



Guido Rötzer
Stadtverordnetenvorsteher

Bruchköbel, 02.07.2025

Niederschrift

Gremium	Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel
Sitzungsnummer	5/2025
Datum	Dienstag, den 01.07.2025
Sitzungsdauer	19:30 Uhr bis 20:57 Uhr
Ort	Stadthaus, Stadtverordnetensaal, Hauptstraße 32, 63486 Bruchköbel, 2. OG (Zimmer 218)

Teilnehmer:

Stadtverordnetenvorsteher Rötzer, Guido (CDU)
Stadtverordneter Bandura, Benedikt (FDP)
Stadtverordnete Blum, Silke (GRÜNE)
Stadtverordneter Broschowsky, Klaus Dieter (CDU)
Stadtverordnete Förster-Helm, Elke (GRÜNE)
Stadtverordneter Hillmann, Matthias (CDU)
Stadtverordneter Hormel, Harald (BBB)
Stadtverordneter Jüngling, Werner (FDP)
Stadtverordnete Jungmann, Katharina (FDP)
Stadtverordnete Klein, Gisela (BBB)
Stadtverordneter Köbel, Andreas (FDP)
Stadtverordneter Köhler, Cieran (GRÜNE)
Stadtverordnete Lauterbach, Katja (FDP)
Stadtverordneter Linek, Klaus (GRÜNE)
Stadtverordneter Machtanz, Janis (SPD)
Stadtverordnete Mahlke, Gina (SPD)
Stadtverordnete Neunemann-Güth, Nicole (FDP)
Stadtverordneter Nohl, Frank (SPD)
Stadtverordneter Ochs, Reiner (CDU)
Stadtverordnete Pauly, Monika (SPD)
Stadtverordneter Rechholz, Joachim (CDU)
Stadtverordnete Reul, Karina (CDU)
Stadtverordneter Ringel, Uwe (GRÜNE)
Stadtverordnete Schulze, Christina (SPD)
Stadtverordnete Seewald, Carina (BBB)
Stadtverordneter Villnow, Andreas (FDP)
Stadtverordneter Wenzel, Harald (GRÜNE)
Stadtverordneter Dr. Wingefeld, Volker (FDP)
Stadtverordneter Woschek, Patrick (SPD)
Stadtverordnete Zorbach, Stefanie (BBB)

Magistrat:

Bürgermeisterin Braun, Sylvia (FDP)
Erster Stadtrat Blum, Oliver (GRÜNE)
Stadträtin Cammerzell, Ingrid (CDU)
Stadtrat Keim, Reiner (CDU)
Stadtrat Rinkenbach, Hans (SPD)
Stadtrat Rodi, Philipp (FDP)
Stadtrat Roth, H. Michael (BBB)
Stadtrat Schafranka, Andreas (GRÜNE)
Stadtrat Viehmann, Norbert (SPD)

entschuldigt:

Stadtverordneter Baier, Patrick (BBB)
Stadtverordnete Biehler-Eckardt, Antje (FDP)
Stadtverordnete Bürgstein, Conny-Cassandra (GRÜNE)
Stadtverordnete Bürgstein, Patricia (GRÜNE)
Stadtverordneter Kitzmann, Alexander (CDU)
Stadtverordneter Sliwka, Thomas (CDU)
Stadtverordneter Zocher, Christian (CDU)

Schriftführer:

Schriftführer Dr. Wächtler, Achim

Tagesordnung

öffentliche Sitzung

1. Einwendungen gegen die Richtigkeit der Niederschrift der Sitzung vom 03.06.2025
2. Mitteilungen des Stadtverordnetenvorstehers / Anfragen an den Stadtverordnetenvorsteher
3. Bericht des Magistrats über wichtige Verwaltungsangelegenheiten und Anfragen zu diesen Berichten
4. Fragen zu aktuellen Themen
5. Fraktionen FDP/GRÜNE/SPD (DS-123/2025)
Antrag Aufwertung der Verlängerung Waldseestraße zum Friedhof
6. Überplanmäßige Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 im Bereich Steuern, all- (DS-117/2025)
gemeine Zuweisungen Umlagen
7. Reinigungsdienstleistungen im Bereich Kindertagesstätten (DS-120/2025)
8. Mobilitätskonzept Bruchköbel (DS-122/2025)

Protokoll, öffentliche Sitzung

Der Stadtverordnetenvorsteher eröffnet die Sitzung, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie mit 27 anwesenden Damen und Herren Stadtverordneten die Beschlussfähigkeit fest.

Gegen die Tagesordnung ergeben sich keine Wortmeldungen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erheben sich der Stadtverordnetenvorsteher und sämtliche Anwesenden zum Totengedenken für Frau Rosemarie Wenzel, die am 24.06.2025 verstorben ist. Frau Wenzel war Stadtverordnete von 2010 bis 2016 und darüber hinaus von 2009 bis 2011 Mitglied der Friedhofs-kommission und von 2011 bis 2016 Mitglied des Ausschusses für Bau, Umwelt und Verkehr und der Eigenbetriebskommission Wirtschaftliche Betriebe.

Der Stadtverordnete Jüngling betritt um 19:33 Uhr den Sitzungssaal, damit sind 28 Stadtverordnete anwesend.

1.	Einwendungen gegen die Richtigkeit der Niederschrift der Sitzung vom 03.06.2025
----	---

Gegen die Richtigkeit der Niederschrift vom 03.06.2025 haben sich keine Einwendungen ergeben, die Niederschrift gilt damit als genehmigt.

2.	Mitteilungen des Stadtverordnetenvorstehers / Anfragen an den Stadtverordnetenvorsteher
----	---

Anfragen an den Stadtverordnetenvorsteher wurden nicht gestellt.

Der Stadtverordnetenvorsteher weist auf den auf Donnerstag, 04.09.2025 abends verschobenen Ausflug der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats hin. Er bittet um möglichst frühzeitige Rückmeldung zu Teilnahme an das Sitzungsbüro, hauptamt@bruchkoebel.de.

3.	Bericht des Magistrats über wichtige Verwaltungsangelegenheiten und Anfragen zu diesen Berichten
----	--

Die Bürgermeisterin berichtet zur aktuellen umfangreichen Baustellensituation:

- Radwegebau und Deckenerneuerung von Hessen mobil: Sperrung der L3195 Brk-Nord nach Roßdorf jetzt in beide Richtungen ab 30.06. bis voraussichtlich Ende Juli 2025 mit Ampelregelung im Pferdchenkreisel
- Wasserleitungsbau der Kreiswerke in Butterstadt: Vollsperrung der K 855 Antoniter Straße Einmündung Richtung Roßdorf (Ortseingang) bis Hof Sorg von: 07.07. bis 15.08.2025. K855 Richtung Roßdorf bleibt offen bis zum Abschluss der Baumaßnahme Radweg Roßdorf.
- Neue Bauphase Kinzigheimer Weg von Varangéviller Straße bis Waldspielplatz ab heute.
- Hausanschlüsse der Kreiswerke auf der Hauptstraße 76 (neben Hinkel) erfordert eine halbseitige Sperrung mit Engstellensignalisierung und Vollsperrung der Einfahrt zur Bahnhofstraße ab Kreuzung Hauptstraße vom 07.07. bis 25.07.2025.
- Hausanschlüsse der Kreiswerke im Seewiesenring als halbseitige Sperrung mit Einbahnverkehr von: 07.07. bis 25.07.2025.
- Bushaltestellenbau in der Issigheimer Straße unter Vollsperrung ab Mitte August 2025.
- Aktuell beginnen Baumaßnahmen zum Stromleitungsbau der EAM in der Bergwerkstraße und Pfungstweidstraße Richtung Umspannwerk Roßdorf: punktuelle Einschränkungen.
- Die jeweiligen Einschränkungen im ÖPNV sind über die Internetseiten der KVG/des RMV veröffentlicht.

Die Bürgermeisterin berichtet aus Anlass der Vorkommnisse in einem Freibad in der Nachbarschaft, die landesweit Beachtung finden, zur hiesigen Handhabung im Bruchköbler Freibad: Hausverbote werden bei Fehlverhalten jeglicher Art sofort ausgesprochen, dies kommt durchaus öfter vor. Sollte es dabei zu Schwierigkeiten kommen, wird die Stadtpolizei oder die Landespolizei hinzugezogen – das kommt nicht so oft vor. Die Erfahrung zeigt, dass dieses konsequente Handeln Wirkung zeigt. Die Stadtpolizei nimmt auch ab und zu anlasslos Streifentätigkeiten im Schwimmbad vor. Die gemischte Dusche im Freibad ist immer mal wieder ein Thema, hier wird die Badekleidungspflicht nochmal per Piktogramm verdeutlicht.

Zur Kita Südwind berichte sie, dass diese nach der Sommerschließzeit Anfang August nicht mehr für den Kita-Betrieb genutzt wird. Nach der Vereinbarung mit dem Main-Kinzig-Kreis bzgl. der Nutzung für einen Teil der Schulkindbetreuung an der Haingartenschule - hier sollen rund 60 Kinder zur Mittagessenzeit gepflegt und betreut werden - wurden gemeinsam mit Leitung und Team beraten. Es entstand die Idee, die verbleibenden ca. 40 Kita-Kinder mit dem Personal nach der Sommerpause auf zwei Kitas zu verteilen, die freie Gruppenräume und Personalnot haben.

Die Leitungen der betreffenden Kitas Krebsbachstrolche und Sternenland wurden ebenfalls eingebunden und so entstand eine Planung für den Umzug des Kita-Bereichs.

Der MKK kann das Gebäude somit komplett für die Schulkind-Betreuung nutzen, bis der Neubau auf dem Gelände der Haingartenschule fertig ist (Bauantrag ist eingereicht). Im Anschluss ist eine Nutzung des Grundstücks für das gesamte Schulzentrum möglich. Bis zum Verkauf des Grundstücks an den MKK wird eine Nutzungsvereinbarung mit dem Amt 65 getroffen, damit alle laufenden Kosten und die Unterhaltung des Gebäudes an den Kreis übergehen.

Der Gesamtelternbeirat wurde direkt nach den Mitarbeitenden informiert, die Eltern kurz darauf mit einem Infobrief. Gestern fand ein Info-Abend im Stadthaus statt, an dem auch der GEB, der Personalrat

und die Leitungen der betroffenen Kitas teilgenommen haben. Grundsätzlich ist die Verteilung der Kinder und Erzieher reibungslos verlaufen. Die aufnehmenden Kitas können noch bis nächste Woche besichtigt werden, dann erfolgt die Sommerschließzeit. Naturgemäß gibt es den ein oder anderen Fall, in dem noch nach Lösungen geschaut werden muss.

Insgesamt ergibt sich so eine verlässliche Lösung für die Schulkindbetreuung an der Haingartenschule gefunden, denn für das nächste Schuljahr gibt es bereits 60 Anmeldungen. Die Kitas Krebsbachstrolche und Sternenland freuen sich über zusätzliche Fachkraftstunden und die Kinder auf moderne und attraktive Kitas.

Der Neubau der Kita Südwind auf dem Festplatz wird selbstverständlich weiter vorangebracht. Die Bedarfsplanung, gerade im Bereich U3 und Mittagsbetreuung, macht dies notwendig. Wir sind zuversichtlich, bis zur Fertigstellung ausreichend Personal zu finden, da ein Neubau immer attraktiv für Wechsler ist, außerdem haben zahlreiche Auszubildende in den Kitas bis dahin die Ausbildung abgeschlossen.

Die Bürgermeisterin berichtet über die anstehende Verchippung der Mülltonnen im Stadtgebiet Bruchköbel. Diese beginnt im August 2025 im Rahmen der Modernisierung der Abfallabwicklung. Dabei werden zunächst die vorhandenen intakten Mülltonnen mit auslesbaren Transpondern nachgerüstet. Beschädigte Tonnen werden durch neue Mülltonnen mit integriertem Transponder ersetzt.

Der Start der Verchippungsaktion ist für den 28.07.2025 geplant. An diesem Tag beginnt die Fa. c-trace ein Informationsschreiben an die Haus- und Wohnungseigentümer in Bruchköbel zu versenden. Dieses Schreiben erklärt das neue digitale Identifikationssystem und enthält Adressaufkleber, mit denen die Mülltonnen den jeweiligen Haushalten zugeordnet werden. Die Anbringung der Aufkleber wird ebenfalls in dem Schreiben genau erklärt.

Bei Fragen steht die Hotline der Stadt Bruchköbel unter der Telefonnummer 975-814 gerne zur Verfügung. Da die Verchippung nicht in ganz Bruchköbel gleichzeitig stattfinden kann, wird Bruchköbel in zwei Bezirke aufgeteilt. Ab dem 18.08.2025 beginnt die eigentliche Verchippung der bereitgestellten und mit Aufklebern versehenen Mülltonnen des ersten Bezirks. Falls Mülltonnen noch nicht bereitstehen, keiner Adresse zugeordnet werden konnten oder beschädigt sind, erhalten die Betroffenen Informationszettel in den Briefkästen. Diese Tonnen werden dann zu dem im Informationszettel genannten Termin mit Transpondern nachgerüstet.

Da für den Austausch der kaputten Mülltonnen ein größeres Kontingent an neuen Tonnen bereitgestellt werden muss und die beschädigten Tonnen einen Kurzzeitlagerplatz benötigen, wird der Festplatz in der Zeit von Mitte September bis Mitte/Ende Oktober teilweise oder vollständig für die Benutzung durch Bürger/innen gesperrt.

Nach Abschluss der Maßnahme wird es ab Anfang 2026 für die Verwaltung möglich sein, alle Müllbehälter eindeutig zuzuordnen und die Entleerungsvorgänge zu dokumentieren. So wird die Abfallsorgung effizienter und nachvollziehbarer. Nur Tonnen, die ordnungsgemäß angemeldet sind, werden geleert, was Falschnutzungen vorbeugt und zu einer Gebührengerechtigkeit führt.

Der Chip selbst speichert keine persönlichen Daten zu den Benutzern. Er enthält lediglich eine zugeordnete Nummer, die in der Datenbank mit der jeweiligen Adresse verknüpft wird. Die Verchippung ist keine Vorstufe zur Verwiegung.

Während des Berichts aus dem Magistrat betreten der Stadtverordnete Woschek um 19:37 Uhr und der Stadtverordnete Wenzel um 19:43 Uhr den Sitzungssaal, damit sind insgesamt 30 Stadtverordnete im Sitzungssaal anwesend.

Die Bürgermeisterin trägt im Folgenden den Haushaltsvollzugsbericht zum 31.05.2025 vor:

Der Haushalt 2025 wurde am 13.02.2025 genehmigt. Ein Haushaltssicherungskonzept war nicht erforderlich. Es ist genügend freie Liquidität nach Muster 3 zu § 106 HGO vorhanden, was im Haushalt 2025 bereits berücksichtigt wurde.

Beim Ergebnishaushalt – Erträge sind 37 Prozent der Haushaltsansätze erreicht. Die jährlichen Schlüsselzuweisungen sind enthalten (Erfüllungsgrad bei 42 %). Der Erfüllungsgrad für öffentliche Leistungsentgelte liegt bei 34 %.

Die Entwicklung Steuereinnahmen zeigt sich gemäß der Mai-Steuerschätzung wie folgt:

- Gemeindeanteil an der Einkommensteuer: - 106.025 €
- Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer: 1.610 €
- Gewerbesteuer: keine Veränderung prognostiziert
- Spielapparatesteuer: keine Veränderung prognostiziert

Bei diesen vier Steuerarten wird eine Ergebnisverschlechterung von 104.415 € erwartet. Der momentane Erfüllungsgrad liegt bei ca. 40 %.

Die Bürgermeisterin berichtet zum Ergebnishaushalt – Aufwendungen, dass 31 % der Haushaltsansätze erreicht sind.

Die Steueraufwendungen – hauptsächlich die Kreis- und Schulumlage – liegen mit 41 % im Plan. Die Personalkosten haben eine Erfüllungsgrad von 38 %, die Sach- und Dienstleistungen von 24 % (Grund: vorläufige Haushaltsführung bis Ende 1. Quartal 2025).

Bei der Finanzrechnung ist die Investitionssumme 18,8 Millionen €, bisher verausgabt sind 2,0 Millionen €. Haushaltsreste von 13,5 Millionen € sind in dieser Investitionssumme enthalten (Kinzigheimer Weg, Flüchtlingsunterkunft, barrierefreier Ausbau ÖPNV-Haltestellen, Feuerwehrfahrzeuge, Altes Rathaus).

Der Kassenbestand stellt sich wie folgt dar:

- Kassenbestand zum 01.01.2025: 11.656.952 €
- Finanzmittelüberschuss (Verwaltungstätigkeit): 2.200.392 €
- Finanzmittelfehlbedarf (Investitionstätigkeit): -1.970.319 €
- Finanzmittelüberschuss (Finanzierungstätigkeit): 2.010.160 €
- Finanzmittelfehlbedarf aus haushaltsunwirksamen Vorgängen: -30.475 €
- = Kassenbestand zum 31.05.2025: 13.866.710 €

Weiter berichtet die Bürgermeisterin aus den Fachbereichen:

Bei den Personalveränderungen berichtet sie zur Nachbesetzung unterjährig vakanter Stellen im Jahr 2025 bis zum 31.05.2025.

Im Bereich Kita ist der Leiter des Fachbereiches V aus dem Dienst bei der Stadt Bruchköbel ausgeschieden. Die Wiederbesetzung der Stelle ist eingeleitet worden.

Für die Kita Sternenland wurden 2 pädagogische Fachkräfte, für die Kita Krebsbachstrolche und Sonnenwiese jeweils 1 pädagogische Fachkraft eingestellt.

Bei den pädagogischen Fachkräften sind 4 Personen aus dem Dienst bei der Stadt Bruchköbel ausgeschieden.

Im Bereich Reinigung und Hauswirtschaft ist eine Mitarbeiterin aus dem Dienst bei der Stadt Bruchköbel ausgeschieden. Die Stelle wurde wiederbesetzt.

Für die Stadt Bruchköbel ohne Kitas berichtet sie, dass im Fachbereich II eine Mitarbeiterin aus dem Bereich Anlagenbuchhaltung die Stadt Bruchköbel verlassen hat. Die Wiederbesetzung der Stelle ist eingeleitet worden.

Im Fachbereich III wurde eine Mitarbeiterin als Klimaschutzmanagerin eingestellt. Die Stelle wurde mit dem Stellenplan für das Jahr 2024 neu geschaffen. Weiter wurde eine Stelle im Bereich Tiefbau wiederbesetzt.

Eine Mitarbeiterin ist von der Stadtmarketing GmbH zur Stadt Bruchköbel in den Bereich Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen gewechselt.

Neun Mitarbeiter/innen des Schwimmbades sind vom Eigenbetrieb Wirtschaftliche Betriebe in den Kernhaushalt der Stadt Bruchköbel übergegangen.

Zum Personal im Allgemeinen berichtet die Bürgermeisterin, dass sich im April 2025 Arbeitgeber und Gewerkschaft auf einen Tarifabschluss geeinigt haben. Die Tarifeinigung beinhaltet u.a. die Erhöhung der Tabellenentgelte zum 01.04.2025 in Höhe von 3 %, mindestens jedoch 110 € (als Sockelbetrag) sowie eine weitere Entgelterhöhung ab 01.05.2026 in Höhe von 2,8 %.

Die Ausgaben im Personalbereich belaufen sich aktuell auf 7,41 Millionen und liegen damit im Plan.

Für den gesamten Personalbereich gilt, dass einige Mitarbeiter längerfristig erkrankt waren und aus der Lohnfortzahlung gefallen sind.

Aus den einzelnen Fachbereichen berichtet sie zunächst vom Fachbereich Zentrale Dienste – Feuerwehr:

- Der Gerätewagen Logistik 2 wurde im 4. Quartal 2024 geliefert. Die Restzahlung erfolgte im Januar 2025.
- Die 2. Abschlagszahlung für die Fahrzeugbestellung des HLF 20 erfolgte im 1. Quartal 2025.

Zum Fachbereich II – IT/Digitalisierung berichtet sie, dass innerhalb des vergangenen Berichtszeitraums im Bereich IT, Digitalisierung und Technik der Stadtverwaltung Bruchköbel zahlreiche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt und vorangetrieben wurden. Die wichtigsten Punkte im Überblick:

1. Infrastruktur & Netzwerke

- Der Ausbau der Richtfunkstrecken wurde weiter vorangetrieben.
- Das öffentliche WLAN im Stadtgebiet wurde erweitert.
- Ein flächendeckendes LoRaWAN-Netz wird eingeführt, erste Gateways sind in Betrieb.
- Die Parkplatzsensorik beim Rewe ist in Betrieb.

2. Systeme & Sicherheit

- Der Passwortsafe wurde eingeführt und steht allen Mitarbeitenden zur sicheren Passwortverwaltung zur Verfügung.
- Die Endpoint-Security-Lizenzen wurden verlängert, um den Schutz der Endgeräte weiterhin sicherzustellen.
- Die Übertragung sensibler Daten erfolgt nun verschlüsselt über FTAPI.
- Einführung eines Alarmierungssystems bei körperlicher Gewalt über Gisbo Alarm.

3. Digitale Verwaltung

- Die neue zentrale Knowledge Database <https://FAQ.bruchkoebel.de> ist online.
- Der Posteingangsworkflow für die E-Akte wurde implementiert.
- Neue Self-Service-Terminals im Bürgerbüro wurden installiert.

4. Endgeräte & Betriebssysteme

- In den Kitas wurden über ein Förderprogramm sämtliche Notebooks ausgetauscht.
- Die Bibliothek wird aktuell mit neuer IT-Hardware ausgestattet.
- Der Austausch veralteter Windows-10-Geräte wird schrittweise fortgesetzt.
- PCs an Anzeige-Infobildschirmen werden sukzessive von Windows auf Linux (IoT) umgestellt.

5. Smarte Anwendungen & Pilotprojekte

- Die EMMA-KI wurde installiert und befindet sich ab Juli im internen Testbetrieb (Pilot: IT-Abteilung).
- Die Energiedatenerfassung für ausgewählte städtische Gebäude wurde gestartet.
- Die Gewässerüberwachung zur Hochwasserschutzkontrolle wurde initiiert.
- Erweiterung des Kamerasystems im Asylcamp umgesetzt.

Weiter berichtet die Bürgermeisterin vom Fachbereich Bauwesen (Auszug):

Projekt Entwicklung Schulstandort „Neue Brückenschule“ – Die eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Entwurfs offenlage des Bebauungsplans „Neue Brückenschule“ werden derzeit für die Abwägung bearbeitet und die Planunterlagen angepasst. Anschließend werden die Planunterlagen planmäßig in der ersten Stadtverordnetenversammlung nach der Sommerpause zum Satzungsbeschluss vorgelegt. Die Rechtskraft ist für Herbst 2025 vorgesehen.

Projekt Wiedereröffnung Spielplatz im Baugebiet „Im Peller I“ – Der Spielplatz wurde entsprechend den Abstimmungsgesprächen mit der Wohneigentümergeinschaft neugestaltet. Vorrangig betraf es die Rutschanlage, den Treppenaufstieg und die Einfassungen zum Sandspielbereich sowie die Erneuerung des Fallschutzbelanges rund um die Fitnessgeräte. Ergänzend erfolgte die Errichtung eines Zaunes zum Schutz der angrenzenden Tiefgaragenglasfront und die Montage eines neuen Balancierbalkens. Nach Abnahme der Restarbeiten soll die Wiedereröffnung des Spielplatzes am 10 Juli stattfinden.

Projekt Neubau einer Kita mit Tagespflegeeinrichtung am Alten Festplatz– Das EU-weite Ausschreibungsverfahren für die Planungsleistungen zum Neubau einer 5-Gruppen-Kita mit Tagespflegeeinrichtung wurde abgeschlossen und die Zuschlagserteilung vom Magistrat beschlossen. Die Auftragserteilung für die Leistungsphasen 1-4 für die Objektplanung, Freianlagenplanung und statischen Berechnungen wird in Form von jeweiligen Planungsverträgen vorbereitet.

Projekt Trompeterstein – Die Arbeiten sind abgeschlossen, der Platz kann voll umfänglich genutzt werden.

Die Bürgermeisterin berichtet für den Fachbereich IV (Auszug):

Asyl-Situation

Alle zur Verfügung stehenden Plätze im Camp sind bis auf 30 Plätze belegt.

Durch Wegzug oder Anerkennung werden sporadisch Plätze frei, die unverzüglich wieder neu belegt werden. Hauptgrund ist, dass eine eigene Wohnung im MKK oder in Bruchköbel gefunden wurde oder dass die Geflüchteten nach Unbekannt verzogen sind.

Jugendreferat

Das Jugendreferat hat sich in den neuen Räumlichkeiten sehr gut etabliert und wird von den Jugendlichen stärker als gedacht frequentiert. In diesem Jahr hat es bisher zahlreiche Aktionen gegeben: Selbstverteidigungskurs für Mädchen, die IceDisco auf der Schlitteschuhbahn, eine MTB-Week an Ostern Kinderaktionstag Bauen, verschiedene Kinderaktionstag und Ausflüge. Alle Veranstaltungen wurden von den Jugendlichen sehr gut angenommen und kommen zukünftig wieder zum Einsatz.

Seniorenreferat, Vereinsförderung und Ehrenamt

Für den Sommer ist vom Seniorenbeirat die Reihe „Babbelfest“ geplant: in allen Ortsteilen wird am Nachmittag Kaffee und Kuchen angeboten. Dabei hat man die Möglichkeit, sich mit dem Seniorenbeirat austauschen zu können.

Prognose für das Jahr 2025:

Ordentliches Ergebnis Plan	- 5.059.972 €
Veränderungen im Jahr 2025	- 1.876.571 €
Prognose ordentliches Ergebnis 2025	- 6.936.543 €

Anfangsbestand 2025 an Zahlungsmitteln	11.656.952 €
Prognose Veränderung im Jahr 2025	- 4.112.471 €
Prognose Endbestand 2025 an Zahlungsm.	7.544.481 €
Prognose freie Liquidität zum 31.12.2025	2.269.080 €

Schuldenstand	
Stand 01.01.2025	57.260.952 €
Neuaufnahme	2.234.000 €
Tilgung	284.957 €
= Schuldenstand zum 31.05.2025	59.209.995 €

Im Anhang an den Bericht sind Soll/Ist-Vergleiche bzw. Abweichungen mitgeteilt.

4.	Fragen zu aktuellen Themen
----	----------------------------

Für die CDU-Fraktion fragt der Stadtverordnete Ochs:
 „Dieser Tage wird " das LOKAL " im ehem. Stadtladen eröffnet.
 Wie hoch ist die Miete für die Anmietung ?
 Welche Mieteinnahmen generiert die Stadt Bruchköbel daraus ?
 Gibt es dafür eine Fördermaßnahme und in welcher Höhe ?“

Die Bürgermeisterin antwortet, dass der Hauptmietvertrag im Stadtladen sich auf eine Warmmiete von 1.870,45 € beläuft. Der Untermietvertrag für die PDA Holding UG ist auf die gleiche Summe ausgestellt. Förderungen existieren nicht bzw. nicht mehr.

Für die SPD-Fraktion fragt die Stadtverordnete Pauly:
 „An uns wurden Probleme mit der Entsorgung von Sperrmüll, insbesondere das Nichtauffinden von Liegenschaften, herangetragen.

Daher unsere Fragen:

- Sind Probleme über fehlende Kenntnisse von Örtlichkeiten bzw. Grundstücken beim Entsorger bekannt?
- Gibt es weiterhin generell Probleme beim Abholen von Sperrmüll, z. B. auch Nichtabholen trotz Termin?
- Was kann die Stadt dafür tun, damit die Müllentsorgung besser funktioniert.“

Die Bürgermeisterin berichtet, dass bis zum 30.06.2025 insgesamt 2.142 Sperrmüllabfuhren erfolgten. Dabei wurden 34 Reklamationen gemeldet und somit liegt die Reklamationsquote bei 1,6 %. Die gemeldeten Fälle wurden seitens der Fa. Weisgerber zum Großteil innerhalb eines Tages nachgefahren und erledigt.

Die Ursachen für die Reklamationen sind unterschiedlich:

- Zufahrtswege durch falsch geparkte Fahrzeuge nicht anfahrbar
- Nicht angemeldete Beimengen wurden nicht abgeholt (z.B. nur Restsperrmüll angemeldet, aber Holzsperrmüll beigelegt)
- Sperrmüll wurde nicht auf die Straße, sondern auf das Grundstück gestellt (grundsätzlich darf der Entsorger nicht die Grundstücke betreten)
- Sperrmüll wird vor Garagen um die Ecke gestellt, dies ist dann aber ein anderer Straßename und wird nicht entsprechend angefahren
- Aufgrund von Baustellen
- Sperrmüll zu spät rausgestellt
- vom Entsorger aus unerfindlichen Gründen nicht abgeholt

Eine Unkenntnis seitens des Entsorgers über Liegenschaften ist nur in Einzelfällen z.B. bei neuem Personal gegeben. Dies spiegelt sich auch an der Reklamationsquote von 0,16 % bei allen Abfallarten wider. Grundsätzlich liegen die Ursachen für das Nichtabholen von Sperrmüll an oben genannten Gründen.

Aufgrund der interkommunalen Zusammenarbeit mit dem Eigenbetrieb Abfallwirtschaft des MKK und den damit verbundenen Vertragsstrafen ist grundsätzlich eine Verbesserung der Müllentsorgung zur Vergangenheit gegeben. Bei Reklamationen erfolgt digital über eine entsprechende Software die Weitergabe an die Firma Weisgerber und hierüber werden auch die Gründe, der Mailverkehr sowie die Erledigung dokumentiert.

Vorliegende Reklamationen werden seitens der Verwaltung umgehend an den MKK weitergeleitet. Der MKK wirkt auf eine kurzfristige Erledigung der Reklamationen hin und in Einzelfällen werden Vertragsstrafen gesetzt. Deswegen ist es auch wichtig, dass Mängelleistung möglich zeitnah von den betroffenen Bürgern über das Portal gemeldet werden, denn nur dann ist eine Vertragsstrafe möglich.

TOP 5.	DS-123/2025	Fraktionen FDP/GRÜNE/SPD Antrag Aufwertung der Verlängerung Waldseestraße zum Friedhof
--------	-------------	---

Der Stadtverordnete Köbel trägt den Antrag vor und spricht in diesem Sinne. Der Stadtverordnete Ochs meint, dass im südlichen Bereich der Waldseestraße am Ende der Wohnbebauung eine Entschärfung der kurvenartigen Straßenführung erfolgen sollte. Im Übrigen stelle sich die Situation von dort zum Friedhof seiner Auffassung nach pauschal nicht schlecht dar. Gleichwohl mag die Situation wie vorgeschlagen geprüft werden. Der Stadtverordnete Rechholz ergänzt, dass allenfalls auf beiden Fahrbahnseiten das Grün zurückgeschnitten werden möge. Die Bürgermeisterin spricht im Sinne des Antrags und weist darauf hin, dass die durch den Stadtverordneten Ochs angesprochene Straßenführungssituation dazu gedacht ist, Geschwindigkeit aus der Fahrbeziehung herauszunehmen.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit die Waldseestraße, zwischen der Einmündung Willy-Brandt-Straße und dem Parkplatz am neuen Friedhof Bruchköbel, für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet und sicherer gestaltet werden kann.

1. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Aufstellen von modernen Straßenlaternen mit Bewegungssensoren oder Zeitschaltuhren entstehen.
2. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch ein Erneuern der Deckschicht des Straßenbelags oder durch eine grundhafte Erneuerung im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen würden.
3. Es soll geprüft werden welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Herstellen eines Gehweges im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen.
4. Es soll geprüft werden, inwieweit Förderprogramme für die vorgenannten Punkte in Anspruch genommen werden können, um die Stadtkasse nicht über Gebühr zu belasten.

TOP 6.	DS-117/2025	Überplanmäßige Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 im Bereich Steuern, allgemeine Zuweisungen Umlagen
--------	-------------	---

Die Bürgermeisterin spricht im Sinne der Vorlage.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Beschluss:

Der überplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 710.262 € bei dem Produktkonto 16611000.73541000 (Kreisumlage) sowie 16611000.7354200 (Schulumlage) in Höhe von 396.330 € wird gem. § 100 (1) Hessische Gemeindeordnung (HGO) zugestimmt. Die Deckung erfolgt durch die vorhandene Ergebnismittelrücklage.

Der überplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 1.106.592 € bei dem Produktkonto 16611000.83537200 (Auszahlungen für steuerähnliche Umlagen an Gemeinden/GV) wird gem. § 100 (1) Hessische Gemeindeordnung (HGO) zugestimmt. Die Deckung erfolgt durch den vorhandenen Finanzmittelbestand (freie Liquidität).

Die Bürgermeisterin spricht im Sinne der Vorlage: „Als wir 2015 beschlossen haben, die Reinigung in den Kitas fremd zu vergeben, waren wir alle zunächst skeptisch. Aber bei vielen Krankheitsfällen beim Personal erschien es damals für alle eine gute Lösung, da es doch in vielen Firmen und anderen Institutionen gut funktioniert. Meine Fraktion war damals natürlich ein Befürworter – doch bereits damals war mir wichtig, die Erfahrungen damit genau zu analysieren.

Nach 10 Jahren Erfahrung, von denen ich die letzten 5 Jahre miterleben durfte, kann ich sagen: Es funktioniert leider nicht so, wie wir uns das vorgestellt hatten. Zahlreiche Beschwerden von Kita-Leitungen, von Eltern, den Verantwortlichen in den Liegenschaften. Nicht befriedigende Nachbesserungen, personalintensiv begleitet. Es vergeht keine Team-Sitzung in den Kitas, an denen ich regelmäßig teilnehme, ohne Beschwerden über die Reinigungsleistung. Es vergeht keine Kita-Leitungsrunde ohne neue Schilderungen von verschiedenen Vorkommnissen. Die Möglichkeiten, beim Mängeln finanziell etwas zurückzubekommen, sind ebenfalls sehr zeitintensiv. Und helfen uns in der Sache nicht weiter.

Eine europaweite Ausschreibung ist kosten- und zeitintensiv. Bei der letzten Ausschreibung hatten wir bewusst die Qualität so hoch gewichtet wie möglich – leider gab es trotzdem keine Veränderung – außer höheren Kosten für die gleiche Leistung. Ein wichtiger Punkt ist die Arbeitszufriedenheit der Mitarbeitenden in den Kitas – wir tun so viele Dinge, um ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Es kann nicht sein, dass unsere Erzieherinnen und Erzieher sich gezwungen sehen, zu putzen, weil es einfach nötig wird. Und das passiert leider oft genug.

Es ist zusätzliches Personal, das uns auf Dauer belastet. Aber wir sehen, es funktioniert. Unser eigenes Reinigungspersonal ist motiviert, identifiziert sich mit der Arbeit und ihren Liegenschaften. Sie leisten jeden Tag eine großartige Arbeit und auch Krankheitsphasen können verschmerzt werden. Deswegen der Vorschlag, wenigstens in den Kitas auch wieder auf eigenes Personal zurückzukehren. Der Ausschreibeposten wird vereinfacht. Wir bekommen für unser Geld die Leistung, die wir bezahlen und haben eigene Möglichkeiten der Regelung, wenn es mal nicht funktioniert. Die Mitarbeitenden in den Kitas sehen es als Wertschätzung und Arbeitserleichterung. Die Mitarbeitenden in der Liegenschaftsverwaltung, im Fachdienst sehen dem positiv entgegen aufgrund der gemachten Erfahrungen.

Eine weitere europäische Ausschreibung würde sicherlich zu einem Angebot führen, das annähernd die veranschlagten Personalkosten ausmacht. Wir sparen an Zeit für die Überwachung, Mängelbehebung und das umfangreiche Beschwerdemanagement. Für den nächsten Haushalt brauchen wir heute deswegen diese Grundsatzentscheidung und hoffe sehr, dass die vorgebrachten Argumente und die Zahlen aus der Vorlage überzeugen!“

Der Stadtverordnete Ochs kommt auf die damalige Situation - also vor der Fremdvergabe - zu sprechen und meint, dass seinerzeit ein hoher Krankenstand mitentscheidend für die dann folgende Fremdvergabe gewesen sei. Er fragt, ob nicht eine Ausschreibung über die kreisweite Vergabe-IKZ sinnvoll sei. Die Bürgermeisterin bekundet, dass jedenfalls die Abfall-Ausschreibung über die IKZ-Abfall zu keinen Minderausgaben geführt hat, ganz im Gegenteil. Andere Kommunen lassen immer schon eigene Kräfte in den Kitas reinigen oder kehren zu diesem Modell zurück. Die Identifikation der eigenen Mitarbeiter mit der Einrichtung und damit besserer Qualität der Arbeitsausführung dürfe nicht unterschätzt werden. Die Stadtverordnete Zorbach fragt nach der Gegenfinanzierung. Die Bürgermeisterin bekundet, dass die Kita-Gebühren so oder so nicht kostendeckend seien.

Abstimmung: bei 29 Ja-Stimmen (FDP, GRÜNE, SPD, CDU, BBB ohne die Stadtverordnete Zorbach) und 1 Nein-Stimme (die Stadtverordnete Zorbach) beschlossen

Beschluss:

Die Reinigungsdienstleistungen im Bereich der Kindertagesstätten werden ab dem 01.07.2026 wieder mit eigenem Personal durchgeführt und nicht in die Ausschreibung mit aufgenommen. Nur im Bedarfsfall sollte dann noch ein externer Dienstleister für die Unterhaltsreinigung der Kindertagesstätten

beauftragt werden. Die Glas- und Rahmenreinigung wird weiterhin durch eine externe Reinigungsfirma durchgeführt.

TOP 8.	DS-122/2025	Mobilitätskonzept Bruchköbel
--------	-------------	------------------------------

Die Bürgermeisterin spricht im Sinne der Vorlage.

Der Stadtverordnete Ringel stellt folgenden Ergänzungsantrag als letzten Satz des Beschlusstextes und spricht in diesem Sinne: „Dieses Mobilitätskonzept ist verbindliche Planungsgrundlage der Stadtverwaltung.“

Der Stadtverordnete Ochs meint hinsichtlich des Ergänzungsantrags, dass bei einer „verbindlichen Planungsgrundlage“ der Bauverwaltung jede Flexibilität genommen werde.

Sodann diskutiert die Stadtverordnetenversammlung in unterschiedliche Zielrichtungen und weitgehend ohne Wortmeldungen oder Benutzung des Mikrofons zur Frage, ob oder ob nicht über eine Vorlage „zur Kenntnisnahme“ Beschluss zu fassen sei. Die Bürgermeisterin berichtet zur Gesamtintention des Mobilitätskonzepts mit dem Fokus für die Ausführung auf „Szenario 2“, wie es auch aus der Begründung klar ersichtlich sei.

Die Bürgermeisterin ändert den Beschlusstext der Verwaltungsvorlage in Satz 1 wie folgt: „Das beigefügte Mobilitätskonzept wird zur Kenntnis genommen und der folgende Leitsatz beschlossen.“

Der Stadtverordnetenvorsteher lässt zunächst über die Beschlussvorlage in der geänderten Fassung, gefolgt vom Ergänzungsantrag abstimmen.

