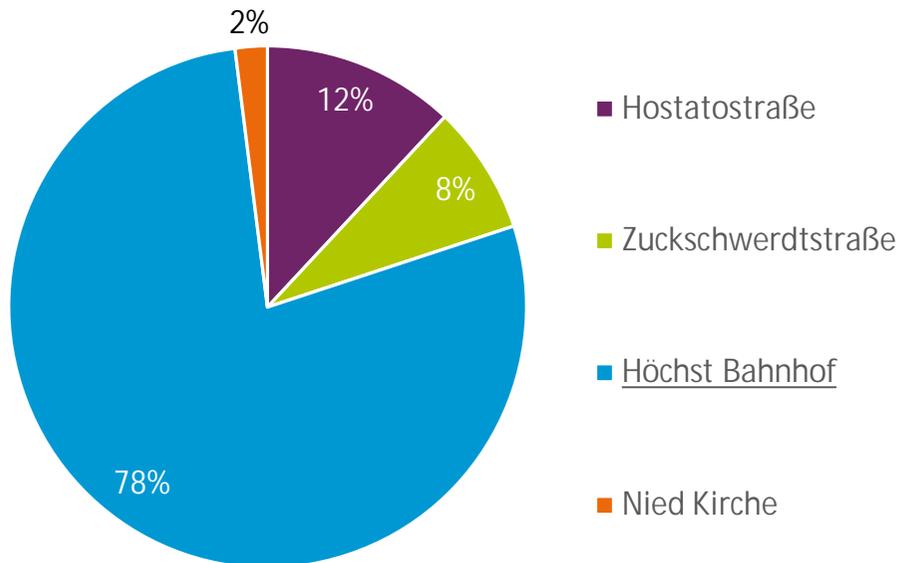
Dauer Parkplatzsuche  
(vor Ort: n = 15; schriftlich/online: n = 10)



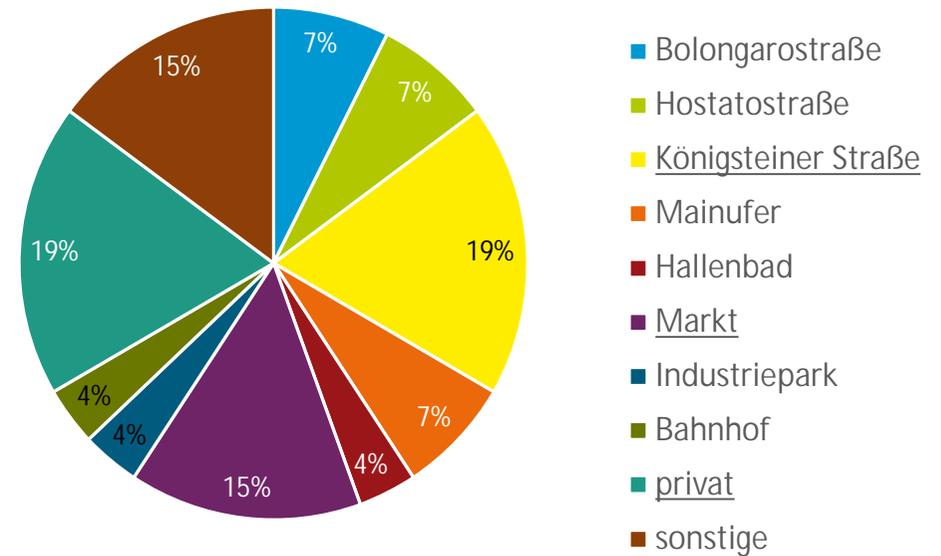
Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

# Befragung

Nutzung Haltestelle (n = 50)



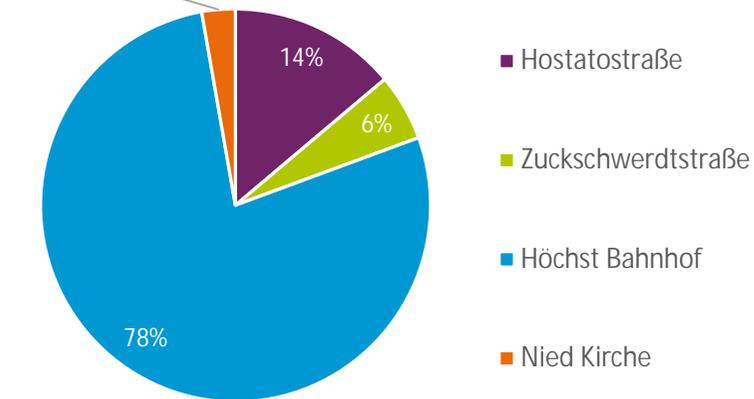
Wo stellen Sie Ihr Fahrrad ab? (n = 27)



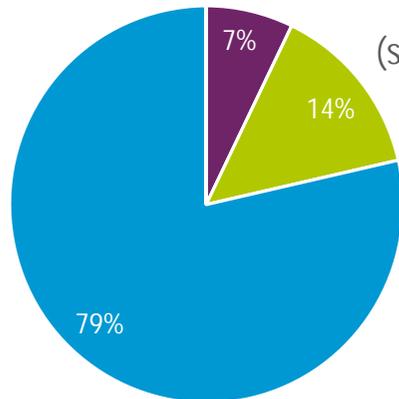
Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

# Befragung

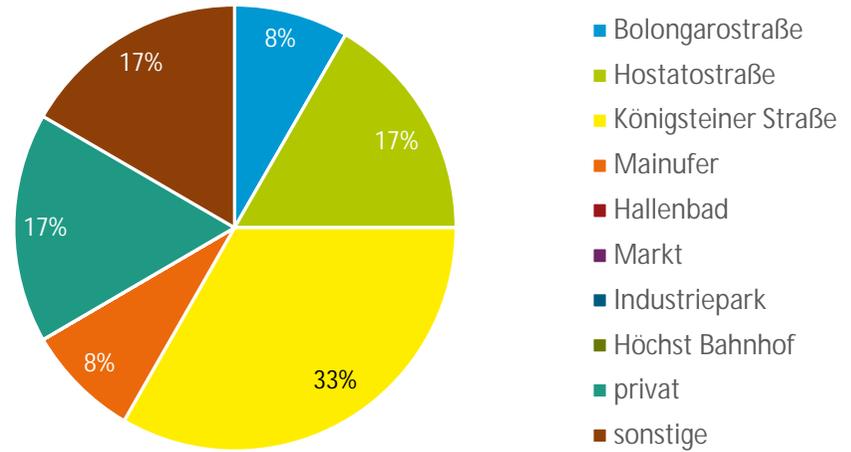
Nutzung Haltestelle (n = 36)



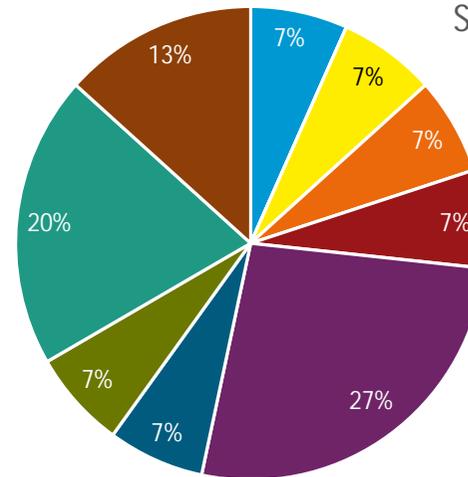
(schriftlich/online:  
n = 13)



