



Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH
Schaumainkai 47
60596 Frankfurt am Main

Stadtplanungsamt Frankfurt am Main
Kurt-Schumacher-Straße 10
60311 Frankfurt am Main

Impressum



Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

M. Sc. David Madden

M. Sc. Julia Herzog

M. Sc. Pascal Wolff

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7
Bestandsanalyse	9
Übersicht wichtiger Plangrundlagen	9
Eigene Erhebungen und Analysen	10
Ortsbegehungen und Stadtteilwerkstatt	10
Passant:innenbefragung	11
Parkraumanalyse	16
Unfallanalyse	23
Zusammenführende SWOT-Analyse	26
Fußverkehr	26
Radverkehr	27
ÖPNV	28
Kfz-Verkehr	29
Städtebauliche Strukturen und Organisation	30
Ziele und Handlungsfelder	36
Maßnahmenkonzept	37
Handlungsfeld I: Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung	40
I.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr	41
I.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr	49
I.3 Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen	54
I.4 Einrichtung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende	56

Handlungsfeld II: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung	59
II.1 Umsetzung und Ergänzung des Radverkehrsnetzes	60
II.2 Weitere Verbesserung der Radverkehrs- infrastruktur	63
II.3 Ausweitung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen	64
Handlungsfeld III: Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und Steigerung der Aufenthaltsqualität	68
III.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume	69
III.2 Bespielbares Höchst: Ausweitung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum	72
III.3 Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum	74
Handlungsfeld IV: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs	75
IV.1 Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts	76
IV.2 Parkleitsystem	79
IV.3 Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen	80
Handlungsfeld V: Maßnahmen im Bereich ÖPNV und Sharing Mobility	82
V.1 Anpassung der Busverkehrsführung	83
V.2 Ausbau von Carsharing in Höchst	86
V.3 Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen und Mobilpunkten	87
Handlungsfeld VI: Zukunftsvision Verkehrsführung	93
VI. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst	94
Maßnahmenübersicht und Umsetzungskonzept	96
Bilanz des Maßnahmenkonzepts im Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum	105
Zusammenfassung und Ausblick	108
Quellenverzeichnis	109
Anhang	110

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ortsbegehungen in Frankfurt Höchst.....	11	Abbildung 27: Anzahl der Unfälle nach Unfalltyp.....	24
Abbildung 2: Stadtteilwerkstatt am Bolongaropalast.....	11	Abbildung 28: Übersicht der Unfälle mit Verletzten.....	25
Abbildung 3: Befragungsstandorte.....	12	Abbildung 29: Engmaschiges Fußwegenetz u.a. in der Altstadt.....	26
Abbildung 4: Hauptsächlicher Besuchsanlass (oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=52).....	12	Abbildung 30: Belebte Fußgängerzone Königsteiner Straße.....	27
Abbildung 5: Wohnort (oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=52).....	13	Abbildung 31: Frankfurtypische Anlehnbügel an der Melchiorstraße.....	28
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl (oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=49).....	14	Abbildung 32: Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum.....	28
Abbildung 7: Zufriedenheit Fußverkehr (oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=49).....	14	Abbildung 33: Potenzial durch freien Parkraum im Parkhaus Königsteiner Straße.....	29
Abbildung 8: Verbesserungswünsche Fußverkehr und Aufenthalt (n=96; größte Schrift = mehr als 15 Nennungen, kleinste Schrift = 6 Nennungen).....	15	Abbildung 34: Konflikt zwischen Lieferverkehr und Radverkehr an der Emmerich-Josef-Straße.....	30
Abbildung 9: Zufriedenheit Radverkehr (oben: vor Ort n=84; unten: schriftlich/online n=52).....	15	Abbildung 35: Attraktive Flanierachse am Mainufer.....	30
Abbildung 10: Verbesserungswünsche Radverkehr (n=95; größte Schrift = mehr als 30 Nennungen, kleinste Schrift = 6 Nennungen).....	16	Abbildung 36: Beengte Platzverhältnisse im Straßenraum in Höchst.....	30
Abbildung 11: Wünsche zum Umgang mit Autoverkehr und Parken.....	16	Abbildung 37: SWOT-Analyse Fußverkehr.....	31
Abbildung 12: Erhebungsgebiet (gelb: durch Parkraumanalyse erhoben; blau: bereits vorher erhoben).....	17	Abbildung 38: SWOT-Analyse Radverkehr.....	32
Abbildung 14: Parkregelungen; Anzahl der Parkplätze.....	17	Abbildung 39: SWOT-Analyse ÖPNV.....	33
Abbildung 14: Parkregelung und Anwohnerparken in Höchst.....	18	Abbildung 40: SWOT-Analyse Kfz-Verkehr.....	34
Abbildung 15: Gesamtauslastung.....	18	Abbildung 41: SWOT-Analyse weiterer bedeutender Aspekte.....	35
Abbildung 16: Anteil der Falschparkenden.....	19	Abbildung 42: Übersicht Zukunftsbild Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße.....	44
Abbildung 17: Auslastung des Erhebungsgebiets um 6 Uhr.....	19	Abbildung 43: Kreuzungsbereich Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße.....	44
Abbildung 18: Auslastung des Erhebungsgebiets um 10 Uhr.....	20	Abbildung 44: Bushaltestelle Emmerich-Josef-Straße.....	45
Abbildung 19: Auslastung des Erhebungsgebiets um 15 Uhr.....	20	Abbildung 45: Parkhauszufahrt und Straßenraumaufteilung Emmerich-Josef-Straße.....	46
Abbildung 20: Auslastung des Erhebungsgebiets um 19 Uhr.....	21	Abbildung 46: Knotenpunkt Emmerich-Josef-Straße / Albanusstraße.....	47
Abbildung 21: Auslastung Parkhaus Königsteiner Straße.....	21	Abbildung 47: Verkehrsregelung zur Stärkung der Fußverkehrsachse Königsteiner Straße.....	48
Abbildung 22: Parkdauer der Nutzergruppen.....	22	Abbildung 48: Vorrangbereiche und Aufwertungsbedarfe für den Fußverkehr.....	52
Abbildung 23: Anzahl der Unfälle.....	23	Abbildung 49: Vorschlag für die Straßenraumaufteilung und -gestaltung für die Antoniterstraße.....	53
Abbildung 24: Anzahl der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten (schwer:lila; leicht: blau).....	23	Abbildung 50: Künstlerische Wegweisung in Nantes (F).....	58
Abbildung 25: Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten (schwer: rot; leicht: orange).....	24	Abbildung 51: Spielerische Wegweisung auf dem Pflaster in Neuenburg am Rhein (links), farbauffällige Wegweisungsstele in Metzingen (rechts).....	58
Abbildung 26: Anzahl der Unfälle nach Beteiligung.....	24	Abbildung 52: Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Frankfurt Westliche Stadtteile.....	62
		Abbildung 53: Radabstellanlagen Bestand und Empfehlungen.....	67
		Abbildung 54: "Coole Straße", Wien.....	71
		Abbildung 55: Pocketpark an einer Straßenecke, Dortmund.....	71
		Abbildung 56: Beispiel für einen wegebegleitenden Outdoor-Fitness-Park, Bonn.....	73
		Abbildung 57: Beispiel für ein statisches Leitschild.....	80
		Abbildung 58: Konzept Busverkehrsführung.....	85
		Abbildung 59: Mobilstationen und Mobilpunkte in Wuppertal, Bremen, Köln und Werther (Westf.).....	90

Abbildung 60: Vorschlag zur Einrichtung von Mobilstationen	91
Abbildung 61: Schema und Bestandteile einer großen Mobilstation, beispielhaft für den Bahnhof Höchst.....	92
Abbildung 62: Prinzipskizze Erschließungsschleifen	94
Abbildung 63: Umgebendes Straßennetz im Frankfurter Westen	95
Abbildung 64: Umsetzungsplan.....	102
Abbildung 65: Entwicklung der Parkplatzkapazitäten bei Maßnahmenumsetzung	106
Abbildung 66: Räumliche Parkplatzbilanz	107

Einleitung

Der Frankfurter Stadtteil Höchst liegt im Westen der hessischen Metropole und weist eine eigenständige, historisch bedeutsame Innenstadt auf. Nach strukturellen Veränderungen in den letzten Jahrzehnten wird die Höchster Innenstadt aktuell im Rahmen eines Förderprogramms in vielfältiger Hinsicht aufgewertet. Die Koordination erfolgt durch das Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt und das Stadtteilmanagement vor Ort in Höchst, welches von der ProjektStadt als Stadtentwicklungsmarke der Nassauischen Heimstätte betrieben wird. Ein Baustein zur Stärkung und Aufwertung der Höchster Innenstadt ist dabei die Erstellung einer Nahmobilitäts- und Parkraumstudie für den Innenstadtbereich, um den zunehmenden durch den Kfz-Verkehr verursachten Problemen zu begegnen, das zu Fuß Gehen und Radfahren in Höchst zu fördern und die öffentlichen (Straßen-)Räume aufzuwerten. So soll auch die Aufenthaltsqualität und das Einkaufs- und Gastronomieerlebnis in Höchst verbessert werden. Die Situation des ruhenden Verkehrs wurde ebenfalls als besonders konfliktträchtiges Thema in Höchst identifiziert. Aufgrund der umfangreichen Wechselwirkungen werden die Förderung der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität und der ruhende Verkehr integriert betrachtet.

Die Planersocietät wurde mit der Erarbeitung der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie beauftragt. Die Bearbeitung erfolgte im engen Austausch mit der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement sowie unter Einbezug der Höchster Bürger:innen und Akteure.

Die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie enthält zunächst eine Übersicht über bestehende Planungen und Konzepte in Bezug auf die Höchster Innenstadt – hier gibt es bereits viele Anknüpfungspunkte und Abhängigkeiten. Zu Beginn ist die Bestandssituation für den Fuß- und Radverkehr untersucht worden. Dazu erfolgten weiterhin verschiedene Datenauswertungen, z. B. zur Verkehrssicherheit. Parallel fand in einem Teilgebiet eine Parkraumerhebung statt, um eine fundierte Datenbasis zum ruhenden Verkehr zu erhalten, den Parkdruck besser einschätzen zu können und die Auswirkungen von Veränderungen durch andere Maßnahmen gegenüberzustellen. Abschließend sind alle Erkenntnisse der Analyse in einer sogenannten SWOT-Übersicht zusammengefasst, die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken darstellt. In einem zweiten Arbeitsschritt sind die Ziele und Handlungsfelder identifiziert worden, die mit der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie verfolgt und erreicht werden sollen. Aus diesen heraus wurde, im Zusammenspiel mit den Bürger:innen und der Verwaltung, Maßnahmen erarbeitet und iterativ in mehreren Abstimmungsrunden weiterentwickelt, sodass das Maßnahmenkonzept sowohl kurzfristig realisierbare Einzelmaßnahmen als auch strategische, weiter zu prüfende Maßnahmen für die Zukunft enthält.

Der Start der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie fand im März 2022 statt. In regelmäßigen Terminen mit dem Projektteam bestehend aus der Planersocietät, dem Stadtteilmanagement und der Stadt Frankfurt wurden alle Inhalte und Vorgehensweisen des Prozesses gemeinsam abgesprochen und angeregt diskutiert. In fünf Ämterrunden wurden weitere fachberührte Ämter und Abteilungen der Stadt Frankfurt (z. B. das Straßenverkehrsamt, die Radverkehrsplanung) sowie die lokale Nahverkehrsorganisation traffiq einbezogen, um die Inhalte des Konzeptes zielgerichtet abzustimmen und auf eine solide Basis zu

stellen und die für die Umsetzung verantwortlichen Ämter zu informieren. Ebenso wurde im Juli 2022 der Planungsbeirat Höchst beteiligt. Darüber hinaus war die Kommunikation mit den Bürger:innen vor Ort ein wichtiger Bestandteil des Prozesses. Die Interessen, Probleme und Ideen der Menschen vor Ort stellen eine wichtige Basis des Konzepts dar und finden sich in vielen Maßnahmen wieder. Die Bürger:innenbeteiligung fand im Rahmen der folgenden Veranstaltungen statt:

- Stadtteilwerkstatt Höchst im Mai 2022: Vorstellung des Projektes, Befragungen zum Thema Nahmobilität, Aufnahme von Anregungen und Problemen
- Passant:innen-Befragung zeitparallel zur Parkraumerhebung am 22. Juli 2022 an drei unterschiedlichen Standorten in der Höchster Innenstadt (Fußgängerzone Königsteiner Straße, Bahnhofsvorplatz, Bolongarostraße)
- Bürger:innen-Veranstaltung am 10. November 2022 im BiKuZ Höchst: Vorstellung bisheriger Arbeitsergebnisse zur Analyse, Diskussion über Ziele und mögliche Handlungsansätze, insbesondere zu vier Fokusräumen in Höchst. Es nahmen rund 70 Personen teil. Die Veranstaltung, die eine positive Resonanz erzeugte, ist separat dokumentiert.
- Diskussion der Maßnahmenvorschläge in zwei Stufen: Die vom Büro Planersocietät vorgeschlagenen Maßnahmen wurden am 05.11.2024 im Bibliothekszentrum Höchst öffentlich vorgestellt und intensiv diskutiert. Im Anschluss bestand die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Ausstellung in den Räumen der Bibliothek eigenständig über das Nahmobilitäts- und Parkraumkonzept zu informieren und Anregungen

zu hinterlassen. Die Ergebnisse der Veranstaltung sind ebenfalls separat dokumentiert. Am 26.11.2024 wurde eine Zusammenfassung des Maßnahmenkonzepts in der allgemeinen Bürgerfragestunde zur Sitzung des Ortsbeirats 6 vorgestellt.

Im vorliegenden Abschlussbericht sind alle Arbeitsschritte und Ergebnisse der Parkraum- und Nahmobilitätsstudie zusammengeführt. Zunächst werden die zentralen Inhalte und Ergebnisse der Bestandsanalyse dargestellt. Anschließend erfolgt die Übersicht über die zugrundeliegenden Ziele und Handlungsfelder. Kern der Studie ist das folgende Maßnahmenkonzept. Abschließend werden die wesentlichen Auswirkungen der Maßnahmen angeführt und ein Fazit und Ausblick gezogen.

Bestandsanalyse

Als Grundlage der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie wird eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt. Diese ist von besonderer Bedeutung, da die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie auch explizit zum Ziel hat, ein Bindeglied zwischen den unterschiedlichen erarbeiteten Planwerken, Vorhaben und Anregungen darzustellen und diese entsprechend eine wichtige Grundlage bedeuten. Zusätzlich werden eigene, ergänzende Erhebungen durchgeführt in Form mehrerer Ortsbegehungen sowie einer Passant:innenbefragung und Parkraumanalyse. Auch die Teilnahme an einer Stadtteilwerkstatt hat wichtige Erkenntnisse für die Entwicklung der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie geliefert. Die Ergebnisse der Bestandserhebungen und Dokumentenanalyse werden in einer SWOT-Analyse qualitativ bewertet und dargelegt.

Übersicht wichtiger Plangrundlagen

Verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen

In Frankfurt-Höchst gibt es unterschiedliche verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen, die es in der Konzeption der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu berücksichtigen gilt. Von besonderer Relevanz sind die geplanten verkehrlichen Umgestaltungsvorhaben wie der Umbau der Bolongarostraße (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2020), gemeinsam mit einer Aufwertung der Quermöglichkeit zwischen Königsteiner Straße und am Mainberg und insbesondere die Planungen zur Regionaltangente West (vgl. Planungsgemeinschaft RTW 2021), die sowohl in der ÖPNV-Anbindung eine deutliche

Veränderung bedeutet als auch die verkehrliche Erschließung von Höchst mit dem Auto in einigen Teilen verändern wird. Wichtige städtebauliche Entwicklungen sind bspw. die geplante Neugestaltung des Ettinghausen-Platzes und nachverdichtende Wohnbauvorhaben sowie eine mögliche Nutzung des Flachbunkers am Bahnhof.

Konzeptstudien

Zahlreiche Konzepte und strategische Planungen sind entweder direkt für den Stadtteil Höchst oder Teilbereiche von Höchst entwickelt worden oder auch auf gesamtstädtischer Ebene mit Einfluss auf die Entwicklung in Höchst. Diese gilt es in der Konzeption zu berücksichtigen. Eine konzeptionelle Planung, die es in Höchst besonders zu berücksichtigen gilt, ist die Machbarkeitsstudie für die Königsteiner Straße, die sich mit einer Aufwertung und Umgestaltung der zentralen Einkaufsstraße in Höchst befasst (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021). Auf Stadtteilebene ist zudem das Integrierte Handlungskonzept Höchst (vgl. ProjektStadt 2020) zu berücksichtigen sowie die Parkraumstudie zum Höchster Markt (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2023). Auf stadtteilübergreifender und gesamtstädtischer Ebene ist unter anderem das Radverkehrskonzept für die westlichen Stadtteile Frankfurts zu nennen (vgl. Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen 2022).

Politische Rahmenbedingungen und Initiativen

Neben den verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungen und Konzeptstudien, die jeweils natürlich auch Ausdruck politischer Entscheidungen und bürgerschaftlichen Engagements sind, sind insbesondere die parlamentarischen Anträge zu nennen, die sich auch mit konkreten Umsetzungsentscheidungen

bzgl. der Mobilität befassen und auf gesamtstädtischer Ebene die Grundsatzentscheidung des Radentscheides. Darüber hinaus wirkt auch das Engagement von Initiativen wie der AG Radverkehr Höchst oder der Bürgervereinigung Höchster Altstadt auf Aspekte der Mobilität ein und ist entsprechend als Grundlage für die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie zu berücksichtigen.

Eigene Erhebungen und Analysen

Neben mehreren Ortsbegehungen wurden insbesondere eine Passant:innenbefragung sowie eine Parkraumanalyse durchgeführt, die gemeinsam mit der vorliegenden Analyse am Höchster Markt (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2022) ein vollständiges Bild über die mutmaßlich wichtigsten und am stärksten frequentierten Bereiche im Untersuchungsgebiet gibt. Zudem wurde, basierend auf den Datengrundlagen der polizeilichen Unfallstatistik eine Unfallanalyse durchgeführt, um besonders problematische Orte zu erkennen.

Ortsbegehungen und Stadtteilwerkstatt

Im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen wurde das Untersuchungsgebiet, die Höchster Innenstadt analysiert. Die Begehungen haben dazu gedient, einige der Grundaussagen, die sich in den Konzepten dargestellt haben, nochmal vor Ort nachzuvollziehen und einen umfangreichen Eindruck von der gesamtverkehrlichen Situation in Höchst zu bekommen. Dabei hat sich insbesondere gezeigt, dass der Kfz-Verkehr in der Innenstadt Höchst eine dominante Rolle einnimmt. Sowohl im fließenden Verkehr, der auch zentrale Lagen mit hohem

Geschäftsbesatz und Aufenthaltsfunktion stark belastet, als auch im ruhenden Verkehr, der vor allem im Seitenraum nahezu überall präsent ist und den Fuß- und Radverkehr dabei in seiner Aufenthalts- und Bewegungsqualität einschränkt. Dabei kommt es auch regelmäßig zu Parkverstößen, die einerseits dazu führen, dass der fließende Kfz- und auch Busverkehr deutlich gestört werden, andererseits aber auch dazu, dass Quermöglichkeiten für den Fußverkehr blockiert werden und sich die Sicherheit in der Radverkehrsführung reduziert. Auf der anderen Seite zeigt sich aber auch, dass einerseits die Anbindungsqualität im öffentlichen Verkehr vor allem durch den Höchster Bahnhof aber auch durch zahlreiche Buslinien und die Straßenbahn als sehr gut zu bewerten ist und auf stadtteilübergreifender Ebene durch einige Wegeverbindungen, bspw. am Mainufer, bereits attraktive Fuß- und Radwege bestehen. In der Innenstadt von Höchst selbst sind Fuß- und Radverkehrsführung jedoch oftmals unterdimensioniert und unzureichend. Es ist allerdings auch festzustellen, dass es sich mit einer hohen Passantenfrequenz, um ein vitales Stadtteilzentrum handelt, welches gut angenommen wird. Somit ist auch ein besonderer Bedarf an einer geeigneten Infrastruktur für die Nahmobilität festzuhalten.

Abbildung 1: Ortsbegehungen in Frankfurt Höchst



Quelle: Planersocietät

Auch im Rahmen der Stadtteilwerkstatt sind zahlreiche Problempunkte und Anregungen seitens der Bürgerschaft benannt worden. Hierbei sind vielfältige Probleme und Verbesserungsvorschläge zu allen Verkehrsmitteln genannt worden, besonders im Vordergrund stand aber die Problematik durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, der eine hohe Belastung darstelle. Die Herausforderungen bestehen in unterschiedlichen Teilen von Höchst, sowohl an den bedeutenderen Verkehrsachsen, wie der Bolongarostraße oder dem Dalbergkreisel, als auch in den Kernbereichen zwischen Königsteiner Straße, Marktplatz und Altstadt.

Abbildung 2: Stadtteilwerkstatt am Bolongaropalast



Passant:innenbefragung

Die Passant:innenbefragung dient der Erhebung von Wegezweck und Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden vor Ort sowie der Erhebung der Zufriedenheit insbesondere mit der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie einer allgemeinen Mängelanalyse. Zur Erhebung wurden am Mittwoch den 22. Juli 2022 von 12 bis 18 Uhr bei hochsommerlichem Wetter an drei Standorten in Frankfurt-Höchst Passant:innen befragt (siehe Abbildung 3). Neben einer direkten Teilnahme und Beantwortung der Fragen vor Ort, bestand auch die Möglichkeit, die Fragen im Nachhinein auszufüllen. Entweder konnte dies

online erfolgen oder im Stadtteilbüro in Frankfurt-Höchst. Dabei haben sich vor Ort 86 Personen beteiligt und schriftlich 56.

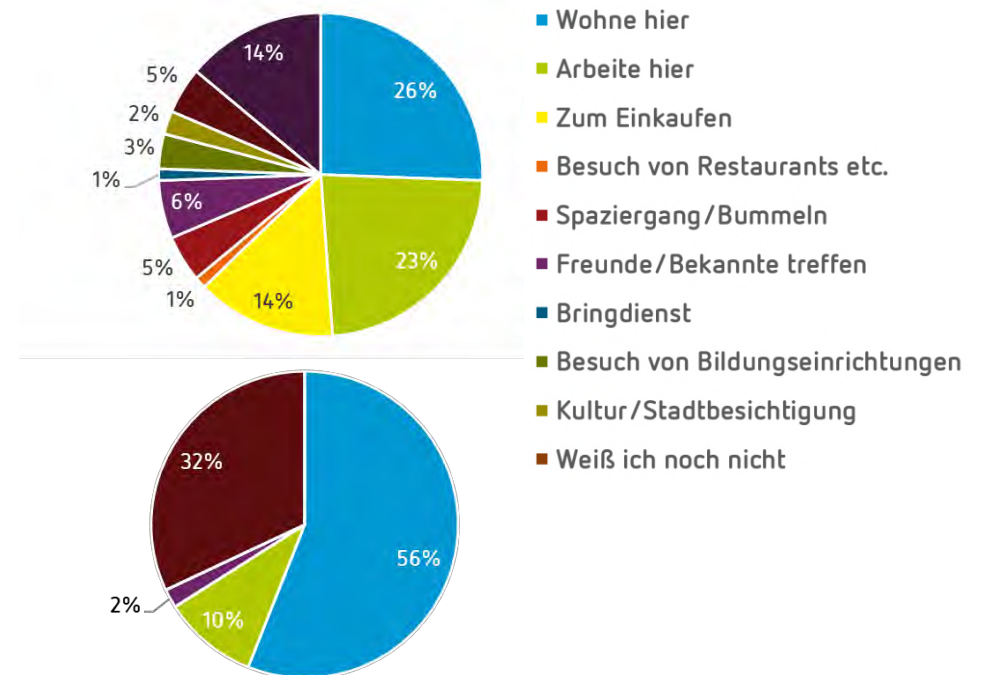
Abbildung 3: Befragungsstandorte



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Openstreetmap-Mitwirkende 2022

Bei der Wohnortwahl zeigt sich, dass etwa die Hälfte der Teilnehmenden in Höchst wohnt oder arbeitet und somit nahezu täglich die Gegebenheiten erfährt (siehe Abbildung 4). Beim Besuchsanlass zeigt sich bei den schriftlich Teilnehmenden noch deutlicher, dass der Großteil einen starken Bezug zu Höchst hat. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Befragten sich regelmäßig in Höchst aufhalten und entsprechende Ortskenntnis haben.

Abbildung 4: Hauptsächlicher Besuchsanlass
(oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=52)

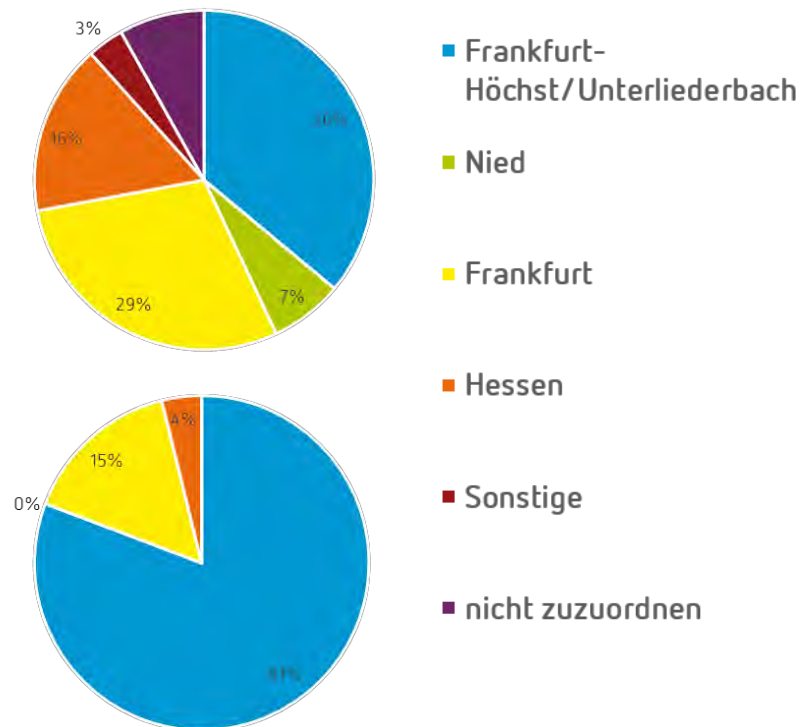


Quelle: Planersocietät

Die Tendenz der Befragung zum Besuchsanlass spiegelt sich auch im Wohnstandort der Befragten (siehe Abbildung 5). So geben insbesondere bei der schriftlichen Beantwortung viele Höchst als Wohnstandort an. Darüber hinaus zeigt sich, dass ein großer Teil der Teilnehmenden aus weiteren Teilen Frankfurts kommt und in der Befragung vor Ort noch 16 % aus sonstigen Teilen

Hessens. Nur ein sehr geringer Anteil der Teilnehmenden stammt nicht aus Hessen. Das Gros wohnt in Höchst oder im näheren Umfeld.

Abbildung 5: Wohnort (oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=52)



Quelle: Planersocietät

Bei der Auswertung der Verkehrsmittelwahl zeigt sich ein sehr heterogenes Bild an unterschiedlichen Verkehrsmitteln die genutzt werden (siehe Abbildung 6). In der Befragung vor Ort hat dabei der ÖPNV mit 40 % den größten Anteil, in der schriftlichen Befragung ist davon auszugehen, dass viele

Teilnehmende oftmals eine Wegekombination in Anspruch nehmen und bei der Mehrfachangabe somit auch der ÖPNV eine große Rolle spielt. Die Vermutung liegt nah, dass die Frage vor Ort eher so interpretiert wurde, welches Verkehrsmittel nun gerade verwendet wurde und schriftlich eher, welches Verkehrsmittel die Teilnehmenden regelmäßig nutzen.

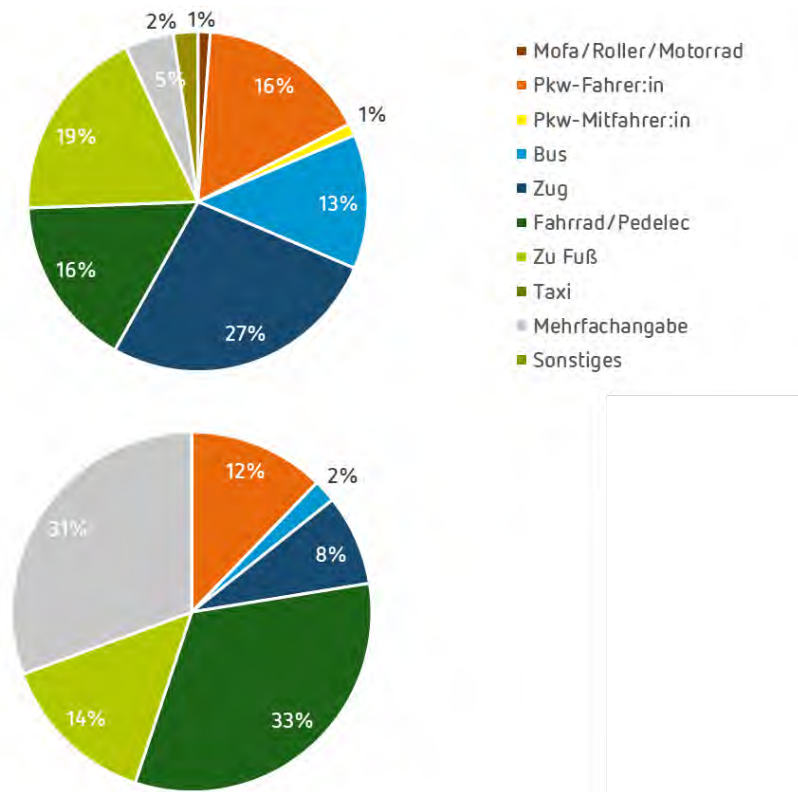
Der Anteil des privaten Pkw-Verkehrs ist in beiden Grafiken mit unter 20 % gering, was auch nahelegt, dass die Personen, die ein Ziel in Höchst selbst haben, eher andere Verkehrsmittel nutzen, um dieses zu erreichen. Auch hier ist bei der schriftlichen Beantwortung auf die Mehrfachnennung zu verweisen, in der noch einige Nutzungen des privaten Pkw mitenthalten sind.

Der Radverkehr weist in der Befragung vor Ort eine ähnlich hohe Anzahl auf wie der Kfz-Verkehr, in der schriftlichen Beantwortung erhöht sich sein Anteil auf über 30 %. Dies zeigt eine hohe Bedeutung des Radverkehrs, was vor allem in Zusammenhang mit der folgenden Zufriedenheitsanalyse mit der Radverkehrsinfrastruktur bemerkenswert ist (siehe Abbildung 9). Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die schriftliche Beteiligung eher durch Teilnehmende erfolgt, die bspw. einen Wunsch zur Veränderung in der Mobilität von Höchst haben, was Radfahrende möglicherweise in besonderem Maße betrifft.

Der Fußverkehr weist mit 14-19% ebenfalls einen relativ hohen Anteil auf, was auch zeigt, dass vermutlich vielfach kurze Wege zurückgelegt werden und eine dichte Verknüpfung bspw. zwischen Wohn- und Arbeits- oder auch Einkaufsort besteht.

Insgesamt zeigt sich, dass unter den Personen, die an der Befragung teilgenommen haben, der Anteil des Umweltverbunds sehr hoch ist.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl
(oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=49)

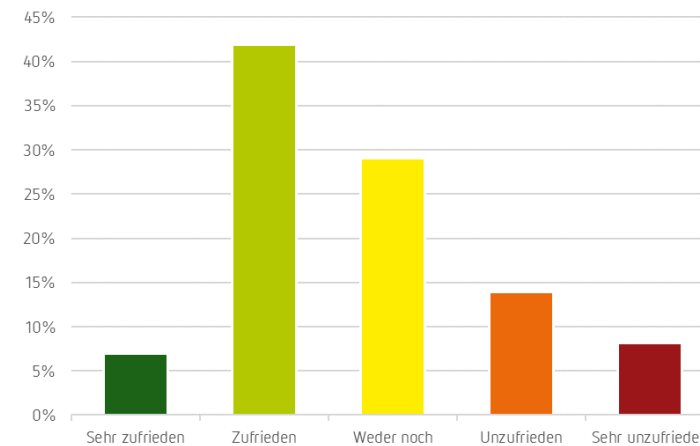


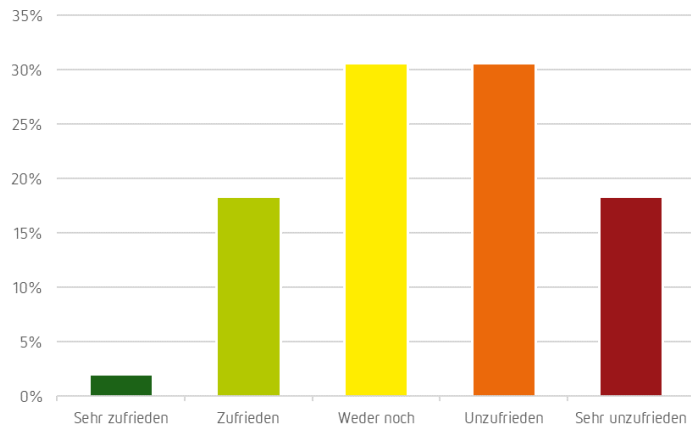
Quelle: Planersocietät

In der Zufriedenheit mit der Situation für den Fußverkehr zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen der Befragung vor Ort und der schriftlichen Befragung. So sind in der Befragung vor Ort knapp 50 % der Teilnehmenden zufrieden oder sehr zufrieden mit der Situation für den Fußverkehr und nur gut 20 %

unzufrieden oder sehr unzufrieden (siehe Abbildung 7). In der schriftlichen Befragung verkehrt sich dies ins Gegenteil. Mögliche Erklärung dafür ist, dass in einer schriftlichen eher anonymen Befragung Unzufriedenheit eher klar kommuniziert wird aber ggf. auch, dass eher der Wunsch nach Veränderung zum Teilnehmen animiert. In der Analyse der Verbesserungswünsche zeigt sich, dass einige Probleme bei den Nennungen im Vordergrund stehen. So werden von zahlreichen Teilnehmenden breitere Fußwege und mehr Kontrollen gewünscht. Auch der Wunsch nach Begrünung und Schatten sowie einer verbesserten Sauberkeit wird mehrfach genannt.

Abbildung 7: Zufriedenheit Fußverkehr
(oben: vor Ort n=86; unten: schriftlich/online n=49)





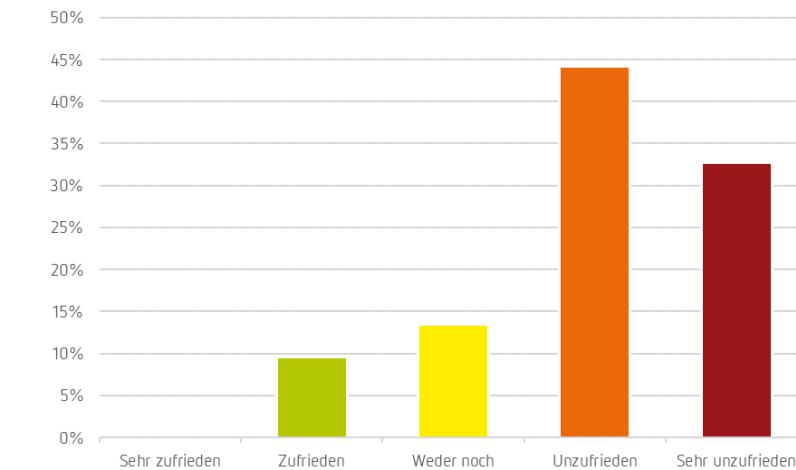
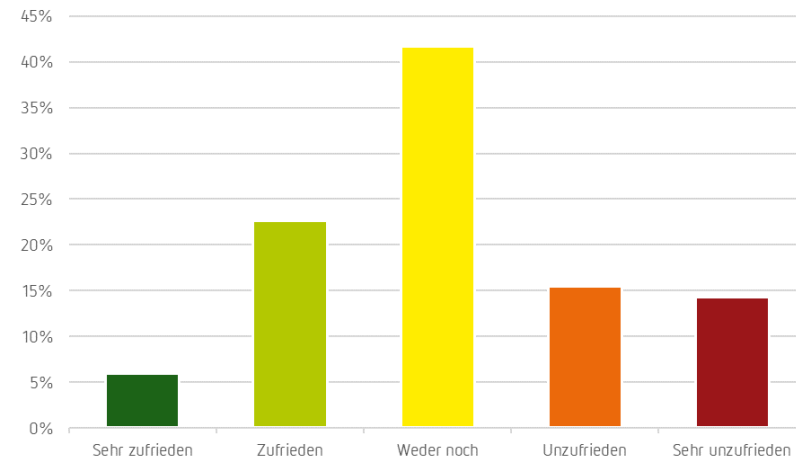
Quelle: Planersocietät

Abbildung 8: Verbesserungswünsche Fußverkehr und Aufenthalt (n=96; größte Schrift = mehr als 15 Nennungen, kleinste Schrift = 6 Nennungen)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 9: Zufriedenheit Radverkehr (oben: vor Ort n=84; unten: schriftlich/online n=52)



Quelle: Planersocietät

In der Analyse des Radverkehrs zeigen sich ähnliche Tendenzen wie beim Fußverkehr. So ist auch hier die Zufriedenheit bei den schriftlich Antworten deutlich geringer. Es zeigt sich jedoch auch, dass die Zufriedenheit insgesamt deutlich geringer ist. So überwiegt auch in der Befragung vor Ort die Unzufriedenheit leicht gegenüber den zufriedenen Teilnehmenden. Ein relativ hoher Anteil ist jedoch auch indifferent. In der schriftlichen Befragung sind hingegen knapp 80% unzufrieden oder sehr unzufrieden mit der Situation für den Radverkehr. Bei Betrachtung der Verbesserungswünsche zeigt sich, dass der Wunsch nach mehr und geschützter Radverkehrsinfrastruktur das dominierende Anliegen ist. So nennt diesen Wunsch etwa jeder Dritte der einen Verbesserungswunsch geäußert hat. Weitere Nennungen beziehen sich sowohl auf den Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere den Kfz-Verkehr, als auch den allgemeinen Wunsch nach einer Erweiterung der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr.

Abbildung 10: Verbesserungswünsche Radverkehr (n=95; größte Schrift = mehr als 30 Nennungen, kleinste Schrift = 6 Nennungen)



Quelle: Planersocietät

In der Analyse des Kfz-Verkehrs steht hingegen die Parkraumüberwachung im Vordergrund sowie die Thematik der Verkehrsberuhigung.

Abbildung 11: Wünsche zum Umgang mit Autoverkehr und Parken



Quelle: Planersocietät

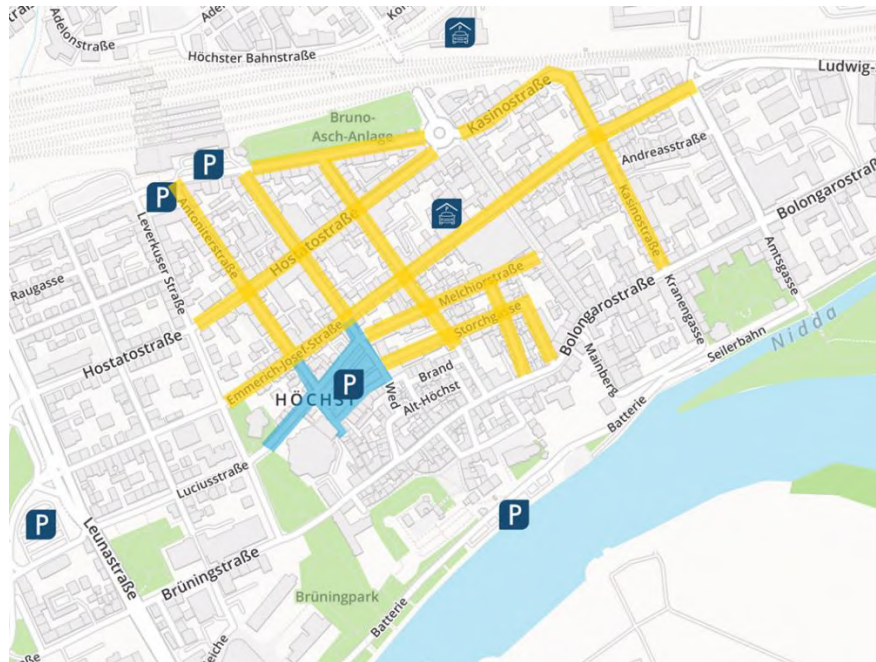
Parkraumanalyse

Die Parkraumanalyse wurde anhand einer Teilkennzeichenerfassung am 19.07.2022 von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt. Erhoben wurde im gelb markierten Bereich vormittags im Stundenrhythmus und nachmittags im Zwei- bis Drei-Stunden-Rhythmus. Daten aus dem blau markierten Bereich (siehe Abbildung 12) wurden bereits durch das Büro Karin Weber ermittelt (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021). Insgesamt konnten 386 Parkstände im Rahmen der durchgeführten Parkraumerhebung erhoben werden (ohne die Parkplätze am Markt). In den Parkhäusern

Höchst und Königsteiner Straße stehen zum Vergleich Kapazitäten von 310 bzw. 240 Parkplätzen zur Verfügung.

Abbildung 12: Erhebungsgebiet

(gelb: durch Parkraumanalyse erhoben; blau: bereits vorher erhoben)



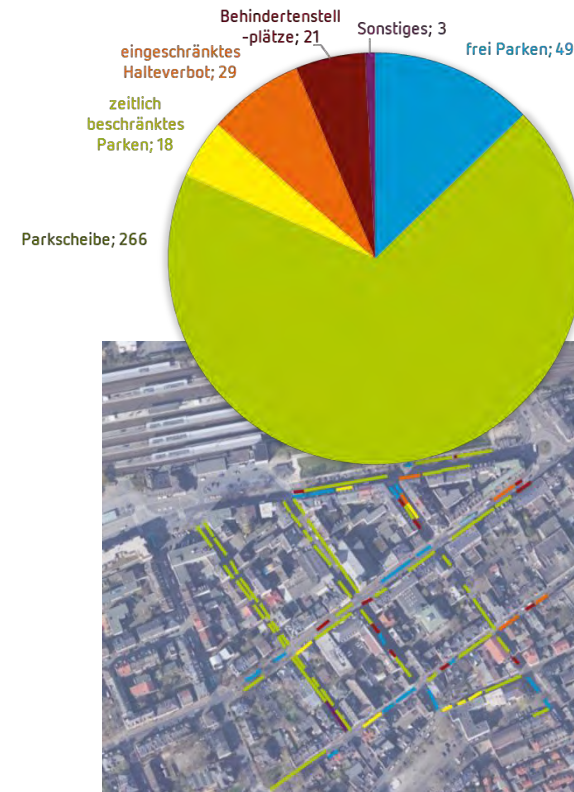
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2022

Anzahl und Parkregelung

Die Parkdauer wird an den meisten Parkplätzen durch die Parkregelung mit einer Parkscheibe begrenzt. Lediglich 49 Parkplätze stehen für das freie Parken zur Verfügung und sind somit zeitlich unbegrenzt. An 29 Parkplätzen gilt das eingeschränkte Halteverbot und weitere 18 Parkplätze sind zeitlich begrenzt.

Des Weiteren sind 21 Parkplätze in dem Erhebungsgebiet als Behindertenstellplätze gekennzeichnet.

Abbildung 13: Parkregelungen; Anzahl der Parkplätze

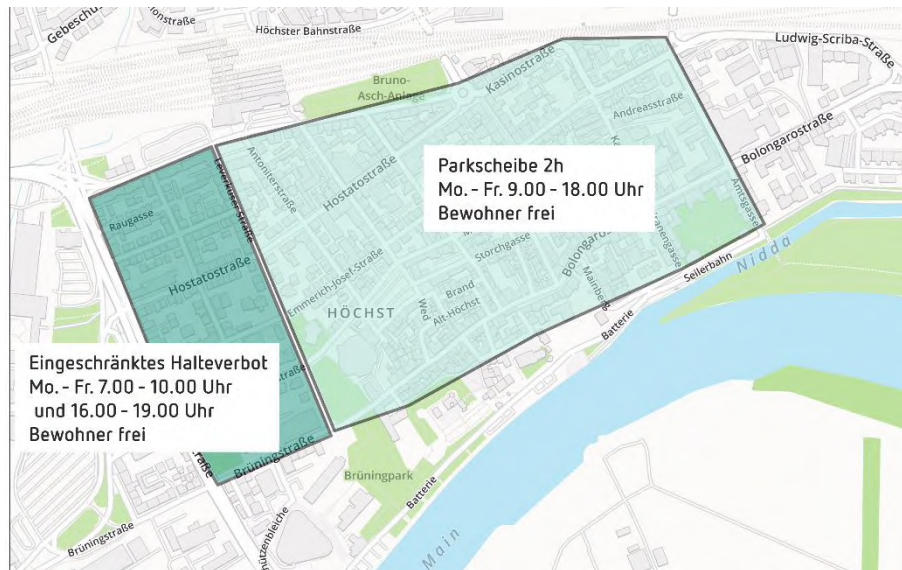


Quelle: Planersocietät

In Höchst insgesamt gelten zwei Bereiche für Anwohnerparken. Einerseits westlich der Leverkusener Straße mit einem zeitlich begrenzten Eingeschränkten

Halteverbot, von dem Anwohnende ausgenommen sind und andererseits östlich der Leverkusener Straße, wo zeitlich begrenzt eine Parkscheibenregelung gilt, von der Anwohnende ausgenommen sind (siehe Abbildung 13).

Abbildung 14: Parkregelung und Anwohnerparken in Höchst



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2022

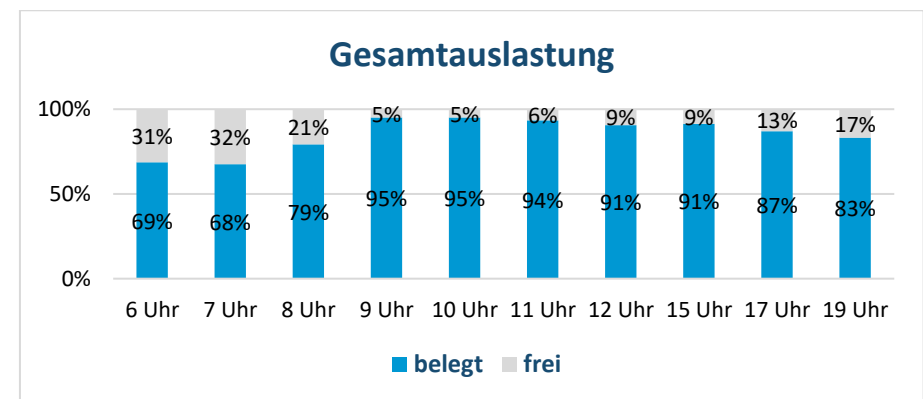
Auslastung

Durch die tagsüber bestehende hohe Gesamtauslastung entsteht ein sehr hoher Parkdruck. Am stärksten ist dieser zwischen 9.00 Uhr und 11.00 Uhr. Zum Abend hin und in den frühen Morgenstunden nimmt die Belastung ab. Der geringste Parkdruck herrscht um 6.00 Uhr und 7.00 Uhr. Zu diesen Zeiten beträgt die Auslastung weniger als 70 %.

Allgemein ergibt sich bezüglich der Parkregelung kein erheblicher Unterschied in der Auslastung. Parkplätze ohne Beschränkungen („freies Parken“) waren etwas stärker ausgelastet, als jene mit Beschränkungen (i.d.R. „Parkscheibe“). In der Auslastung der Behindertenstellplätze konnten größere Unterschiede festgestellt werden. Im Vergleich zu den anderen Parkregelungen, gibt es an diesen Stellplätzen generell einen geringeren Parkdruck. Zu mehreren Zeiten konnte sogar kein Parkdruck festgestellt werden. Um 7.00 Uhr ist dort die Auslastung mit 38 % am geringsten.