Abstimmung über die Beschlussvorlage, geändert in Satz 1:
Mit 26 Ja-Stimmen (CDU, FDP, GRÜNE, SPD), und 4 Nein-Stimmen (BBB) beschlossen.

Abstimmung zum Ergänzungsantrag: bei 19 Ja-Stimmen (FDP, GRÜNE, SPD ohne die Stadtverordnete Schulze), 10 Nein-Stimmen (CDU, BBB) und einer Enthaltung (die Stadtverordnete Schulze) beschlossen

Beschluss:
Das beigefügte Mobilitätskonzept wird zur Kenntnis genommen und der folgende Leitsatz beschlossen:

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Bruchköbel 2040 soll einerseits Mobilität für alle unter Berücksichtigung der Anforderungen der Generationengerechtigkeit erzielt sowie andererseits der Verkehr umweltverträglich gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Lebensqualität zu erreichen.

Dieses Mobilitätskonzept ist verbindliche Planungsgrundlage der Stadtverwaltung.

Nachdem keine Wortmeldungen vorliegen, schließt der Stadtverordnetenvorsteher die Sitzung um 20:57 Uhr.

Guido Rötzer
Stadtverordnetenvorsteher

Dr. Achim Wächtler
Schriftführer



Ersterfassungsdatum: 16.06.2025
Antragsteller: FDP/GRÜNE/SPD
Ersteller: FDP/GRÜNE/SPD

Fraktionen FDP/GRÜNE/SPD

Beschlussvorlage	Drucksachen-Nr.: DS-123/2025	
Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	01.07.2025	

Titel:

Fraktionen FDP/GRÜNE/SPD Antrag Aufwertung der Verlängerung Waldseestraße zum Friedhof

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit die Waldseestraße, zwischen der Einmündung Willy-Brandt-Straße und dem Parkplatz am neuen Friedhof Bruchköbel, für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet und sicherer gestaltet werden kann.

1. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Aufstellen von modernen Straßenlaternen mit Bewegungssensoren oder Zeitschaltuhren entstehen.
2. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch ein Erneuern der Deckschicht des Straßenbelags oder durch eine grundhafte Erneuerung im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen würden.
3. Es soll geprüft werden welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Herstellen eines Gehweges im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen.
4. Es soll geprüft werden, inwieweit Förderprogramme für die vorgenannten Punkte in Anspruch genommen werden können, um die Stadtkasse nicht über Gebühr zu belasten.

Begründung:

In mehr oder weniger regelmäßigen Abständen kommt in sozialen Medien das Thema Beleuchtung und Qualität der Wegebeziehung vom Fritz-Hofmann-Spielplatz zum Neuen Friedhof auf. Jedoch nicht nur in den sozialen Medien, sondern auch im direkten Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern ist diese Wegebeziehung immer wieder mal Thema.

Gerade in den Abendstunden oder der dunklen Jahreszeit empfinden es Bürgerinnen und Bürger mitunter unangenehm, den Weg zum Friedhof oder zur Freizeitanlage Dicke Eiche, vor dem Hintergrund der Dunkelheit und den vorhandenen Stolperfallen auf dem Weg, diesen zu nutzen. Hier würde unserer Ansicht nach die Installation von Straßenlaternen zur Beleuchtung des Weges ein großes Plus an Sicherheit und vor allem für das Sicherheitsempfinden unserer Bürgerinnen und Bürger bedeuten.

Dem Umweltschutz Rechnung tragend sind moderne Straßenlaternen mittlerweile sensorisch derart steuerbar, dass eine Lichtverschmutzung am Waldrand und somit eine Irritation von Insekten und Wildtieren auf ein vertretbares Maß reduziert wird. Die Ausleuchtung des Weges findet mit diesen modernen Straßenlaternen nur statt, wenn tatsächlich Fußgänger oder Radfahrer im Nahbereich unterwegs sind.

Der aktuelle Zustand der Deckschicht des Weges entspricht eher einem schlechten Feldweg als einem Gehweg, der auch gefahrlos von älteren oder mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann. Die Prüfung einer Erneuerung dieser Deckschicht, zur Beseitigung von Stolperfallen, halten wir daher für angebracht.

Vor dem Hintergrund der mittelfristig angedachten Friedhofserweiterung könnte es wirtschaftlich klüger sein, einen Gehweg am jetzigen Fahrbahnrand herzustellen, die Deckschicht gegenwärtig nicht zu erneuern und erst im Zuge der Friedhofserweiterung gänzlich neu zu denken. Dies gilt es zu prüfen und wir bitten um breite Zustimmung für unseren Antrag.

Anlage(n):

1. Originalantrag



An den
Stadtverordnetenvorsteher
Herrn Guido Rötzer
Hauptstraße 32
63486 Bruchköbel

Uwe Ringel
Fraktionsvorsitzender (Bündnis 90/
Die Grünen)
Monika Pauly
Fraktionsvorsitzende (SPD)
Katja Lauterbach
Fraktionsvorsitzende (FDP)

Bruchköbel, 16.06.2025

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher Rötzer

Wir bitten um Aufnahme auf die Tagesordnung zur nächsten Stadtverordnetensitzung

Antrag FDP, Bündnis 90/Die Grünen und SPD

Antrag Aufwertung der Verlängerung Waldseestraße zum Friedhof

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher Rötzer,

die Fraktionen FDP-GRÜNE-SPD stellen zur Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel am 1. Juli.2025 folgenden Antrag.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit die Waldseestraße, zwischen der Einmündung Willy-Brandt-Straße und dem Parkplatz am neuen Friedhof Bruchköbel, für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet und sicherer gestaltet werden kann.

1. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Aufstellen von modernen Straßenlaternen mit Bewegungssensoren oder Zeitschaltuhren entstehen.
2. Es soll geprüft werden, welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch ein Erneuern der Deckschicht des Straßenbelags oder durch eine grundhafte Erneuerung im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen würden.
3. Es soll geprüft werden welche Kosten für die Stadt Bruchköbel durch das Herstellen eines Gehweges im gegenständlichen Bereich des Antrages entstehen.

4. Es soll geprüft werden, inwieweit Förderprogramme für die vorgenannten Punkte in Anspruch genommen werden können, um die Stadtkasse nicht über Gebühr zu belasten.

Begründung

In mehr oder weniger regelmäßigen Abständen kommt in sozialen Medien das Thema Beleuchtung und Qualität der Wegebeziehung vom Fritz-Hofmann-Spielplatz zum Neuen Friedhof auf. Jedoch nicht nur in den sozialen Medien, sondern auch im direkten Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern ist diese Wegebeziehung immer wieder mal Thema.

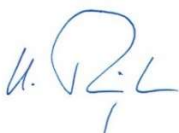
Gerade in den Abendstunden oder der dunklen Jahreszeit empfinden es Bürgerinnen und Bürger mitunter unangenehm, den Weg zum Friedhof oder zur Freizeitanlage Dicke Eiche, vor dem Hintergrund der Dunkelheit und den vorhandenen Stolperfallen auf dem Weg, diesen zu nutzen. Hier würde unserer Ansicht nach die Installation von Straßenlaternen zur Beleuchtung des Wegs ein großes Plus an Sicherheit und vor allem für das Sicherheitsempfinden unserer Bürgerinnen und Bürger bedeuten.

Dem Umweltschutz Rechnung tragend sind moderne Straßenlaternen mittlerweile sensorisch derart steuerbar, dass eine Lichtverschmutzung am Waldrand und somit eine Irritation von Insekten und Wildtieren auf ein vertretbares Maß reduziert wird. Die Ausleuchtung des Weges findet mit diesen modernen Straßenlaternen nur statt, wenn tatsächlich Fußgänger oder Radfahrer im Nahbereich unterwegs sind.

Der aktuelle Zustand der Deckschicht des Weges entspricht eher einem schlechten Feldweg als einem Gehweg, der auch gefahrlos von älteren oder mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann. Die Prüfung einer Erneuerung dieser Deckschicht, zur Beseitigung von Stolperfallen, halten wir daher für angebracht.

Vor dem Hintergrund der mittelfristig angedachten Friedhofserweiterung könnte es wirtschaftlich klüger sein, einen Gehweg am jetzigen Fahrbahnrand herzustellen, die Deckschicht gegenwärtig nicht zu erneuern und erst im Zuge der Friedhofserweiterung gänzlich neu zu denken. Dies gilt es zu prüfen und wir bitten um breite Zustimmung für unseren Antrag.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Ringel
Fraktionsvorsitzender (B90/Die Grünen)



Monika Pauly
Fraktionsvorsitzende (SPD)



Katja Lauterbach
Fraktionsvorsitzende
(FDP)



Ersterfassungsdatum: 05.06.2025

Aktenzeichen:

Antragsteller: Verwaltung

Ersteller: Frau Adelmann

Finanzverwaltung

Beschlussvorlage	Drucksachen-Nr.: DS-117/2025
-------------------------	-------------------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP
Magistrat der Stadt Bruchköbel	11.06.2025	
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	01.07.2025	

Titel:

Überplanmäßige Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 im Bereich Steuern, allgemeine Zuweisungen Umlagen

Beschlussvorschlag:

Der überplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 710.262 € bei dem Produktkonto 16611000.73541000 (Kreisumlage) sowie 16611000.7354200 (Schulumlage) in Höhe von 396.330 € wird gem. § 100 (1) Hessische Gemeindeordnung (HGO) zugestimmt. Die Deckung erfolgt durch die vorhandene Ergebnismrücklage.

Der überplanmäßigen Ausgabe im Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 1.106.592 € bei dem Produktkonto 16611000.83537200 (Auszahlungen für steuerähnliche Umlagen an Gemeinden/GV) wird gem. § 100 (1) Hessische Gemeindeordnung (HGO) zugestimmt. Die Deckung erfolgt durch den vorhandenen Finanzmittelbestand (freie Liquidität).

Begründung:

Die Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung für den Haushalt 2025 erfolgte am 10.12.2024. Die Genehmigung hierfür erteilte die Kommunalaufsicht am 13.02.2025. Am 28.02.2025 erfolgte der Beschluss in der Kreistagsversammlung zu einer Erhöhung der Hebesätze für die Kreisumlage um 1,8 Prozentpunkte sowie der Schulumlage um 1 Prozentpunkt.

Somit sind Mehraufwendungen bzw. Mehrauszahlungen für die Kreisumlage in Höhe von 710.262 € sowie der Schulumlage in Höhe von 396.330 € im Jahr 2025 zu tätigen.

Die jetzt zu tätigen Aufwendungen und Auszahlungen waren beim Beschluss der Haushaltssatzung 2025 für die Stadt Bruchköbel nicht vorhersehbar, da die Beschlussfassung zur Hebesatzerhöhung durch den Main-Kinzig-Kreis sogar erst nach der Genehmigung durch die Kommunalaufsicht erfolgt. Ebenso ist der Aufwand aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung unabweisbar.

Zum 31.12.2024 ist eine voraussichtliche Ergebnissrücklage aus dem ordentlichen Ergebnis in Höhe von 11,9 Mio. € sowie im außerordentlichen Ergebnis von 4,9 Mio. € vorhanden, welche zur Deckung der Mehraufwendungen herangezogen werden können, selbst nach Berücksichtigung des geplanten Jahresergebnisses 2025 (-3,9 Mio.€). Zur Deckung der Mehrauszahlungen ist eine ausreichende ungebundene Liquidität zum 31.12.2025 in Höhe von 2.223.038 € laut dem Liquiditätsbericht zu Hinweis Nr. 6 zu § 106 HGO vorhanden.

Der Fachbereich Finanzen bittet um Zustimmung dieser überplanmäßigen Ausgabe.



Ersterfassungsdatum: 10.06.2025

Aktenzeichen:

Antragsteller: Verwaltung

Ersteller: Herr Brede

Finanzverwaltung

Beschlussvorlage	Drucksachen-Nr.: DS-120/2025
-------------------------	-------------------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP
Magistrat der Stadt Bruchköbel	18.06.2025	
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	01.07.2025	

Titel:

Reinigungsdienstleistungen im Bereich Kindertagesstätten

Beschlussvorschlag:

Die Reinigungsdienstleistungen im Bereich der Kindertagesstätten werden ab dem 01.07.2026 wieder mit eigenem Personal durchgeführt und nicht in die Ausschreibung mit aufgenommen. Nur im Bedarfsfall sollte dann noch ein externer Dienstleister für die Unterhaltsreinigung der Kindertagesstätten beauftragt werden. Die Glas- und Rahmenreinigung wird weiterhin durch eine externe Reinigungsfirma durchgeführt.

Begründung:

Seit dem Jahr 2016 werden etwa 2/3 der Reinigungsleistungen für städtische Gebäude/Objekte im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung durch eine Fremdfirma durchgeführt. Gerade in sensiblen Bereichen wie den der Kindertagesstätten zeigt sich jedoch zunehmend, dass dieses Modell den besonderen Anforderungen nicht gerecht wird. Die Qualität der Reinigungsleistungen in den Kindertagesstätten ist seit Jahren nicht zufriedenstellend. Häufige Beschwerden von Eltern und Mitarbeitern sind die Folge. Eine Kontrolle der Reinigungsleistungen erfolgt durch die zuständige Kitaleitung. In intensiven Gesprächen mit der Reinigungsfirma gestaltet sich selbst die Nachbesserung in den meisten Kindertagesstätten mehr als schwierig. Den Mitarbeitern der Reinigungsfirma bleibt schlichtweg zu wenig Zeit, um die Räumlichkeiten adäquat zu reinigen. Dies wurde in verschiedenen Gesprächen mit dem Reinigungspersonal herausgefunden. Nach Ansicht der Verwaltung kann eine Erhöhung der Qualität der Reinigungsleistungen in den Kindertagesstätten nur mit eigenem Personal erfolgen. Die Reinigung der Böden sollten nach Möglichkeit durch einen Reinigungsroboter erfolgen. Das eigene Reinigungspersonal soll sich um die restlichen Flächen kümmern. Dafür werden nach Einschätzung der Verwaltung etwa 7 Vollzeitstellen benötigt, welche ca. 390.000 € kosten.

Im Vergleich zu einer externen Vergabe ist dies zwar teurer, allerdings würde dies die Qualität erheblich steigern. Im Haushaltsplan 2025 sind für die Reinigungsleistungen im Bereich der Kindertagesstätten insgesamt 186.000 € für eine externe Firma vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass durch die Inflation der letzten Jahre hier eine entsprechende Erhöhung vorzusehen wäre. Ebenso hat man schon heute aufgrund der Lohntariferhöhung eine Erhöhung der Dienstleistungen zum 01.01.2025 von 4,45 % und zum 01.01.2026 von 4,21 %

durchgeführt bzw. angekündigt. Sicherlich könnte man die Gewichtung der Qualität bei der Ausschreibung erhöhen, welches aber sicherlich auch zu einem höheren Preis im Wettbewerb führen würde. Der zweitbeste Bieter war damals schon 30 % und der Höchstbietende 50 % teurer. Ob man dann bei einem höheren Preis auch eine bessere Qualität bekommen würde, bliebe abzuwarten. Beim letzteren ist diese durch die Erfahrungen mit der Glas- und Rahmenreinigung jedenfalls zu verneinen. Weiterhin ist zu beachten, dass viele städtische Mitarbeiter (Kitas, Kita-Verwaltung, Liegenschaften) hier viel Zeit für die Kontrollen, Beschwerden usw. verbringen, welches die Stadt Bruchköbel ebenfalls Geld kostet. Auch das Zusammenspiel mit unserem Reinigungsroboter i.V. mit einer externen Reinigungsfirma funktioniert nicht, da diese kein Interesse daran haben. Hier ist entweder der Reinigungsroboter nicht mehr am Strom angeschlossen gewesen bzw. die Türen waren alle zu. Somit konnte dieser die Flächen nicht mehr reinigen. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Reinigungsbranche unter massiven Preis- und Zeitdruck steht und dadurch meistens die Qualität darunter leidet. Im Vergleich dazu, sind die Erfahrungen mit eigenem Reinigungspersonal in anderen Bereichen der Stadtverwaltung durchweg positiv. Auch aufgrund der guten Erfahrungen mit unserem eigenen Reinigungspersonal wird vorgeschlagen, die Kitas zukünftig auch in Eigenregie zu reinigen, um wieder die normale Qualität einer Reinigung, gerade in so sensiblen Bereichen wie den Kindertagesstätten, zu erreichen.



Bauverwaltung

Beschlussvorlage	Drucksachen-Nr.: DS-122/2025	
Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP
Magistrat der Stadt Bruchköbel	18.06.2025	3.
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	01.07.2025	

Titel:

Mobilitätskonzept Bruchköbel

Beschlussvorschlag:

Das beigefügte Mobilitätskonzept wird mit dem folgenden Leitbild zur Kenntnis genommen:

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Bruchköbel 2040 soll einerseits Mobilität für alle unter Berücksichtigung der Anforderungen der Generationengerechtigkeit erzielt sowie andererseits der Verkehr umweltverträglich gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Lebensqualität zu erreichen.

Begründung:

Um Bruchköbel zukunftsorientiert verkehrspolitisch aufzustellen, hat die Stadtverordnetenversammlung mit der DS 227/2020 die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beschlossen. Mit der DS 109/2022 vom 14.06.2022 hat der Magistrat beschlossen, einen Auftrag zur Untersuchung des Mobilitätskonzeptes an das Büro R+T Verkehrsplanung aus Darmstadt zu vergeben.

Die Untersuchungsergebnisse liegen nun vor und wurden im Zuge der Ausarbeitung einer Expertenrunde, einer allgemeinen Bürgerbeteiligungsrunde und in der Ausschusssitzung für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr vorgestellt bzw. erörtert. Eine Neuaufstellung war auch deshalb notwendig, da die letzte durchgeführte Untersuchung im Jahr 1991 erfolgte.

Das nun erstellte Mobilitätskonzept analysiert die bestehende Situation im Stadtgebiet mit besonderem Fokus auf den innerstädtischen Bereich, da diese auch aufgrund beantragter und erhaltener Fördermittel hervorzuheben ist. Darüber hinaus werden im Konzept auch Themen untersucht, die die Ortsteile von Bruchköbel betreffen. Die Vorgehensweise und der Ablauf stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

- Randbedingungen, Grundlagen
- Verkehrserhebungen
- Analyse, Bewertung der Situation
- Leitbild, Planungsziele
- Prognose, Szenarientwicklung
- Maßnahmen, Umsetzungsstrategie

- Evaluierung

In den Untersuchungen wie auch in den Themengebieten werden insbesondere einzelne Gruppen zur Festlegung der Szenarien genauer betrachtet:

- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Kfz-Verkehr oder auch motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Parkraumuntersuchung

Auf Grundlage dieser Untersuchungen zur IST-Situation in Bruchköbel und anhand der festgestellten Defizite erfolgt eine entsprechende Bewertung sowie Definition von Planungszielen als Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung.

Die Verkehrsinfrastruktur in Bruchköbel und Umgebung wurde in den vergangenen Jahrzehnten umfassend gemäß des Verkehrsplanes von 1991 ausgebaut. So dominiert der fließende und ruhende Kfz-Verkehr die Straßenräume im dicht bebauten Stadtgebiet. Beispielsweise wurden in den Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen etabliert.

Eine Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, als Teil der Stadtplanung die Wege zwischen den einzelnen Nutzungen aufzuwerten, sodass die Mobilität im gesamten Stadtgebiet eine hohe Qualität aufweist. Eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel findet insbesondere dann statt, wenn Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum wiederentdeckt werden und ein Gruppengefühl im Fuß- und Radverkehr entwickelt wird. Die Alternativen zum Pkw sollen so attraktiv sein, dass bereits hierdurch Verlagerungen bewirkt werden. Möglichst viele Bürger sollen sich darüber hinaus gegenseitig dazu animieren, insbesondere im Binnenverkehr, Alternativen zum Auto zu nutzen, um so insbesondere die Kernbereiche zu entlasten.

Durch Maßnahmen zur Aufwertung der Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr sowie im Öffentlichen Personennahverkehr können Restriktionen für den Kfz-Verkehr entstehen. Insbesondere die zukünftige Rolle des Parkens im Straßenraum wird nahezu flächendeckend zu diskutieren sein. Die Möglichkeiten zur Umgestaltung des innerstädtischen Straßennetzes sind begrenzt, eine räumliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr wird in vielen Fällen nicht möglich sein, sodass eine wesentliche Zielsetzung ein besseres Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr sein wird.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes stellen eine Investition in die Zukunft dar. Diese fließen nach dem Konzept in die Planungen ein und werden jeweils legitimiert.

Neben kurzfristig wirksamen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl, die sich z. B. durch die Behebung von Mängeln ergibt, soll eine mittel- bis langfristige Kettenreaktion angestoßen werden. Für immer weniger Zwecke wird ein (eigener) Pkw benötigt, folglich werden weniger Pkw-Fahrten zurückgelegt, dementsprechend wird im Haushalt ein Pkw weniger benötigt, der Stellplatzbedarf reduziert sich. Eine weitere langfristige Folgewirkung von zusätzlicher Nahmobilität kann die Wirtschaftlichkeit von Nahversorgungsbetrieben u. Ä. sein.

Dementsprechend werden Planungsziele definiert. Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanung liegen heutzutage weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen. Stattdessen wird vermehrt auf die intelligente Nutzung und städtebauliche Integration vorhandener Verkehrsanlagen sowie auf die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement) geachtet. Auch der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger kommt hinsichtlich der Optimierung des Gesamtverkehrs eine große Bedeutung zu.

Verkehrspolitische Ziele sind demnach:

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 40 % bis 2020 und um 80 - 95 % bis 2050 (Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung)
- Klimaneutralität im Main-Kinzig-Kreis bis 2045 (Integriertes Klimaschutzkonzept für den Main-Kinzig-Kreis)

Im Konzept wurden 3 Szenarien entwickelt. Von 1 nach 3 sind entsprechend größere Anstrengungen auch in finanzieller Sicht notwendig.

Szenario 1 "Status Quo verbessern"

Grundsatz:

Beseitigung bestehender Mängel mit begrenztem finanziellem Aufwand

Maßnahmenswerpunkte des Szenarios 1 sind:

- Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß- und Radverkehr
- Gewährleistung angemessener Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Verbesserungen im ÖPNV durch Behebung bestehender Störungen im Betriebsablauf bei einem gleichzeitigen Erhalt des derzeitigen Linienkonzeptes
- Anpassung der Preisstruktur sowie verstärktes Marketing im ÖPNV
- Intensivierung der Verkehrsüberwachung
- Aktivierung von Stellplatzreserven auf privatem Grund

Szenario 2 "Erfolgreicher Einstieg in klimafreundliche Mobilität"

Grundsatz:

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden mit erhöhter Anstrengung gefördert. Bestehende Mängel werden behoben, die Situation im Umweltverbund verbessert. Bei laufenden Planungen zur Umgestaltung von Verkehrsanlagen wird eine möglichst optimale Führung des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt.

Maßnahmenswerpunkte des Szenarios 2 sind (zusätzlich zu Szenario 1):

- Förderung des Radverkehrs, z. B. Fahrradstraßen, Erweiterung und Verbesserung von Radabstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Anpassung der Taktung und Tarife im ÖPNV
- Verbesserte Sicherstellung der Verknüpfungen zwischen ÖPNV und weiteren Verkehrsmitteln
- Flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 in Wohngebieten
- Förderung des Mobilitätsverbundes durch umfassende Öffentlichkeitsarbeit und Einrichtung einer Mobilitätszentrale
- Förderung der Elektromobilität durch flächendeckenden Ausbau der Infrastruktur und Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen (z. B. durch kostenloses Parken)
- Förderung und Wiederbelebung bzw. Einführung von Carsharing- und Fahrradleiheangeboten durch Bereitstellung von Flächen, Kooperationen mit den Anbietern und Marketing

Szenario 3 "Große Schritte zur Verkehrswende"

Grundsatz:

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden mit der Zielsetzung auf weitreichende Veränderung des Mobilitätsverhaltens gefördert. Planungs- und Gestaltungsparameter für den Fuß- und Radverkehr werden so weiterentwickelt, dass mindestens gleichwertige Bedingungen zum Kfz-Verkehr hergestellt werden. Es werden für alle Verkehrsmittel dichte Netze mit möglichst direkten Verbindungen hergestellt, Netzlücken werden mit geeigneten baulichen Maßnahmen geschlossen. Die Stadt Bruchköbel trägt im Rahmen ihrer Möglichkeiten dazu bei, auch den Quell- / Ziel-Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern und engagiert sich in regionalen und überregionalen Kooperationen und Planungsstrukturen.

Maßnahmenswerpunkte des Szenarios 3 sind (zusätzlich zu Szenario 2):

- Anpassung der Lichtsignal-Steuerung mit einer erhöhten Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs, die auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen kann
- Flächendeckende Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Herstellung von Radschnellverbindungen in die Nachbargemeinden
- bessere ÖPNV-Vernetzung der Ortsteile
- Umsetzung eines Kfz-verkehrsaarmen Stadtzentrums
- Herstellung von Verkehrsanlagen für Fuß-, Rad- und Busverkehr auch zu Lasten des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs

Aus verkehrlicher Sicht, aber auch im Hinblick auf die angestrebte Reduzierung von Umweltbelastungen, ist zu empfehlen, Szenario 3 umzusetzen. Allerdings setzt dies auch voraus, dass im Sinne von „Push & Pull“ Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund Restriktionen beim Kfz-Verkehr notwendig sind und dies auch politisch kommuniziert und getragen werden muss. Zusätzlich setzt Szenario 3 höhere finanzielle Aufwendungen voraus.

Daher schlägt das untersuchende Büro gemeinsam mit der Verwaltung vor, Szenario 2 anzustreben.

Das in der Anlage beigefügte komplette Mobilitätskonzept beschreibt die Maßnahmen und genannten Szenarien detailliert.

Alle Maßnahmen zur Umsetzung aus den Szenarien bedürfen der einzelnen politischen Willensbekundung und Einplanung in den jeweiligen Haushalten der zukünftigen Jahre.

Um Zustimmung zur Beschlussvorlage wird gebeten.

Anlage(n):

1. 2025-06-12_RT_Bericht MoKo Bruchköbel ohne Pläne
2. 2025-06-12_RT_MOKO Bruchköbel_Pläne gesamt_Optimized



Mobilitätskonzept 2040

Bruchköbel

Mobilitätskonzept 2040

Bruchköbel

12. Juni 2025

Auftraggeber

Stadt Bruchköbel
Fachbereich III Bauwesen
Sachgebiet Tiefbau und Umwelt
Ansprechpartner:
Frank Rollmann, Dipl.-Bau Ing. (Fh)
Hauptstraße 32
63486 Bruchköbel
Telefon: 06181 / 975-240
Frank.Rollmann@bruchkoebel.de
www.bruchkoebel.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Zukunftsfähige 
Innenstädte und Zentren

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Tobias Franke, Dipl.-Ing.
Stephanie Feuerbach, Dipl.-Ing.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
1.2	Ablauf und Beteiligungsprozess	2
2	Strukturelle Rahmenbedingungen	4
2.1	Räumliche Lage und Stadtstruktur	4
2.2	Strukturgrößen	5
3	Bestandsanalyse Fußverkehr	8
3.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr	8
3.2	Fußverkehrsangebot	10
3.3	Zusammenfassende Bewertung	13
4	Bestandsanalyse Radverkehr	14
4.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr	14
4.2	Radverkehrsangebot	17
4.3	Zusammenfassende Bewertung	24
5	Bestandsanalyse ÖPNV	25
5.1	Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV	25
5.2	Angebote im ÖPNV	25
5.3	Zusammenfassende Bewertung	29
6	Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr	31
6.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im fließendem Kfz-Verkehr	31
6.2	Straßennetz	31
6.3	Erhebungen fließender Kfz-Verkehr	33
6.4	Kfz-Verkehrsmengen	35
6.5	Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz	41
6.6	Wirtschaftsverkehr	41
6.7	Zusammenfassende Bewertung	42

7	Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr	44
7.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im ruhendem Kfz-Verkehr	44
7.2	Parkraumangebot	44
7.3	Parkraumnachfrage	46
7.4	Zusammenfassende Bewertung	51
8	Bestandsanalyse Mobilitätsverbund	52
8.1	Allgemeine Ansprüche und Standards im Mobilitätsverbund	52
8.2	Angebotsspektrum	52
8.3	Zusammenfassende Bewertung	54
9	Zusammenfassung Bestandsanalyse	56
10	Leitbild und Planungsziele	58
10.1	Vorbemerkung	58
10.2	Zielkatalog	59
10.3	Verkehrliches Leitbild	60
10.4	Planungsziele	60
	10.4.1 Fuß- und Radverkehr	61
	10.4.2 Öffentlicher Nahverkehr	62
	10.4.3 Kfz-Verkehr	63
	10.4.4 Mobilitätsverbund	64
11	Prognosehorizont 2040	65
11.1	Siedlungs- und Strukturentwicklung bis 2040	65
11.2	Infrastrukturelle Maßnahmen bis 2040	67
11.3	Verkehrliche Wirkungen	67
12	Szenarienuntersuchung	68
12.1	Methodik	68
12.2	Vorbemerkung	68
12.3	Beschreibung der Szenarien	69

12.3.1 Szenario 1 "Status Quo verbessern"	69
12.3.2 Szenario 2 "Erfolgreicher Einstieg in klimafreundliche Mobilität"	69
12.3.3 Szenario 3 "Große Schritte zur Verkehrswende"	70
12.4 Wirkungsabschätzung der Szenarien	71
13 Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie	74
13.1 Methodisches Vorgehen	74
13.2 Potenziale und Grenzen des Maßnahmenkonzepts	75
13.3 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder	77
13.3.1 Fußverkehr	77
13.3.2 Radverkehr	84
13.3.3 ÖPNV	98
13.3.4 Kfz-Verkehr	104
13.4 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen	110
13.5 Umsetzungskonzept	119
13.5.1 Fußverkehr	122
13.5.2 Radverkehr	123
13.5.3 ÖPNV	124
13.5.4 Kfz-Verkehr	126
13.5.5 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen	128
14 Kommunikation, Verstetigung und Controlling	129
15 Fazit	133
Verzeichnisse	135

1 Einführung

1.1 Aufgabe und Vorgehensweise

Die Stadt Bruchköbel liegt mit ihren etwa 20.000 Einwohnern im Main-Kinzig-Kreis in Hessen und ist Teil der Stadtregion Frankfurt am Main.

Die letzte umfassende Verkehrsuntersuchung für Bruchköbel stammt aus dem Jahr 1991, als der Verkehrsplan erarbeitet wurde¹. Seitdem ist keine vergleichbare Aktualisierung erfolgt. Eine solche ist auch angesichts der sich dynamisch verändernden Randbedingungen (demographischer Wandel, Änderung von Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten, Umsiedelung von Baugebieten u.a.m.) und im Interesse einer effektiven und effizienten Verkehrsplanung (Einheitlichkeit der Datenbasis für verschiedene Planwerke) dringend geboten.

So soll das nun vorliegende Mobilitätskonzept 2040 eine verkehrliche Leitlinie der Stadt Bruchköbel für einen Prognosezeitraum von rund 10 bis 15 Jahren darstellen. Strategische Zielsetzungen und Leitlinien sollen die zukünftige Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2040 festlegen.

Die wichtigsten Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes sind:

- den Verkehr verträglicher abzuwickeln, um Beeinträchtigungen für die Bewohner Bruchköbels zu minimieren,
- die Mobilität aller Bewohner zu gewährleisten, wobei auch die Belange der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer (Kinder, ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Personen) zu berücksichtigen sind,
- das Verkehrssystem insgesamt zukunftsfähig zu machen, d.h. an die sich verändernde Gesellschaft (demografische Entwicklung), aber auch an neue Technologien anzupassen.

Die anzuwendende Methodik zur Neuaufstellung des Mobilitätskonzeptes orientiert sich an den 2013 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichten "Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung"². Grundlage dafür sind umfangreiche Verkehrserhebungen im Straßenraum in Form von Querschnitts- und Knotenpunktzählungen sowie eine Erfassung des Durchgangsverkehrs.

1 Dorsch Consult: Verkehrsplan Stadt Bruchköbel. Wiesbaden 1991.

2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Köln 2013.

1.2 Ablauf und Beteiligungsprozess

Als Grundlage für das Mobilitätskonzept mussten in einem ersten Schritt zunächst genaue Kenntnisse über die bestehenden Verkehrsmengen und Verkehrsströme sowie die vorhandene Infrastruktur gewonnen werden. Dazu wurden umfangreiche Erhebungen und eine Analyse der vorhandenen Infrastruktur durchgeführt und die Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems für alle Verkehrsarten analysiert und bewertet.³

Abbildung 1 zeigt den gesamten Ablaufprozess des Mobilitätskonzepts. Der Prozess erforderte einerseits eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Fachverwaltung und dem bearbeitenden Fachbüro (R+T) und andererseits die Berücksichtigung anderer Fachplanungen sowie die Beteiligung der Stadtpolitik und der Öffentlichkeit.

Es wurde eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertretern der Verwaltung sowie aus dem Bearbeitungsteam des Fachbüros (R+T) bestand. In dieser Arbeitsgruppe wurden während des gesamten Planungsprozesses Arbeitsschritte, Termine und Ergebnisse diskutiert und abgestimmt.

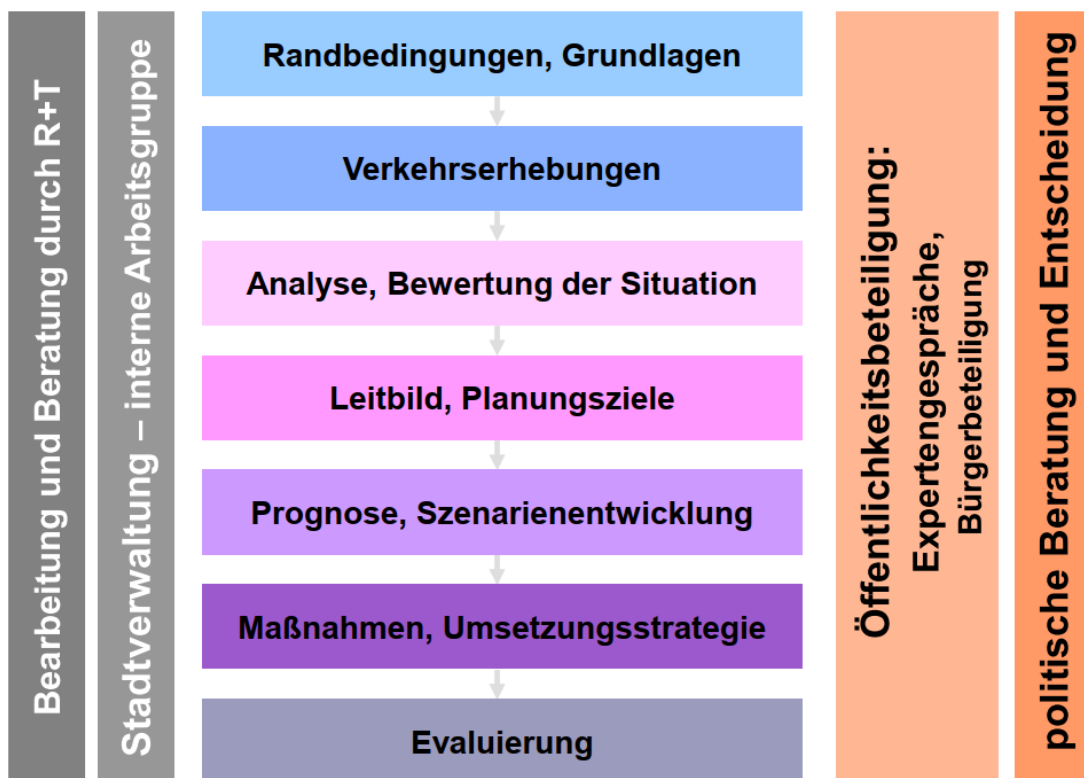


Abbildung 1: Ablaufprozess Mobilitätskonzept

³ Während der Bearbeitung haben umfangreiche Bestandsaufnahmen für sämtliche Verkehrsarten vor Ort stattgefunden. Ausgangslage für die Bestandsanalysen (**Kapitel 3** bis **Kapitel 8**) waren daher die Gegebenheiten, die im Herbst 2022 bis Frühjahr 2024 vorgefunden wurden.

Darüber hinaus wurde die Öffentlichkeit in Form einer Bürgerbeteiligung im Rahmen der Bestandsanalyse und Zieldiskussion sowie zum gleichen Zeitraum Expertengespräche mit Vertretern von Initiativen, Organisationen, Interessensverbänden und Verwaltung einbezogen.

2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1 Räumliche Lage und Stadtstruktur

Die Stadt Bruchköbel liegt innerhalb von Hessen im Osten des Rhein-Main-Gebietes. Das Stadtgebiet weist eine moderate, nach Norden ansteigende Topographie auf. Die Kernstadt weist eine Höhe von etwa 110 m ü NN auf, der Ortsteil Butterstadt etwa 150 m ü NN. Durch die Kernstadt sowie die Ortsteile Ober- und Niederissigheim fließt der Krebsbach.

Bruchköbel ist Teil des Main-Kinzig-Kreises und bildet ein eigenes Mittelzentrum. Die Stadt liegt rund sieben Kilometer nördlich von Hanau, dem nächstgelegene Oberzentrum. Zusätzlich befindet sich Bruchköbel etwa 20 km nordöstlich von Frankfurt am Main, das eine Metropole von internationaler Bedeutung ist (**Abbildung 2**).