Wo stellen Sie ihr Fahrrad ab? (vor Ort: n = 12)



Schriftlich/online  
(n = 15)

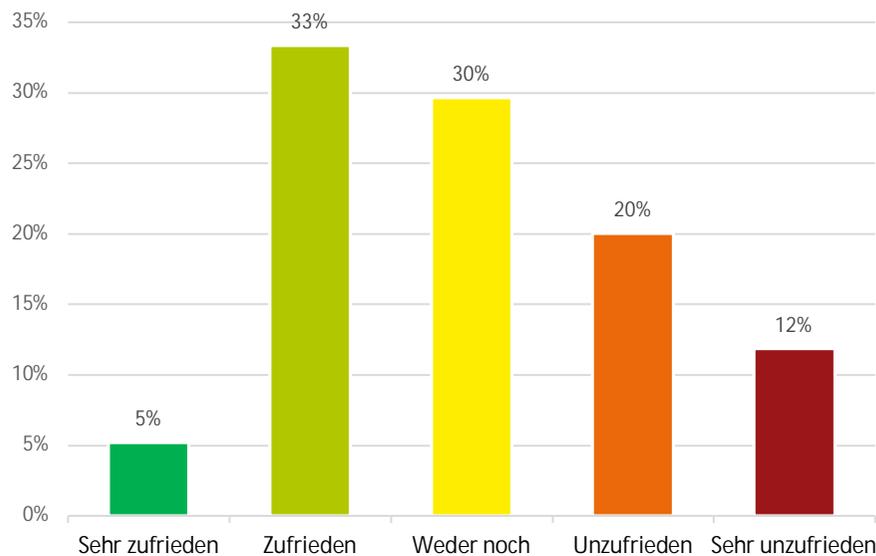


Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

# Befragung

## Zufriedenheit Fußverkehr

Zufriedenheit Fußverkehr (n = 135)



Fußgängerzone  
ausweiten

Breitere  
Fußwege

Reine  
Fußgängerzone

Querungsmöglichkeiten durch  
Zebrastreifen oder  
Fußgängerampeln schaffen

Gehwege ausbessern

Mehr  
Kontrollen

Sauberkeit  
verbessern

Mehr Begrünung  
& Schatten

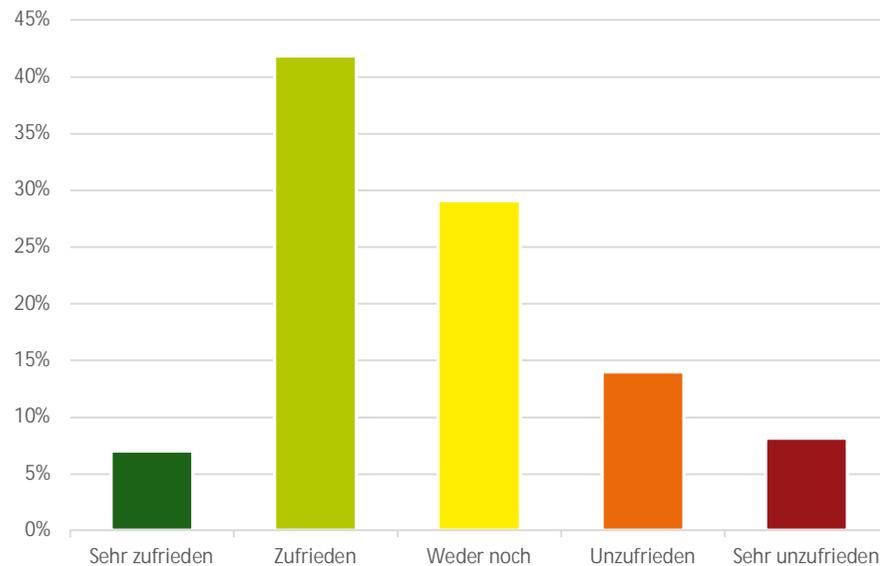
Sitzgelegenheiten

Attraktive  
Aufenthaltsflächen  
schaffen

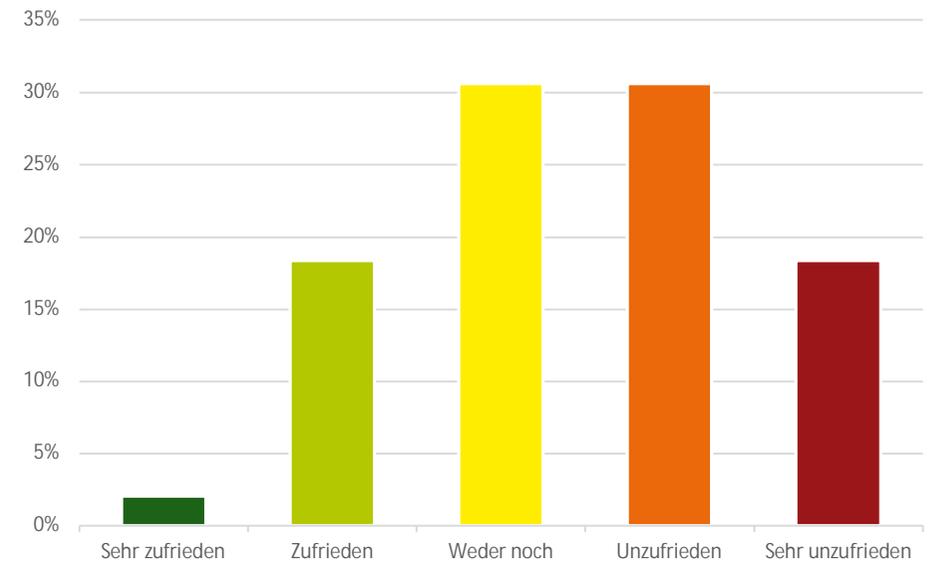
# Passant:innen-Befragung

## Zufriedenheit Fußverkehr

Zufriedenheit Fußverkehr (vor Ort: n = 86)

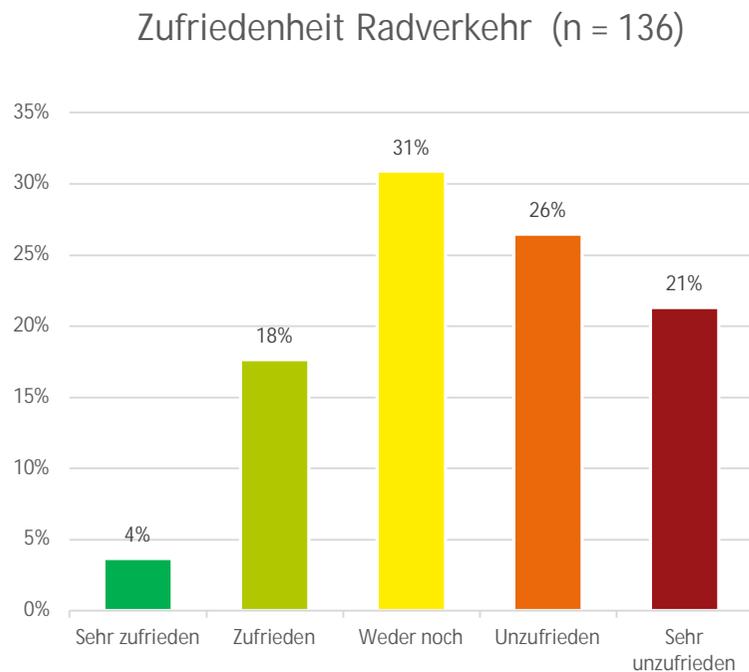


Zufriedenheit Fußverkehr (schriftlich/online: n = 49)