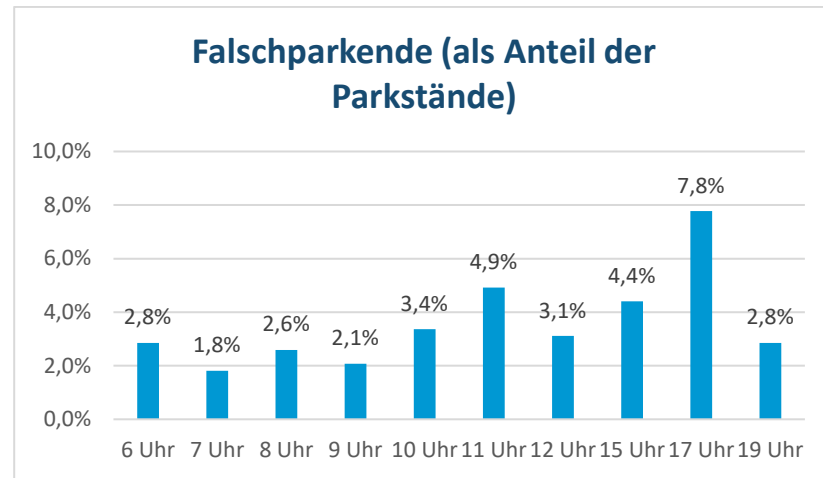
Der Anteil der Falschparkenden steigt wiederum im Tagesverlauf nahezu konstant an. In den Morgenstunden liegt der Anteil unter 3 %. Am geringsten ist der Anteil der Falschparkenden um 7.00 Uhr mit 1,8 %. Um 17.00 Uhr beträgt der Anteil 7,8 % und ist somit der Größte im Tagesverlauf. Anschließend sinkt der Anteil der Falschparkenden rasant auf 2,8 %.

Abbildung 15: Gesamtauslastung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 16: Anteil der Falschparkenden



Quelle: Planersocietät

Wird die Auslastungskarte zu den jeweiligen Zeiten betrachtet, werden Unterschiede deutlich. Um 6.00 Uhr, während der Parkdruck noch gering ist, sind bereits etwa 2/3 der Parkplätze belegt. Die meisten freistehenden Parkplätze sind zu der Zeit entlang der Dalbergstraße, Hostatostraße und Kasinostraße zu finden. Des Weiteren sind um den Bahnhof herum mehr Kapazitäten frei als tagsüber.

Abbildung 17: Auslastung des Erhebungsgebiets um 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

Quelle: Planersocietät

Um 10.00 beginnt die Zeit der höchsten Tagesauslastung und der Parkdruck steigt. Zu dieser Zeit sind bereits die meisten Parkplätze rund um den Bahnhof belegt und kaum noch Kapazitäten frei. Die Chance einen freien Parkplatz zu finden, besteht am ehesten an der Hostatostraße.

Während des Nachmittags besteht weiterhin eine geringe Dynamik in der

Auslastung. Insbesondere in der Antoniterstraße, Justinuskirchstraße und der Albanusstraße ist der Parkdruck weiterhin hoch.

Abbildung 18: Auslastung des Erhebungsgebiets um 10 Uhr



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Auslastung des Erhebungsgebiets um 15 Uhr



Quelle: Planersocietät

Ab 19.00 Uhr zeigt sich ein Rückgang der Auslastung im Untersuchungsgebiet und es stehen wieder häufiger Parkplätze an der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße zur Verfügung. Insgesamt besteht allerdings weiterhin ein mittlerer bis hoher Parkdruck, welcher sich beispielsweise in der hohen Auslastung in der Antoniterstraße bemerkbar macht.

Abbildung 20: Auslastung des Erhebungsgebiets um 19 Uhr

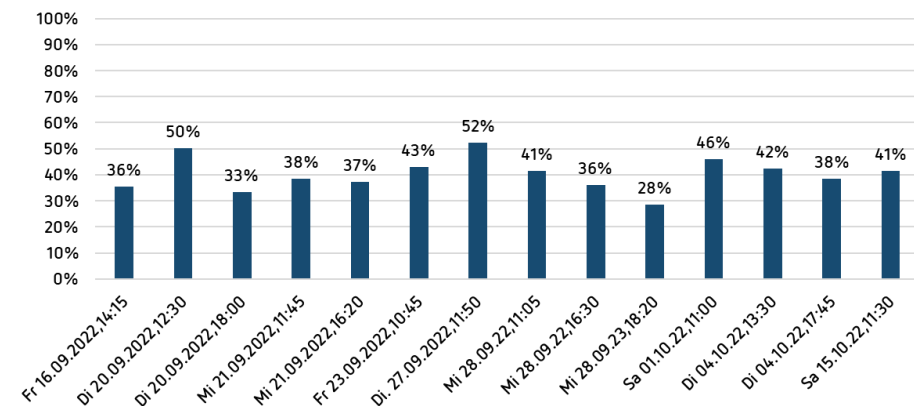


Quelle: Planersocietät

Auch am Markt, wo eine Parkraumerhebung durch das Planungsbüro Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung an einem Samstag (26.03.2022) durchgeführt wurde, ist die Auslastung in diesem Zeitraum sehr hoch. So sind die regulären Parkplätze im gesamten Erhebungszeitraum zu 80 bis 90% ausgelastet. Hinzukommen zahlreiche Parkvorgänge auf im Halteverbot und auf Sperrflächen sowie sonstige Falschparker (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021).

Im Vergleich zur Auslastung im Straßenraum, die vor allem zu Spitzenzeiten sehr hoch ist, zeigt sich im Parkhaus Königsteiner Straße (Kapazität von 240 Parkplätzen), dass stets Kapazitäten zur Verfügung stehen. In den Erhebungszeiträumen kann maximal eine Auslastung von 52% erhoben werden. Im Schnitt liegt die Auslastung sogar nur bei etwa 40%.

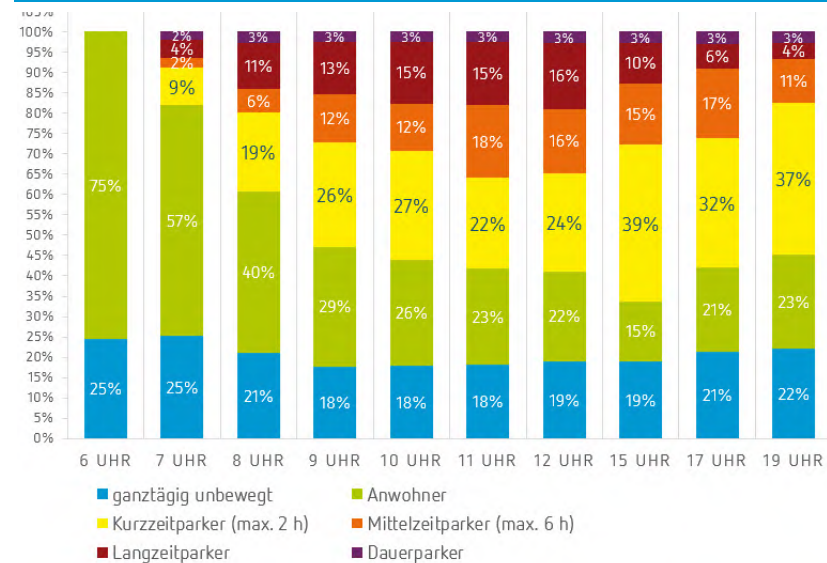
Abbildung 21: Auslastung Parkhaus Königsteiner Straße



Parkdauer

Durch die Betrachtung der Nutzergruppen, stellt sich heraus, dass der Anwohner:innenanteil am Parken morgens wie auch abends steigt. Fröhlichmorgens nehmen die Anwohnenden etwa zwei Drittel der Parkplätze ein (definiert über die Kfz, die um 6 Uhr im Gebiet sind und entsprechend voraussichtlich über Nacht dort stehen). Tagsüber sinkt der Anteil auf unter 30%. Nachmittags werden die Parkplätze insbesondere von Kurzzeitparkenden genutzt. Um 15.00 Uhr ist mit 39% der Anteil der Kurzzeitparkenden am höchsten. Der Anteil der unbewegten Fahrzeuge liegt bei ca. 20 %. Kurz- und Mittelzeitparkende besitzen tagsüber einen Anteil von etwa 35-50% und belegen somit den größten Anteil der Parkplätze. Den geringsten Anteil an der Auslastung besitzen die Dauerparkenden, sie belegen konstant etwa 3% der Parkplätze.

Abbildung 22: Parkdauer der Nutzergruppen



Definition der Nutzergruppen nach Parkdauer:

- Ganztägig unbewegt:** Zu allen Zeitschnitten an gleichem Ort erhoben
- Anwohner:** morgens um 6 Uhr noch vor Ort aber über den Tag bewegt
- Kurzzeitparker:** maximal 2 Stunden an einem Ort
- Mittelzeitparker:** zwischen 3 und 6 Stunden an einem Ort
- Langzeitparker:** mehr als 6 bis maximal 10 Stunden an einem Ort
- Dauerparker:** mehr als 10 Stunden an einem Ort aber nicht an allen Zeitschnitten

Unfallanalyse

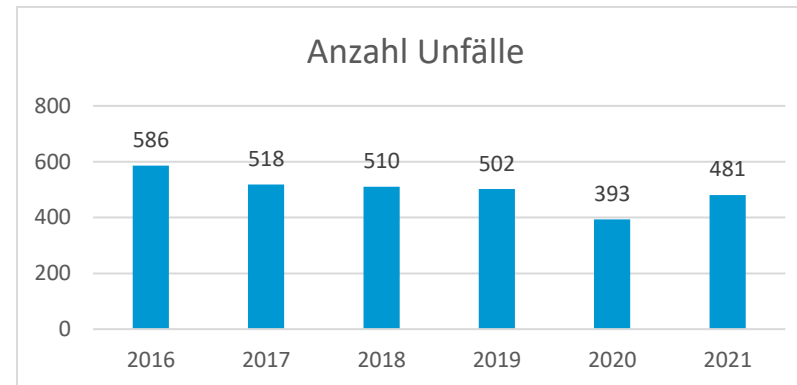
Die Unfalldatenanalyse ermöglicht eine Einschätzung des Unfallgeschehens der Jahre 2016 bis 2021. Innerhalb dieses Zeitraums wurde die gesamte Anzahl der Unfälle sowie die Anzahl der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten und die gesamte Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten betrachtet. Zudem wurden die Unfälle nach Art der Beteiligung und des Unfalltyps differenziert.

Die Analyse zeigt, dass die Unfallzahlen in den letzten Jahren leicht rückläufig sind. Mit 393 Unfällen im Jahr 2020 wurde der Corona-Effekt deutlich sichtbar und ermöglichte insgesamt die geringste Anzahl an Unfällen.

Während die Anzahl der Schwerverletzten in dem Betrachtungszeitraum nahezu konstant bei 9 Personen liegt, zeigt sich die Tendenz des Rücklaufs auch bei der Betrachtung der Anzahl an Leichtverletzten.

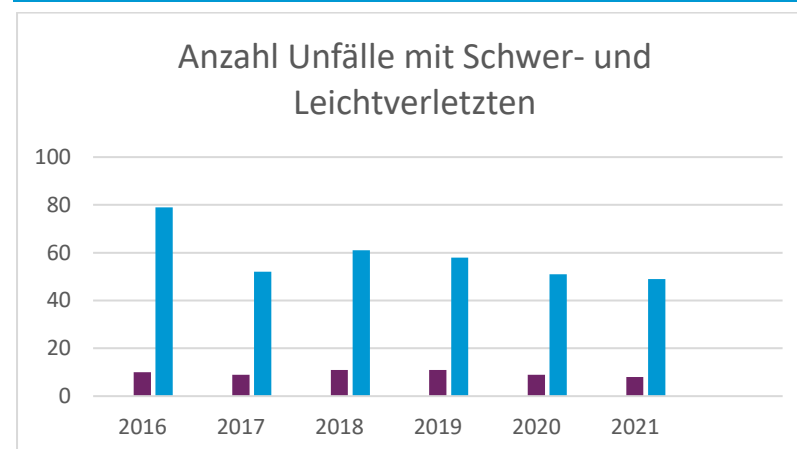
Deutlich wird zudem, dass es in dem gesamten Zeitraum keine Unfälle mit Getöteten gab.

Abbildung 23: Anzahl der Unfälle



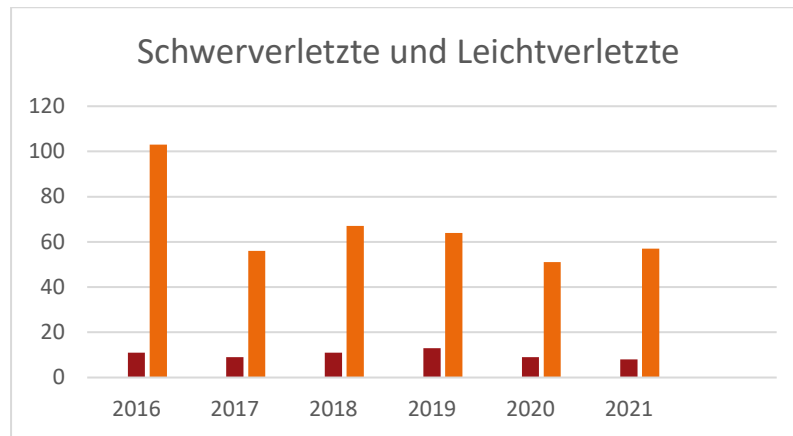
Quelle: Planersocietät

Abbildung 24: Anzahl der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten (schwer: lila; leicht: blau)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 25: Anzahl der Schwer- und Leichtverletzten (schwer: rot; leicht: orange)



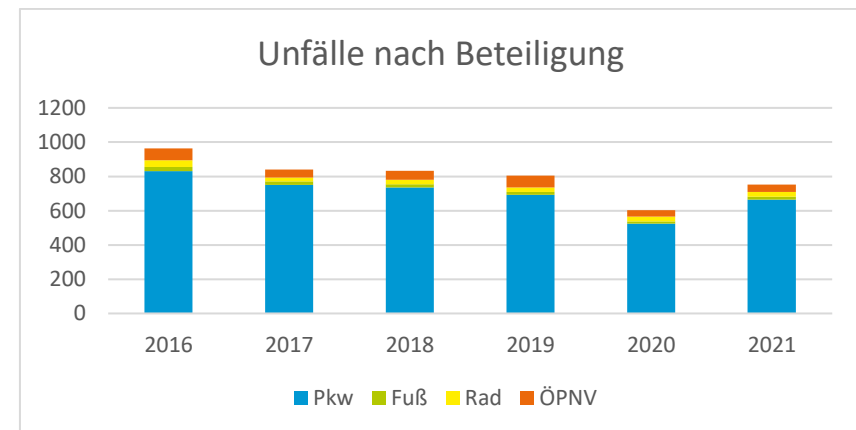
Quelle: Planersocietät

Am Unfallgeschehen waren jeweils mit dem größten Anteil überwiegend Pkw beteiligt. Zudem waren es mehr Rad- als Fußverkehrsunfälle. Der Fußverkehr besitzt den geringsten Anteil an den jeweiligen Unfällen.

In den Jahren 2016 bis 2018 gibt es im ruhenden Verkehr auffällig viele und auch die deutliche Mehrheit an Unfällen (siehe Abbildung 27). Wird allerdings der gesamte Zeitraum betrachtet, ist dort ein signifikanter Rückgang zu erkennen. Die Anzahl der Unfälle im ruhenden Verkehr ist von 173 Unfällen im Jahr 2016 auf 10 Unfälle im Jahr 2021 gesunken.

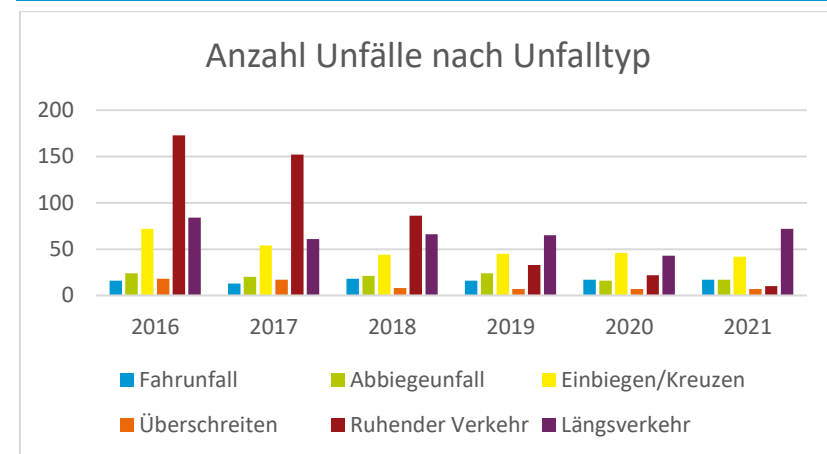
Die Mehrheit der Unfälle im Jahr 2021 entstanden im Längsverkehr mit 72 Unfällen. Die wenigsten Unfälle sind während des Betrachtungszeitraums durch das Überschreiten der Geschwindigkeit entstanden.

Abbildung 26: Anzahl der Unfälle nach Beteiligung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 27: Anzahl der Unfälle nach Unfalltyp



Quelle: Planersocietät

Abbildung 28: Übersicht der Unfälle mit Verletzten



Quelle: Planersocietät; Datengrundlage: Polizeipräsidium Frankfurt

Zusammenführende SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse dient als Zusammenführung der unterschiedlichen Analysebausteine. In ihr werden die verkehrlichen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Innenstadt von Höchst beurteilt und nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln gegliedert dargestellt.

Fußverkehr

Im Fußverkehr zeigt sich in der Analyse ein engmaschiges Fußverkehrsnetz, das die Erreichbarkeit aller Nahversorgungsstandorte ermöglicht sowie in relativ großen Teilen die Mindeststandards für Gehwegbreiten erfüllt. Die bestehende Fußgängerzone sowie attraktive Freizeitwege entlang von Main und Nidda bieten zudem Flanierpotenzial. Es zeigt sich aber auch, dass der Fußverkehr oftmals durch andere Nutzungen gestört wird. So stellt insbesondere die Querung von Straßen oftmals ein Problem dar, da Quermöglichkeiten zugestellt werden oder auch die Fußgängerzone an der Emmerich-Josef-Straße durch den Kfz-Verkehr gequert wird und die Achse zum Main an der Bolongarostraße unterbrochen wird. Auch auf weiteren wichtigen Achsen bestehen oftmals Qualitätsdefizite durch wenig attraktive Fußverkehrsführungen oder die zusätzliche Einschränkung bspw. durch Geschäftsauslagen oder den ruhenden Kfz-Verkehr. Somit ergibt sich zwar ein engmaschiges Fußverkehrsnetz, dieses weist jedoch oftmals Unterbrechungen auf und ist in seiner Attraktivität durch mangelnden Platz und eine fehlende attraktive Gestaltung wenig einladend. Dies spiegelt sich auch in der oftmals fehlenden

Barrierefreiheit an Querungen aber auch durch Beläge oder den Mangel an Aufenthaltsräumen wider.

Zukünftige Potenziale für den Fußverkehr liegen in der allgemeinen integrierten städtischen und verkehrlichen Entwicklung, die in der Tendenz kürzere Wege befördern aber auch in der bereits bestehenden hohen Bebauungsdichte und der bestehenden Nutzungsvielfalt sowie der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV, was den Fußverkehr sowohl als eigenes Verkehrsmittel als auch im intermodalen Verbund mit anderen Verkehrsmitteln fördert.

Abbildung 29: Engmaschiges Fußwegenetz u.a. in der Altstadt



Abbildung 30: Belebte Fußgängerzone Königsteiner Straße



Radverkehr

Für den Radverkehr gilt, dass die stadtteilübergreifende und regionale Anbindung durch attraktive Wegeverbindungen, bspw. entlang des Mains, bereits als relativ gut zu bewerten ist. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sind weitere Verbesserungen geplant. In der lokalen Anbindung innerhalb von Höchst und der Höchster Innenstadt sind jedoch zahlreiche Mängel festzustellen. Es fehlt ein stringentes nachvollziehbares und attraktives Radverkehrsnetz. So sind direkte Wegeverbindungen aufgrund bestehender Einbahnstraßenregelungen oder durch Durchfahrtsverbote nicht immer für den Radverkehr freigegeben, was zu illegalen Verkehren oder Umwegen führt, bspw. entlang der Bolongarostraße. Eine eigenständige Radwegeinfrastruktur besteht

nur an wenigen Straßen und oftmals sind Radwegeführungen nicht ausreichend dimensioniert. Im ruhenden Radverkehr ist ein insgesamt relativ umfangreiches und in großen Teilen des Untersuchungsgebietes flächendeckendes Angebot festzustellen, in der qualitativen Ausgestaltung bestehen jedoch noch teilweise Mängel. Teilweise veraltete Radabstellanlagen bieten keinen hohen Komfort, wenngleich ein sukzessiver Ersatz durch frankfurtypische Anlehnbügel erfolgt. Vor allem qualitativ hochwertige Radabstellanlagen mit einem erhöhten Komfort, Witterungsschutz oder auch unter Berücksichtigung des Sicherheitsaspektes fehlen noch größtenteils. Am Höchster Markt besteht schon eine witterungsgeschützte Anlage und an der Ludwigshafener Straße ist bereits eine Fahrradgarage verortet. Diese Angebote sind jedoch noch nicht flächendeckend vorhanden.

Gerade der Radverkehr bietet in der künftigen Nutzung erhebliche Potenziale: Zum einen führt der Boom in der Elektrifizierung dazu, dass größere Distanzen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und mehr Menschen das Fahrrad im Alltag nutzen können. Zum anderen lassen sich Maßnahmen für den Radverkehr, insbesondere in der begleitenden Infrastruktur oftmals mit relativ geringem finanziellen Aufwand realisieren und Radfahrende stellen durch ihre höhere Einkaufsfrequenz und auch insgesamt tendenziell höhere Gesamtausgaben ein Potenzial für die Höchster Innenstadt und ihre Geschäfte dar. Als Risiko ist die klimatische Entwicklung zu bewerten, die durch Extremwetterlagen ein mögliches Hemmnis in der Radverkehrsnutzung, sowohl bei Starkregenereignissen als auch bei Hitzetagen, bedeutet.

Abbildung 31: Frankfurtypische Anlehnbügel an der Melchiorstraße



Abbildung 32: Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum



ÖPNV

Im öffentlichen Verkehr besteht insgesamt eine sehr gute Verbindungs- und Bedienqualität. So stellt einerseits der Bahnhof Höchst eine sehr gute Anbindung an den regionalen Schienenverkehr dar und andererseits sind die Straßenbahnlinie 11, vor allem mit dem Haltepunkt an der Zuckschwerdtstraße, eine gute lokale Schienenanbindung. Das dichte Busliniennetz bietet zudem eine sehr gute Gebietsabdeckung in der Innenstadt von Höchst und stellt eine engmaschige Anbindung in die angrenzenden Stadtteile sowie die Nachbarkommunen dar. Mit den Planungen rund um die Regionaltangente West wird zudem eine attraktive und leistungsfähige Anbindung in den Süden in Richtung Flughafen bis nach Neu-Isenburg sowie in die nördlich angrenzenden Kommunen geschaffen. So können die teilweise durchaus bedeutenden Pendelbeziehungen in die umgebenden Kommunen in Richtung Höchst durch den ÖPNV besser abgedeckt werden. Mit einer bestehenden dichten Taktung von ca. 15 Minuten durch Regional- und S-Bahnen sowohl in Richtung Innenstadt als auch in Richtung Flughafen und zahlreichen weiteren lokalen Zielen ist die Bedienqualität als sehr gut einzuschätzen. Als problematisch zeigt sich jedoch in Höchst selbst vor allem der Konflikt zwischen Busverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr. So führen Behinderungen durch parkende Fahrzeuge regelmäßig zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Auch die teilweise fehlende Barrierefreiheit und verbesserungsbedürftige Qualitäten im Umfeld wichtiger Haltepunkte, bspw. am Bahnhof, führen zu gewissen Nutzungsbarrieren.

Grundsätzlich zeigt sich für Höchst, dass der ÖPNV aufgrund einer guten Anbindung und hoher Leistungsfähigkeit vor allem durch den schienengebundenen Verkehr, sehr gut als Basismobilität geeignet ist und einen Großteil der

täglichen Wege abwickeln kann. Die Tendenz der Angebotserweiterung, die sich unter anderem mit der Regionaltangente West auch in Höchst zeigt, bedeutet ein Potenzial für einen Bedeutungszuwachs des ÖPNV, flankiert auch durch attraktive Angebotsoptionen, wie das Deutschlandticket. Aspekte wie ein zunehmend barrierefreier Ausbau und die Verbesserung intermodaler Schnittstellen bedeuten Potenziale, die allgemein den Umweltverbund und damit den ÖPNV stärken und attraktivieren können. Als Risiken sind insbesondere hohe Finanzierungskosten sowie Flächenbedarfe zu sehen, die in Abwägung mit anderen Bedarfen verhandelt werden müssen.

Kfz-Verkehr

Im Kfz-Verkehr besteht grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit in und nach Höchst. Diese zeigt sich einerseits in den Hauptverkehrsachsen, die das Untersuchungsgebiet tangieren und somit eine gute stadtteilübergreifende und regionale Anbindung darstellen. In Höchst selbst besteht außerdem eine weitestgehende Freigabe für den Kfz-Verkehr, sodass ein Großteil der Wege auch mit dem Kfz zurückgelegt werden kann, was, wie in den vorangegangenen Abschnitten beschrieben, jedoch zu Konflikten mit anderen Verkehrsmitteln führt. Im ruhenden Verkehr bestehen ebenfalls umfangreiche Angebote, einerseits im Straßenraum, andererseits aber auch durch zahlreiche Sammelparkanlagen, wie das Parkhaus Königsteiner Straße oder der Höchster Markt. Die Parkhäuser werden jedoch, vermutlich auch aufgrund fehlender Ausweisungen, nur eingeschränkt angenommen, was unter anderem den hohen Parkdruck im Straßenraum verursacht. Teilweise lange Wege durch das Einbahnstraßensystem sowie Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln führen

zudem zu Problemen und einer Attraktivitätsreduktion des fließenden Kfz-Verkehrs.

Als Chance vor allem in der Emissionsreduktion ist einerseits die Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs zu sehen und andererseits eine intelligente Verkehrslenkung, die bestehende Sammelparkanlagen in den Vordergrund rückt. Gleichzeitig bestehen im Kfz-Verkehr jedoch auch Risiken, die einerseits in der nach wie vor steigenden Tendenz des Kfz-Besitzes deutschlandweit liegen und insbesondere in der starken Zunahme im Onlinehandel, der zu vermehrten Lieferverkehren führt. Dies, gemeinsam mit der bereits stark auf den Kfz-Verkehr ausgelegten Infrastruktur, birgt das Risiko weiterer Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln.

Abbildung 33: Potenzial durch freien Parkraum im Parkhaus Königsteiner Straße

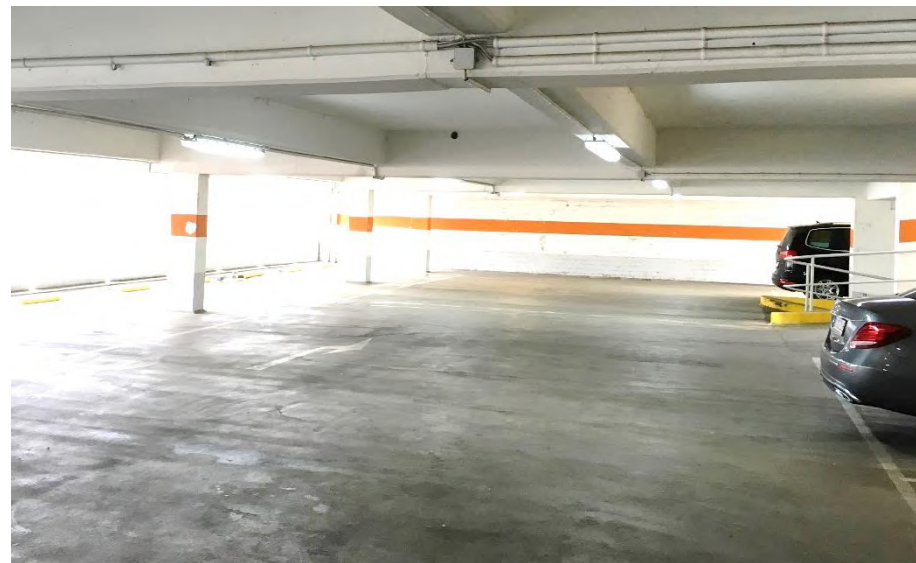


Abbildung 34: Konflikt zwischen Lieferverkehr und Radverkehr an der Emmerich-Josef-Straße



Städtebauliche Strukturen und Organisation

Die Lage der Innenstadt von Frankfurt-Höchst am Mainufer ist eine eindeutige Stärke, da sich so ein attraktiver Freizeit- und Erholungsraum in unmittelbarer Nähe befindet, auch die lebendigen und attraktiven Strukturen in der Innenstadt mit einer hohen Passantenfrequenz und einer wertvollen städtebaulichen Struktur, bspw. durch den Bolongaropalast oder das Schloß aber auch das Gesamtensemble tragen dazu bei, dass Höchst ein durchaus attraktives Stadtteilzentrum darstellt. Es besteht jedoch auch Aufwertungspotenzial, bspw. durch mangelhafte Instandsetzungsmaßnahmen. Zudem ist Höchst vor allem im Kernbereich zu sehr großen Teilen versiegelt und es besteht eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzungen.

Zahlreiche Konzepte und auch geplante bauliche Veränderungen bieten das Potenzial einer Aufwertung von Höchst und auch die lebendige

Akteurslandschaft mit zahlreichen Initiativen bedeutet ein erhebliches Potenzial für die Weiterentwicklung des Stadtteils. Gleichzeitig sind Verkehrszunahmen und auch oftmals der Mangel an finanziellen Ressourcen ein Risiko, das die Entwicklung behindern könnte.

Abbildung 35: Attraktive Flanierachse am Mainufer



Abbildung 36: Beengte Platzverhältnisse im Straßenraum in Höchst



Abbildung 37: SWOT-Analyse Fußverkehr

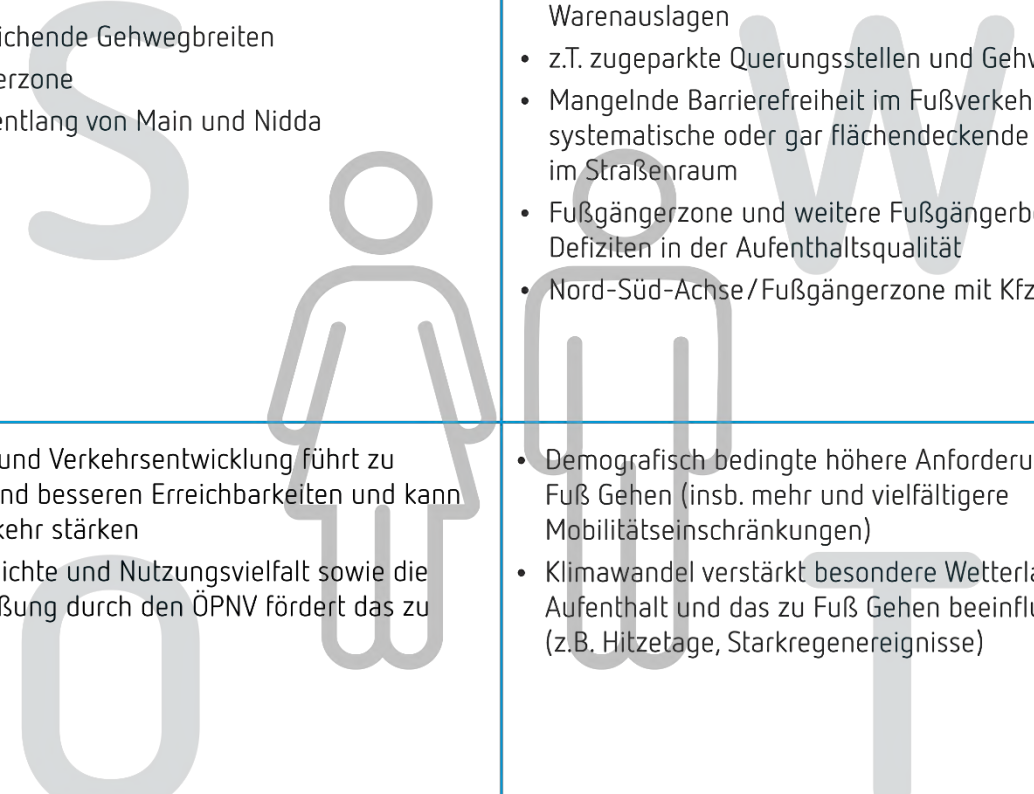
- 
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Engmaschiges Fußverkehrsnetz...• Gute Erreichbarkeiten aller wesentlichen Infrastrukturen zu Fuß• Weitgehend ausreichende Gehwegbreiten• Zentrale Fußgängerzone• Freizeitwege u.a. entlang von Main und Nidda | <ul style="list-style-type: none">• ...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 |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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) |

Abbildung 38: SWOT-Analyse Radverkehr

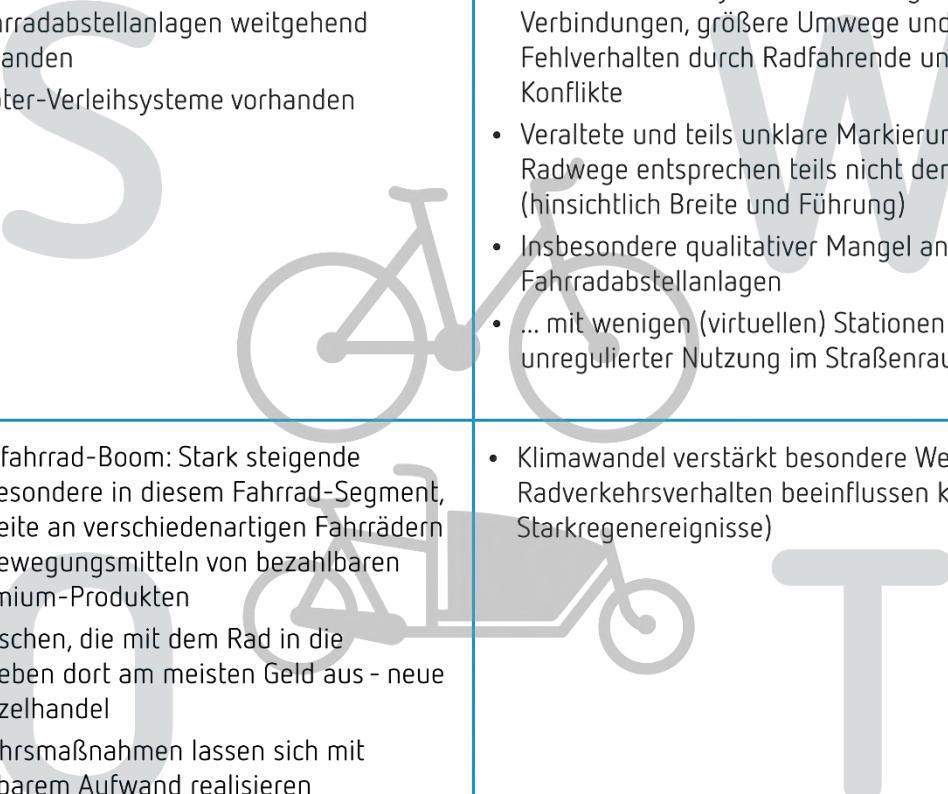
- 
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Regionales Radwegenetz vorhanden, teilw. bereits gute Anbindungen in Richtung Frankfurter Innenstadt, weitere Verbesserungen geplant• Basisangebot an Fahrradabstellanlagen weitgehend flächendeckend vorhanden• Fahrrad- und E-Scooter-Verleihsysteme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

Abbildung 39: SWOT-Analyse ÖPNV

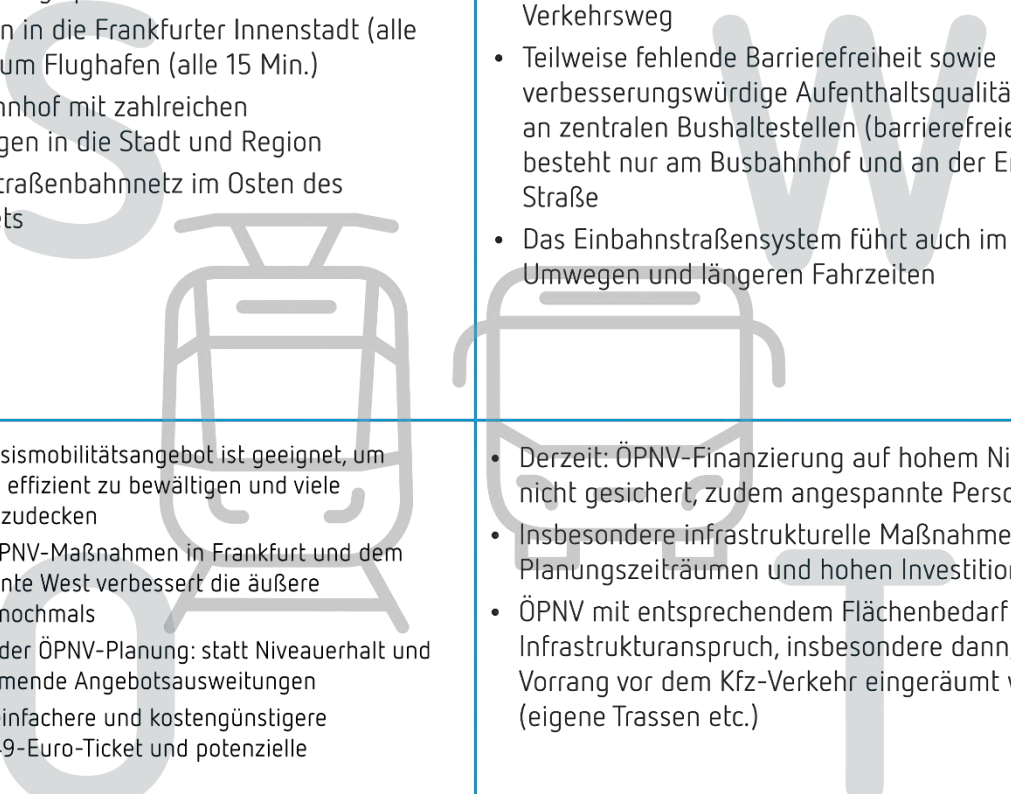
- 
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sehr gute Bedienungs- und Verbindungsqualität (Takt, Linien, Betriebszeitraum)• Sehr dichte Erschließungsqualität innerhalb von Höchst• Direkte Verbindungen in die Frankfurter Innenstadt (alle paar Minuten) und zum Flughafen (alle 15 Min.)• Bahnhof und Busbahnhof mit zahlreichen Anschlussverbindungen in die Stadt und Region• Anbindung an das Straßenbahnnetz im Osten des Untersuchungsgebiets | <ul style="list-style-type: none">• 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• Das Einbahnstraßensystem führt auch im ÖPNV teils zu Umwegen und längeren Fahrzeiten |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 49-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 | <ul style="list-style-type: none">• 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.) |

Abbildung 40: SWOT-Analyse Kfz-Verkehr

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Zahlreiche Parkstände in Parkbauten und auf Parkplätzen am Quartiersrand...• Jederzeit umfangreich verfügbare Parkkapazitäten in Parkbauten...• Gute lokale und regionale Erreichbarkeit aller relevanten Zielorte | <ul style="list-style-type: none">• ... 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 Kontrollichte; teilweise unattraktive Sammelparkanlagen (z.B. Parkhaus Königsteiner Str.), Sammelparkanlage mitten im Quartier (Marktplatz)• Ein- und Durchfahrmöglichkeit, insbesondere die Querung der Fußgängerzone, führt zu Minderungen in der Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität• Aus dem Einbahnstraßensystem entstehen lange Wege• Häufig ungeordneter Lieferverkehr mit negativen Auswirkungen auf den Fuß-, Rad- und Busverkehr |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 für das regionale/lokale Verkehrsnetz und hier speziell mit einem intelligenten Parkleitsystem zu den bestehenden Sammelparkanlagen | <ul style="list-style-type: none">• 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 |

Abbildung 41: SWOT-Analyse weiterer bedeutender Aspekte

• Flussufer sowie mehrere Parks bzw. parkähnliche Anlagen in Höchst vorhanden... • Vereinzelt Sitz- und Spielgelegenheiten vorhanden... • Attraktive städtebauliche Strukturen im Zentrum von Höchst (z. T. mit Altstadtcharakter)	• ... teilweise mit quantitativem wie qualitativem Verbesserungspotenzial • Kaum entsiegelte Flächen im Kernbereich von Höchst • Allgemein hohe Flächenkonkurrenz: dichte Bebauung, begrenzte Straßenräume, vielfältige Verkehrsansprüche, hohe Nutzungsdichte • Fehlende personelle Ressourcen zur Verkehrsüberwachung
• Innenstadt Höchst als attraktiver Wohn- und Einzelhandelsstandort... • Flussufer als Anziehungspunkt, insbesondere auch für umliegende flussentfernte Frankfurter Stadtteile und weitere Kommunen... • Weitere städtebauliche Aufwertungsprozesse im Gang (Integriertes Handlungskonzept) • Aktive Vereins- und Initiativen-Landschaft vor Ort • 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	• ... führt zu einem größeren Einzugsgebiet mit verstärkter Kfz-Nutzung durch Kund:innen und Besucher:innen aus dem Umland • Häufig fehlen personelle, manchmal auch finanzielle Ressourcen zur (baulichen) Umsetzung von Maßnahmen • Allgemeine Verkehrszunahme kann zu stärkerem Flächendruck und Konflikten im Straßenraum führen

Ziele und Handlungsfelder

Die integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie für die Innenstadt Höchst hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Höchst zu fördern und vor diesem Hintergrund insbesondere die zahlreichen unterschiedlichen Analysen, Ziele und Maßnahmen wie Handlungsempfehlungen zur Mobilitätsentwicklung miteinander in Einklang zu bringen und verkehrsmittelübergreifend sowie in einem zusammenhängenden räumlichen Kontext zu integrieren. Aufbauend auf den bestehenden Grundlagen, wie bspw. dem integrierten Handlungskonzept Höchst, der Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße oder auch konkreten Planungen wie zur Regionaltangente West oder der Bolongarostraße, werden somit zunächst übergeordnete Ziele definiert, die gleichzeitig in der weiteren Konkretisierung gemeinsam mit den bestehenden Grundlagen auch den Rahmen für die Maßnahmenentwicklung setzen.

Sowohl in den bereits vorliegenden Analyseergebnissen als auch in der Bürger:innenbeteiligung und den eigenständig durchgeführten Analysen hat sich gezeigt, dass eine aktuell ungeordnete Beanspruchung des öffentlichen Raums ein maßgebliches Problem darstellt und zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln führt. Eine verbesserte Steuerung und Ordnung ist somit wichtiges Ziel der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie. Hierzu gilt es, bereits entwickelte Lösungsansätze aufzugreifen und eine gesamtheitliche Strategie für das Innenstadtdgebiet zu entwickeln.

Sowohl auf gesamtstädtischer Ebene, bspw. durch das Radverkehrskonzept für den Frankfurter Westen, wie auch auf kleinräumiger Ebene gibt es

zahlreiche Planungen, den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Auch die Analysen und Bürger:innenbeteiligungen haben dahingehenden Bedarf gezeigt, um die Mobilität in Höchst weiterzuentwickeln. Entsprechend gilt es, in der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie einen Schwerpunkt auf die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zu legen und entsprechende Räume zu schaffen.

All diese Ziele sind nur im Zusammenspiel der unterschiedlichen Akteure zu erreichen und so gilt, es die öffentlichen Räume gemeinsam mit den Akteuren vor Ort zu entwickeln. Eine sehr rege lokale Beteiligungskultur in Höchst bietet die Möglichkeit, Maßnahmen zur Mobilitätsentwicklung, zur Gestaltung der öffentlichen Räume, zur Inklusion und zum Klimaschutz gemeinsam umzusetzen und auch darauf zielt die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie ab. Auf Basis dieser Ausgangslage liegen dem Konzept die drei folgenden Ziele und Handlungsfelder zugrunde. Diese adressieren die wesentlichen Probleme und stellen die gewünschte Entwicklungsrichtung dar. Wichtig ist dabei eine integrierte Betrachtung der Ziele und Handlungsfelder, um Zielkonflikte im Maßnahmenkonzept frühzeitig zu identifizieren und nach Möglichkeit auszuschließen.



Maßnahmenkonzept

Das Kernstück der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie stellt das Maßnahmenkonzept dar. Hier sind die Maßnahmen beschrieben, die sich aus der Analyse, der Öffentlichkeitsbeteiligung und den festgelegten Zielen und Handlungsfeldern ergeben. Die Maßnahmen beziehen sich sowohl auf die Förderung des zu Fuß Gehens und des Radfahrens als auch die Steuerung und verträgliche Abwicklung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt Höchst. Auch die Verkehrsführung im Kernbereich ist aufgrund zahlreicher Eingaben zu diesem Punkt untersucht worden. Ergänzende Maßnahmen aus dem Bereich des ÖPNV sowie der Sharing Mobility, die zum Teil im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen stehen, ergänzen das Konzept und schaffen eine ganzheitliche Aufwertung der Situation für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Das Maßnahmenkonzept ist in seiner Umsetzung sowohl kurzfristig, aber auch mittel- und langfristig ausgelegt. So sollen einerseits bereits kurzfristige Verbesserungsimpulse gesetzt und kleinere Maßnahmen („Quick Wins“) unkompliziert veranlasst werden. In der Regel unterliegen jedoch auch diese Maßnahmen weiteren Abstimmungs- und Entscheidungsprozessen, bevor sie umgesetzt werden können. Andere Maßnahmen erfordern ergänzende Abstimmungen, Planungen und Untersuchungen und sind erst auf eine mittel- bis langfristige Umsetzung angelegt. Auch diese Maßnahmen sind im Groben bereits mit den zuständigen Ämtern vorbesprochen, jedoch noch nicht beschlossen worden. Somit dient die Studie auch als Ideenspeicher für die Zukunft, um bereits erste Ansätze in der Hinterhand zu haben, wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit zur konkreten Umsetzung gegeben ist.

Die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie umfasst den gesamten Planungsraum der Höchster Innenstadt. Ausgeklammert worden ist dabei jedoch der Höchster Markt. Für diesen und die unmittelbar angrenzenden Straßen ist parallel ein weiteres Konzept beauftragt. Dieses ergänzt diese Studie dahingehend, als dass ebenfalls Lösungen für den ruhenden Verkehr und die Verbesserung der Nahmobilität sowie der Aufenthaltsqualität und Nutzung des Höchster Marktes überlegt werden. Darüber hinaus gibt es weitere Konzepte, z. B. zur Entwicklung der Königsteiner Straße, und auch konkrete Projekte, z. B. zum Umbau der Bolongarostraße oder der Leunastraße im Zuge der RTW, welche ebenfalls mit dieser Studie komplementär sind.

Die Maßnahmen der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie sind in die folgenden Handlungsfelder unterteilt.



I: Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



II: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung



III: Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und Steigerung der Aufenthaltsqualität



IV: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs



V: Maßnahmen im Bereich ÖPNV und Sharing Mobility



VI: Zukunftsvision Verkehrsführung

Die Maßnahmen sind nachfolgend zunächst in einer Übersichtstabelle aufgeführt. Anschließend ist jede Maßnahme hinsichtlich ihres Anlasses, ihrer Inhalte und Auswirkungen genauer beschrieben. ***Kurzfristig umsetzbare/einleitbare Maßnahmen, die „Quick-Wins“, sind fett und mit Umrandung dargestellt.*** Jeder Maßnahme wird zudem eine Priorität sowie ein Zeithorizont zur Umsetzung zugeordnet. Abschließend wird eine Bilanz gezogen, welche Auswirkungen die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum haben.