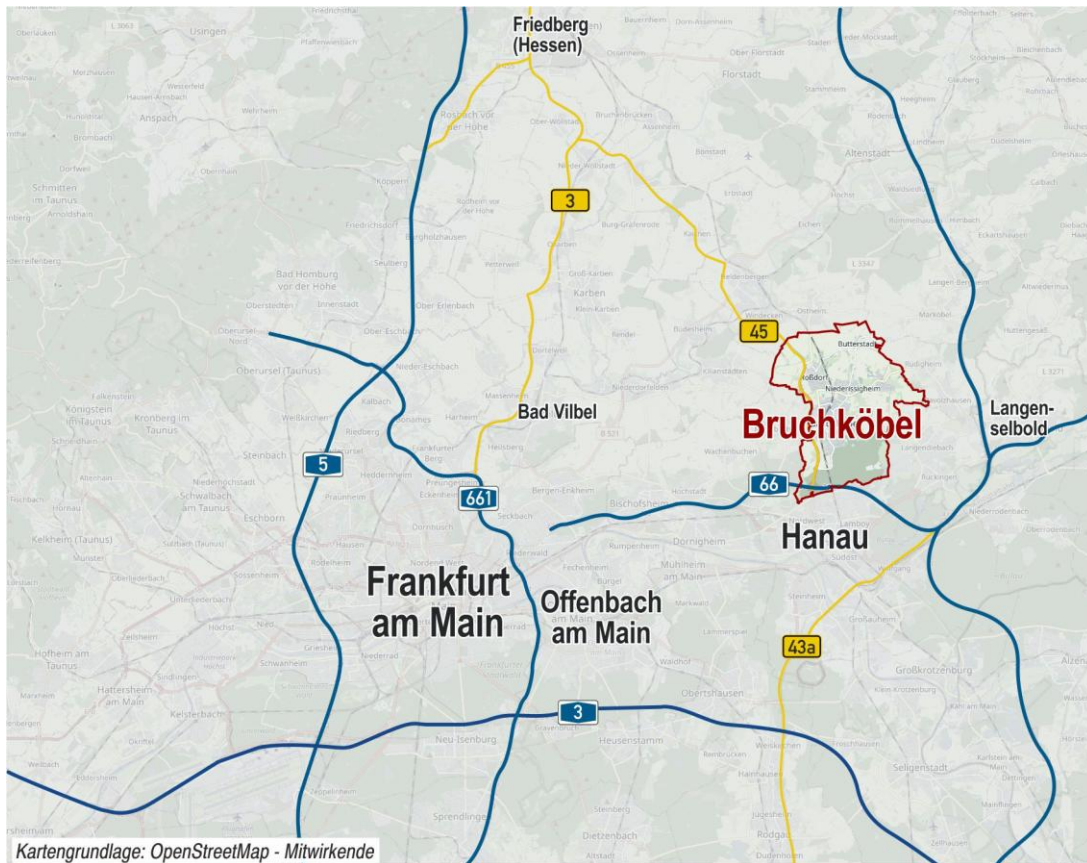


Abbildung 2: Übersicht räumliche Lage

Das Stadtgebiet von Bruchköbel besteht aus der Kernstadt und den vier Ortsteilen Roßdorf, Niederissigheim, Oberissigheim und Butterstadt. Die Kernstadt bildet zusammen mit den davon nördlich liegenden Ortsteilen Niederissigheim und Roßdorf ein mehr oder weniger zusammenhängendes Stadttagglomerat. Das nordöstlich der Kernstadt liegende Oberissigheim und

Butterstadt als nördlicher Ausläufer des Stadtgebiets sind hingegen eher ländlich geprägte Außenbereiche.

Das Stadtgebiet wird im Süden von der Bundesautobahn A 66 (Frankfurt am Main – Fulda) flankiert und ist über die BAB-Anschlussstelle "Hanau-Nord" angebunden. Im Westen des Stadtgebiets verläuft die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße B 45 mit direkten Anschlüssen an die Kernstadt und Roßdorf. Durch die Kernstadt führt in Ost-West-Richtung die L 3268. Die Ortsteile Roßdorf, Niederissigheim und Oberissigheim sind mit der L 3195 mit der Kernstadt verknüpft.

Durch das Stadtgebiet von Bruchköbel verläuft in Nord-Süd-Richtung die zweigleisige und elektrifizierte Eisenbahnhauptstrecke von Friedberg nach Hanau. Auf dieser Strecke verkehren hauptsächlich Regionalbahnen und Güterverkehr.

Südöstlich der Kernstadt liegt der Gewerbepark Fliegerhorst Langendiebach, von dem ein kleinerer Teil zur Bruchköbeler Gemarkung gehört.

Das bebaute Gebiet der Kernstadt lässt sich in folgende Teile gliedern:

- alter Stadtkern mit Einzelhandel, Verwaltungssitz und kulturellen Einrichtungen,
- Wohnbereiche umgeben den alten Stadtkern,
- westlich des Stadtkerns zwischen B 45 und Bahnstrecke liegt ein ausgedehnter Gewerbebereich,
- Schulzentrum im Norden mit Gesamtschule (Heinrich-Böll-Schule) und Oberstufengymnasium (Lichtenberg-Oberstufengymnasium).

Die Ortsteile weisen größtenteils dörfliche Strukturen auf und sind meist geprägt durch die jeweiligen Hauptverkehrsstraßen, an denen zum Teil auch örtliche Einzelhandelseinrichtungen angesiedelt sind.

2.2 Strukturgrößen

Bevölkerung

In Bruchköbel leben aktuell 20.825 Einwohner (Stand 12/2022⁴), was einer Bevölkerungsdichte von 697 Einwohner je km² entspricht.

Die Einwohner verteilen sich dabei wie folgt auf die einzelnen Ortsteile:

Statistik-Viewer des Regionalverbandes – abgerufen unter: <https://service.region-frankfurt.de/ia/regionalverband/bevoelkerung/atlas.html>

- Kernstadt 64 %
- Roßdorf 15 %
- Niederissigheim 14 %
- Oberissigheim 6 %
- Butterstadt 1 %

Die Bevölkerung ist in den letzten 25 Jahren relativ stabil geblieben. Laut dem Hessischen Statistischen Landesamt⁵ betrug 1998 die Bevölkerung 20.183 Einwohner, 2011 wurden 20.326 Einwohner verzeichnet.

Deutliche Veränderungen hat es bei der Altersstruktur durch den demografischen Wandel gegeben. So ist der Anteil der über 65-Jährigen seit 2000 bei ungefähr gleichbleibender Einwohneranzahl von 15,9 % auf 25,1 % gestiegen, wohingegen der Anteil der unter 15-Jährigen seitdem von 15,2 % auf 13,5 % gesunken ist.⁶ Dies entspricht dem bundesweiten Trend.

Arbeitsplätze / Wirtschaft / Pendeln

In Bruchköbel arbeiten 4:083 Beschäftigte mit Sozialversicherungspflicht (Stand 06/2024). Davon arbeiten 71,2 % im Dienstleistungsgewerbe.⁷

Die Lage Bruchköbels in der Stadtregion Frankfurt führt zu Pendelverkehr zwischen Bruchköbel und dem Umland. Insgesamt sind 2.770 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte Einpendler (Stand 11/2024⁸). Dem gegenüber stehen 7.140 Auspendler, die hauptsächlich in Frankfurt am Main (1.840) und Hanau (1.670) arbeiten.

Die Arbeitsplätze in Bruchköbel sind weitestgehend im Kernstadtbereich und den angrenzenden Gewerbegebieten angesiedelt. Die Innenstadt bildet einen Arbeitsplatzschwerpunkt und wichtigen Standort für Dienstleistung (Einkaufsschwerpunkt und öffentliche Verwaltung).

Bildung / Erziehung / Tourismus

Bruchköbel verfügt über drei Grundschulen, eine Gesamtschule, ein Oberstufengymnasium sowie eine Förderschule mit dem Schwerpunkt Geistige

Hessisches Statistisches Landesamt; Zahlen von A bis Z - Bevölkerung in Hessen – abgerufen unter: <https://statistik.hessen.de/unsere-zahlen/bevoelkerung>

Statistik-Viewer des Regionalverbandes – abgerufen unter: <https://service.region-frankfurt.de/ia/regionalverband/bevoelkerung/atlas.html>

Statistik-Viewer des Regionalverbandes – abgerufen unter: <https://service.region-frankfurt.de/ia/regionalverband/bevoelkerung/atlas.html>

Bundesagentur für Arbeit: Berichtsmonat: Juni 2023 (CSV-Datei)

Entwicklung. Diese Schulen bieten Platz für etwa 2.600 Schüler. Hinzu kommen etwa 10 Kindergärten/Kindertagesstätten.

Bruchköbel ist ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen oder Fahrradtouren in das Kinzigtal, durch die Wetterau und entlang des Mains. Zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Bruchköbel gehört in der Kernstadt das historische Ensemble am Freien Platz, das aus dem Turm der Jakobuskirche, dem Alten Rathaus, der ehemaligen lutherischen Kirche (heute die Stadtbibliothek) und weiteren Gebäuden besteht. Auch die einzelnen Ortsteile besitzen historische Gebäude (beispielsweise das Alte Rathaus in Roßdorf) und andere Sehenswürdigkeiten (beispielsweise die Jupitersäule in Butterstadt).

3 Bestandsanalyse Fußverkehr

In einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung sollte der Fußverkehr mit dem Radverkehr eine dem Kfz-Verkehr gleichberechtigte Stellung einnehmen. Die Förderung und Rückgewinnung von öffentlichen Räumen als Aufenthaltsflächen und zur Steigerung der Fußwegequalität unter Schaffung direkter und barrierefreier Wege ist ein wichtiger Baustein der heutigen Stadt- und Verkehrsplanung.

Das Zufußgehen stellt für viele Bevölkerungsgruppen eine Chance dar, sich selbständig mobil in der Stadt zu bewegen. Es entstehen keine Kosten, zudem fördert das Zufußgehen die Gesundheit und belebt die Stadt. Das Zufußgehen ist die natürlichste Art des Menschen sich fortzubewegen. Fast jede Wegekette beginnt und endet zu Fuß – der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Supermarkt. Jeder Verkehrsteilnehmer ist auf Teilstrecken Fußgänger, so dass Maßnahmen für den Fußverkehr den Nutzern aller Verkehrsmittel zu Gute kommen.

Neben den eigentlichen Wegen zu Fuß umfasst der Fußverkehr auch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Gehstöcken, Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen sowie den Gepäcktransport. Auch die Verwendung bestimmter Sportgeräte für die Mobilität wird in der Regel dem Fußverkehr zugewiesen. Hierzu zählen z. B. Skateboards oder Inline-Skater.

Eine Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur kann auf der gesamtstädtischen Ebene des Mobilitätskonzepts nur grob vorgenommen werden. Eine konkrete Ausarbeitung muss über Planungen auf Ortsteil- bzw. Quartiersebene erfolgen. Der Schwerpunkt der Analyse liegt daher auf der Innenstadt. Für diese wird ein Hauptfußwegenetz entwickelt, welches die wichtigsten Ziele verbindet. Entlang dieses Fußwegenetzes wird dann die Ist-Situation analysiert und bewertet.

3.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr

Entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA⁹) ist die Breite von Gehwegen entsprechend der Bebauung und der Verkehrsstärke zu bemessen:

- Wohn- und Mischgebiete: 2,10 bis 2,50 m
- Mischnutzung mit hoher Bebauungsdichte und hohen Verkehrsstärken: mehr als 3,0 m

9 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002.

Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind von den Umfeldbedingungen sowie den Nutzungen abhängig. **Abbildung 3** zeigt die maßgeblichen Verkehrsstärken (Kfz- und Fußverkehr) und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die den Einsatz unterschiedlicher Querungshilfen erfordern.

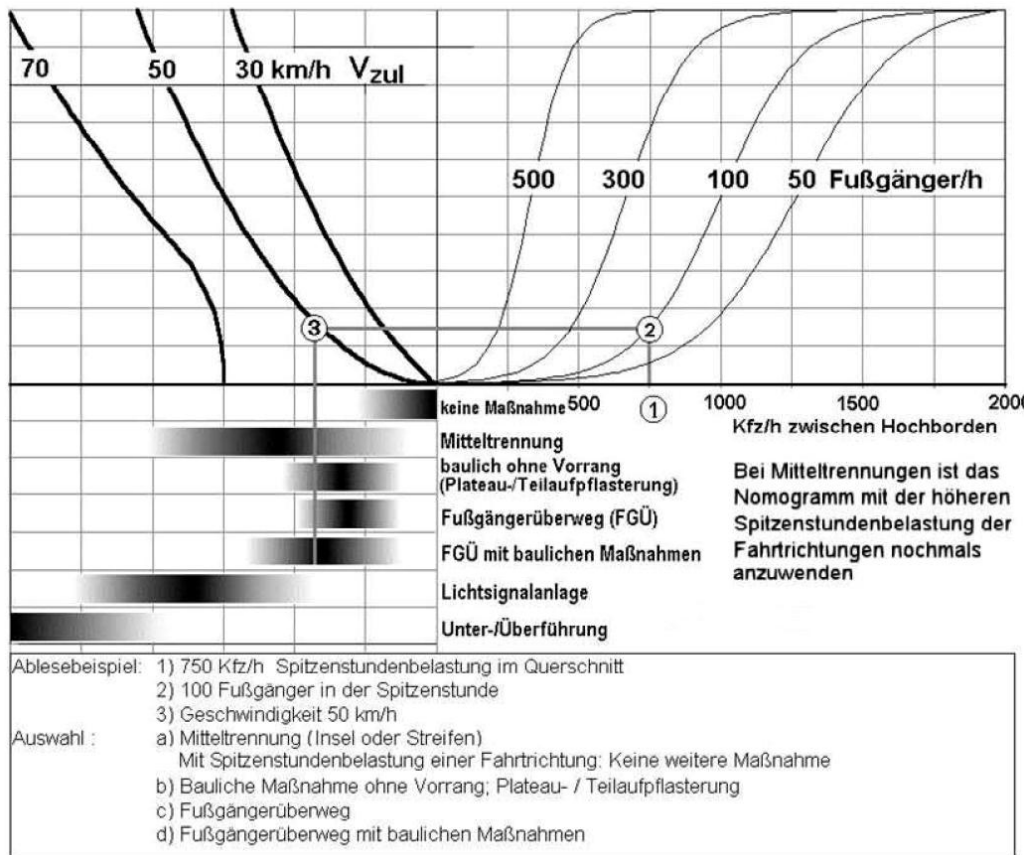


Abbildung 3: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2-streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahnbreite)¹⁰

Barrierefreiheit sollte bei allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Im Fußverkehr sind Einengungen z.B. durch Schilder- und Leuchtenmasten zu vermeiden. Darüber hinaus sind Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen sowie an Einmündungen und Kreuzungen herzustellen. Querungshilfen sollten sowohl für Sehbehinderte als auch geheingeschränkte Personen ausgebildet werden. Im besten Falle ist ein taktiles und akustisches Leitsystem in allen wichtigen Bereichen der Stadt vorzufinden.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV): Empfehlungen für Fußgänger-
verkehrsanlagen (EFA), 2002.

3.2 Fußverkehrsangebot

Das Hauptfußwegenetz wird unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Zentrum gebildet und ist in **Plan 1** dargestellt. Insgesamt verfügt Bruchköbel über ein engmaschiges Fußwegenetz im Zentrum. Es wird im Wesentlichen durch die entlang der Straßen verlaufenden Gehwege gebildet. Ergänzt wird das Fußwegenetz durch separate Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege außerhalb des Straßennetzes (bspw. entlang des Krebsbachs).

Das Stadtzentrum soll im Fußverkehr möglichst umwegfrei aus den angrenzenden Gebieten erreicht werden. Die Grenze für eine hohe Akzeptanz von Fußwegen ist unterschiedlich und liegt in kompakten Städten wie Bruchköbel üblicherweise bei einer Wegedauer von rund 5 bis 10 Minuten (**Plan 1**). Wird dieser Radius um das Alte Rathaus gelegt, ergibt sich für das Zentrum ein Einzugsgebiet, das die gesamte Kernstadt einschließt. Der Bahnhof Bruchköbel liegt vom Alten Rathaus etwa 1,1 km entfernt, was zu Fuß etwa 12 bis 13 Minuten dauert – wobei zusätzlich zwischen diesen beiden Zielen ein nicht unerheblicher Höhenunterschied liegt.

Plan 2 zeigt die im Zentrum Bruchköbels vorhandene Infrastruktur für den Fußverkehr.

Aufgrund begrenzter Flächen, insbesondere im historischen Zentrum, unterscheidet sich die Qualität der Fußwege teilweise. In den Wohnquartieren (auch in den einzelnen Ortsteilen) sind aufgrund der engen Straßenräume verhältnismäßig schmale oder nur einseitige Gehwege vorhanden. In diesen Wohnquartieren werden die Gehwegbreiten häufig zusätzlich durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Zusätzlich weicht der Radverkehr aufgrund fehlender eigener Angebote (**Kapitel 4.2**) auf den Gehweg aus, sodass Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen können.

Innerhalb des Stadtgebietes bestehen sowohl straßenbegleitende als auch teilweise separat geführte Gehwege, über die die innerstädtischen Ziele zu erreichen sind. Auf den meisten wichtigen Fußwegeachsen im Kernbereich – insbesondere Schul- und Kindergartenwege – bestehen an den zu querenden Straßen Schutzeinrichtungen wie Fußgängersignalanlagen (FSA) und andere Querungshilfen (wie bspw. Fußgängerüberwege). Zusätzlich bestehen verkehrsberuhigte Bereiche im historischen Kern (Kellereigasse, Köhlergasse, Hepplergasse usw.).

Die Querungshilfen sowie Querungsbereiche verfügen größtenteils über einen hohen Standard. Insbesondere bei Neubauten verfügen die Querungshilfen über barrierefreie Bordsteinabsenkungen sowie über taktile Leitelemente für sehingeschränkte Personen (**Abbildung 4**).



Abbildung 4: Querungshilfe Innerer Ring

Im Stadtgebiet von Bruchköbel bestehen oftmals hilfreiche Zusatzangebote für den Fußverkehr wie aufgemalte Füße in der Umgebung von Schulen zur Verdeutlichung des Schulweges oder eingefärbte Knotenpunktbereiche, um aufzuzeigen, dass dort ein höheres Maß an Aufmerksamkeit notwendig ist.



Abbildung 5: zusätzliche Hilfsangebote (links: FSA Hainstraße, rechts: Knotenpunktbereich Hainstraße / Haagstraße)

In geringem Maß bestehen punktuelle Mängel bzw. streckenbezogene Mängel im untersuchten Innenstadtbereich (**Plan 3**). Am Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße / Hainstraße bestehen nicht nur ungünstige Sichtverhältnisse, sondern auch sehr langen Wartezeiten für den Fußverkehr an der Lichtsignalanlage mit darauffolgenden zu kurzen Grünzeiten. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator, Seheinschränkungen usw.) ist es somit schwierig, die Straßen zu queren. Zusätzlich verleiten

zu lange Wartezeiten zum Missachten der Sperrzeit, wodurch auch die Unfallgefahr ansteigt. An den anderen Fußgängerschutzanlagen in der Hauptstraße sind keine eindeutigen Ergebnisse zu reproduzieren. Teilweise erhält der Fußverkehr bei Anforderung direkt GRÜN, in anderen Fällen muss länger darauf gewartet werden. Es ist für die Nutzenden nicht nachvollziehbar, wie sich die Signalsteuerungen bei Anforderung verhalten werden. Auch die Fußgängerschutzanlage an der Haingartenschule weist zu kurze Freigabezeiten auf.

Die baulichen Gehwegbreiten sind im zentralen Bereich – anders als in den Ortsteilen – weitestgehend ausreichend bemessen. Eine Ausnahme davon stellt der nördliche Innere Ring dar. Im Untersuchungsgebiet ist größtenteils kein Gehwegparken festzustellen. Dieses wird vermehrt in den Wohnbereichen außerhalb des Untersuchungsraums (insbesondere in den Ortsteilen) wahrgenommen.



Abbildung 6: eingeschränkte Gehwegbreiten (links: Innerer Ring, rechts: Falterstraße in Niederissigheim)

Am Boskooper Weg und den Zugängen zum Fußweg entlang des Krebsbachs ist die Barrierefreiheit durch alleinige Treppenanlagen eingeschränkt. In der Schreinergerasse und dem Stich der Hauptstraße widerspricht die Charakteristik der Straße der verkehrsrechtlichen Anordnung über die vorhandene Beschilderung. Da dort begleitende Gehwege fehlen und der Kfz-Verkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen wäre die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen angebracht.



Abbildung 7: Beispiele für Streckenmängel (links: Boskooper Weg, rechts: Schrenergasse)

3.3 Zusammenfassende Bewertung

Die Führung des Fußverkehrs in Bruchköbel ist insgesamt als positiv zu bewerten. Die Gehwege im Zentrum sind meist ausreichend bemessen und werden in der Regel nicht durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt. Durch die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche wird ein zusätzlicher positiver Effekt erzielt. Viele Querungshilfen sind an den wichtigsten Stellen vorhanden und entsprechen dem aktuellen Stand der Technik hinsichtlich der Barrierefreiheit. Zusätzlich bestehen hilfreiche Zusatzangebote wie eingefärbte Knotenpunktbereiche und aufgemalte Füße in der Umgebung von Schulen.

Allerdings lässt sich feststellen, dass in untergeordneten Bereichen außerhalb der Kernstadt oft zu geringe Fußwegbreiten bestehen – auch durch geduldetes Gehwegparken (bspw. in der Hauptstraße auf Höhe der Hausnummern 76 bis 88). Zusätzlich sind die Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen teilweise zu lang und die darauffolgenden Grünzeiten zu kurz. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist es somit schwierig, die entsprechenden Straßen zu queren. An manchen Stellen sind zudem die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußgängern verbesserungswürdig.

Darüber hinaus fehlen platzartige Aufenthaltsflächen, die zum Verweilen einladen. Der Großteil der Straßenquerschnitte bietet keine Ausdehnung in die Fläche und ist eher funktional gestaltet. Es fehlen demnach oftmals attraktive Straßenräume, die über die reine Wegfunktion hinausgehen.

4 Bestandsanalyse Radverkehr

In einem Entfernungsbereich bis etwa 5 km stellt das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – sowohl im Alltagsverkehr wie auch im Freizeitverkehr.

Für Bruchköbel wurde ein Routennetz entwickelt, welches die Basis für die weitere Bestandsanalyse darstellt (**Plan 4**). Dieses berücksichtigt die bedeutenden Ziele (Schulen, Freizeitziele, Einkaufsmöglichkeiten usw.), die sich größtenteils in der Kernstadt befinden. Dennoch stellen auch die Routen zu den Wohngebieten wichtige Alltags- und Freizeitrouten dar. Dabei ist es unerheblich, ob die Strecke als Bestandteil der Routenvernetzung mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist oder über verkehrsarme Straßen führt.

4.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr

Für die Bewertung von Radverkehrsanlagen sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Sicherheit** (insbesondere bedingt durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer),
- **Kontinuität** des Angebots (Vermeidung von häufig wechselnden Führungsformen, möglichst geradlinige und zügige Trassierung),
- **Qualität** des Angebots (angemessene Breite und Beschaffenheit).

Radverkehrsanlagen








Zu den erforderlichen Breiten von Radverkehrsanlagen machen das Regelwerk (ERA¹¹) und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO¹²) zum Teil unterschiedliche Angaben (**Abbildung 8**). Grundsätzlich hat das Regelwerk den Fokus auf ein qualitätsvolles, attraktives Angebot, die VwV-StVO zielt eher auf Maße ab, die erfüllt sein müssen, damit eine bestimmte Angebotsform ausgewiesen werden darf.

Dies spiegelt sich insbesondere bei Wegen mit gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung (Z240 und Z239+1022-10) wider. Die ERA stellt dazu fest, dass der Radverkehr im Gehwegbereich Fußgänger verunsichert oder gefährden kann und dass zudem den Ansprüchen des Radverkehrs bei einer gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen wird. Daher wird hier die erforderliche Regelbreite vom Fußgänger- und

11 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.

12 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Fassung vom 08.21.2021.

Radfahreraufkommen abhängig gemacht. So ergeben sich erforderliche Regelbreiten von bis zu 4,50 m. Diese können aus Platzmangel oft nicht umgesetzt werden, entsprechend sind dann Alternativen zu erwägen, wie z.B. eine Radführung auf Fahrbahnniveau mittels Schutzstreifen oder Radfahrstreifen.

StVO-Zeichen Nummer	Schutzstreifen 	Radfahrstreifen 	Radweg 	Radweg (Zwei-Richtungsverkehr) 		getrennter Geh- und Radweg 	gemeinsamer Geh- und Radweg 		Gehweg, Freigabe für den Radverkehr 	
				einseitig 1000-33	beidseitig		Radweg-Anteil	innerorts		außerorts
340	295	237	237	237	241	240	239	1022-10		
Bauliche Breite nach ERA	Regelbreite	1,50	1,85	2,00	3,00	2,50	2,00	≥ 2,50	2,50	≥ 2,50
	Mindestbreite	1,25	-	1,60	2,50	2,00	1,60	-	-	-
Lichte Breite nach StVO	Regelbreite	-	1,85	2,00	2,40	2,40	2,00	-	-	-
	Mindestbreite	-	1,50	1,50	2,00	2,00	1,50	2,50	2,00	-

Breiten nach ERA: befestigter Verkehrsraum, d.h. evtl. erforderliche Sicherheitsräume kommen noch hinzu
Breiten nach StVO: lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum)

Abbildung 8: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten

Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Radverkehrsanlagen (z.B. Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind nach der Verwaltungsvorschrift nur eine Ausnahme dieses Grundprinzips. Deren Einrichtung sollte insbesondere bei Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr geprüft werden. Dabei ist eine Form der Führung anzustreben, die den Radfahrer im Blickfeld des motorisierten Individualverkehrs führt.

Der Bau von Radverkehrsanlagen kommt im Allgemeinen nur dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.¹³ Sie werden mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 ausgeschildert und müssen damit von Radfahrenden benutzt werden.

Attraktive und gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen tragen in hohem Maße zu einer Verbesserung des Fahrradklimas und zu einer Imageverbesserung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel bei. Damit werden durch gute Radverkehrsverbindungen auch längerfristig positive Randbedingungen zur Erschließung neuer Nutzerpotentiale für das Radfahren geschaffen. Auf der anderen Seite gilt der Grundsatz: "Lieber keine Radverkehrsanlage als eine schlechte Radverkehrsanlage."

13 VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2

Radverkehrsanlagen sollten immer auch die Benutzung mit einem Anhänger oder einem mehrspurigen Fahrrad erlauben. Dies gilt sowohl für die Breite der Radverkehrsanlagen als auch für den Abstand von Umlaufsperrern.

In vielen Fällen muss der Entwurf von Radverkehrsanlagen mit den Rahmenbedingungen vor Ort abgestimmt werden (insbesondere mit der vorhandenen Straßenbreiten). Der Bau von breiten und komfortablen Radverkehrsanlagen ist nicht immer umsetzbar. Bei der Planung müssen daher die Vor- und Nachteile von Radverkehrsanlagen abgewogen werden.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen sieht die ERA 2010 grundsätzlich vor, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße zu führen. Um dem Radverkehr attraktive Verbindungen bieten zu können, stehen deshalb Maßnahmen im Vordergrund, welche die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Kfz-Fahrbeziehungen erhöhen. Die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen wird im Regelfall empfohlen. Kurze Wege und die Vermeidung von Umwegen stellen wesentliche Bedingungen einer fahrradfreundlichen Stadt dar. Einbahnstraßen verhindern häufig die Realisierung durchgehender Verbindungen für Radfahrende im Erschließungsstraßennetz, obwohl in der Regel eine ausreichende Straßenbreite vorhanden ist. Sind die entstehenden Umwege zu groß, werden Einbahnstraßen oft illegal in der Gegenrichtung befahren. Die StVO ermöglicht daher eine Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Danach kann in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h¹⁴ bei Beachtung bestimmter Randbedingungen der Radverkehr durch Zusatzschilder (StVO ZZ 1000-33 bzw. 1022-10) in Gegenrichtung zugelassen werden.

Immer häufiger Anwendung findet ein duales Angebot für den Radverkehr, welches auch entsprechend beschildert wird (**Abbildung 9**). Seit der Neuregelung der Benutzungspflicht 1998 kann es Radfahrenden freigestellt werden, ob sie die Fahrbahn oder den begleitenden Radweg benutzen („Andere Radwege“). Mit einem Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn und der Kombination VZ 239 („Gehweg“) mit Zusatzzeichen 1022-10 ("Radfahrer frei") kann diese freie Wahl den Radfahrenden verdeutlicht werden. Durch die Kennzeichnung als "Gehweg, Radfahrer frei" haben Radfahrende im Seitenraum ihre Geschwindigkeit dem Fußverkehr anzupassen und Rücksicht auf den Fußverkehr zu nehmen.

Es besteht damit ein duales Angebot für routinierte und schutzbedürftige Radfahrende, welches auch den jeweils "konkurrierenden" Verkehrsteilnehmern (Kfz und Fuß) kenntlich gemacht wird.

14 VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen zu VZ 220 Einbahnstraße



Abbildung 9: Kennzeichnung des dualen Angebots (Beispiele aus Darmstadt)

Zur Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr ist das Fahrradpiktogramm alleine auf der Fahrbahn auch in Bereichen sinnvoll, in denen der Seitenraum nicht vom Radverkehr genutzt werden darf. Die sogenannte Piktogrammspur bietet sich besonders auf Strecken an, in deren Verlauf gute Radverkehrsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können.¹⁵

Radabstellanlagen

Eine ausreichende Anzahl an sicheren Fahrradabstellanlagen trägt zu einer Förderung des Radverkehrs bei und sorgt durch weniger illegal abgestellte Fahrräder zu einer Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen. Alle Radabstellanlagen sollten das gleichzeitige Anschließen von Fahrradrahmen und Laufrad ermöglichen und nach Möglichkeit in einem Corporate Design ausgeführt werden. Zudem sollten Abstellanlagen möglichst überdacht sein. An Standorten mit hoher Nachfrage bieten sich großflächige Abstellanlagen oder sogar ein Fahrradparkhaus an, in denen eine große Anzahl an Fahrrädern überdacht und sicher abgestellt werden kann.

4.2 Radverkehrsangebot

Das Routennetz wurde durchgängig befahren. Dabei wurden die wesentlichen Merkmale (Dimensionierung und Zustand der Anlagen, zugelassene Kfz-Geschwindigkeiten bei Mischverkehr, Querungsangebote, Führung an Knotenpunkten, usw.) aufgenommen und unter Sicherheits- und Komfortaspekten bewertet.

¹⁵ Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Gerade in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

An wichtigen Zielen (Innenstadt, Freizeiteinrichtungen usw.) wurden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum aufgenommen und bewertet.

Die erläuterten Standards aus der ERA und der StVO bilden zusammen mit dem Radroutennetz die Grundlage für die im Frühjahr 2024 erfolgte Bestandsaufnahme und Beurteilung des Angebotes.

Radverkehrsanlagen

In **Plan 5** ist das vorhandene Radverkehrsangebot mit seinen Führungsformen im Stadtgebiet dargestellt. **Plan 6** stellt die Problempunkte und Schwachstellen im Radverkehrsnetz von Bruchköbel dar.

In Wohngebieten wird der Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn geführt. Dies ist aufgrund der teilweise eingerichteten Tempo-30-Zonen und meist geringen Verkehrsmengen überwiegend als ausreichend sicher einzustufen. Problematisch wird es dann, wenn eine Führung auf der Fahrbahn bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und mehr erfolgt. Eine solche Führung ist als unverträglich zu bewerten – insbesondere, wenn hohe Kfz-Mengen diese Straßen befahren. In Bruchköbel trifft das insbesondere auf die Hauptstraße zu, ebenfalls sind bspw. die Geschwister-Scholl-Straße, der Saalburgring, der Kirlweg, der Waldseestraße und die Lindenallee mit diesem Streckenmangel auffällig. Richtung Niederissigheim und Roßdorf wird der Radverkehr außerorts kurzzeitig sogar auf den Kreisstraßen geführt, für die keine Geschwindigkeitsbeschränkungen (somit Tempo 100 km/h) in diesem Bereich angeordnet sind. Der schmale Straßenquerschnitt verschlechtert auf diesen Strecken zusätzlich das Sicherheitsempfinden des Radverkehrs (**Abbildung 10**).



Abbildung 10: Radverkehrsführung außerorts auf K 856

Auf einigen wichtigen innerstädtischen Radrouten (Bahnhofstraße, Hauptstraße und Hammersbacher Straße) finden sich teilweise separate Angebote für den Radverkehr auf der Fahrbahn in Form von Schutzstreifen. Allerdings handelt es sich dabei noch um ein lückenhaftes Angebot. Die Straßen sind nicht durchgängig mit Schutzstreifen ausgestattet. Diese sind nur in den Bereichen angeordnet, in denen ausreichende Fahrbahnbreiten bestehen. Somit fehlt ein durchgehender Netzgedanke, die Breiten für die Anlagen sind grenzwertig gering und das Ende des Angebotes kommt für Radfahrende meist abrupt. (**Abbildung 11**).



Abbildung 11: abruptes Ende bestehender Radverkehrsanlagen
(links: Hauptstraße, rechts: Bahnhofstraße)

In Bruchköbel ist es dem Radverkehr in einigen Straßen bereits gestattet, entgegen der Einbahnstraßen zu fahren (bspw. Mühlbachstraße, Heinrich-Heine-

Straße, Vogelsbergstraße, Jahnstraße usw.). Dabei wird das Befahren der Einbahnstraße vorbildlich durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet (**Abbildung 12**).



Abbildung 12: für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße (Heinrich-Heine-Straße)

Einige (innerstädtische) Gehwege sind für den Radverkehr freigegeben. Dabei bestehen jedoch keine ausreichenden Breiten, so dass eine Benutzungspflicht kritisch zu hinterfragen ist (**Abbildung 13**).



Abbildung 13: keine ausreichenden Gehwegbreiten für Benutzungspflicht Radverkehr (links: Geschwister-Scholl-Straße, rechts: Hammersbacher Straße)

An manchen Stellen sind bei Querungen bzw. bei sich kreuzenden Wegen die Sichtverhältnisse nicht optimal (bspw. verlängerte Walter-Rathenau-Straße in **Abbildung 14**).



Abbildung 14: unsichere Querung bzw. Sichtverhältnisse (verlängerte Walter-Rathenau-Straße)

Ein Teil der eingerichteten Modalsperren entspricht nicht mehr dem Stand der Technik, da das Befahren mit Lastenrädern oder Fahrradanhängern nicht ungehindert möglich ist (**Abbildung 15**).



Abbildung 15: verbesserungswürdige Modalsperren

Radabstellanlagen

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag erfordert den schnellen und einfachen Zugriff auf das Rad. Dafür sind ausreichend wettergeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung, aber auch an den wichtigsten Zielen in Bruchköbel erforderlich.

Fahrradabstellanlagen sind im Zentrum weitgehend flächendeckend vorhanden. Insbesondere rund um den zentralen Geschäftsbereich findet sich eine

Vielzahl an einzelnen Abstellanlagen. Dabei unterscheidet sich die Qualität zum Teil deutlich. Neben verbesserungswürdiger einfacher Vorderradhalter ("Felgenkiller" – **Abbildung 16**) bestehen auch qualitativ bessere Anlehnbügel, die zum Teil sogar überdacht sind (**Abbildung 17**).



Abbildung 16: Beispiel Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Vorderradhalter)



Abbildung 17: Beispiel Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Anlehnbügel)

Am Bahnhof befindet sich einerseits direkt am Bahnsteig eine überdachte Abstellanlage mit etwa 60 Abstellmöglichkeiten. Zusätzlich stehen 8 abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung, die bei der Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bruchköbel angemietet werden können (**Abbildung 18**). Das Angebot ist ausbaufähig und auch der Verwaltungsvorgang zum Anmieten sollte vereinfacht werden.

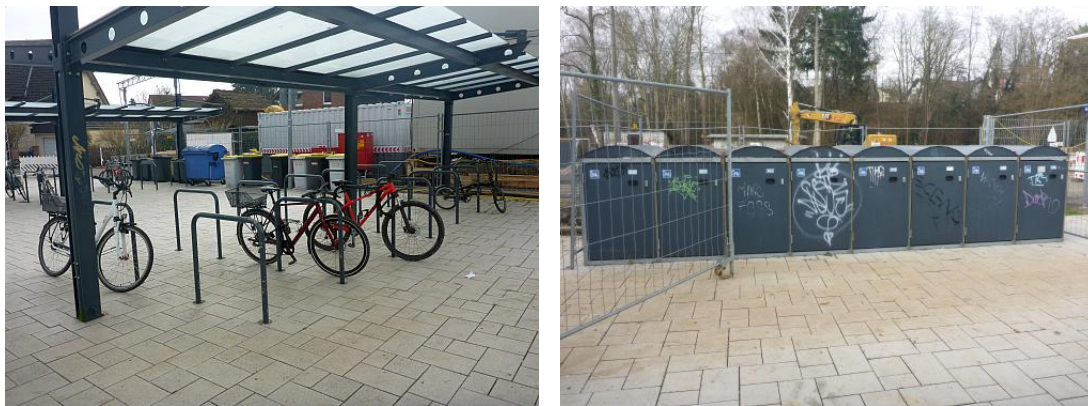


Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

Mit dem Ziel die Attraktivität des ÖPNV zu stärken und gleichzeitig den Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen zu erweitern, bieten Bike+Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen und / oder Bushaltestellen. Solche B+R-Anlagen an Bushaltestellen im Stadtgebiet gibt es derzeit noch nicht (siehe dazu auch **Kapitel 8**). Auch Radserviceeinrichtungen (wie z.B. öffentliche Luftpumpen und Werkzeug) stellen eine sinnvolle Ergänzung des Angebotes für den Radverkehr dar und können somit zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung führen. In Bruchköbel sind bis auf eine Ausnahme an der Radabstellanlage Stadthaus am Inneren Ring bisher keine Serviceeinrichtungen für Radverkehr vorhanden.



Abbildung 19: bestehende Serviceeinrichtung für Radverkehr (Abstellanlage Stadthaus am Inneren Ring)

Sonstige Angebote für den Radverkehr

Die touristischen Wege (bspw. „Hohe Straße“) und ausgewiesene Radrouten sind mit einer eigenen durchgehenden Beschilderung gekennzeichnet. Ein Fahrradverleihsystem besteht in der Stadt nicht. Schadensmeldungen können über ein Online-Formular des Mängelmelder Hessen gemeldet werden.

4.3 Zusammenfassende Bewertung

Obwohl der Ausbau der Radwegeinfrastruktur in den vergangenen Jahren deutlich vorangeschritten ist, gibt es in Bruchköbel bezüglich des Ausbaustandes und der Qualitäten der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur noch Optimierungsbedarf.

So weisen für den Alltags- und Freizeitverkehr relevante Radrouten kein durchgängiges Angebot an Radverkehrsinfrastruktur auf. Durch Angebotslücken werden wichtige Routen abschnittsweise im Mischverkehr auf teilweise verkehrsstarken Fahrbahnen oder aber auf zu engen Gehwegen geführt. Die Führung auf der Fahrbahn in Wohngebieten ist aufgrund eingerichteter Tempo-30-Zonen als verträglich einzustufen, teilweise erfolgt jedoch auch noch die Führung auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Führung auf für Radfahrer freigegebenen Gehwegen sowie gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radwege ist kritisch hinsichtlich der Benutzungspflicht zu hinterfragen, da oftmals keine ausreichenden Breiten für die Art der Radverkehrsführung vorhanden sind.

Eine ausreichende Anzahl an Radabstellanlagen unterschiedlicher Qualität ist weitestgehend flächendeckend vorhanden. Trotzdem sollte dieses Angebot noch weiter ausgebaut sowie qualitativ verbessert werden. Für eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV wird der Bedarf an Radabstellanlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten (Bushaltestellen) gesehen.

5 Bestandsanalyse ÖPNV

5.1 Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV

Die Anforderungen an den ÖPNV im Stadtgebiet Bruchköbel werden im Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis definiert. Wesentliche Kriterien sind die Erschließungs- und Bedienungsqualität, Reisezeiten und Umstiege sowie die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung.¹⁶

Entsprechend den allgemeinen Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs ist mit einem Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 – 500 m eine fußläufige Erschließung von Haltepunkten und Haltestellen zu gewährleisten. Bei Schienenhaltepunkten ist der Radius auf 600 m bis 1.000 m erweitert. Der aktuelle Nahverkehrsplan sieht für Bushaltestellen einen Radius von 400 m und für Schienenhaltepunkte einen Radius von 1.000 m vor.