# Befragung

## Zufriedenheit Radverkehr



Durchgängige  
Radverkehrsführung

Bessere  
Wegemarkierung

# Mehr Radwege

Breitere  
Fahrradwege

Mehr Rücksicht

Sichere Radabstellanlagen

Radverkehr von Fuß-  
und Kfz-Verkehr  
trennen

Entwicklung von  
Fahrradrouten

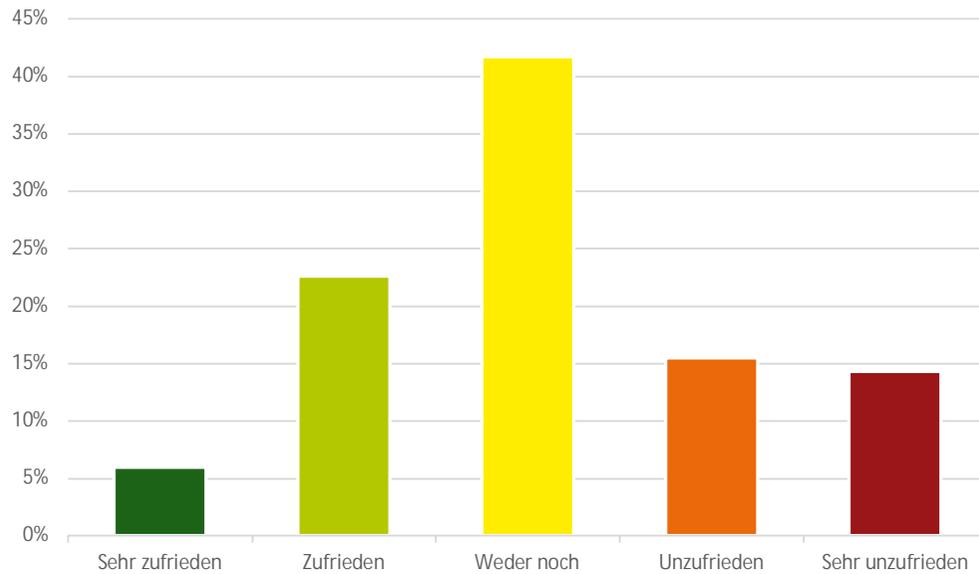
Falsch parkende  
Kfz reduzieren

Straßen entgegen  
Einbahnrichtung befahrbar  
machen

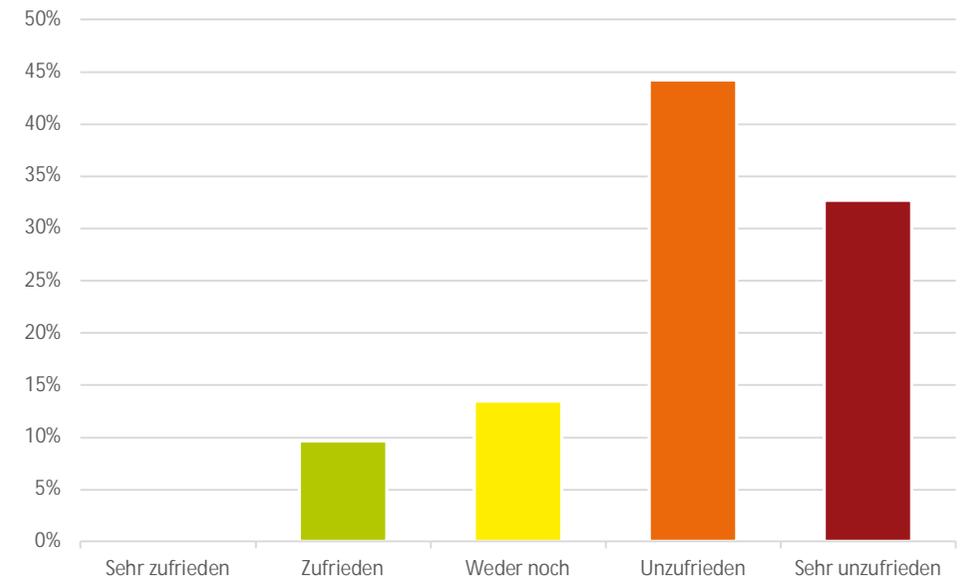
# Befragung

## Zufriedenheit Radverkehr

Zufriedenheit Radverkehr (vor Ort: n = 84)



Zufriedenheit Radverkehr (schriftlich/online: n = 52)



# Befragung

## Wünsche Umgang mit Autoverkehr und Parken

Mehr Parkplätze  
schaffen

Umgehungsstraßen schaffen  
und ausschildern

Geschwindigkeits-  
einhaltung/Kontrolle

Liefer- und Ladezonen

Autoverkehr nahezu  
komplett raus

Mehr Sammelparkplätze und  
weniger im Straßenraum

Illegales Parken eindämmen für  
Fuß- und Radverkehr

## Stärkere Parkraumüberwachung

Besseres Parkleitsystem

Chaos am Markttag reduzieren

Verkehrsberuhigung  
(verkehrsberuhigt/Tempo 30)

# Planungsbeirat

- Teilnahme an der Sitzung des Planungsbeirats Höchst am 18. Juli 2022
- Vorstellung des Leistungsbilds, des Zeitplans und erster Erkenntnisse sowie Diskussion
- Zahlreiche Anregungen der Teilnehmenden