Handlungsfeld	Nr.	Bezeichnung
	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
 	II.1	Umsetzung und Ergänzung des Radverkehrsnetzes
	II.2	Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
	II.3	Ausweitung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen
 	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
	IV.1	Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts
	IV.2	Aufbau eines Parkleitsystems
	IV.3	Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen
	V.1	Anpassung der Busverkehrsführung
	V.2	Einführung von Carsharing in Höchst
	V.3	Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen und Mobilpunkten
	VI	Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst

Handlungsfeld I: Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung



I.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Die zentrale Fußverkehrsachse in Höchst ist die Königsteiner Straße als Fußgängerzone. Diese ist gut frequentiert, ihr wird jedoch häufig Aufwertungspotenzial zugeschrieben. Darüber hinaus quert mit der Emmerich-Josef-Straße der Kfz-Verkehr diese Achse, was häufig unklare Situationen und Konflikte hervorruft. Auch sind am Knotenpunkt Albanusstraße / Emmerich-Josef-Straße in den letzten Jahren vermehrt Unfälle, auch mit Personenschaden, verzeichnet worden. Die Beteiligung der Bürger:innen hat den Wunsch nach einer stärkeren Regulierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs an von zu Fuß Gehenden stark frequentierten Orten deutlich gemacht. Entsprechend setzt sich unter anderem bereits die Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021) damit auseinander, diese weiter zu attraktivieren. Die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie setzt hier an und schlägt erweiterte Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs an dieser Stelle vor. Aus verkehrlicher Sicht ist ein entscheidender Faktor, dem Fußverkehr einen durchgängigen, hochwertigen öffentlichen Raum zu bieten, um die Attraktivität und Sicherheit zu erhöhen. Das Ziel soll sein, eine durchgängige, konfliktfreie und attraktive Nord-Süd-Fußverkehrsachse zu stärken, die sowohl zum Flanieren und Einkaufen als auch als Nord-Süd-Fußwegeverbindung in Höchst genutzt werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es zu empfehlen, die Emmerich-Josef-Straße zwischen der Parkhauszufahrt und der Königsteiner Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu

sperren. Im östlichen Teil der Emmerich-Josef-Straße ergeben sich beim dortigen dichten Geschäftsbesatz somit zusätzlich Gestaltungsmöglichkeiten für die Einrichtung bzw. Ausweitung der Fußgängerzone. Dies würde die dortigen Geschäfte aufwerten und die wichtige Fußverkehrs-Verbindungsachse zwischen dem Kernbereich von Höchst und der Straßenbahnhaltestelle Zuckerschwerdtstraße stärken.

Beschreibung und Inhalt

Die Maßnahme sieht im Kern die Abbindung der Emmerich-Josef-Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr zwischen dem Parkhaus Königsteiner Straße und der Querung der Emmerich-Josef-Straße mit der Königsteiner Straße und die Ausweisung der Königsteiner Straße als durchgängige Fußgängerzone (mit Freigabe für Bus- und Sonderverkehre auf Höhe der Emmerich-Josef-Straße) vor (siehe Abbildung 47). Um dies realisieren zu können, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Durchfahrbarkeit für Fahrräder, Anwohner:innen, Lieferwagen, Ver- und Entsorgungsverkehre (v. a. Müllabfuhr) und Rettungsdienste bleibt weiter möglich, auch der Linienbusverkehr soll zunächst, wie bisher, die Emmerich-Josef-Straße durchfahren können. Auf Höhe der Bushaltestelle „Emmerich-Josef-Straße“ könnte eine bauliche Verengung das Durchfahrtverbot für den allgemeinen Verkehr verdeutlichen. Dies kann dadurch umgesetzt werden, dass der Buswartebereich der Bushaltestelle in Richtung Fahrbahnmitte vorgezogen wird und eine durch abgesetzte Pflasterung gekennzeichnete Fahrgasse von ca. 3,25 m verbleibt. So entsteht zusätzlich mehr Wartefläche für Fahrgäste (siehe Abbildung 44).

- Die Anbindung des Parkhaus Königsteiner Straße erfolgt zukünftig mittels einer Möglichkeit aus Richtung Westen einzufahren und in Richtung Westen wieder auszufahren. Dazu wird die Emmerich-Josef-Straße bis Albanusstraße zum Zweirichtungsverkehr geöffnet. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,5-6,0 m. Das Parken auf der Fahrbahn muss in diesem Abschnitt entfallen (siehe Abbildung 45).
- Die Einfahrt in das Gebiet und zum Parkhaus erfolgt über Dalbergstraße – Justinuskirchstraße – Emmerich-Josef-Straße. Dies erfordert eine Umkehrung der Einbahnstraßenregelung der Justinuskirchstraße in Richtung Süden. Dies wiederum erfordert eine neue Führung der Buslinie 58; diese würde außen um die Innenstadt herumgeführt werden (siehe dazu Maßnahme V.1 Anpassung der Busverkehrsführung).
- Die Ausfahrt aus dem Gebiet erfolgt über die Emmerich-Josef-Straße – Albanusstraße – Dalbergstraße. Dies erfordert eine Umkehrung eines Teils der Einbahnstraßenregelung der Albanusstraße zwischen Emmerich-Josef-Straße und Hostatostraße in Richtung Norden. Dies vereinfacht und verbessert die Erreichbarkeit des Parkhauses (klarere Regeln: Ausfahrt über denselben Weg wie die Einfahrt; Verringerung von Rückstau aus der Parkhausausfahrt und auf der Emmerich-Josef-Straße).
- Die Emmerich-Josef-Straße wird ab dem Knoten Albanusstraße als Sackgasse (VZ 357), ergänzt um Zusatzzeichen „frei bis Parkhaus“ sowie „keine Wendemöglichkeit für Lkw“, beschildert. Die Lieferantenzufahrt des dortigen Lebensmittelmarkts bleibt bestehen und kann wie bisher genutzt werden.

- Östlich des Parkhauses wird das Trennprinzip aufgehoben und der weiterhin für Kfz befahrbare Bereich noch durch verschiedenfarbige Pflasterung gekennzeichnet. Die Zufahrt zum Grundstück unmittelbar östlich des Parkhauses (private Stellplätze) bleibt für Kfz legal erreichbar.
- Östlich der Grundstückszufahrt wird die Emmerich-Josef-Straße als „Fußgängerzone“ (VZ 242) ergänzt um die Zusatzzeichen „Linienverkehr, Radverkehr frei“ sowie „Lieferverkehr frei“ beschildert.

Die Emmerich-Josef-Straße soll auch im weiteren östlichen Verlauf bis zum Andreasplatz als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Dazu muss das Parken dort entfallen, es sollten jedoch vereinzelt (gekennzeichnete) Freiflächen für Lieferverkehre vorgesehen werden. Zudem entstehen neue Flächen für Außengastronomie, Warenauslagen und weitere attraktive Straßenraummöblierung. Mittelfristig sollte hier dazu das Trennprinzip aufgehoben und eine einheitliche gepflasterte Verkehrsfläche hergestellt werden (siehe Abbildung 43). Eine Anlieferzone am Andreasplatz kann zudem helfen, den Lieferverkehr besser zu ordnen. Über eine Einfahrterlaubnis ist Anlieger:innen die Zufahrt zu privaten Grundstücken zu gewährleisten (sowohl von Westen als auch von Osten der Königsteiner Straße).

- Die Zuwegung zum Parkhaus muss entsprechend besser beschildert werden, bereits an den umliegenden übergeordneten Straßen (vgl. Maßnahmen IV.1 und IV.2).

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

Weitergehende Prüfung:

Es ist zu prüfen, ob die Maßnahme umgesetzt werden kann oder einzelnen Teilaspekten ggf. weitergehende Gründe entgegenstehen, bspw. durch Verlagerungseffekte. Um die Hürden zu senken ist eine Umsetzung der Maßnahme auch als Verkehrsversuch möglich, mit anschließender Evaluation und einer möglichen Verstetigung bei positivem Evaluationsergebnis.

Effekte/Auswirkungen

Durch die durchgängige Verbindung der Königsteiner Straße als Fußverkehrsachse wird sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Aufenthalts- und Verweilqualität erhöht, zudem bestehen durch die Umwidmung der östlichen Emmerich-Josef-Straße zur Fußgängerzone Aufwertungsimpulse. Gleichzeitig findet eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs in diesem hochsensiblen Bereich sowie eine Ordnung des ruhenden Verkehrs statt, der verstärkt zu der bestehenden Sammelparkanlage geführt wird. Das Parken, das vor allem am Knotenpunkt Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße vermehrt zu Konflikten mit dem Fußverkehr geführt hat, wird unterbunden. In der Emmerich-Josef-Straße werden Parkstände im Straßenraum umgewidmet: westlich der Königsteiner Straße sind es voraussichtlich sieben Parkstände, davon ein Behindertenstellplatz, der kompensiert werden muss; östlich der Königsteiner Straße sind es etwa 15 Parkstände. Für diese steht als Ersatz das an nahezu gleicher Stelle gelegene Parkhaus mit großen freien Kapazitäten zur

Verfügung (in der Regel deutlich mehr als 100 freie Stellplätze). Für Anwohner:innen, die an dieser Stelle berechtigt sind, im Straßenraum zu parken, können bei Bedarf Ersatzlösungen im Parkhaus gefunden werden, sofern der Betreiber dies ermöglicht. Für eventuelle Sonderparkbedarfe (z.B. für Behindertenparkplätze) können individuelle Regelungen gefunden werden. Ansonsten verbleiben Parkstände im Umfeld (z.B. Kasinostraße); hier konnten bei der Parkraumerhebung noch geringe Kapazitäten festgestellt werden. Auch die Störeinflüsse für den Busverkehr werden verringert. Kfz-Verkehre, die aktuell über die Emmerich-Josef-Straße fließen, verlagern sich voraussichtlich auf die Bolongarostraße und die Dalbergstraße, die weiterhin zwei West-Ost-Verbindungen für den Kfz-Verkehr darstellen. Dies wäre jedoch zu Beginn der Maßnahmenumsetzung zu beobachten. Insgesamt wird durch die Maßnahme jedoch von einem Rückgang des Autoverkehrs in Höchst ausgegangen.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig / mittelfristig	hoch

Abbildung 42: Übersicht Zukunftsbild Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße

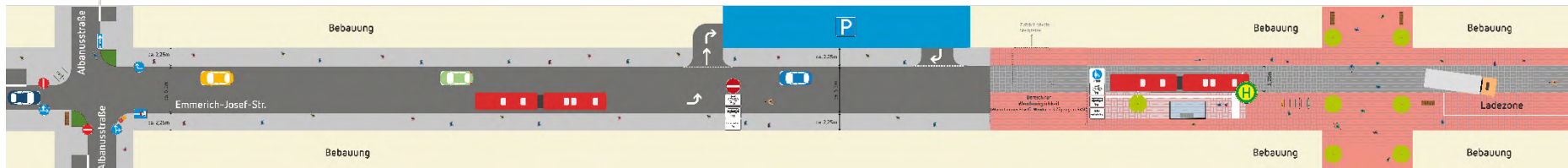


Abbildung 43: Kreuzungsbereich Emmerich-Josef-Straße / Königsteiner Straße

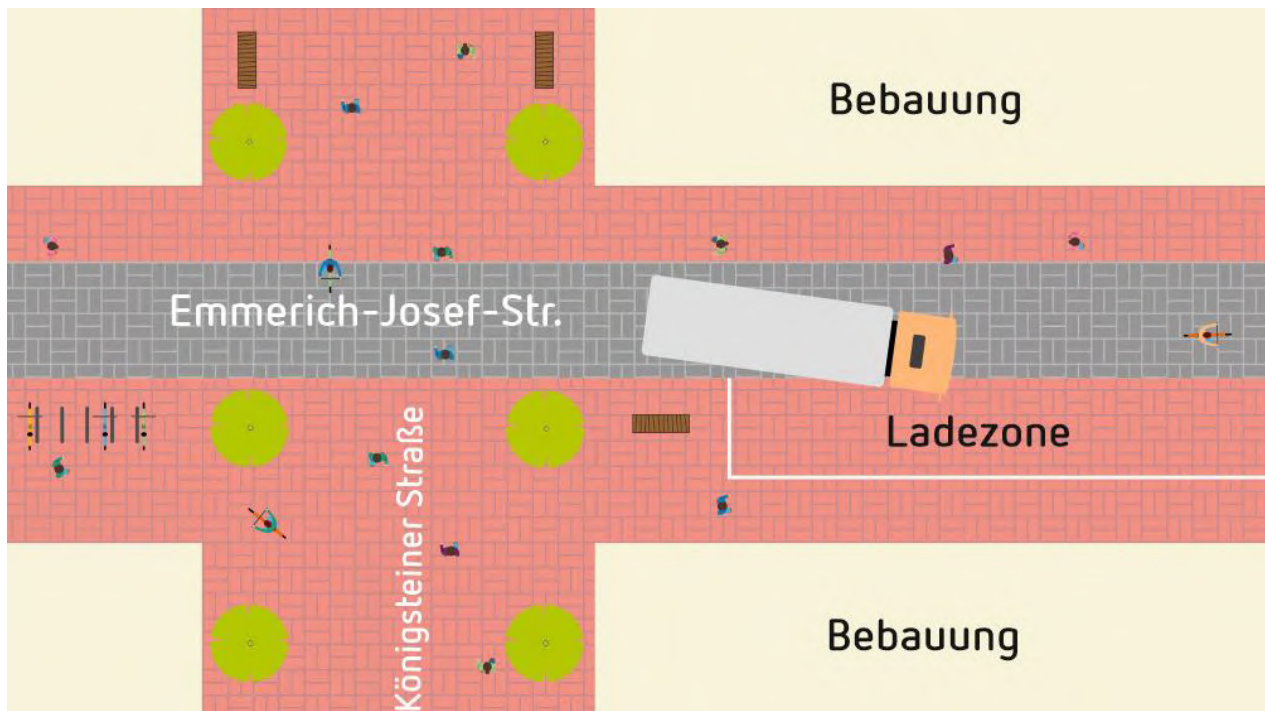


Abbildung 44: Bushaltestelle Emmerich-Josef-Straße

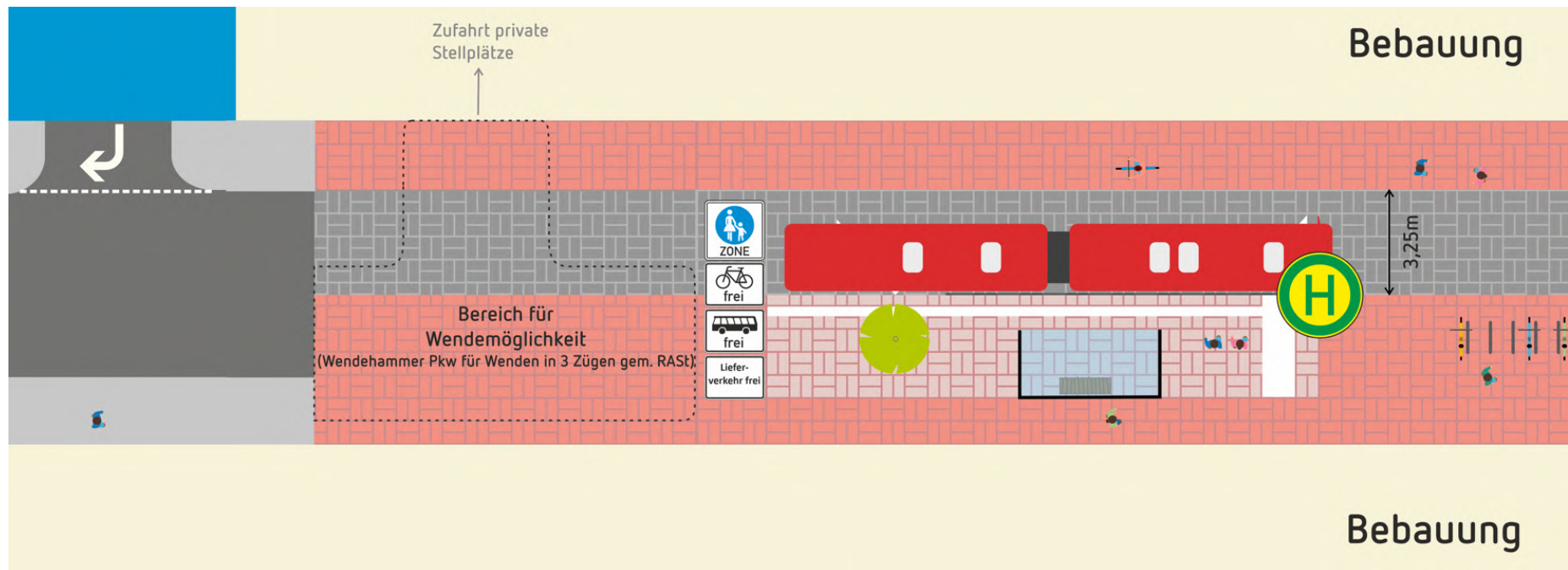


Abbildung 45: Parkhauszufahrt und Straßenraumaufteilung Emmerich-Josef-Straße

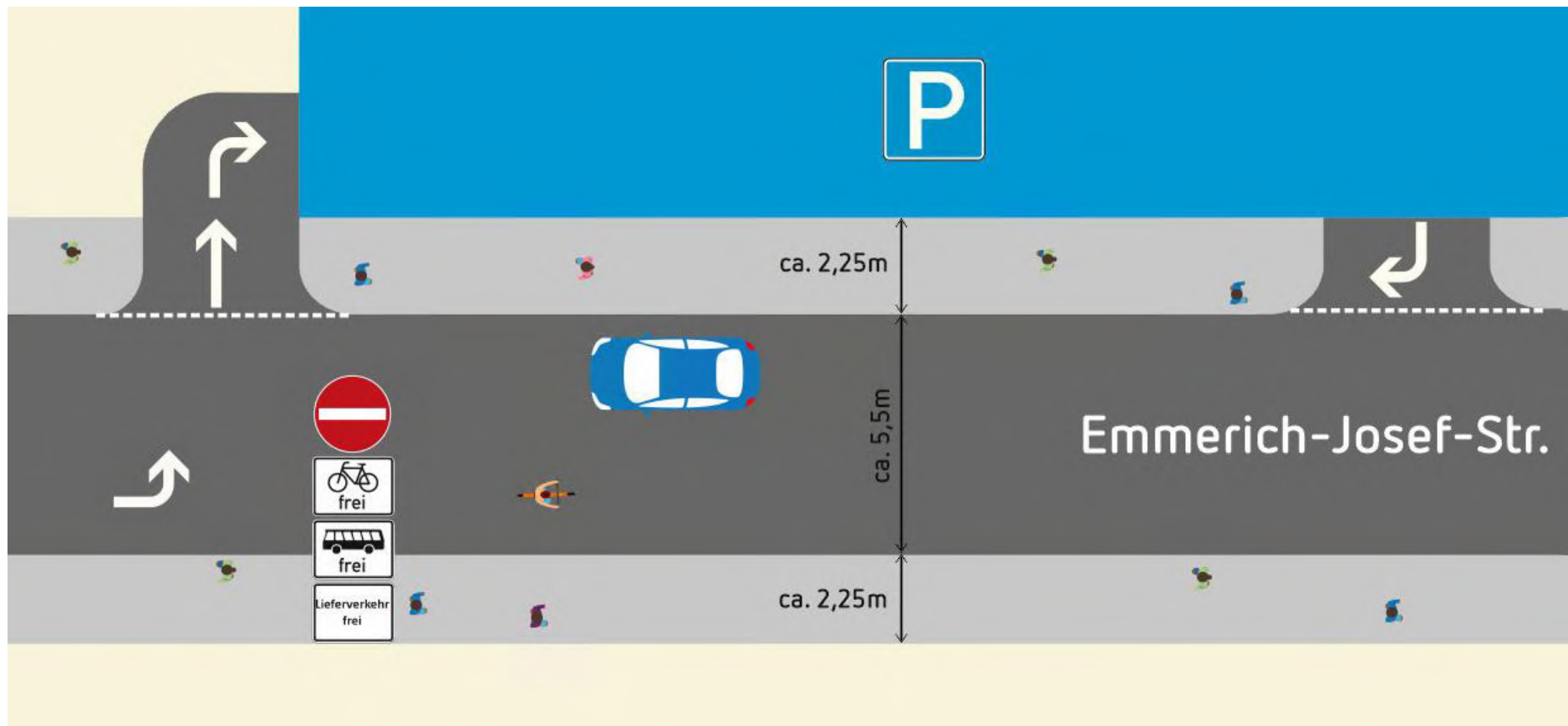


Abbildung 46: Knotenpunkt Emmerich-Josef-Straße / Albanusstraße

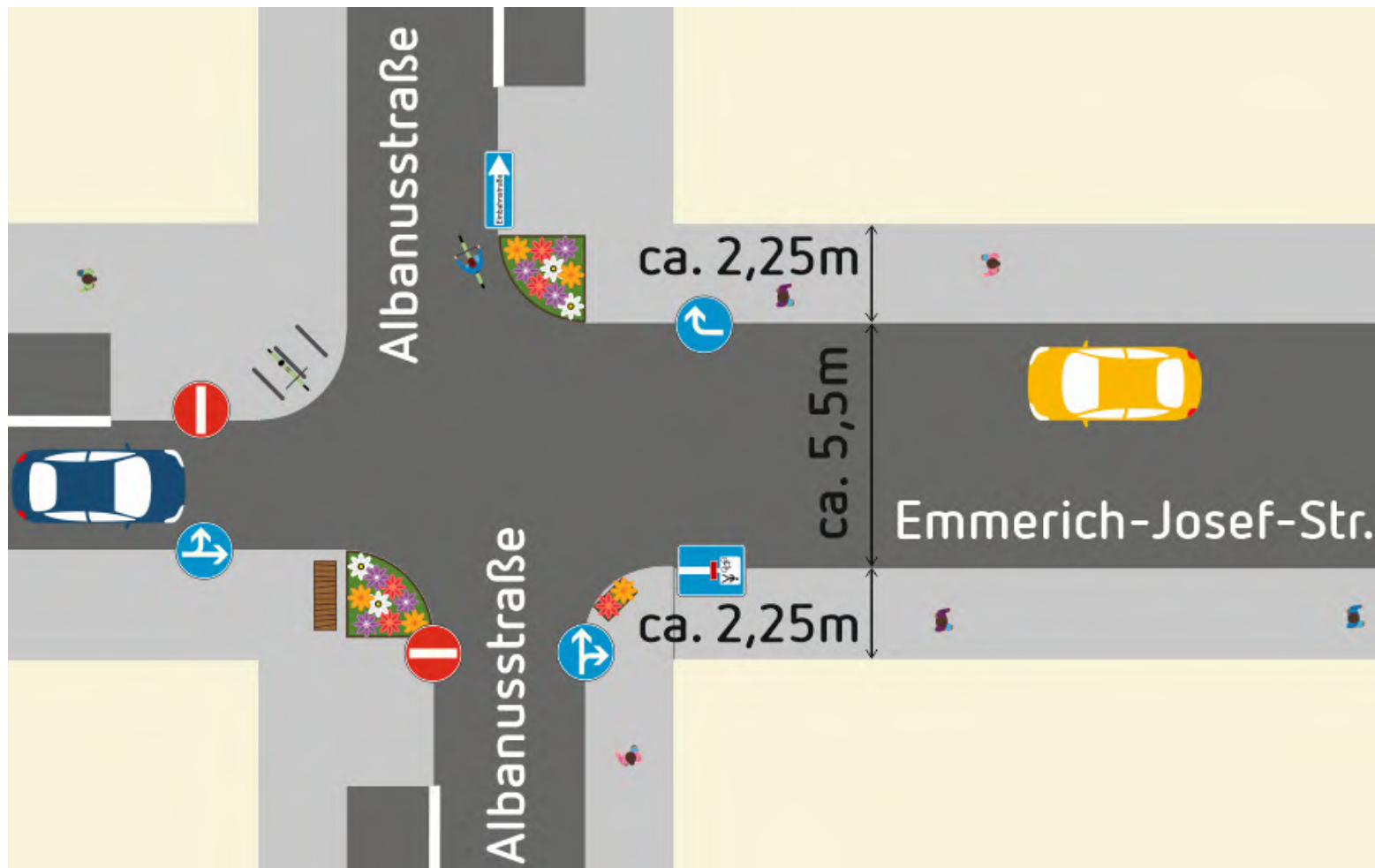


Abbildung 47: Verkehrsregelung zur Stärkung der Fußverkehrsachse Königsteiner Straße



I.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Das Fußverkehrsaufkommen, insbesondere in den zentralen Lagen von Höchst, ist an vielen Stellen hoch (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021). Neben der Bedeutung des Einzelhandels werden auch durch das Mainufer sowie die Altstadt Besucherverkehre generiert. Die entstehenden Fußverkehre gehen somit vielfach deutlich über Anwohnerverkehre hinaus. Mit der Königsteiner Straße und dem Mainufer gibt es bereits zwei attraktive Achsen/Bereiche für den Fußverkehr und Aufenthalt. Die übrige Fußwegeinfrastruktur sieht jedoch oftmals höchstens Mindestmaße für den Fußverkehr vor und auch diese werden vielfach unterschritten; zumindest gibt es kaum noch Gehwegparken in Höchst. 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, gilt es, wichtige Fußverkehrsverbindungen zu definieren und an ihnen Flanierachsen zu entwickeln, bei denen der Fußverkehr ein höheres Gewicht erhält.

Beschreibung und Inhalt

Zunächst gilt es Achsen zu definieren, die von besonderer Wichtigkeit für den Fußverkehr sind. Dabei sind vor allem die wesentlichen Quell- und Zielorte, wie der Bahnhof, die Königsteiner Straße oder auch der Markt im Fokus (siehe

Abbildung 48). Für diese Achsen gilt es, eine entsprechende Infrastruktur zu entwickeln:

- mind. 2,50 Gehwegbreite, komfortable und barrierefreie Querungen, Leitsystem
- vollständige Barrierefreiheit entsprechend aktuellen Standards mit höchster Priorität
- Begrünung, Komfortelemente (Sitzmöglichkeiten, Wegweisung etc.)

Auf diesen Achsen hat der Fußverkehr Priorität, entsprechend ist ggf. eine Angebotsreduktion für andere Verkehrsmittel hinzunehmen:

- Verkehrsberuhigung, ggf. Begrenzung des Straßenraums auf ein Minimum (Mischverkehr) oder Fußgängerzone
- falls notwendig, Rücknahme von Parkständen

Folgende konkrete Achsen können identifiziert werden, bei denen Aufwertungspotenzial und -bedarf besteht:

- Priorität hat eine **Achse Bahnhof - Altstadt – 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 (davon z. B. 2,50 m freie Gehbahn und 1,00 m „Gestaltungsfläche“) mit

abschnittswisen Grün- und Aufenthaltsbereichen genutzt werden kann (vgl. Abbildung 49). 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. In einer langfristigen Perspektive könnte an diesem Knoten im Zuge einer Neuordnung des Verkehrs (siehe Maßnahme VI.) ein modaler Filter als Diagonalsperre eingesetzt werden, sodass aus der Antoniterstraße nur noch ein Abbiegen auf die Emmerich-Josef-Straße nach Osten und gleichzeitig nur noch ein Abbiegen von der Emmerich-Josef-Straße auf die Antoniterstraße nach Süden möglich ist.

Die Realisierung könnte in Bauabschnitten erfolgen; dabei würden zunächst die Abschnitte zwischen Höchster Markt und Emmerich-Josef-Straße und zwischen Emmerich-Josef-Straße und Hostatostraße umgestaltet. Der Abschnitt zwischen Hostatostraße und Dalbergstraße ist recht neu hergestellt, hier sollte das Parken auf der Westseite herausgenommen und die Flächen alternativ genutzt und bespielt werden (hier eignen sich auch temporäre Gestaltungselemente wie Parklets).

- Ebenfalls dazu gehört auch die Entwicklung der Fußverkehrsachse auf der **Emmerich-Josef-Straße von der Königsteiner Straße Richtung Straßenbahnhaltestelle 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 bis zum Andreasplatz sowie die damit verbundene Reduzierung der Verkehrsbelastung 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 weiterzuverfolgen sind (vgl. Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung 2021).

Kurzfristig soll die Umsetzung der im Oktober 2023 im Ortsbeirat 6 vorgestellten Maßnahmen zur Aufwertung und Instandhaltung der Königsteiner Straße (u.a. Ersatz der an vielen Stellen beschädigten Entwässerungsrinnen, Vergrößerung der Baumscheiben und Sicherung derselben durch Fahrradbügel, Austausch defekter Gehwegplatten, Ersatz der beschädigten Mosaikflächen durch Asphalt mit künstlerischer Gestaltung) erfolgen.

Weitergehende Prüfung:

Es ist zu prüfen, ob und wie eine Umgestaltung zur Flanierachse baulich genau möglich ist. Haben bspw. bestehende Leitungen Einfluss auf die Gestaltungsmöglichkeiten?

Effekte / Auswirkungen

Flanierachsen dienen dazu, die oftmals sehr beschränkten Platzverhältnisse für den Fußverkehr auf besonders wichtigen Achsen zu vergrößern. So kann die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in Höchst gesteigert werden, was sowohl Einzelhandels- und Gastronomienutzungen als auch den Bewohner:innen durch neu gewonnene Flanierqualitäten und Aufenthaltsräume zugutekommen kann. Da hiermit Begrünungen und ggf. Entsiegelungen einhergehen, werden die Straßen klimarobuster und der sommerlichen Aufheizung entgegengewirkt. Entlang der Flanierachsen werden voraussichtlich

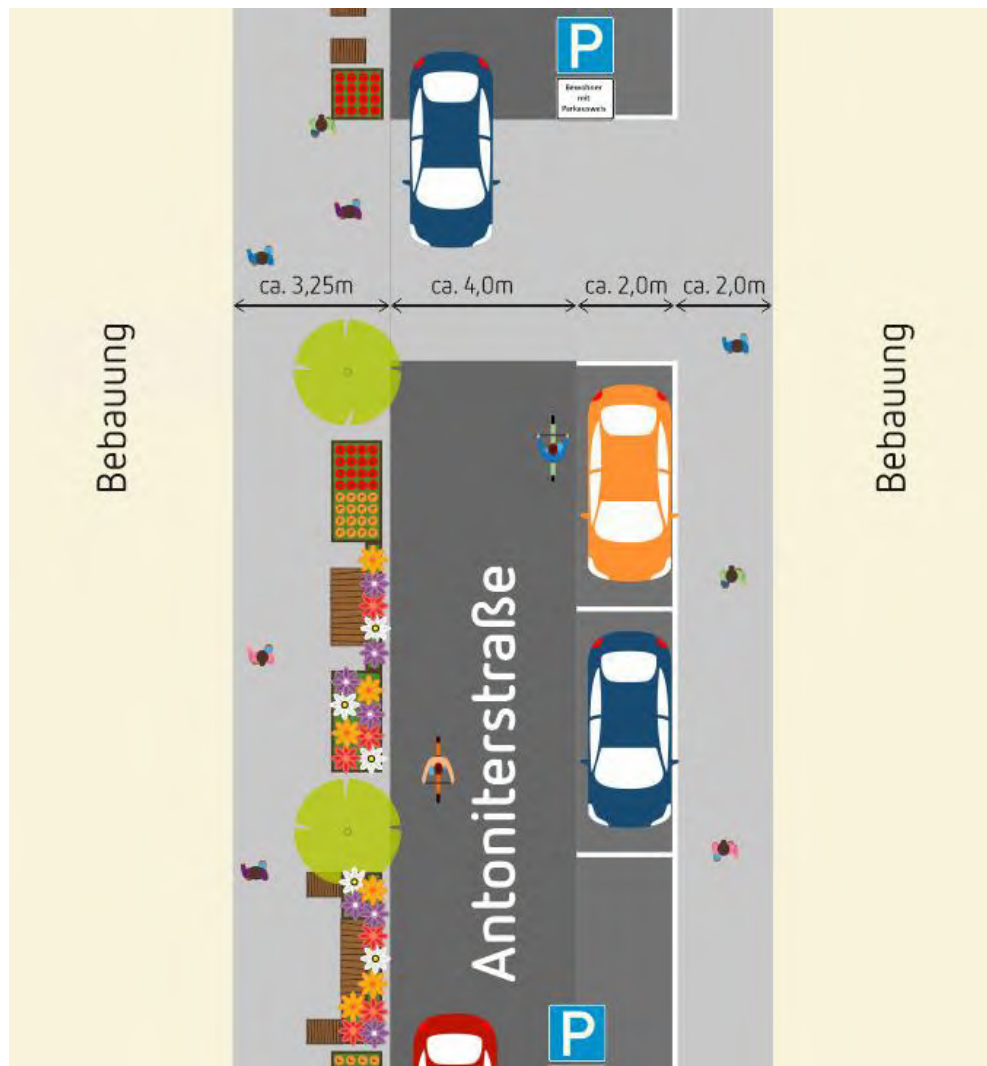
Parkstände entfallen müssen, um die erforderlichen Wegebreiten für eine komfortable Fußverkehrsführung realisieren zu können. An der Antoniterstraße sind im Rahmen der zuvor beschriebenen Umgestaltung 32 Parkstände betroffen, die auf der Westseite umgenutzt würden. Das Parken auf der Ostseite würde bestehen 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. Demgegenüber stehen die freien Kapazitäten insb. im Parkhaus Königsteiner Straße.

Zeithorizont	Priorität
mittelfristig / langfristig (kurzfristig)	hoch

Abbildung 48: Vorrangbereiche und Aufwertungsbedarfe für den Fußverkehr



Abbildung 49: Vorschlag für die Straßenraumaufteilung und -gestaltung für die Antoniterstraße



I.3 Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Insbesondere die Kreuzungen in der Innenstadt von Höchst sind durch ihre geringe Dimensionierung und den hohen Parkdruck oftmals Konfliktpunkt unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender. So hat bspw. der Busverkehr oftmals Probleme abzubiegen aber auch Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen und Wege für Radfahrende werden teilweise zugeparkt 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. Entsprechend gilt es, Knotenpunkte und Querungen sicher zu gestalten. Häufig bedarf es dabei lediglich kleinerer Maßnahmen wie der Verbesserung von Sichtbeziehungen. Teilweise werden besonders konfliktträchtige Kreuzungen auch bereits durch andere Maßnahmen entschärft, v. a. durch die Maßnahmen I.1 und I.2.

Beschreibung und Inhalt

Die Maßnahme der Gestaltung von Kreuzungen und Querungen umfasst unterschiedliche Teilbausteine. Diese sind zum Teil schon Bestandteile weiterer Maßnahmen. Aufgrund der Bedeutung des Themas und der Anwendung auf weitere Knotenpunkte werden die wesentlichen Elemente der Maßnahme nachfolgend dargestellt:

- Die Bepflanzung von Kreuzungsecken (wie von einer Initiative bereits

temporär erprobt) führt dazu, dass ein Beparken dieser Stellen nicht mehr möglich ist. Auch die Fußverkehrsquerungen können auf diese Weise geschützt werden.

- Gesicherte Querungsmöglichkeiten, z. B. Gehwegnasen, führen dazu, dass Sichtachsen freigehalten werden und das Queren gebündelt werden kann.
- Außengastronomie (Vorbild Barcelona) attraktiviert Kreuzungen grundsätzlich. So wird der Verkehr in den Kreuzungsbereichen entschleunigt und es entsteht 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 Justinskirchstraße mit der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße

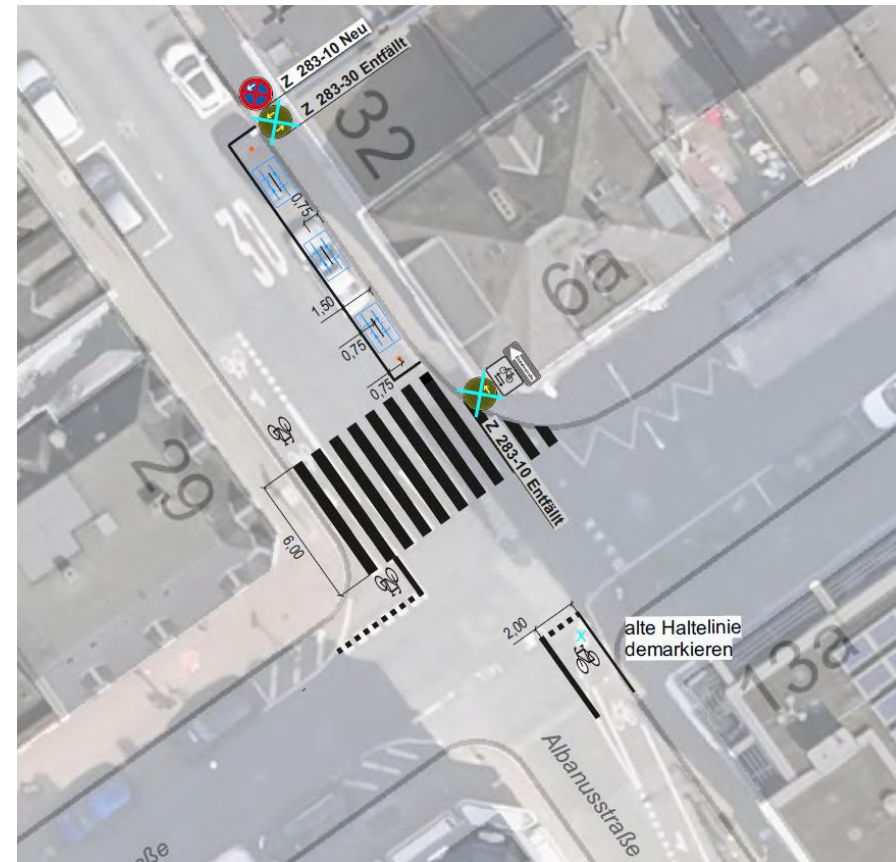
In einem ersten Schritt ist die Kreuzung Hostatostraße/Albanusstraße näher untersucht worden. Hier kommt es durch falschparkende Kfz, abbiegende Busse und eine hohe Fuß- und Radverkehrsdichte häufiger zu Konflikten. Diese Kreuzung soll als erste und kurzfristig durch kleine Einzelmaßnahmen sicherer, übersichtlicher und attraktiver werden. Siehe dazu die nachstehende Abbildung und die dazugehörigen Erläuterungen.

Effekte/Auswirkungen

Die Gestaltung von Kreuzungen vermindert insb. das illegale Parken und kann so zu einer Vermeidung von Verkehrskonflikten 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.

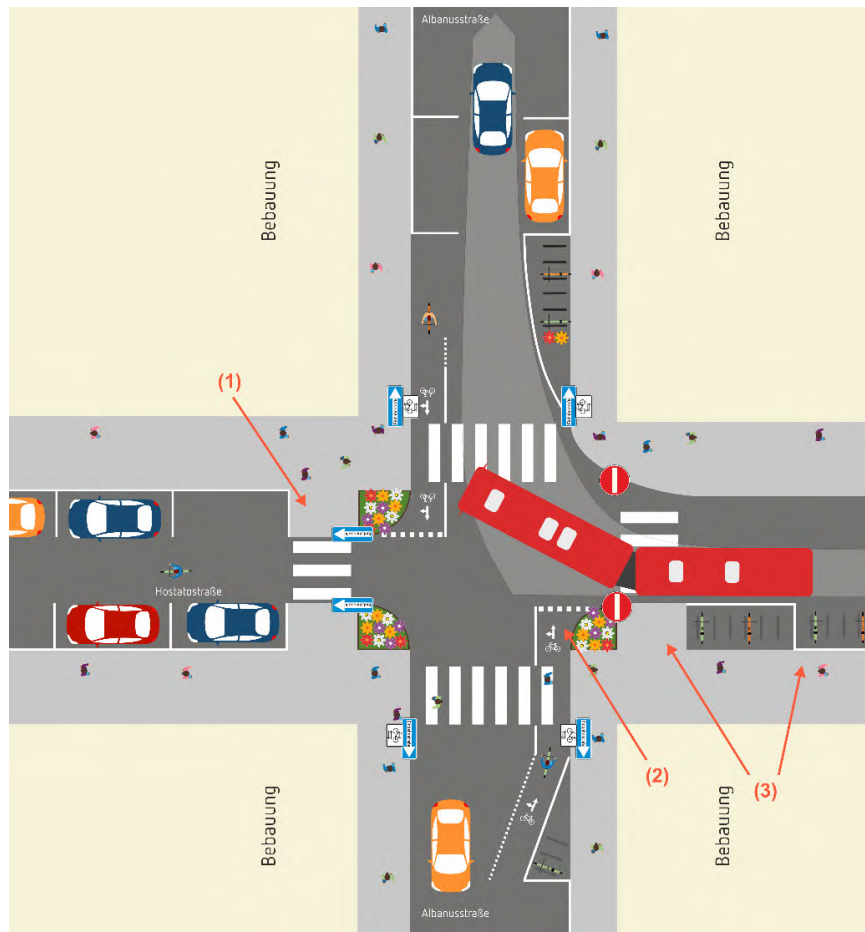
Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/mittelfristig	mittel

Kurzfristige Umsetzung:



Beschreibung: Nördliche Albanusstraße vor Hausnr. 32 (Imbiss/Haarstudio): Abmarkierung des derzeit mit absolutem Halteverbot beschilderten Bereichs, Beachtung der Schleppkurve eines Gelenkbusses, Aufstellung von Fahrrad-Anlehnbügeln, Einrichtung eines Fußgängerüberwegs am nördlichen Knotenpunktarm zur Querung

Ideenskizze für weitere Umgestaltung:



Beschreibung:

- westliche Hostatostraße: bauliche Vorziehung des Gehwegs („Gehwegnase“), barrierefreier Ausbau (1)

- südliche Albanusstraße: Vorziehen der Wartelinie des Radfahrstreifens (analog zur gegenüberliegenden Seite) (2)
- östliche Hostatostraße: bauliche Vorziehung des südlichen Gehwegs, Herstellung einer barrierefreien Querungsstelle, Verlegung der derzeitigen Anlehnbügel um ca. einen Parkstand nach Osten und Ausweitung um ca. 5 Bügel (einen weiteren Parkstand), dadurch Entfall zweier Kfz-Parkstände Höhe Hostatostr. 13 (Eingang Volksbank) (3)
- Ausstattung aller Knotenpunktarme mit Fußgängerüberwegen

I.4 Einrichtung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende

Anlass, Hintergründe, Herkunft

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

Beschreibung und Inhalt

Es ist eine Wegweisung einzurichten, 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 Ankunftsarten von Besucher:innen, bspw. am Bahnhof oder auch am Main erfolgen, um die Tourist:innen direkt leiten zu können. Auch bei der Auswahl darzustellender Ziele ist ein Fokus auf die für Ortsfremde (i.d.R. Freizeitnutzung) interessanten Aspekte zu legen. Dies kann durch eine kreative Umsetzung der Wegweisung bspw. mit entsprechenden 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 Gestaltungsmerkmale umzusetzen, die zudem einen lokalen Identitätsfaktor darstellen. 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. Zudem ist sicherzustellen, dass das Leitsystem im Einklang mit städtischen Planungen steht.

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

Effekte/Auswirkungen

Die Attraktivität des Fußverkehrs 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 von Höchst verstärken.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig / mittelfristig	niedrig

Abbildung 50: Künstlerische Wegweisung in Nantes (F)



Abbildung 51: Spielerische Wegweisung auf dem Pflaster in Neuenburg am Rhein (links), farbauffällige Wegweisungsstele in Metzingen (rechts)



Handlungsfeld II: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung



II.1 Umsetzung und Ergänzung des Radverkehrsnetzes

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Aktuell stehen dem Radverkehr in Höchst nur Restflächen zur Verfügung und attraktive Anbindungen, insbesondere in der inneren Erschließung, gibt es nur unzureichend. Letzteres wurde häufig im Rahmen der Bürger:innenbeteiligung zurückgespiegelt – bei einer guten äußeren Anbindung sei die konkrete Situation vor Ort in Höchst an vielen Stellen verbesserungswürdig. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für den Frankfurter Westen sollen sowohl die Anbindung von 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 das Nahmobilitätskonzept ergänzt und darüber hinaus die innere Erschließung, die Nutzbarkeit aller relevanten Straßen für den Radverkehr gestärkt werden. Zudem sind Konfliktpunkte, die im Rahmen einer Befahrung und durch die Bevölkerung benannt wurden, durch gezielte Einzelmaßnahmen zu entschärfen.

Beschreibung und Inhalt

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 das Nahmobilitätskonzept unterstützt und sollten entsprechend umgesetzt werden (vgl. Abbildung 52). Dabei handelt es sich unter anderem um folgende Maßnahmen:

- Fahrradstraße in der Dalbergstraße/Adolf-Haeuser-Straße (wenn trotz hoher Bedeutung für den Kfz-Verkehr möglich)
- Fahrradstraße Batterie/Seilerbahn
- Radwegebau in der Zuckschwerdtstraße und Ludwig-Scriba-Straße
- Öffnung der Hostatostraße für die Gegenrichtung
- Es besteht darüber hinaus jedoch Verbesserungsbedarf für Nord-Süd-Verbindungen in der Innenstadt von Höchst. Daher werden ergänzend folgende Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung vorgeschlagen. Diese müssen jedoch noch mit den entsprechenden Fachstellen bei der Stadt Frankfurt abgestimmt werden.

Freigabe der Kasinostraße für den Radverkehr in Süd-Nord-Richtung. Erforderlich ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,5 m. Über kurze Distanz können die 3,5 m Breite auch unterschritten werden, vor allem, wenn es Ausweichmöglichkeiten gibt (ggf. leichte Verzögerung im Busverkehr und Ordnung straßenbegleitendes Parken erforderlich).

Weiterhin wird die Umsetzung folgender Maßnahmen vorgeschlagen:

- Herausbildung der Justinuskirchstraße als Nord-Süd-Achse innerhalb der Innenstadt von Höchst für den Radverkehr (vgl. Abbildung

52) und Umsetzung als Fahrradstraße, wenn dort kein Busverkehr mehr geführt wird (siehe Maßnahme V.1 zur Busverkehrsführung), Freigabe der Leverkusener Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung sofern die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann.

- Umsetzung weiterer Einzelmaßnahmen, um Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr zu minimieren (z. B. Markierung von Ausweichlücken in der Melchiorstraße, Rotmarkierung der Radverkehrsanlagen in Knotenpunktbereichen, z. B. Leunastraße / Adolf-Haeuser-Straße), dies hängt jedoch häufig auch mit weiteren Maßnahmen zusammen wie bspw. der künftigen Busverkehrsführung.

Weitergehende Prüfung:

Es ist kurzfristig zu prüfen ob die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße auf der Kasinostraße möglich ist und mittelfristig, ob auf der Leverkusener Straße Tempo 30 angeordnet werden kann.

Effekte/Auswirkungen

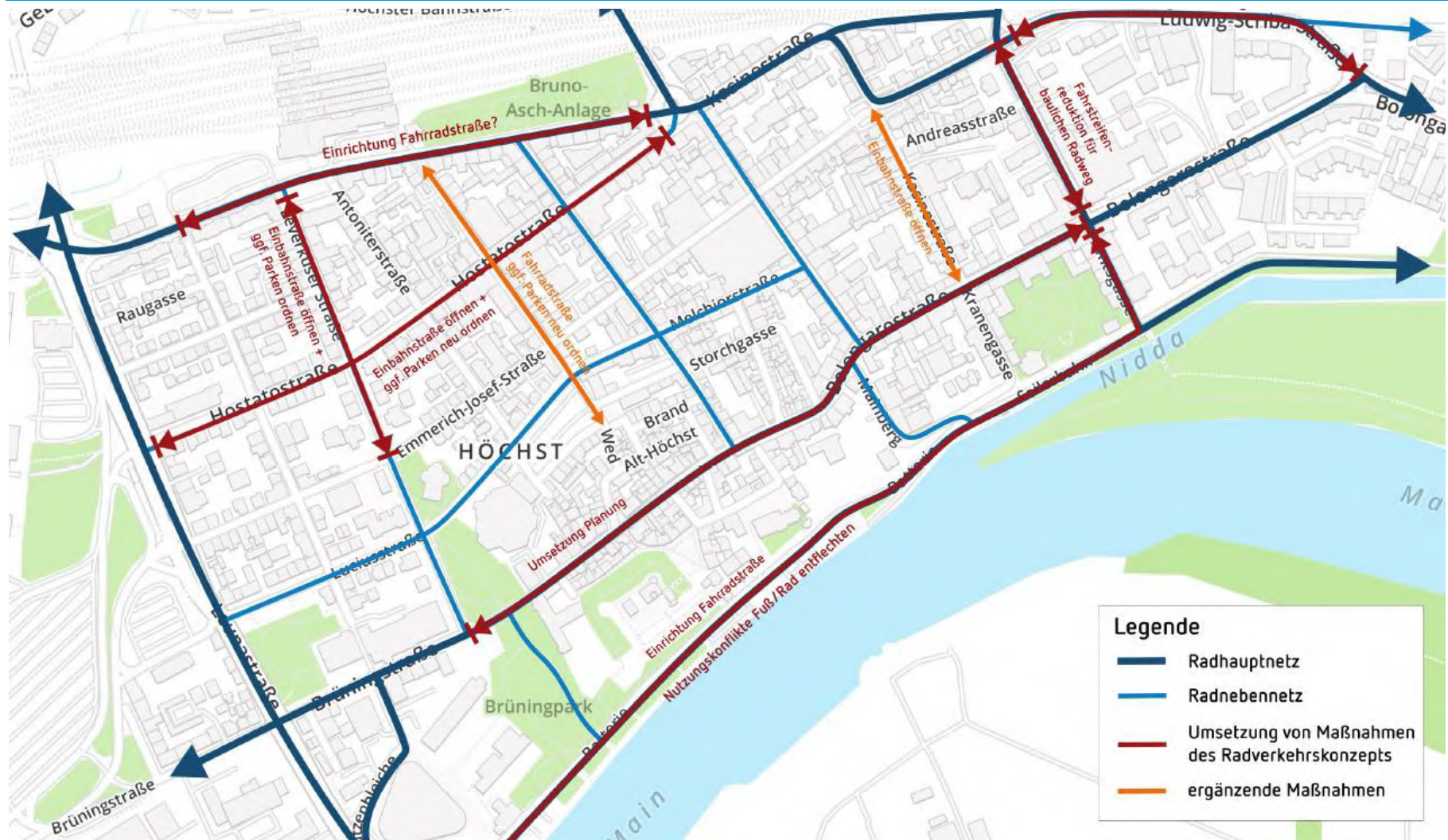
Der Radverkehr in Höchst sowie in der Anbindung in umliegende Stadtteile wird mit Umsetzung der Netz- und Infrastrukturmaßnahmen gestärkt. Die

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.