Insbesondere auf Wegen zum Stadtzentrum soll der Busverkehr eine gute Konkurrenzfähigkeit zum Pkw aufweisen. Die Erreichbarkeit von Einzelhandels- bzw. Versorgungsschwerpunkten und anderen wichtigen Zielen im Stadtgebiet sollte in angemessener Form sichergestellt sein.

Die Anzahl der Umsteigevorgänge zur Erreichung wichtiger Ziele sollte so gering wie möglich gehalten werden. Es sollte eine möglichst optimale Abstimmung zum Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hergestellt werden.

Der Zugang zum ÖPNV (Zuwege, Haltestellen, Fahrzeuge) sollte gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz bis 2022 barrierefrei gestaltet sein. Zudem sollten Haltestellen dem Standard entsprechend mit Witterungsschutz, Fahrplanauskünften, ausreichend großer Wartefläche und je nach Bedeutung der Haltestelle mit dynamischen Anzeigen, Sitzgelegenheiten usw. ausgestattet sein.

5.2 Angebote im ÖPNV

Bruchköbel ist über den straßen- und schienengebundenen ÖPNV regional und überregional angebunden. Bruchköbel liegt dabei im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV). Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde insbesondere das Angebot im ÖPNV innerhalb des Stadtgebiets näher analysiert.

¹⁶ plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung: Nahverkehrsplan des Main-Kinzig-Kreises 2023 – 2028; Kassel 2023. Beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Main-Kinzig-Kreises am 14. Juli 2023.

Busverkehr

In Bruchköbel wird kein durchgehend eigenes Stadtbussystem betrieben. Die Stadt ist über die folgenden sechs Regionalbuslinien durch den ÖPNV erschlossen, wovon die Linie MKK-33 von der Stadt Bruchköbel als Stadtbuslinie finanziert wird:

- 562
- 563
- MKK-30
- MKK-33
- MKK-57
- X95

Plan 7 zeigt den Linienvverlauf der einzelnen Linien. Insbesondere die Linien 562, 563 und MKK-33 übernehmen die flächenhafte Erschließung von Bruchköbel und den einzelnen Ortsteilen. Die Expresslinie X95 fährt nach Enkheim und stellt somit eine Verbindung zum Frankfurter U-Bahn-Netz her. In der Gegenrichtung wird Büdingen erschlossen, allerdings erfolgt die Linienführung dabei etwas umwegig über Erlensee. Zum Großteil ist der Regionalbusverkehr auf Hanau als nächstgelegenes Oberzentrum ausgerichtet. Dies zeigt sich auch durch die eingesetzten Nachtbusse an Freitagen und Samstagen aus Hanau kommend zurück nach Bruchköbel. Dahingegen ist die benachbarte Gemeinde Maintal nur mit hohem Zeitaufwand mit dem Bus zu erreichen.

Die einzelnen Bedienzeiträume und der Takt während der Hauptverkehrszeit sind in **Tabelle 1** aufgeführt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass bei den Linien 562 und 563 aufgrund der parallelen Linien-Führung und dem zeitlichen Versatz werktags effektiv ein Halbstundentakt auf dieser Strecke besteht.

Linie	Bedienzeiträume			Takt Hauptverkehrszeit [min]		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
562	4:30 - 00:30*	5:30 - 23:30*	7:30 - 00:30	60	60	120
563	5:00 - 23:30	6:30 - 23:30	8:30 - 21:30	60	60	120
MKK-30	5:30 - 20:30	-	-	60	-	-
MKK-33	5:30 - 23:30*	6:30 - 23:30*	7:30 - 23:30	30	60	60
MKK-57	Schülerverkehre	-	-	unregelmäßig	-	-
X95	6:30 - 21:30	8:30 - 21:30	8:30 - 21:30	60	60	120

* Fr + Sa Nachtbusse

Tabelle 1: ÖPNV Bedienzeiträume und Takt in Hauptverkehrszeit

Der Bedienzeitraum der Expressbuslinie X95 beginnt erst ab 6:30 Uhr und endet bereits um 21:30 Uhr. Dies kann für manche Arbeitnehmende aufgrund der Fahrzeiten der gesamten Reisekette im Pendelverkehr zu einschränkend sein. Der sonntägliche Takt von lediglich 120 Minuten ist verbesserungswürdig.

Alle Linien werden mit Niederflerbussen bedient. Im Schülerverkehr werden zusätzlich teilweise Anhänger eingesetzt (**Abbildung 20**). Trotzdem stoßen dabei manche Umläufe an ihre Kapazitätsgrenzen und können nicht alle potentiellen Fahrgäste mitnehmen.



Abbildung 20: eingesetzte Bus-Anhänger im Schülerverkehr

Plan 8 zeigt die Einzugsbereiche der bestehenden Haltestellen. Aufgrund der Haltestellendichte ist die Erschließungsqualität im Stadtgebiet von Bruchköbel als gut zu bewerten. Zentrale und dicht besiedelte Gebiete sind mit einem 400 m Einzugsradius ausreichend erschlossen. Verbesserungsbedarf wird in den Randbereichen (Savignyring aber auch in Roßdorf und Oberissigheim) und in den Gewerbebereichen entlang der Bahn gesehen.

Bahnverkehr

Über den Bahnhof Bruchköbel besteht Anschluss zu Bahnverbindungen mit einer festen Taktung. Auf dieser Strecke verkehren halbstündlich Regionalbahnen zwischen Hanau und Gießen (RB 49), die von der Hessischen Landesbahn GmbH betrieben werden.

Von Bruchköbel aus bestehen keine Direktverbindungen im schienengebundenen Fernverkehr. Solche Verbindungen werden in der Regel über die Bahnhöfe in Hanau (knapp 10 Minuten Fahrzeit) und Frankfurt am Main (ca. 60 Minuten) durchgeführt.

Taktung

Eine Vertaktung der Linien 562/563 mit der Linie MKK-33 findet nicht statt. Die Linien fahren zeitlich versetzt zueinander, was einerseits den Vorteil hat, dass bestimmte Strecken innerhalb von Bruchköbel im dichten Takt bedient werden,

andererseits ein Umsteigen immer Wartezeiten von bis zu 15 Minuten zur Folge hat.

Die Vertaktung der Buslinien mit den Zügen im Regionalverkehr ist mit einem großen zeitlichen Puffer versehen (**Tabelle 2**), der aufgrund der hohen Verspätungsrate im Regionalbahnverkehr angebracht scheint. Oberissigheim und Niederissigheim sind über die Buslinie MKK-33 erschlossen, die jedoch nicht über den Bahnhof Bruchköbel geführt wird. Dies hat entweder einen langen Fußweg von der Haltestelle Bahnhofstraße oder einen notwendigen Umstieg zur Folge.

Linie	Richtung nach	Ankunft BHF
562	Hanau	X:59
563	Hanau	X:29
562	Roßdorf	X:58
563	Roßdorf	X:28
MKK-30	Wachenbuchen	X:27
MKK-30	Hanau	X:58
RB49	Gießen	X:48
	Hanau	X:07
RB49	Gießen	X:16
	Hanau	X:39

Tabelle 2: Ankunftszeiten Busverkehr und Regionalzügen

Haltestellenausstattung

Die Haltestellenausstattung entspricht größtenteils den Standards des Nahverkehrsplans mit Haltestellenschild und haltestellenbezogenem Fahrplan. Haltestellen mit einer hohen Anzahl von Einsteigern sind in der Regel auch mit den entsprechenden Ausstattungsmerkmalen versehen (bspw. Wetter-schutz, Sitzgelegenheiten...).

Ein Teil der Haltestellen erfüllt noch nicht die Voraussetzungen an eine barrierefreie Teilnahme am Verkehr. Allerdings wird an vielen Stellen deutlich, dass der barrierefreie Ausbau in den vergangenen Jahren vorangeschritten ist.

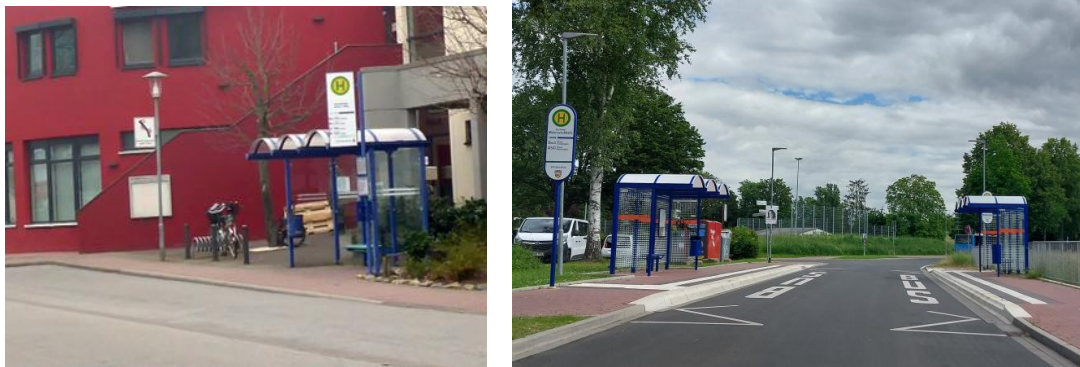


Abbildung 21: Haltstellenausstattung (links: noch umzugestaltende Haltestelle Innerer Ring, rechts: schon umgebaute Haltestelle Mehrzweckhalle)

5.3 Zusammenfassende Bewertung

Im Stadtgebiet von Bruchköbel besteht ein dichtes Netz an Haltestellen. Entsprechend der Siedlungsstruktur liegt der Schwerpunkt der Busbedienung über Regionalbusse auf der Kernstadt, die weitgehend im 30-Minuten-Takt erschlossen wird. Eine Vertaktung der beiden Haupt-Linien für die innerörtliche Erschließung von Bruchköbel (562/563 mit MKK-33) findet jedoch nicht statt. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn auch die Linie MKK-33 den Bahnhof in Bruchköbel bedienen würde.

Die Vertaktung des Busverkehrs mit dem Bahnverkehr ist akzeptabel, zumal der Bahnverkehr oftmals unter Verspätungen leidet, weswegen ein gewisser zeitlicher Puffer von Vorteil ist. Trotzdem sollte eine höhere Pünktlichkeitsrate des Schienengebunden Personenverkehrs angestrebt werden. Diese ist notwendig, weil ansonsten der Bahnverkehr nicht als zuverlässige Alternative angesehen wird und somit im Zweifel eher das Kfz benutzt wird.

Der bestehende ÖPNV ist hauptsächlich auf Hanau als nächstgelegenes Oberzentrum ausgerichtet. Entsprechend gut ist diese Relation angebunden. Trotz neu eingerichteter Expressbuslinie nach Enkheim mit einem Anschluss an das Frankfurter U-Bahn-Netz ist die Anbindung nach Frankfurt weiterhin verbesserungswürdig. Eine direkte Anbindung der zentralen Innenstadt von Frankfurt wäre wünschenswert – idealerweise im Zugverkehr.

Die eingesetzten Busse entsprechen meist dem aktuellen Stand der Technik (auch hinsichtlich der Barrierefreiheit). Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen hinsichtlich des Zwei-Sinne-Prinzips ist weit fortgeschritten. Die Planungen für zukünftige Umbaumaßnahmen sind abgeschlossen, deren Umsetzung muss teilweise noch erfolgen. Die zur Orientierung wichtigsten Sinne sind Hören, Fühlen und Sehen. Das Zwei-Sinne-Prinzip sieht demnach vor, dass immer mindestens zwei der drei wichtigsten Sinne Informationen übermittelt bekommen. Demnach sollten die Haltestellen nicht nur mit einem

Hochbord mit Spurführung als Anfahrhilfe für den Busfahrer ausgestattet sein, sondern mindestens auch noch ein taktiles Leitsystem anbieten. Zusätzliche Hilfen wie akustische Fahrplanauskünfte wären zudem hilfreich.

6 Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr

Als Basis für die Analysen zum fließenden Kfz-Verkehr dient das vorhandene Straßennetz mit seiner funktionalen Gliederung, die Geschwindigkeitsregelungen sowie die erhobenen Verkehrsbelastungen.

6.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im fließendem Kfz-Verkehr

Für die Bewertung des fließenden Kfz-Verkehrs sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Flächendeckende Erschließung** (gutes Straßennetz mit Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen, Netzhierarchie)
- **Angemessene Geschwindigkeiten** (Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten durch Ausweisung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen)
- **Leistungsfähigkeit** der Knotenpunkte und Strecken (Wartezeiten und Verkehrsablauf)
- **Verständliche und verkehrssichere Gestaltung der Verkehrsanlagen**

Zu den einschlägigen Regelwerken zählen unter anderem die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt)¹⁷ sowie das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).¹⁸ In der RASt wird der Entwurf, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche sowie die Gestaltung von Stadtstraßen behandelt. Das HBS enthält standardisierte Berechnungen zur Kapazitätsermittlung und zur Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs.

6.2 Straßennetz

Bruchköbel ist als Mittelzentrum gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Das Stadtgebiet wird im Süden von der Bundesautobahn A 66 (Frankfurt am Main – Fulda) flankiert und ist über die BAB-Anschlussstelle "Hanau-Nord" angebunden. Im Westen des Stadtgebiets verläuft die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße B 45 mit direkten Anschlüssen an die Kernstadt und Roßdorf.

Durch die Kernstadt führt in Ost-West-Richtung die L 3268. Die Ortsteile Roßdorf, Niederissigheim und Oberissigheim sind mit der L 3195 mit der Kernstadt

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006.

¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln 2015.

verknüpft. Weitere Kreisstraßen bieten darüber hinaus eine Verbindung der Ortsteile untereinander sowie mit der angrenzenden Region (**Abbildung 22**).

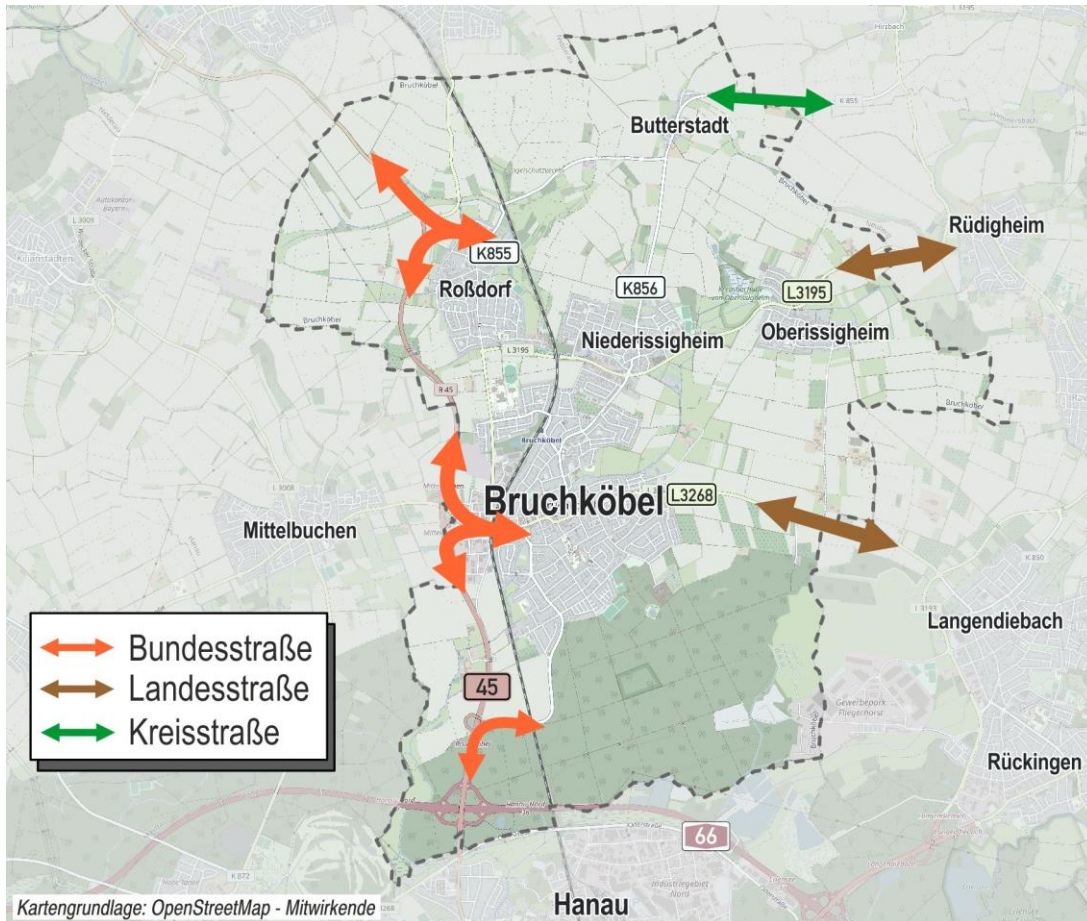


Abbildung 22: Überregionale und regionale Anbindungen der Stadt Bruchköbel

Plan 9 zeigt das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Bruchköbel. Die wichtigsten Hauptverkehrsachsen werden durch das klassifizierte Straßennetz der L 3268, L 3195, K 855 und K 856 gebildet. Diese Straßen fungieren als Einfallstraßen von außen und sind auch für die leistungsfähige Erschließung der Innenstadt zuständig. Darüber hinaus werden die Wohn- und Gewerbegebiete über weitere leistungsfähige Straßen erschlossen. Dabei fällt auf, dass die nördlich der Kernstadt in Ost-West-Richtung verlaufende L 3195 keinen direkten Anschluss an die B 45 aufweist und somit „über Eck“ über die Ortsdurchfahrt Roßdorf bzw. über die Friedberger Landstraße zur B 45 geführt wird.

Geschwindigkeitsregelungen

Plan 10 zeigt die zulässigen Geschwindigkeiten im Netz der verkehrswichtigen Straßen Bruchköbels. Im gesamten Stadtgebiet sind Wohngebiete

nahezu flächendeckend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Darüber hinaus wurden in einigen Wohn- und auch Geschäftsbereichen Tempo-20-Zonen und "Verkehrsberuhigte Bereiche" eingerichtet. Die meisten Sammelstraßen der Wohngebiete sind in der Regel in die Zonenregelung mit einbezogen. Auf den Hauptsammelstraßen in den Wohngebieten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit fast durchgehend Tempo 50.

Auch auf den wichtigsten Hauptverkehrsachsen innerhalb des bebauten Gebiets (**Kapitel 6.2**) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel Tempo 50. Einzelne Abschnitte der Hauptstraße, Hammersbacher Straße und Hanauer Straße sind auf Tempo 30 reduziert.

6.3 Erhebungen fließender Kfz-Verkehr

Um die verkehrliche Situation in Bruchköbel beurteilen zu können, waren aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurde eine ausführliche Bestandsaufnahme des fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) durchgeführt. Die Erfassung der Verkehrsmengen erfolgte dabei über videobasierte Zählungen an Knotenpunkten und automatische Dauer-Zählungen an Straßenquerschnitten. Um Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen treffen zu können, wurde außerdem eine Bluetooth-Erfassung von Fahrzeugen an verschiedenen Straßenquerschnitten durchgeführt.

Ziel der Bestandsaufnahme ist es, ein umfassendes Bild der verkehrlichen Situation Bruchköbels zu erhalten, das verkehrliche System mit seinen Eigenheiten zu erfassen sowie Schwachstellen aufzuzeigen und zu lokalisieren.

Knotenstromzählungen

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen wurden an einem normalen Werktag (Dienstag, 10. Oktober 2023) außerhalb von Ferienzeiten an 11 Knotenpunkten Knotenstromzählungen mithilfe von Videoaufnahmen in der Zeit von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Mit diesen Zählungen wurden sowohl die Stärke der Verkehrsbelastungen als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmengen ermittelt. Die Auswertung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden wurde. Folgende Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurden erhoben (**Tabelle 3** und **Plan 11**):

Nr.	Straßennamen
1	Zufahrt B 45 / L 3195 / Mittelbuchener Str. (L 3195) / Römerstraße
2	Mittelbuchener Str. (L 3195) / Hauptstraße (L 3268) / Friedberger Landstr. (L 3195)
3	Hauptstraße (L 3268) / Jahnstraße / Hainstraße
4	Hauptstraße (L 3268) / Bahnhofstraße / Hainstraße
5	Hauptstraße (L 3268) / Waldseestraße / Schwimmbadstraße
6	Hauptstraße (L 3268) / L 3268 / Pellerweg (in Corel verbessern)
7	Bahnhofstraße / Hammersbacher Straße / Mühlbachstraße
8	Friedberger Landstr. (L 3195) / Saalburgring / Geschwister-Scholl-Straße
9	L 3195 / Hanauer Straße
10	L 3195 / Hammersbacher Straße
11	L 3195 / Langstraße / Im Breul

Tabelle 3: Knotenpunkte der Verkehrszählung

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr wurden knotenpunktweise schematisch aufbereitet und sind **Plan 12** und in **Anlage 1** ausführlich dokumentiert.

Querschnittszählungen

Zusätzlich zu den Knotenstromzählungen wurden in der Zeit vom 21.9.2023 bis 27.9.2023 sowie vom 9.10.2023 bis 15.10.2023 die folgenden Querschnitte mithilfe eines Dauerzählgerätes (automatische Zählung über Seitenradar-Messung) über einen längeren Zeitraum erhoben (**Plan 13**):

- Q1:** Kinzigheimer Weg
- Q2:** Hauptstraße West (L 3268)
- Q3:** Bahnhofstraße
- Q4:** Hauptstraße Ost (L 3268)
- Q5:** Hanauer Straße

Erfasst wurden die Verkehrsbelastungen, differenziert nach Fahrtrichtungen sowie nach Gesamt-Kfz und Schwerverkehr. Die Auswertung der Querschnittszählungen erfolgte jeweils für 24 Stunden in 15-Minuten-Intervallen. Daraus wurden die Spitzenstunden an den einzelnen Knotenpunkten ermittelt. In **Anlage 2** sind die Ergebnisse dieser Wochen-Dauerzählungen dokumentiert.

Außerdem wurden acht weitere Querschnitte in der Zeit vom 9.10.2023 bis zum 15.10.2023 über Seitenradargeräte bzw. über Videokameras erhoben. Diese Querschnitte liefern notwendige Referenz-Verkehrsmengen für die parallel erhobenen Bluetooth-Erfassungen (**Kapitel 6.4**):

- B1:** K 855 (östlich von Butterstadt)
- B2:** L 3195 (östlich von Oberissigheim)
- B3:** L 3268 (östlich von An der Landwehr)
- B4:** Kirleweg (südlich der Ortseinfahrt)
- B5:** B 45 Süd
- B6:** Mittelbuchener Str. (L 3195)
- B7:** B 45 Nord
- B8:** K855 (nördlich von Roßdorf)

In **Anlage 3** sind die Ergebnisse dieser Querschnittszählungen dokumentiert.

Die Daten der automatischen Zählungen dienen der Ergänzung sowie der Überprüfung und Plausibilisierung der Knotenstromzählungen. Außerdem konnte damit ein spezifischer Faktor für die Übertragung der Kurzzeitzählungen in die Dimension Kfz/24h bestimmt werden (**Kapitel 6.4**).

Schwerverkehr

Bei den videobasierten Verkehrserhebungen wurde die Zahl der Lastkraftwagen separat erfasst. Als Lastkraftwagen wurden dabei alle Fahrzeuge eingestuft, deren Größe die von Personenkraftwagen und Kleintransportern überschreitet. Im Gegensatz zu Schwerverkehrserhebungen, die ausschließlich Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht berücksichtigen, wurden bei der Zählung auch leichtere Lastkraftwagen augenscheinlich mitberücksichtigt. Eine Unterscheidung nach verschiedenen Gewichtsklassen war nicht möglich.

Der ermittelte Anteil der Lkw-Fahrten am gesamten fließenden Verkehr beträgt im Mittel rund 4 %. In den Querschnitten der klassifizierten Straßen (insbesondere der L 3268) bestehen am Vormittag Prozentanteile von bis zu 6 %.

6.4 Kfz-Verkehrsmengen

Querschnittbelastungen

Für wesentliche Querschnitte im Stadtgebiet sind die erhobenen Verkehrsbelastungen in nachfolgender **Tabelle 4** zusammengefasst. Die Tabelle beinhaltet die Querschnittbelastungen der jeweiligen Spitzenstunden sowie die Summe der Vormittags- und Nachmittagsbelastung. Die nummerierten Referenzquerschnitte sind in **Plan 14** aufgezeigt.

Nr.	Querschnitt	Spitzenstunde		Gesamt
		Vormittag	Nachmittag	
		[Kfz/h]	[Kfz/h]	
1	Mittelbuchener Str. (L 3195)	4.549	6.319	10.868
2	Hauptstraße West (L 3268)	3.646	5.700	9.346
3	Kirleweg	765	1.188	1.953
4	Bahnhofstraße	1.704	2.583	4.287
5	Hauptstraße Ost (L 3268)	2.039	2.965	5.004
6	Hammersbacher Straße	1.271	1.983	3.254
7	Friedberger Landstraße (L 3195)	2.896	3.766	6.662
8	Saalburgring	1.027	1.189	2.216
9	Hanauer Straße	1.212	1.711	2.923

Tabelle 4: Verkehrsbelastungen an den Referenzquerschnitten

Aus den erhobenen Stundengruppen (06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) werden die Zählergebnisse auf werktägliche Tagesbelastungen hochgerechnet. Unter Berücksichtigung des Regelwerkes¹⁹ ergeben sich dazu vom festgestellten Schwerverkehr abhängige jeweilige Faktoren, die im Bereich von 1,75 bis 1,85 liegen. Diese Hochrechnungsfaktoren berücksichtigen dabei mit ausreichender Genauigkeit die aufgrund der Erhebungszeiten entstandenen Zeitlücken sowie Einflüsse aufgrund des Wochentags der Erhebung und des Erhebungsmonats. Die automatischen Zählungen an den ausgewählten Querschnitten bestätigen die gewählten Hochrechnungsfaktoren. Wesentliche Aussagen zu den Belastungen der Referenzquerschnitte gibt **Tabelle 5**.

¹⁹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Köln, 2001 – Ausgabe 2010.

Nr.	Querschnitt	hochgerechnete Zählung
		DTV [Kfz/24h]
1	Mittelbuchener Str. (L 3195)	19.650
2	Hauptstraße West (L 3268)	16.850
3	Kirleweg	3.550
4	Bahnhofstraße	8.100
5	Hauptstraße Ost (L 3268)	9.050
6	Hammersbacher Straße	5.900
7	Friedberger Landstraße (L 3195)	12.050
8	Saalburgring	4.000
9	Hanauer Straße	5.300

Tabelle 5: hochgerechnete Tagesbelastungen an Referenzquerschnitten

Vergleich mit zurückliegenden Zählungen

Aus den vorliegenden Unterlagen zum Verkehrsplan aus dem Jahr 1991²⁰ konnten für die meisten Referenzquerschnitte (**Plan 13**) die Verkehrsbelastungen aus dem Jahr 1990 rekonstruiert werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass sich seitdem viele Rahmenbedingungen geändert haben. Z.B. war die B 45 noch nicht ausgebaut und verlief auf dem Korridor der heutigen L 3195 bzw. als Ortsdurchfahrt von Roßdorf. Auch die Gewerbegebiete „Im Lohfeld“ und „Galgengarten“ waren beispielsweise noch nicht entwickelt. Zusätzlich wurden damals lediglich 4-Stunden-Zählwerte auf Tagesbelastungen hochgerechnet, was größere Unsicherheiten bei der Umrechnung auf DTV-Werte zur Folge hat. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch den Ausbau und die Verlegung der B 45 die innerörtlichen Verkehrsbelastungen zum Teil deutlich reduziert wurden.

²⁰ Dorsch Consult: Verkehrsplan Stadt Bruchköbel. Wiesbaden 1991.

Nr.	Querschnitt	1990	2023
		DTV	DTV
		[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
2	Hauptstraße West (L 3268)	12.500	16.850
3	Kirleweg	11.000	3.550
4	Bahnhofstraße	10.500	8.100
5	Hauptstraße Ost (L 3268)	8.000	9.050
6	Hammersbacher Straße	7.000	5.900
8	Saalburgring	3.500	4.000
9	Hanauer Straße	14.000	5.300

Tabelle 6: Vergleich Querschnittbelastungen Bestand mit Verkehrsplan 1990

Darüber hinaus werden die Dauerzählungen in Bruchköbel verglichen, die zur Erstellung der Verkehrsmengenkarten für Hessen genutzt werden. **Tabelle 7** listet auf, welche Querschnitte für die alle fünf Jahre stattfindenden Zählungen gezählt wurden und wie ausgeprägt an diesen Querschnitten die durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV) war. Dabei fällt auf, dass die Verkehrsbelastungen Schwankungen unterworfen sind, tendenziell aber in vergleichbaren Größenordnungen einzuordnen sind.

Querschnitt	Verkehrsmengenkarte				
	2000	2005	2010	2015	2021
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
L 3268 (westlich Lindenallee)	5.190	4.954	6.282	4.235	6.620
L 3195 (Höhe Oberissigheim)	4.183	3.844	3.581	4.422	4.144
L 3195 (südlich Roßdorf)	7.480	7.142	6.876	7.418	7.174
L 3195 (westlich des B 45 An- schluss)	8.221	8.695	9.283	10.848	9.287

Tabelle 7: Vergleich DTV-Verkehrsbelastungen 2000 bis 2021

Verkehrsbeziehungen durch Bluetooth-Erfassung

Während die Verkehrszählungen Angaben über die Verkehrsmengen lieferten wurden Kenntnisse über den Ausgangspunkt ("Quelle") und das Ziel einer Fahrt über eine Bluetooth-Erfassung der Fahrzeuge an einem um das

Untersuchungsgebiet gelegten Ring ("Kordon") gewonnen. Damit werden zu einem späteren Zeitpunkt Aussagen über die Verlagerbarkeit von Verkehrsströmen möglich. Die erfassten Fahrten werden nach Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr nach folgender Definition unterschieden:

- Durchgangsverkehr (DV): Fahrten, die ohne Halt durch das Stadtgebiet verlaufen;
- Zielverkehr (ZV): Fahrten, die im Umland beginnen und im Stadtgebiet enden;
- Quellverkehr (QV): Fahrten, die im Stadtgebiet beginnen und außerhalb der Stadtgrenze enden.

Der Binnenverkehr (Fahrten innerhalb des Stadtgebietes) konnte aufgrund der gewählten Methodik nicht miterfasst werden.

In der nachfolgenden Grafik sind die Definitionen schematisch dargestellt.

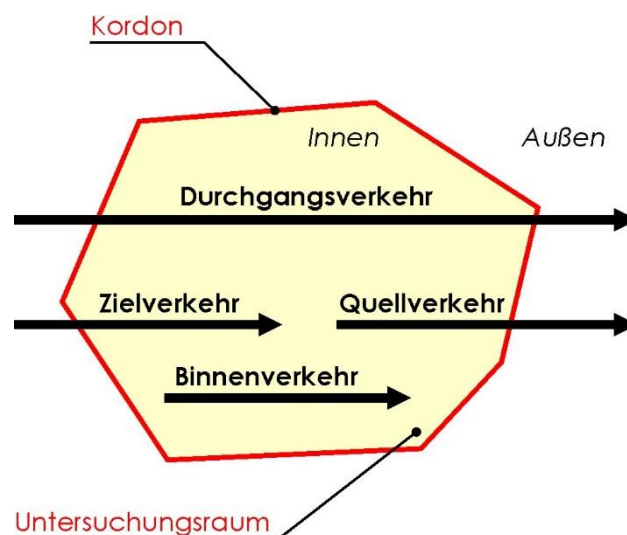


Abbildung 23: Definition der verschiedenen Verkehrsarten

Die Erfassung des Durchgangsverkehrs erfolgte mit Bluetooth-Geräten der Firma c.c.com (<http://www.blids.cc/de/blids>). Dabei wurden alle aktiven Bluetooth-Geräte (meist Navigationsgeräte und Freisprechanlagen in den Fahrzeugen) innerhalb eines Erhebungszeitraumes erfasst, die den Erfassungsquerschnitt passierten. Die Bluetooth-Erfassung fand über einen längeren Zeitraum von einer Woche vom 9.10.2023 bis zum 15.10.2023 statt.

Die Bluetooth-Quellen der aus dem Untersuchungsgebiet ein- und ausfließenden Fahrzeuge wurden an folgenden Querschnitten erfasst (**Tabelle 8**):

Bez.	Straßennamen
B1	K 855 (östlich von Butterstadt)
B2	L 3195 (östlich von Oberissigheim)
B3	L 3268 (östlich von An der Landwehr)
B4	Kirleweg (südlich der Ortseinfahrt)
B5	B 45 Süd
B6	Mittelbuchener Straße (L 3195)
B7	B 45 Nord
B8	K 855 (nördlich von Roßdorf)

Tabelle 8: Querschnitte der Bluetooth-Erfassung

Es wurden die Bluetooth-Erfassungen und die damit einhergehenden Verkehrsverflechtungen über mehrere Tage dokumentiert und ausgewertet. Im Anschluss wurden diese Ergebnisse auf Grundlage der Verkehrszählung (**Kapitel 6.3**) hochgerechnet. Insgesamt konnte ein Anteil von Fahrzeugen mit Bluetooth-Signal am Gesamtaufkommen von etwa 20 % erfasst werden.

Die Auswertung erfolgte über einen Abgleich der einzelnen Bluetooth-Quellen an den Erfassungsstellen. Wenn ein Fahrzeug beispielsweise sowohl die Erfassungsstelle B3 als auch in einer definierten Zeitspanne eine der anderen Erfassungsstellen passiert, dann wird dieses Fahrzeug dem Durchgangsverkehr zugeordnet. Passiert ein Fahrzeug allerdings beispielsweise nur die Erfassungsstelle B3 und keine weitere des Kordons, dann ist das Fahrzeug dem Quell-/ Zielverkehr zuzuordnen. Ebenfalls ist ein Fahrzeug dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen, wenn zwischen dem Einfahren an einer Erfassungsstelle und dem Ausfahren an einer anderen Erfassungsstelle eine zu große Zeitspanne bzw. Verweildauer lag. Dann ist davon auszugehen, dass in Bruchköbel in der Zwischenzeit Besorgungen durchgeführt wurden. Die Erfassungsstellen auf der B 45 (B5 und B7) sind nicht Teil des eigentlichen Kordons um Bruchköbel. Sie dienen aber dazu, die nachfolgende räumliche Orientierung der Verkehrsströme zu ermitteln. So kann darüber hergeleitet werden, ob die Durchgangsverkehre durch Bruchköbel nach Norden oder nach Süden gerichtet sind.

Die Verkehrsbeziehungen für den Untersuchungsraum sind für den gesamten Erhebungszeitraum in **Plan 15** grafisch dargestellt.

Als Mittelwert wurden am äußeren Kordon um Bruchköbel etwa 21.700 ein- bzw. ausfahrende Kfz/24h ermittelt. Davon sind in der Summe etwa 3.200 Kfz/24h dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. **Der Durchgangsverkehrsanteil liegt somit bei etwa 14,7 % bezogen auf den gesamten ein- bzw. ausfließenden Verkehr** am erhobenen Kordon.

Die Hauptrelation des Durchgangsverkehrs mit etwa 60 % des gesamten festgestellten Durchgangsverkehrs (etwa 1.900 Kfz/24h) stellt der innerstädtische

Verlauf der L 3268 dar. Dabei wird deutlich, dass in der weiterführenden Wegekette etwa 63 % nach Norden und demnach nur 37 % nach Süden gerichtet sind. Bemerkenswert ist auch, dass etwa 40 % der Verkehre auf der L 3195 bei Oberissigheim Durchgangsverkehre sind – und ein Großteil davon (60 %) nutzt die lediglich rudimentär ausgebaute Straße An der Landwehr als Verbindung zur L 3268 nach Osten Richtung Langendiebach bzw. die Bundesautobahn A 66.

6.5 Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz

Das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Bruchköbel ist im Wesentlichen ausreichend dimensioniert und lückenlos. Insgesamt ist das Straßennetz schlüssig aufgebaut und aufgrund der wahrnehmbaren Hierarchien besteht eine hohe Verständlichkeit.

Bei den Video-Beobachtung sind keine Knotenpunkte mit auffälligen Leistungsfähigkeitsdefiziten diagnostiziert worden. Auch während der Hauptverkehrszeiten sind keine übermäßigen Rückstaubeobachtungen aufgefallen. Der Kfz-Verkehr fließt gemäß den erhobenen Verkehrsmengen stockend, aber noch im vertretbaren Umfang. An den einzelnen Kreisverkehren im Westen sind temporäre Beeinträchtigungen zu beobachten, die sich jedoch in der Regel zeitnah wieder auflösen. Auffällig ist lediglich der Knotenpunkt 8 (Friedberger Landstraße / Geschwister-Scholl-Straße / Saalburgring). Dort müssen aus der Geschwister-Scholl-Straße ausfahrende Fahrzeuge mehr als einen Umlauf warten, um abfließen zu können. Dies sind augenscheinlich bestehende Bringverkehre der angrenzenden Schule, da dieser Zustand lediglich direkt mit Schulbeginn auftritt und sich relativ schnell wieder normalisiert.

Der Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße / Hainstraße hat eine ungünstige Phasenverteilung im zugrundeliegendem Signalprogramm. Darin wird jeder Knotenpunkt-Arm separat freigegeben, so dass keine parallelen Freigaben von verträglichen Verkehrsströmen möglich sind und ein entsprechend ungünstiges Verhältnis von Freigabezeit zu Umlaufzeit besteht.

6.6 Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr fasst man den Güterverkehr sowie den Personenwirtschaftsverkehr zusammen. Betrachtet wird somit das gesamte Verkehrsaufkommen, das bei der Produktion von Waren sowie der Ausübung von Dienstleistungen entsteht.

Im Mobilitätskonzept findet lediglich der straßengebundene Güter- und Personenwirtschaftsverkehr Berücksichtigung, da dieser die größten Flächenansprüche aufweist und insbesondere durch den Schwerverkehr für Lärmemissionen im Stadtgebiet sorgt.

Im Mittelpunkt der Mobilitätsplanung steht somit die Erschließungsqualität von Gewerbe- und Industriegebieten sowie die Reduzierung von Belastungen durch den Schwerverkehr. Der Wirtschaftsverkehr soll möglichst störungsfrei abgewickelt werden, um den sonstigen Kfz-Verkehr sowie Randnutzungen an den wichtigen Verkehrsachsen nur in geringem Maße zu beeinträchtigen.

Die Gewerbeflächen im Bruchköbeler Stadtagglomerat sind im Wesentlichen auf drei große Bereiche am Stadtrand konzentriert (**Plan 16**). Westlich der Kernstadt liegen parallel zur B 45 die Gewerbegebiete „Im Lohfeld“, „Galgengarten“ und „Philipp-Reis-Straße“. Zwischen Kernstadt und Niederessigheim liegen entlang der L 3195 die Gewerbegebiete „Fliederstraße“ und „Karl-Eidmann-Straße“. Weitere große Gewerbeflächen liegen am Fliegerhorst Langendiebach, von dem ein kleinerer Teil zur Bruchköbeler Gemarkung gehört.

Einzelhandelsschwerpunkte sind das Stadtzentrum rund um die Hauptstraße sowie Einzelhandelsstandorte im Gewerbegebiet „Galgengarten“.