- Es wird eine effiziente Parkraumsteuerung vermisst.
- Die Beschilderung für das Parken sollte vereinfacht werden.
- Es braucht Lösungen, damit der Busverkehr nicht durch Falschparker behindert wird, hier gibt es mindestens drei problematische Ecken.
- Es wird vermutet, dass Mitarbeiter:innen der SÜWAG und anderer Firmen in der Innenstadt (z. B. Melchiorstraße) parken.
- Firmenfahrzeuge mit den Kennzeichen „F-NM ...“ parken überall in der Höchster Innenstadt, insbesondere auf dem Höchster Markt und dort vor der Sparkasse.
- Es wird angeregt, Werksparkplätze wie z. B. die der SÜWAG mit zu betrachten, da die Mitarbeiter:innen hierfür zahlen müssen und die Parkplätze nicht ausgelastet seien.
- Geparkte Fahrzeuge sind teilweise sehr breit, so dass sie über die Markierungen hinausragen oder zu lang, so dass zwei Parkplätze blockiert werden.
- Eine Teilnehmerin hat berichtet bekommen, dass das Parkhaus in der Emmerich-Josef-Straße mittags nicht gern genutzt wird, weil man zu bestimmten Zeiten schlecht wieder ausfahren kann bzw. von dort wegkommt (Stau in der Innenstadt).
- Es erfolgt der Hinweis, dass Kfz mit ausländischen Kennzeichen von außerhalb der EU nicht abgeschleppt werden, so dass sie ungehindert falsch parken würden.
- Parkplätze und Straßenmarkierungen sind ausgeblieben und sollten neu markiert werden. Herr Madden ergänzt, dass man vorab prüfen sollte, ob die Markierungen wie bisher bleiben sollen.
- Für den Radverkehr gibt es Behinderungen durch Lieferverkehr in der Dalbergstraße, Melchiorstraße, Kasinostraße und Königsteiner Straße.
- Bei den Straßen ist teils die Funktion nicht eindeutig. Bsp. Dalbergstraße: Ist die Dalbergstraße eine Durchgangsstraße, eine Anwohnerstraße oder eine Straße für die Anlieferung der Geschäfte? Der Asia-Laden (Hostatostraße 20) wird mit 40-Tonnern beliefert. Man könnte in der Höchster Innenstadt beispielsweise nur maximal 3-Tonner zulassen, wie in Paris.
- Man sollte neue Konzepte für den Lieferverkehr berücksichtigen, insbesondere für die Organisation der „letzten Meile“.
- Der Durchgangsverkehr sollte aus Höchster herausgehalten werden.
- Es wird eine bessere Synchronisation der Müllfahrzeuge der FES und des Busverkehrs gewünscht.
- Im südlichen Teil der Fußgängerzone Königsteiner Straße fahren Autos und parken dort z. B. vor der Targobank.
- Es sollte die Option geprüft werden, versenkbare Poller zu installieren.
- Es besteht Bedarf an sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten, gerade auch nachts.
- Die Scheunen in der Straße Brand könnten für Fahrradgaragen genutzt werden. Eine der Scheunen ist im Besitz der Stadt, allerdings vermietet.
- Senior:innen gehen vor allem zu Fuß. Für sie sind schmale Gehwege und Gehwege mit Stolperfallen problematisch.
- Die Regionaltangente West wird wahrscheinlich Änderungen in der Verkehrs-führung mit sich bringen.
- Ladestationen für E-Mobilität sollten mitgedacht werden, die gesamtstädtischen Überlegungen hierzu sind zu berücksichtigen.
- Der Höchster Markt wird als Chance angesehen, da er das Potential zu einer attraktiveren Gestaltung hat, z. B. mit mehr Grün und Aufenthaltsqualität.

# Planungsbeirat

## Rückmeldungen seitens der Teilnehmenden

### STÄRKEN

Viele engagierte Bürger:innen, die sich für Veränderungen/  
Verbesserungen einsetzen

Leerstand mit Raum für neue und innovative Konzepte

Hochschulen, die Pilotprojekte wissenschaftlich begleiten könnten

Verkehrsprojekte wie RTW und Linie 11 zum Bahnhof

Konzept Bolongarostraße mit Radweg gegen die Einbahnstraße

### SCHWÄCHEN

Fehlende deutliche Markierungen und Beschilderungen

Fehlende sichere Fahrradabstellplätze

Durchgangsverkehr

Lieferverkehr in Dalbergstraße, Melchiorstraße, Kasinostraße und Fußgängerzone

### CHANCEN

Höchster Marktplatz mit Potenzial (grün, Stellplätze neu ordnen)

AN WELCHEM ORT SOLLTE SICH ALS ERSTES ETWAS VERÄNDERN - UND WAS?

Bolongarostraße endlich umsetzen

Bolongarostraße

Dalbergstraße

Buslinienführung, Buslinien müssen gut durchkommen

Ettinghausenplatz mit vorliegendem

Wettbewerbsergebnis

Höchster Marktplatz

# Bürger:innen-Veranstaltung

- Donnerstag, 10. November 2022, 19-21 Uhr
- BiKuZ, Frankfurt-Höchst
- ca. 60 Teilnehmende
  
- Informationen zum Konzept allgemein und zum Arbeitsstand
- Einbringen eigener Ideen und Vorstellungen, Zustimmung zur Vorgehensweise
- Diskussion in vier Kleingruppen

Zeit	Programmpunkt
19.00	Begrüßung Ursula Brünner, Stadtplanungsamt Frankfurt
19.05	Der Prozess und bisherige Arbeitsschritte: Bestandsanalyse und erste Ziele David Madden, Julia Herzog, Planersocietät
19.35	Diskussion über Ziele und mögliche Handlungsansätze anhand von vier Fokusräumen in vier Diskussionsgruppen moderiert durch Planersocietät und Stadt Frankfurt
20.50	Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung Planersocietät und Ursula Brünner
21.00	Ende

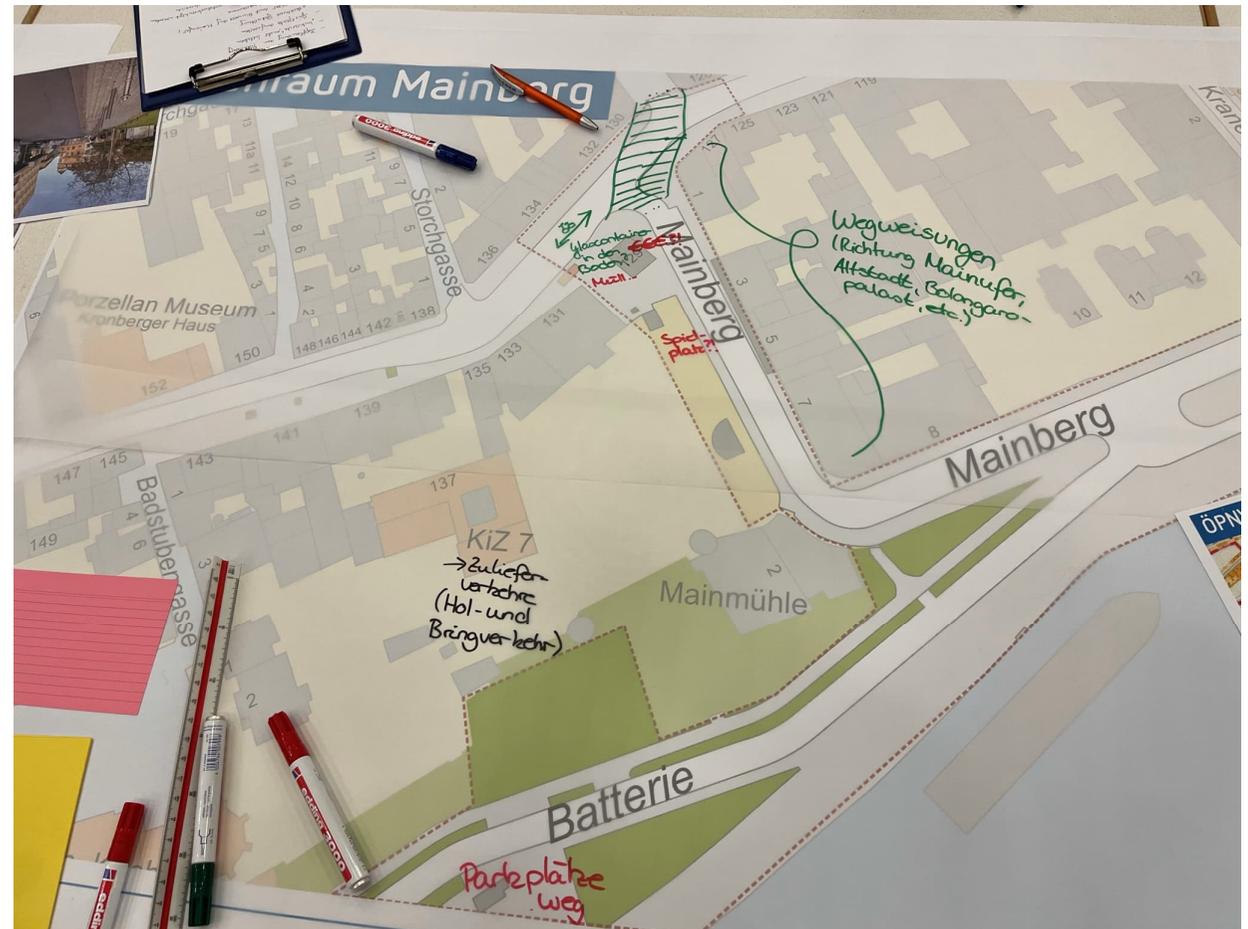
# Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Dalbergkreise