In Straßen, die künftig als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen, muss voraussichtlich das Parken neu geordnet werden. Dies betrifft die Justinskirchstraße, in der voraussichtlich einseitig das Parken entfallen müsste. Dies würde ca. 25 Parkstände betreffen, darunter zwei Behindertenstellplätze, die kompensiert werden müssten. In den geplanten Fahrradstraßen müssen keine Parkstände entfallen, ebenso wenig für die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in der Zuckschwerdtstraße. Bei Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr müssten durch die Markierung von Ausweichlücken voraussichtlich eine geringe Anzahl an Parkständen entfallen (z. B. Melchiorstraße).

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/mittelfristig	hoch

Abbildung 52: Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Frankfurt Westliche Stadtteile



II.2 Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Anlass, Hintergründe, Herkunft

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 Knotenpunkte.

Beschreibung und Inhalt

Im Rahmen der Maßnahme werden folgende Verbesserungen zur Umsetzung vorgeschlagen:

Wo die Infrastruktur dies zulässt, sollen grüne Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr (VZ 721) eingesetzt werden. Zur Umsetzung eignen sich folgende Stellen:

- *Zuckschwerdtstraße aus Richtung Norden in die Emmerich-Josef-Straße (unter Berücksichtigung der Bevorrechtigungsschaltung der*

LSA für Busse aus Haltestelle Zuckschwerdtstraße in die Emmerich-Josef-Straße)

- *Knotenpunkt Leunastraße/Brüningstraße: jeweils das Rechtsabbiegen aus der Leunastraße in die Brüningstraße (beide Fahrtrichtungen); ebenso ist dies möglich jeweils aus der Brüningstraße kommend, dort muss jedoch ein kurzes Stück Radverkehrsanlage vor den LSA angelegt werden*

Rotmarkierung von Radverkehrsfurten an Knotenpunkten, mit erhöhtem Gefahren- bzw. Konfliktpotenzial:

- *Leunastraße/Brüningstraße*
- *Leunastraße/Adolf-Haeuser-Straße/Höchster-Farben-Straße/Liederbacher Straße*
- *Leunastraße/Emmerich-Josef-Straße*

Effekte / 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.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig	mittel

II.3 Ausweitung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Im Untersuchungsgebiet der Innenstadt Höchst sind in letzter Zeit moderne Radanlehnbügel installiert worden und haben ältere Radabstellanlagen ersetzt. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten sind hinzugekommen. Am Höchster Markt gibt es zudem eine überdachte Radabstellanlage und am Bahnhof Höchst befinden sich bereits Fahrradboxen. Im Bereich der sicheren und überdachten Radabstellanlagen zeigen die bereits umgesetzten Beispiele ein geeignetes Angebot, das es auszuweiten gilt. Insbesondere vor dem Hintergrund der Elektromobilität und der damit gestiegenen Werte von Fahrrädern steigt auch die Nachfrage nach entsprechend 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.

Beschreibung und Inhalt

Die Maßnahme empfiehlt neben der Einrichtung eines dichten Netzes an Radabstellanlagen vor allem die Einrichtung höherwertiger Radabstellanlagen, die ein höheres Maß an Komfort und vor allem Sicherheit bieten.

- Es sollte ein flächendeckend dichtes Netz an Radabstellanlagen entstehen, das wenigstens alle 200m eine öffentliche Abstellmöglichkeit garantiert, 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 (siehe Abbildung 60).
- Knotenpunkte können noch stärker mit Radanlehnbügeln ausgestattet werden. Einerseits sind die Abstellanlagen so aus mehreren Richtungen gut ersichtlich, andererseits kann so 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 Höchster Markt 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. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird zudem die Radverkehrsanbindung verbessert. Entsprechend sollte am Bahnhof mit einem Fahrradparkhaus eine hinreichend dimensionierte und sichere Radabstellanlage eingerichtet werden.
- Auch der Markt als zentraler Ort in Höchst bietet Potenzial für weitere Radabstellmöglichkeiten, die im Zuge der Neustrukturierung des Verkehrs am Markt platziert werden sollen (siehe dazu auch Planungen zum Markt durch das Büro Karin Weber).
- Die Königsteiner Straße als wichtigste Einkaufsstraße bietet sich ebenfalls an für den Ausbau an Radabstellmöglichkeiten. Es sollen im Rahmen der Instandsetzung weitere Radanlehnbügel realisiert werden.

Zur kurzfristigen Umsetzung wird die folgende Maßnahme vorgeschlagen:

50 Radanlehnbügel für Höchst:

In einem ersten Impuls soll das Angebot an Abstellanlagen um 50 Radabstellanlagen, i. d. R. Anlehnbügel, ausgeweitet werden. So entstehen kurzfristig 100 neue Abstellmöglichkeiten. Folgende Standorte sollten dabei unter anderem geprüft werden:

- *Ecke am Mainberg / Bolongarostraße: Überprüfung der bestehenden Standorte und Ergänzung um ca. 5 Anlehnbügel*

- *Brüningpark/Brüningstraße (Nähe Bushaltestelle Leverkusener Straße): 5 Anlehnbügel*
- *Seilerbahn Höhe Niddabrücke: 5 Anlehnbügel, dafür Entfall eines Kfz-Parkstandes*
- *Batterie/Mainufer, etwa Höhe Maintor und Fähranleger: jeweils 5 Anlehnbügel. Längerfristig ist am Main auch eine größere überdachte Abstellanlage denkbar.*
- *Höchster Schloßplatz, Höhe Hausnr. 5-7/Justinusplatz: ca. 5-10 Anlehnbügel, dafür Entfall eines Kfz-Parkstandes*
- *Bolongarostraße, Ecke Wed: 5 Anlehnbügel, dafür Entfall eines Kfz-Parkstandes*
- *Albanusstraße, Höhe Hausnr. 32 (Kreuzung Hostatostraße): ca. 5 Anlehnbügel, siehe auch Maßnahme I.3*
- *Emmerich-Josef-Straße / Albanusstraße, im Kreuzungsbereich: jeweils 5 Bügel, dafür Entfall jeweils eines Kfz-Parkstandes (nächstgelegenen am Knoten)*

Effekte / Auswirkungen

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, was auch die Qualität

des öffentlichen Raumes steigert. 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. Das Freihalten von Rettungswegen oder Zufahrten für Müllfahrzeuge ist ein weiterer positiver Effekt. 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. Insgesamt kann mit der Umsetzung dieser Maßnahme ein Wegfall von kurzfristig 5 Parkständen benannt werden. Mittelfristig, bspw. durch die Umgestaltung weiterer Knotenpunkte, ist einzelfallbezogen der Entfall einzelner weiterer Parkstände möglich.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/langfristig	hoch

Abbildung 53: Radabstellanlagen Bestand und Empfehlungen



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



III.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Die Klimaforschung zeigt auf, dass in Zukunft stärkere und längere Hitzeperioden und Starkregenereignisse zu erwarten sind. Diese führen vor allem in verdichteten und versiegelten Räumen zu deutlichen Auswirkungen auf die Infrastruktur und menschliche Gesundheit. Hoch verdichtete stark versiegelte Räume lassen Hitzeinseln entstehen, in denen die Temperaturen häufig um mehrere Grad höher sind als an aufgelockerten und begrünten Stellen. Zudem kühlt sich der versiegelte Boden nachts deutlich schlechter ab, es kommt zu sogenannten Tropennächten (Temperaturen auch nachts über 20 °C) mit negativen Folgen für den Schlaf und die Gesundheit. Der Klimaplanatlas zeigt, dass auch in der Innenstadt von Höchst hohe Temperaturen entstehen, ein Problem, dass sich künftig tendenziell verstärken wird. Bei großflächig versiegelten Flächen kann zudem Starkregen wesentlich schlechter abfließen, was zu erhöhten Risiken durch Überflutungsereignisse führt. Straßenraumbegrünung kann wesentlich dazu beitragen, Temperaturen zu senken und Verschattung zu schaffen. Aus diesem Grund sollen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen nach dem Vorbild der „Cool Streets“ in Höchst dazu beitragen, ein besseres Mikroklima zu schaffen, auch temporär in der Sommerzeit. Diese wurden in den letzten Jahren erfolgreich in den ersten Städten (z. B. München, Wien) umgesetzt.

Am Rand der Höchster Innenstadt bestehen mit dem Mainufer, der Bruno-Asch-Anlage oder auch dem Brüningpark bereits größere Erholungsräume. Im

Kernbereich der Höchster Innenstadt führen jedoch dichte Bebauung und hohe Nutzungskonkurrenz dazu, dass Aufenthalts- und Ruheräume nur sehr wenig Platz haben. Um auch an kleinen, raumbeengten Stellen Grün- und Aufenthaltsorte zu schaffen, bieten sich sogenannte Pocketparks an. Diese zeichnen sich durch Grünelemente, Verschattung, nach Möglichkeit entsiegeltem Boden und Aufenthaltsmöglichkeiten aus und sind, den Umständen entsprechend, räumlich eng begrenzt. Häufig erfolgen Pflege und Unterhalt direkt seitens der Anwohner:innen und Aktiven vor Ort.

Beschreibung und Inhalt

Folgende Aspekte können bei der Umsetzung der Maßnahme Berücksichtigung finden:

- Naturgemäß bietet sich diese Maßnahme vor allem für die temporäre Umsetzung während der warmen Jahreszeit an. Es sind verschiedene Konzepte denkbar. Zum einen können Straßen über den Sommer mit temporären Gestaltungs- und Grünelementen versehen werden, die dann bspw. einzelne Parkstände einnehmen. Zum anderen können kurzfristige Angebote, z. B. während der Sommerferien oder an Wochenenden, geschaffen werden, bspw. Spielstraßen auf Zeit (mit Wasserspiel etc.). Es wird an dieser Stelle konkret die Nutzung der Antoniterstraße als Spiel- und Nachbarschaftsstraße im Sommer oder auch an Sonntagen vorgeschlagen. Diese wird mittelfristig auch als Fußverkehrs-Hauptachse gesehen. Gleichwohl sollten vor dem Hintergrund der Klimaresilienz dauerhafte (dauerhaft entsiegelte Flächen) sowie temporäre (mobile Maßnahmen) Lösungen angedacht werden.

- Maßnahmen bspw. an Knotenpunkten sind kombinierbar sowie im Sinne von Pocketparks zu denken. Bestandteile von Pocketparks sind in der Regel:
 - Sitzmöglichkeiten für unterschiedliche Altersgruppen sind Element zum Aufenthalt. Wenn die Platzverfügbarkeit es hergibt, sollten auch weitere Bedarfe wie Liegen oder Spielen mit einer multifunktionalen Möblierung berücksichtigt werden.
 - Grünstrukturen (Straßenbäume, Sträucher, Beete) sind zu ergänzen, um Verschattung und Ruheräume zu bilden und eine Verknüpfung mit der anzustrebenden Flächenentsiegelung herzustellen. Zu bevorzugen sind im Erdreich verankerte Pflanzen, es kann jedoch auch auf Pflanzkübel zurückgegriffen werden.
 - Parklets können ein weiteres Element sein, um Pocketparks zu realisieren. Ggf. ist eine Umsetzung auch jahreszeitenabhängig möglich durch mobile Sitz- und Begrünungselemente.
- Parkplätze können vereinzelt umgenutzt und entsiegelt werden. Ebenso können diese für Außengastronomie genutzt werden.
- Für die Nutzung, Pflege und Gestaltung sollten die Akteure vor Ort angesprochen werden, die tendenziell auch von einer attraktiven Gestaltung und angenehmen Temperaturen profitieren, wie z.B. Anwohner:innen Gastronomie oder andere lokale Akteure. Hier gibt es bereits Anknüpfungspunkte z.B. durch die „Höchster Stadtgärtner*innen“. Diese Initiativen sollten weiter gefördert werden.

Zur kurzfristigen Umsetzung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

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

Effekte/Auswirkungen

Eine gezielte Flächenentsiegelung zur Verminderung von Aufheizungseffekten und zur besseren Wasserversickerung verstärkt die Resilienz gegen Hitze- und Starkregenereignisse und fördert das Wohlbefinden insbesondere an sehr warmen Tagen. Insofern sind positive Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Lebensqualität in Höchst zu erwarten. Entsprechende Flächen stehen anderen Nutzungen (z. B. dem Parken) nicht mehr zur Verfügung – entweder temporär oder dauerhaft. Bei temporären Maßnahmen, die ganze Straßenräume beanspruchen, ist die Verkehrsbedeutung des Straßenabschnitts zu berücksichtigen und entsprechende Ausweichrouten und ggf. -parkplätze zu prüfen.

Durch häufigere Grün- und Aufenthaltsorte in Höchst kann ein dichtes Netz an Aufenthalts-, Begegnungs- und Erholungsräumen geschaffen werden. Dies steigert die Attraktivität des Stadtbildes und animiert dazu, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten. Zudem lässt sich so ein Beitrag zur mikroklimatischen Anpassung leisten. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass entsprechende Raumverfügbarkeiten geschaffen werden müssen. Bspw. bei den angedachten Standorten in der Höchster Altstadt würde eine vollständige Umnutzung des

Parkens auf diesen kleinen Quartiersplätzen erforderlich. Für einen Pocketpark sind, je nach Gestaltung und örtlichen räumlichen Voraussetzungen Größen von etwa einem bis zu drei Pkw-Parkständen anzunehmen.

Abbildung 54: "Coole Straße", Wien



Bildquelle: Mobilitätsagentur Wien / Christian Fuerthner

Abbildung 55: Pocketpark an einer Straßenecke, Dortmund



Zeithorizont

Priorität

Daueraufgabe

hoch

III.2 Beispielbares Höchst: Ausweitung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Die dichte Höchster Innenstadt bietet Kindern und Jugendlichen aktuell nur vereinzelt geeignete Aufenthalts- und Bewegungsräume. Altersgerechte Spiel- und Sportmöglichkeiten bieten ein Potenzial, um Kindern und Jugendlichen attraktive Räume zu bieten und gleichzeitig die Bewegung, Gesundheit und Gemeinschaft zu fördern. Das Sport Treiben im öffentlichen Raum hat in den letzten Jahren zugenommen, insbesondere auch das Thema Outdoor-Fitness, wozu beispielsweise zunehmend Calisthenics-Anlagen entstehen.

Beschreibung und Inhalt

Insbesondere für Kinder trägt ein dichtes Netz an Spielmöglichkeiten dazu bei, einen attraktiven und erlebnisreichen öffentlichen Raum zu schaffen. So sollten insbesondere entlang der Flanierachsen regelmäßig Spielmöglichkeiten geschaffen werden.

Neben der Schaffung neuer Spielelemente gilt es auch, die bestehenden Spielplätze und Spielmöglichkeiten aufzuwerten. So bietet sich bspw. am Mainberg eine Attraktivierung des Spielplatzes und des gesamten öffentlichen Raumes an, um auch die Achse aus der Innenstadt in Richtung Main zu stärken und für Kinder zum Erlebnis zu machen.

Für Jugendliche können neben Aufenthaltsräumen auch Sportmöglichkeiten attraktive öffentliche Räume sein. Hier stellt sich insbesondere im Bereich der größeren Grünanlagen die Option Sportmöglichkeiten umzusetzen, bspw. eine Calisthenics-, ggf. Parkour-Anlage. Die Boulebahn und die Sommeraktionsfläche am Mainufer haben sich als Orte von vielfältigen Aktivitäten von Menschen aller Generationen bewährt, die Sommeraktionsfläche wird insbesondere auch für kleine Tanz-, Sport- und Musikevents genutzt. Dieser Bereich sollte daher nicht den rechtlichen Beschränkungen einer ausgewiesenen Spielfläche unterliegen. Vielmehr sollte eine klare Trennung zwischen der benachbarten Spielfläche und einer entsprechenden Sondernutzungsfläche rund um Boulebahn und Sommeraktionsfläche erfolgen.

Um geeignete Spielmöglichkeiten anzubieten und gleichzeitig Kindern und Jugendlichen frühzeitig die Teilhabe an Entscheidungen zu ermöglichen, bietet es sich an, sie bei der Planung einzubeziehen und bspw. mit Schulen gemeinsam die Gestaltung des öffentlichen Raumes zu planen.

Zur kurzfristigen Umsetzung wird folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- *Aufwertung des derzeit schwer zugänglichen Spielbereichs am Mainberg (gegenüber Hotel Höchster Hof) mit zeitgemäßen Spielmöglichkeiten sowie generationsübergreifenden Sitzgelegenheiten.*
- *Einrichtung von Sport- und Fitnessmöglichkeiten in zentraler Lage*

Effekte/Auswirkungen

Spiel- und Sportmöglichkeiten tragen dazu bei, dass Kinder und Jugendliche sich lieber im öffentlichen Raum aufhalten und diesen verstärkt nutzen. Gleichzeitig tragen sie zu einer Bewegungsförderung unter Kindern und Jugendlichen bei, was wichtig für die spätere gesundheitliche Entwicklung ist. Neben einer Umsetzung auf bereits bestehenden Freiflächen werden insbesondere entlang der Flanierachsen Räume benötigt, die für Spielmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sind keine Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmende zu erwarten, wenn Angebote in bereits bestehenden Grün- und Freiflächen umgesetzt werden.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/mittelfristig	mittel

Abbildung 56: Beispiel für einen wegebegleitenden Outdoor-Fitness-Park, Bonn



III.3 Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Der oftmals langwierige bürokratische Prozess, vom Entstehen einer Idee über die Grob- und Feinplanung, Kommunikation und Abstimmung bis hin zur Umsetzung, kann insbesondere bei kleineren Maßnahmen demotivierend für die Bürger:innen sein. Fehlende zeitnahe Veränderungen werden schnell mit Untätigkeit sowie fehlender Transparenz und Beteiligung assoziiert. Gleichzeitig zeigen unterschiedliche Initiativen in Höchst, dass ein breiter Wille besteht, den Stadtteil aktiv zu gestalten. Um dem gerecht zu werden und gerade kleinere Projekte schnell und unbürokratisch umzusetzen, sollten solche Initiativen finanziell unterstützt werden. Aktuell können entsprechende Initiativen als „gemeinschaftliche Aktivitäten“ aus dem Förderprogramm Innenstadt Höchst gefördert und vom Stadtteilmanagement organisatorisch unterstützt werden (z.B. die Aktivitäten der „Höchster Stadtgärtner*innen oder der Müllsammelgruppe „Höchst Sauber“, die Graffitiaktion an der Skateranlage unter der Lenuabrücke, die Schaffung der „Sommeraktionsfläche“ am Main oder die Einführung der von Paten und Patinnen betreuten „mobilen Bänke). Allerdings sollten entsprechende Initiativen auch nach Ablauf des Förderprogramms 2026 noch Unterstützung erhalten. Hier bietet sich nach Ablauf des Förderprogramms die Einrichtung eines Bürger:innen-Fonds an.

Beschreibung und Inhalt

Der Fonds sollte dazu dienen, Ideen von Bürger:innen unkompliziert umzusetzen und kleine Maßnahmen (bspw. Aufstellen einer Bank) zu finanzieren. Da auch der Betrieb des Stadtteilbüros mit Ablauf des Förderprogramms eingestellt wird, wäre die Klärung von Zuständigkeiten erforderlich. Zuständig für den Fonds könnte bspw. die Ortspolitik sein oder auch Verwaltungsmitarbeiter:innen in der Verwaltungsstelle Höchst.

Effekte/Auswirkungen

Wie die Aktivitäten im Rahmen des Förderprogramms Höchst zeigen, stärkt eine unkomplizierte Realisierung kleinerer Maßnahmen die Bereitschaft der Öffentlichkeit, sich in die Gestaltung des Stadtteils einzubringen. Aufgrund der sehr guten Vor-Ort-Kenntnisse ist dies von großer Bedeutung für eine bedarfsgerechte Stadtentwicklung.

Zeithorizont	Priorität
Daueraufgabe	mittel

Handlungsfeld IV: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs



IV.1 Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Verschiedene Untersuchungen, zum Teil im Rahmen der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie, zeigen einen hohen Parkdruck in den Straßen von Höchst, tagsüber sind stellenweise über 90 % der Straßenparkplätze ausgelastet. Dies zeigt zum einen die Nachfrage nach Parkraum, zum anderen impliziert dies eine häufige, teils lange und erfolglose Suche nach einem freien Parkplatz im Straßenraum. Demgegenüber stehen allein in den Parkhäusern „Parkhaus Höchst“ und „Königsteiner Straße“ rund 600 Parkmöglichkeiten zur Verfügung, hinzu kommen Sammelparkanlagen am Bahnhof Höchst, an der Bruno-Asch-Anlage, am Mainufer und auch noch am Höchster Markt. In den Parkbauten, insbesondere im zentral gelegenen Parkhaus „Königsteiner Straße“, sind jedoch ausreichend freie Parkmöglichkeiten verfügbar. Der Parkdruck ist also unterschiedlich verteilt, da die Hürden zum Parken im Parkhaus als zu hoch wahrgenommen werden. Dies ist das Resultat falscher bzw. unzureichender Parkraumbewirtschaftung und führt zu erheblichen Parksuchverhalten und damit vermeidbarem, nutzlosem Verkehr, der in die Innenstadt hineingezogen wird. Der enge Straßenraum wird somit weiter eingeschränkt und es kommt zu Störungen der anderen Verkehrsteilnehmenden. Seitens der Anwohner:innenschaft wurde im Prozess ein ambivalentes Bild gezeigt – auf der einen Seite würde Parkraum benötigt, auf der anderen Seite wird das Falschparken, das Parken selbst, der damit zusammenhängende Verkehr und eine zu geringe Kontrolldichte kritisiert, bis hin zum Wunsch nach autofreien

Bereichen. Daher besteht der Anlass, das Parken in der Innenstadt von Höchst besser, effizienter und in Ansätzen auch restriktiver zu steuern.

Grundsätzlich sollte das Gros des Parkens auf privaten, designierten Flächen stattfinden und der öffentliche Raum nur nachrangig zum Parken und Halten genutzt werden, vorrangig durch Sonderparken (Behindertenparken, Lade-/Lieferzonen, Carsharing etc.), da kein allgemeiner Anspruch auf das Parken des privaten Kfz im öffentlichen Raum besteht. Ein weiterer Grundsatz ist die Staffelung der Bewirtschaftungsintensität – am stärksten im Straßenraum, einfacher im Parkhaus und am einfachsten auf Parkplätzen in unsensibler Lage am Siedlungsrand, z. B. Park-and-Ride-Parkplätzen. Gleiches gilt für die Erhebung von Parkgebühren und deren Höhe. Anhand dieser Grundlage soll das Parkraummanagement in Höchst geschärft werden. Diese Staffelung spiegelt zudem den Nutzungsdruck und den Wert des öffentlichen Raums angemessener wider.

Beschreibung und Inhalt

Das Parkraummanagementkonzept in Höchst soll dazu dienen, den ruhenden Verkehr besser zu ordnen und gleichzeitig die Verlagerung auf Parkbauten zu stärken. Unter der Prämisse der zuvor genannten Grundsätze des Parkraummanagements werden folgende Einzelmaßnahmen empfohlen:

- Anstatt der meist bestehenden Parkscheibenregelung sollten verstärkt Parkgebühren erhoben werden, insbesondere in fußläufiger Entfernung zur Königsteiner Straße sowie zur Altstadt. Die Gebührenordnung ist dabei deutlich zugunsten von Parkbauten auszulegen, um den Anreiz zur Nutzung dieser zu stärken, d. h. das Parken im Straßenraum

muss kostenintensiver sein als das Parken im Parkhaus. Bei der Umsetzung ist die Neuregelung der Parkraumbewirtschaftung in der Gesamtstadt zu berücksichtigen.

- Auch in Höchst werden künftig die aktuellen Regelungen der Stadt Frankfurt zum Bewohnerparken gelten: Es gibt keine exklusiv freigehaltenen Parkstände für Bewohner:innen, diese sind mit einem Bewohnerparkausweis jedoch von der allgemeinen Parkscheinpflicht befreit. So soll der ruhende Verkehr durch Besucher:innen oder Beschäftigte verstärkt aus dem Straßenraum herausgehalten und auf Parkbauten verlagert werden.
- Impulse sollten auch durch ortsansässige Betriebe/Behörden/Institutionen erfolgen: So sollten bei Anfahrtsbeschreibung ausschließlich Parkhäuser angegeben und die Anbindung durch den Umweltverbund herausgestellt werden. Dazu ist ein enger Austausch mit den Betrieben/Behörden/Institutionen vor Ort zu empfehlen und ggf. Unterstützung zu leisten.
- Das „Abfangen“ der Marktbesucher:innen auf Parkanlagen am Rand des Gebiets sowie die Parkhäuser (z. B. Parkplatz Paulistraße am Samstag, Parkhäuser) ist an Markttagen ein Baustein, um Verkehrsstörungen zu minimieren. Anreize, z. B. kostenloses Markt-Parken, Transportservice von Einkäufen, Shuttleservice etc., können die Nutzung attraktivieren.
- Bestehende Parkieranlagen sollten aufgewertet werden: Erhöhung der Sauberkeit und Sicherheit im Parkhaus „Königsteiner Straße“.
- Prüfung von alternativen Sammelparkanlagen, z. B. perspektivisch im Rahmen eines Neubaus auf dem Grundstück Paul-Ehrlich-Schule an der Brüningstraße (Thema Quartiersgarage) - Zeithorizonte, Finanzierung, Bau und Betrieb sind jedoch aktuell noch mit großen Unsicherheiten behaftet. Grundsätzlich sollte sich diesem Thema insbesondere in verdichteten und mit hohem Nutzungsdruck versehenen Stadtgebieten, wozu die Innenstadt von Höchst zählt, nicht verschlossen werden.
- Quantitative Anpassung des Straßenraumparkens auf Basis der Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität. Darüber hinaus zunächst keine Reduzierung.
- Einbindung eines Parkleitsystems in das Parkraummanagement (siehe Maßnahme IV.2).
- Regelmäßige Kontrolle des öffentlichen Parkraums, insbesondere in Bezug auf das Falschparken. Ggf. sind einige Schwerpunkteinsätze, insbesondere nach der Änderung von Regelungen, erforderlich und zu empfehlen (siehe Maßnahme IV.3).
- Vereinfachung der Möglichkeiten zur Meldung von Falschparkenden, insb. akut und verkehrsbehindernd Falschparkenden, beispielsweise mittels einfacher Anzeigemöglichkeit auf der städtischen Website (z. B. ausfüllbares Formular/Kontaktfeld) sowie als Flyer.

Weitergehende Prüfung:

- Es sollte geprüft werden, ob und unter welchen Voraussetzungen der Parkplatz Paulistraße wieder für Marktbesucher:innen zur Verfügung gestellt werden kann.

- Zudem ist gemeinsam mit den Betreibern zu prüfen, inwiefern eine Attraktivierung der Parkhäuser realisiert werden kann.
- Und es ist weitergehend zu prüfen, ob und wenn ja welche alternativen Sammelparkanlagen in Zukunft ergänzend zur Verfügung stehen können.

Effekte/Auswirkungen

Durch das Parkraummanagementkonzept wird eine stärkere und bessere Steuerung des Parkens und des damit zusammenhängenden Verkehrs angestrebt. Dies soll das Parken v. a. für Anwohner:innen sowie diejenigen, die einen Parkplatz im Straßenraum benötigen, vereinfachen und insbesondere Externe stärker in die Parkieranlagen führen. Die Anzahl der Parkmöglichkeiten wird durch diese Maßnahme selbst nicht geändert, kann sich jedoch durch Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs verringern. Durch eine geeignete Bepreisung des Parkens lässt sich zudem das derzeit unangemessene Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vergleich des Straßenraumparkens und des Parkens in Parkbauten verändern und so die Priorität auf das Parken in Parkbauten lenken. In der Durchsetzung ist eine regelmäßige Kontrolle wichtiger Bestandteil, da Falschparkvorgänge sonst voraussichtlich nicht oder kaum reduziert werden können. In der Summe der Maßnahmen wird das Parken im Straßenraum vor allem für Externe aufwendiger und kostenintensiver. Anwohner:innen und diejenigen, die angewiesen auf einen Straßenraumparkplatz sind (Mobilitätseingeschränkte, Lieferverkehr, Carsharing etc.) sollten dafür künftig einfacher einen freien Parkplatz finden. Insgesamt wird so auch die Verkehrsbelastung und die damit verbundenen negativen Auswirkungen und Emissionen in Höchst reduziert.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/langfristig (Daueraufgabe)	hoch

IV.2 Parkleitsystem

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Der Parkdruck im Straßenraum in Höchst ist gemäß der Erhebung zwar in unterschiedlicher Intensität aber insgesamt doch flächendeckend hoch. Gleichzeitig sind Parkbauten deutlich geringer ausgelastet, was sowohl an der Erhebung von Parkgebühren als auch an schlechter Anfahrbarkeit bzw. fehlendem Wissen darüber liegt oder aus Bequemlichkeit/Komfortgründen nicht erfolgt. So ist insbesondere das Parkhaus Königsteiner Straße einigen Befragten im Rahmen der Online- und Vor-Ort-Umfrage nicht bekannt. Die stichprobenartige Erhebung der Auslastung ergab eine durchweg geringe Auslastung, mit zahlreichen freien Parkplätzen zu allen Zeiten. Ein geeignetes Parkleitsystem, das gezielt bereits bei der Einfahrt nach Höchst auf die bestehenden Sammelparkanlagen hinweist, gibt es aktuell nicht. So entsteht viel vermeidbarer Parksuchverkehr um einzelne Parkstände im Straßenraum. Ziel ist eine Verlagerung des Parkens auf/in dafür vorgesehene Parkierungsanlagen sowie die Verringerung des Parksuchverkehrs in Höchst. Dabei ist nicht allein die Quantität der Parkstände, sondern vor allem eine bessere Steuerung/Lenkung erforderlich. Ein wesentlicher Baustein dabei ist ein Parkleitsystem.

Beschreibung und Inhalt

Die Maßnahme betrachtet die kurzfristige sowie die langfristige Umsetzung eines Parkleitsystems:

- Besonders effektiv sind dynamische Parkleitsysteme, die über umfangreiche Datenschnittstellen, künstliche Intelligenz und flexible Anzeigen

den Verkehr und das Parkverhalten situativ steuern können. Dies kann jedoch nicht in Höchst allein umgesetzt werden, sondern wäre ein gesamtstädtisches Projekt. Das dynamische Parkleitsystem der Stadt Frankfurt ist veraltet – im Falle der gesamthaften Erneuerung sollte Höchst ebenfalls miteinbezogen werden und eine dynamische Parkleitung unter Berücksichtigung von Belegungsinformationen umgesetzt werden.

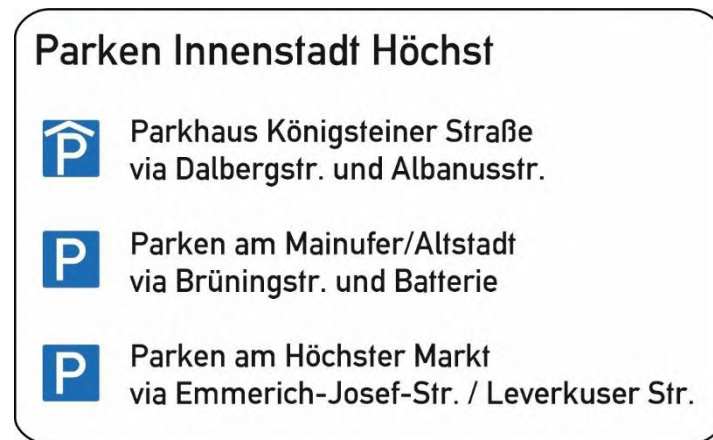
- Ergänzend und kurzfristiger wird empfohlen, ein statisches Parkleitsystem in Höchst umzusetzen, das ggf. langfristig ein gesamthaft neues Parkleitsystem ergänzen kann. Ein statisches Parkleitsystem sollte in Höchst mit Schildern bereits an den Stadtteilzufahrten über die vorhandenen öffentlichen Parkierungsanlagen und deren Anfahrtswege informieren. Potenziell geeignete Standorte wären unter anderem an der Leunastraße (Süd/Leunabrücke und Nord / Liederbacher Straße / Silostraße), an der nördlichen Königsteiner Straße sowie an der östlichen Bolongarostaße / Ludwig-Scriba-Straße, nördliche Zuckerschwerdtstraße.

Effekte/Auswirkungen

Das Parkleitsystem ist dazu geeignet, Verkehre gezielt auf gewünschten Achsen zu den Sammelparkanlagen zu leiten. Dies gilt insbesondere bei ortsfremden Besucher:innen der Innenstadt. Um die Nutzung der Sammelparkanlagen zu forcieren, ist jedoch eine enge Verknüpfung mit der Maßnahme IV.1 zur Umsetzung eines Parkraummanagementkonzeptes erforderlich. Durch die Minimierung von Parksuchverkehr können Verkehrsbelastungen und damit verbundene Emissionen verringert werden.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig/langfristig	mittel

Abbildung 57: Beispiel für ein statisches Leitschild



IV.3 Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen

Anlass, Hintergründe, Herkunft

In der Innenstadt von Höchst herrscht ein hoher Parkdruck und vielfach kommt es zu Verkehrsverstößen im ruhenden Verkehr, bspw. durch beparkte Gehwege, Radwege oder parkende Kfz in Kreuzungsbereichen. In der Parkraumerhebung des Konzepts sind Falschparkerquoten von etwa 3-8 % ermittelt worden. Unter anderem in der durchgeführten Bürger:innenveranstaltung wurde dies als ein wesentlicher Problempunkt ausgemacht, der die Sicherheit und Attraktivität im Fuß- und Radverkehr mindere und zudem regelmäßig den Busverkehr störe. Vor diesem Hintergrund ist im Zusammenhang mit den voranstehenden Maßnahmen des Parkraummanagements und des Parkleitsystems auch die Kontrolle von falschparkenden Kfz zu verstärken. Im Rahmen von Parkraumkonzepten ist dies eine vielgeforderte Maßnahme, die jedoch zumeist an der zu geringen Personalstärke im Ordnungsamt bzw. bei der Stadtpolizei scheitert. So werden jedoch zumindest verstärkte Schwerpunktkontrollen, insbesondere nach der Änderung von Regelungen, vorgeschlagen.

Beschreibung und Inhalt

Schwerpunktkontrollen sind als Maßnahme geeignet, um auch bei beschränkten personellen Ressourcen das Falschparken zu reduzieren, da – auch bei fehlender dauerhafter Überwachung – so klar signalisiert wird, dass Falschparken auch geahndet wird. Dabei werden in unregelmäßigen, größeren

Abständen mit größerem Personalumfang als üblich, intensive Kontrollen flächendeckend in einem bestimmten Gebiet durchgeführt.

- Schwerpunktkontrollen sollten in unregelmäßigen Abständen stattfinden, um eine Anpassung an die Kontrollzyklen zu vermeiden, jedoch insbesondere dann, wenn Änderungen bei den Parkregelungen eingeführt worden sind.
- Der Fokus der Kontrollen sollte auf dem zentralen Bereich von Höchst (zwischen Dalbergstraße und Bolongarostraße, zwischen Leunastraße und Königsteiner Straße) liegen, da dort einerseits der Parkdruck und die Anzahl der Falschparkvorgänge besonders hoch sind und durch die hohe Nutzungsdichte und engen Straßenräume auch die Störungen für Rad-, Fuß- und Busverkehr besonders gravierend sind.

Erste Schwerpunktkontrollen sollten im Bereich Dalbergstraße/Justuskirchstraße/Emmerich-Josef-Straße/Königsteiner Straße stattfinden. Auch die Storchgasse mit der Altstadt kommt für eine frühzeitige Schwerpunktkontrolle in Frage.

- Ein konsequentes Vorgehen bei der Entfernung von falsch geparkten Kfz ist zu empfehlen, um eine abschreckende Wirkung zu erzielen und präventiv weitere Falschparkvorgänge zu vermeiden. So sollten Kfz, die außerhalb der angeordneten Parkstände parken ohne vorherige Verwarnung abgeschleppt werden. Nach Änderung der Parkvorschriften kann eine kurze Eingewöhnungszeit mit einer Verwarnpolitik gewährt werden, ansonsten sollten die rechtlich vorgesehenen Sanktionen voll ausgeschöpft werden.

- Im Rahmen der personellen Möglichkeiten der Stadtpolizei sollte im Innenstadtbereich von Höchst Kontrollen häufiger als bislang durchgeführt werden, da hier ein grundsätzlich erhöhtes Konfliktpotenzial nicht nur beim Falschparken, sondern auch aufgrund besonders starker verkehrlicher Konsequenzen (Verkehrsbehinderungen) besteht.

Weitergehende Prüfung:

Es ist weitergehend zu prüfen, ob die erforderlichen Ressourcen für die notwendigen Kontrollen bereitgestellt werden können oder ggf. zusätzliches Personal erforderlich ist.

Effekte / Auswirkungen

Durch häufige Schwerpunktkontrollen und ein konsequentes Vorgehen in der Ahndung von Parkverstößen lässt sich eine Signalwirkung erzielen, dass die bisherige gelebte, durch geringe Kontrolldichte manchmal als Duldung wahrgenommene Praxis sich verändert. Gemeinsam koordiniert mit den Maßnahmen des Parkraummanagements und der Leitung des Parksuchverkehrs lässt sich so die Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Höchst verbessern. Störungen für andere Verkehrsteilnehmende können so voraussichtlich reduziert werden und die Verkehrssituation verbessert sich gesamthaft.

Zeithorizont	Priorität
Kurzfristig (Daueraufgabe)	hoch

Handlungsfeld V: Maßnahmen im Bereich ÖPNV und Sharing Mobility



V.1 Anpassung der Busverkehrsführung

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Die sehr gute Anbindung an den ÖPNV kennzeichnet die Innenstadt von Höchst im Besonderen; so gibt es neben dem Bahnhof mit zahlreichen SPNV-Verbindungen und der Straßenbahnlinie 11 (Endstelle Zuckschwerdtstraße, Option auf Verlängerung bis Bahnhof Höchst) auch den Höchster Busbahnhof als Start- und Endpunkt zahlreicher Buslinien. Mehrere Buslinien führen durch die Innenstadt von Höchst und erschließen diese engmaschig. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse weichen die Linienwege richtungsbezogen zumeist voneinander ab. Zudem wird der störungsfreie Ablauf im Busverkehr immer wieder durch den ruhenden Verkehr behindert und insgesamt durch zeitweise hohes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt. Insbesondere einige Knotenpunkte stellen hier das Hauptproblem dar. Die auf Basis mehrerer Maßnahmen angestrebte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt von Höchst führt somit auch dazu, dass der Busverkehr störungsfreier verkehren kann. Die weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen führen in der Konsequenz jedoch auch zu Anpassungserfordernissen im Busverkehr. Bei einer Umsetzung der Maßnahme I.1 sowie bei Weiterverfolgung der Idee zur Neuordnung der Verkehrsführung (VI.) ist auch eine Anpassung der Linienführung vorzunehmen. Dabei gilt es einerseits, die gute Erschließung der Innenstadt zu sichern und andererseits die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu verbessern.

Beschreibung und Inhalt

Die Probleme an den Knotenpunkten sollen vor allem durch die Reduzierung der Abbiegevorgänge innerhalb der Innenstadt von Höchst erreicht und dadurch die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busverkehrs erhöht werden. Die Maßnahme sieht einige Veränderungen in der Busverkehrsführung vor.

- Führung der Linien 51 (nur auf dem Weg vom Bahnhof Höchst in Richtung Industriepark), 58, 253 und 804 nicht mehr durch das Quartier, sondern außen herum über die Leunastraße/Adolf-Haeuser-Straße. Diese Linien haben ihre Hauptaufgabe nicht in der Erschließung der Höchster Innenstadt, sodass eine Verlegung an den „Rand“ kaum Einschränkungen mit sich bringen würde. Zugleich verkürzen sich so die Fahrzeiten dieser Linien, was sich positiv auf den Betrieb auswirken kann.
- Entfall der nur gering bedeutsamen Haltestelle „Ludwigshafener Straße“ (wird nur in Richtung Industriepark sowie Flughafen bedient, weniger als 20 Einsteiger:innen pro Tag)
- Ansonsten bleiben die Linienführung und Erschließung wie im Bestand. Auch die Ausfahrtsituation am Busbahnhof ändert sich grundsätzlich nicht. Es muss im Detail, insbesondere mit dem ÖPNV-Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, ob veränderte Fahrtzeiten mit den Überliegeplätzen und -zeiten am Bf. Höchst vereinbar sind. Dadurch sollten sich jedoch nur marginale Änderungen im Minutenbereich, ggf. sogar Fahrzeiteinsparungen ergeben.
- Die Umsetzung wäre zur Umsetzung der Maßnahme I.1 erforderlich.

- Wenn eine perspektivische Anpassung der Verkehrsführung gemäß Maßnahme VI. angestrebt wird, so ist in dem Zuge auch die Führung des Busverkehrs entsprechend zu berücksichtigen. Dabei ist ggf. zu beachten, dass während des Baus der Regionaltangente West eine Umleitung des Busverkehrs innerhalb der Höchster Innenstadt notwendig wird.

Effekte/Auswirkungen

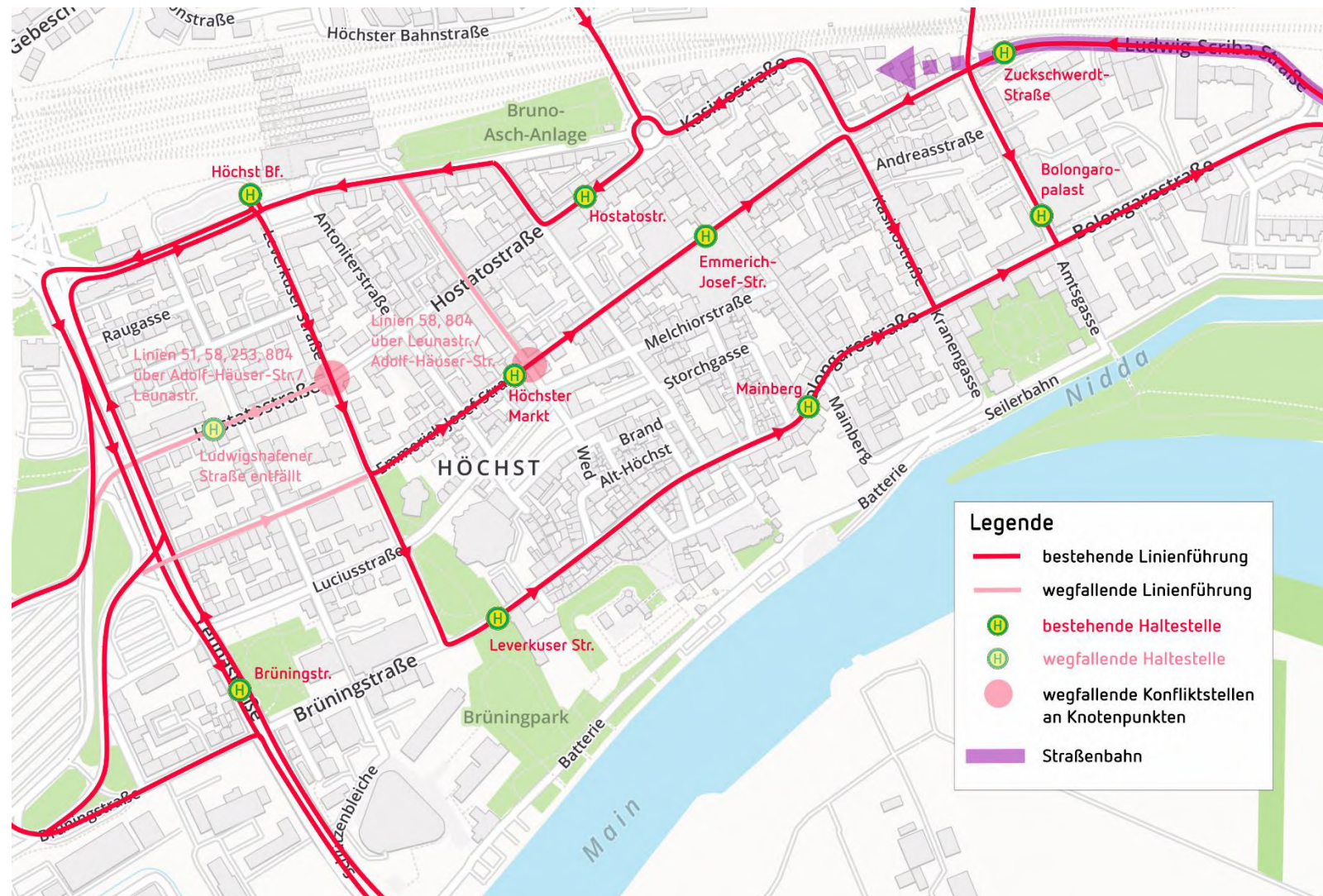
Die Umsetzung hat nur geringe Auswirkungen auf den Busverkehr in Höchst und erfordert eine Anpassung der betrieblichen Planungen, nicht jedoch größere Eingriffe in die Struktur des Busverkehrs in Höchst. Es entfällt die Haltestelle „Ludwigshafener Straße“ sowie für die Linien 58 und 804 die Haltestelle „Höchster Markt“. Für die Linien, die nicht mehr über die Emmerich-Josef-Straße fahren, wäre die nächste Ein- / Ausstiegshaltestelle der Bahnhof Höchst in 300 m bzw. 350 m fußläufiger Entfernung. Im Gegenzug ergeben sich für den Busverkehr gewünschte Vorteile durch eine konfliktärmere und ggf. schnellere Linienführung. Zudem könnte sodann die Maßnahme I.1 wie dort beschrieben umgesetzt werden.

Eine perspektivische Anpassung der Verkehrsführung gemäß Maßnahme VI würde einen tiefgreifenderen Eingriff in die Busverkehrsführung in Höchst bedeuten. Zum einen fällt die Erschließung entlang der Emmerich-Josef-Straße weg, was einen Ersatz der Bushaltestelle „Höchster Markt“ sowie die Streichung der Bushaltestelle „Emmerich-Josef-Straße“ erfordert. Im Gegenzug wird die Emmerich-Josef-Straße – und insbesondere die Querung der Fußgängerzone Königsteiner Straße – weiter verkehrsberuhigt. Zum anderen erhöht sich die Anzahl der Buslinien und somit der Busverkehr auf der

Bolongarostraße deutlich; ebenso wird die Bushaltestelle „Mainberg“ deutlich häufiger angefahren, hier sollte die Machbarkeit im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung der Bolongarostraße geprüft werden. Insgesamt bleibt jedoch die Innenstadt Höchst auch bei Umsetzung dieser Stufe weiterhin gut durch den Busverkehr erschlossen.