Wie in **Kapitel 6.3** bereits aufgeführt, machen die Schwerverkehrsanteile im gesamten Stadtgebiet nur 3 bis 4 % vom Gesamtverkehr aus. Lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen und in den Gebieten mit Gewerkekonzentrationen sind höhere Werte festzustellen. Im übrigen Stadtgebiet hat der Wirtschaftsverkehr mit Schwerverkehrsfahrzeugen nur eine geringe Bedeutung und nimmt somit nur einen geringen Teil des Gesamtverkehrs ein.

Die Gewerbeflächen sind überwiegend am Stadtrand gebündelt und leistungsfähig an das überregionale Netz angebunden. Aufgrund der direkten Lage an den klassifizierten Straßen ist somit eine hohe Erreichbarkeit per Kfz gegeben.

6.7 Zusammenfassende Bewertung

Das Hauptstraßennetz von Bruchköbel ist insgesamt ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Es sind keine auffälligen Lücken im Netz vorhanden – auch weil im Osten die lediglich rudimentär ausgebaute Straße An der Landwehr intensiv genutzt wird. Im Westen fällt auf, dass die L 3195 keinen direkten Anschluss an die B 45 aufweist. Somit werden Verkehre durch Roßdorf bzw. über die Friedberger Landstraße geführt, die bei einer direkten Anbindung an die B 45 nicht das Bruchköbeler Straßennetz belasten würden.

Dauerhafte Leistungsfähigkeitsengpässe sind nicht bekannt. An einzelnen Knotenpunkten sind temporäre Beeinträchtigungen zu beobachten, die sich jedoch in der Regel zeitnah wieder auflösen und auf die Verkehrszustände der Landesstraßen bzw. den stattfindenden Hol- und Bringverkehr am Schulzentrum zurückzuführen sind.

Generell ist auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, an denen häufig auch gewohnt wird, eine hohe Verkehrsbelastung festzustellen. Dies hat auch

Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel, die in diesen Straßen aktuell nicht gleichberechtigt geführt werden.

In den Wohnbereichen sind überwiegend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Jedoch darf in den südlichen Wohnbereichen auf den verkehrswichtigen Straßen fast durchgängig mit 50 km/h gefahren werden, was in diesem Umfeld zu hinterfragen ist.

7 Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr

Ein weiterer Aspekt der Verkehrsplanung ist der ruhende Kfz-Verkehr, der ebenfalls eine wesentliche "Stellschraube" der Verkehrspolitik in den Städten und Gemeinden darstellt.

Um notwendigen Diskussionen über die Zielausrichtung des ruhenden Verkehrs eine fundierte Basis zu verleihen, wurden im zentralen Bereich Bruchköbels umfangreiche Erhebungen durchgeführt und dokumentiert.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Bruchköbeler Innenstadt – grob abgegrenzt durch die Mühlbach Straße im Nordwesten, die Vogelsbergstraße im Norden, die Bahnhofstraße im Osten, die Hainstraße im Süden und den Kireweg bzw. die Jahnstraße im Westen.

7.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im ruhendem Kfz-Verkehr

Die konkreten Ziele kommunaler Parkraumplanung werden im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten, des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage entwickelt. Im Rahmen der Bestandsanalyse geht es zunächst darum, das Parkraumangebot und die Nutzungsregeln zu erfassen.

Entsprechend den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 23²¹) wird unterschieden in die Ansprüche folgender Nutzergruppen

- Bewohner
- Kunden und Besucher
- Beschäftigte und Auszubildene
- Dienstleister und Lieferanten

In der Analysephase eines Mobilitätskonzeptes wird basierend auf einer detaillierten Erfassung des Parkraumangebotes sowie der vorhandenen Nutzungsregeln eine Auslastungserhebung durchgeführt und damit die Parkraumnachfrage erfasst. Die Analyse der gewonnenen Daten lässt Rückschlüsse auf das Nutzerverhalten und vorhandene Probleme zu.

7.2 Parkraumangebot

Das öffentliche Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurde flächendeckend erhoben. Die Lage und Verteilung der Parkstände im Straßenraum und in den Parkieranlagen im Untersuchungsgebiet sind in **Plan 17**

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 23), Köln 2023.

dargestellt. Für die weitere Bearbeitung wird das Untersuchungsgebiet in sechs Teilgebiete unterteilt – maßgeblich nach räumlicher Lage und Art der Bewirtschaftung (**Plan 18**).

Insgesamt stehen im untersuchten Gebiet etwa 970 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Das Parkraumangebot unterliegt dabei folgenden Bewirtschaftungsarten:

Unbewirtschaftete Parkstände (170 Parkstände):

Parken ist auf diesen Parkständen ohne Zeitbegrenzung und Gebühren möglich. Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen unbewirtschaftete Parkstände fast ausschließlich in den Randbereichen nördlich des Krebsbachs und der Hainstraße im Süden.

Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe (147 Parkstände):

Diese Parkstände ermöglichen kostenloses Parken bei einer begrenzten Kurzzeit-Parkdauer über die Parkscheibe. Dabei wird bei der Höchstparkdauer zwischen den Stufen „30 Minuten“, „1 Stunde“ und „2 Stunden“ unterschieden. Je weiter die Parkstände dabei von der Kernstadt entfernt sind, desto länger ist die dort erlaubte Parkdauer.

Kostenpflichtige Parkstände (20 Parkstände):

Dies sind Parkstände im öffentlichen Raum, auf denen zeitlich begrenzt gegen Gebühr geparkt werden kann. Diese Parkstände werden mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

In Bruchköbel sind im erweiterten Straßenraum lediglich die oberirdischen Parkstände am Stadthaus kostenpflichtig bewirtschaftet. Die kostenpflichtige Bewirtschaftung erfolgt an allen Tagen durchgängig von 00:00 bis 24:00 Uhr. Die Gebühren betragen 0,80 € pro 30 Minuten, die Höchstparkdauer beläuft sich auf maximal 30 Minuten.

Stellplätze Tiefgaragen (294 Stellplätze):

Im Untersuchungsgebiet bestehen vier Tiefgaragen. Die deutlich größte Anlage mit 215 Stellplätzen ist die Tiefgarage unter dem Stadthaus, in die von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr eingefahren werden kann. Die Gebühren betragen 0,80 € pro 30 Minuten, das Tagesmaximum beträgt 16,00 €. Kunden des im Gebäude integrierten Vollsortimenters können 90 Minuten kostenfrei parken.

Parkstände auf Parkplätzen (213 Parkstände):

Die meisten Parkplätze stehen „halböffentlich“ zur Verfügung (Parken auf privatem Grund für Kunden und Besucher). Ein großer öffentlicher Parkplatz umfasst die Fläche am Festplatz mit 82 Parkständen, die kostenfrei genutzt werden können.

Sonstige Parkstände (126 Parkstände)

Hierunter sind u.a. die Parkstände für Anwohner in den verkehrsberuhigten Bereichen der Altstadt (mit Parkausweis) aufgeführt aber auch einzelne Parkstände auf privatem Grund, die jedoch der Öffentlichkeit frei zur Verfügung stehen (bspw. an Geschäften). Zusätzlich sind hier auch Parkstände für Taxen, Polizei und Motorräder aufgeführt. Darüber hinaus sind in dieser Kategorie Parkstände für Behinderte integriert. Diese Parkstände sind gesondert gekennzeichnet und ermöglichen in der Regel mit Berechtigungsausweis ein Parken ohne Zeitbegrenzung und Gebühren.

7.3 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage wurden am Donnerstag, den 3. November 2022 (außerhalb der Schulferien) in stündlichen Rundgängen in der Zeit von 05:00 bis 22:00 Uhr alle öffentlich zugänglichen Parkstände im Straßenraum, auf Parkplätzen und in den Tiefgaragen im Untersuchungsgebiet erhoben. Die Auslastung der Tiefgarage Stadthaus wurde aus dem Bezahl-system ausgelesen.

Zur Ermittlung der Auslastung wurde in den einzelnen Bereichen und Parkierungsanlagen die erfasste Anzahl an Fahrzeugen dem oben dargestellten Parkraumangebot (**Kapitel 7.2**) gegenübergestellt. Durch ordnungswidrige Parkvorgänge, d. h. Fahrzeuge, die außerhalb der dargestellten Parkstände parken, kann die Auslastung 100 % überschreiten.²²

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Der öffentlichen Straßenraum beinhaltet alle Parkstände im Untersuchungsraum, die nicht in Tiefgaragen oder auf Parkplätzen ausgewiesen sind, was in Bruchköbel einem Angebot von etwa 460 Parkständen entspricht. Für diese Parkstände lag die durchschnittliche werktägliche Auslastung bei 62 %. Die Spitzenstundenauslastung betrug am Untersuchungstag um 10:00 Uhr 76 % (**Abbildung 24**).

²² Als ordnungswidrig wurden auch Fahrzeuge erfasst, die während der Rundgänge im eingeschränkten Halteverbot standen. Fahrzeuge, die vor Einfahrten standen, wurden dahingegen nicht als illegal eingestuft.

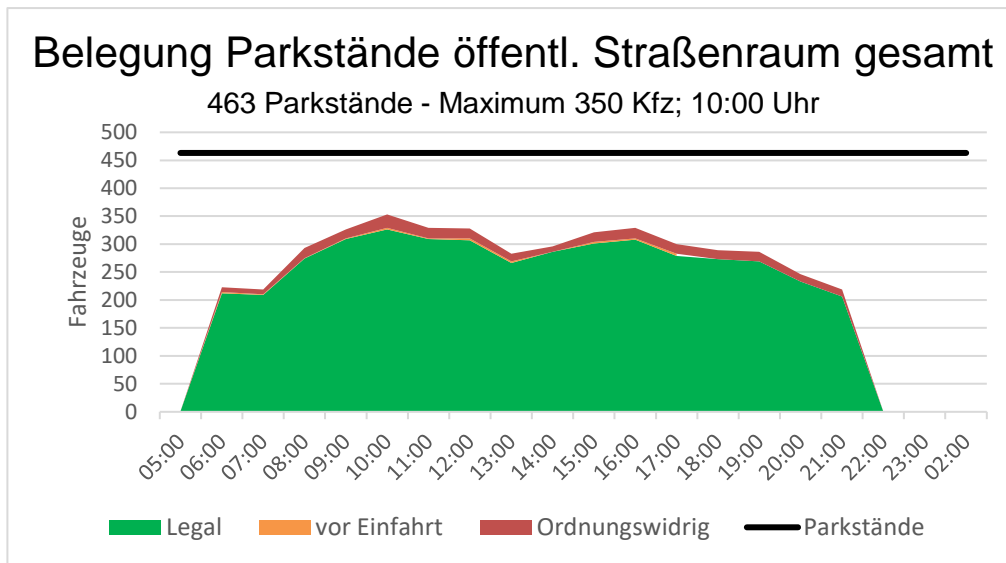


Abbildung 24: Auslastung öffentlicher Straßenraum

Der Graph in der Abbildung zeigt nicht nur die insgesamt geparkten Fahrzeuge, sondern auch den Anteil an Fahrzeugen, die ordnungswidrig abgestellt waren. Es wird deutlich, dass in der Gesamtbetrachtung während des Tages im Schnitt eine moderate Anzahl (maximal 7 %), an Parkvergehen begangen wurde. Die Detailbetrachtung des zentralen Bereiches „Mitte“ zeigt allerdings, dass in diesem Bereich in der Spitze etwa 14 % der Parkvorgänge ordnungswidrig begangen wurden.

Die Erfassung von Kennzeichen bei der Erhebung ermöglichte neben der Auslastungsermittlung außerdem die Bestimmung von Nutzergruppen. Aus den Erhebungsdaten wurde somit über das jeweilige (anonymisierte) Fahrzeugkennzeichen sowie die Parkdauer und die An- und Abfahrtszeit eine Abschätzung der Zuordnung in folgende Nutzergruppen vorgenommen:

- Bewohner, die ihr Fahrzeug nicht bewegt haben (Dauerparker)
- Bewohner, die ihr Fahrzeug bewegt haben
- Beschäftigte
- Besucher / Kunden

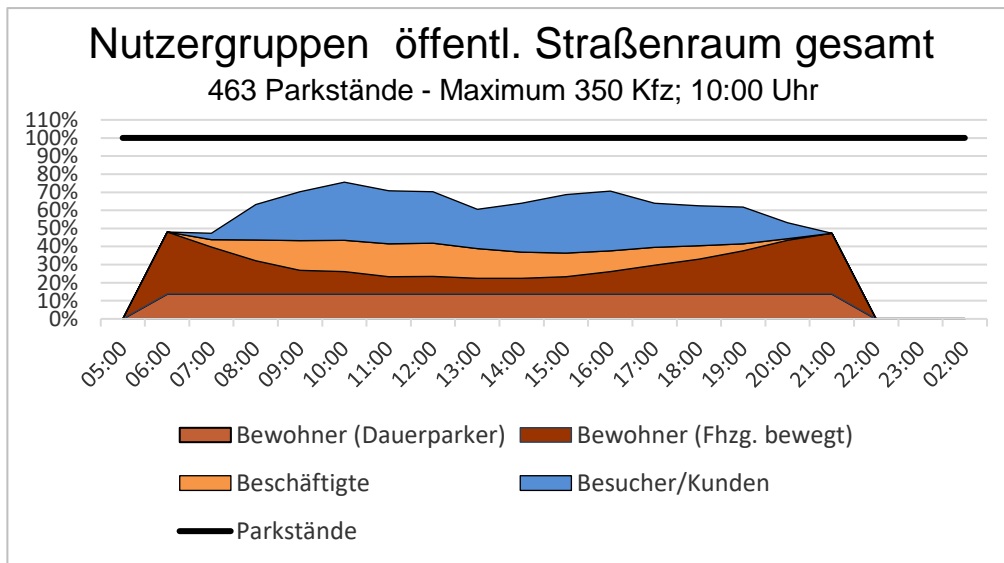


Abbildung 25: Auslastung nach Nutzergruppen

Die verschiedenen Nutzergruppen wiesen, wie auch in anderen Städten üblich, ein sehr differenziertes Parkverhalten auf (**Abbildung 25**).

Bei Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes ist festzustellen, dass es ganztägig eine durchgängige Belegung der Parkstände durch Bewohner gibt. In den Abend- und Nachstunden steigt dabei der Anteil der Bewohner an.

Unter dem Oberbegriff „Parkieranlagen“ werden die Tiefgaragen und Parkplätze mit einem öffentlichen Angebot zusammengefasst. Nicht berücksichtigt wurden dahingegen Parkieranlagen, die als Privatgelände ausgewiesen sind und nur einen eingeschränkten Zugang aufweisen (wie bspw. der Parkplatz des Gebäudes Hauptstraße 79b bzw. die dortige Tiefgarage). In der Summe liegt damit ein Angebot von etwa 450 Kurzzeitstellplätzen vor. Die durchschnittliche Auslastung lag am untersuchten Werktag von 06:00 bis 22:00 Uhr bei 25 %. Die Auslastung zur Spitzenstunde betrug am um 10:00 Uhr 47 % (**Abbildung 26**).

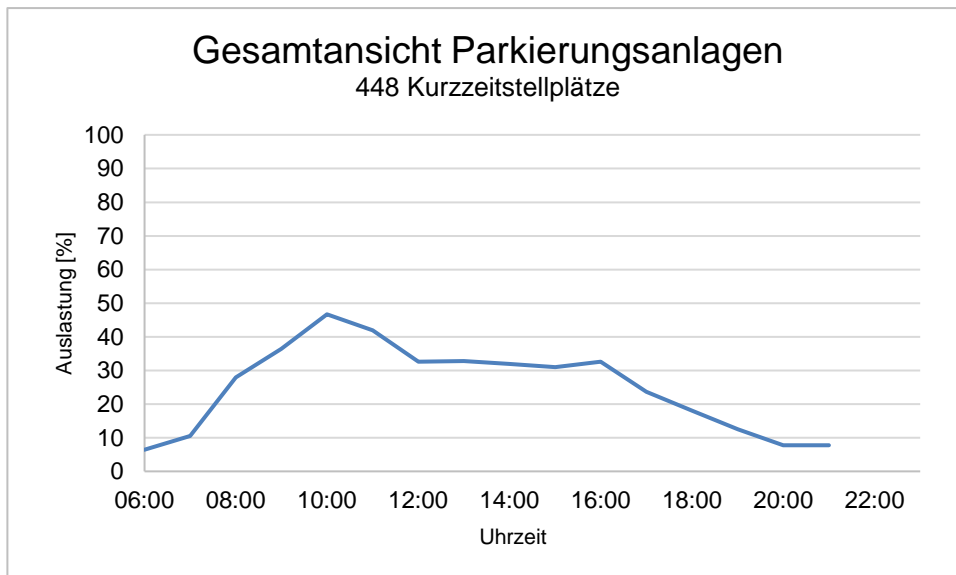


Abbildung 26: Auslastung Parkieranlagen

Es zeigt sich, dass in der Gesamtheit der Parkieranlagen jederzeit große Reserven vorhanden sind. Selbst in der Spitzenstunde standen in den Parkieranlagen noch über 200 freie Stellplätze der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Der Großteil dieses Gesamtangebots wird durch die Tiefgarage unter dem Stadthaus abgedeckt. Dieses wurde erst im Sommer 2022 eröffnet und war deswegen zum Erhebungszeitraum noch nicht als Parkstandort etabliert. Die Maximalauslastung war demnach mit lediglich 25 % recht gering. Nacherhebungen im November 2024 zeigen, dass sich mittlerweile dieses Angebot etabliert hat. Die Maximal-Auslastung hat sich im November 2024 nahezu verdoppelt (**Abbildung 27**).

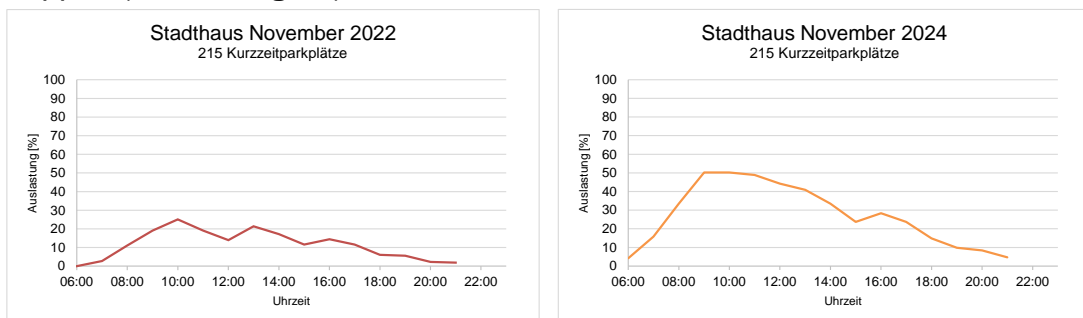


Abbildung 27: Auslastung Tiefgarage Stadthaus 2022 und 2024

Teilbereiche im Untersuchungsgebiet

Für jedes der einzelnen Teilgebiete (**Plan 18**) sowie für alle Parkieranlagen liegen Ergebnisse über die Auslastung vor.

Von großer Bedeutung sind dabei die Aussagen zu den Auslastungen der einzelnen Teilbereiche im Straßenparken. Diese sind für den Untersuchungstag in **Plan 19** für die verschiedenen Erhebungszeitpunkte dargestellt. Zur besseren Verdeutlichung sind die Auslastungsgrade in fünf verschiedene Kategorien eingeteilt, die auch unterschiedlich farbig dargestellt sind:

- Auslastung bis 70 % = dunkelgrün
- Auslastung 70 bis 80 % = hellgrün
- Auslastung 80 bis 90 % = orange
- Auslastung 90 bis 100 % = rot
- Auslastung über 100 % = lila

Mithilfe dieser Untergliederung lässt sich der bestehende Parkdruck in den jeweiligen Teilbereichen einordnen. In der Praxis hat sich dabei folgende Zuordnung bewährt.²³

- Auslastung bis 70 % = kein bis geringer Parkdruck,
- Auslastung 70 bis 80 % = mittlerer Parkdruck,
- Auslastung 80 bis 90 % = hoher Parkdruck,
- Auslastung 90 bis 100 % = sehr hoher Parkdruck,
- Auslastung über 100 % = Überlastung.

Ab 80 % Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck im Straßenraum. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zum illegalen Parken – und gilt es zu vermeiden.

Wie **Plan 19** zeigt, besteht lediglich im südlichen Teilbereich am Vormittag ein hoher Parkdruck mit Auslastungen von 82 % bzw. 84 %. Alle anderen Bereiche weisen durchgängig eine Auslastung von unter 80 % auf.

Auch die einzelnen Parkieranlagen weisen jederzeit ausreichend Reserven auf. Lediglich die Tiefgarage am nördlichen Inneren Ring ist am Vormittag vollständig belegt und erfährt auch am Nachmittag eine sehr hohe Auslastung. Außerdem weist der Parkplatz an der Volksbank während der Spitzenzeit eine nahezu vollständige Auslastung auf.

Besucher bzw. Kunden treten vermehrt in den zentralen Bereichen 3, 4 und 5 auf. Beschäftigte, die über einen längeren Zeitraum parken, sind dahingegen insbesondere in den Bereichen 1, 2 und 6 aufzufinden – alles Bereiche, in denen auch unbewirtschaftete Parkstände angeboten werden.

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen - EVE. Köln 2012.

7.4 Zusammenfassende Bewertung

Im Bestand sind in der Gesamtbilanzierung zu jeder Zeit ausreichend viele Parkmöglichkeiten vorhanden. Nur im südlichen Teilbereich besteht am Vormittag ein etwas höherer Parkdruck. Die bestehenden öffentlich nutzbaren Parkieranlagen weisen ebenfalls teilweise hohe Reserven auf. So ist die neue Tiefgarage Stadthaus maximal etwa zur Hälfte ausgelastet. Die durch die hohe Anzahl an Stellplätzen und die helle und gut befahrbare Bauart hervorsteckende Tiefgarage weist somit noch deutliche Potentiale auf, um Fahrzeuge aus dem benachbarten öffentlichen Straßenraum aufnehmen zu können. Ziel muss es demnach sein, die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen, damit die bestehenden Kapazitäten auch genutzt werden. Zusätzlich zeigt sich somit, dass das gesamte Angebot in der Kernstadt ausreichend bemessen ist und sogar Möglichkeiten vorhanden sind das Straßenparken zu reduzieren, um anderen Verkehrsarten notwendige Flächen anbieten zu können.

Die Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum ist größtenteils kostenfrei und erfolgt hauptsächlich über eine Parkscheibenregelung. Dabei überzeugt das gewählte Konzept, dass je weiter die Parkstände von der Kernstadt entfernt sind, desto länger ist die erlaubte Parkdauer an diesen Parkständen.

8 Bestandsanalyse Mobilitätsverbund

Wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes ist die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität. In Bruchköbel gibt es bisher wenige Angebote zur Verknüpfung der Verkehrsträger.

8.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Mobilitätsverbund

Untersuchungen weisen nach, dass in der jüngeren Generation ein klarer Trend in Richtung multimodalen Verkehrsverhaltens zu konstatieren ist. Die Dominanz des Autos für das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener und insbesondere des Autobesitzes hat in den letzten Jahren nachweislich abgenommen, demgegenüber ist eine signifikante Zunahme bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (oft in Kombination mit dem Fahrrad) und beim Fahrrad festzustellen. Hinzu kommt die verstärkte Nutzung von Carsharing sowie Verkehrsmitteln mit Elektroantrieb (E-Pkw, E-Fahrrad, E-Scooter...).

Grundlage bildet dafür oftmals der ÖPNV, der mit anderen Mobilitätsdienstleistungen, wie z.B. Fahrradverleihsystemen zu einem integrierten Mobilitätsangebot verknüpft wird. Allgemein sollten Bus und Bahn, öffentliche Fahrräder und Pedelecs, öffentliche (E-) Pkw, Taxis, alternative Bedienformen sowie Mitfahrgelegenheiten zu einem Mobilitätsverbund verknüpft werden. Diese Dienstleistungen können wiederum zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Damit bei der Bereitstellung vernetzter Mobilitätsangebote die Ansprüche verschiedener Personengruppen miteinbezogen werden können (Inklusion), sind verschiedene Anforderungen möglichst früh z.B. durch die Einbindung von Interessenvertretungen zu prüfen.

8.2 Angebotsspektrum

Park & Ride (P+R)

P+R-Parkplätze sollen das Umsteigen vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtern und dazu beitragen, die Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs in Stadtgebieten insgesamt zu verringern. Eine P+R-Anlage sollte grundsätzlich in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden sein und im Verbund mit anderen Maßnahmen, wie z.B. einer Parkraumbegrenzung- und -bewirtschaftung in der Kernstadt sowie einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebot einhergehen, um spürbare Verlagerungseffekte zu erreichen.²⁴

²⁴ Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Heft 46 – Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen. Wiesbaden 2001.

Innerhalb des Stadtgebietes von Bruchköbel besteht am Bahnhof eine P+R-Anlage mit etwa 100 Parkständen. Diese sollen aufgrund der Verknüpfung mit der Bahn hauptsächlich Pendlern dienen.

Bike & Ride (B+R)

Mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken, und gleichzeitig den Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen zu erweitern, bieten B+R-Anlagen eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen oder Bushaltestellen.

Ausgewiesene Stellplätze für B+R stehen in Bruchköbel derzeit am Bahnhof zur Verfügung. Wie in **Kapitel 4.2** beschrieben, sind dort etwa 70 Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden.

Mitfahrerparkplätze (P+M)

Mitfahrerparkplätze (Parken+Mitnehmen / P+M) sollen insbesondere zur Stärkung von Fahrgemeinschaften beitragen. In der Regel sollten P+M-Plätze an sinnvollen Punkten z.B. Autobahnabfahrten oder wichtigen Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen liegen. Sie stellen sich oft in unterschiedlichen Größen und Befestigungen dar, bieten aber immer ein kostenloses Abstellen von Fahrzeugen über einen beliebigen Zeitraum an.

In Bruchköbel bestehen keine gekennzeichneten Mitfahrerparkplätze.

E-Mobilität

Seitens der Politik gibt es Bemühungen, den Anteil der E-Mobilität in den nächsten Jahren zu erhöhen. Zeitlich befristete Steuervergünstigungen und Anschaffungsförderung sollen z.B. den Kauf eines Elektrofahrzeuges erleichtern. Eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl setzt folglich auch eine Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur voraus.

Über das gesamte Stadtgebiet verteilt finden sich etwa 25 öffentliche Elektroladestationen für Kraftfahrzeuge. Davon verfügen 8 Ladestationen über Schnellladereinrichtungen (**Plan 20**).

Für E-Bikes wurden keine Lademöglichkeiten wahrgenommen.

Carsharing

Carsharing soll die Mobilität verbessern und gleichzeitig die Umwelt entlasten. Das Teilen von Autos ist bereits in vielen deutschen und europäischen

Städten gängige Praxis. Besonders in großen Städten, in denen das Parkplatzangebot knapp ist, gibt es viele Nutzer. Doch auch in mittleren und kleineren Städten wird das Angebot immer beliebter. So können Mobilitätskosten gespart und trotzdem Flexibilität beibehalten werden. Es gibt verschiedene Systeme: Solche mit festen Stationen, wo Carsharing Fahrzeuge an bestimmten Standorten abgeholt und zurückgebracht werden und solche, bei denen Fahrzeuge beliebig auf öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum geparkt werden können.

Ein Carsharing-Angebot in Bruchköbel ist lediglich rudimentär vorhanden. Die Auto Jörg GmbH in Bad Vilbel stellt in der Nähe des Bahnhofs ein Fahrzeug zur Verfügung. Dieses wird nicht öffentlich beworben und ist lediglich mit viel Eigeninitiative zu nutzen: entweder über die App von Flinkster, dem Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn, oder über die Website von Ford Carsharing. Es stehen darüberhinaus keine Informationen zur Verfügung, weswegen dieses Angebot nicht im öffentlichen Bewusstsein wahrgenommen wird.

Vermietsysteme

Im Stadtgebiet ist kein flächendeckendes Fahrradvermietssystem vorhanden. Auch für E-Scooter steht kein öffentliches Vermietsystem zur Verfügung.

Fahrradmitnahme

In allen Fahrzeugen des Nahverkehrs ist eine kostenlose Mitnahme von Fahrrädern, E-Scootern usw. möglich. Allerdings haben Rollstühle und Fahrgäste mit Kinderwagen Vorrang.

Mobilitätszentrale

In Bruchköbel besteht keine Mobilitätszentrale als zentrale Anlaufstelle für sämtliche Fragen rund um die individuelle Mobilität.

8.3 Zusammenfassende Bewertung

Der Mobilitätsverbund ist in Bruchköbel rudimentär durch vereinzelte Angebote vorhanden. Jedoch sind diese Systeme zu großen Teilen nicht mit den übrigen Verkehrsarten verknüpft. Zudem wird in der Stadt wenig für diese Angebote geworben. Positiv hervorzuheben ist das Angebot an P+R-Plätzen.

Seit 2017 hat sich die Gesetzeslage bezüglich der Reservierung von Carsharing-Plätzen im öffentlichen Raum mit dem in Kraft getretenen neuen Carsharinggesetz (CsgG) grundlegend verändert. Dies hat die Aufgabe, weitere Vorteile für Carsharing-Fahrzeuge zu schaffen und somit diese Form der

Mobilität weiter zu fördern. Hierbei wird insbesondere die Möglichkeit eröffnet, für stationsgebundene Carsharing-Fahrzeuge spezielle Abhol- und Rückgabestellen im öffentlichen Raum auszuweisen. Das Fehlen eines Car-Sharing-Angebots in Bruchköbel ist auch vor diesem Hintergrund als großer Mangel zu bewerten. Entsprechend sollte ein solches Angebot in Zukunft gefördert werden.

Der flächendeckende Ausbau von Elektroladestationen muss speziell im öffentlichen Straßenraum weiter vorangetrieben werden. Ein weiteres Defizit ist im Bereich des B+R zu sehen. Das derzeitige Angebot umfasst lediglich den Bahnhof. Um die Attraktivität des ÖPNV und des Fahrrads weiter zu stärken, ist ein deutlich ausgeweitetes Angebot an B+R-Anlagen an Bushaltestellen notwendig. Nur so lässt sich eine optimale Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV erzielen.

9 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Insgesamt ist das Verkehrssystem in Bruchköbel positiv zu bewerten. Das Fußwege- und Straßennetz ist ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist in Bruchköbel in den vergangenen Jahren vorangeschritten und Bruchköbel verfügt über eine funktionierende innerörtliche ÖPNV-Erschließung mit einem flächendeckenden Taktfahrplan.

Trotzdem besteht in vielen Bereichen noch Optimierungsbedarf. Im Fußverkehr lässt sich feststellen, dass in untergeordneten Bereichen außerhalb der Kernstadt oft zu geringe Fußwegbreiten bestehen – auch durch geduldetes Gehwegparken. Der Großteil der Straßenquerschnitte bietet keine Ausdehnung in die Fläche und ist eher funktional gestaltet. Es fehlen demnach oftmals attraktive Straßenräume, die über die reine Wegfunktion hinausgehen. Zusätzlich sind die Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen teilweise zu lang.

Im Radverkehr weisen die relevanten Radrouten noch kein durchgängiges Angebot an Radverkehrsinfrastruktur auf. Teilweise wird deswegen der Radverkehr noch auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und höher geführt. Auch die Führung auf für Radfahrer freigegebenen Gehwegen ist kritisch hinsichtlich der Benutzungspflicht zu hinterfragen, da oftmals keine ausreichenden Breiten für diese Art der Radverkehrsführung vorhanden ist. Zusätzlich sollten Radabstellanlagen weiter ausgebaut und qualitativ verbessert werden – inklusive besserer Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV.

Entsprechend der Siedlungsstruktur liegt der Schwerpunkt der Busbedienung über Regionalbusse auf der Kernstadt, die weitgehend im 30-Minuten-Takt erschlossen wird. Eine Vertaktung der beiden Haupt-Linien für die innerörtliche Erschließung von Bruchköbel (562/563 mit MKK-33) findet jedoch nicht statt. Zusätzlich wäre es wünschenswert, wenn auch die Linie MKK-33 den Bahnhof in Bruchköbel bedienen würde. Der Bahnverkehr leidet oftmals unter Verspätungen, was wiederum eine Vertaktung mit dem Busverkehr erschwert. Der bestehende ÖPNV ist hauptsächlich auf Hanau als nächstgelegenes Oberzentrum ausgerichtet. Eine direkte Anbindung der zentralen Innenstadt von Frankfurt wäre wünschenswert – idealerweise im Zugverkehr. Aktuell erfolgt die Anbindung nach Frankfurt über eine Expressbuslinie mit einem Anschluss an das Frankfurter U-Bahn-Netz. Für dieses Angebot wäre eine Ausweitung der Bedienzeiten wünschenswert. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen durch Hochborde mit Spurführung und taktilen Leitelementen ist gemäß den Ausbauplänen weiter voran zu treiben.

Auf den Hauptverkehrsstraßen treten temporäre Beeinträchtigungen auf, die sich jedoch in der Regel zeitnah wieder auflösen und auf die Verkehrszustände der Landesstraßen zurückzuführen sind. Trotz umfassender Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigter Bereiche im Stadtgebiet besteht an

einigen Stellen im Straßennetz noch Optimierungsbedarf hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Die Parkraumanalyse zeigt, dass in der Gesamtbilanzierung ausreichend viele Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Ziel muss es demnach sein, die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen, damit die bestehenden Kapazitäten auch genutzt werden. Zusätzlich zeigt sich, dass somit sogar Möglichkeiten vorhanden sind, das Straßenparken zu reduzieren, um anderen Verkehrsarten notwendige Flächen anbieten zu können oder zusätzliche Außengastronomie zu ermöglichen. Darüberhinaus kann hinterfragt werden, ob außerhalb des Kernstadtbereichs öffentlicher Raum als Parkraum anzubieten ist.

Der Mobilitätsverbund ist in Bruchköbel lediglich durch vereinzelte Angebote (öffentliche E-Ladestationen, P+R-Anlage...) vertreten. Jedoch sind diese Systeme zu großen Teilen nicht mit den übrigen Verkehrsarten verknüpft. Vor allem die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität (bspw. durch B+R) ist aber ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes. Darüber hinaus muss der flächendeckende Ausbau von Elektroladestationen speziell im öffentlichen Straßenraum vorangetrieben werden – insbesondere zu Zeiten, in denen privatrechtliche Unternehmen für Kommunen kostenneutral Ladesäulen bereitstellen wollen.

Vor allem aufgrund der Stärkung des Mobilitätsverbunds mit Aufwertung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehrs sollte die Verkehrsmittelwahl zugunsten des nichtmotorisierten Individualverkehrs verschoben werden. Dies kommt auch dem fließenden Kfz-Verkehr zu Gute und kann dafür sorgen, dass die negativen Nebeneffekte (Lärm- und Schadstoffbelastung, Zerschneidung von Räumen) hochbelasteter innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen minimiert werden.

10 Leitbild und Planungsziele

10.1 Vorbemerkung

Die Verkehrsinfrastruktur in Bruchköbel und Umgebung wurde in den vergangenen Jahrzehnten umfassend autogerecht ausgebaut. So dominiert im dicht bebauten Stadtgebiet der fließende und ruhende Kfz-Verkehr die Straßenräume.

Eine Aufgabe des Mobilitätskonzeptes ist es, als Teil der Stadtplanung die Wege zwischen den einzelnen Nutzungen aufzuwerten, so dass die Mobilität im gesamten Stadtgebiet eine hohe Qualität aufweist. Eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel findet insbesondere dann statt, wenn Begegnung und Kommunikation im öffentlichen Raum wiederentdeckt werden und ein Gruppengefühl im Fuß- und Radverkehr entwickelt wird.

Es sollen hierbei im Wesentlichen Push-Faktoren greifen, d. h. die Alternativen zum Pkw sollen so attraktiv sein, dass bereits hierdurch Verlagerungen bewirkt werden. Möglichst viele Bürger sollen sich darüber gegenseitig dazu animieren, insbesondere im Binnenverkehr Alternativen zum Auto zu nutzen.

Durch Maßnahmen zur Aufwertung der Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr sowie im Öffentlichen Personennahverkehr können Restriktionen für den Kfz-Verkehr entstehen. Insbesondere die zukünftige Rolle des Parkens im Straßenraum wird nahezu flächendeckend zu diskutieren sein. Die Möglichkeiten zur Umgestaltung des innerstädtischen Straßennetzes sind begrenzt, eine räumliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr wird in vielen Fällen nicht möglich sein, so dass eine wesentliche Zielsetzung ein besseres Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr sein wird.

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes stellen dabei eine Investition in die Zukunft dar. Neben kurzfristig wirksamen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl, die sich z.B. durch die Behebung von Mängeln ergibt, soll eine mittel- bis langfristige Kettenreaktion angestoßen werden: für immer weniger Zwecke wird ein (eigener) Pkw benötigt → es werden weniger Pkw-Fahrten zurückgelegt → es wird im Haushalt ein Pkw weniger benötigt → der Stellplatzbedarf wird geringer. Eine weitere langfristige Folgewirkung von zusätzlicher Nahmobilität kann die Wirtschaftlichkeit von Nahversorgungsbetrieben u. ä. sein.

Die Ziele wurden im Beteiligungsverfahren mit der Bürgerschaft und in Expertengesprächen im November 2024 vorgestellt und diskutiert. In diesem Zusammenhang wurden Ziele geändert, hinzugefügt oder verworfen. Zusätzlich wurde um eine Wertung der einzelnen Ziele gebeten, welche wir dokumentiert haben (**Abbildung 28**).

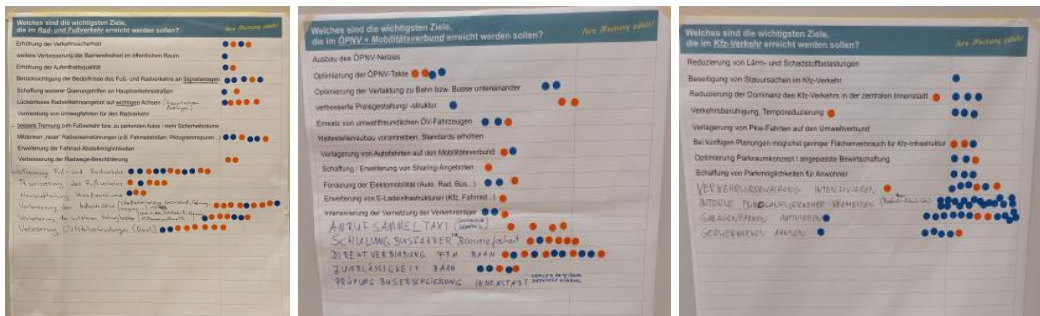


Abbildung 28: Dokumentation Zielebewertung

10.2 Zielkatalog

Mobilitätsplanung und Infrastrukturplanung findet vor dem Hintergrund eines Zielsystems statt, das am Anfang jeder Planung entwickelt wird. Hiermit soll festgelegt werden, wohin sich Bruchköbel im Bereich Mobilität bis zum Jahr 2040 und darüber hinaus entwickeln soll. Das Zielsystem gibt somit die Richtung der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzepts vor. Die Auswirkungen der Maßnahmen sollen dabei den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen.