- Fehlende Kontrolle
- Falschparken + Parksuchverkehre problematisch
- Mehr Platz für Rad und Aufenthalt
- Ladezonen zur Ordnung des Lieferverkehrs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ÖPNV in Randbereichen



# Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Mainberg

- Verbindung zwischen der Fußgängerzone und dem Mainufer schaffen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (u.a. Gastronomie und Begrünung)
- Verbesserung der Orientierung
- Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr



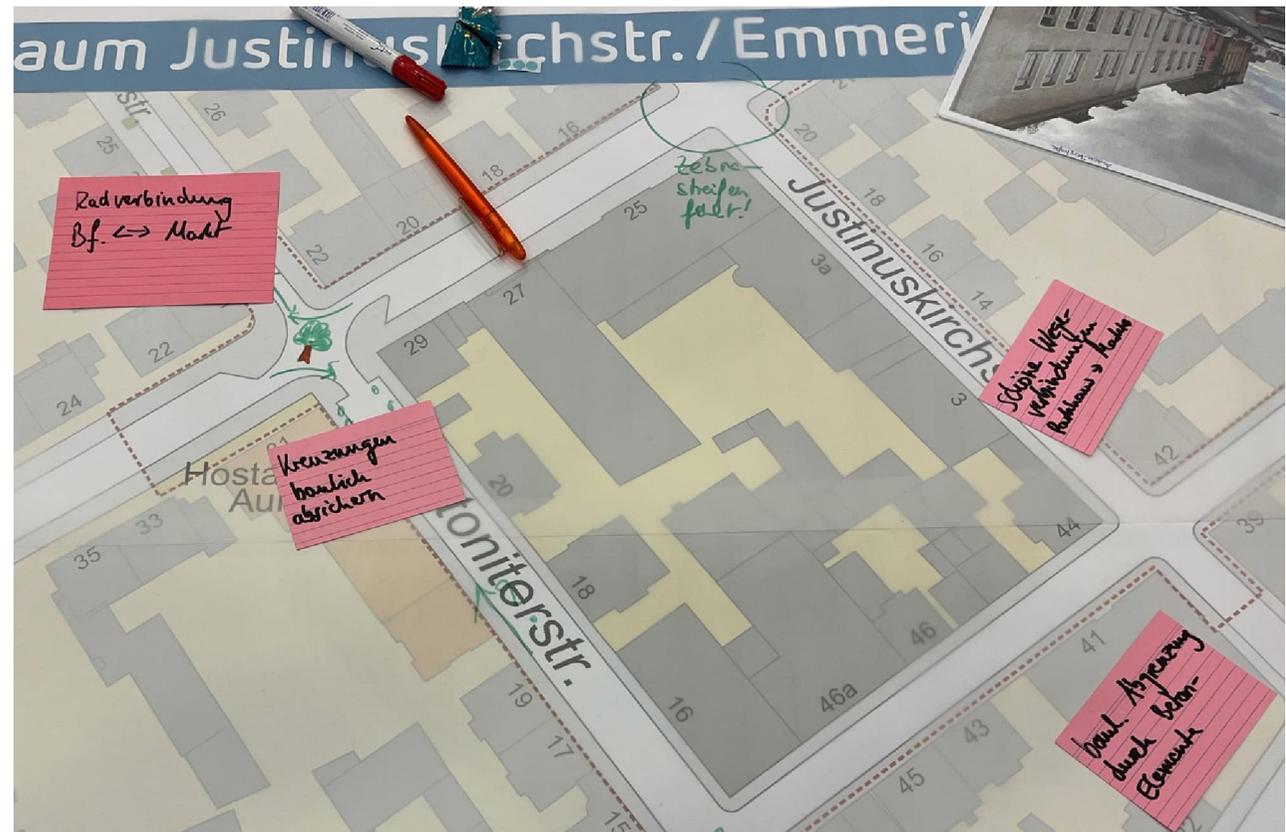
# Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Altstadt

- Reduzierung des ruhenden Verkehrs
- Mehr Parkkontrollen
- Reduzierung der Durchgangsverkehre
- Vorrang für den ÖPNV
- Ausbau der Barrierefreiheit



# Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Emmerich-Josef-Straße

- Verkehrsführung insgesamt überdenken - Anwohnerstraßen, Durchfahrtsverbote, autofreie Bereiche, ... -> Kfz-Verkehr viel stärker herausdrängen
- Absicherung von Kreuzungen und Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen
- Qualität der Querungen insgesamt erhöhen
- Deutlich mehr Grün statt Parkplätzen im Straßenraum
- Eine Buslinie zur Feinerschließung statt viele Buslinien durch Höchst



# Bürger:innen-Veranstaltung



# Bürger:innen-Veranstaltung

**Alternative Antriebe /  
Umweltschutz**

E-Mobilität fördern (5)

Reduktion von Lärm- und  
Umweltschutz (3)

Verbindungen schaffen  
(Barrierefreiheit und Orientierung) (1)

Radweg am Mainberg aufwerten (2)

Radinfrastruktur

Sichere Abstellanlagen (5)

**Förderung des  
Radverkehrs**

Bauliche Maßnahmen

(gesicherte Kreuzungen,  
abgesperrte Kreuzungen,  
mehr Grün) (7)

**Verstärkte Kontrollen**

Kontrollen (16)

Fehlende Kontrollen (15)

Mehr Kontrollen bestehender Regeln (2)

Busverkehr in Randbereichen  
um Konflikt zu reduzieren (3)

**Steigerung der  
Aufenthaltsqualität**

Aufenthaltsqualität (3)

Aufenthaltsqualität für ALLE (1)

Aufenthalt steigern (0)

Kontrollen + Regelung des  
Parkens (10)

Parkens (10)

**Parkraum-  
organisation**

Parkraumsystem (1)

Ruhender Verkehr  
problematisch (1)

Reduzierung von Parkplätzen (1)

Verkehr besser lenken (4)