Zeithorizont	Priorität
mittelfristig	mittel

Abbildung 58: Konzept Busverkehrsführung



V.2 Ausbau von Carsharing in Höchst

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Gerade in urbanen Räumen stellt eine hohe Pkw-Besitzquote ein Problem in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme dar, gleichzeitig sind bei einer guten Anbindung an den ÖPNV und das Radverkehrsnetz sowie einer hohen Versorgungsdichte im Wohnumfeld auch zahlreiche Bewohner:innen oder Besucher:innen des Quartiers oftmals nicht regelmäßig auf ein privates Kfz angewiesen. In diesen Lagen besteht zudem teilweise nicht die Möglichkeit, auf einem privaten Stellplatz zu parken. Vor diesem Hintergrund ist Carsharing geeignet, diesen Ansprüchen an eine bedarfsorientierte Kfz-Mobilität gerecht zu werden und in unregelmäßigen Bedarfsfällen ein individuell nutzbares Kfz zur Verfügung zu stellen. Pkw-Besitzquoten können so reduziert und der öffentliche Raum, der vielfach dem ruhenden Verkehr vorbehalten ist, anderweitig genutzt werden. Carsharing stellt in Höchst noch ein Randthema der Mobilität dar und sollte stärker etabliert werden.

Beschreibung und Inhalt

- Die Stadt Frankfurt plant die Einrichtung neuer Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. In Höchst werden im Untersuchungsgebiet als Standorte der Bahnhof Höchst und die Melchiorstraße in der Nähe des Höchster Marktes und des Schwimmbades vorgeschlagen. Ergänzend wird empfohlen, das Parkhaus Königsteiner Straße, die Bolongarostraße in der Nähe des Bolongaropalastes und die Leunastraße im Rahmen eines Straßenbahnhaltepunktes durch die Regionaltangente

West als Standorte zu berücksichtigen. Auf diese Weise kann ein Großteil der Bewohner:innen und Besucher:innen von Höchst einen Carsharing-Standort in geringer Distanz erreichen. Es erfolgt eine Verknüpfung mit wichtigen Haltepunkten des ÖPNV. Nach Möglichkeit ist an den Standorten jeweils mehr als ein Carsharing-Fahrzeug anzubieten, um unterschiedliche Fahrzeugklassen (Kleinwagen und Transportwagen) sowie eine gewisse Verlässlichkeit des Angebots zu schaffen. Zudem empfiehlt sich, von vornherein eine mögliche Angebotsausweitung bei künftiger Zunahme der Nachfrage mitzudenken. Mittelfristig ist eine Integration der Carsharing-Standorte in künftige Mobilstationen/Mobilpunkte anzustreben (siehe Maßnahme V.3).

Zur kurzfristigen Impulsgebung wird folgende Maßnahme vorgeschlagen:

Einrichtung von zwei Carsharing-Stellplätzen (VZ 1010-70) auf zwei Parkständen des Parkplatzes gegenüber des Bahnhofsgebäudes (Dalbergstraße/Antoniterstraße)

Effekte/Auswirkungen

Perspektivisch kann Carsharing dazu beitragen, dass Bewohner:innen ihr eigenes Kfz, ggf. auch z. B. den Zweitwagen, abschaffen oder sich kein eigenes Kfz anschaffen, da sie für unregelmäßige Bedarfe auf ein Carsharing-Fahrzeug zurückgreifen können. Dies kann insbesondere den ruhenden Verkehr in Höchst reduzieren und dadurch Platz für andere Nutzungen im öffentlichen Raum schaffen. Der Einsatz von Carsharing-Fahrzeugen hängt jedoch in der Regel von den Anbietern ab, die ihre Fahrzeuge auch auf Grundlage von Wirtschaftlichkeitsberechnungen stationieren.

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig / mittelfristig	niedrig

V.3 Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen und Mobilpunkten

Anlass, Hintergründe, Herkunft

Der private Pkw ist auch in Höchst für viele Bewohner:innen, Beschäftigte und Besucher:innen das Verkehrsmittel der Wahl, da es aufgrund einer an den Pkw angepassten Verkehrsinfrastruktur oftmals das schnellste Verkehrsmittel ist. Diese Flexibilität können andere Verkehrsmittel manchmal nur in Kombination bieten. Dazu sind die Mobilitätsbedürfnisse vielfältig. Kurze Wege, lange Strecken, tags oder nachts, regelmäßig oder selten, mit oder ohne Gepäck – Mobilitätsangebote müssen für unterschiedliche Ziele und Zwecke Lösungen bieten. Um diese betrieblich und flächeneffizient einzuführen und anzubieten, eignet sich die Bündelung an sogenannten Mobilstationen oder Mobilpunkten als kleinere Version. Diese bieten dann ein vielfältiges Mobilitätsangebot, das passend zu Ziel oder Wegezweck ausgewählt und nach der Nutzung für andere Menschen wieder bereitgestellt wird. Ein koordiniertes Vorgehen zur Entwicklung, Planung und Gestaltung von Mobilstationen gibt es in Frankfurt und auch im RMV-Gebiet noch nicht. Dabei ist ein einheitliches Design, das Wiedererkennung und Verlässlichkeit schafft, und damit ein überörtliches, zumindest jedoch gesamtstädtisch strategisches Vorgehen wichtig. Ebenso müssen die Mobilitätsangebote, z. B. gleiche Mobilitätsanbieter und Ausstattungselemente abgestimmt werden. Mit dem Nahmobilitätskonzept soll der Impuls gegeben werden, in Höchst den Startschuss für die Entwicklung und den Aufbau von Mobilstationen in Frankfurt zu geben.

Beschreibung und Inhalt

Mobilstationen bzw. Mobilpunkte sollten sich im Regelfall aus folgenden Bestandteilen zusammensetzen, die jedoch nicht immer alle zwingend vorhanden sein müssen:

- Carsharing-Angebot
- Lastenradsharing-Angebot
- Bikesharing-Angebot
- Hochwertiges Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Abstellflächen für E-Roller und E-Scooter
- ÖPNV-Zugang
- ggf. weitere Service- und Mobilitätsangebote (z.B. Taxistand, Paketstation, Micro-Hub)
- E-Scooter-Abstellmöglichkeiten

Die Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungsanlagen müssen dabei der Funktion und den lokalen Rahmenbedingungen angepasst werden. Auf der einen Seite unterscheiden sich diese je nach Größe und Nutzer:innenfrequenz. Auf der anderen Seite wird auch die Lage und Bedeutung des Standortes berücksichtigt. Daher bietet es sich an, verschiedene Kategorien von Verknüpfungspunkten zu unterscheiden.

Aktuell setzt die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ die Mobilitätsstationen in Zusammenarbeit mit dem Straßenverkehrsamt und dem Amt für Straßenbau und Erschließung sowie weiteren Partnern um. Bei der Einrichtung

von Mobilstationen und Mobilpunkten sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen:

- Die unterschiedlichen Verkehrsmittel (v. a. ÖPNV und Sharing-Angebote) sollten an zentralen, gut erreichbaren Stellen gebündelt werden.
- Je nach Nachfragepotenzial sollten unterschiedliche Kategorien und Größenordnungen entwickelt werden. So ist bspw. an großen Haltestellen des ÖPNV ein anderes Angebot vorzuhalten als in der Nähe von zentralen Einzelhandelslagen oder in Wohngebieten.
- 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 Bahnhof 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
- Ein Verortungsvorschlag der Mobilpunkte erfolgt in der nachfolgenden Kartendarstellung (siehe Abbildung 60)
- Eine Integration der Carsharing-Angebote in die Mobilpunkte erscheint sinnvoll. Insofern ist auch eine räumliche Orientierung an den ausgewählten Carsharing-Standorten sinnvoll.

Mit der Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof Höchst, konnte in Zusammenarbeit mit der DB bereits ein erstes Pilotprojekt realisiert werden.

Effekte/Auswirkungen

Durch eine bedarfsorientierte Einrichtung von Mobilpunkten in Höchst kann perspektivisch die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel und damit häufig vom eigenen Pkw im Quartier reduziert und die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden. Darüber hinaus bietet sich das Potenzial, im Rahmen eines Pilotprojektes die Initiative für eine stadtweite Entwicklung zu übernehmen. Entsprechend sind Mobilpunkte, die unterschiedliche Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes.

Für die Umsetzung ist eine koordinierte Planung sowie die Abstimmung mit Mobilitätsanbietern erforderlich. Zudem müssen entsprechende Flächen gefunden und gesichert werden. Insbesondere bei wohnortnahen Mobilpunkten können ggf. einzelne Parkstände im Straßenraum entfallen.

Zeithorizont	Priorität
mittelfristig/langfristig	hoch

Abbildung 59: Mobilstationen und Mobilpunkte in Wuppertal, Bremen, Köln und Werther (Westf.)



Abbildung 60: Vorschlag zur Einrichtung von Mobilstationen

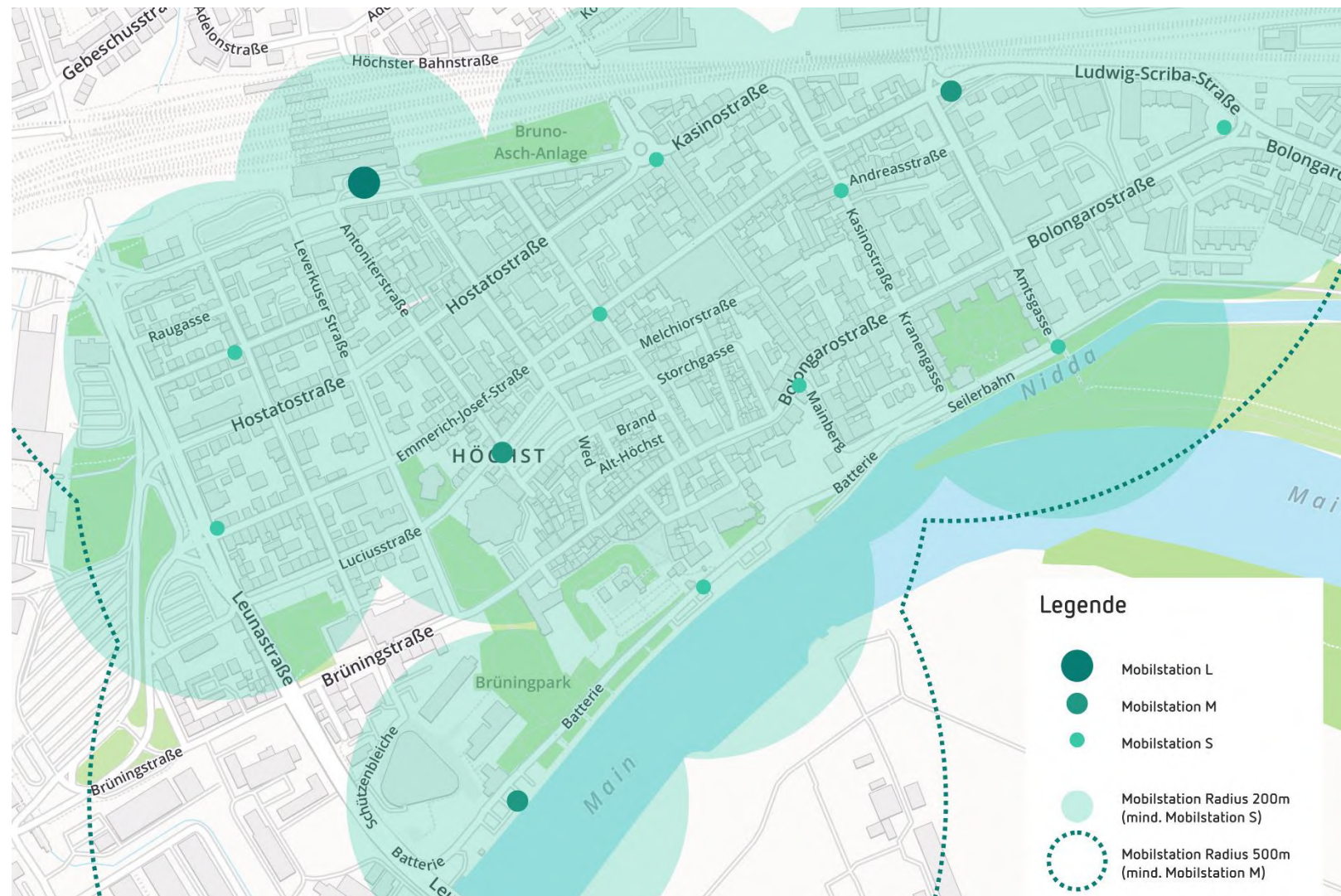
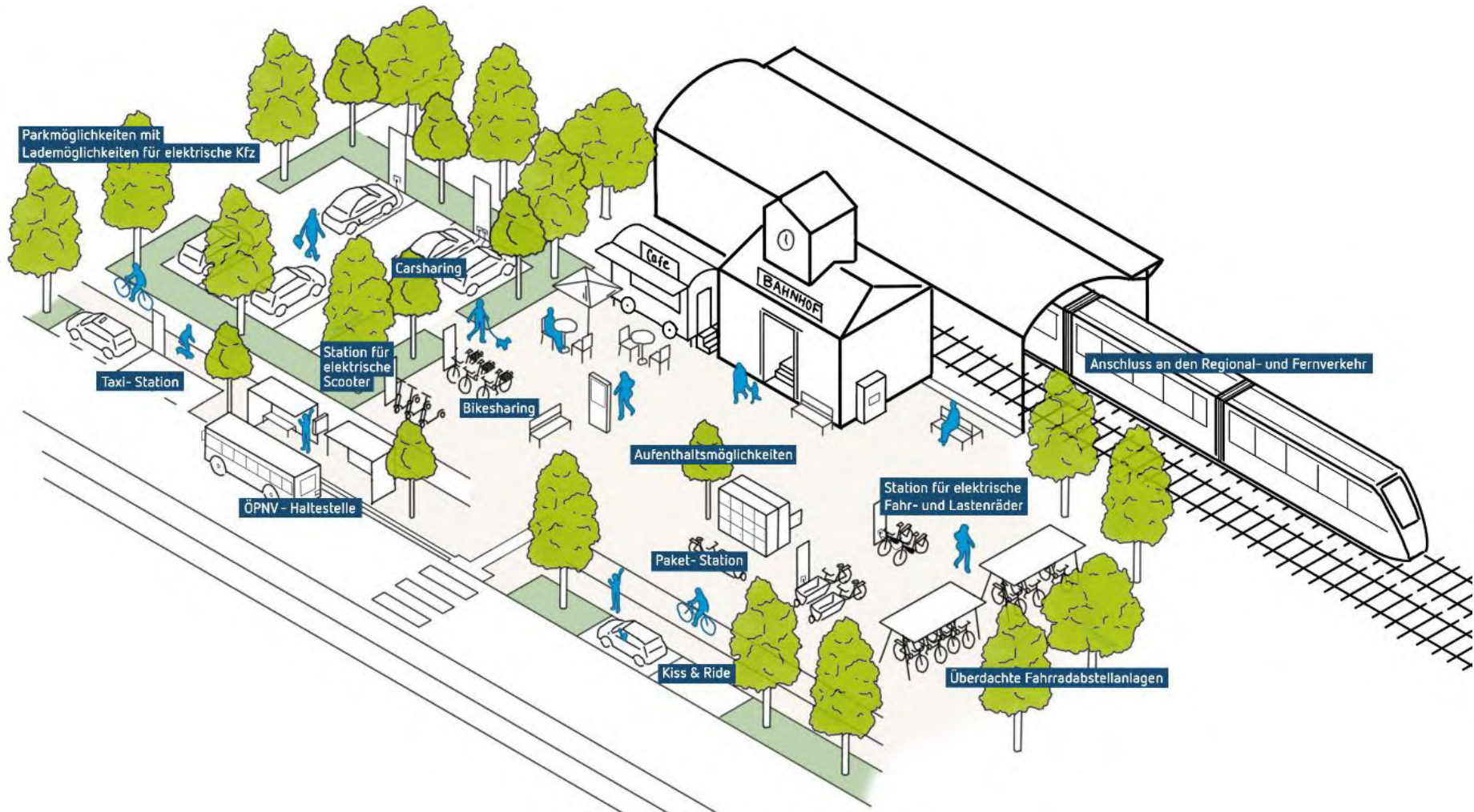


Abbildung 61: Schema und Bestandteile einer großen Mobilstation, beispielhaft für den Bahnhof Höchst



Handlungsfeld VI: Zukunftsvision Verkehrsführung

VI. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst

Anlass, Hintergründe, Herkunft

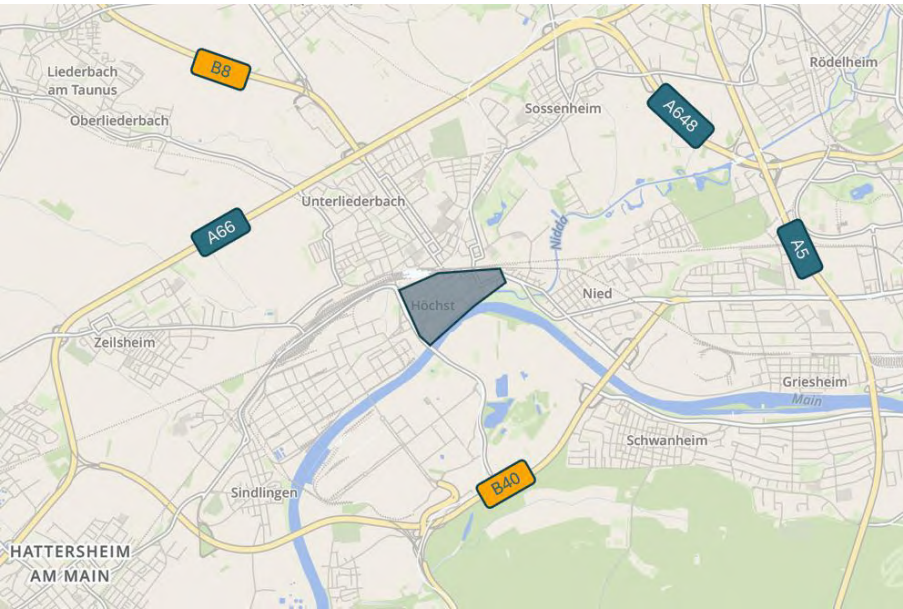
Die Innenstadt von Höchst ist stark durch den fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Es ist anzunehmen, dass ein nicht unwesentlicher Anteil dieser Verkehre sein Ziel nicht direkt in Höchst hat, sondern die zentralen Achsen zur Durchfahrt in unterschiedliche Richtungen nutzt. Dies legen die vorhandenen Verkehrszahlen nahe, da sie ein höheres Niveau aufweisen, als für eine reine Erschließung der Höchster Innenstadt zu erwarten ist. Auf der Hostatostraße ergibt sich dabei bspw. eine Belastung von 7.249 Kfz/24h im Bereich Albanusstraße (Zählung der Stadt Frankfurt im Herbst 2018). Insbesondere in den Kernbereichen entstehen so Konflikte mit den anderen Verkehrsmitteln. Der Fußverkehr wird trotz einer hohen Frequenz oftmals an den Rand gedrängt, der Radverkehr und der ÖPNV werden durch die hohe Kfz-Verkehrsstärke ebenfalls gestört. Anwohner:innen berichten von einer hohen Verkehrsbelastung und von Behinderungen v. a. durch falsch parkende Kfz. Dieses Bild ergibt sich nicht nur an Einzelstellen in Höchst, sondern lässt sich beinahe flächendeckend beobachten, insbesondere im Bereich der Hostatostraße, Emmerich-Josef-Straße und deren kreuzenden Straßen. Vor diesem Hintergrund gilt es, das Verkehrssystem von Höchst zu entflechten, die Kernbereiche von Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten und ihn auf die Achsen am Innenstadtrand zu verlagern. Verkehrsberuhigte Blockstrukturen sollen dazu beitragen, dass durch die Kernbereiche nur noch Quell- und Zielverkehre fahren und so Störungen reduziert und Gestaltungspotenziale genutzt werden

können. Dies soll zudem für Anwohner:innen weitere Verkehrsberuhigungen und Entlastungen, bei gleichzeitig gesicherter bzw. optimierter Erreichbarkeit bringen. Da hiermit umfangreiche Änderungen in der Verkehrsführung verbunden sind, sind dieser Maßnahme weitere Prüfungen und Diskussionen vorzusetzen. Sie wird daher als ein möglicher perspektivischer Zielzustand angesehen.

Abbildung 62: Prinzipskizze Erschließungsschleifen



Abbildung 63: Umgebendes Straßennetz im Frankfurter Westen



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

Beschreibung und Inhalt

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.

Effekte / 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 Busliniennetz 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.

Zeithorizont	Priorität
langfristig	mittel

Maßnahmenübersicht und Umsetzungskonzept

Nachfolgend sind die Maßnahmen der Parkraum- und Nahmobilitätsstudie noch einmal tabellarisch abgebildet. Angegeben sind die konkreten Einzelmaßnahmen und Handlungsschritte. *Kurzfrist-Maßnahmen* bzw. „Quick Wins“ sind *kursiv und unterstrichen* gekennzeichnet. Ergänzend ist der potenzielle Realisierungshorizont (von kurzfristig bis langfristig / Daueraufgabe) angegeben. Ebenso wird eine Einschätzung zur Einstufung der Priorität gegeben. Diese Einschätzung beruht auf dem Beitrag einer Maßnahme zur Verfolgung/Erreichung der Ziele, der des voraussichtlichen Aufwands (baulich/organisatorisch, Finanzen und Personalressourcen, Umfang weiterer Planungsschritte) sowie der Artikulation und Unterstützung der Maßnahme im Beteiligungsprozess. Weiterhin sind die Auswirkungen der Maßnahme auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum angegeben.

Nr.	Kurzbeschreibung	Realisierungs- horizont	Priorität	Konsequenz für den ruhen- den Verkehr
I.1	Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr: Herstellung einer durchgängigen Fußgängerzone • Sperrung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr (Linienverkehr, Radverkehr, Anlieger:innen sowie Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten frei) • Parkhaus Königsteiner Straße: Ausfahrt Richtung Westen (über Albanusstraße), Zufahrt über Justinskirchstraße/Emmerich-Josef-Straße • Zweirichtungsverkehr auf der Emmerich-Josef-Straße zwischen Parkhaus und Albanusstraße bei Entfall der Straßenparkplätze • Umkehrung der Einbahnstraßen der Albanusstraße (zw. Emmerich-Josef-Straße und Hostatostraße) sowie Justinskirchstraße • Neue Führung der Buslinie 58 über Leunastraße/Adolf-Haeuser-Straße zum Busbahnhof • Ausweitung der Fußgängerzone östlich der Königsteiner Straße (Emmerich-Josef-Straße bis zum Andreasplatz) • Neue Beschilderung der Zufahrt zum Parkhaus Königsteiner Straße • Markierung einer Lade-/Lieferzone im Bereich Königsteiner Straße / Emmerich-Josef-Straße • Aufwertung der Bushaltestelle „Emmerich-Josef-Straße“ (z. B. Höhe Friseursalon Königsteiner Straße 14)	<i>kurzfristig / mittelfristig</i>	↑	Entfall von vsl. 22 Parkständen, Kompensation durch Parkhaus Königsteiner Straße an gleicher Stelle
I.2	Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr • Entwicklung der Antoniterstraße zur Flanierachse Bahnhof – Altstadt – Main ○ Aufweitung und Aufwertung des Gehwegs auf der Westseite auf 3,50 m Breite ○ Schaffung von Grün- und Aufenthaltsbereichen in regelmäßigen Abständen (Straßenbäume, Sitzecken, Hochbeete etc.) ○ Gehweg Ostseite bleibt wie im Bestand ○ Begrenzung des Parkens auf eine Fahrbahnseite (Ostseite) ○ Stellenweise Aufpflasterung und Anhebung der Fahrbahn zur weiteren Verkehrsberuhigung ○ Querungen der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße: Vorziehen der Seitenräume und Anlage von FGÜ ○ Einbahnstraße Richtung Süden, Radverkehr in Gegenrichtung frei	<i>mittelfristig / langfristig (kurzfristig)</i>	↑	Entfall von vsl. ca. 32 Parkständen auf der Westseite der Antoniterstraße

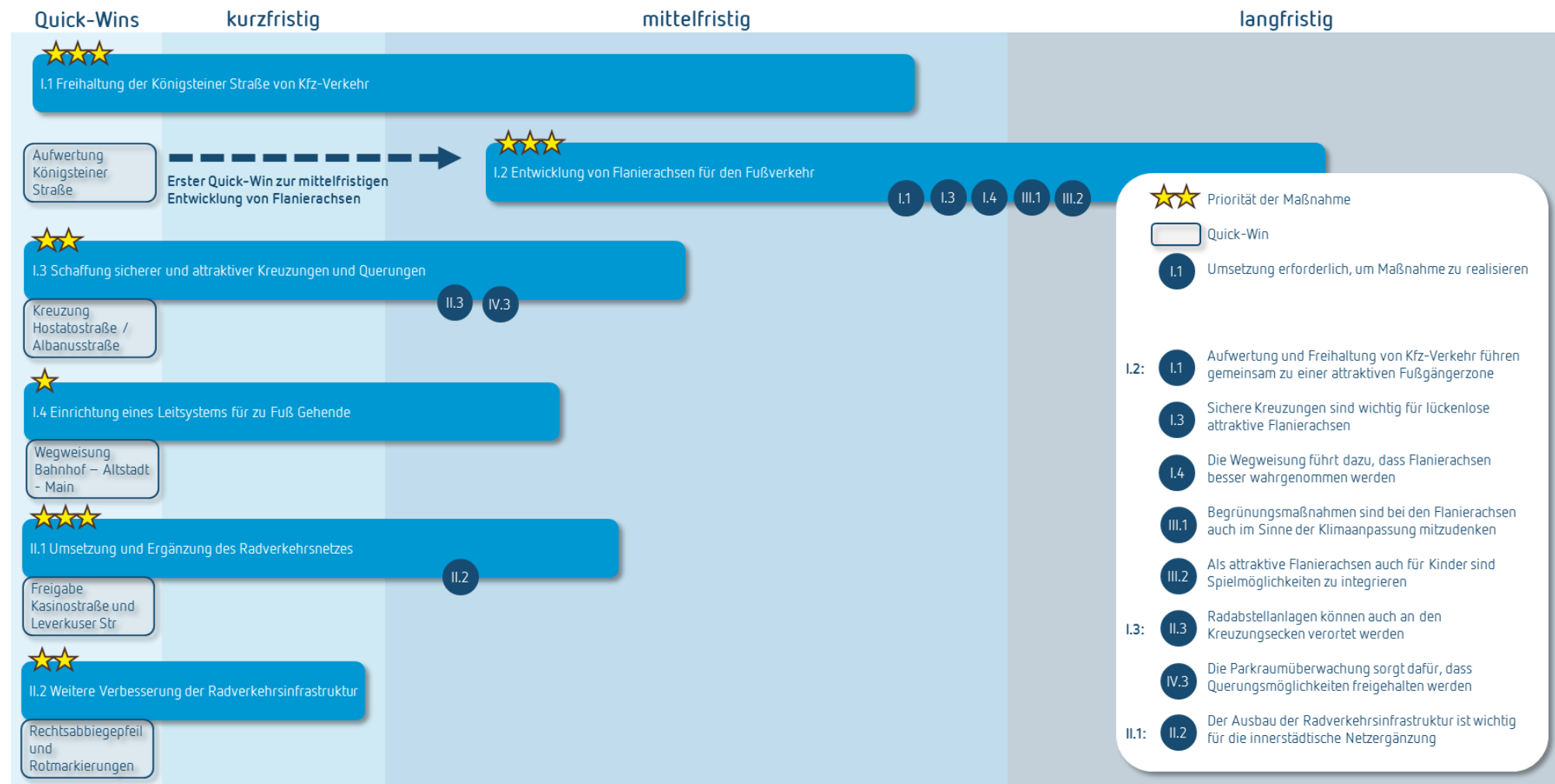
Nr.	Kurzbeschreibung	Realisierungs- horizont	Priorität	Konsequenz für den ruhenden Verkehr
	○ erster Bauabschnitt: Höchster Markt – Emmerich-Josef-Straße – Hostatostraße • Entwicklung der Emmerich-Josef-Straße als Fußverkehrsachse Richtung Osten (u. a. durch Maßnahme I.1, I.3, Freihalten der Gehwege und Kreuzungen vom ruhenden Verkehr) • Weiterentwicklung der Königsteiner Straße als durchgängige Nord-Süd-Fußverkehrsachse (Aufwertung und Instandhaltung, Gestaltung Übergang Mainberg)			
I.3	Schaffung sicherer und attraktiver Kreuzungen und Querungen für zu Fuß Gehende • Bepflanzung von Kreuzungsecken • Vorziehen von Seitenräumen („Gehwegnasen“) • Einrichtung von Außengastronomie ermöglichen • <u>erste Umsetzung: Hostatostraße/Albanusstraße</u> • weitere potenzielle Kreuzungen: Ludwigshafener Straße mit Gersthofer Straße, Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße, Justinuskirchstraße mit Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße	<i>kurzfristig / mittelfristig</i>	↗	Entfall von ca. 1-2 Parkständen an der Hostatostraße (Höhe Volksbank) / i. d. R. kein weiterer Entfall legaler Parkmöglichkeiten erforderlich, im Einzelfall jedoch möglich
I.4	Entwicklung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende • <u>Einrichtung einer auffälligen Wegweisung Bahnhof – Altstadt – Main über zukünftige Flanierachse Antoniterstraße, Markt, Wed und Schloßplatz</u> • Prüfung der Einrichtung weiterer Themenrouten (z. B. Einkaufen oder Gastronomie in Höchst)	<i>kurzfristig / mittelfristig</i>	→	keine
II.1	Umsetzung und Ergänzung der Maßnahmen des Radverkehrsnetzes • Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts • Entwicklung der Justinuskirchstraße als Nord-Süd-Achse für den Radverkehr in Höchst, Umsetzung als Fahrradstraße • <u>Freigabe der Kasinostraße und der Leverkusener Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung</u>	<i>kurzfristig / mittelfristig</i>	↑	kurzfristig vsl. keine Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr; perspektivisch Entfall von 25 Parkständen
II.2	Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur • <u>Grüne Rechtsabbiegepeile für den Radverkehr (VZ 721)</u> ○ Zuckschwerdtstraße > Emmerich-Josef-Straße ○ Leunastraße/Brüningstraße	<i>kurzfristig</i>	↗	keine

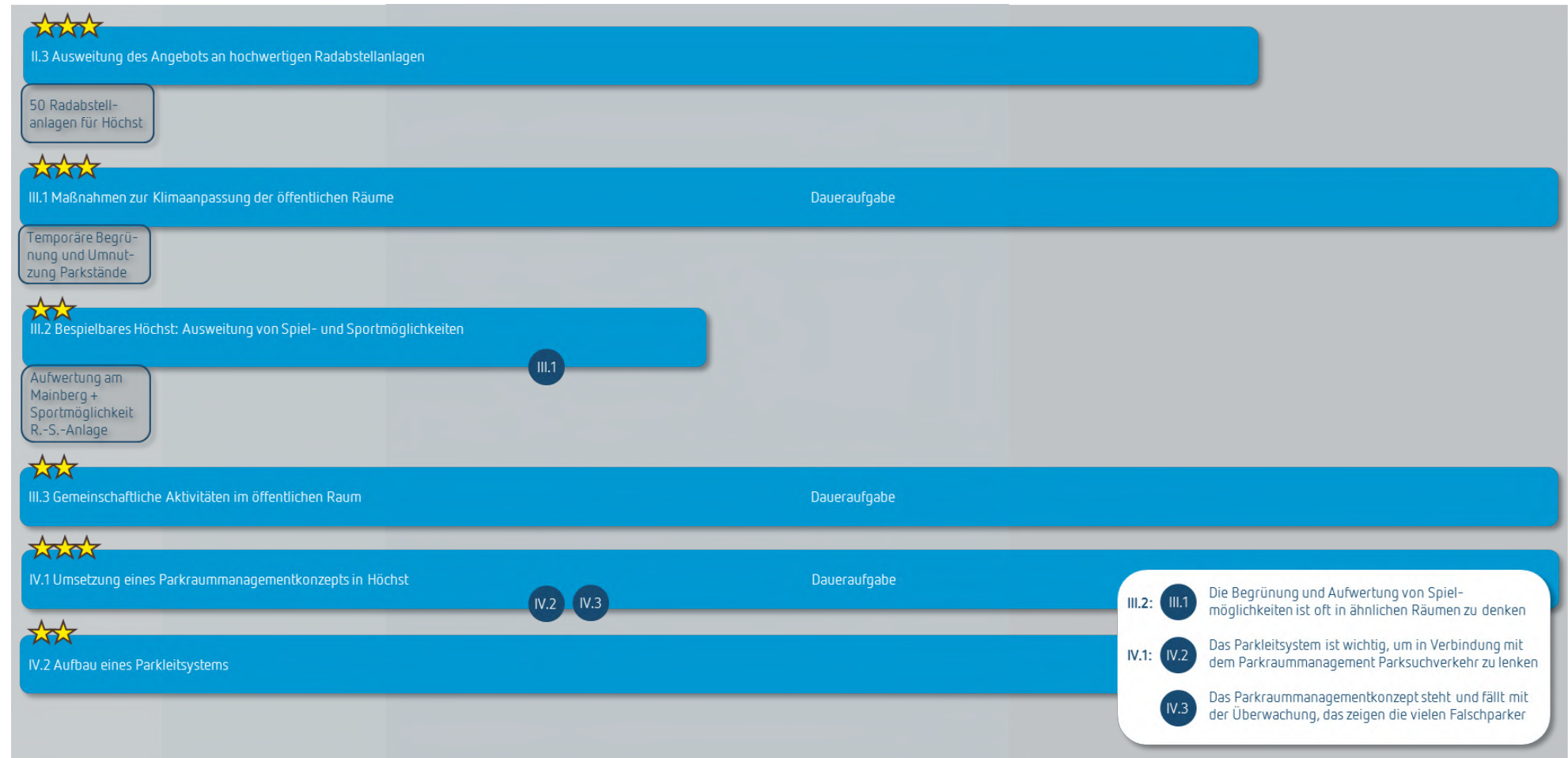
Nr.	Kurzbeschreibung	Realisierungs- horizont	Priorität	Konsequenz für den ruhen- den Verkehr
	• <u>Rotmarkierung von Radverkehrsfurten an Knotenpunkten, insbesondere</u> ○ Leunastraße/Brüningstraße ○ Leunastraße/Adolf-Haeuser-Straße/Höchster-Farben-Straße/Liederbacher Straße			
II.3	Ausweitung des Angebots an hochwertigen Radabstellanlagen • Grundsätzlich Prüfung von Knotenpunktbereichen • Prüfung von Standorten für überdachte Abstellanlagen (z. B. Mainufer, Haltestelle Zuckschwerdtstraße), Fahrradparkhaus Bahnhof • Prüfung der Einrichtung weiterer Fahrradboxen • <u>kurzfristig: 50 zusätzliche Radabstellanlagen für Höchst</u> ○ Ecke Mainberg/Bolongarostraße (5) ○ Brüningpark/Brüningstraße (5) ○ Seilerbahn/Niddabrücke (5) ○ Batterie/Mainufer: Maintor (5), Fähranleger (5) ○ Höchster Schloßplatz Hausnr. 5-7/Justinusplatz (5-10) ○ Bolongarostraße/Wed (5) ○ Albanusstraße/Hostatostraße (5) ○ Emmerich-Josef-Straße/Albanusstraße (ca. 10)	<i>kurzfristig bis langfristig</i>	↑	Kurzfrist-Programm: Entfall von vsl. ca. 5 Parkständen / mittel- bis langfristig einzelfallbezogener Entfall einzelner weiterer Parkstände möglich
III.1	Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume • Entlastung der Straßenräume von Klimafolgen und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grün und temporäre Maßnahmen (z. B. Spielstraßen, Sommerstraßen) • <u>Temporäre Gestaltung des Ettinghausenplatzes mit Grünelementen in den Sommermonaten bis zur Neugestaltung des Platzes.</u> • <u>Temporäre oder dauerhafte Begrünung an einzelnen Stellen in der Höchster Altstadt (Bereich Wed und Brand), bspw. durch Hochbeete oder kleinere entsiegelte und be-pflanzte Flächen.</u> • <u>Umnutzung einzelner Parkstände zur Einrichtung von Außengastronomie oder zur grünen Gestaltung, z. B. an der Bolongarostraße</u>	Daueraufgabe	↑	Kurzfrist-Maßnahmen: Entfall von vsl. 2 Parkständen einzelfallabhängig zu prüfen, ggf. Entfall von 1-3 Parkständen je Pocketpark
III.2	Beispielbares Höchst: Ausweitung von Spiel- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum	<i>kurzfristig bis mittelfristig</i>	↗	keine

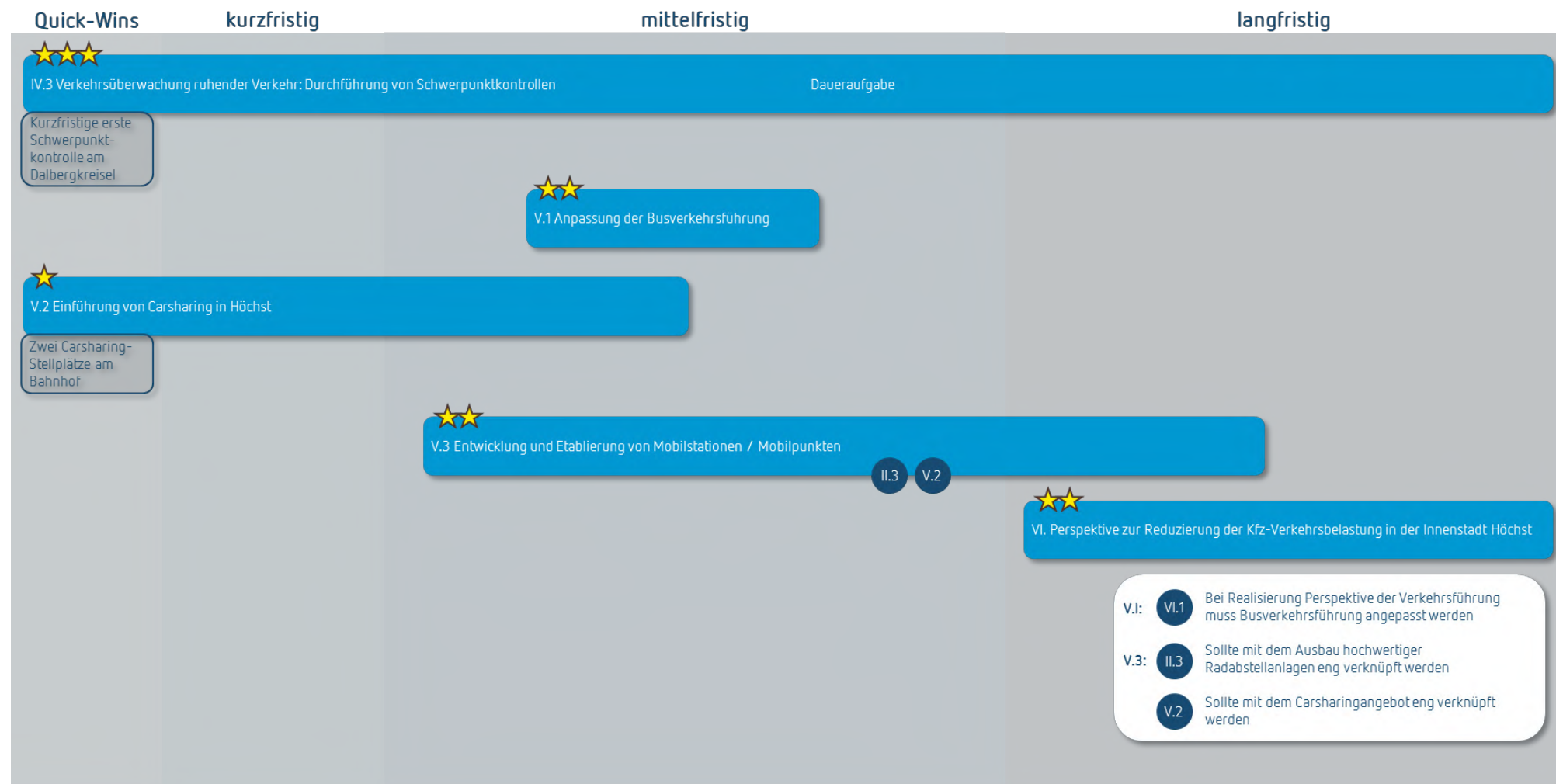
Nr.	Kurzbeschreibung	Realisierungs-horizont	Priorität	Konsequenz für den ruhenden Verkehr
	- Ausweitung und Attraktivierung bestehender Spiel- und insbesondere auch von Sportmöglichkeiten in Höchst <u>Aufwertung eines Spielplatzes am Mainberg (gegenüber Hotel Höchster Hof)</u> <u>Einrichtung von Sport- und Fitnessmöglichkeiten in zentraler Lage</u>			
III.3	Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum	Daueraufgabe	↗	unmittelbar keine
IV.1	Umsetzung eines Parkraummanagementkonzepts Innenstadt Höchst - Erhebung von Parkgebühren an mehr Stellen im Straßenraum - Prüfung der Erhöhung des Anwohneranteils in der Bewohnerparkzone - Impulse ortsansässiger Betriebe auf das Parkverhalten der Beschäftigten und Kund:innen, z. B. mittels Anreise- und Parkempfehlungen - Angebote für Marktbesucher:innen an Parkierungsanlagen am Quartiersrand und Schaffung von Anreizen für deren Nutzung (z. B. Parkhaus Königsteiner Straße) - Aufwertung bestehender Parkierungsanlagen, insb. Parkhaus Königsteiner Straße - Prüfung von alternativen Sammelparkanlagen/Quartiersgaragen, sofern sich eine Möglichkeit ergibt	kurzfristig – langfristig (Daueraufgabe)	↑	Aufwertung bestehender Parkmöglichkeiten, kein Entfall von Parkmöglichkeiten, langfristig Änderungen in der Bilanz möglich
IV.2	Aufbau eines Parkleitsystems - Statische Beschilderung zur Erreichbarkeit der Parkmöglichkeiten Höchster Markt, Parkhaus Königsteiner Straße und Mainufer - langfristige Prüfung der Integration in ein gesamtstädtisches Konzept	kurzfristig – langfristig	↗	Verbesserung der Sichtbarkeit und Erreichbarkeit bestehender Parkmöglichkeiten
IV.3	Verkehrsüberwachung ruhender Verkehr: Durchführung von Schwerpunktkontrollen <u>kurzfristige erste Kontrolle im Karree Dalbergstraße/Justinuskirchstraße/Emmerich-Josef-Straße/Königsteiner Straße</u>	kurzfristig / Daueraufgabe	↑	stärkere Unterbindung von Falschparken
V.1	Anpassung der Busverkehrsführung Führung der Linie 51 (Richtung Industriepark), 58, 253 und 804 auf äußeren Achsen (Leunastraße – Adolf-Haeuser-Straße)	mittelfristig	↗	keine
V.2	Ausbau von Carsharing in Höchst Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen, <u>Start mit 2 Parkständen auf dem Parkplatz Dalbergstraße/Antoniterstraße (gegenüber Bf.)</u>	kurzfristig / mittelfristig	→	kurzfristig Einsatz von 2 Parkständen für Carsharing, längerfristig weitere möglich mittelfristig ggf. Ersatz von

Nr.	Kurzbeschreibung	Realisierungs- horizont	Priorität	Konsequenz für den ruhen- den Verkehr
				jeweils 2 Parkplätzen am Markt und am Bolongaropalast
V.3	Entwicklung und Etablierung von Mobilstationen / Mobilpunkten	mittelfristig / langfristig	↑	Je nach Umsetzung Entfall einzelner Parkplätze möglich
VI.	Perspektive zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung in der Innenstadt Höchst: Neuordnung der Verkehrsführung • Einteilung des Kernbereichs in Blocks mit Erschließungsschleifen • Umsetzung Maßnahme I.1 sowie V.1 • zusätzliche Einzelmaßnahmen zur Aufwertung der dann stärker verkehrsberuhigten Straßenräume (z. B. Anwendung weiterer Maßnahmen des Konzepts)	langfristig	↗	teilweise Neuordnung oder Kürzung des Parkraumbestandes im Straßenraum möglich, derzeit noch nicht quantifizierbar

Abbildung 64: Umsetzungsplan







Bilanz des Maßnahmenkonzepts im Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum

Die Parkraum- und Nahmobilitätsstudie soll die Situation des Fußverkehrs und des Radverkehrs sowie die Aufenthaltsqualität in der Höchster Innenstadt verbessern. Dazu sind die zuvor aufgeführten Maßnahmen unter der Beteiligung der Bürger:innen und Stadtverwaltung entwickelt worden. Zugleich soll die Situation des ruhenden Verkehrs besser geordnet und Belastungen durch Kfz-Verkehr verringert werden. Alle Maßnahmen bringen auf unterschiedlichen Ebenen Auswirkungen mit sich. Zum einen benötigen sie in der Regel finanzielle und personelle Ressourcen bei der Stadt Frankfurt zur Umsetzung, auch wenn für viele Inhalte grundsätzlich passende Fördermittel bestehen. Insbesondere bei baulichen Maßnahmen sind längere Vorlaufzeiten und weitere Planungsschritte die Regel. Zum anderen entfalten die Maßnahmen bei Umsetzung natürlich auch Auswirkungen direkt vor Ort. Verbesserungen und insbesondere mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende können an einigen Stellen mit Einschränkungen für den Autoverkehr einhergehen, da der Platz, insbesondere in den engen Straßen in der Höchster Innenstadt, begrenzt und nicht vermehrbar ist. Daher muss, wenn Verbesserungen auf der einen Seite erfolgen sollen, die andere Seite an dieser Stelle zurückstecken. In

erster Linie bezieht sich dies auf den ruhenden Verkehr im Straßenraum, also auf die Anzahl der öffentlichen Parkstände. Die Veränderung, die sich konkret aus den einzelnen Maßnahmen ergibt, ist in der voranstehenden Tabelle aufgeführt. Nachfolgend ist die Gesamtbilanz in Bezug auf den ruhenden Verkehr dargestellt. Durch freie Kapazitäten in den Parkhäusern können die wegfallenden Straßenparkstände jedoch gut und an ähnlicher Stelle kompensiert werden.