Das Zielsystem des Mobilitätskonzept 2040 bezieht sich auf die Funktionsanforderungen an die Verkehrssysteme und an die Gestaltung des Stadt- und Straßenraumes.

Die Ziele sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Ziele in einem Zielsystem ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen Einzelzielen zu verdeutlichen.

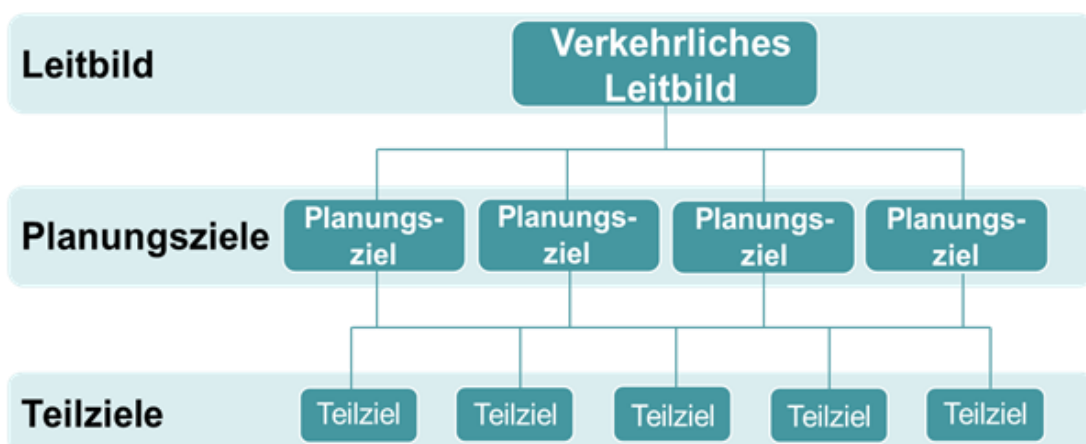


Abbildung 29: Strukturierung des Zielsystems

Die Erarbeitung der Ziele des Mobilitätskonzeptes fand in mehreren Schritten statt. Somit flossen die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgerworkshop und Expertengespräche) in den Prozess ein.

10.3 Verkehrliches Leitbild

Die höchste Ebene im Zielsystem der künftigen Verkehrsplanung bildet das verkehrliche Leitbild für die Entwicklung der Stadt Bruchköbel. Hier fließen die Ergebnisse der Bestandsanalyse sowie der Beteiligung ein:

„Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bruchköbel 2040 soll einerseits **Mobilität für alle** unter Berücksichtigung der Anforderungen der Generationengerechtigkeit erzielt sowie der Verkehr **umweltverträglich** gestaltet werden, um damit eine **Erhöhung der Lebensqualität** zu erreichen.“

10.4 Planungsziele

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanung liegen heutzutage weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen. Stattdessen wird vermehrt auf die intelligente Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen sowie auf die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement) geachtet. Eine große Bedeutung hat auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben. Die Erreichbarkeit neuer Ziele (z.B. Supermärkte) zu Fuß und mit dem Fahrrad muss bereits in der Planung Berücksichtigung finden. Ebenfalls sollte der Faktor Aufenthaltsqualität und Naherholung nicht in Vergessenheit geraten.

Im Folgenden sind die formulierten Planungsziele gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeführt. Diese wurden vertieft mit den Bürgern im ersten Bürgerworkshop sowie den Teilnehmern am Expertengespräch erarbeitet. Über allem stehen hierbei zunächst die verkehrspolitischen Ziele, die von der Bundesregierung bzw. dem Main-Kinzig-Kreis und Bruchköbel angestrebt werden.

"verkehrspolitische Ziele"

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Niveau von 1990 um mindestens 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 (Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung)
- Klimaneutralität im Main-Kinzig-Kreis bis 2045 (Integriertes Klimaschutzkonzept für den Main-Kinzig-Kreis)

Darüber hinaus kann es hilfreich sein, auch stadtplanerische Ziele auszugeben, da sich diese langfristig auch auf den Verkehr auswirken.

"stadtplanerische Ziele"

- Stärkung der Innenstadt als Identifikationsort sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt
- Schaffung attraktiver Straßen und Platzräume, Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität
- Stärkung der Infrastruktur im Nahumfeld zur Verkürzung von Wegen

10.4.1 Fuß- und Radverkehr

Meinung der Bürgerschaft

Die Bürgerschaft äußerte sich kritisch darüber, dass bisher die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt wurden und fordert daher vorrangig die Beseitigung der aktuellen Schwachstellen. Dies betrifft insbesondere eine allgemeine Erhöhung der nutzbaren Gehwegbreiten. Zusätzlich sollen einerseits bestehende Mängel bei der Infrastruktur (Oberflächen, Wegeneigung aber auch fehlender Grünschnitt) beseitigt werden, andererseits aber auch eine höhere Priorisierung von Fußgängern an Signalanlagen gegeben sein.

Im Allgemeinen war sich die Bürgerschaft einig, dass die Voraussetzungen im Fußverkehr im Innenstadtbereich bereits sehr gut sind. Wichtig ist aber dennoch ein sukzessiver barrierefreier Ausbau innerhalb der gesamten Stadt und insbesondere die Schulwegrouten an die erhöhten Anforderungen im Fuß- und Radverkehr anzupassen. Bei zukünftigen Planungen ist daher eine höhere Priorisierung für die Anlagen des Fuß- und Radverkehrs gewünscht. Dabei werden vor allem Lösungen favorisiert, die den Fußverkehr vom Radverkehr trennen.

Im Bereich Radverkehr wurden die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen positiv hervorgehoben. Dennoch wurde der weitere lückenlose Ausbau des Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen als äußerst wichtiges Ziel formuliert. Zusätzlich sollen auch die Verbindungen zwischen den Ortsteilen verbessert werden.

Planungsziele

Folgende Planungsziele wurden unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung für den Fuß- und Radverkehr abgeleitet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit (durch verstärkte Kontrollen z.B. zugeparkter Geh- und Radwege) zur besseren Erreichbarkeit wichtiger Ziele (z.B. auf Schulwegen)
- Verbesserung der Infrastruktur (Oberflächenbeläge, Neigung der Wege, regelmäßiger Grünschnitt usw.)
- Verbesserung der nutzbaren Gehwegbreiten (Unterbindung Gehwegparken, Mülltonnenproblematik usw.) – gegebenenfalls auch durch Neuaufteilung der Straßenräume
- stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs an Signalanlagen
- Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität
- Trennung von Fuß- und Radverkehr in Gehwegbereichen
- Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen (u.a. durch Festlegung von Hauptachsen)
- Schaffung attraktiver und sicherer Radverkehrsverbindungen von der Kernstadt zu den Ortsteilen und untereinander
- Mitdenken "neuer" Radverkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen, Piktogrammspuren, Radschnellwege usw.)

10.4.2 Öffentlicher Nahverkehr

Meinung der Bürger

Sehr stark wird die Unzuverlässigkeit bzw. Unpünktlichkeit der Bahnen kritisiert. Die angedachte Barrierefreiheit wird zu oft durch unsauberes Anfahren an die Bushaltestelle eingeschränkt, weswegen das Fahrpersonal in dieser Hinsicht besser geschult werden sollte. Dies betrifft auch das gegenseitig aufeinander Warten, damit Umsteigevorgänge von der Linie MKK-30 auf die Linie 562 bzw. 563 möglich sind.

Von der Bürgerschaft wurde sich hauptsächlich eine Direktverbindung zur Frankfurter Innenstadt gewünscht – bestenfalls mit der Bahn. Die bestehende Expresslinie X95 wird gelobt, allerdings ist damit trotzdem ein Umstieg in die U-Bahn notwendig und die Bedienzeiträume und Takte sind verbesserungswürdig.

Die Bürgerschaft wünscht sich vor allem am Wochenende eine Taktverdichtungen hinsichtlich der Ortsteile und bringt als Vorschlag die Einrichtung von Anruf-Sammel-Taxis ein.

Planungsziele

Folgende Planungsziele wurden unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung abgeleitet:

- Optimierung der ÖPNV-Takte inklusive der Vernetzung untereinander
- Einrichtung einer Direktverbindung zur Frankfurter Innenstadt (bestenfalls mit der Bahn)
- Bessere Schulung des Fahrpersonals (Bus)
- Einrichtung von zusätzlichen alternativen Angeboten
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes durch verbesserte Preisgestaltung/ -struktur
- Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen

10.4.3 Kfz-Verkehr

Meinung der Bürger

Von der Bürgerschaft wurden „gebietsinterne Durchgangsverkehre“ (bspw. Fahrten durch die Friedrich-Ebert-Straße) als Problem wahrgenommen. Zusätzlich wurden häufig Geschwindigkeitsbegrenzungen (insbesondere in den Wohngebieten) gefordert bzw., dass die Überwachung bestehender Regeln intensiviert wird. Als verkehrlicher Brennpunkt wurde zudem oftmals das Schulzentrum zu Zeiten des Schulbeginns bzw. -endes angesehen.

Beim ruhenden Kfz-Verkehr wurde eine höhere Kontrolle und Konsequenzen beim Falschparken gefordert. Zusätzlich sollte dafür gesorgt werden, dass bestehende Garagen aus den Grundstücken als solche genutzt werden, damit die Fahrzeuge nicht im öffentlichen Raum abgestellt werden müssen.

Planungsziele

Folgende Planungsziele wurden unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung für den Kfz-Verkehr abgeleitet:

- Vermeidung von internen Durchgangsverkehren
- Intensivierung der Verkehrsüberwachung (inklusive Ahndung von Gehwegparken)
- Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs in der zentralen Innenstadt
- Verkehrsberuhigung, Temporeduzierung zur Sicherung von Lärmschutz, Verkehrssicherheit und der verträglichen Abwicklung mit anderen Verkehrsteilnehmern (bspw. Radverkehr)

- Reduzierung des Flächenverbrauchs für Kfz-Infrastruktur bei künftigen Planungen
- Aktivierung von Garagenparken, damit ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum reduziert wird
- Optimiertes Parkraumkonzept und Schaffung von Parkmöglichkeiten für Bewohner (auch durch angepasste Bewirtschaftung)

10.4.4 Mobilitätsverbund

Meinung der Bürger

Der Gedanke zur Vernetzung einzelner Verkehrssysteme als Mobilitätsverbund ist bei den meisten Bürgern noch nicht vollständig verankert, weswegen hier deutlich weniger Rückmeldungen zu verzeichnen waren.

Dennoch wurde die teilweise fehlende Vernetzung der Verkehrssysteme bemängelt. Eine intensivere Vernetzung der Verkehrsträger wird ebenso als wichtig erachtet wie die Förderung der Elektromobilität. Vereinzelt wurde die Wichtigkeit von Sharing-Angeboten deutlich gemacht. Wenn weniger Kraftfahrzeuge im Besitz sind, dann müssen weniger Flächen für diese vorgesehen werden und diese Flächen können dann den anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden.

Planungsziele

Folgende Planungsziele wurden unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung für den Mobilitätsverbund abgeleitet:

- Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger
- Förderung der Elektromobilität (Kfz, Fahrrad, Bus...)
- Erweiterung der E-Ladeinfrastruktur (Kfz, Fahrrad...)
- Schaffung bzw. Wiederbelebung von Sharing-Angeboten

11 Prognosehorizont 2040

Ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts 2040 sind Aussagen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen sowie die Bewertung von Szenarien und Maßnahmen. Um die künftige verkehrliche Situation in Bruchköbel abzubilden, ist die zu erwartende Verkehrsmengenentwicklung zu prognostizieren.

11.1 Siedlungs- und Strukturentwicklung bis 2040

Für die Prognose werden verschiedene Eingangsdaten und Kennwerte verwendet:

- Einwohnerentwicklung
- Arbeitsplatzentwicklung
- Sonstige/Allgemeine Verkehrsentwicklungen

Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung ist stark vom demographischen Wandel der Gesellschaft (Bevölkerungsrückgang, Alterung, Migration usw.) geprägt. Trotzdem ist die Bevölkerung in Bruchköbel in den letzten 20 Jahren relativ stabil geblieben. Stand 12/2022 betrug die Einwohneranzahl etwa 20.800 Personen. Die verschiedenen Prognosen für 2040 gehen je nach den verwendeten Szenarien allerdings von einem unterschiedlich starken Wachstum aus. Für den Main-Kinzig-Kreis wird im Mittel ein Zuwachs von 4,5 % prognostiziert.²⁵

Die Verteilung der Bevölkerung im Stadtgebiet wird sich durch die Entwicklung neuer Wohngebiete leicht verändern. Insgesamt ermöglichen die Ausweisungen im Regionalen Flächennutzungsplan bis zu etwa 800 zusätzliche Wohneinheiten.

²⁵ Hessisches Statistisches Landesamt: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070, Wiesbaden 2021.

Folgende Gebiete sind geplant:

Lage	Name	Wohneinheiten
Kernstadt	Peller IV	ca. 45
Kernstadt	Fliederstraße	ca. 30
Kernstadt	Abrundung Kinzigheimer Weg	ca. 105
Kernstadt / Niederissgheim	Lückenschluss (Erdbeerfeld)	ca. 270
Kernstadt	Baumschule Köhler	ca. 125
Roßdorf	Abrundung Roßdorf	ca. 215
<i>Summe:</i>		<i>ca. 790 WE</i>

Tabelle 9: prognostizierte neue Wohngebiete

Arbeitsplätze - Gewerbe:

Für die Entwicklung der Arbeitsplätze liegen keine dezidierten Prognosedaten vor. Es wird davon ausgegangen, dass bis 2040 etwa 9 ha an Bauflächen mit gewerblichem Charakter entwickelt werden.

Lage	Name	Nettobauland
Kernstadt	Erweiterung Lohfeld	1,2 ha
Kernstadt	Erweiterung Galgengarten	7,5 ha
<i>Summe:</i>		<i>8,7 ha</i>

Tabelle 10: prognostizierte Gewerbeentwicklung neue Gewerbegebiete

Sonstige Entwicklungen

Neben einer steigenden Arbeitsplatzzahl sind weitere Effekte für Änderungen im Quell- und Zielverkehr verantwortlich. Diese werden über die Bundesprognose der deutschlandweiten Verkehrsentwicklung²⁶ sowie weitere Veröffentlichungen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung²⁷ hergeleitet. Demnach wird in der Region für den Prognosehorizont ein allgemeiner Verkehrszuwachs entlang des überregionalen Straßennetzes (Autobahnen und Bundesstraßen) erwartet.

Für eine Prognose von weiteren Arbeitsplatzentwicklungen, Einzelhandels- und Freizeitbetrieben sowie Bildungsstandorte können

²⁶ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (**BMDV**): Verkehrsprognose 2040, Berlin 2024.

²⁷ Shell Deutschland Oil GmbH: Shell PKW-Szenarien bis 2040, Hamburg 2014.

Trendfortschreibungen nur eingeschränkt verwendet werden, da externe wirtschaftliche Entwicklungen oder Entwicklungskonzepte eine wesentliche Rolle spielen.

11.2 Infrastrukturelle Maßnahmen bis 2040

Infrastrukturelle Maßnahmen können zu Veränderungen der Kfz-Verkehrsmengen im Netz führen. Für die Prognose der verkehrlichen Entwicklung in Bruchköbel bis 2040 wären daher auch bereits beschlossene infrastrukturelle Maßnahmen im Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Innerhalb des Stadtgebietes von Bruchköbel und im direkten Umfeld sind solche Maßnahmen bis 2040 derzeit jedoch nicht bekannt und zu berücksichtigen.

Derzeit wird von Hessen Mobil die verkehrliche Wirkung für eine Verlängerung der L 3195 nach Westen mit einem direkten Anschluss an die B 45 untersucht. Dabei werden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft, um abschließend Aussagen zum Verkehrswert einer solchen Querspange geben zu können. Da noch keine Zwischenergebnisse dieser Untersuchung bekannt sind, können auch keine fundierten Aussagen zu einem möglichen Zeithorizont getätigt werden.

11.3 Verkehrliche Wirkungen

Aufgrund einer steigenden Bevölkerung und zusätzlicher Gewerbeflächen ist von einer moderaten Steigerung des Kfz-Verkehrs bis zum Prognosehorizont 2040 auszugehen, die jedoch nicht die Charakteristik des bestehenden Straßennetzes und damit die Grundaussagen der Bestandsanalyse verändern werden.

Zusätzlich ist davon auszugehen, dass die untersuchte Querspange der L 3195 Entlastungen für die Hanauer Straße in Roßdorf sowie der Friedberger Landstraße zur Folge haben wird. Letzteres dürfte sich positiv auf die Verkehrsbelastungen an den bisherigen Knotenpunkten (insbesondere dem Knotenpunkt mit dem Saalburgring aber auch die Kreisverkehre im Umfeld der Gewerbegebiete) auswirken, so dass dort der Verkehrsablauf voraussichtlich verbessert wird.

12 Szenarienuntersuchung

12.1 Methodik

Das Mobilitätskonzept 2040 soll einerseits Mobilität ermöglichen und fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die Intensität, mit der die formulierten Ziele (**Kapitel 10**) verfolgt werden sollen, sowie die Lösung von Zielkonflikten ist Aufgabe der kommunalen Verkehrspolitik. Hier setzen die Szenario-Untersuchungen an. Szenarien sind Denkmodelle, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und Verkehrsbeeinflussung sowie deren Wirkungen darstellen. Damit lässt sich der Rahmen möglicher Entwicklungen abstecken.

Die Bildung der Szenarien erfolgt durch die schlüssige Kombination einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen zu Maßnahmenbündeln. Inhaltlich gehen verkehrliche, städtebauliche und umweltrelevante Parameter ein. Strukturelle Rahmenbedingungen, wie die Entwicklung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl einschließlich ihrer Orte und Charakteristik (Nutzungsdichte, -mischung, -zuordnung), und die zu erwartenden sozio-ökonomischen und technischen Entwicklungen werden in den untersuchten Szenarien nicht variiert, sondern sind Bestand der erwarteten Prognoseentwicklung (**Kapitel 11**).

Die Wirkungen der Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich des Verkehrsverhaltens, der Belastung des Straßennetzes, aber auch hinsichtlich der Umweltwirkungen und Kosten. Zudem unterscheiden sich je nach Zuständigkeit/Aufgabenträgerschaft die Einflussmöglichkeiten der Stadt Bruchköbel bei der Umsetzung bestimmter Maßnahmen.

Nachfolgend werden die drei Szenarien in ihren Grundsätzen und ihren wesentlichen Kennzeichen beschrieben.

12.2 Vorbemerkung

Das Straßennetz in Bruchköbel weist starke Hierarchien auf. Von der Landesstraße bis zum Wohnweg sind alle Arten von Straßen vorhanden. Dabei sind die Landesstraßen auch Haupterschließungsstraßen der Kernstadt. Somit vermischen sich die Quell-/Ziel-Verkehre der Innenstadt mit dem regionalen Verkehr auf den Landesstraßen. Innerhalb des bebauten Stadtgebiets ist daher ein Miteinander unterschiedlicher Verkehrsarten problembelastet. Die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen weisen somit hohe Kfz-Belastungen auf, wodurch in deren Umfeld eine geringe Aufenthaltsqualität besteht. Die Alternativen zum Kfz-Verkehr sind darüber hinaus mangelbehaftet, so dass der Kfz-Verkehr und dessen negativen Folgen die Verkehrssituation in Bruchköbel dominieren.

Aufgrund der Lage Bruchköbels in der Stadtregion Frankfurt dominieren Auspendler und es bestehen starke Pendlerströme nach Frankfurt, nach Hanau und auch zu anderen Städten und Kommunen in der Metropolregion. Der Großteil davon liegt im Nahgebiet und kann meist infrastrukturell mit dem ÖPNV erreicht werden – es hapert jedoch an direkten Verbindungen, attraktiven Bedienzeiträumen und verlässlichen Takten. Trotzdem sind modulare Verlagerungen vom Kfz auf alternative Verkehrsmittel möglich. In Verbindung mit einem konsequenten Ausbau dieser Verkehrsmittel ist somit weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt möglich und es ergeben sich Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität zu steigern. Durch Verlagerungen vom Kfz auf alternative Verkehrsmittel können aber nicht nur die Qualität und auch der Verkehrsfluss in der Innenstadt verbessert werden, sondern es profitieren davon auch die einzelnen Wohngebiete.

12.3 Beschreibung der Szenarien

12.3.1 Szenario 1 "Status Quo verbessern"

Grundsatz

Beseitigung bestehender Mängel mit begrenztem finanziellem Aufwand.

Maßnahmenswerpunkte des Szenarios 1 sind:

- Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß- und Radverkehr
- Gewährleistung angemessener Grünzeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Verbesserungen im ÖPNV durch Behebung bestehender Störungen im Betriebsablauf; bei einem gleichzeitigen Erhalt des derzeitigen Linienkonzeptes
- Anpassung der Preisstruktur sowie verstärktes Marketing im ÖPNV
- Intensivierung der Verkehrsüberwachung
- Aktivierung von Stellplatzreserven auf privatem Grund zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum

12.3.2 Szenario 2 "Erfolgreicher Einstieg in klimafreundliche Mobilität"

Grundsatz

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden mit erhöhter Anstrengung gefördert. Bestehende Mängel werden behoben, die Situation im Umweltverbund verbessert. Bei laufenden Planungen zur Umgestaltung von

Verkehrsanlagen wird eine möglichst optimale Führung des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt.

Maßnahmenschwerpunkte des Szenarios 2 sind (zusätzlich zu Szenario 1):

- Förderung des Radverkehrs, z.B. Fahrradstraßen, Erweiterung und Verbesserung von Radabstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Anpassung der Taktung und Tarife im ÖPNV
- Verbesserte Sicherstellung der Verknüpfungen zwischen ÖPNV und weiteren Verkehrsmitteln
- Flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 in Wohngebieten
- Förderung des Mobilitätsverbundes durch umfassende Öffentlichkeitsarbeit und Einrichtung einer Mobilitätszentrale
- Förderung der Elektromobilität durch flächendeckenden Ausbau der Infrastruktur und Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen (z.B. durch kostenloses Parken)
- Förderung und Wiederbelebung bzw. Einführung von Carsharing- und Fahrradleihangeboten durch Bereitstellung von Flächen, Kooperationen mit den Anbietern und Marketing

12.3.3 Szenario 3 "Große Schritte zur Verkehrswende"

Grundsatz

Die umweltverträglichen Verkehrsmittel werden mit der Zielsetzung auf weitreichende Veränderung des Mobilitätsverhaltens gefördert. Planungs- und Gestaltungsparameter für den Fuß- und Radverkehr werden so weiterentwickelt, dass mindestens gleichwertige Bedingungen zum Kfz-Verkehr hergestellt werden. Es werden für alle Verkehrsmittel dichte Netze mit möglichst direkten Verbindungen hergestellt, Netzlücken werden mit geeigneten baulichen Maßnahmen geschlossen. Die Stadt Bruchköbel trägt im Rahmen ihrer Möglichkeiten dazu bei, auch den Quell- / Ziel-Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern und engagiert sich in regionalen und überregionalen Kooperationen und Planungsstrukturen.

Maßnahmenswerpunkte des Szenarios 3 sind (zusätzlich zu Szenario 2):

- Anpassung der Lichtsignal-Steuerung mit einer erhöhten Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs, die auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen kann
- Flächendeckende Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Herstellung von Radschnellverbindungen in die Nachbargemeinden
- bessere ÖPNV-Vernetzung der Ortsteile
- Umsetzung eines Kfz-verkehrsaarmen Stadtzentrums
- Herstellung von Verkehrsanlagen für Fuß-, Rad- und Busverkehr auch zu Lasten des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs

12.4 Wirkungsabschätzung der Szenarien

Die in den Szenarien enthaltenen Maßnahmen weisen je nach Umfang unterschiedlich starke Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl, der Verkehrsverteilung und der Routenwahl auf. Aus klimapolitischer Sicht spielt die Reduzierung der CO₂-Emissionen eine besondere Rolle und muss auch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Bruchköbel als vorrangiges Ziel betrachtet werden. Dennoch kann es aus anderer Sicht durchaus zielführend sein, Verkehr in der Stadt so zu lenken, dass empfindliche Bereiche entlastet werden, auch wenn dadurch eventuell insgesamt sogar mehr CO₂ emittiert wird.

Die Förderung des Fußverkehrs wirkt schwerpunktmäßig auf kurzen Entfernungen bis ca. 2 km, das heißt im Wohnumfeld. Sichere und attraktive Fußwege stärken insbesondere die selbstständige Mobilität von Kindern, Jugendlichen auf dem Schulweg und in der Freizeit. Die Stärkung der Nahmobilität ist darüber hinaus mit Blick auf den demographischen Wandel und die Selbstständigkeit von mobilitätseingeschränkten Menschen wichtig. Wesentliches Ziel der Förderung des Fußverkehrs ist es zudem, Hol- und Bringfahrten mit dem Pkw weitgehend zu vermeiden. Die Stärkung der Nahmobilität hat darüber hinaus eine wirtschaftliche und soziale Komponente, indem Treffpunkte im Wohnumfeld gesichert oder neu etabliert werden können.

Die Förderung des Radverkehrs wirkt schwerpunktmäßig auf mittleren Entfernungen bis etwa 6 km. Durch den Ausbau der innerstädtischen Radverkehrsinfrastruktur soll insbesondere die Alltagsmobilität mit dem Rad gestärkt werden, d. h. Arbeitswege, Ausbildungswege sowie Wege zu Einkauf und Dienstleistung. Eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr ist insbesondere auf Verbindungen zu erwarten, die eine Weglänge von rund 1 bis 2 km überschreiten und damit für den Fußverkehr zu lang sind. Bei einer Förderung des Radverkehrs sind jedoch auch Verlagerungen vom Fußverkehr und Busverkehr auf den Radverkehr in Kauf zu nehmen.

Langstrecken über 6 km sind bei zunehmender Verbreitung von E-Bikes im Radverkehr gut zu bewältigen, trotzdem wird die Reisezeit im Verhältnis zum Pkw mit zunehmender Entfernung ungünstiger. Der ÖPNV ist wiederum auf Langstrecken nur dort attraktiv, wo direkte Verbindungen angeboten werden und keine nennenswerten Verlustzeiten durch Wartezeiten beim Umsteigen oder beim Zu- und Abgang zu ÖPNV-Linien entstehen. Für eine Verlagerung von Kfz-Fahrten müssen daher die hohen Geschwindigkeiten des ÖPNV auf dessen definierten Routen mit der Flexibilität des Radverkehrs als Anschlussmobilität abseits der ÖPNV-Achsen optimal verknüpft werden. Der Ausbau des ÖPNV-Netzes und die Ergänzung durch On-Demand-Verkehre und Leih-systeme am Start- und Zielort sind die weiteren Voraussetzungen für eine spürbare Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Langstrecken. Ein hohes Verlagerungspotenzial besteht vor allem im Berufsverkehr der Ein- und Auspendler.

Je nach Szenario unterscheiden sich die entsprechenden Wirkungen. Szenario 1 ist in erster Linie eine Beibehaltung der Bestandssituation, weswegen nicht von essentiellen Änderungen der Verkehrsmittelwahl auszugehen ist, die über den allgemeinen Trend hinausgehen. In Szenario 2 ist davon auszugehen, dass der MIV-Anteil im Gesamtverkehr leicht gesenkt wird, bei gegenläufigen Steigerungen im ÖPNV und im Radverkehr. Wege innerhalb des Stadtgebiets werden verstärkt zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt. Ein verbessertes ÖPNV-Angebot in Zusammenhang mit einer Anpassung der Taktung steigert die Nachfrage im Binnenverkehr und im Zubringerverkehr zur Bahn. Bei Umsetzung von Szenario 3 sind alle regelmäßig aufgesuchten Ziele der Bruchköbeler Bevölkerung mit dem Fuß- / Radverkehr oder dem ÖPNV gut erreichbar. Neben den Zielen im Stadtgebiet von Bruchköbel sind dies auch Nutzungen, die in Bruchköbel selbst nicht verortet sind, sondern in anderen Orten (insbesondere den Oberzentren) besucht werden müssen. Hierzu zählen neben Arbeitsplätzen spezialisierte Schulen und Hochschulen, Facheinzelhandel, spezialisierte Dienstleistungen wie Kliniken oder besondere Freizeitziele. Es sind im Szenario 3 daher auch Maßnahmen enthalten, die sich auf die Verkehrsmittelwahl im Quell-/Ziel-Verkehr auswirken werden. Die regional wirksamen Maßnahmen im Szenario 3 haben auch Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der Pendler-Verkehre, so dass sich der Anteil des Kfz-Verkehrs bei dieser Verkehrsart weiter reduzieren und somit insgesamt spürbar niedriger sein wird.

Aus verkehrlicher Sicht, aber auch wegen der angestrebten Reduzierung von Umweltbelastungen, ist eine Umsetzung des Szenario 3 zu empfehlen. Jedoch ist eine solche Verwirklichung mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden, der angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Gesamtsituation schwer zu realisieren scheint. Zusätzlich wird dabei erwartet, dass im Sinne von „Push & Pull“ Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund auch durch Restriktionen beim Kfz-Verkehr bewirkt werden, was entsprechend kommuniziert und politisch mitgetragen werden muss. Aus diesen Gründen

erscheint es zielführender, vorerst eine Umsetzung von Szenario 2 anzustreben. Dieses enthält kaum restriktiven Maßnahmen, auch wenn es wünschenswert ist, dass beispielweise Parkplätzen zu Gunsten von Flächen für den Fuß- und Radverkehr überdacht werden oder Grünzeiten für den MIV entfallen.

13 Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie

13.1 Methodisches Vorgehen

Das Maßnahmenkonzept setzt einen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in Bruchköbel für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Es werden Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten getroffen. Hierzu gehören bauliche und betriebliche Maßnahmen ebenso wie verkehrlenkende und verkehrsrechtliche Regelungen. Die Maßnahmen wurden aus den erfassten Defiziten abgeleitet und entwickelt. Wichtig ist dabei die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.

Das Maßnahmenkonzept besteht aus verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern für den

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlichen Personennahverkehr
- Kfz-Verkehr (fließend/ ruhend)

sowie aus verkehrsmittelübergreifenden Querschnittsthemen.

Die Handlungsfelder sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse sowie der hergeleiteten Planungsziele entwickelt. Aus der Überlagerung der Handlungsfelder entsteht das Maßnahmenkonzept.

Das Maßnahmenkonzept enthält im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Stadt Bruchköbel liegen. Vereinzelt sind auch Maßnahmen (z.B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen, die in Abstimmung bzw. in der Verantwortung anderer Akteure (z.B. Straßenbaulastträger, Hessen Mobil, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) usw.) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei, ebenso wie die Planung, einem Prozess, in dem Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen ggf. modifiziert werden müssen.

Mithilfe einer regelmäßigen Evaluation bzw. eines Controllings sollen die künftige Verkehrsentwicklung in Bruchköbel und die Wirkungen der Maßnahmen überprüft werden. Die Ergebnisse können, falls unerwünschte Wirkungen eintreten oder die Ziele nicht im gewünschten Maße erreicht werden, als Grundlage zur Nachjustierung des Maßnahmenkonzeptes verwendet werden.

13.2 Potenziale und Grenzen des Maßnahmenkonzepts

Binnenverkehr

Der Schwerpunkt der Maßnahmenwirkungen liegt beim Binnenverkehr im Stadtgebiet von Bruchköbel. Im Binnenverkehr kann der gesamte Weg von der Quelle bis zum Ziel durch geeignete Maßnahmen beeinflusst werden. Im Idealfall kann es gelingen, einen Großteil der Kfz-Nutzung im Stadtgebiet auf die notwendigen Fahrten, z.B. Transporte, Krankenfahrten o. ä. zu beschränken und auch den Alltagsverkehr weitgehend zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Doch auch schon ein Zwischenstadium zu diesem Idealfall hilft, die Verkehrssituation in Bruchköbel deutlich zu verbessern.

Handlungsfelder und Einflussmöglichkeiten der Stadt Bruchköbel beim Binnenverkehr sind u. a.:

- Herstellung einer lückenlosen verkehrssicheren Infrastruktur für alle Verkehrsarten
- Parkraumbewirtschaftung und Förderung E-Ladeinfrastruktur
- Pflege der Verkehrsanlagen und regelmäßige Kontrolle der sachgerechten Nutzung
- Programme zur Stärkung der Nahmobilität, insbesondere Schulwegsicherheit, seniorengerechte Mobilität und Barrierefreiheit
- Aufbau und Nutzung von Instrumenten zur kontinuierlichen Bürgerbeteiligung, um die Verkehrsinfrastruktur sachgerecht weiterzuentwickeln und zu pflegen
- Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation

Quell-/Ziel-Verkehr

Der zweite Schwerpunkt der Maßnahmen im Mobilitätskonzept liegt beim Quell-/Ziel-Verkehr der Bruchköbeler Einwohner sowie der Einpendler nach Bruchköbel. Beim Quell-/Ziel-Verkehr können jeweils nur die Bedingungen im Wohnumfeld der Bruchköbeler Einwohner oder im Umfeld der Einpendlerziele durch geeignete Maßnahmen beeinflusst werden. Bei den Maßnahmen für den Quell-/Ziel-Verkehr ist daher wichtig, dass sie eng mit den Planungen anderer Aufgabenträger (z. B. Nahverkehrsplanung, regionale Radverkehrskonzepte usw.) verzahnt sind.

Die Handlungsfelder und Einflussmöglichkeiten der Stadt Bruchköbel beim Quell-/Ziel-Verkehr sind im Wesentlichen:

- Verbesserte Anbindung des Stadtgebiets an überörtliche Verkehrsnetze (regionaler ÖPNV, Radschnellwege)
- Optimierung der anteiligen Wege- bzw. Linienführung im Stadtgebiet
- Parkraumbewirtschaftung und Förderung E-Ladeinfrastruktur
- Mobilitätsmanagement, Information und Kommunikation

Für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf kleinräumigen Nachbarschaftsverbindungen ist eine umfangreiche interkommunale Zusammenarbeit wünschenswert.

Überörtlicher Kfz-Verkehr im Fernstraßennetz

Ein relevanter Anteil des Kfz-Verkehrsaufkommens in Bruchköbel entfällt auf den überörtlichen Durchgangsverkehr der Landesstraßen. Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im überörtlichen Straßennetz erfordert das Zusammenwirken kleinräumiger Maßnahmen bspw. mit regionalen und bundesweiten Klimaschutzstrategien. Maßnahmen der Stadt Bruchköbel zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Quell-/Ziel-Verkehr sind hier einzelne Bausteine, die sich gemeinsam mit Maßnahmen benachbarter Städte und Gemeinden und auf Ebene der Länder und des Bundes zu einem Gesamtbild zusammenfügen.

Die Stadt Bruchköbel kann hierbei im Rahmen etablierter Planungsprozesse und Beteiligungsverfahren insbesondere Einfluss darauf nehmen, welche zukünftige Verkehrsinfrastruktur in der Stadtregion Frankfurt neu hergestellt oder ausgebaut wird (z.B. zusätzliche Kapazität für den Schienenverkehr) und wie negative Auswirkungen auf das Stadtgebiet vermeiden werden können (Lärmaktionsplanung, Luftreinhaltung usw.).

13.3 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder

13.3.1 Fußverkehr

Fußverkehr soll überall dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, sich aufhalten und verweilen möchten, weitgehende Priorität gegenüber den anderen Verkehrsmitteln erhalten. Besondere Bedeutung kommt dabei den vorhandenen Bewegungsräumen im Straßenraum zu. Höchste Priorität hat die Sicherung von Fußwegen insbesondere im Zuge von Schulwegen. Behinderungen und Gefährdungen durch andere Verkehrsmittel sollen minimiert werden. Bruchköbel hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu fördern.

Der Fußverkehr ist besonders empfindlich gegenüber Umwegen und Steigungen. Diese Gegebenheit sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen usw. sind bei der Planung besonders zu beachten. Hierbei sollte besonders der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen und die soziale Kontrolle der Infrastruktur berücksichtigt werden. Auf den Hauptfußwegeverbindungen ist eine hohe funktionale und gestalterische Qualität von besonderer Bedeutung. Die Hauptfußwege sind die wichtigsten Verbindungen zwischen den Wohngebieten, den Ortszentren, den Kindergärten und Schulen, den sonstigen öffentlichen Einrichtungen, den Nahversorgungsgebieten, den Sport- und Freizeitanlagen, den Gewerbegebieten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. In der Praxis verbleiben jedoch für den Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen oft nur Restflächen zu Gunsten von Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u.a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit im Fußwegenetz.

Es wird ein flächendeckendes attraktives und sicheres Fußverkehrsnetz angestrebt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gelten daher für die Gesamtstadt. Der Analyseschwerpunkt im Rahmen des Mobilitätskonzepts lag jedoch in der Innenstadt, sodass hier beispielhaft die Maßnahmen dargestellt werden. Insgesamt wird eine flächendeckende Überprüfung bzw. Optimierung der Fußverkehrsführung, der Gehwegbreiten und der Sichtbeziehungen empfohlen.

F1: Erhöhung der Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen

Zur Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr ist die Bereitstellung und Freihaltung ausreichender Gehwegflächen eine essentielle Maßnahme. Im Bestand wird der Fußverkehr teilweise auf zu schmalen Gehwegen geführt oder die Gehwege werden beispielsweise von parkenden Kfz, Gebäudevorsprüngen, Beleuchtungsmasten und Grünwuchs weiter eingeschränkt. Dies führt unter Umständen durch Ausweichvorgänge des Fußverkehrs zu Verkehrssicherheitsproblemen.

Daher sind (abschnittsweise) die Straßen im Stadtgebiet kontinuierlich auf ausreichende Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Gehwegbreiten durch Einbauten (z.B. Bäume, Laternen) nicht weiter verringert werden.

Die Gehwegbreiten sollen nach den Empfehlungen der FGSV (siehe **Kapitel 3.1** zu den allgemeinen Ansprüchen und Standards im Fußverkehr) realisiert werden. Für den Fall, dass diese Standards nicht durchgehend eingehalten werden können, z.B. im Bereich von Engstellen, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Mindestbreite für Barrierefreiheit gesichert ist. Das bedeutet eine nutzbare Breite von 1,50 m ohne Einbauten (z.B. Häuservorsprünge und Verkehrsschilder) und Hindernisse (z.B. durch parkende Pkw). Bei geringerer Flächenverfügbarkeit sollte ein verkehrsberuhigter Bereich schmalen Gehwegen vorgezogen werden. Eine Unterbrechung von Gehwegen an Engstellen im Straßenraum ist zu vermeiden. Stattdessen sollte in diesen Bereichen die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verengt oder bei niedrigen Verkehrsaufkommen eine Mischverkehrsfläche angelegt werden.

Die Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen dem Fußverkehr und Rad- bzw. Kfz-Verkehr bedingt eine Freihaltung der Kreuzungsbereiche von parkenden Fahrzeugen. Dazu sind falschparkende Kfz konsequent abzuschleppen, Poller und/oder Fahrradbügel aufzustellen sowie bauliche Maßnahmen wie vorgezogene Fahrbahnränder zu nutzen.

Wesentlichen Input für ein Sofortprogramm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr kann die Betrachtung im Rahmen der Schulwegsicherheit liefern, siehe **Maßnahme M1** (*Schulisches Mobilitätsmanagement*).