**Größer denken**

**(autofreie Straßen/Bereiche)**

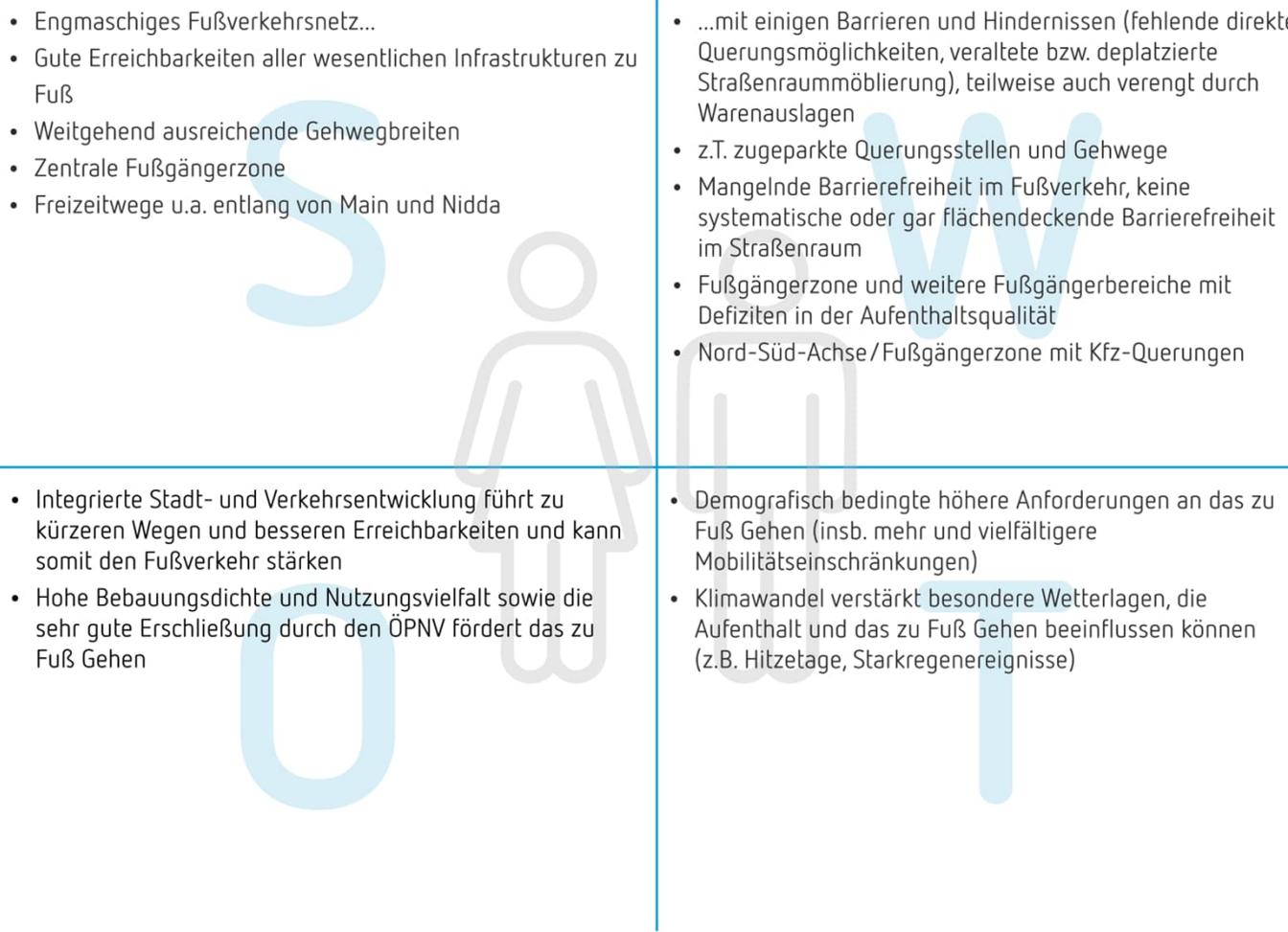
**Kfz-Reduktion**

Verkehrsbildung (5)

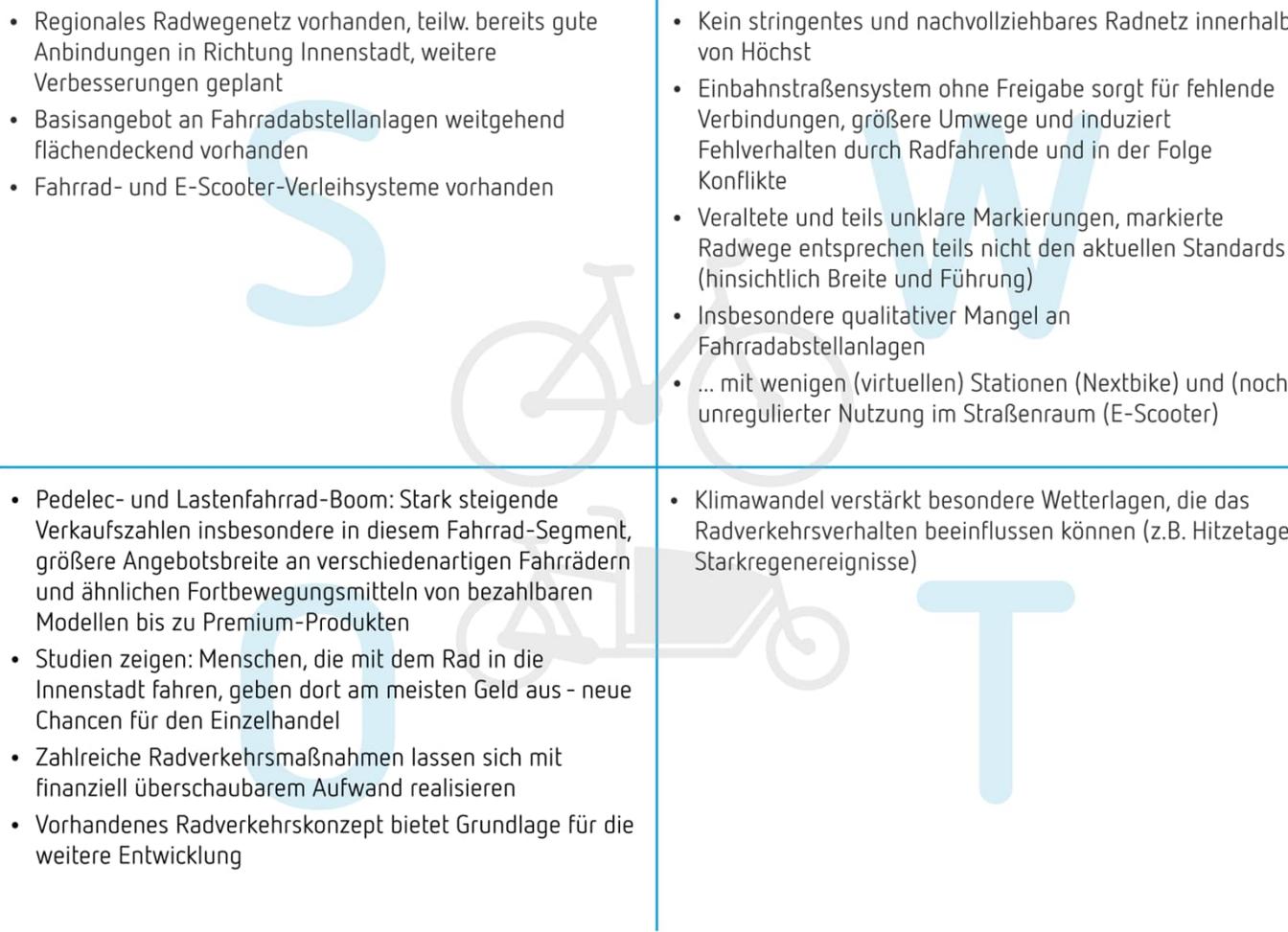
**Kfz-Verkehr aus Höchst  
raushalten (15)**