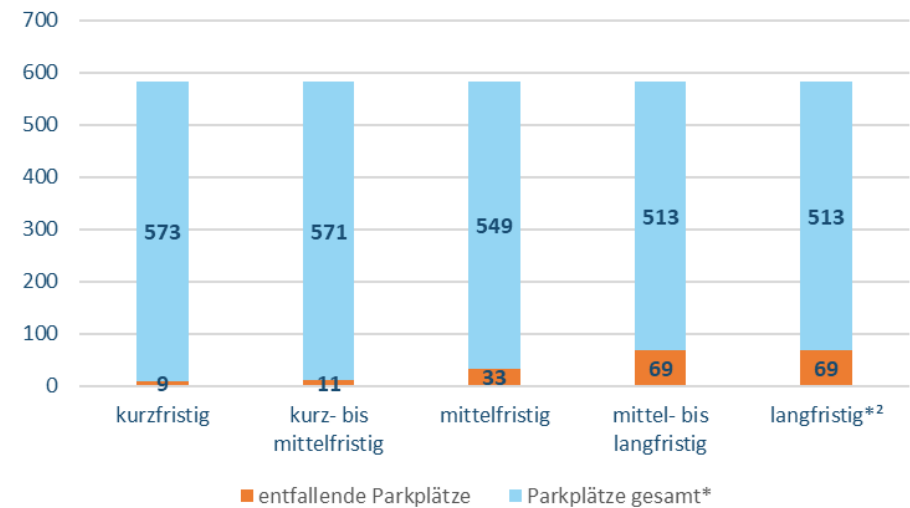
Darüber hinaus ergeben sich allerdings zahlreiche und vielfältige positive Auswirkungen, die vielen Menschen, insbesondere auch den Bewohner:innen, alten Menschen und Kindern in Höchst zugutekommen. Außerdem wirken die Maßnahmen den negativen Auswirkungen des Klimawandels entgegen und somit positiv auf die Gesundheit der Höchster:innen. Das Fahrradfahren wird einfacher und für mehr Menschen eine Option. Menschen halten sich gerne in Höchst auf, gehen dort einkaufen oder nutzen die Gastronomie, zum Beispiel, weil sie mehr Fahrrad-Abstellplätze vorfinden, weil es mehr und größere Bereiche gibt, in denen Fußgänger:innen bevorrechtigt sind, weil sie sich besser orientieren können und weil der öffentliche Raum an vielen Stellen schöner gestaltet ist. In Kombination mit Lenkungsmaßnahmen geht die Verkehrsbelastung durch Autos, insbesondere stadtteil-fremde Autos zurück. Dadurch steigt die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil und Höchst erfährt insgesamt eine Aufwertung.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, wie sich die Maßnahmen auf den ruhenden Verkehr auswirken, da in der Analyse bereits ein hoher Parkdruck ermittelt wurde. Dabei wird die Anzahl entfallender Parkplätze aus der Erläuterung der Einzelmaßnahmen abgeleitet und in Relation zum erhobenen verfügbaren Parkraum betrachtet. Die Anzahl von 582 Parkplätzen berücksichtigt

dabei die erhobenen Parkplätze im Rahmen der Parkraumuntersuchung (siehe Bestandsanalyse) sowie die Parkraumuntersuchung am Markt durch das Büro Karin Weber. Die Berücksichtigung der zeitlichen Perspektive zeigt dabei, dass die Parkraumreduktion vor allem in der kurzfristigen Perspektive mit voraussichtlich knapp zehn entfallenden Parkplätzen im öffentlichen Raum nur minimal ist (siehe Abbildung 65). Über die mittelfristig und mittel- bis langfristige Perspektive ist dann ein sukzessiver Anstieg zu verzeichnen, was insbesondere auf zwei Maßnahmen zurückzuführen ist (siehe Abbildung 66). Diese sukzessive Reduktion ist geeignet, um durch eine gleichzeitige Umsetzung der Maßnahmen den Umweltverbund zu stärken und so auch den Parkplatzbedarf zu senken. Die Parkraumreduktion zur Umsetzung vielfältiger Maßnahmen ist zudem im Kontext noch vorhandener Kapazitäten zu sehen. So konnten bspw. im Parkhaus Königsteiner Straße im Rahmen einer Erhebung im September 2022 stets freie Kapazitäten von mindestens ca. 50 % festgestellt werden, was bei einer Gesamtkapazität von etwa 240 Parkplätzen die geplante Reduktion im öffentlichen Raum deutlich übersteigt.

In der räumlichen Verteilung zeigt sich, dass zwei Straßenabschnitte im Wesentlichen von einer Reduktion des Parkraums betroffen sind. Einerseits ist im Zuge der geänderten Verkehrsführung an der Emmerich-Josef-Straße eine Reduktion um 22 Parkplätze erforderlich, die jedoch im direkten Umfeld durch freie Kapazitäten im Parkhaus kompensiert werden können und andererseits an der Antoniterstraße im Zuge der Entwicklung einer Flanierachse. Hier ist in der Parkraumuntersuchung großenteils eine sehr starke Auslastung erhoben worden, sodass sich ggf. eine Änderung der Parkraumbewirtschaftung (aktuell Parkscheibe) anbietet, um insbesondere Besuchsströme auf die Sammelparkanlagen zu lenken.

Abbildung 65: Entwicklung der Parkplatzkapazitäten bei Maßnahmenumsetzung

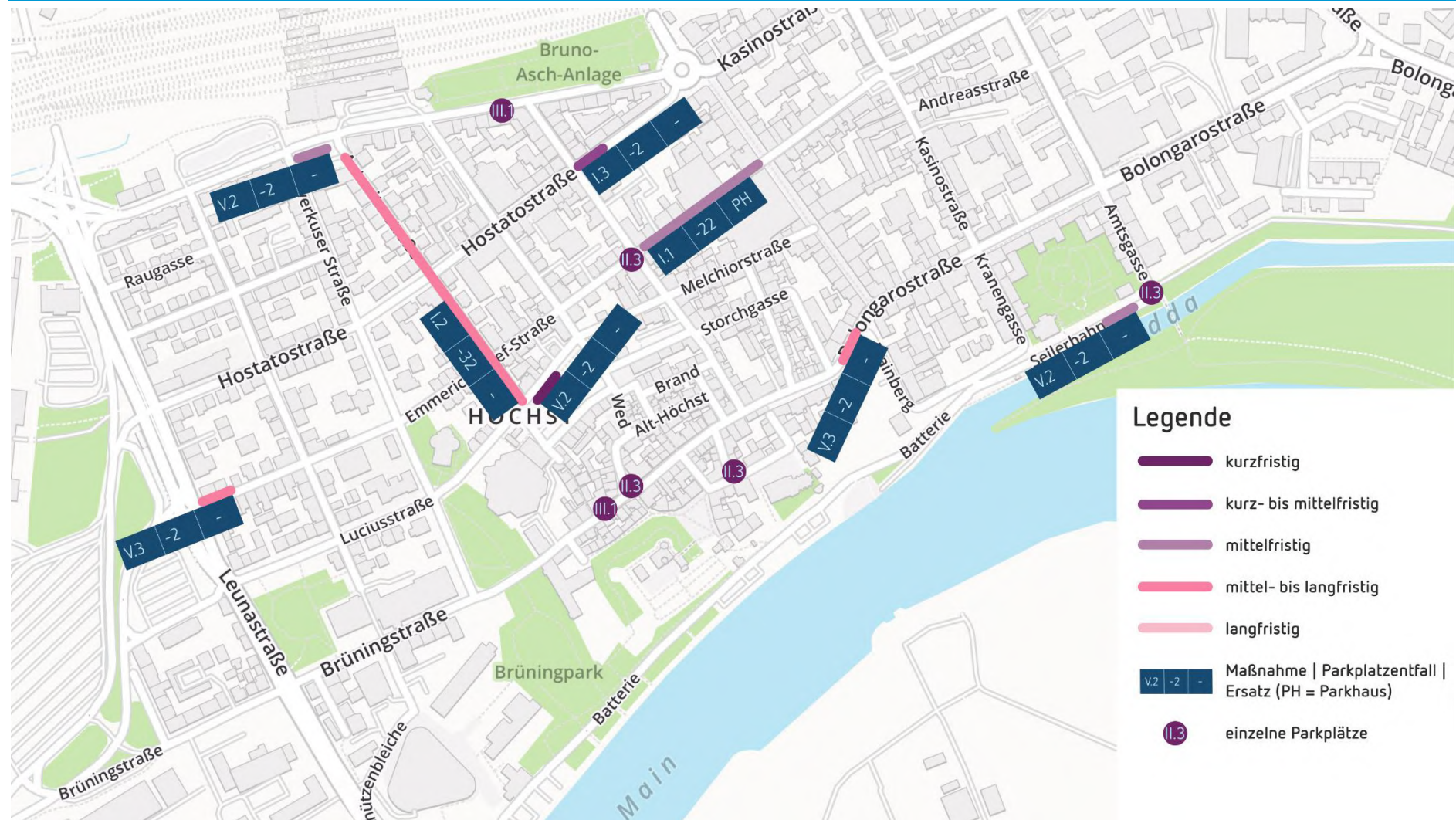


Quelle: Planersocietät

* Anzahl entspricht der Erhebung der Planersocietät zzgl. der Erhebung am Höchster Markt durch das Büro Karin Weber

*2 Ohne Berücksichtigung der Perspektive VI. da der Entfall stark umsetzungsabhängig ist

Abbildung 66: Räumliche Parkplatzbilanz



Zusammenfassung und Ausblick

Mit der vorliegenden Nahmobilitäts- und Parkraumstudie werden zahlreiche Impulse zur Verbesserung des zu Fuß Gehens und des Rad Fahrens, zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume und zur geordneten Abwicklung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs in der Innenstadt von Höchst gegeben. Die Studie ist in den letzten rund eineinhalb Jahren in einem integrativen und iterativen Prozess mit der Stadt Frankfurt, der Nassauischen Heimstätte sowie den Akteuren und Bürger:innen aus Höchst entstanden. Dabei werden die wesentlichen Probleme des Verkehrs in der Höchster Innenstadt adressiert und – insbesondere auch unter dem Eindruck und anhand der Ideen der Bürger:innen – Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese umfassen sowohl kleinere, lokale Einzelmaßnahmen, die kurzfristig bzw. mit geringer Vorlaufzeit realisiert werden können, aber auch umfangreichere Ansätze, die im Nachgang weiter auf die Realisierbarkeit geprüft und ggf. erst in der weiteren Zukunft umgesetzt werden können. Vieles ist dabei noch abhängig von weiteren Beratungen bei der Stadt Frankfurt und von Entscheidungen der Lokalpolitik. Damit ist die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie ein Verkehrskonzept für die Höchster Innenstadt für die kommenden Jahre, anhand der sukzessive Verbesserungen erfolgen können und sollen, so dass die Innenstadt Höchst auch unter dem Aspekt der Nahmobilität, der Aufenthaltsqualität und einem besser geordneten Kfz-Verkehr aufgewertet wird.

Quellenverzeichnis

Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung (2021): Machbarkeitsstudie Königsteiner Straße/Mainberg, Frankfurt-Höchst.

Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung (2022): Parkraumuntersuchung Höchster Markt.

Karin Weber Stadtplanung und Verkehrsplanung (2023): Parkraumstudie Höchster Markt, Frankfurt-Höchst.

Planungsgemeinschaft RTW (2021): Genehmigungsplanung Regionaltangente West.

ProjektStadt (2020): Förderprogramm Innenstadt Höchst – Integriertes Handlungskonzept.

Stadt Frankfurt am Main (2020): Ausführungsplanung Bolongarostraße.

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (2022): Radverkehrskonzept für die Stadt Frankfurt – Westliche Stadtteile.

Anhang

- Bestandsaufnahme und -analyse, November 2022
- Dokumentation zur 1. Bürger:innen-Veranstaltung am 10.11.2022
- Dokumentation zur öffentlichen Abschlussveranstaltung am 05.11.2024
- Rückmeldungen von Bürger:innen aus der Informationsveranstaltung am 05.11.2024 und der anschließenden Ausstellung im Bibliotheks-zentrum Höchst

www.planersocietaet.de

Frankfurt-Höchst

Integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie

Bestandsaufnahme und -analyse

November 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

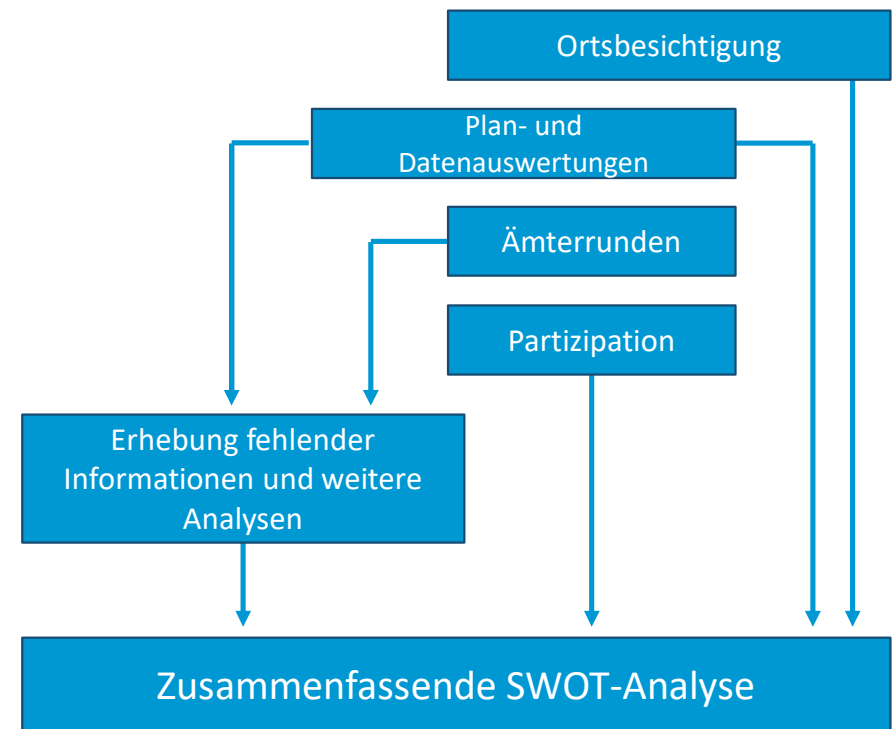
Einleitung und Aufgabenstellung

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 Bolongaro-palastes	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, Neugestaltung des Bahnhofsvorplatz Höchst Süd inkl. Bau einer zentralen Bushaltestelle, Bau des Dalbergkreisel, Neugestaltung Andreasplatz, veränderte Straßenraum-aufteilung 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

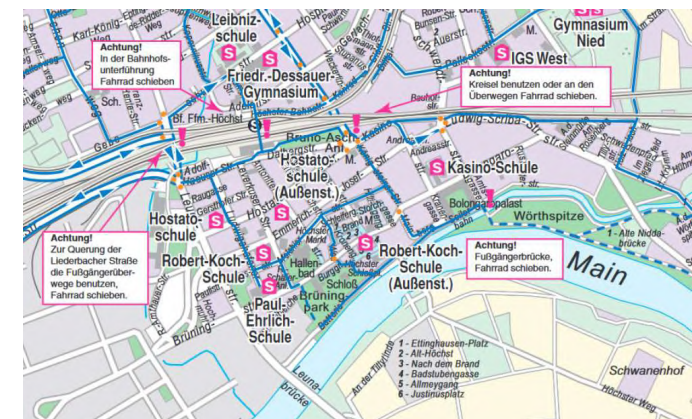


Radverkehrsnetz

- 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 absteigen.



Quelle: Radverkehrskonzept



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 Dalbergkreisels.
- 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-Haltepunkte:

- 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 Haltepunkte 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 Haltepunkte.

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 zusammengekommen 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 stattfinden. 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:

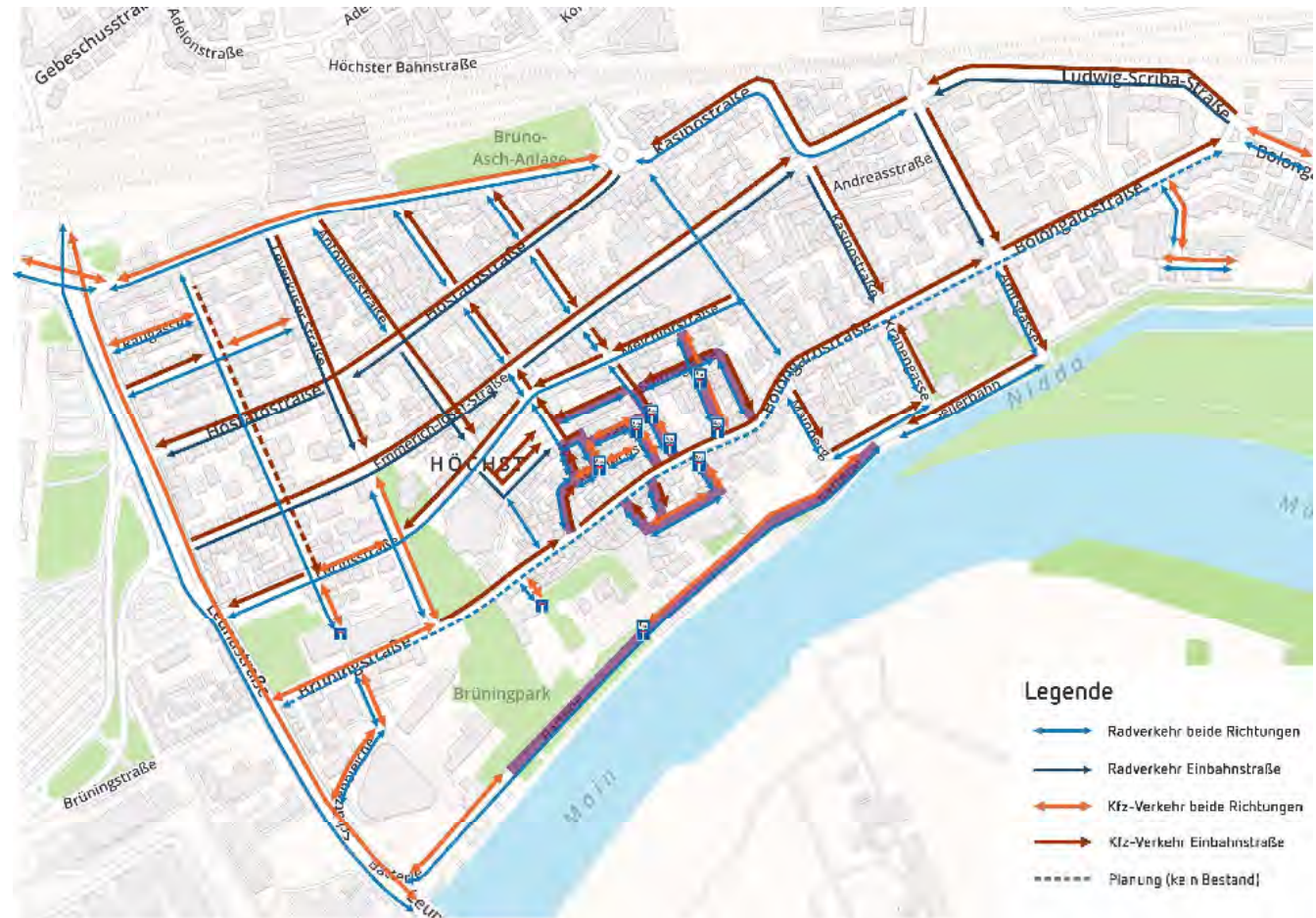
- **Parken Bolongarostraße** (die Parkraumuntersuchung der Bolongarostraße 2009 ist aufgrund ihres Alters kritisch zu überprüfen, die dargestellten Ergebnisse stützen jedoch auch aktuelle Beobachtungen):
 - Öffentliche Parkstände befinden sich verstärkt im westlichen Teil mit mehr Einzelhandelsgeschäften
 - 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

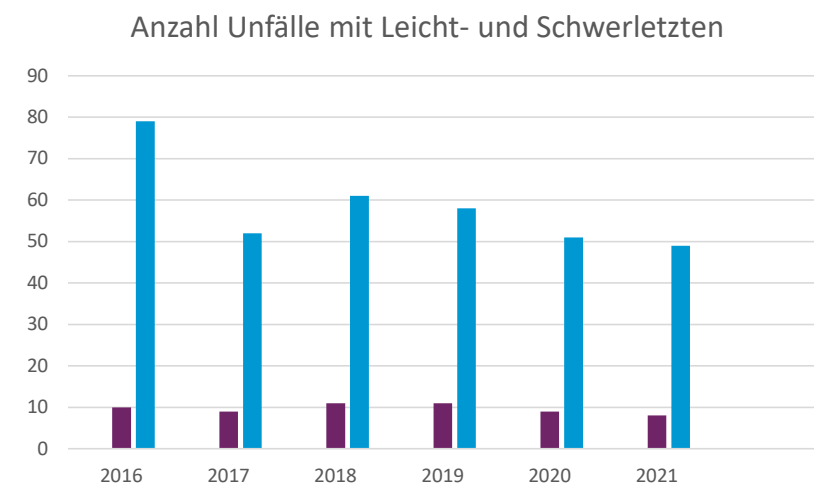
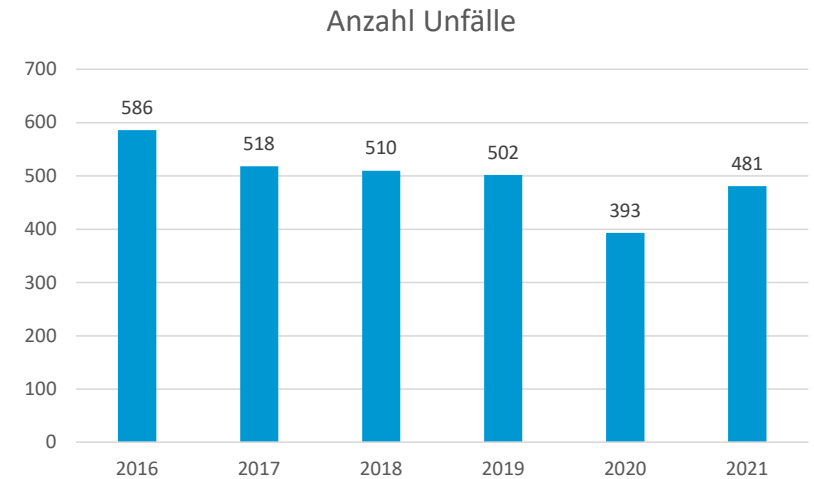
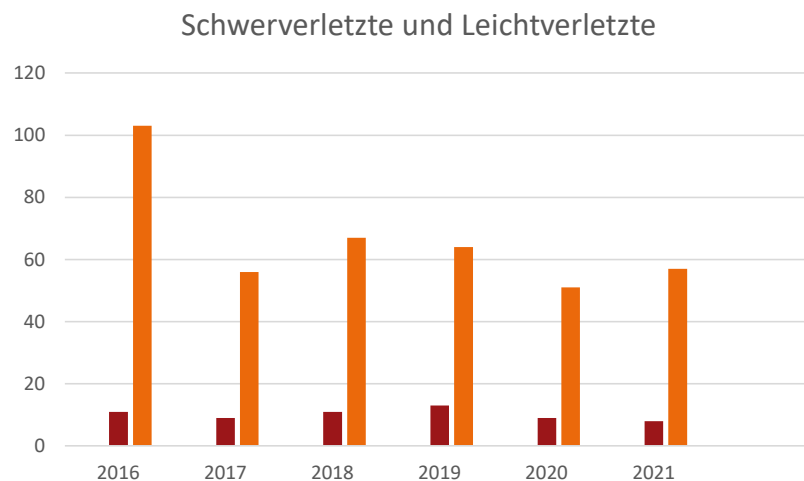
Analyse der Verkehrsführung

- 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.



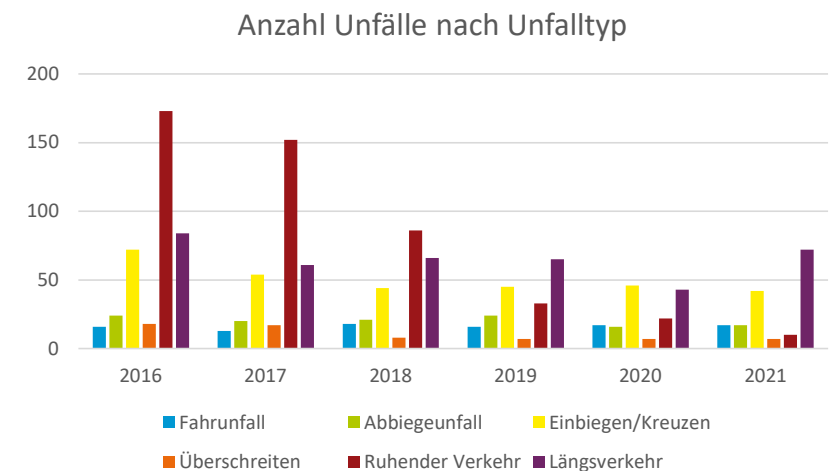
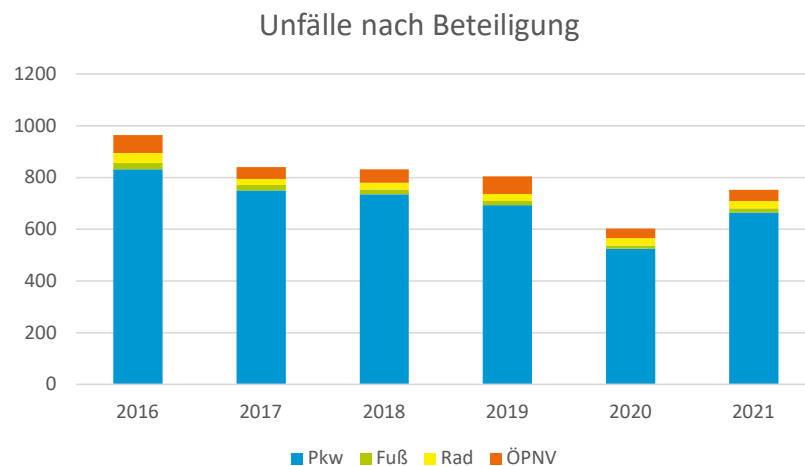
Analyse der Verkehrssicherheit

- 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



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)

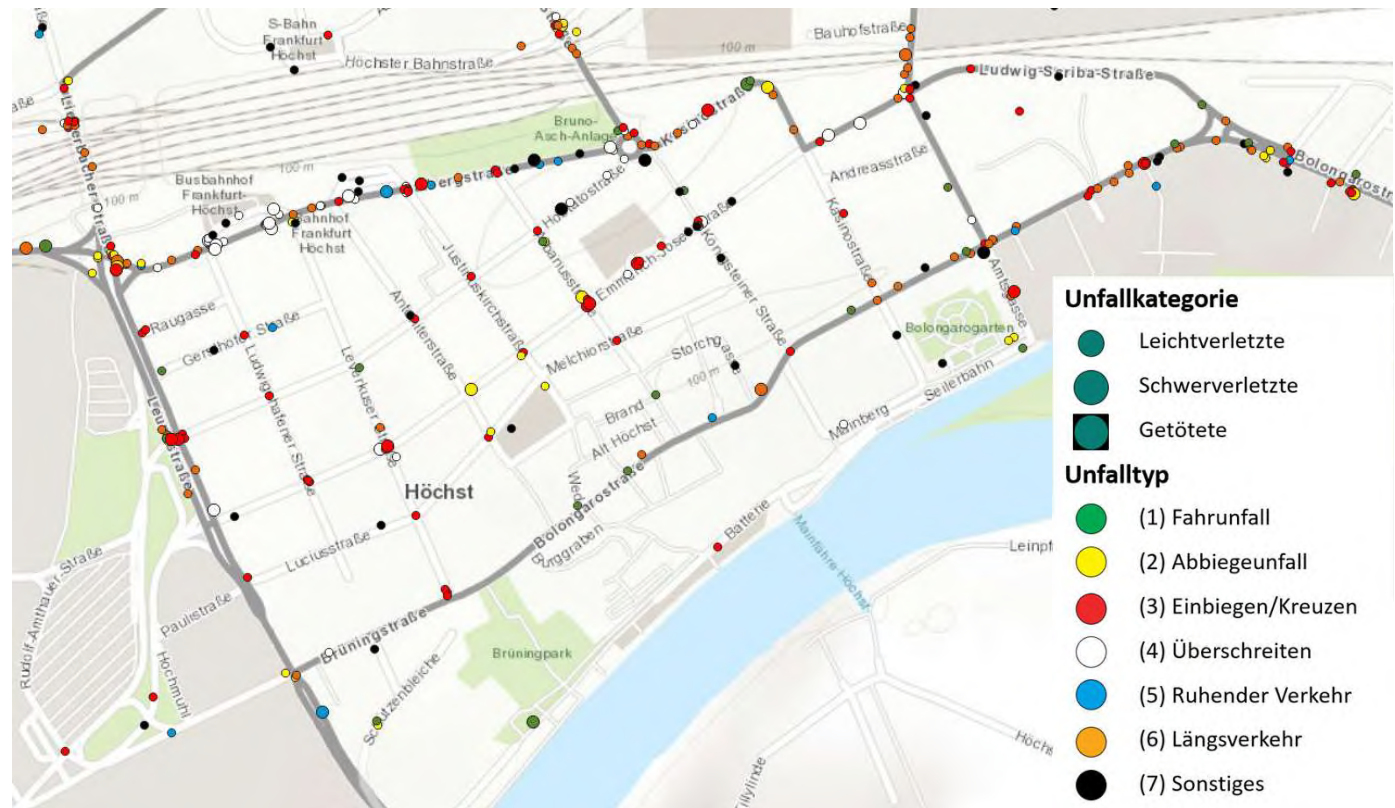


Analyse der Verkehrssicherheit

Verkehrsunfälle

- Im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes vor allem Unfälle beim Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen
- Verhältnismäßig viele Unfälle im Bereich der Dalbergstraße (auffällig sind die Unfälle im ruhenden Verkehr und beim Überschreiten)
- Tendenziell wenige Unfälle an der Bolongarostraße im Bereich zwischen Leunastraße und Bolongaropalast

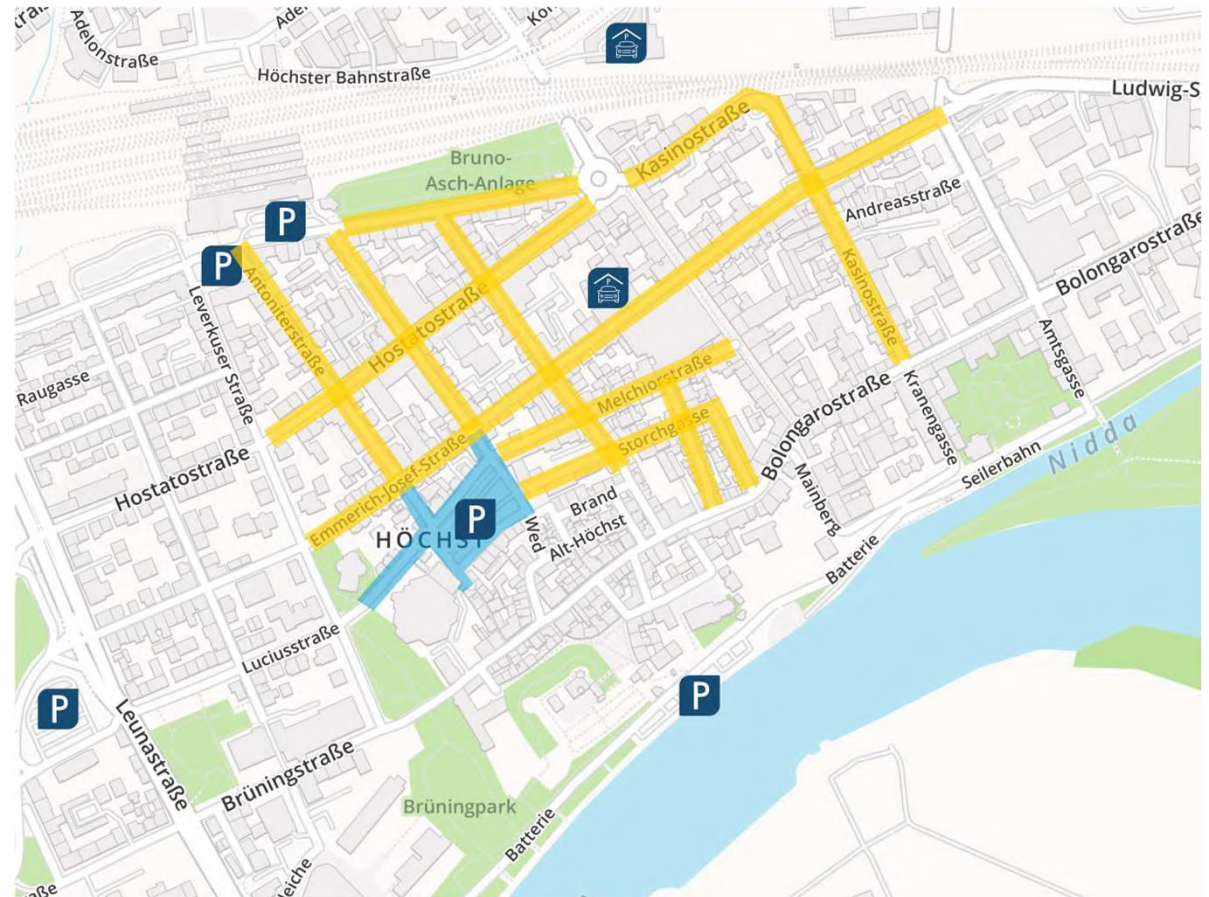
Unfälle mit Verletzten



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
- Teilkennzeichenerfassung
- Erhoben wurde im gelb markierten Gebiet. Für das blau markierte Gebiet liegen bereits Daten vor (Erhebung im Frühjahr 2022)
- Erfasst wurden insgesamt 386 Parkstände

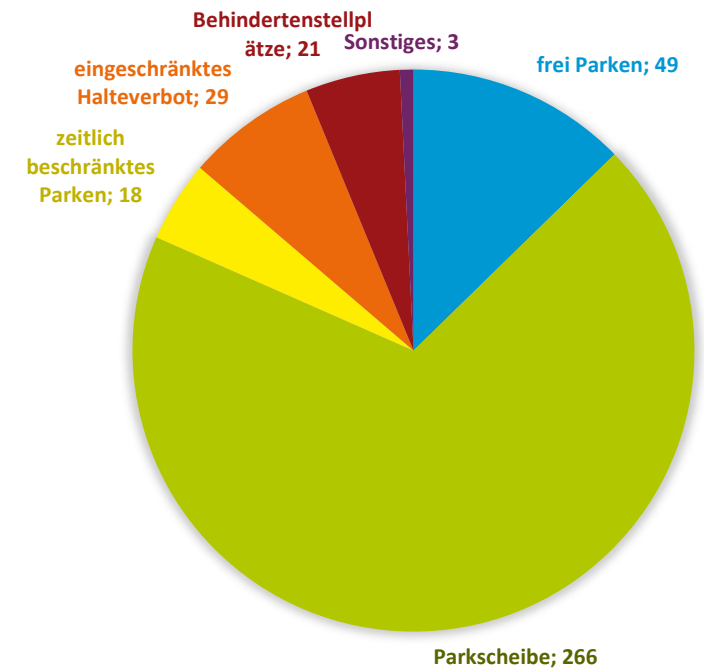


Parkraumanalyse

- Erfasst wurden insgesamt 386 Parkstände

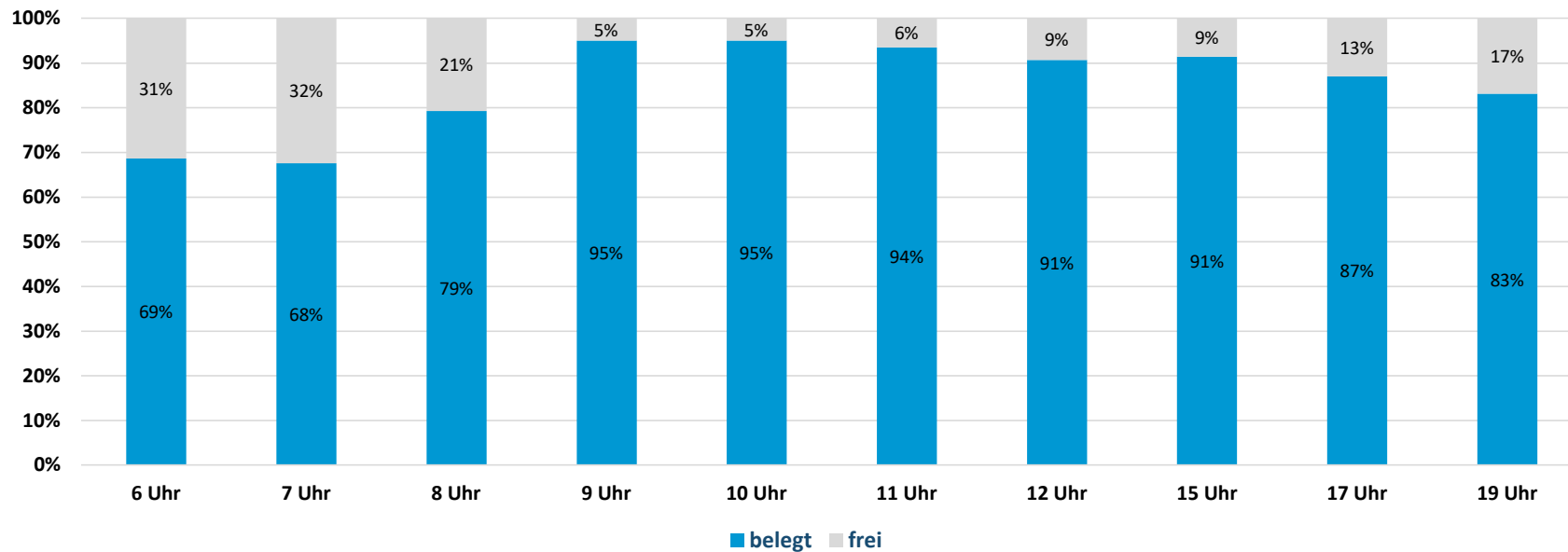


PARKREGELUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET



Parkraumanalyse

Gesamtauslastung



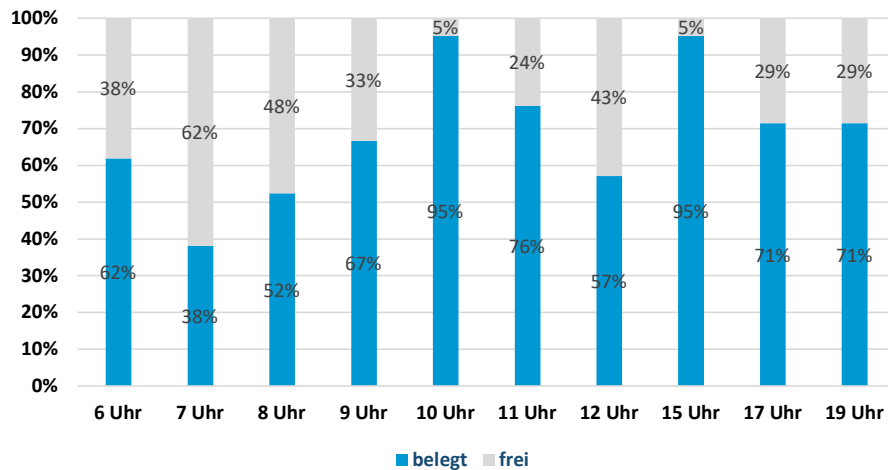
Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

< 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

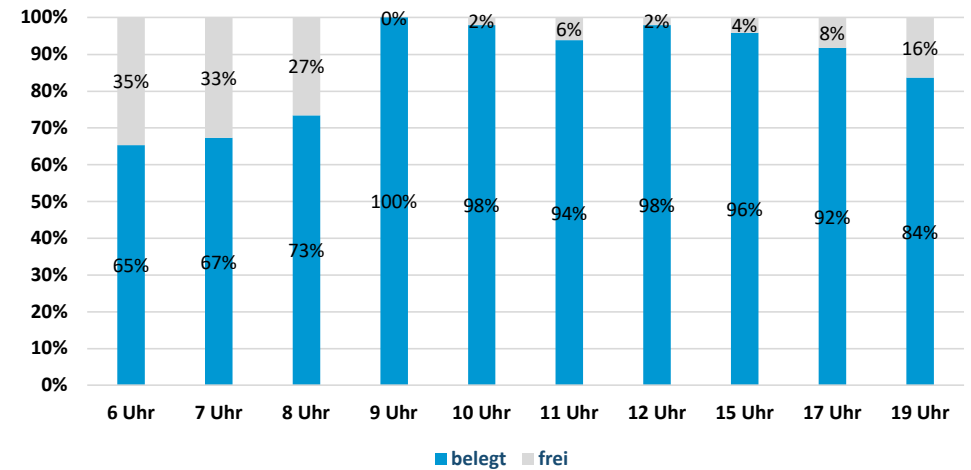
Auslastung Behindertenparkstände (n = 21)



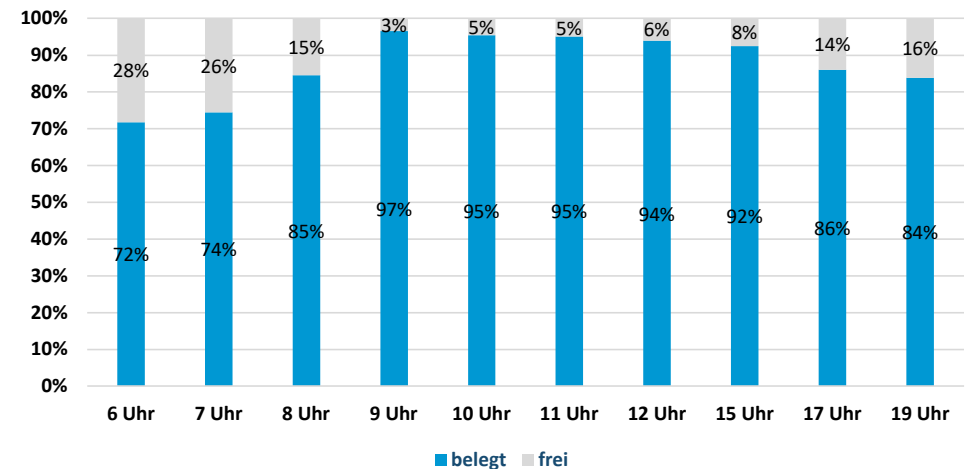
Bewertung der Auslastung gemäß EVE der FGSV

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

Auslastung Freies Parken (n = 49)



Auslastung Parkscheibe (n = 266)



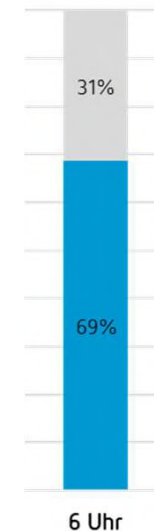
Parkraumanalyse

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

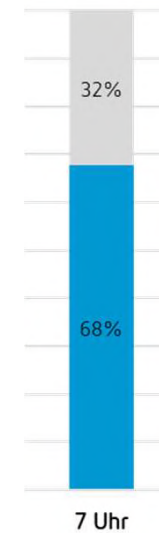
Parkraumanalyse

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

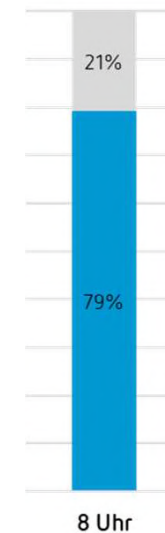
Parkraumanalyse

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

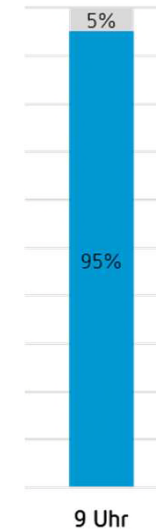
Parkraumanalyse

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

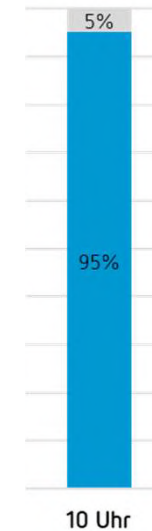
Parkraumanalyse

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

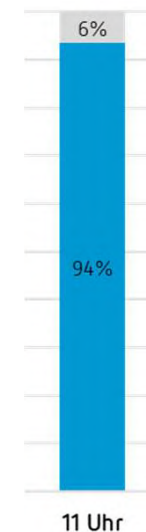
Parkraumanalyse

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

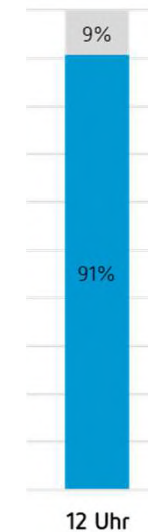
Parkraumanalyse

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

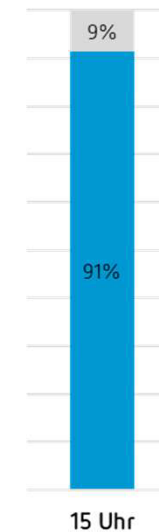
Parkraumanalyse

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

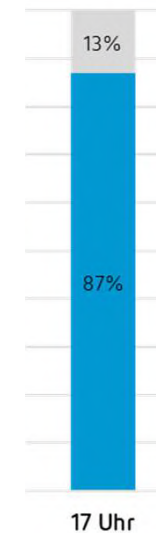
Parkraumanalyse

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

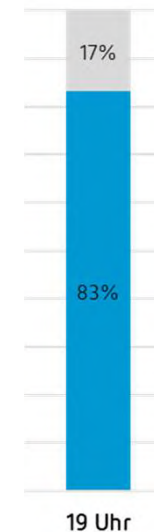
Parkraumanalyse

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

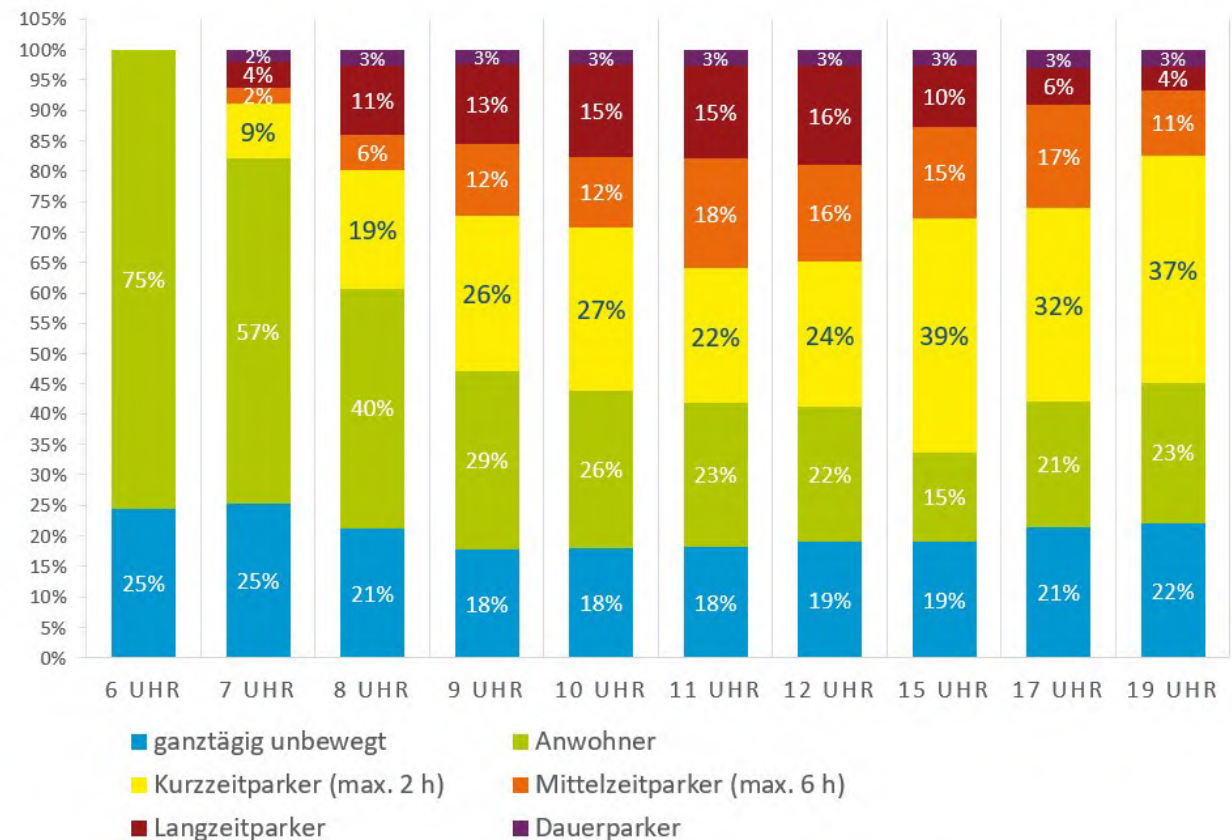


- Auslastung geht erneut leicht zurück, insgesamt aber immer noch mittlerer bis hoher Parkdruck
- Wiederum häufiger freie Kapazitäten an der Hostatostraße und Emmerich-Josef-Straße
- Weiterhin hohe Auslastung an der Antoniterstraße