F2: Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen

An Lichtsignalanlagen sollten die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Wegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten (ggf. auch Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten) die

Gefahr des „Rotgehens“ bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden.

In Bruchköbel sind an der Lichtsignalanlagen des Knotenpunktes Hauptstraße / Bahnhofstraße / Hainstraße zu lange Wartezeiten und eine sich anschließende zu kurze Grün- bzw. Räumzeiten²⁸ für den Fußverkehr festgestellt worden. An den weiteren Fußgängerschutzanlagen in der Hauptstraße sind mal sehr kurze, ein anderes Mal aber auch sehr lange Wartezeiten festgestellt worden. An diesen Stellen gilt es eine größere Verlässlichkeit zu bieten. Die Fußgängerschutzanlage an der Haingartenschule weist ebenfalls zu kurze Freigabezeiten auf. Ohnehin sind Lichtsignalanlagen im Umfeld von Schulen besonders sensible Problemstellen. An diesen ist zu prüfen, ob zu bestimmten Stoßzeiten zu Schulbeginn und -ende verlängerte Freigabezeiten einzurichten sind.

Prinzipiell bestehen in der Verkehrsplanung standardisierte Werte um die Qualität des Verkehrsablaufs zu bewerten. Die Einteilung findet in Qualitätsstufen statt:

- ≤ 30 Sekunden: A = sehr kurze Wartezeit
- ≤ 40 Sekunden: B = kurze Wartezeit
- ≤ 55 Sekunden: C = Wartezeit spürbar
- ≤ 70 Sekunden: D = beträchtliche Wartezeit
- ≤ 85 Sekunden: E = lange Wartezeit
- > 85 Sekunden: F = sehr lange Wartezeiten²⁹

Somit beinhaltet die Maßnahme auch in Zusammenhang mit **Maßnahme F3** (*Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume*) eine sukzessive Überprüfung aller Lichtsignalanlagen und ggf. eine Anpassung der Lichtsignalprogramme.

F3: Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume

Laut Bundesgleichstellungsgesetz (BGG 2002, §1) sollen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen beseitigt bzw. verhindert werden. Mobilitätseingeschränkten Personen soll prinzipiell die gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewährleistet werden.

²⁸ Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer gelten andere Maßgaben an die Bemessung der Grün- bzw. Räumzeiten.

²⁹ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Ausgabe 2015

Nach RASt³⁰ (Kap. 6.1.6.2) gelten aus Sicht von Mobilitätseingeschränkten für Gehwegbereiche folgende Grundsätze:

- Gehwegbereiche sollten hindernisfrei, taktil und visuell von anderen Bereichen abgegrenzt sein (z.B. durch Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungsstreifen). Richtungsänderungen sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein.
- Gehwegbereiche sollten eine geringe Neigung aufweisen (0,5 bis max. 3,0 Prozent) z.B. auch an Gehwegabsenkungen bei Grundstückszufahrten.
- An Überquerungsstellen sollten die Borde abgesenkt sein (Ausführungshinweise enthalten die H BVA³¹).
- In angemessenen Abständen sollten Sitzgelegenheiten zum Ausruhen eingerichtet werden.
- Zur Leitung und Warnung der Mobilitätseingeschränkten sollten an wichtigen Elementen im Straßenraum, wie Überquerungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten, Orientierungsstreifen und Aufmerksamkeitsfelder angelegt werden.

Im Fuß- und Radverkehr sind demnach Querungsstellen, Einmündungen, Kreuzungen und die Umfelder sensibler Einrichtungen (Seniorenheime, Zuwege zu Haltestellen usw.) barrierefrei für gehbehinderte und seheingeschränkte Personen auszubauen. **Abbildung 30** zeigt mustergültige Beispiele aus Bruchköbel (links Hauptstraße, rechts: Innerer Ring).



Abbildung 30: Barrierefreie Querungsstellen (Beispiele)

30 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt) – Ausgabe 2006; Köln 2009.

31 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA); Köln 2011.

Die Querungshilfen im Kerngebiet von Bruchköbel verfügen teilweise schon über eine ganzheitlich barrierefreie Gestaltung, die entsprechend der oben beschriebenen Prämisse hergestellt wurden. Diese vorbildhafte Gestaltung soll sukzessive auch bei den weiteren Querungsstellen im Stadtgebiet übernommen werden.

Im Rahmen von Um- und Neubauten in Straßenräumen sollte – wie es bereits augenscheinlich der Fall ist – der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen, Wegen und Plätzen Grundvoraussetzung sein und immer in den Planungen bereits mitgedacht werden. Ebenfalls sollte auch der barrierefreie Zu-/ Abgang zum ÖPNV sichergestellt werden.

Auf dem Fußwegenetz bestehen teilweise nur Treppen die eine verkürzte Zuwegung bspw. zum Fußweg entlang des Krebsbaches darstellen. Hier sollten barrierefreie Alternativen, wie z.B. Rampen geprüft werden.

F4: Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr

Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln usw. bieten dem Fußverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit ebenfalls zu einer höheren Verkehrssicherheit. Besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen usw.) bietet sich durch ausreichende Querungsmöglichkeiten die Chance auf durchgängige und sichere Wegebeziehungen auf den wichtigen Hauptachsen. Insbesondere das Queren von stark befahrenden Straßen wie der Hauptstraße oder Bahnhofstraße, welche die Aufgabe haben, den Kfz-Verkehr zu bündeln, stellt ohne Querungshilfe zu bestimmten Zeiten eine schwer überwindbare Barriere dar.

Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Querungsstelle zu den bereits bestehenden (signalisierten) Querungsstellen liegt im Bereich der Hauptstraße auf Höhe des südlichen Fußweges entlang des Krebsbachs. Auch wenn in fußläufiger Nähe Querungsalternativen bestehen, so tritt an dieser Stelle trotzdem häufig Fußverkehr auf, weil auf dieser Linie eine attraktive Fußwegachse besteht (**Abbildung 31**).



Abbildung 31: fehlende Querungsstelle Hauptstraße

An dieser Stelle besteht jedoch ein Zielkonflikt durch den eingerichteten Links-einbiegestreifen zur Tiefgarage Stadthaus. In einer notwendigen Abwägung ist nun zu hinterfragen, ob die bestehende Länge dieses Fahrstreifens möglicherweise überdimensioniert ist und ob ein kürzerer Aufstellbereich ausreichend wäre. Dies gilt es ebenso zu prüfen wie die Frage, ob die Seitenränder im Bereich der Bachüberquerung baulich abgesenkt werden können oder ob dies die Konstruktion nicht zulässt. Die nachfolgende **Abbildung 32** zeigt skizzenhaft eine mögliche Querungsstelle in diesem Bereich.

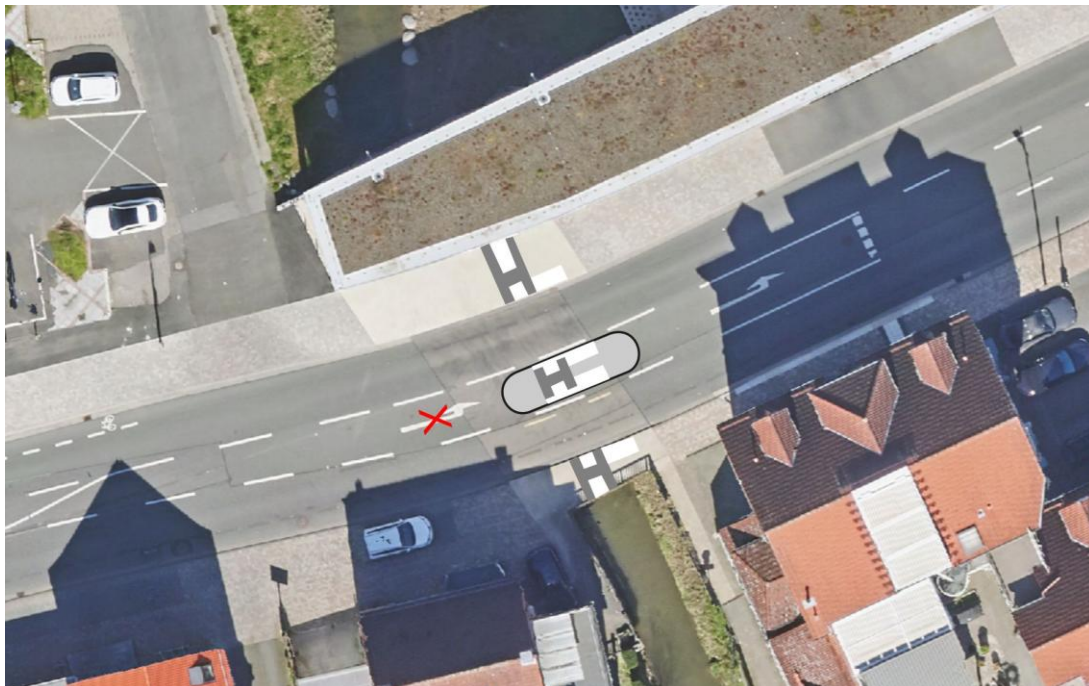


Abbildung 32: Systemskizze zusätzliche Querungsstelle Hauptstraße

Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind von den Umfeldbedingungen sowie den Nutzungen abhängig, siehe **Kapitel 3.1**. Die Querungsstellen sollten dabei gut sichtbar, auf direktem Weg erreichbar bzw. in Verlängerung von Wegeverbindungen sowie entsprechend **Maßnahme F3** (*Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume*) barrierefrei sein. Bei der Gestaltung der Querungsstellen ist auch auf ausreichende Sichtbeziehungen und notwendige Beschilderungen zu achten.

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass der Analyseschwerpunkt im Rahmen des Mobilitätskonzepts in der Innenstadt lag. Das soll jedoch nicht den möglicherweise bestehenden Bedarf von zusätzlichen Querungsstellen außerhalb des untersuchten Gebiets ausschließen. Vielmehr wird eine flächendeckende Überprüfung der Notwendigkeit empfohlen.

F5: Bereitstellung von Sitzgelegenheiten

Alleine das Angebot an Sitzgelegenheiten trägt maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei und schafft Orte zum Ausruhen und Verweilen. Für ältere Menschen ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Fußwege von großer Bedeutung. Durch Sitzgelegenheiten vergrößern sich die Aktionsradien. Um Ihnen zu Fuß Bewegungsfreiheiten zu ermöglichen, ist die Anlage von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen eine wesentliche Maßnahme. Bänke sollten nicht nur an Grünanlagen, sondern überall im Stadtgebiet aufgestellt werden, wo sich die räumliche Situation dafür eignet.

13.3.2 Radverkehr

Übergeordnetes Ziel der Maßnahmen zum Radverkehr ist eine Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und dadurch eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils in Bruchköbel.

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Oftmals muss erst ein Angebot geschaffen werden, bevor der Bedarf entsteht. Radverkehrsplanung beinhaltet dabei nicht nur die Verbesserung bzw. Herstellung der geeigneten Infrastruktur, sondern auch weiche Maßnahmen, wie z.B. Kommunikation, Marketing usw. Um die gewünschten Verbesserungen zu erreichen, sollte der Radverkehr kontinuierlich gefördert werden. Dazu ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz oberste Priorität, das sicheres und attraktives Radfahren in allen Straßen ermöglicht. Dabei bedeutet eine Route im Radverkehrsnetz nicht zwangsläufig, dass die Route auch separate Radverkehrsanlagen aufweist. Als Normalfall wird innerorts zunächst die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr betrachtet. In Bereichen, in denen die zulässige Geschwindigkeit jedoch 50 km/h oder mehr beträgt, sollte über geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nachgedacht werden, um eine möglichst hohe Nachfrage beim Radverkehr zu erzielen.

Unabhängig von Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteilen sind im Allgemeinen je nach Situation folgende nicht-bauliche Maßnahmen denkbar.

1. Prüfen, ob Schutzstreifen möglich sind. Für beidseitige Schutzstreifen muss die Fahrbahn 7,00 m breit sein.
2. Wenn Schutzstreifen nicht möglich sind, können Fahrradpiktogramme am rechten Fahrbahnrand verdeutlichen, dass Fahrräder in diesem Bereich gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen. Dies bietet sich insbesondere auf Strecken an, in deren Verlauf gute Radverkehrsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können.³²
3. Prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung (T30) möglich ist. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert die Verträglichkeit von gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann auch mit Schutzstreifen oder Fahrradpiktogrammen kombiniert werden.

Ebenso wie bei einer Betrachtung des Kfz-Netzes wird es auch beim Radverkehr immer wichtiger, eine überregionale Betrachtung der Radverbindung vorzunehmen. Um den Radverkehr in der Gesellschaft als alltägliches Fortbewegungsmittel weiter zu stärken, zu bündeln und sicher zu führen, sollten

³² Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Gerade in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

langfristig auch überregionale Radwegeverbindung immer weiter in den Fokus rücken.

R1: Kurzfristige Behebung von Mängeln und Konzept zur kontinuierlichen Sanierung von Radverkehrsanlagen

Grundsätzlich sollten Radverkehrsanlagen und Straßen, auf welchen der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, einen hohen Fahrkomfort aufweisen. Oberste Priorität hat dabei, dass auf allen Radverkehrsanlagen die Verkehrssicherheit zu jedem Zeitpunkt gewährleistet ist. Hierfür ist ein Konzept zur systematischen Erfassung und kurzfristigen Behebung von Mängeln hilfreich. Es empfiehlt sich, regelmäßig (möglichst zweimal im Jahr) die Qualität der Radverkehrsanlagen flächendeckend zu prüfen und vorliegende Mängel umgehend zu beseitigen. Hierbei sollen unterschiedliche Formen der Bürgerbeteiligung wie gemeinsame Netzbefahrungen, Meldeplattformen (bspw. ein App-basierter „Mängelmelder“) oder Bürgerforen genutzt werden.

Mängel, die schnell behoben werden können, sind beispielsweise Verschmutzungen, Beschädigungen, zugewachsene Wege oder defekte Beleuchtungen. Somit wird eine punktuelle Verbesserung vorhandener Radverkehrsanlagen erreicht.

Für Bruchköbel können aktuell Mängel- und Schadensmeldungen über ein Online-Formular des Mängelmelder Hessen gemeldet werden. Diese Möglichkeit ist jedoch weitgehend unbekannt und sollte bspw. mit Hinweisen oder Aufklebern entlang der bestehenden Radrouten offensiver beworben werden.

R2: Optimierung Mischverkehr Kfz/Rad im Netz der Erschließungsstraßen

Im Sinne eines stadtverträglichen Verkehrs sollte das Miteinander der Verkehrsarten im Straßenraum gefördert werden, soweit dies angesichts der Verkehrsbelastungen vertretbar ist. Aufgrund der Erschließungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen werden Maßnahmen zur Optimierung empfohlen, mit denen es dem Radverkehr problemlos möglich ist, auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zu fahren.

Eine Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist in den meisten Fällen verträglicher als eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr und sollte entsprechend der heutigen Rechtslage (Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)) die Regel sein. Entsprechend der ERA³³ ist Radverkehr auf der Fahrbahn bei höheren Kfz-Belastungen jedoch nur in Verbindung mit Radfahr- oder Schutzstreifen und / oder reduzierten Geschwindigkeiten verträglich.

33 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – Ausgabe 2010; Köln 2010.

Mögliche Maßnahmen sind:

- Tempo 30 (**R2.1**)
- Markierungen (z.B. Piktogramm Spuren) (**R2.1**)
- sichere Übergänge von Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn (**R2.2**)
- Umbau- / Umgestaltungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – Herstellung von Radverkehrsanlagen (**R2.3**)
- Umgestaltung von Knotenpunkten (**R2.4**)
- Einrichtung von Fahrradstraßen (**R2.5**)

Die folgenden Untermaßnahmen stellen bedarfsgerechte Optionen dar, um dem Radverkehr ein sicheres Fahren zusammen mit dem Kfz-Verkehr zu ermöglichen.

R2.1: Tempo 30 und flankierende Maßnahmen

Innerhalb der Wohnbereiche enthält das Maßnahmenkonzept die flächendeckende Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert die Verträglichkeit der gemeinsamen Nutzung von Radverkehr und MIV auf der Fahrbahn. Die Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird für den Kirleweg, den Kinzigheimer Weg, die Waldseestraße, die Lindenallee, den Inneren Ring, die Geschwister-Scholl-Straße und den Saalburgring sowie in den Ortsteilen in der Falltorstraße, der Hanauer Straße, der Falterstraße, der Issigheimer Straße und der Hammersbacher Straße vorgeschlagen, vgl. **Maßnahme K1** (*Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche*).

Wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingeführt, sind gemäß StVO keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen erforderlich. Schutzstreifen sind nach ERA2010 dennoch bei der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erlaubt, solange es sich nicht um eine Tempo-30-Zone handelt. Außerdem kann schutzbedürftigen Radfahrenden ein Angebot zur Verfügung gestellt werden, das sich aus sogenannten "anderen Radwegen" (ohne Benutzungspflicht) oder Piktogramm Spuren zusammensetzt (**Abbildung 33**). Zur Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr ist eine zusätzliche sogenannte Piktogrammspur (bzw. Piktogrammkette) auf der Fahrbahn in Bereichen sinnvoll, in denen der Seitenraum nicht vom Radverkehr genutzt werden kann bzw. darf. Die Piktogrammspur soll das Miteinander im Straßenverkehr verdeutlichen und die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer verstärken. Die Akzeptanz der Autofahrer gegenüber dem Radverkehr auf der Fahrbahn soll erhöht werden. Zusätzlich soll das

subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gestärkt werden, damit diese von den Vorteilen des Fahrbahnfahrens profitieren können.



Abbildung 33: Beispiele für Piktogrammspuren (innerhalb Tempo-30-Zonen / auf Hauptverkehrsstraßen)

Je nach Lage im Straßennetz sollten dazu zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und verstärkte Kontrollen der Geschwindigkeiten ergänzend umgesetzt werden, um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu forcieren und damit die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Die Anlage einer Piktogrammspur empfiehlt sich besonders für die Erschließungsstraßen im topographisch bewegten Gelände wie Falltorstraße oder die Falterstraße.

R2.2: Verbesserung von Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn

Besteht das Erfordernis, eine Radverkehrsanlage im Seitenraum ab einem gewissen Punkt auf der Fahrbahn weiterzuführen, bspw. aus Platzgründen oder um dem Radverkehr das Linksabbiegen zu erleichtern, sollte auch für den Kfz-Verkehr der Wechsel des Radverkehrs auf die Fahrbahn ersichtlich sein. An den betroffenen Stellen sollten deutlich sichtbare Ausleitungen hergestellt werden, um Radfahrende sicher von einer Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn auszuleiten (**Abbildung 34**).



Abbildung 34: Beispiele für Überleitungen des Radverkehrs

Je nach Kfz-Verkehrsmenge und Schwerverkehrsanteil ist in der Entwurfs- und Ausführungsplanung jeweils zwischen einem einfachen Einleiten oder einer aufwändigeren und teureren Maßnahme abzuwägen. Je nach Lage kann eine einfache Markierung die Situation bereits verbessern. Ein Beispiel für eine praktikable Umsetzung zeigt **Abbildung 35 linkes Bild**, bei welcher der Kfz-Verkehr mit einer Sperrfläche auf den Radverkehr aufmerksam gemacht. Ein Negativbeispiel zeigt sich dagegen auf der gleichen Straße im weiteren Verlauf. Dort wird der linksabbiegende Radverkehr ebenso auf die Fahrbahn geleitet, jedoch ohne eine entsprechende Maßnahme, die den Kfz-Verkehr darauf aufmerksam macht (**Abbildung 35 rechtes Bild**). Stellen wie diese sind in jedem Fall mit Markierungen bzw. bauliche Einrichtungen zu verdeutlichen.

An den Übergängen zwischen der Fahrbahn und Radwegen sowie an Querungsstellen (Furten) sollten im gesamten Stadtgebiet zudem die Bordsteinabsenkungen auf ihre Höhe und die Befahrbarkeit fahrdynamisch überprüft werden.



Abbildung 35: Positivbeispiel (links) und Negativbeispiel (rechts)

In Bruchköbel sollten vor allem die bemängelten Übergänge in der Hauptstraße (Höhe Hausnummer 33) und der Bahnhofstraße (Höhe Hausnummer 7, Hausnummer 11 und auf Höhe Hausnummer 1 A Roßdorfer Straße) beseitigt werden. Die nachfolgende **Abbildung 36** sowie **Abbildung 37** zeigen skizzenhaft für den bemängelten Bereiche in der Bahnhofstraße eine mögliche Überleitung kombiniert mit einer Piktogrammspur, vgl. **Maßnahme R2.1**.



Abbildung 36: Systemskizze Bestand und Empfehlung Bahnhofstr. / Roßdorfer Straße



Abbildung 37: Systemskizze Bestand und Empfehlung Bahnhofstr. / Seewiesenring

R2.3: Umbau- / Umgestaltungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – Herstellung von Radverkehrsanlagen

Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes mit geeigneten und den Richtlinien entsprechenden Anlagen stellt einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung dar. Der Radverkehr kann über verschiedene Führungsformen, wie z.B. auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder im Mischverkehr / auf Fahrradstraßen geführt werden. Die Wahl der geeigneten Führungsform hängt hierbei jeweils von den örtlichen Gegebenheiten (Straßenraumbreiten, Verkehrsbelastungen etc.) ab und muss im Einzelfall geprüft werden.

In Bruchköbel bestehen Routenabschnitte, die über keine durchgängigen Radverkehrsanlagen verfügen. Entlang dieser Routen sind die Kfz-Verkehrsmengen in der Regel so hoch, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht ausreichend erscheint um die Sicherheit der Radfahrenden ausreichend zu gewährleisten, vgl. **Maßnahme R2.1** (*Tempo 30 und flankierende Maßnahmen*). Die Herstellung geeigneter Radverkehrsanlagen ist insbesondere für die Hauptstraße zu empfehlen. So fehlt dem Radverkehr ein Angebot im östlichen Abschnitt zwischen Lindenallee und Bahnhofstraße. Auch im weiteren Verlauf nach Westen wird der Radverkehr auf der Hauptstraße ohne Angebote geführt. Erst kurz vor der Jahnstraße beginnt ein Schutzstreifen. Aufgrund der bestehenden Bebauung ist die Einrichtung von qualitativ ausreichenden Radverkehrsanlagen nicht einfach und erfordert möglicherweise zusätzliche Kompromisse. Alternativ kann auch darüber nachgedacht werden, eine alternative Routenführung anzubieten (möglicherweise in Kombination mit der *Einrichtung von Fahrradstraßen*, vgl. **Maßnahme R2.5**).

Das Erfordernis zur Herstellung von Radverkehrsanlagen innerorts ist zudem abhängig von den Geschwindigkeitsanpassungen (Tempo 30) im Kfz-Verkehr, vgl. **Maßnahme K1** (*Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche*). Sind in den vorgeschlagenen Straßenabschnitten keine Temporeduzierungen möglich, ist die Einrichtung von Radverkehrsanlagen zu prüfen.

R2.4: Umgestaltung von Knotenpunkten

An Knotenpunkten besteht für den Radverkehr eine erhöhte Unfallgefahr, besonders beim Linksabbiegen. Dabei spielt das direkte Linksabbiegen für ein zügiges Vorankommen im Alltagsverkehr eine bedeutende Rolle. Während eine Führung im Seitenraum häufig mit dem sogenannten „Inselhüpfen“ verbunden ist (was in Bruchköbel jedoch nicht der Fall ist), ermöglicht eine Führung auf der Fahrbahn in der Regel ein direkteres Linksabbiegen.

Die Knotenpunkte sollten von allen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher befahren werden können. Zum Abbau der

Sicherheitsdefizite hat größte Priorität, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsführung erkennbar ist. Folgende Aspekte sind für den Radverkehr von großer Bedeutung:

- gute Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- sichere und direkte Führung des Radverkehrs
- bei Bedarf ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr
- Entschärfung des Konflikts zwischen rechts abbiegendem Kfz-Verkehr und geradeaus fahrendem Radverkehr
- sichere Lösungen für den links abbiegenden Radverkehr

Auf Straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von größer 30 km/h eignet sich in Problembereichen die Anlage von farbiger Markierung von Radfahrstreifen und allgemein die Anlage von Aufstellflächen und Abbiegespuren. Hierbei kommen häufig aufgeweitete Radaufstellstreifen bzw. vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zum Einsatz (**Abbildung 38** und **Abbildung 39**).



Abbildung 38: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten

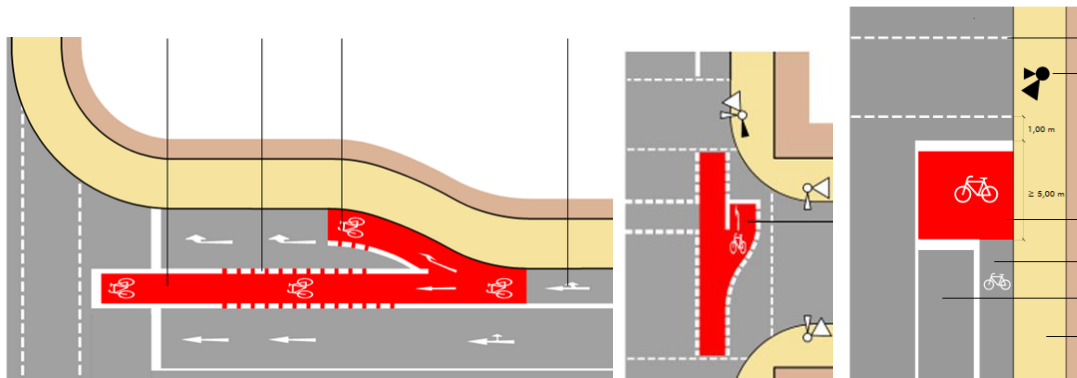


Abbildung 39: Qualitätsstandards und Musterlösungen für die Führung des Radverkehrs an innerstädtischen Knotenpunkten³⁴

Die Umgestaltung muss dabei immer in abhängig von den Flächenverfügbarkeiten der jeweiligen Knotenpunkte sowie im Zusammenhang mit den Leistungsfähigkeiten geprüft werden.

Die Umsetzung der vorgezogenen Aufstellbereiche sollte am Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße geprüft werden. Die Knotenpunkte Hauptstraße / Innerer Ring, L 3195 / Hammersbacher Straße sowie Friedberger Landstraße / Geschwister-Scholl-Straße / Saalburgring sind ebenfalls im aktuellen Ausbauzustand verbesserungswürdig, so dass auch an diesen Stellen eine Umsetzung der der vorgezogenen Aufstellbereiche zu prüfen sind.

R2.5: Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen (**Abbildung 40**) beschreiben Straßen, die in erster Linie dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie können jedoch für andere Verkehrsteilnehmer mit Zusatzzeichen zugelassen werden.

³⁴ Quelle: Qualitätsstandards und Musterlösungen – Radnetz Hessen; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Nov. 2020



Abbildung 40: Beispiel einer Fahrradstraße

Die Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen liegt bei 30 km/h. Radfahrende dürfen mit Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer und entgegenkommende Radfahrende nebeneinander fahren. Eine Obergrenze von Kfz-Verkehrsmengen innerhalb einer Fahrradstraße ist in den Richtlinien nicht definiert.

Insbesondere die einseitig für den Kfz-Verkehr freigegebene Fahrradstraße kann Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein. Fahrradstraßen mit Freigabe für den Kfz-Verkehr sind gut geeignet, Radvorrangrouten im Nebenstraßennetz umzusetzen.

Für Bruchköbel bietet sich für diese Maßnahme der Seewiesenring wie auch die Mühlbachstraße an. Die Mühlbachstraße ist im nördlichen Abschnitt derzeit schon eine für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße. Durch ihre Lage im Netz mit direktem Anschluss an die Hammersbacher Straße bzw. in Fortführung nach Süden über den Straßenzug Jahnstraße mit der Anbindung an die Hainstraße weist die Mühlbachstraße eine hohe Verbindungs-Attraktivität auf. Die parallele Friedrich-Ebert-Straße ist dahingegen im Vergleich deutlich unattraktiver, weil an beiden Enden die Weiterführungen einen geringeren netzverbindenden Charakter aufweisen. Dabei kann eine Fahrradstraße auch Bestandteil einer Lösung sein, um quartiersfremden Durchgangsverkehr zu vermeiden, vgl. **Maßnahme K2** (*Unterbindung quartiersfremder Durchgangsverkehr*).

Der Seewiesenring besitzt ebenfalls einen netzverbindenden Charakter, auch wenn die Weiterleitung im Osten umwegig über die Gerhart-Hauptmann-Straße erfolgt. Der Seewiesenring bietet sich jedoch als Alternative zur Führung des Radverkehrs auf der Hauptstraße und der Bahnhofstraße an. Denn mit diesem zusätzlichen Angebot können die problembehafteten Nord-Ost-Eckverbindungen nun auf einer alternativen Strecke geführt werden.

R3: Einrichtung von Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (**Abbildung 41**) sind aufgrund ihrer sehr hohen Qualitätsansprüche dazu geeignet, den Radverkehr in der Gesellschaft weiter als alltägliches Fortbewegungsmittel zu stärken, zu bündeln und sicher zu führen. Eine Radschnellverbindung ist ein starker Ausdruck überregionalen Gestaltungswillens und hat verschiedene Vorzüge:

- Verbesserte Erreichbarkeit von Zielen zwischen (Stadt-)Regionen
- Verlagerungspotentiale auf das Fahrrad durch eine Verbesserung des Reisezeitverhältnisses gegenüber anderen Verkehrsträgern
- Großzügige Dimensionierung mit der Möglichkeit zum Nebeneinanderfahren und der Möglichkeit zum Überholen
- Infrastrukturelle Qualitätssteigerung
- Standortmarketing und Imageförderung

Regelführungsformen für eine Radschnellverbindung sind:

- Selbstständig geführter Radweg
- Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg
- Straßenbegleitender Einrichtungsradweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen (Mischverkehr mit Kfz)

in Ausnahmefällen innerorts:

- Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50, 30 oder 20
- Radfahrstreifen mit Linienbusverkehr
- Wege mit land-/forstwirtschaftlichem Verkehr
- Gemeinsamer Geh- und Radweg³⁵

35 Quelle: Hinweise zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Entwurf Sept. 2018



Abbildung 41: Beispiele für Beschilderung / Markierung von Radschnellverbindungen³⁶

Eine Radschnellverbindung soll zum einen neue Nutzer gewinnen. Sie wird aber darüber hinaus in erheblichem Maß bisherige Radfahrende auf sich bündeln. Es ist daher durchaus zielführend, auch dort eine Radschnellverbindung anzulegen, wo heute bereits ein gutes Radverkehrsangebot besteht. Als Richtwert gilt: ab ca. 2.000 Radfahrenden am Tag "lohnt" sich eine Radschnellverbindung (weil Luftschadstoffe und Klimagase eingespart werden und die Gesundheitskosten sinken).

In der Region FrankfurtRheinMain sind derzeit 9 Radschnellwege geplant.³⁷ In unmittelbarer Nähe von Bruchköbel verläuft die geplante Route der Radschnellverbindung Frankfurt – Maintal – Hanau („FRM7“). Allerdings sieht diese Routenführung mittlerweile keine Anbindung mehr von Bruchköbel vor. Dies gilt es kritisch zu hinterfragen, läge doch damit ein ideales Angebot für die Arbeitsplatzschwerpunkte vor. Die im FRM7 enthaltenen Wegebeziehungen stellen für den Alltagsverkehr und besonders für den Berufsverkehr eine attraktive Ergänzung dar. Aus diesem Grund ist zu prüfen, ob die Stadt Bruchköbel sich nochmals intensiver in den Diskussionsprozess der Routenwahl einbringen kann, um dafür zu sorgen, dass Bruchköbel Bestandteil des FRM7 wird.

Unabhängig davon, sollte die Radverkehrsverbindung nach Hanau verbessert werden. Denn selbst wenn Bruchköbel nicht Teil einer Radschnellwegroute ist, so sollte zumindest ein guter Anschluss an die geplante Radschnellverbindung FRM7 ermöglicht werden.

³⁶ Quelle linkes Bild: www.nahmobilität-hessen.de

³⁷ Regionalverband FrankfurtRheinMain: Radschnellwege in der Region FrankfurtRheinMain. Frankfurt, März 2021.

R4: Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle zu. Hierfür besteht z.B. an den Haltestellen in Bruchköbel Bedarf.

Moderne Radabstellanlagen sollten schnell sowie bequem zugänglich, sicher und witterungsgeschützt sein (**Abbildung 42**).



Abbildung 42: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards
(links: überdachte Anlehnbügel, rechts: Fahrradboxen abschließbar)

Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung. Auch Fahrradboxen („Minigaragen für Fahrräder“) sind an geeigneten Stellen, wie z.B. Verknüpfungspunkten denkbar. Diese bieten optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus. Es wird daher ein Austausch vorhandener nicht mehr zeitgemäßer/ geeigneter Abstellanlagen (z.B. Felgenklemmer) empfohlen. Zudem sollte das vorhandene Angebot, insbesondere durch die Installation neuer Abstellanlagen an wichtigen Zielen im Stadtgebiet (z.B. Ortskern, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.) erweitert werden.

Bei Neuplanungen (siehe **Maßnahme M3 – Einrichtung von Mobilitätshubs** und **Maßnahme Ö1 – Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen**) sind Abstellanlagen dieser Art mitzuberücksichtigen.

Bei der Herstellung, Erweiterung oder Austausch von neuen Radabstellanlagen sollten zudem geänderte Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. Hierunter fallen z.B. breitere Fahrräder (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger usw.), die sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit erfreuen.

R5: Überprüfung der Notwendigkeit von Umlaufgittern

In Bruchköbel sind an einigen Stellen Umlaufgitter bzw. Modalsperren vorzufinden. Umlaufgitter führen zu einer Verengung der Fahrbahn bzw. von gemeinsamen Geh- und Radwegen. Sie erschweren somit die Durchfahrt der

betroffenen Stellen und stören die Fahrdynamik. Besteht zusätzlich eine mangelnde Sichtbarkeit, entsteht ein Gefahrenpotential. Allgemein werden Umlaufgitter für die folgenden Anwendungsbereiche angebracht:

- zum Ausschluss von Kfz-Verkehr
- zum Schutz von Verkehrsteilnehmern vor Gefahrensituationen (durch die Erzeugung einer Geschwindigkeitsverringerung und Erhöhung der Aufmerksamkeit)

Nach ERA ist die Installation von Umlaufgittern "nur" gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen."³⁸ Sind Umlaufgitter erforderlich, sollten sie stets so bemessen sein, dass einerseits ein bequemes und sicheres Durchfahren möglich ist, andererseits der bremsende Charakter erhalten bleibt (**Abbildung 43**). Die bestehenden Umlaufgitter in Bruchköbel sind dementsprechend zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen bzw. zu entfernen.

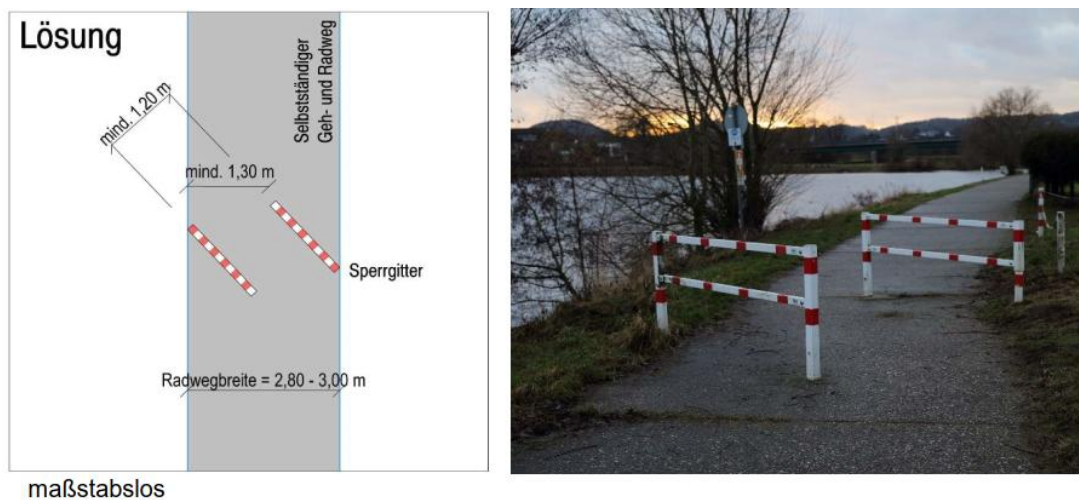


Abbildung 43: Umlaufgitter auf Radverkehrsachsen - mögliche Gestaltung

38 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – Ausgabe 2010; S. 80; Kapitel 11.1.10; Köln 2010.

13.3.3 ÖPNV

Das bestehende Regionalbussystem in Bruchköbel ist ein grundsätzlich wichtiger Baustein der Mobilität. Daher gilt es die erfassten Defizite hinsichtlich der Taktung und der Barrierefreiheit zu beheben.

Da die Stadt Bruchköbel nicht der Aufgabenträger für den ÖPNV ist, sind folgende Maßnahmen zum ÖPNV teilweise als Vorschläge zu sehen und mit den jeweils Zuständigen abzustimmen.

Ö1: Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sollte bis zum Januar 2022 („Verlängerung“ bis 2026³⁹) eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV umgesetzt werden. Zu dieser Barrierefreiheit gehört insbesondere die Ausrüstung von Haltestellen mit Hochborden, für Rollstuhlfahrer geeigneten Aufstellflächen und taktilen Leitsystemen.

Bei den Modernisierungen der Haltestellen sind zunächst insbesondere zentrale Haltestellen im Kernort und an wichtigen Zielen zu bevorzugen. Eine Priorisierung der Haltestellen bezüglich unterschiedlicher Komfort-/ Ausstattungsmerkmale (**Abbildung 44**) ist möglich und i. d. R. sinnvoll. Aus diesem Grund wird empfohlen, den erarbeiteten Ausbauplan weiter so vorbildlich umzusetzen, wie es bisher geschehen ist.