# Zusammenfassende SWOT-Analyse

# SWOT-Analyse: Fußverkehr

- 
- Engmaschiges Fußverkehrsnetz...
  - Gute Erreichbarkeiten aller wesentlichen Infrastrukturen zu Fuß
  - Weitgehend ausreichende Gehwegbreiten
  - Zentrale Fußgängerzone
  - Freizeitwege u.a. entlang von Main und Nidda
- ...mit einigen Barrieren und Hindernissen (fehlende direkte Querungsmöglichkeiten, veraltete bzw. deplatzierte Straßenraummöblierung), teilweise auch verengt durch Warenauslagen
  - z.T. zugeparkte Querungsstellen und Gehwege
  - Mangelnde Barrierefreiheit im Fußverkehr, keine systematische oder gar flächendeckende Barrierefreiheit im Straßenraum
  - Fußgängerzone und weitere Fußgängerbereiche mit Defiziten in der Aufenthaltsqualität
  - Nord-Süd-Achse / Fußgängerzone mit Kfz-Querungen
- Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung führt zu kürzeren Wegen und besseren Erreichbarkeiten und kann somit den Fußverkehr stärken
  - Hohe Bebauungsdichte und Nutzungsvielfalt sowie die sehr gute Erschließung durch den ÖPNV fördert das zu Fuß Gehen
- Demografisch bedingte höhere Anforderungen an das zu Fuß Gehen (insb. mehr und vielfältigere Mobilitätseinschränkungen)
  - Klimawandel verstärkt besondere Wetterlagen, die Aufenthalt und das zu Fuß Gehen beeinflussen können (z.B. Hitzetage, Starkregenereignisse)

# SWOT-Analyse: Radverkehr

- 
- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Regionales Radwegenetz vorhanden, teilw. bereits gute Anbindungen in Richtung Innenstadt, weitere Verbesserungen geplant</li><li>• Basisangebot an Fahrradabstellanlagen weitgehend flächendeckend vorhanden</li><li>• Fahrrad- und E-Scooter-Verleihsysteme vorhanden</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Kein stringentes und nachvollziehbares Radnetz innerhalb von Höchst</li><li>• Einbahnstraßensystem ohne Freigabe sorgt für fehlende Verbindungen, größere Umwege und induziert Fehlverhalten durch Radfahrende und in der Folge Konflikte</li><li>• Veraltete und teils unklare Markierungen, markierte Radwege entsprechen teils nicht den aktuellen Standards (hinsichtlich Breite und Führung)</li><li>• Insbesondere qualitativer Mangel an Fahrradabstellanlagen</li><li>• ... mit wenigen (virtuellen) Stationen (Nextbike) und (noch) unregulierter Nutzung im Straßenraum (E-Scooter)</li></ul> |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Pedelec- und Lastenfahrrad-Boom: Stark steigende Verkaufszahlen insbesondere in diesem Fahrrad-Segment, größere Angebotsbreite an verschiedenartigen Fahrrädern und ähnlichen Fortbewegungsmitteln von bezahlbaren Modellen bis zu Premium-Produkten</li><li>• Studien zeigen: Menschen, die mit dem Rad in die Innenstadt fahren, geben dort am meisten Geld aus - neue Chancen für den Einzelhandel</li><li>• Zahlreiche Radverkehrsmaßnahmen lassen sich mit finanziell überschaubarem Aufwand realisieren</li><li>• Vorhandenes Radverkehrskonzept bietet Grundlage für die weitere Entwicklung</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Klimawandel verstärkt besondere Wetterlagen, die das Radverkehrsverhalten beeinflussen können (z.B. Hitzetage, Starkregenereignisse)</li></ul>  |