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

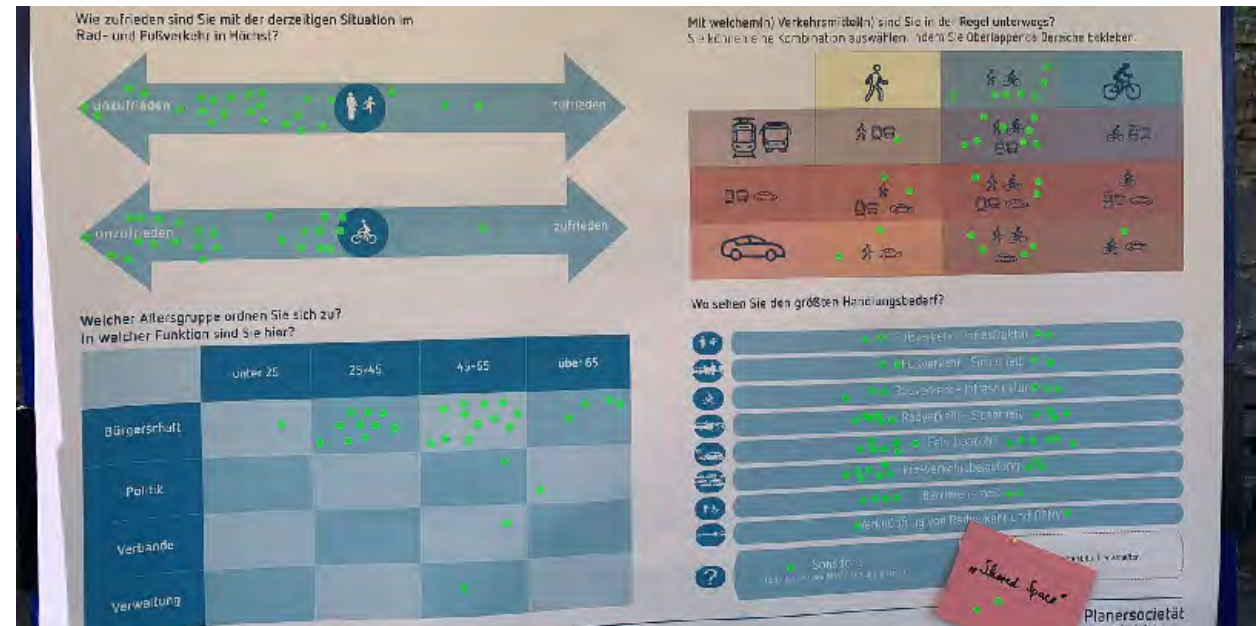
PARKDAUER/NUTZERGRUPPEN (RELATIV)



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

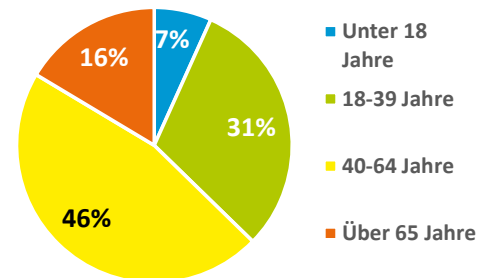


Befragung

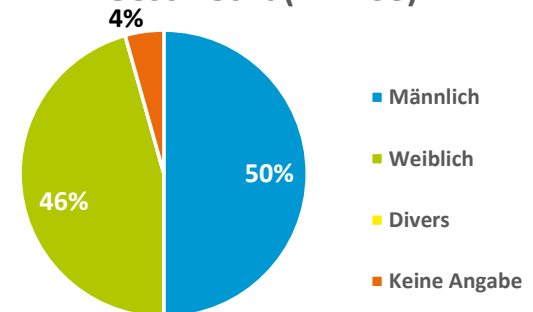
Rücklauf und Allgemeines

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

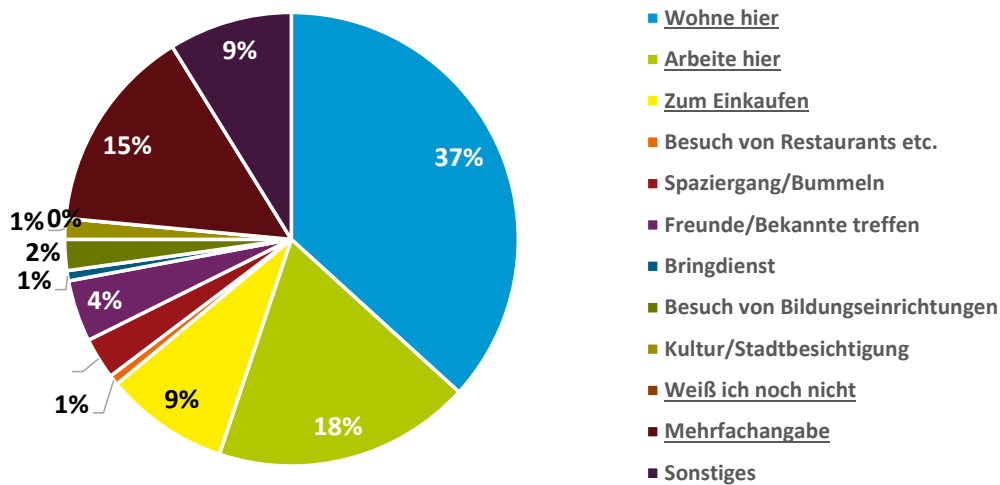
Alter (n = 134)



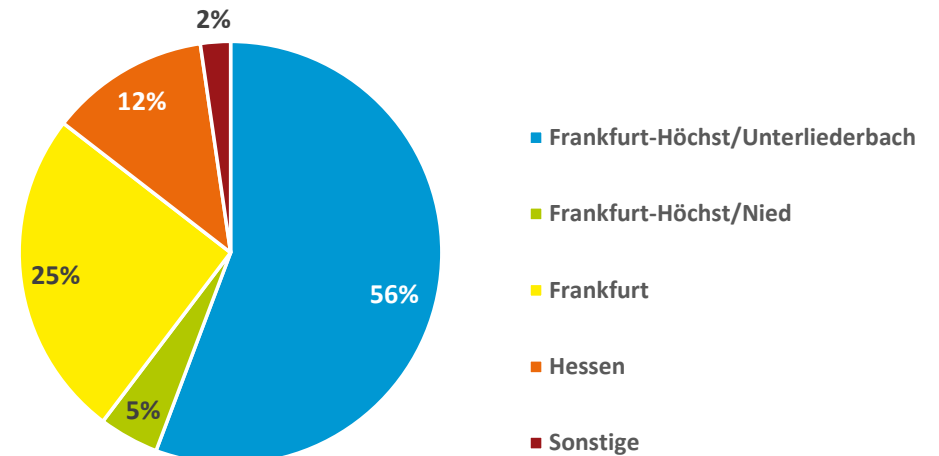
Geschlecht (n = 138)



Hauptsächlicher Besuchsanlass (n = 136)

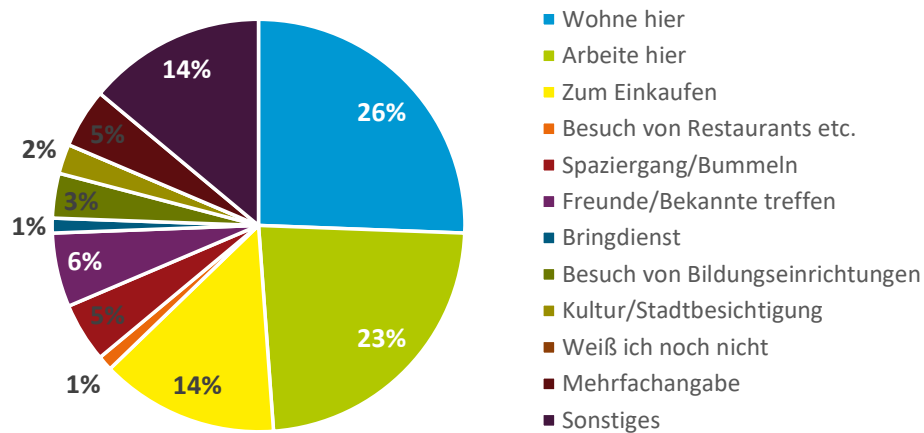


Wohnort nach PLZ-Bereich (n = 138)

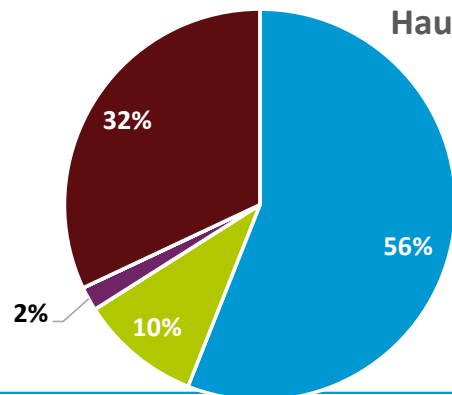


Befragung

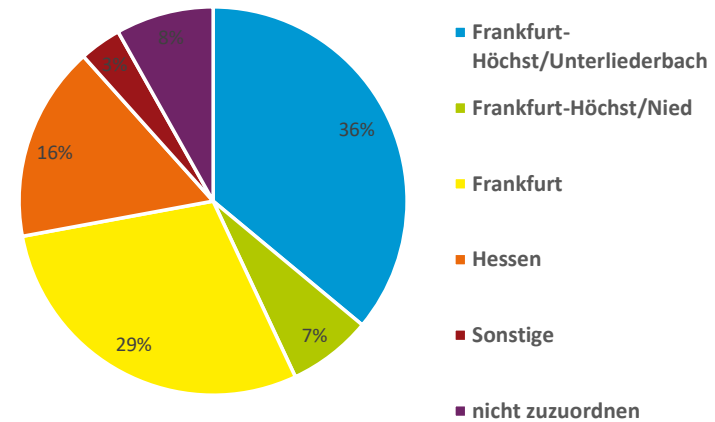
Hauptsächlicher Besuchsanlass (vor Ort: n = 86)



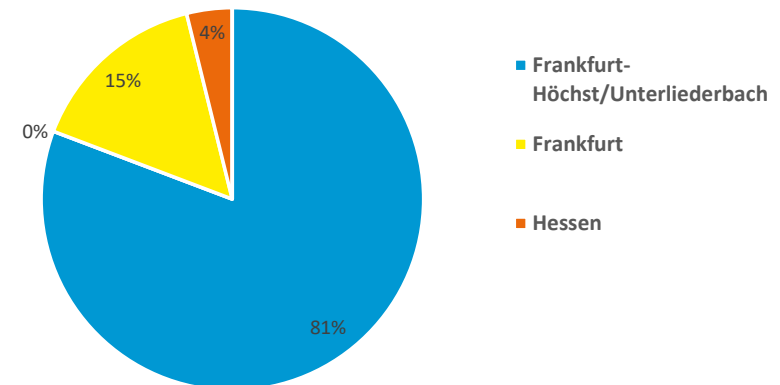
Hauptsächlicher Besuchsanlass (schriftlich/online: n = 50)



Wohnort (vor Ort: n = 86)

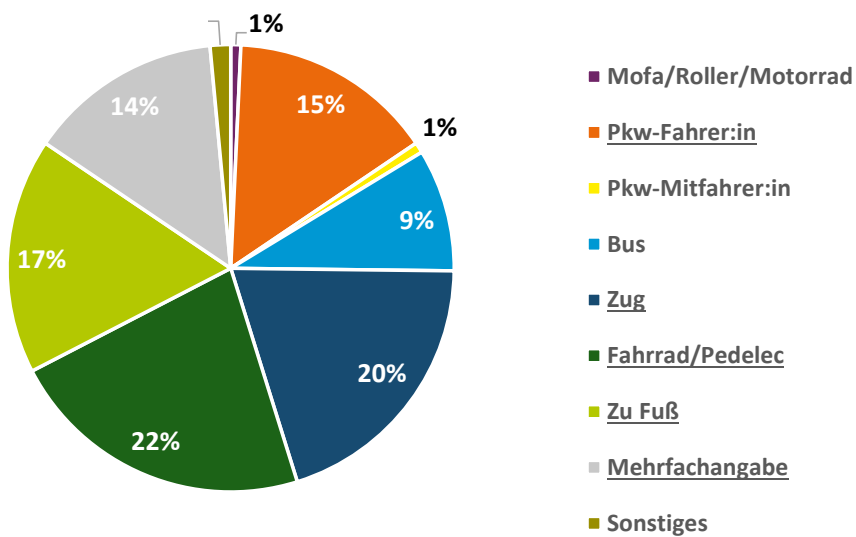


Wohnort (schriftlich/online: n = 52)

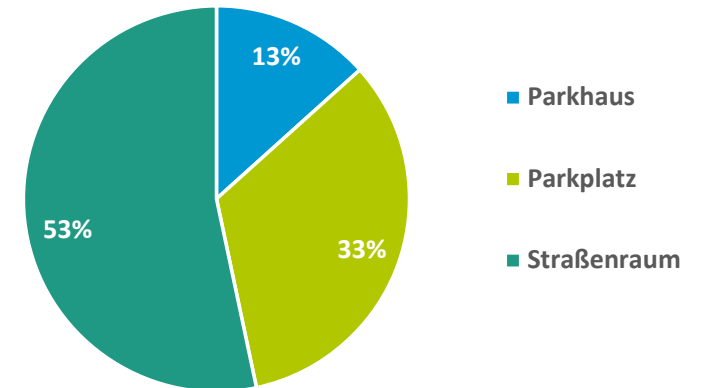


Befragung

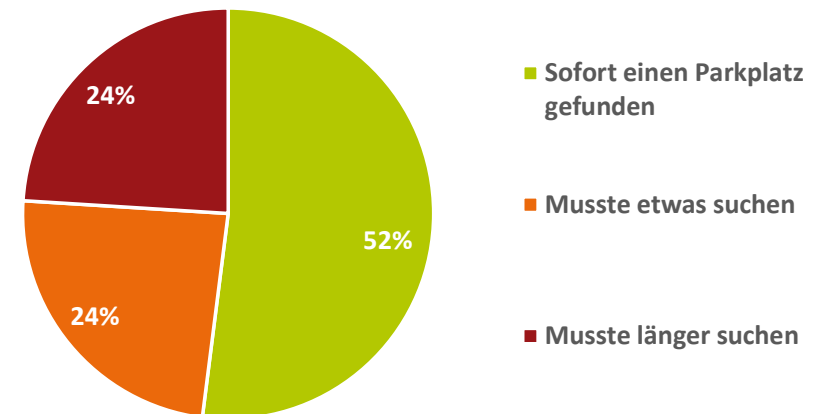
Verkehrsmittelwahl (n = 135)



Parkplatzwahl (n = 30)



Dauer Parkplatzsuche (n = 25)

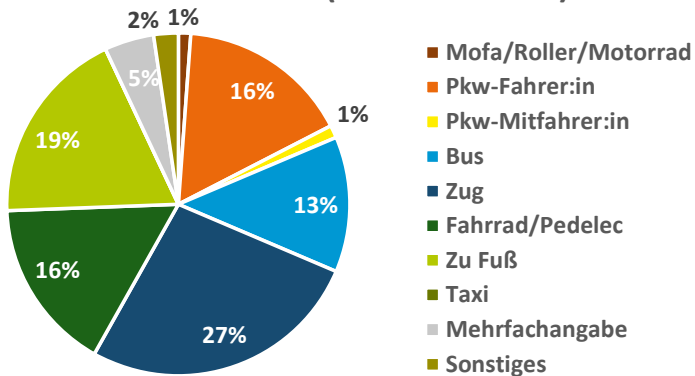


Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

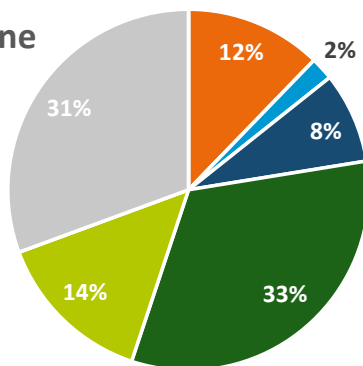
Befragung

Vor-Ort-Befragung vs. schriftlich/online

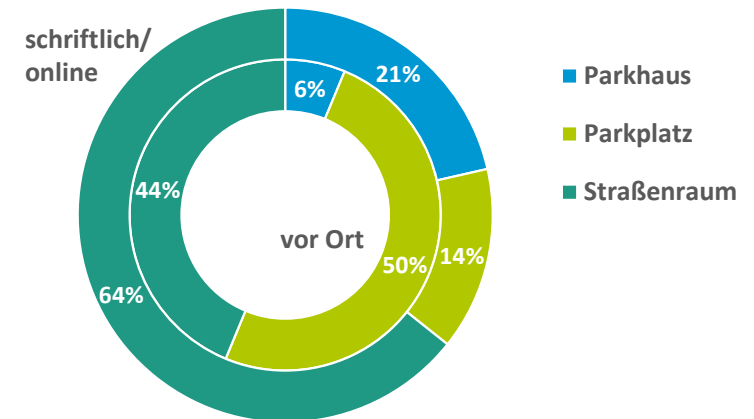
Verkehrsmittelwahl (vor Ort: n = 86)



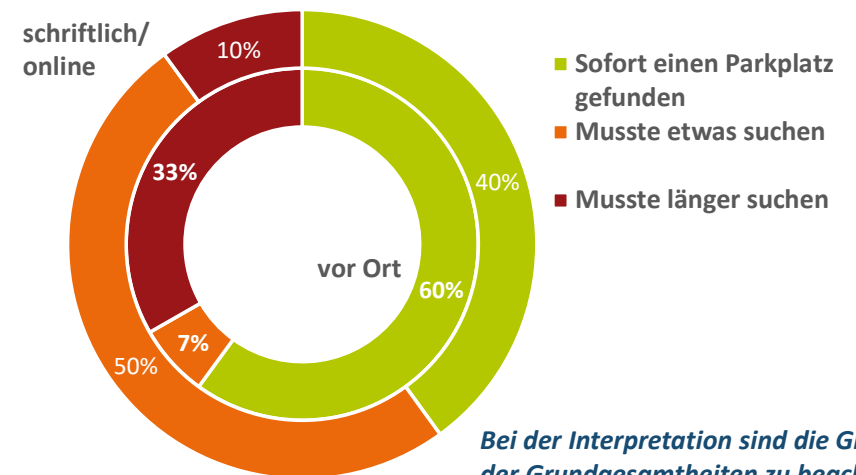
Schriftlich/online
(n = 49)



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



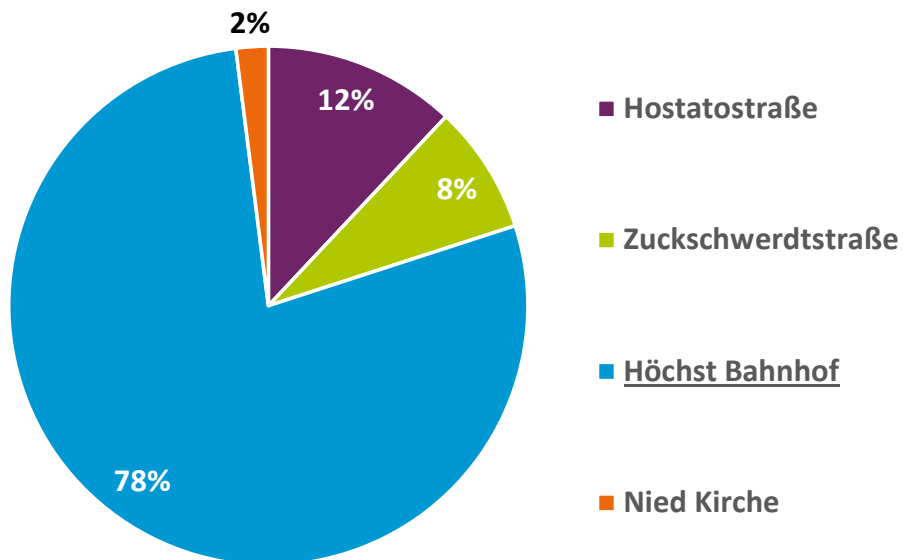
Dauer Parkplatzsuche
(vor Ort: n = 15; schriftlich/online: n = 10)



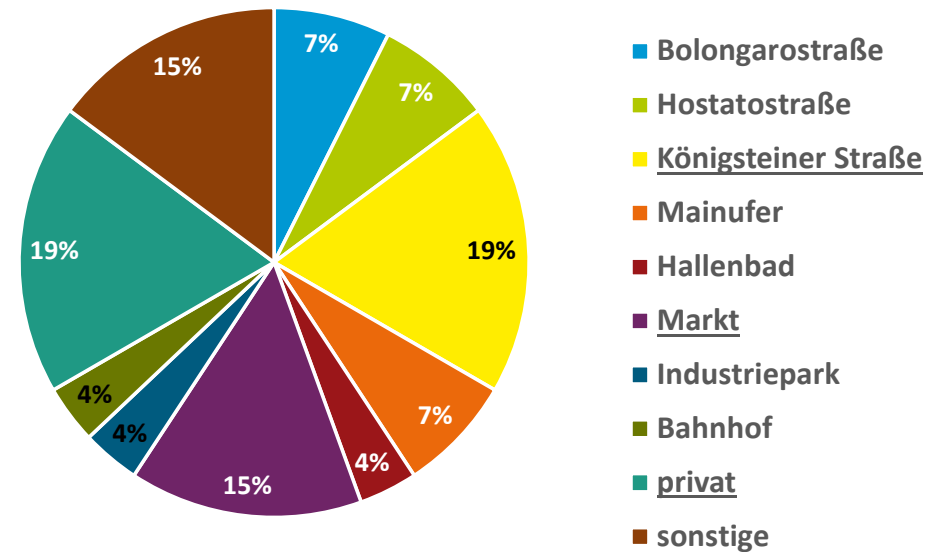
Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

Befragung

Nutzung Haltestelle (n = 50)

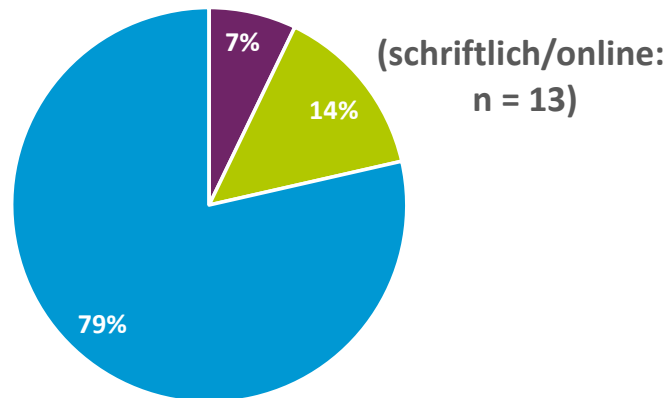
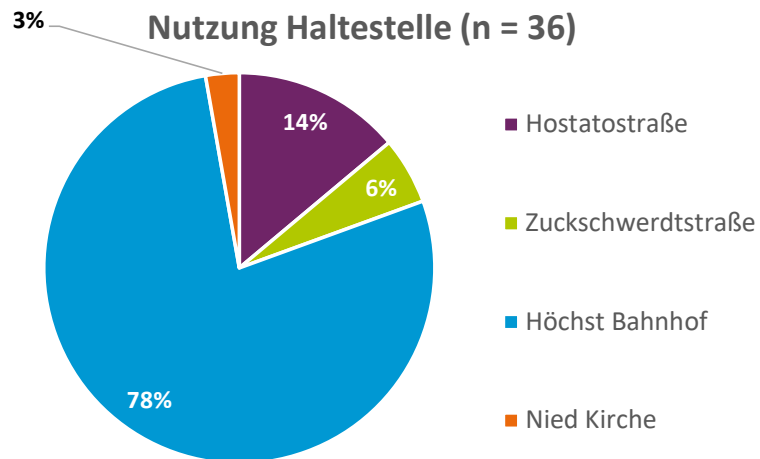


Wo stellen Sie Ihr Fahrrad ab? (n = 27)

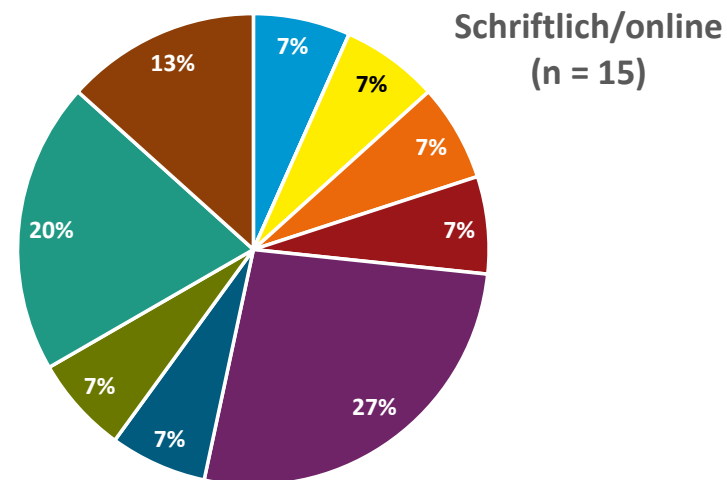
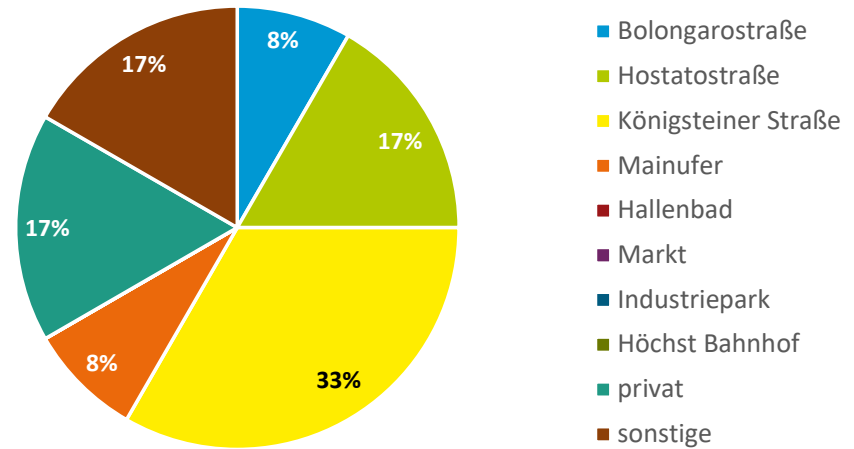


Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

Befragung



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

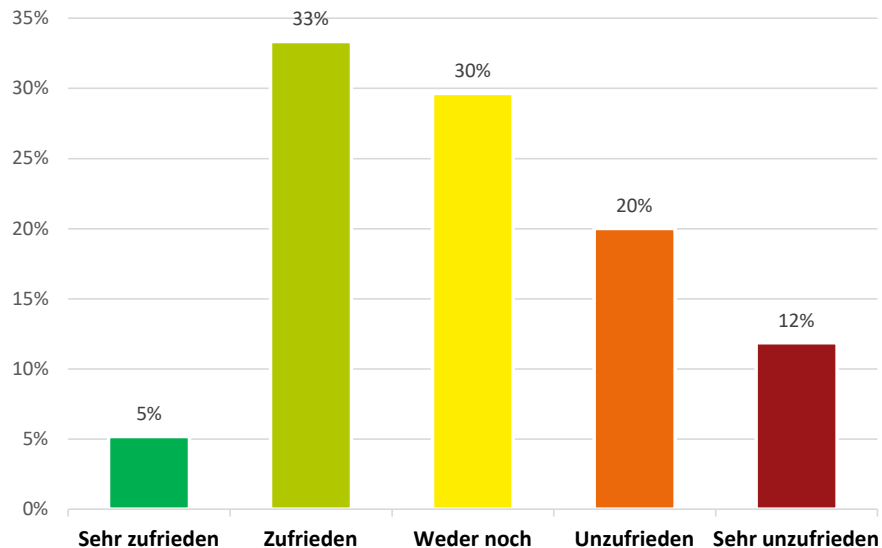


Bei der Interpretation sind die Größen der Grundgesamtheiten zu beachten

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**

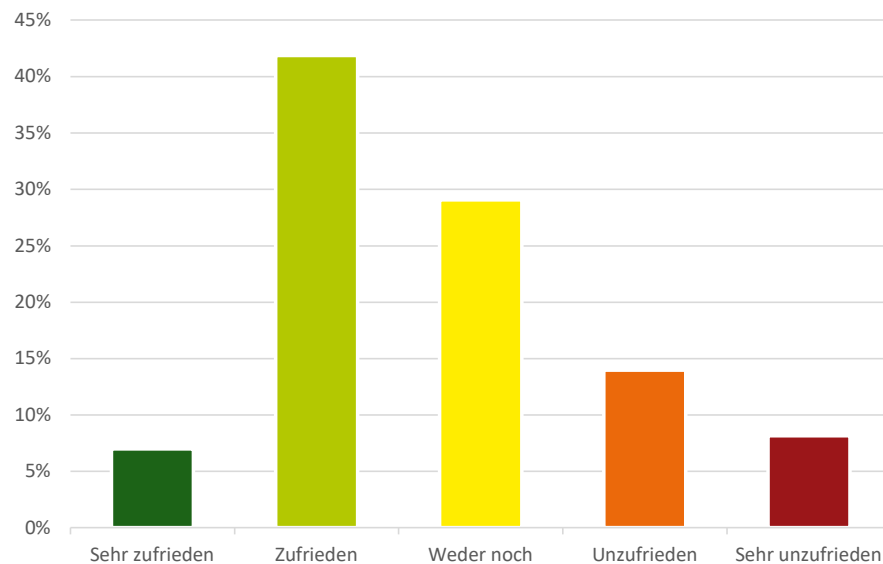
Sitzgelegenheiten

Attraktive
Aufenthaltsflächen
schaffen

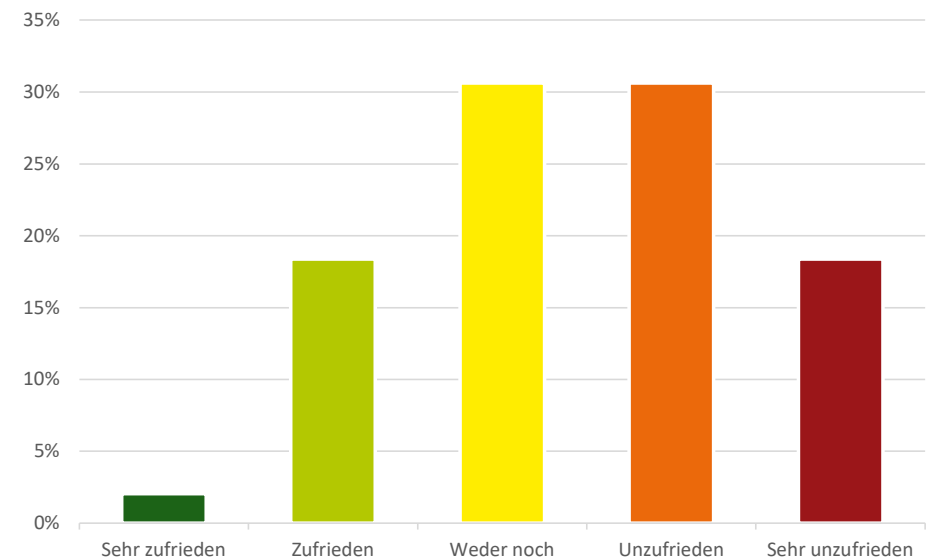
Passant:innen-Befragung

Zufriedenheit Fußverkehr

Zufriedenheit Fußverkehr (vor Ort: n = 86)



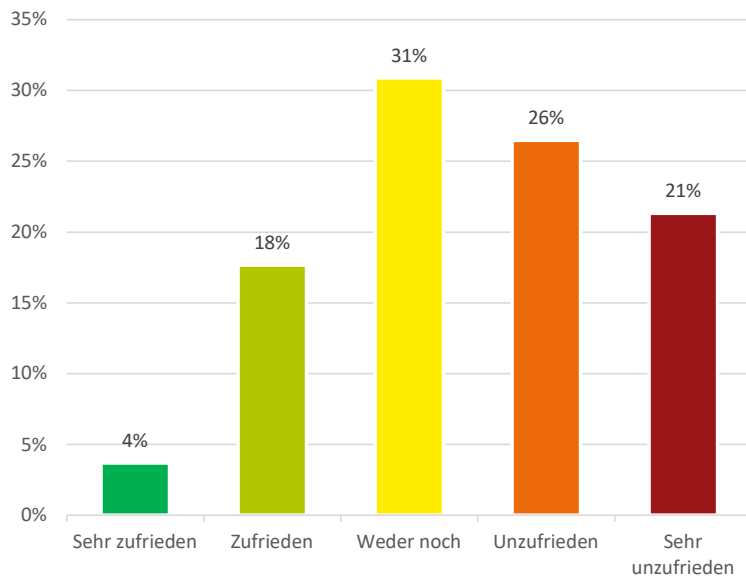
Zufriedenheit Fußverkehr
(schriftlich/online: n = 49)



Befragung

Zufriedenheit Radverkehr

Zufriedenheit Radverkehr (n = 136)



Durchgängige
Radverkehrsführung

Bessere
Wegemarkierung

**Mehr
Radwege**

Breitere
Fahrradwege

Mehr Rücksicht

Sichere Radabstellanlagen

Radverkehr von Fuß-
und Kfz-Verkehr
trennen

Falsch parkende
Kfz reduzieren

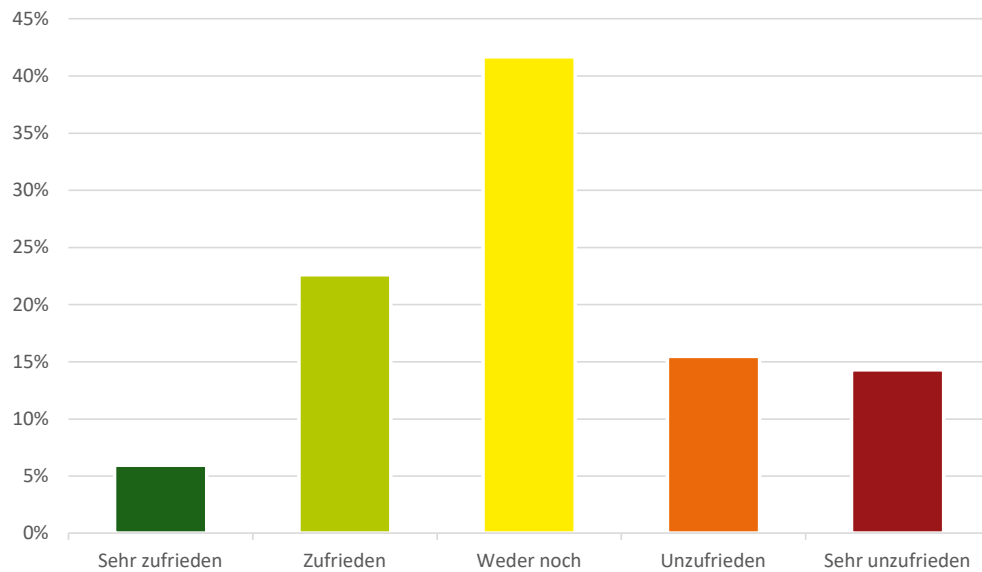
Entwicklung von
Fahrradrouten

Straßen entgegen
Einbahnrichtung befahrbar
machen

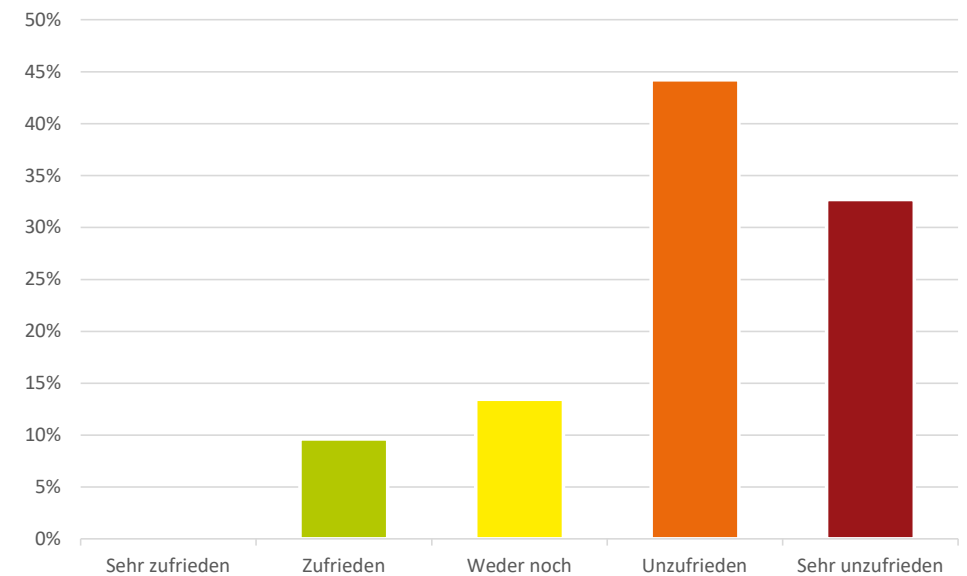
Befragung

Zufriedenheit Radverkehr

Zufriedenheit Radverkehr (vor Ort: n = 84)



Zufriedenheit Radverkehr
(schriftlich/online: n = 52)



Befragung

Wünsche Umgang mit Autoverkehr und Parken



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 Höchst 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 Verkehrsführung 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 Dalbergkreisel

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



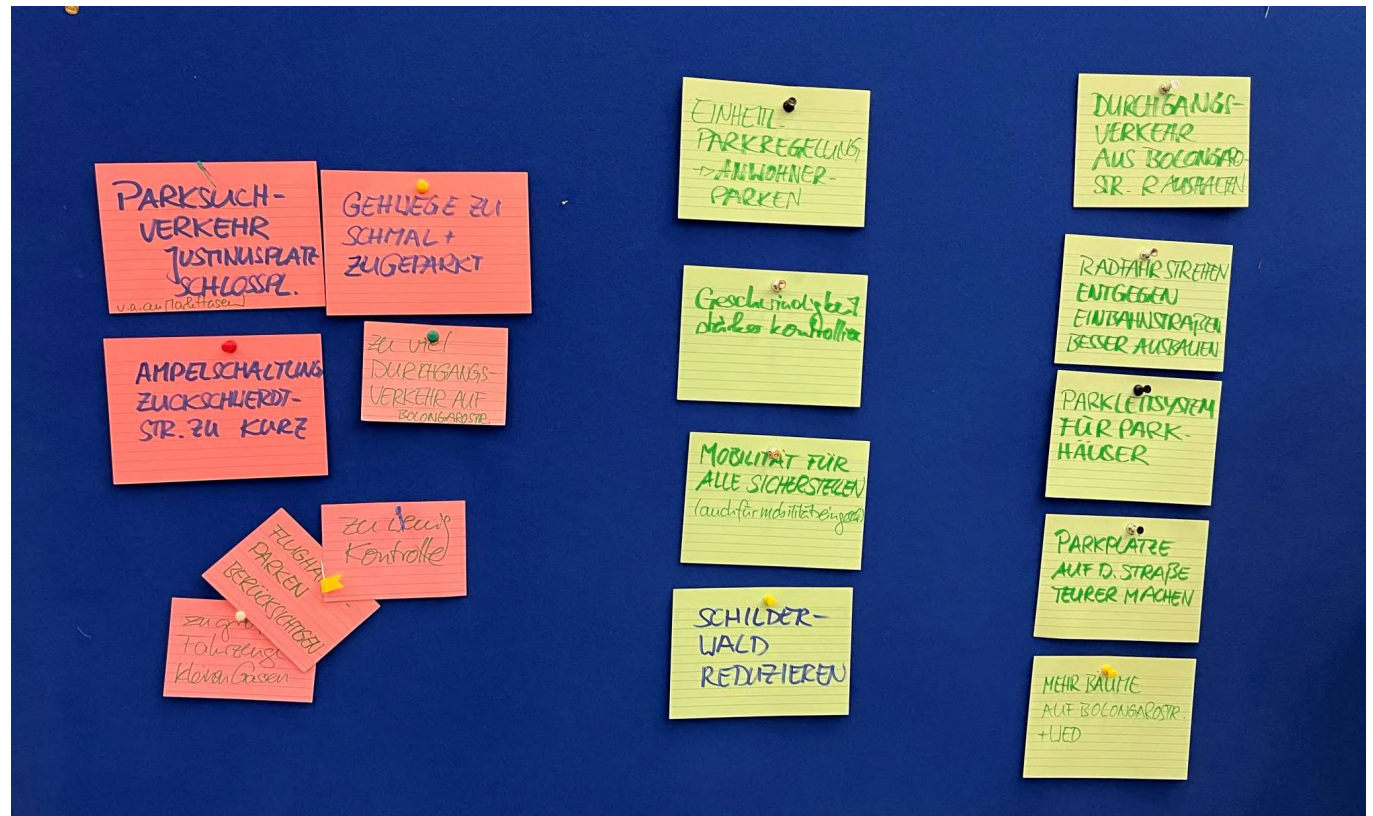
Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Mainberg

- 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



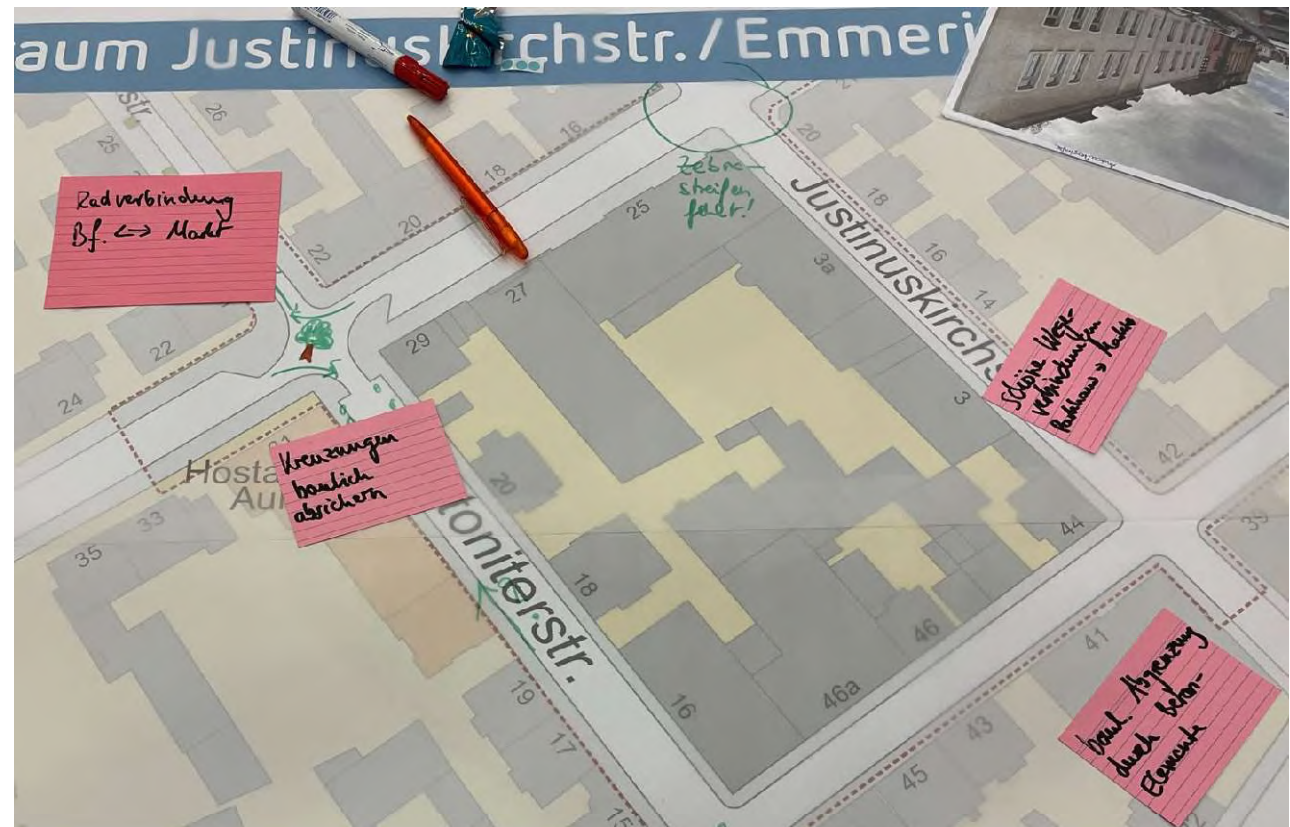
Bürger:innen-Veranstaltung – Lupenraum Altstadt

- 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**

**Steigerung der
Aufenthaltsqualität**

**Parkraum-
organisation**

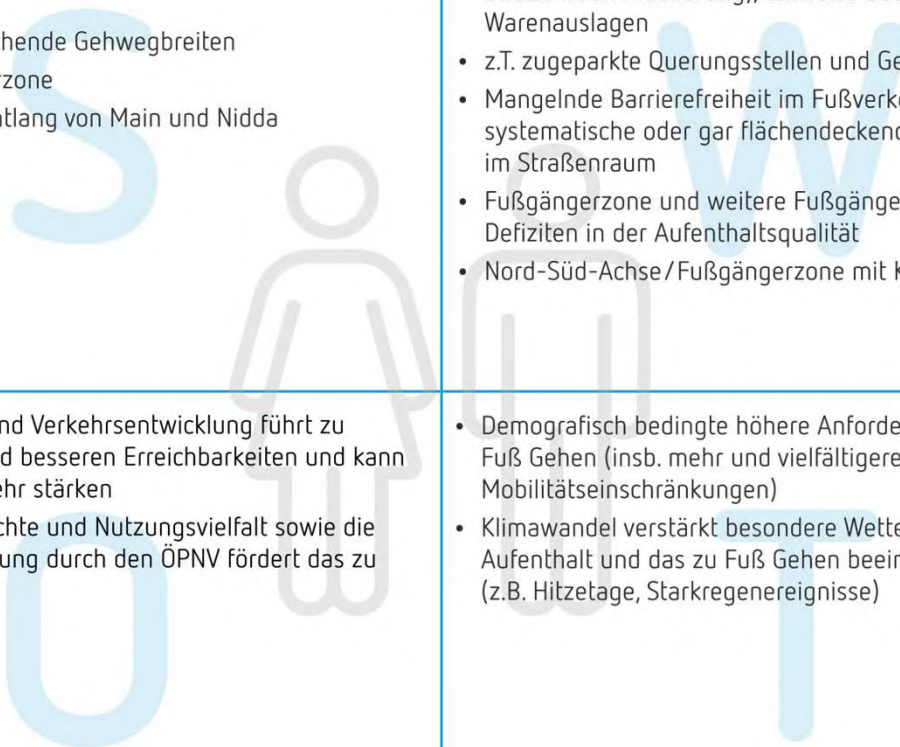
Verstärkte Kontrollen

**Förderung des
Radverkehrs**

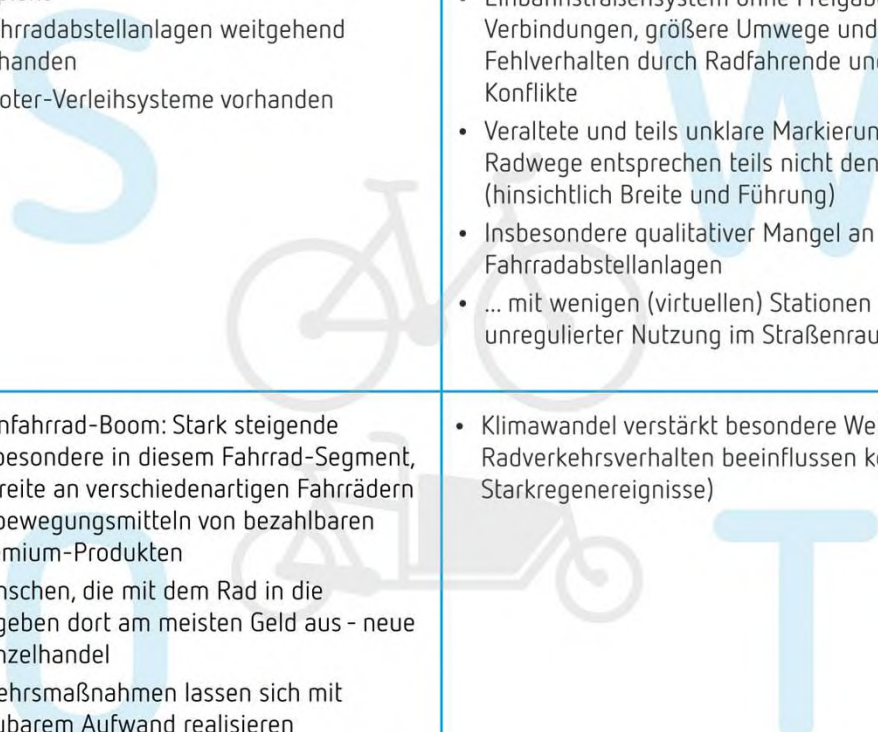
**Größer denken
(autofreie Straßen/Bereiche)
Kfz-Reduktion**

Zusammenfassende SWOT-Analyse

SWOT-Analyse: Fußverkehr

- 
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Engmaschiges Fußverkehrsnetz...• Gute Erreichbarkeiten aller wesentlichen Infrastrukturen zu Fuß• Weitgehend ausreichende Gehwegbreiten• Zentrale Fußgängerzone• Freizeitwege u.a. entlang von Main und Nidda | <ul style="list-style-type: none">• ...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 |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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">• Regionales Radwegenetz vorhanden, teilw. bereits gute Anbindungen in Richtung Innenstadt, weitere Verbesserungen geplant• Basisangebot an Fahrradabstellanlagen weitgehend flächendeckend vorhanden• Fahrrad- und E-Scooter-Verleihsysteme vorhanden | <ul style="list-style-type: none">• Kein stringentes und nachvollziehbares Radnetz innerhalb von Höchst• Einbahnstraßensystem ohne Freigabe sorgt für fehlende Verbindungen, größere Umwege und induziert Fehlverhalten durch Radfahrende und in der Folge Konflikte• Veraltete und teils unklare Markierungen, markierte Radwege entsprechen teils nicht den aktuellen Standards (hinsichtlich Breite und Führung)• Insbesondere qualitativer Mangel an Fahrradabstellanlagen• ... mit wenigen (virtuellen) Stationen (Nextbike) und (noch) unregulierter Nutzung im Straßenraum (E-Scooter) |
| <ul style="list-style-type: none">• 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• Studien zeigen: Menschen, die mit dem Rad in die Innenstadt fahren, geben dort am meisten Geld aus - neue Chancen für den Einzelhandel• Zahlreiche Radverkehrsmaßnahmen lassen sich mit finanziell überschaubarem Aufwand realisieren• Vorhandenes Radverkehrskonzept bietet Grundlage für die weitere Entwicklung | <ul style="list-style-type: none">• Klimawandel verstärkt besondere Wetterlagen, die das Radverkehrsverhalten beeinflussen können (z.B. Hitzetage, Starkregenereignisse) |

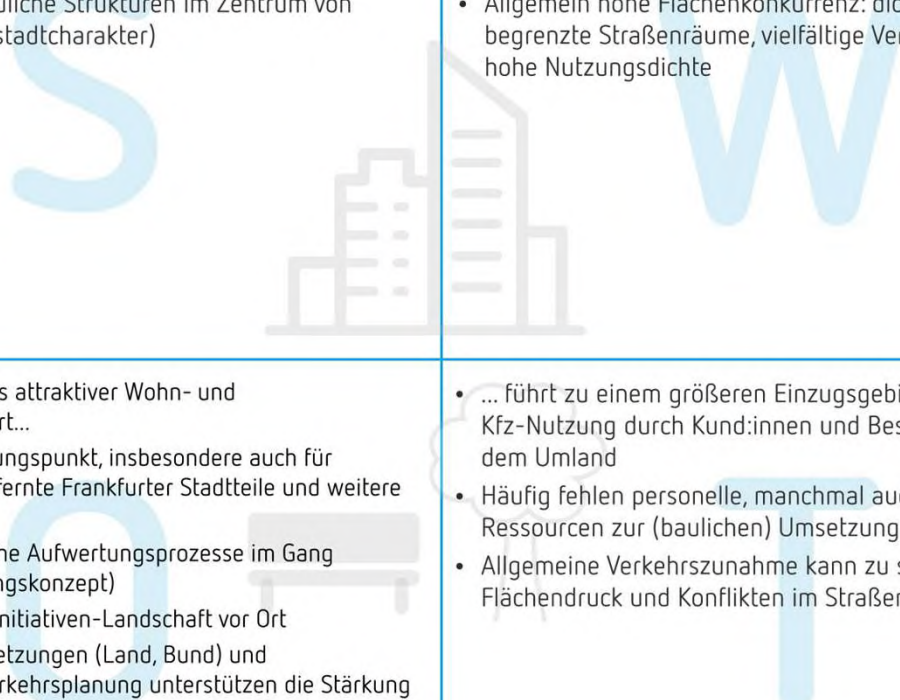
SWOT-Analyse: ÖPNV

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Zahlreiche Parkstände in Parkbauten und auf Parkplätzen am Quartiersrand...• Jederzeit umfangreich verfügbare Parkkapazitäten in Parkbauten...• Gute lokale und regionale Erreichbarkeit aller relevanten Zielorte | <ul style="list-style-type: none">• ... 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 Kontrollichte; 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 |
| <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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">• Flusssufer sowie mehrere Parks bzw. parkähnliche Anlagen in Höchst vorhanden...• Vereinzelt Sitz- und Spielgelegenheiten vorhanden...• Attraktive städtebauliche Strukturen im Zentrum von Höchst (z. T. mit Altstadtcharakter) | <ul style="list-style-type: none">• ... mit quantitativem wie qualitativem Verbesserungspotenzial• Kaum entsiegelte Flächen im Kernbereich von Höchst• Allgemein hohe Flächenkonkurrenz: dichte Bebauung, begrenzte Straßenräume, vielfältige Verkehrsansprüche, hohe Nutzungsdichte |
| <ul style="list-style-type: none">• Innenstadt Höchst als attraktiver Wohn- und Einzelhandelsstandort...• Flusssufer als Anziehungspunkt, insbesondere auch für umliegende flussentfernte Frankfurter Stadtteile und weitere Kommunen...• Weitere städtebauliche Aufwertungsprozesse im Gang (Integriertes Handlungskonzept)• Aktive Vereins- und Initiativen-Landschaft vor Ort• 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 | <ul style="list-style-type: none">• ... führt zu einem größeren Einzugsgebiet mit verstärkter Kfz-Nutzung durch Kund:innen und Besucher:innen aus dem Umland• Häufig fehlen personelle, manchmal auch finanzielle Ressourcen zur (baulichen) Umsetzung von Maßnahmen• Allgemeine Verkehrszunahme kann zu stärkerem Flächendruck und Konflikten im Straßenraum führen |



Nahmobilitäts- und Parkraumstudie
Frankfurt, Innenstadt Höchst

1. Bürger:innen-Veranstaltung

10.11.2022

Dokumentation

Einleitung

In der dicht bebauten und belebten Innenstadt von Höchst treffen viele verkehrliche Ansprüche und Interessen aufeinander. Vor allem der ruhende Verkehr, der insgesamt eine hohe Nachfrage erfährt, führt immer wieder zu Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, mit zu Fuß Gehenden, aber auch mit dem Busverkehr. Gleichzeitig wünschen sich viele Menschen eine gute Erreichbarkeit des Stadtquartiers und seiner Angebote und zugleich eine Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, für den Radverkehr und für die Aufenthaltsqualität. Vor dem Hintergrund dieser anspruchsvollen verkehrlichen Gemengelage wird aktuell eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet. Das beauftragte Gutachterbüro, die Planersocietät aus Dortmund, entwickelt in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement Lösungsvorschläge für Verbesserungen im Gebiet. Dabei werden die Bürger:innen anhand von unterschiedlichen Formaten in die Planungen miteinbezogen. Vor diesem Hintergrund hat am 10. November 2022 die erste Bürger:innen-Veranstaltung zur integrierten Nahmobilitäts- und Parkraumstudie im BiKuZ in Höchst stattgefunden.

Ablauf

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

Begrüßung und Einführung

Frau Ursula Brünner, Leiterin der Abteilung Stadterneuerung und Wohnungsbau im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt, begrüßt alle Anwesenden. Ebenfalls heißt David Madden von der Planersocietät die etwa 70 Teilnehmenden willkommen und stellt das Büro und das Team vor, das zusammen mit der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie bearbeitet. Einleitend wird dargestellt, worum es in der Studie geht – im Kern betrifft es die Aufwertung der Höchster Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität und zugleich die bessere Steuerung des ruhenden Verkehrs, also des Parkens im öffentlichen Raum. Hier bestehen viele Konflikte, was auch unmittelbar von den Teilnehmenden zurückgemeldet wird.

Der Prozess und bisherige Arbeitsschritte: Bestandsanalyse und erste Ziele

Julia Herzog von der Planersocietät stellt anschließend erste Ergebnisse aus der Analyse der bestehenden Verkehrssituation in der Höchster Innenstadt vor. Dazu ist unter anderem eine Befragung der Passant:innen vor Ort sowie eine Parkraumerhebung durchgeführt worden. Die Befragung konnte im Nachgang auch online oder im Höchster Stadtteilbüro noch beantwortet werden. Viele Bürger:innen melden sich anschließend direkt zu Wort, um insbesondere auf fehlende Kontrollen des ruhenden Verkehrs hinzuweisen. Das wilde und falsche Parken werde zu selten und zu inkonsequent kontrolliert.

Im Hinblick auf die Ziele, die mit der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie verfolgt werden sollen, stellt Herr Madden einige grundlegende Herausforderungen und Trends für die aktuelle und zukünftige Mobilitätsentwicklung vor, welche bei allen Planungen berücksichtigt werden müssen. Diese reichen von der Notwendigkeit des Klimaschutzes über eine gerechtere Flächenaufteilung bis dahin, die Innenstädte zukunftsfähig und attraktiv gestalten zu müssen. Unter anderem diese Aspekte sollen mit den drei Oberzielen berücksichtigt werden, welche im Entwurf wie folgt vorgestellt wurden:

- Steuerung und Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs – für den Kfz-Verkehr und den Radverkehr
- Stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Radverkehrs im Straßenraum – mehr Platz, besseres Netz, mehr Qualität
- Partizipative Weiterentwicklung lokaler öffentlicher Räume – Aufenthaltsqualität, Klimaresilienz, Inklusion

Präsentation Bestandsanalyse

Erste Diskussion im Plenum



Bildquelle: Planersocietät



Bildquelle: Planersocietät

Diskussion über Ziele und mögliche Handlungsansätze anhand von vier Fokusräumen

In der Kleingruppenphase wird, anschließend an den plenaren Input, ein aktives Mitwirken der Teilnehmenden ermöglicht. Anhand von verschiedenfarbigen kleinen Schokoladen teilen sich die Anwesenden in vier Kleingruppen auf. Diese thematisieren vier unterschiedliche Lupenräume in Höchst, die jeweils repräsentativ für Problematiken stehen, die im gesamten Untersuchungsgebiet auftreten. Die Teilnehmenden haben dabei die Möglichkeit, zunächst zu den Zielen Stellung zu beziehen und anschließend Probleme im jeweiligen Lupenraum zu verorten und erste Handlungsansätze zu entwickeln. Folgende Fragen sind dabei Ausgangspunkt der Gruppendiskussion:

- Stimmen Sie den Zielen zu?
- Welche Konflikte können auftreten und wie kann man diesen begegnen?
- Wie können die Ziele im Lupenraum bzw. in Höchst konkretisiert werden?

Ergebnisse Lupenraum Dalbergkreisel

Der Lupenraum Dalbergkreisel umfasst im Wesentlichen den Bereich zwischen Dalbergstraße, Justinuskirchstraße, Emmerich-Josef-Straße und Königsteiner Straße. In diesem Gebiet werden folgende Probleme als zentral angesehen:

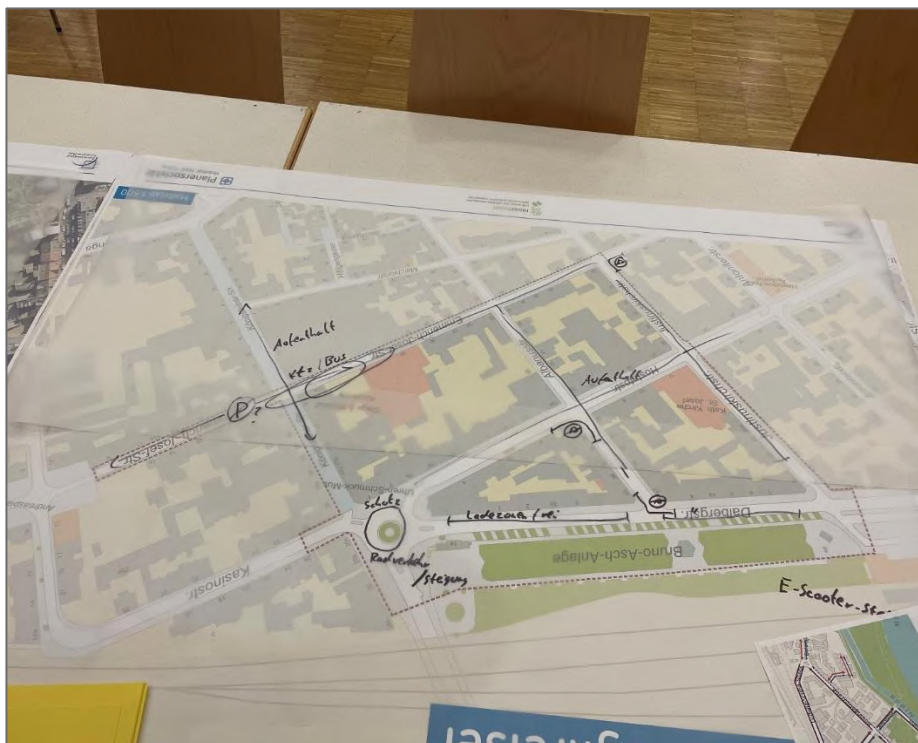
- Falschparken im Bereich des Dalbergkreisels aber auch in den Kreuzungsbereichen, bspw. von Hostatostraße und Albanusstraße, führt zu einer Einengung des Seitenraumes und zu Problemen für den ÖPNV.
- Mangelnde Kontrolle wird als zentrales Problem gesehen, das die Vielzahl an Verkehrsverstößen erst ermöglicht.

- Parksuchverkehre erzeugen aus Sicht der Teilnehmenden erhebliche Mehrverkehre im Quartier und fördern somit die Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und den weiteren Verkehrsteilnehmenden.
- Fahrradwege werden als zu eng angesehen und der Radverkehr allgemein als zu wenig im Straßenraum berücksichtigt.

Neben der Benennung von Problemen werden auch Ziele und Lösungsvorschläge genannt, die die Situation im Lupenraum Dalbergkreisel verbessern könnten:

- Mehr Kontrollen werden als zentrales Anliegen benannt, welches essenziell ist, um die Konflikte zu reduzieren und mögliche Maßnahmen und veränderte Raumaufteilungen auch praktisch zu kontrollieren und umsetzen zu können.
- Neben der Bruno-Asch-Anlage wird auch in den Straßenräumen mehr Platz für Aufenthalt und Begrünung gewünscht. Die Straßen bieten aus Sicht der Teilnehmenden nahezu keine Aufenthaltsqualitäten.
- Der ÖPNV könnte in Randbereiche verlagert werden, um die Konflikte im Quartier zu verringern. So könnte aus Sicht der Teilnehmenden bspw. die Hostatostraße nicht befahren werden, um die Konflikte dort zu reduzieren.
- Zur Verlagerung auf eine emissionsärmere E-Mobilität wird eine Förderung im ÖPNV, aber auch durch öffentliche Ladeinfrastruktur gefordert.
- Es wird gewünscht, mehr sichere Radabstellanlagen zu schaffen, um auch höherwertige Fahrräder im öffentlichen Raum abstellen zu können.
- Ein Leitsystem hin zu Parkmöglichkeiten sowie auch ein Konzept für prioritäre Achsen des fließenden Verkehrs in den Randbereichen wird als zielführend angesehen, um Kfz-Verkehre in Höchst gezielt zu lenken.

Diskussionsplakat Dalbergkreisel



Bildquelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Mainberg

Der Lupenraum Mainberg umfasst den Platzbereich in der Einmündung des Mainbergs in die Bolongarostraße, die Straße Mainberg selbst sowie das anschließende Mainufer. Folgende zentrale Probleme werden in diesem Bereich benannt:

- Die Beziehung zwischen Fußgängerzone und Mainufer bestehe nur unzureichend durch Barrieren und fehlende Verbindungsachsen sowie Orientierungsmöglichkeiten.
- Der Mainberg sowie der Platz an der Bolongarostraße seien nur unzureichend gestaltet und lüden nicht zum Aufenthalt ein. Unter anderem stellt sich den Teilnehmenden die Frage, ob die dort befindlichen Altglascontainer verlagert werden könnten.
- Für den Fuß- und Radverkehr werden im Untersuchungsraum ausbaufähige Infrastrukturen angeboten.

Aus den benannten Problemen ergeben sich folgende Zielsetzungen:

- Zentrales Anliegen seitens der Teilnehmenden ist die Stärkung der Verbindung zwischen Fußgängerzone und Mainufer und damit auch die Querung der Bolongarostraße als wesentlicher Barriere.
- Eine verbesserte Wegweisung wird seitens der Teilnehmenden als wichtiger Faktor angesehen, um die Verbindung zwischen wichtigen Zielen zu stärken, so bspw. auch in Richtung Mainufer.
- Entlang des Mainbergs sowie in der Platzstruktur an der Einmündung der Straße Mainberg in die Bolongarostraße wird Potenzial zur Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität gesehen. Begrünung und weitere gastronomische Angebote könnten den Platzcharakter stärken.
- Entlang der Straße Mainberg wird eine Aufwertung der westlich gelegenen Grünflächen gewünscht.
- Grundsätzlich wird mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr gewünscht, sowohl am Mainberg als auch im Bereich der Bolongarostraße. Dies könne auch mit einer allgemeinen Verkehrsberuhigung einhergehen.
- Insgesamt soll eine Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffen erfolgen.

Diskussionsplakat Mainberg



Bildquelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Altstadt

Der Lupenraum Altstadt umfasst sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Bereiche der Altstadt und bezieht sich im Norden auf den Bereich bis südlich des Marktes und der Melchiorstraße. Im Osten reicht er bis zur Storchgasse und im Westen bis zur Antoniterstraße. Im Süden werden der Höchster Schloßplatz und der Justinusplatz noch hinzugerechnet. Folgende wesentliche Probleme werden benannt:

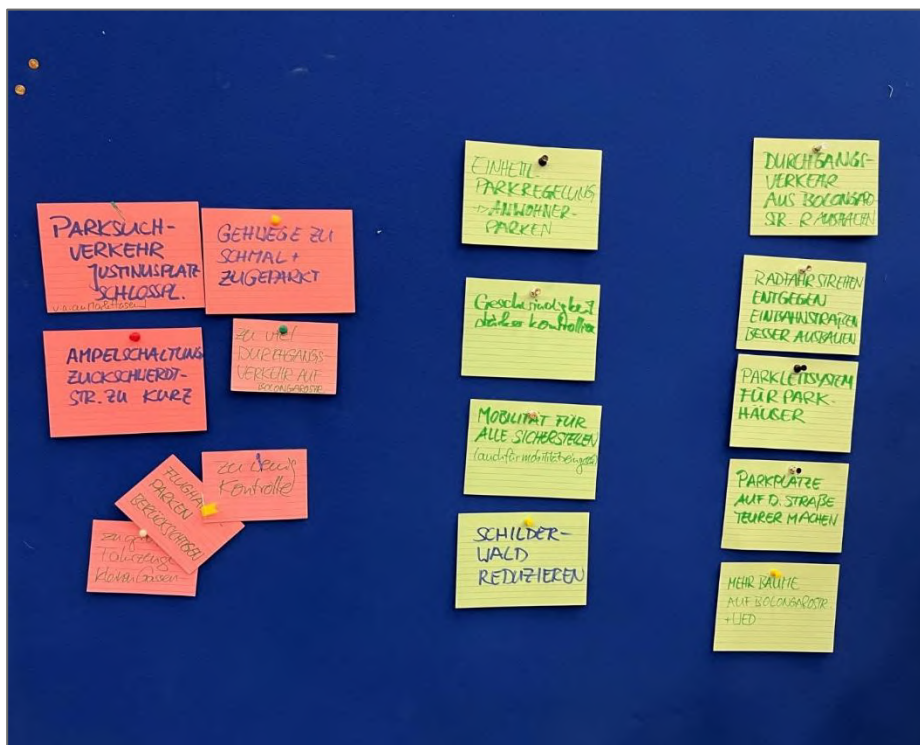
- Die Altstadt mit ihren schmalen Gassen werde zu viel und vielfach auch von zu großen Fahrzeugen befahren. Anderen Verkehrsteilnehmenden stehe damit nicht mehr hinreichend Platz zur Verfügung.
- Fahrzeuge in der Altstadt seien häufig zu schnell unterwegs, bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen und Regelungen (z.B. Spielstraße Storchgasse) würden nicht eingehalten.
- Parksuchverkehr schränke die Aufenthaltsqualitäten ein und finde sich sogar am Justinusplatz und Schloßplatz.
- Falschparken in den engen Gassen schränke die Wegequalität im Fußverkehr ein, fehlende Kontrollen begünstigen aus Sicht der Teilnehmenden das Falschparken. Soweit vorhanden (z.B. Bolongarostraße, Wed) werden die Gehwege als zu schmal empfunden, sie seien zudem ebenfalls zugeparkt.
- Die Parkplätze entlang der Bolongarostraße stünden nachts oft leer, würden also nicht von Anwohner:innen benötigt.

- Insbesondere auf der Bolongarostraße herrsche tagsüber zu viel Durchgangsverkehr.

Neben der Benennung von Problemen werden auch Ziele und Lösungsvorschläge formuliert:

- Die Mobilität für Alle solle sichergestellt werden, auch für Mobilitätseingeschränkte.
- Durchgangsverkehr solle nach Möglichkeit aus der gesamten Altstadt und auch der Bolongarostraße herausgehalten werden, zudem sollte die Geschwindigkeit verstärkt kontrolliert werden.
- Eine einheitliche und klare Parkregelung unter Konzentration auf das Anwohnerparken könne aus Sicht der Teilnehmenden den ruhenden Verkehr ordnen.
- Um den Parkverkehr in die Parkhäuser und andere zentrale Parkplätze zu lenken, solle das Parken im Seitenraum der Straßen durch eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung teurer werden. Ein Parkleitsystem könne darüber hinaus zur verstärkten Nutzung der Parkhäuser beitragen.
- Eine Vereinfachung der Verkehrsregelung solle angestrebt, der „Schilderwald“ reduziert werden.
- Der Radverkehr solle in seiner Wegeinfrastruktur gestärkt werden, insbesondere solle die Möglichkeit zum Fahren entgegen der Einbahnstraßenrichtung z.B. in der Bolongarostraße geschaffen werden.
- Begrünung und Aufenthaltsqualität sollten durch die vermehrte Pflanzung von Bäumen gestärkt werden.

Ergebnisse Diskussionsgruppe Altstadt



Quelle: Planersocietät

Ergebnisse Lupenraum Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße

Der Lupenraum Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße umfasst einen zentralen Bereich von Höchst, der insbesondere durch enge, unübersichtliche Kreuzungssituationen und schmale Straßenräume gekennzeichnet ist. Folgende wesentliche Diskussionspunkte werden benannt:

- Die grundsätzliche Verkehrsführung sollte einmal überdacht werden, mit dem Ziel, vor allem den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten und den Kfz-Verkehr allgemein zu reduzieren. Als Lösungsansätze wurden unter anderem Durchfahrt- und Abbiegeverbote, Sackgassen und auch autofreie Bereiche genannt.
- An den Kreuzungen fehlt es häufig an sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten. Wenn vorhanden, werden sie oft zugeparkt. Vorgeschlagen werden bauliche Absicherungen der Kreuzungsbereiche, anders seien die Autos dort nicht fernzuhalten. Auch die Qualität der Querungen sollte insgesamt erhöht werden, genannt werden beispielsweise Zebrastreifen (Fußgängerüberwege).
- Es wird sich deutlich mehr Grün im Straßenraum gewünscht, hier wird die Notwendigkeit zum Handeln vor dem Hintergrund der Klimakrise betont. Viele können sich mehr Grün anstelle von Parkplätzen im Straßenraum vorstellen.
- Auch der Busverkehr wird rege diskutiert. Im Ergebnis sind die Teilnehmenden der Meinung, dass eine kleine Linie zur Feinerschließung ausreiche und die meisten Buslinien, insbesondere die langlaufenden Linien, z. B. zum Flughafen, um die Innenstadt herumführen und am Busbahnhof starten/enden sollen. Die höhere Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit werden von den Teilnehmenden wichtiger bewertet als die direkte Erschließung im Höchster Zentrum.

Diskussionsplakat Justinuskirchstraße / Emmerich-Josef-Straße



Bildquelle: Planersocietät

Priorisierung der zentralen Diskussionsergebnisse

Im Anschluss an die Diskussionsphase werden die wichtigsten Ziele, Lösungsansätze und Diskussionsaspekte zusammengefasst und durch die Teilnehmenden priorisiert. Jede*r Teilnehmende hat dabei die Möglichkeit bis zu drei Aspekte zu priorisieren.

In der Priorisierung zeigt sich ein breites Themenfeld, das für die Teilnehmenden von hoher Bedeutung ist; es zeichnen sich aber auch einige besonders wichtige Aspekte ab. Insbesondere die Forderung nach einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in den Kernbereichen Höchst wird dabei deutlich, gemeinsam mit einer Intensivierung der Kontrollen und einer verbesserten Regulierung des ruhenden Verkehrs in Höchst. Darüber hinaus werden auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Begrünung als zentrale Entwicklungsziele benannt und entsprechend bewertet. Zudem ist den Teilnehmenden auch die Förderung alternativer Antriebe und die Reduktion von Emissionen sowie die Förderung der Infrastruktur in der Nahmobilität, insbesondere im Radverkehr, wichtig.

Priorisierung der Ergebnisse (in Klammern: Anzahl Wertungen der Teilnehmenden)



Abschluss und Ausblick

Ursula Brünner und David Madden bedanken sich bei den Teilnehmenden für die intensive, konstruktive Mitarbeit, die angeregten Diskussionen und die zahlreichen Anregungen. Sie weisen darauf hin, dass die gewonnenen Erkenntnisse nun in den weiteren Prozess einfließen werden. In diesem werden nun die Ziele in Rückkopplung mit den Erkenntnissen aus der Bürger:innen-Veranstaltung auf eine Anpassung hin überprüft und anschließend die Phase der Entwicklung von konkreten Maßnahmen begonnen. Es gibt aber zu beachten, dass die Anregungen der Teilnehmenden auf eine Umsetzbarkeit hin zu überprüfen sind und nicht gewährleistet werden kann, dass alle Vorschläge 1:1 umgesetzt werden können. Im fortlaufenden Prozess soll zudem noch eine weitere Beteiligung der Bürger:innen erfolgen. Die Stadt Frankfurt und die Planersocietät betonen, dass sie sich in diesem Rahmen auch über eine weitere Beteiligung der Anwesenden freuen. Frau Brünner verabschiedet die Teilnehmenden und wünscht einen schönen Feierabend.

Ansprechpartner:innen und Impressum

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner

David Madden, Julia Herzog, Pascal Wolff

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Tel.: 0231 99 99 70 0

madden@planersocietaet.de



Stadt Frankfurt

Der Magistrat - Stadtplanungsamt

61.S2 Stadterneuerung

Kurt-Schumacher-Straße 10

60311 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212 34403

anne.lederer@stadt-frankfurt.de



Projektstadt

Eine Marke der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt

Birgit Gröning, Dr. Jürgen Schmitt

Stadtteilbüro Höchst

Bolongarostraße 135

65929 Frankfurt-Höchst

Tel.: 069 212 40 802

birgit.groening@nh-projektstadt.de





Öffentliche Abschlussveranstaltung zur Nahmobilitäts- und Parkraumstu- die Innenstadt Höchst am 05. Novem- ber 2024

Dokumentation

Einleitung

In der dicht bebauten und belebten Innenstadt von Höchst treffen viele verkehrliche Ansprüche und Interessen aufeinander. Vor allem der ruhende Verkehr, der insgesamt eine hohe Nachfrage erfährt, führt immer wieder zu Konfliktsituationen mit dem Radverkehr, mit zu Fuß Gehenden, aber auch mit dem Busverkehr. Gleichzeitig wünschen sich viele Menschen eine gute Erreichbarkeit des Stadtquartiers und seiner Angebote und zugleich eine Verbesserung der Situation für den Fußverkehr, für den Radverkehr und für die Aufenthaltsqualität. Vor dem Hintergrund dieser anspruchsvollen verkehrlichen Gemengelage wurde eine integrierte Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet. Das beauftragte Gutachterbüro, die Planersocietät aus Dortmund, entwickelte in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und weiteren Fachämtern der Stadt Frankfurt sowie dem Stadtteilmanagement Lösungsvorschläge für Verbesserungen im Gebiet. Dabei wurden die Bürger:innen anhand von unterschiedlichen Formaten in die Planungen miteinbezogen. Die Ergebnisse wurden nun am 05. November 2024 in der Stadtteilbücherei im BiKuZ in Höchst vorgestellt. Die Plakate mit den Ergebnissen der Studie wurden weiter bis zum 23. November in der Stadtteilbücherei ausgestellt. Die Anmerkungen der Bürger:innen sind dieser Dokumentation angehängt.

Ablauf

Zeit	Programmpunkt
19:00 Uhr	Begrüßung: Herr Kreisl, Abteilungsleitung Stadtentwicklung, Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung der Stadt Frankfurt am Main
19:05 Uhr	Begrüßung, Einführung und Rückblick: Planersocietät
19:20 Uhr	Aufteilung in drei Gruppen (Milky Way, Mars, Twix): Vorstellung der Ergebnisse anhand der Plakate und Möglichkeit für Rückfragen/Anmerkungen; jede Gruppe startet an einer anderen Stelle; zeitlich abgepasster Wechsel/Rundgang ca. alle 30 Minuten
20:50 Uhr	Abschluss, Resümee und Ausblick, Hinweis auf die Ausstellung
21:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung und Einführung

Herr Kreisl, Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung im Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt, begrüßte alle Anwesenden. Er skizzierte kurz den durchgeführten Prozess und die Ziele der heutigen Veranstaltung. Ebenfalls hieß Herr David Madden von der Planersocietät die etwa 45 Teilnehmenden willkommen und stellt das Büro und das Team vor, das zusammen mit der Stadt Frankfurt und dem Stadtteilmanagement die Nahmobilitäts- und Parkraumstudie erarbeitet hat. Einleitend stellte er dar, worum es in der Studie geht – im Kern betrifft es die Aufwertung der Höchster Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr sowie für die Aufenthaltsqualität und zugleich die bessere Steuerung des ruhenden Verkehrs, also des Parkens im öffentlichen Raum. Anschließend stellt Herr Madden den Projektablauf mit seinen unterschiedlichen Bearbeitungsphasen vor. Auf die Analyse der Gesamtsituation folgte die Erarbeitung von Leitlinien und Handlungsfeldern, die wiederum die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption darstellen. Anschließend erfolgt die Dokumentation.

Abbildung 1: Projektablauf



Beteiligung

- Ämter der Stadt Frankfurt
- Stadtteilbüro
- Planungsbeirat
- Anwohner:innen, Beschäftigte, Besucher:innen von Höchst



Vorstellung der Ergebnisse der Nahmobilitäts- und Parkraumstudie Höchst

Herr Madden stellte den weiteren Ablauf der Veranstaltung vor. In drei Kleingruppen, die jeweils von Herrn Madden, Frau Julia Herzog und Herrn Pascal Wolff (alle Planersocietät) moderiert wurden, konnten die Teilnehmenden sich an drei Informationsständen über die Ergebnisse, mit Fokus auf die entwickelten Maßnahmen, informieren, Rückfragen stellen und Anmerkungen beibringen. Von Seiten der Stadt Frankfurt und des Stadtteilmanagements wurden diese Anmerkungen notiert. Die Zuteilung zu Gruppen erfolgt dabei zufällig.

Themenstand Fußverkehr und Sicherheit

Am Themenstand Fußverkehr und Sicherheit wurde die Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr, die Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr sowie das sichere Queren an Kreuzungen und die Einrichtung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende vorgestellt.

Grundsätzlich überwog bei den Teilnehmenden die Zustimmung zu den vorgestellten Maßnahmen. Vereinzelt wurden Rückfragen bzgl. der Umsetzbarkeit gestellt. Insbesondere bei der Maßnahme zur Freihaltung der Königsteiner Straße wurde angemerkt, dass ein Freihalten des Kreuzungsbereichs vom fließenden Kfz-Verkehr bereits eine große Verbesserung erzielen könne. Dies müsse allerdings auch regelmäßig und konsequent kontrolliert werden. Es wurde vermutet, dass sich anfangs viele Menschen nicht an die neuen Regelungen halten würden. Die Abbindung wurde hingegen insofern teilweise kritisch bewertet, als dass sich der Verkehr auf die Bolongarostraße verlagern würde, bei der ebenfalls eine bereits hohe Belastung wahrgenommen werde. Außerdem bestand die Befürchtung, dass sich der ruhende Verkehr verstärkt auf die umliegenden Straßen verlagert, wenn im Zuge dieser Maßnahme Parkstände in der Emmerich-Josef-Straße wegfallen. Ebenso sollten die Gewerbetreibenden vor Ort in die Maßnahme eingebunden werden.

Die Entwicklung von Flanierachsen und eines attraktiven Leitsystems wurde begrüßt. Allerdings müsste dafür die Infosteile entlang der Achse Antoniterstraße neu platziert werden. Als besonders wichtig wurde die Schaffung sicherer Kreuzungsbereiche angesehen, da diese aktuell oftmals beparkt würden und somit einerseits Sichtbeziehungen gestört würden und zu Fuß Gehenden kein Raum zum Queren bliebe und andererseits auch der fließende Kfz- und Radverkehr gestört würde. Darüber hinaus war es den Teilnehmenden wichtig, eine flächendeckende Barrierefreiheit zu erzielen. Ebenso wurde die Schaffung von konsumfreien Sitzmöglichkeiten gewünscht.



Quelle: Stadt Frankfurt

Themenstand Radverkehr und öffentlicher Raum

Zahlreiche Teilnehmende sahen den Radverkehr vor allem im Zentrum von Höchst als benachteiligt an. Insofern wurde erheblicher Bedarf zur Verbesserung gesehen. Zu den Maßnahmen überwog die Zustimmung mit kleineren Ergänzungsvorschlägen. So wurde beispielsweise angemerkt, dass die Unterführung an der Leunastraße als sehr problematisch wahrgenommen wird, da der Radverkehr hier eine Treppe nutzen müsse. Dies sollte im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen ebenfalls Berücksichtigung finden (z. B. durch Rotmarkierung). Hinsichtlich des Angebots an Radabstellanlagen wurde die Einschätzung des weiteren Bedarfs an hochwertigen Abstellanlagen geteilt. Es wurde allerdings darauf verwiesen, dass die Anlage am Markt Probleme in der Nutzung (obere Abstellung für schwere Fahrräder kaum nutzbar) und Sicherheit (Hindernisse auf Kopfhöhe) aufweise. Dies sollte bei der Einrichtung weiterer vergleichbarer Anlagen berücksichtigt werden.

Auch die Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume wurden von den Teilnehmenden begrüßt. Dabei gelte es jedoch, die Wirksamkeit der Maßnahmen zum Klimaschutz zu prüfen und abzuwägen. So biete eine Baumpflanzung wesentlich mehr Klimaeffekt als ein kleines Pflanzbeet, während die Umnutzung eines Parkplatzes als Außengastronomie zwar die Aufenthaltsqualität im Straßenraum erhöhe, in erster Konsequenz aber keine Klimaanpassungsmaßnahme darstelle. Auch wurde das verstärkte Sammeln von Regenwasser auf Dachflächen als wichtige Maßnahme zur Klimaanpassung genannt.



Quelle: Stadt Frankfurt

Themenstand Ruhender Verkehr und Intermodalität

Die Teilnehmenden sahen einen starken Handlungsbedarf im Bereich des ruhenden Verkehrs, da die Präsenz von Autos und vor allem falsch parkenden Autos als großes Problem für alle Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. Insbesondere der Parkraumkontrolle komme dabei, zusammen mit der baulichen Einschränkung von Falschparken, eine bedeutsame Aufgabe zu. Vor diesem Hintergrund wurden Schwerpunktkontrollen als wichtige erste Maßnahme angesehen. Anwohner:innen sollten zudem auch zukünftig Parkplätze im Straßenraum vorbehalten sein. Es bestand der Wunsch der stärkeren Nutzung der Parkhäuser, weshalb diese auch attraktiver werden müssten. Die Erhebung von Parkgebühren im Straßenraum wurde mehrheitlich begrüßt. Auch sollen weitere bauliche Maßnahmen das Falschparken unterbinden, dazu eignen sich diverse Maßnahmen aus den anderen Handlungsfeldern.

Im Bereich Carsharing und Sharing-Mobility allgemein wurde darauf verwiesen, dass es bereits einige Angebote gebe, ein weiterer Ausbau aber als sinnvoll erachtet würde. Auch die Einrichtung eines Netzes an Mobilstationen wurde grundsätzlich positiv aufgenommen, um intermodale Wegeketten (mit mehreren Verkehrsmitteln) zu fördern.

In Bezug auf die Anpassung der Busführung wurde zu bedenken gegeben, dass teilweise Mehrverkehre auf bereits stark belasteten Achsen entstünden. Grundsätzlich sei die Anpassung aber vertretbar.

Die Perspektive zur langfristigen Neuordnung der Verkehrsführung mittels Erschließungsschleifen wurde als interessanter Ansatz wahrgenommen, der bei einer allgemeinen Reduktion der

Abhängigkeit vom Kfz und einer Stärkung von Alternativen in Zukunft weitergedacht werden könne. Einzelne Fragestellungen betrafen unter anderem die Busverkehrsführung in Zukunft und der Umgang mit dem Markt als Parkplatz. Es wurde deutlich gemacht, dass dieser planerische Ansatz noch viele weitere Prüfungen und Untersuchungen nach sich ziehen würde.



Quelle: Stadt Frankfurt

Abschluss und Ausblick

Herr Kreisl bedankte sich abschließend bei den Teilnehmenden für ihr Interesse und ihre Anmerkungen. Er wies zudem darauf hin, dass die vorgestellten Maßnahmen noch bis zum 23. November im Büchersaal der Bücherei ausgestellt bleiben sollen und alle Interessierten die Möglichkeit haben, sich dort noch einmal in Ruhe zu informieren und ihre Anmerkungen in eine aufgestellte Box zu werfen. In der Umsetzung liege nun zunächst der Fokus auf den vorgestellten Quick-Wins, die kurzfristig innerhalb der kommenden Jahre realisiert werden sollen.



Quelle: Stadt Frankfurt

Ansprechpartner:innen und Impressum

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner Stadt- und Verkehrsplaner

David Madden, Julia Herzog, Pascal Wolff

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

Tel.: 0231 99 99 70 0

madden@planersocietaet.de



Stadt Frankfurt

Der Magistrat – Stadtplanungsamt

61.33 Stadterneuerung

Kurt-Schumacher-Straße 10

60311 Frankfurt am Main

Tel.: 069 212 34403

anne.lederer@stadt-frankfurt.de



Projektstadt

Eine Marke der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt

Birgit Gröning, Dr. Jürgen Schmitt

Stadtteilbüro Höchst

Bolongarostraße 135

65929 Frankfurt-Höchst

Tel.: 069 212 40 802

birgit.groening@nh-projektstadt.de



Nahmobilitäts- und Parkraumstudie Höchst

Rückmeldungen von Bürger:innen aus der Informationsveranstaltung am 05.11.2024
und der anschließenden Ausstellung im Bibliothekszentrum Höchst

I.1 Freihaltung der Königsteiner Straße vom Kfz-Verkehr

- Hinweis Wie will man sicherstellen, dass niemand durch/über die gesperrte Königsteiner Straße fährt? (Vermutung, dass "die Höchster" sich nicht daran halten)
- Hinweis Vermutung, dass durch den Wegfall von Parkplätzen in der Emmerich-Josef-Straße mehr in der Konrad-Glatt-Straße geparkt wird
- Hinweis Befürchtung, dass durch die veränderte Wegeföhrung mehr Verkehr auf der Bolongarostraße entsteht und diese dadurch überlastet wird
- Hinweis Vor eine Konkretisierung sollten die Gewerbetreibenden in der Emmerich-Josef-Straße befragt bzw. eingebunden werden.

I.2 Entwicklung von Flanierachsen für den Fußverkehr

- Hinweis Die Antoniterstraße wurde vor einigen Jahren umgestaltet, evtl. gibt es da noch Zweckbindungsfristen.
- Frage Wie viele Parkplätze fallen insgesamt weg?
- Vorschlag Schaffen von konsumfreien Sitz- und Liegemöglichkeiten
- Hinweis Der Markt ist als Fußverkehrsvorrangbereich im Plan gekennzeichnet, ist aber außerhalb der Marktzeiten zugeparkt. Passt die Kennzeichnung?
- Hinweis In der Anoniterstraße steht die Informationsstele in der vorgeschlagenen Flanierachse.

I.3 Schaffung sicherer Kreuzungen und Querungen

- Hinweis Die Zebrastreifenmarkierung Hostatostraße / Albanusstraße müsste dringend erneuert werden. Die Umsetzung des Quick-Win ist daher dringend.

I.4 Entwicklung eines Leitsystems für zu Fuß Gehende

- Frage Wurde Barrierefreiheit mit beachtet? Diese ist laut Fr. Herzog in allen Maßnahmen enthalten.
- Hinweis Parkschilder und Papierkörbe stehen auf dem Fußweg (Dalbergstraße zwischen Postkiosk und Justinuskirchstraße), stärker auf solche Verengungen achten
- Hinweis Skepsis, ob ein Leitsystem für zu Fuß Gehende wirklich benötigt wird, wichtiger sind sichere, attraktive und ausreichend dimensionierte Fußwegeverbindungen

II.1 Freigabe Einbahnstraßen in Gegenrichtung

- Hinweis Bei engen Straßen sollte auch ein Umbau bzw. eine Umsortierung des Straßenraums erfolgen.
- Hinweis Passt das zusammen?: Justinuskirchstraße als Radverkehrsverbindung (II.1) und gleichzeitig als Umfahrung für die Fußgängerzone (I.1?)
- Hinweis Passt das zusammen?: Königsteiner Straße als Radnebenverkehrsstraße, und gleichzeitig Fußgängerzone?

II.2 Weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	
Vorschlag	Änderung des Fahrradweges im Tunnel in der Leunastraße. Aufgrund von Stufen und Beleuchtung sehr gefährlich. Kann nicht auf den Umbau mit der RTW warten.
II.3 Auswertung des Angebots an hochwertigen Abstellanlagen	
Hinweis	Kritik an Doppelstock-Fahrradabstellanlage am Markt (von mehreren Teilnehmenden wurde das nicht als gutes Beispiel angesehen, sind nicht für alle Fahrräder nutzbar und schwierig in der Handhabung)
Hinweis	Statt Fahrradabstellanlage wie am Markt lieber normale Fahrradbügel mit einer Überdachung
Frage	Fahrradabstellanlagen: Kann man bei der Schaffung von Abstellanlagen Flächen entsiegeln?
Vorschlag	Bsp. Coburg: leerstehende Ladengeschäfte für Fahrradparken nutzen (mit platzsparenden Modellen zum Fahrräder abstellen)
Hinweis	Die Anmietung eines leerstehenden Ladengeschäftes o.ä. für Fahrradparken könnte über eine private Initiative von Nutzungsinteressierten organisiert werden.
Hinweis	Fahrradabstellanlagen am Schlossplatz sind wichtig
Vorschlag	Bei überdachten Fahrradparkstationen sollten die Dächer weiß gefärbt oder besser begrünt werden, um Aufheizen zu vermeiden.
III.1 Maßnahmen zur Klimaanpassung der öffentlichen Räume	
Vorschlag	Nutzung von Dachflächen für Regenwassersammlung (z. B. Markthalle, Kirche, ...)
Hinweis	Zur Einsortierung der Maßnahmen: Die Umnutzung eines Parkplatzes für Außengastronomie ist keine Klimaanpassungsmaßnahme.
III.1 Gemeinschaftliche Aktivitäten im öffentlichen Raum	
Hinweis	Entsprechende Initiativen sind schon seit langem aktiv (z.B. Stadtgärtner*innen, Höchster Sauber), solche Aktivitäten brauchen aber auch Unterstützung nach Ende des Förderprogramm Innenstadt Höchster
IV. 1/2/3 Parken	
Hinweis	Anwohnende sollen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum behalten (dieses zum Wegfall von Parkplätzen).
Hinweis	Hinweis auf Falschparken am Main -> mehr Kontrollen gewünscht
Vorschlag	Gastronomiebetriebe animieren, ihren Kunden vergünstigtes Parken in den Parkhäusern anzubieten
Hinweis	Pendler, die ab Bahnhof Höchster fahren, parken nicht im Parkhaus, sondern in der Dalbergstraße
Vorschlag	verschiedenfarbige Markierungen, je nachdem wie lange man dort parken darf (ist lt. Frau Herzog nicht in Deutschland möglich)
Hinweis	Das Schild vor dem Gebäude Dalbergstraße 4, mit dem Hinweis, dass man an der Haltelinie halten soll, wird oft übersehen und Autos behindern den Busverkehr.
Vorschlag	Kleinlaster von Firmen sollten keinen Anwohnerparkausweis bekommen.
Hinweis	In der Leverkusener Straße parken mehrere Fahrzeuge von einer Fahrschule (im öffentlichen Raum).

Hinweis	Gebühren wegen Falschparken sind zu niedrig
Hinweis	Gebühren für Nichtanwohnende wird begrüßt
Vorschlag	auf statisches Parkleitsystem konzentrieren, da bei einem dynamischen System die Kosten nicht im guten Verhältnis zum Nutzen stehen
Hinweis	Parkraumbewirtschaftung sowie Kontrollen sind wichtig, um das Parken im Parkhaus attraktiver zu machen. Denn Parkhäuser kosten Geld, Parken im öffentlichen Raum bisher nicht, Falschparken nur dann, wenn es auch eine Strafe gibt
Hinweis	Parkraumbewirtschaftung ergibt nur Sinn, wenn sie auch intensiv überwacht wird.
Hinweis	Parkhaus Königsteiner Straße müsste attraktiver werden, viele haben Angst, das Parkhaus zu nutzen.
Vorschlag	Parkkralle statt Abschleppen (ergibt allerdings nur da Sinn, wo das falschparkende Fahrzeug nicht anderen Verkehr behindert)
Vorschlag	Technische Methoden zur Überwachung des Parkraummanagements prüfen, wenn das Personal fehlt (z.B. Amsterdam, Gateway Gardens)
Vorschlag	Prüfen, ob der Pauliparkplatz städtischerseits erworben werden kann, um dort dauerhaft Parkmöglichkeiten außerhalb der Innenstadt anzubieten.
Vorschlag	Mehr bauliche Maßnahmen gegen Falschparken

V.1. Anpassung der Busverkehrsführung

Vorschlag	Busfahrer sollen Falschparker mit Kamera fotografieren (gibt es schon woanders, ggf. in Wiesbaden)
Hinweis	Die Teilnehmerin sieht bei den Maßnahmen keine Lösung für die Probleme des Busverkehrs
Vorschlag	Bei überdachten Bushaltestellen sollten die Dächer weiß gefärbt oder besser begrünt werden, um Aufheizen zu vermeiden.

V.2 Einführung von Carsharing in Höchst

Hinweis	Nicht von "Einführung" sprechen, weil es Carsharing bereits im Gebiet gibt (z.B. im Parkhaus); besser von Ausweitung sprechen
Vorschlag	Auch die vorgeschlagenen Standorte Bolongarostraße und Leunastraße schon als Quick-Win umsetzen.

VI. Perspektive zur Neuordnung der Verkehrsführung in Höchst

Hinweis	Umliegende Straßen müssen bei Mehraufnahme des Verkehrs ertüchtigt werden, Anpassungen des Busverkehrs werden notwendig
Hinweis	Konzept steht im Widerspruch mit der Lage des Parkhauses und des Marktplatzes als Parkplatz in der Mitte des Gebietes

weitere Hinweise

Hinweis	Falschfahren: Viele fahren einen "Loop" um das Bürgerbüro, von der Adolf-Haeuser-Straße rechts in die Antoniterstraße, rechts über den Parkplatz vom Bürgeramt und dann gegen die Einbahnstraße Leverkusener Straße Richtung Norden und links in die Adolf-Haeuser-Straße
Hinweis	Nahverkehr sollte kostenlos sein
Hinweis	Es fehlt eine Beschäftigung mit den E-Scootern (Ordnung schaffen bzgl. Abstellflächen und zulässigen Fahrwegen), diese behindern u.a. Fuß- und Radverkehr

Vorschlag	Altstadt für auswärtigen PKW-Verkehr sperren (siehe Praxis in Italien)
Vorschlag	Durchgehend in der Altstadt Tempo 30 plus Temposchwelle
Hinweis	Insgesamt mehr Mut bei Planungsvorschlägen
Vorschlag	Wir benötigen dringend mehr E-Ladestationen für KfZ