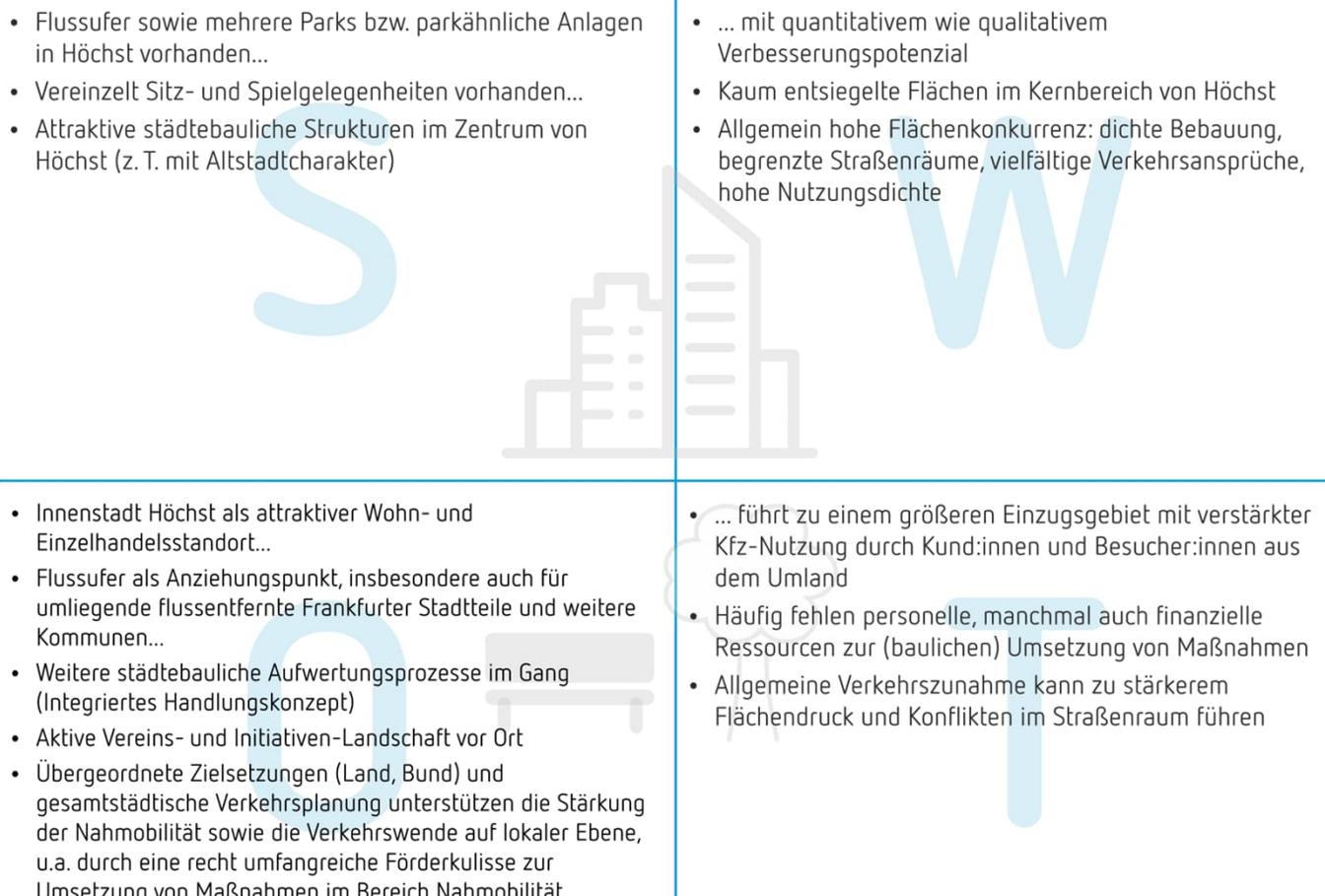
# SWOT-Analyse: ÖPNV

- Sehr gute Bedienungs- und Verbindungsqualität (Takt, Linien, Betriebszeitraum)
  - Sehr dichte Erschließungsqualität innerhalb von Höchst
  - Direkte Verbindungen in die Innenstadt (alle paar Minuten) und zum Flughafen (alle 15 Min.)
  - Bahnhof und Busbahnhof mit zahlreichen Anschlussverbindungen in die Stadt und Region
  - Anbindung an das Straßenbahnnetz im Osten des Untersuchungsgebiets
- 
- ÖPNV als kollektives Basismobilitätsangebot ist geeignet, um große Verkehrsmengen effizient zu bewältigen und viele Mobilitätsansprüche abzudecken
  - Bereits beschlossene ÖPNV-Maßnahmen in Frankfurt und dem Umland: Regionaltangente West verbessert die äußere Erreichbarkeit Höchsts nochmals
  - Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Planung: statt Niveauerhalt und Rationalisierung zunehmende Angebotsausweitungen
  - Derzeit: Initiativen für einfachere und kostengünstigere Tarifgestaltung (siehe 9-Euro-Ticket und potenzielle Nachfolgemodelle)
  - Modernere Fahrzeuge und zunehmend barrierefreie ÖPNV-Anlagen eröffnen mehr Menschen die Nutzung
  - ÖSPV und die Antriebswende: in wenigen Jahren wird der Busverkehr lokal emissionsfrei betrieben werden
- 
- Teilweise Unzuverlässigkeiten im Busverkehr, insbesondere durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und Behinderungen durch parkende/haltende Kfz im Verkehrsweg
  - Teilweise fehlende Barrierefreiheit sowie verbesserungswürdige Aufenthaltsqualität vor allem auch an zentralen Bushaltestellen (barrierefreie Ausstattung besteht nur am Busbahnhof und an der Emmerich-Josef-Straße)
  - Vorplatz und Zugang Bahnhof Höchst sind wenig attraktiv, insbesondere im Hinblick auf die Sauberkeit und die Gestaltung
  - Das Einbahnstraßensystem führt auch im ÖPNV teils zu Umwegen und längeren Fahrzeiten
- 
- Derzeit: ÖPNV-Finanzierung auf hohem Niveau langfristig nicht gesichert, zudem angespannte Personallage
  - Insbesondere infrastrukturelle Maßnahmen mit langen Planungszeiträumen und hohen Investitionskosten
  - ÖPNV mit entsprechendem Flächenbedarf und Infrastrukturanspruch, insbesondere dann, wenn ein Vorrang vor dem Kfz-Verkehr eingeräumt werden soll (eigene Trassen etc.)

# SWOT-Analyse: Kfz-Verkehr

- Zahlreiche Parkstände in Parkbauten und auf Parkplätzen am Quartiersrand...
  - Jederzeit umfangreich verfügbare Parkkapazitäten in Parkbauten...
  - Gute lokale und regionale Erreichbarkeit aller relevanten Zielorte
- ... die jedoch zum Teil nicht erkennbar, zugänglich oder leicht erreichbar sind
  - Ruhender Verkehr nimmt große Flächenanteile im Straßenraum ein; teils ungeordnetes sowie falsches Parken mit großen Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, zu geringe Kontrolldichte; teilweise unattraktive Sammelparkanlagen (z.B. Parkhaus Emmerich-Josef-Str.)
  - Ein- und Durchfahrmöglichkeit, insbesondere die Querung der Fußgängerzone, führt zu Minderungen in der Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität
  - Aus dem Einbahnstraßensystem entstehen teilweise lange Wege
  - Häufig ungeordneter Lieferverkehr mit negativen Auswirkungen auf den Fuß-, Rad- und Busverkehr
- Die sich inzwischen durchsetzende E-Mobilität führt mittelfristig zu deutlichen Emissionsrückgängen im Straßenverkehr, ebenso weitere alternative Antriebsformen, die derzeit noch nicht derart intensiv in Betracht gezogen werden
  - Intelligente Verkehrslenkung im Verkehrsnetz sowie zu Sammelparkanlagen
- Die Anzahl der zugelassenen Kfz steigt fast überall in Deutschland weiter an und wird, auch durch bundespolitische Förderung, weiter auf hohem Niveau bleiben - mit entsprechenden Folgen insbesondere für den Flächenbedarf für Kfz
  - Wachstumsmarkt Online-Handel führt zu mehr Lieferverkehren
  - Grundsätzlich sind alle Straßenräume sowie städtebaulichen Strukturen auf die Optimierung für den Kfz-Verkehr ausgelegt worden, dies kann auch auf lange Zeit gesehen nicht vollständig repariert werden

# SWOT-Analyse: weitere Themen

- 
- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Flussufer sowie mehrere Parks bzw. parkähnliche Anlagen in Höchst vorhanden...</li><li>• Vereinzelt Sitz- und Spielgelegenheiten vorhanden...</li><li>• Attraktive städtebauliche Strukturen im Zentrum von Höchst (z. T. mit Altstadtcharakter)</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• ... mit quantitativem wie qualitativem Verbesserungspotenzial</li><li>• Kaum entsiegelte Flächen im Kernbereich von Höchst</li><li>• Allgemein hohe Flächenkonkurrenz: dichte Bebauung, begrenzte Straßenräume, vielfältige Verkehrsansprüche, hohe Nutzungsdichte</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Innenstadt Höchst als attraktiver Wohn- und Einzelhandelsstandort...</li><li>• Flussufer als Anziehungspunkt, insbesondere auch für umliegende flussentfernte Frankfurter Stadtteile und weitere Kommunen...</li><li>• Weitere städtebauliche Aufwertungsprozesse im Gang (Integriertes Handlungskonzept)</li><li>• Aktive Vereins- und Initiativen-Landschaft vor Ort</li><li>• Übergeordnete Zielsetzungen (Land, Bund) und gesamtstädtische Verkehrsplanung unterstützen die Stärkung der Nahmobilität sowie die Verkehrswende auf lokaler Ebene, u.a. durch eine recht umfangreiche Förderkulisse zur Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Nahmobilität</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• ... führt zu einem größeren Einzugsgebiet mit verstärkter Kfz-Nutzung durch Kund:innen und Besucher:innen aus dem Umland</li><li>• Häufig fehlen personelle, manchmal auch finanzielle Ressourcen zur (baulichen) Umsetzung von Maßnahmen</li><li>• Allgemeine Verkehrszunahme kann zu stärkerem Flächendruck und Konflikten im Straßenraum führen</li></ul> |