Als Reaktion auf den demographischen Wandel sowie als generelle Komfortmerkmale sollten möglichst flächendeckend folgende Ausstattungselemente hergestellt werden. Dabei sollte langfristig der im Nahverkehrsplan definierte Standard erhöht werden:

- Sitzbänke
- hochwertige und gut lesbare Haltestellenschilder
- dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitangaben und der Möglichkeit einer akustischen Fahrzeitangabe
- Wetterschutz
- Fahrradabstellanlagen, vgl. **Maßnahme M6** (*Überprüfung und Optimierung Bike+Ride-Angebot*)

³⁹ Koalitionsvertrag 2021-2025 der Bundesregierung, Eckpunkte: „Bundesinitiative Barrierefreiheit - Deutschland wird barrierefrei“

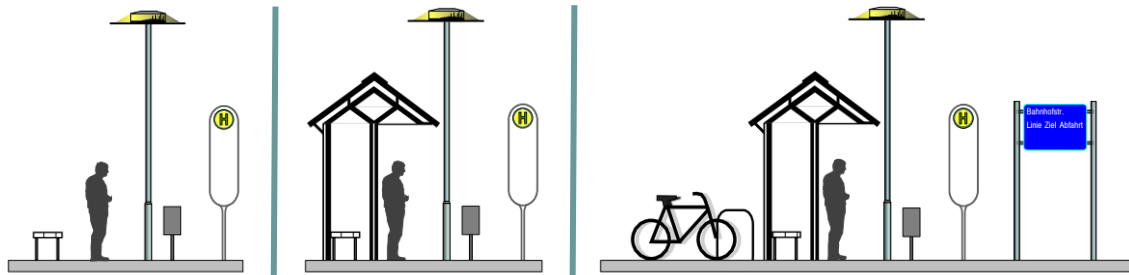


Abbildung 44: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV

Ö2: Weitere Verdichtung und Vertaktung des Angebots

Ein Ausbau des regionalen ÖPNV-Angebots trägt maßgeblich zu einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei. Die Anbindung nach Hanau als nahes Oberzentrum ist gut. Über die Expressbuslinie X95 besteht immerhin schon ein Anschluss an das U-Bahn-Netz in Frankfurt. Allerdings wird sich von einem Großteil der Bevölkerung eine Direktanbindung der Frankfurter Innenstadt gewünscht – bestenfalls im Schienennahverkehr. Auch die regionalen Verbindungen nach Maintal, Offenbach und Mühlheim sind ausbaufähig.

Zusätzlich ist auch eine Erweiterung der Bedienzeiträume der bestehenden Linien zu prüfen. Die ersten Fahrten der Expressbuslinie X95 beginnen erst ab 06:30 Uhr, das Fahrangebot endet schon um 21:30 Uhr. Zusätzlich sollte auch am Sonntag ein 60-Minuten-Takt angestrebt werden. Eine generelle Taktverdichtung ist nur mit zusätzlichen Fahrzeugumläufen machbar. Umgestaltungsmaßnahmen im Straßennetz sowie die Ausweisung von Tempo 30 auf einzelnen Straßenabschnitten können u. U. die Beibehaltung des heutigen Fahrplans erschweren, vgl. **Maßnahme K1 (Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche)**. Der ÖPNV sollte daher weiterentwickelt werden. Neue Linien bzw. veränderte Führungen sind zu prüfen. Hierfür sind Zählungen und Befragungen (Haushaltsbefragungen, Betriebsbefragungen, Fahrgastbefragungen) durchzuführen, um insbesondere auch neuen Wohn- und Gewerbegebiete optimal einzubeziehen.

Ö3: Prüfung bedarfsorientierter Angebote für Randzeiten

Insbesondere in der Schwachverkehrszeit können bedarfsorientierte Angebote im Rahmen von klassischen Anruf-Sammeltaxis oder App-basierten On-Demand-Angeboten eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung sicherstellen. Ebenso sind privat organisierte Mitnahmemöglichkeiten oder kommerzielle On-Demand-Angebote ein mögliches Zusatzangebot. Hierbei ist darauf zu achten, dass kommerzielle Angebote mit dem ÖPNV-Linienverkehr ein abgestimmtes Gesamtangebot bilden.

Eine attraktive Ergänzung zum Regionalbusverkehr, insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten, sind alternative Angebote wie Mitfahrerbanken oder ein Bürgerbus. Bürgerbusse werden meistens von Freiwilligen betrieben und von gemeinnützigen Organisationen oder ehrenamtlichen Gruppen verwaltet. Die Routen und Fahrpläne werden normalerweise von den Betreibern festgelegt und orientieren sich am bestehenden ÖPNV-Angebot. Diese Dienste können von Stadt / Kommune / Kreis unterstützt werden, sind jedoch oftmals stark auf ehrenamtliche Arbeit und Spenden angewiesen, um zu funktionieren.

Mitfahrerbanken werden an bestimmten Orten wie Bushaltestellen, Bahnhöfen oder anderen öffentlichen Orten aufgestellt, um Mitfahrgelegenheiten zu fördern (**Abbildung 45**). Im Allgemeinen besteht eine Mitfahrerbank aus einer Sitzgelegenheit und einem Informations- oder Anzeigeschild, das potenziellen Mitfahrern ermöglicht, ihre Reiseabsichten mitzuteilen.



Abbildung 45: Mitfahrerbank

In Bruchköbel bieten sich für Mitfahrerbanken verschiedene Einsatzbereiche in den einzelnen Ortsteilen an – insbesondere durch die weiteren Entfernungen in Oberissigheim und Butterstadt. Inwieweit ein Bedarf für einen Bürgerbus oder App-basierten On-Demand-Angebote besteht, sollte unter Mitwirkung der Bevölkerung in den Ortsteilen geprüft werden.

Ö4: Weiterentwicklung von Tarif und Marketing

Als genannter Grund zur Nichtnutzung des ÖPNV werden häufig die hohen Beförderungskosten genannt – insbesondere dann, wenn diese mit den Parkgebühren in den Innenstädten verglichen werden. Damit der ÖPNV als gleichwertig wahrgenommen wird, sollte über zusätzliche Tarifangebote nachgedacht werden.

Ziel muss es sein, das Fahren mit dem ÖPNV kostengünstiger zu ermöglichen, um diese bestehende Hemmschwelle zu überwinden. Dabei sind

einerseits Abonnement-Angebote zu prüfen (Beibehaltung des Deutschland-Tickets) wie auch Sondertickets für Einmalfahrten (bspw. PrepaidRabatt-Guthaben, Sammeltickets, Kombiangebote mit P+R...).

Zusätzlich sollte auch weiter in das Marketing investiert werden. Dies betrifft einerseits den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), aber auch die Stadt Bruchköbel selbst. Über stadteigene Kampagnen kann der Wert des ÖPNV in der öffentlichen Wahrnehmung gestärkt werden. Der ÖPNV muss sichtbar sein, damit dieser als gleichwertige Alternative wahrgenommen wird.

Ö5: Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge

Als Teil des Umweltverbundes trägt der ÖPNV bereits heute einen großen Teil zur Verbesserung des Klimas in Bruchköbel bei.

Umweltbewusste Antriebsformen werden bereits von vielen Verkehrsunternehmen in Deutschland eingesetzt. Da der Einsatz von Hybrid- oder Elektrobusen sehr klimawirksam und darüber hinaus sehr öffentlichkeitswirksam ist, wird eine sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf umweltbewusste Antriebsformen nach Stand der Technik empfohlen. Der Einsatz der Fahrzeuge ist dabei stark an die Bereitstellung von erforderlicher Ladeinfrastruktur abhängig.

Der Einsatz von autonomen Bussen ist dahingegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht serienmäßig absehbar. Für die komplexen städtischen Verkehrssysteme müssen erst noch Lösungen entwickelt und erprobt werden.

Ö6: Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen

Um eine leicht verständliche Nutzung des ÖPNV-Angebots zu gewährleisten, ist die einheitliche, einfach lesbare Gestaltung der Anzeigetafeln und Linienetzpläne von besonderer Bedeutung. Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*) umzusetzen.

Digitale Anzeigen zur Echtzeitauskunft, die z.B. an zentralen Haltestellen angeboten werden, steigern die Attraktivität des ÖPNV (**Abbildung 46**). Eine solche digitale Anzeige ist zunächst für zentrale bzw. Umsteige-Haltestellen wie z.B. die Haltestellen Bahnhofstraße, Vogelsbergstraße, Innerer Ring die zu prüfen.



Abbildung 46: Digitale Anzeigetafel zur Echtzeitauskunft in großer und in kleinerer Ausführung (Beispielbilder)

Ö7: Vermeidung von Verlustzeiten

Der Busverkehr wird in einem Taktsystem betrieben, bei denen innerhalb eines Fahrzeugumlaufs eine möglichst hohe Erschließungsqualität angestrebt wird. Für eine Verlängerung von Fahrzeiten auf Grund von Störungen sind in den bestehenden Umläufen nur geringe Fahrzeitreserven vorhanden. Eine Zunahme von Störungen, z.B. durch Baustellen oder eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit, z.B. durch die Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, kann daher Anschlussverluste an Umsteigehaltstellen, zusätzlichen Betriebsaufwand durch zusätzlichen Fahrzeugeinsatz oder eine reduzierte Erschließungsqualität zur Folge haben.

Für eine hohe Betriebsqualität sollten daher Verlustzeiten an Knotenpunkten weitgehend vermieden werden. Maßnahmen sind:

- Busbevorrechtigung an allen signalisierten Knotenpunkten, die Bevorrechtigung sollte Wartezeiten für den Busverkehr möglichst vollständig vermeiden, es sind jedoch die Anforderungen der anderen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. An vielen Knotenpunkten sind auf Grund der niedrigen Anzahl an Busfahrten pro Stunde nur geringe Auswirkungen auf den Verkehrsablauf anderer Verkehrsmittel zu erwarten.
- "Lückenampeln" können Verlustzeiten an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten verringern, indem für Busse aus der nachgeordneten Zufahrt Lücken im übergeordneten Fahrstrom bewirkt werden.
- Ganz allgemein können Bussonderfahrstreifen es dem Bus ermöglichen, an längeren Rückstaus vorbeizufahren. Eine gemeinsame

Nutzung dieser Fahrstreifen durch den Rad- und Busverkehr ist prinzipiell möglich, muss aber jeweils im Einzelfall geprüft werden. In Bruchköbel wird dazu allerdings kein Bedarf gesehen, zumal auch keine entsprechenden Voraussetzungen dafür gegeben wären.

In Bruchköbel weist vor allem der Bahnverkehr hohe Verspätungen auf. Der Verantwortungsbereich dafür liegt hauptsächlich bei der Deutschen Bahn. Trotzdem sollte von Seiten der Stadt versucht werden, positiv auf die Pünktlichkeit der Bahnen einzuwirken.

13.3.4 Kfz-Verkehr

Die wichtigen Verkehrsachsen innerhalb Bruchköbels sind stark durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Die Zielrichtung des Mobilitätskonzepts verfolgt maßgeblich die Absicht, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, womit der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Hierdurch werden eine bessere Verträglichkeit und ein besserer Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs erreicht.

Der Kfz-Verkehr und insbesondere der Schwerverkehr sollten darüber hinaus auf wenigen und möglichst anbaufreien Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Durch die Struktur des Straßennetzes auf der Bruchköbeler Gemarkung ergibt sich eine dreistufige Untergliederung des Straßennetzes:

- Überörtliches Fernstraßennetz in der Baulast des Bundes und des Landes Hessen. Diese Straßen fungieren maßgeblich als Einfallstraßen von außen und sind auch für die leistungsfähige Erschließung der Innenstadt zuständig.
- Übergeordnetes Straßennetz der Stadt Bruchköbel bestehend aus den verkehrswichtigen Straßen, die vor allem eine Erschließungsfunktion für die einzelnen Wohn- und Gewerbegebiete aufweisen. Diese übergeordneten Erschließungsstraßen sind teilweise anbaufrei bzw. die angrenzende Wohnbebauung ist teilweise von den Straßen abgerückt (z.B. durch die Ausrichtung der Gebäude und Garagen).
- Angebautes Straßennetz mit überwiegender Wohnnutzung

Der Schwerpunkt der Maßnahmen im Kfz-Verkehr liegt auf dem angebauten Straßennetz. Diese Straßen sind als Gemeindestraßen in der Baulast der Stadt Bruchköbel und weisen eine hohe Funktionsdichte für alle Verkehrsmittel auf. Zudem sind die Emissionen und der Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs in diesem Teil des Stadtgebiets mit Blick auf Aufenthalts- und Wohnqualität besonders problematisch zu sehen. Ziel ist es, Kfz-Durchgangsverkehr von diesem Straßennetz möglichst vollständig auf das übergeordnete Straßennetz zu verlagern.

K1: Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat verschiedene Ziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Erhöhung der Umfeldverträglichkeit

Eine Geschwindigkeitsreduzierung kann über die Ausweisung von Tempo-30-Zonen aber auch über die Ausweisung von Tempo-30-Streckenbeschilderung erfolgen, was im jeweiligen Einzelfall zu prüfen ist. So kann z.B. zur Vermeidung von Ausweichfahrten in das nachgeordnete Straßennetz entschieden werden, eine Straße nicht in eine Tempo-30-Zonenregelung einzubeziehen, sondern als Tempo-30-Straße auszuweisen. Hierdurch können beispielsweise Bevorrechtigungen dieser Straßen an Knotenpunkten umgesetzt werden, was für die Linienführung des Busverkehrs von großer Bedeutung sein kann. Auch andere Aspekte, wie z.B. die Förderung von Baumaßnahmen, sind zu berücksichtigen.

Für Bruchköbel wird eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Kirleweg, den Kinzigheimer Weg, die Waldseestraße, die Lindenallee, den Inneren Ring, die Geschwister-Scholl-Straße und den Saalburgring sowie in den Ortsteilen in der Falltorstraße, der Hanauer Straße, der Falterstraße, der Issigheimer Straße und der Hammersbacher Straße vorgeschlagen und empfohlen.

Eine Abwägung der Abhängigkeiten und Zielkonflikte, z.B. die Führung von Linienbussen durch bestimmte Straßen, sowie eine Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger auf den festgelegten Strecken durch die Straßenverkehrsbehörde ist wichtiger Bestandteil dieser Maßnahme.

Die Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr stehen größtenteils auch im direkten Zusammenhang mit Maßnahmen im Radverkehr. Bei einer Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Mischverkehr Kfz/Rad begünstigt. Sind in den vorgeschlagenen Straßenabschnitten keine Temporeduzierungen möglich, sind Radverkehrsanlagen zu prüfen, vergleiche **Maßnahme R2.1** (*Tempo 30 und flankierende Maßnahmen*).

Nach Umsetzung von Geschwindigkeitsanpassungen sollte in Verbindung mit **Maßnahme K5** (*Konsequente Kontrolle und Ahnung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*) die Einhaltung dieser Geschwindigkeiten überprüft werden.

K2: Unterbindung quartiersfremder Durchgangsverkehr

Aufgrund der vorhandenen Stadtstruktur und der Lage der Hauptverkehrsachsen können untergeordnete Straßen eine Tangentialverbindung herstellen, die für quartiersfremde Durchgangsverkehre (sogenannte „Schleichverkehre“) attraktiv sind. Dies betrifft vor allem die Friedrich-Ebert-Straße bzw. den Straßenzug Mühlbachstraße / Jahnstraße.

In einem ersten Arbeitsschritt gilt es, die Verkehrsmengen in den betroffenen Straßen zu erheben und dabei den quartiersfremden Durchgangsverkehr zu selektieren. Sollte sich dabei zeigen, dass eine Umfeld-Unverträglichkeit

besteht, sind Maßnahmen zu prüfen, um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Mögliche Maßnahmen sind unter anderem:

- Sperrung von Fahrbeziehungen
- Einrichtung von Einbahnstraßen
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einrichtung von Fahrradstraßen, vergleiche **Maßnahme R2.5** (*Einrichtung von Fahrradstraßen*)
- Straßenraumumgestaltungen

K3: Optimierung der Signalsteuerung an Knotenpunkten

Zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten sollten die Signalsteuerungen insbesondere an den auffälligen Knotenpunkten Hauptstraße / Bahnhofstraße / Hainstraße und Friedberger Landstraße / Saalburgring überprüft und hinsichtlich Umlaufzeiten, Phasenablauf und Verkehrsabhängigkeit optimiert werden. Ggf. ist auch eine Anpassung der Knotenpunktgestaltung oder der Vorfahrtsregelung zielführend.

Bei der Optimierung der Knotenpunkte sind die Belange des Fuß-, Rad- und Busverkehrs zu berücksichtigen, vergleiche **Maßnahme F2** (*Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen*) sowie **Maßnahme R2.3** (*Umgestaltung von Knotenpunkten*).

K4: Einschränkungen Straßenparken in Wohnbereichen

Die Bereitstellung von Parkraum im öffentlichen Raum erfolgt, um Bruchköbel als attraktiven Wohnstandort zu sichern. Das gewohnheitsmäßige Parken im öffentlichen Straßenraum darf jedoch nicht dazu führen, dass aus Bequemlichkeit andere Verkehrsteilnehmer behindert werden und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum eingeschränkt wird.

Die Gründe für das Parken im Straßenraum trotz anderweitig verfügbarer Stellplätze sind vielfältig. Für Bewohner zählen hierzu beengte private Stellplätze oder Garagen, die nur aufwändig anfahrbar sind, die missbräuchliche Nutzung von Garagen für andere Zwecke und der Zeitaufwand für das Öffnen und Schließen von Toren. Beschäftigte, Kunden und Besucher wählen Parkstände im Straßenraum in der Regel aufgrund räumlicher Nähe oder als Alternative zu kostenpflichtigen Stellplätzen.

Ziel muss es daher sein, das Parken im Straßenraum im Interesse anderer Verkehrsteilnehmer so zu beschränken, dass die Verkehrssicherheit und angemessene Gehwegbreiten gewährleistet werden können.

Die wesentlichen Maßnahmen für die Ordnung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum sind:

- Beschränkung des Parkens auf markierte Parkstände, die so ausgewiesen werden, dass ohne Behinderung oder gar Gefährdung anderer geparkt werden kann
- konsequente Kontrolle des Parkens **Maßnahme K5** (*Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*) – inklusive des vielfach geduldeten Gehwegparkens
- Öffentlichkeitskampagne zur Reaktivierung bestehender Garagen für ihre eigentlich gedachte Funktion
- ggf. Umgestaltung des Straßenraums mit zusätzlicher Begrünung

Bei der Markierung von Parkständen und der Freihaltung von Sichtbeziehungen ist die zunehmende Größe der Pkw zu berücksichtigen. Es ist dabei eine verlässliche Mindestbreite für den Fußverkehr (für Begegnung bzw. nebeneinander gehen) sicherzustellen.

Sollte die Parkraumnachfrage der Bewohner das verbleibende Parkraumangebot übersteigen, sollte geprüft werden, ob für Bewohner Stellplätze in Parkierungsanlagen bereitgestellt oder Quartiersgaragen für Bewohner hergestellt werden können. In solchen Quartiersgaragen können auch weitere Mobilitätsformen in Ergänzung zu **Maßnahme M3** (*Einrichtung von Mobilitäts-hubs*) vorgehalten werden, die eine Alternative zum Pkw bieten.

K5: Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen

Ordnungswidriges Parken schränkt die Funktionalität des Systems Straße ein. Wenn Gehwege, Radverkehrsanlagen, Einfahrten oder Wendemöglichkeiten regelwidrig beparkt werden bzw. Haltverbote nicht eingehalten werden, hat das direkte Konsequenzen für die restlichen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere durch das Unterbinden von nicht gestattetem Geh- und Radwegparken lässt sich die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine allgemein verbesserte Barrierefreiheit im Stadtgebiet erzielen.

Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen können verdeutlichen, auf welchen Streckenabschnitten häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen auftreten. Kann die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch die Polizei dort nicht gewährleistet werden, sind Geschwindigkeitsanzeigetafeln sowie Warntexte ein adäquates Mittel.

Somit kann auch die Wirkung anderer Maßnahmen durch die konsequente Kontrolle und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie Parkvergehen verstärkt werden, vergleiche **Maßnahme K1** (*Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche*),

**Maßnahme K4 (Einschränkungen Straßenparken in Wohnbereichen) und
Maßnahme R2.1 (Tempo 30 und flankierende Maßnahmen)****K6: Optimierung motorisierter Hol-/Bringverkehr am Schulzentrum**

Im direkten Umfeld des Schulzentrums mit der Heinrich-Böll-Schule und dem Lichtenberg-Oberstufengymnasium kommt es während der Schulanfangs- und Schulendzeiten zu Überlagerungen des Bring- und Holverkehrs (der Eltern) mit dem Kfz sowie einem hohen Aufkommen an Fuß- und Radverkehr.

Für die Verbesserung des Verkehrsablaufs sollten eine veränderte Verkehrsführung, eine zeitlich begrenzte Zufahrt, Anliegerregelungen und ggf. die Einrichtung einer Hol-/Bringzone geprüft werden. In einem Schulverkehrskonzept können geeignete Maßnahmen erarbeitet werden. Die Prüfung sollte perspektivisch auch für weitere Schulen und Kindertagesstätten ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang mit sollte auch **Maßnahme M1 (Schulisches Mobilitätsmanagement)** umgesetzt werden.

K7: Machbarkeitsstudie Querspange L 3195 mit Anschluss an B 45

Derzeit wird von Hessen Mobil die verkehrliche Wirkung für eine Verlängerung der L 3195 nach Westen mit einem direkten Anschluss an die B 45 untersucht. Dabei werden unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft, um abschließend Aussagen zum Verkehrswert einer solchen Querspange geben zu können.

Es ist davon auszugehen, dass eine solche neue Querspange Entlastungen für die Hanauer Straße in Roßdorf sowie der Friedberger Landstraße und damit auch die Kreisverkehre im Umfeld der Gewerbegebiete zur Folge haben wird. Aus rein verkehrlicher Sicht erscheint somit eine solche Verlängerung als sinnvolle Netzergänzung im Bruchköbeler Straßennetz. Uns ist nicht bekannt, ob neben der Ausarbeitung der Verkehrsuntersuchung von Hessen Mobil schon Aussagen in Bezug zu den Naturschutz- und Umweltbelangen sowie weiteren Einflussgrößen in Aussicht gestellt worden sind.

Für den weiteren Prozess sollten daher zusätzliche Untersuchungen folgen. Neben einer verkehrs- und entwurfstechnischen Machbarkeitsstudie werden auch andere essenzielle Fachgutachten (insbesondere Naturschutz und Umweltbelange) erforderlich, auf deren Basis ein politischer Beschluss angestrebt werden sollte.

K8: Aufwertung von Quartierszentren

Mit der Aufwertung von Quartierszentren kann die Nahmobilität gestärkt und Autofahrten in weiter entfernte Zentren vermieden werden. Durch die

Aufwertung wird zudem eine (Wieder-) Ansiedlung von Einzelhandel und Gastronomie begünstigt. Dies betrifft in Bruchköbel insbesondere die Ortskerne der einzelnen Ortsteile, aber auch einzelne Wohnquartiere.

Maßnahmen zur Aufwertung von Quartierszentren können sein:

- Gestaltung von Plätzen und Knotenpunkten mit hoher Aufenthaltsqualität (siehe auch **Maßnahme F5** (*Bereitstellung von Sitzgelegenheiten*))
- Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen im Umfeld der Quartierszentren
- Standorte für Mobilitätshubs, vergleiche **Maßnahme M3** (*Einrichtung von Mobilitätshubs*)
- Standorte für Minimarktkonzepte mit 24h-Öffnung und Selbstbedienung

13.4 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Um Mobilität und Verkehr zukünftig stadtverträglicher abzuwickeln, ist eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel notwendig. Durch Maßnahmen in der Infrastruktur (z.B. B+R-Anlagen) und einer gemeinsamen Vermarktung verschiedener Angebote bestehen erhebliche Verlagerungspotenziale zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote. Durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, unter Nutzung ihrer spezifischen Vorteile, soll das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- sowie umweltverträglicherer Verkehr erreicht werden. Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/ Bus, Fahrrad, Carsharing usw.

Für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z.B. der Wechsel zwischen Bahn/ Bus und einem Fahrrad oder Carsharing-Fahrzeug, welcher schnell und einfach erfolgen soll. Für die Nutzer ist hierbei ein einheitliches Angebot wichtig, da das passende Verkehrsmittel individuell ausgewählt werden kann, siehe **Abbildung 47**.

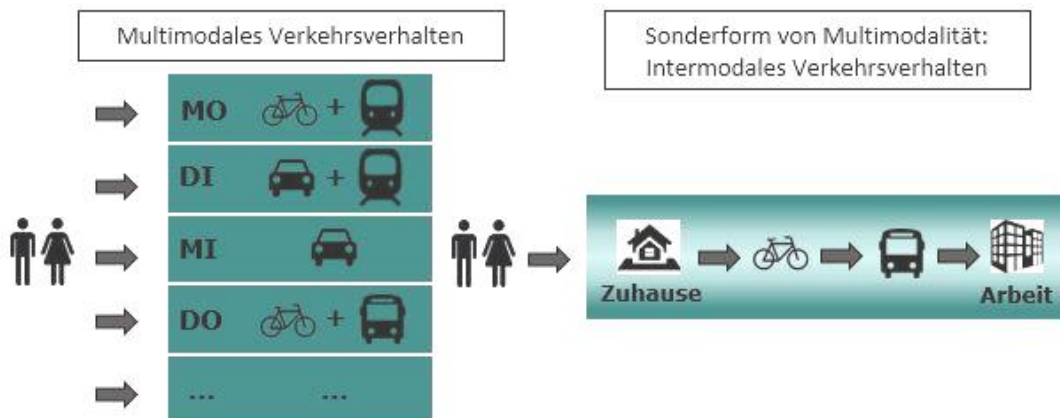


Abbildung 47: Schema multimodales/ intermodales Verkehrsverhalten⁴⁰

M1: Schulisches Mobilitätsmanagement

Ein großes Potential zur Stärkung des Umweltverbundes bietet das schulische Mobilitätsmanagement, welches dazu beitragen soll, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu soll bei Schülern, Eltern und Lehrern ein bewusstes Mobilitätsverhalten gefördert werden, was zum Ziel hat, die Anzahl der „Elterntaxi“ zu

⁴⁰ Angelehnt an Quelle: www.Zukunft-Mobilitaet.net

reduzieren. Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad, zu Fuß (mit Radwegplänen und Schulwegplänen für Schüler) und dem ÖPNV sind eine Grundvoraussetzung. Im Rahmen von schulischem Mobilitätsmanagement werden verschiedene Lösungen abgewogen, um den Verkehr zur und von der Schule sicherer, nachhaltiger sowie umweltfreundlicher zu gestalten. Zudem wird ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen gefördert und es werden Alternativen zum Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw durch die Eltern in den Fokus gestellt. Hierfür sollten gemeinsam mit den Schulen, Schulträgern, Kommunen und weiteren relevanten Akteuren sogenannte Schulmobilitätspläne als ganzheitliches Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Im Rahmen dessen sollten Straßenumgestaltungen an wichtigen Schulwegrouten im Umfeld der jeweiligen Schule überprüft werden. Dies beinhaltet eine gemeinsame Abstimmung im Prozess zwischen allen Beteiligten. Dabei werden bspw. auch Aspekte hinsichtlich des Einzugsbereichs berücksichtigt. Für die Optimierung der Verkehrssicherheit in Straßen mit schmalen Seitenräumen eignen sich allgemein folgende Maßnahmen:

- Gehwegverbreiterungen (einseitig breiter Gehweg, wo möglich)
- Schaffung sicherer Querungsstellen
- Pflasterung
- optische Verengung
- Fußgängerüberwege
- Überwachung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten

Hinsichtlich einer erleichterten Querung über Straßen sollten außerdem Quermöglichkeiten an Schulwegrouten erwogen werden. Mögliche Querungshilfen sind:

- Mittelinseln
- Aufpflasterungen
- Fußgängerüberwege
- Aufmerksamkeitsfelder
- Vorgezogener Seitenräume

In einem Schulwegeplan können bevorzugte Schulwege sowie Hol- und Bringzonen – gemeinsam mit Schulleitung und Eltern sowie Kommune – erarbeitet und zum Beispiel in einem Flyer vermittelt werden. Jedoch spielen auch Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule eine wichtige Rolle. Durch Aktionen oder Belohnungssysteme wird eine bewusster Wahrnehmung des eigenen Mobilitätsverhaltens gefördert.

M2: Förderung Elektromobilität

Mit der Förderung der Elektromobilität kann ein deutlicher Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen in Bruchköbel geleistet werden. Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb bringen im Verkehr zwar zunächst keine verkehrsvermeidende oder straßenraumentlastende Wirkung mit sich, der Einsatz von Elektroantrieben hat im städtischen Verkehr (v.a. bei emissionsintensiven Fahrzeugen wie z.B. Bussen) aber durchaus positive Effekte auf lokale Standortqualitäten. Vor Ort kann der Schadstoff- sowie Lärmausstoß deutlich reduziert werden.

Zu beobachten ist, dass Elektroautos aufgrund fehlender Fahrzeuggeräusche zu einem erhöhten Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer führen. Dem sollte mit Hilfe von sicheren Querungsstellen und angemessenen Seitenräumen entgegengewirkt werden.

Trotz der aufgezeigten Trends und Risiken sollte die Förderung der Elektromobilität in Kombination mit der Förderung des Umweltverbundes ein Bestandteil des Mobilitätskonzepts Bruchköbel sein. Ein erhöhter Einsatz von Elektrofahrzeugen wird zu einer deutlichen Verbesserung der örtlichen Emissionen führen. In Abhängigkeit vom bundesweiten Strommix wird sich dies ggf. langfristig auch auf die bundesweiten Emissionen auswirken.

Auch im Radverkehr nimmt die Elektromobilität einen immer höheren Stellenwert ein. Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringem Aufwand auch per Rad zu erreichen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z.B. im Einkaufsverkehr, Lieferung, etc.) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

Die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum sollte angestrebt werden (bspw. mit Benutzervorteilen beim Parken). Die derzeit in Bruchköbel befindlichen Ladestationen sollten durch zusätzliche Stationen erweitert werden, um die Attraktivität und Akzeptanz der Elektromobilität weiter zu stärken. Dabei ist es insbesondere wichtig, Lademöglichkeiten am Wohn- und Arbeitsort herzustellen. Größere Unternehmen bzw. die größten Arbeitgeber in Bruchköbel sollten demnach ermutigt (vielleicht sogar in die Pflicht genommen) werden, entsprechende Lademöglichkeiten einzurichten. Entsprechend dem Gebäudeenergiegesetz müssen zum Beispiel Eigentümer für jedes Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen ab dem 1. Januar 2025 einen Ladepunkt zur Verfügung stellen.⁴¹

Ein engmaschigeres Angebot an strategisch wichtigen Orten ist hierbei genauso wie eine Vorreiterposition der städtischen Betriebe durch den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Dienstautos von großer Bedeutung.

⁴¹ Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität, Abschnitt 4, §10

Zukunftsweisend kann zudem ein sogenanntes Vehicle-to-grid-Konzept sein. Hierunter versteht man ein Konzept zur Abgabe von elektrischem Strom aus den Antriebsakkus von Elektro- und Hybridautos zurück in das öffentliche Stromnetz. Bidirektional ladefähige Fahrzeuge können dabei nicht nur elektrische Energie aus dem Netz entnehmen, sondern diese als Teil eines intelligenten Energiesystems über spezielle Ladestationen auch wieder in das Netz einspeisen. Kooperationen bzw. Gemeinschaftsprojekte zwischen Städten und Energieversorgern sind bei Etablierung zukünftig denkbar.

Zudem ist eine klare und transparente Informationsbereitstellung für Nutzer von großer Bedeutung. Dies schließt nicht nur Angaben zu Standorten und Verfügbarkeit ein, sondern auch Informationen über Ladeleistungen, Kostenstrukturen und Abrechnungsmethoden. Auch eine Kooperation mit Carsharing-Anbietern (siehe **Maßnahme M5: Wiederbelebung Carsharing**) wird als sinnvoll erachtet, wenn Ausleihort, Ladeort und reservierter Stellplatz vereint sind.

M3: Einrichtung von Mobilitätshubs

In einem Mobilitätshub werden verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft. Das B+R bzw. P+R-Angebot wird somit beispielsweise mit Übergangspunkten zu einem möglichen Bike-Sharing noch erweitert, vergleiche **Maßnahme M4 (Bereitstellen von E-Lastenradverleih)**. Der Mobilitätshub kann somit ein umfassendes Service- und Mobilitätsangebot umfassen, wodurch die Nutzer eine hohe Flexibilität in der alltäglichen Mobilität erlangen.

Mobilitätshubs bündeln verschiedene Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel:

- Fahrradverleih
- Lastenradverleih
- Fahrradboxen/ „Fahrradhanger“
- Servicestation für Fahrräder (Werkzeug, Luftpumpe, ...)
- Ausleihstation für E-Roller
- Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, vergleich **Maßnahme M2 (Förderung Elektromobilität)**
- Paketstation

Im Umfeld des „neuen Zentrums“ in Bruchköbel bestehen erste Ansätze für ein solchen Mobilitätshub. Eine Erweiterung des bisherigen Angebots sollte geprüft werden, siehe **Abbildung 48**. Auch die Ortskerne der einzelnen Ortsteile bieten sich als Standort für Mobilitätshubs an.



Abbildung 48: Beispiel Mobilitätshub (Anbieter Jelbi in Berlin)

M4: Bereitstellen von E-Lastenradverleih

Der Aufbau eines Radverleihsystems ist ein beliebtes Mittel, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein E-Lastenradverleih (**Abbildung 49**) weist zusätzliche Vorteile auf und ist somit für die Nutzer besonders attraktiv. Lastenräder können demnach im Personennahverkehr, z.B. zur Beförderung von Kindern oder schweren Gegenständen bzw. Einkäufen, als umweltfreundliches Verkehrsmittel sinnvoll eingesetzt werden. Da sowohl Personen als auch Güter befördert werden können, ergeben sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Durch den Einsatz von Elektro-Lastenrädern wird die Schwelle zum Einsatz, auch für höhere Transportlasten und größere Entfernungen, weiter gesenkt. Mit der Einrichtung eines E-Lastenrad-Verleihs wird die Nutzung von Lastenrädern zudem weiter gefördert und um ein E-Mobilitätsangebot erweitert. Dabei handelt es sich um eine gute und günstige Alternative zum Kfz oder dem eigenen Lastenrad.



Abbildung 49: Beispiel Lastenradverleihstation von Anbieter sigo

Zu prüfen wäre die Bereitstellung eines Lastenradverleihs z.B. am Rathaus oder an zentralen Haltestellen in den Ortsteilen sowie an größeren Einkaufsmöglichkeiten. Bei dieser Prüfung ist ebenfalls zu klären, ob die Stadt selbst dieses Angebot zur Verfügung stellt oder ob private Firmen Unterstützung bei dieser Aufgabe erhalten sollen.

M5: Förderung Carsharing

Carsharing verbessert die Mobilität, entlastet die Umwelt, spart Parkflächen im öffentlichen Raum und Mobilitätskosten jedes einzelnen Nutzers. Carsharing soll dabei in erster Linie die Mobilität der Personen verbessern, die sich kein eigenes Auto leisten können bzw. sich kein eigenes Auto anschaffen möchten. Darüber hinaus zielt Carsharing auf Personen ab, die ihr eigenes Auto nur selten und / oder für kurze Strecken nutzen oder in Gebieten mit sehr hohem Parkdruck wohnen. Hierdurch kann die Anzahl der Fahrzeuge im Stadtgebiet verringert und die Verkehrsbelastungen im Straßennetz sowie die Umweltbelastungen reduziert werden. Es können Mobilitätskosten gespart und trotzdem Flexibilität beibehalten werden. Für eine ausreichende Flexibilität ist jedoch ein angemessenes Angebot an Fahrzeugen und Standorten notwendig.

Das Teilen von Autos ist bereits in vielen deutschen und europäischen Städten gängige Praxis. Laut Bundesverband Carsharing e.V. nahm die Anzahl an Carsharing-Kunden 2022 allein im Vergleich zum Jahr 2019 um 37,8 Prozent zu und stieg auf 3,39 Mio. Kunden. Auch bei der Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge konnte ein Zuwachs von 47,3 Prozent verzeichnet werden.



Abbildung 50: Beispiel zu Carsharing-Fahrzeug und -Verkehrsschild

Die Stadt Bruchköbel kann die Angebotserweiterung dahingehend beeinflussen, indem sie Stellplätze im öffentlichen Raum für die Nutzung und feste Zuweisung zum Carsharing-System zur Verfügung stellt. Verstärkte Informationskampagnen über das vorhandene Angebot, mit Standorten, Fahrzeugen, Nutzungsbedingungen, Tarifstrukturen etc. sollten zusätzlich über städtische Informationsmedien (Touristeninformation, städtischer Internetauftritt etc.) erfolgen. Des Weiteren ist denkbar nur emissionsreduzierte oder gar Elektrofahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge anzubieten. Insbesondere bei der Nutzung von E-Fahrzeugen können somit ggf. erste Hürden über ein Sharing-Fahrzeug abgebaut werden. Somit ist es auch denkbar, dass die Stadt Bruchköbel eine private Carsharing-Genossenschaft fördert oder eine Anschubfinanzierung ermöglicht.

M6: Überprüfung und Optimierung Bike+Ride-Angebot

Voraussetzung für die Stärkung des Radverkehrs im Zusammenhang mit einer Verknüpfung zum ÖPNV ist ein ausreichendes Angebot an B+R-Anlagen im Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltestellen. Den größten Mehrwert hat Bike+Ride (B+R), wenn der Weg zwischen (Bahn-)Haltestellen und Fahrradabstellmöglichkeiten so kurz wie möglich ist (auch kürzer als von den P+R-Anlagen zu den Bahn-Haltestellen). B+R-Anlagen lassen sich zusätzlich sinnvoll im Bereich der Bushaltestellen in der Stadt betreiben, vergleiche **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*).

Grundanforderungen sind:

- Schnittstelle zwischen zwei Verkehrsmitteln (Bahnhöfe, Haltestellen)
- Gute Erreichbarkeit
- Ebenerdig oder über Rampen barrierefrei zugänglich
- Direkte Zuordnung zu Haltestelle
- Einbindung in das kommunale Radverkehrsnetz

Zur Optimierung des B+R-Angebotes ist in einem ersten Schritt der Bestand zu erfassen und zu analysieren.

Folgende Punkte sind bei jeder Planung und Umsetzung von B+R-Anlagen zu berücksichtigen:

- Standsicherheit (durch einen Anlehnbügel)
- Diebstahlschutz (durch Anschließmöglichkeit für Fahrradrahmen oder in einer Fahrradbox oder Sammelanlage)
- Ausreichendes Angebot je Stellplatz zuzüglich der erforderlichen Erschließungsflächen

Ein hochwertiges Angebot an Radabstellanlagen stellen Fahrradboxen sowie im größeren Maßstab Fahrradparkhäuser bzw. Bike+Ride-Anlagen in Form von großflächigen Abstellanlagen dar. Sie sind in der Regel überdacht und Fahrräder können, teilweise aufgrund der geschlossenen Räume, diebstahlsicher abgestellt werden. Darüber hinaus werden häufig weitere Serviceleistungen, wie z.B. Service-Stationen angeboten. Diese Stationen können mit Personal oder als Self-Service-Stationen betrieben werden. Hierbei wird bspw. Werkzeug für kleinere Reparaturen zur Verfügung gestellt. Im kleineren Maßstab ist es schon ausreichend, wenn direkt an Haltestellen hochwertige Radabstellanlagen zur Verfügung stehen (**Abbildung 51**).

Die Stadt Bruchköbel sollte prüfen, an welchen Haltestellen eine solche Verknüpfung sinnvoll ist. Dazu bieten sich einerseits Haltestellen in den Wohnbereichen aber auch Haltestellen in den einzelnen Ortsteilen an. Somit soll sichergestellt werden, dass die Menschen mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren können, damit dann die weitere Route mit dem ÖPNV fortgesetzt werden kann.



Abbildung 51: Radabstellanlage direkt an Haltestelle

13.5 Umsetzungskonzept

Die in **Kapitel 13.3** und **Kapitel 13.4** beschriebenen Einzelmaßnahmen werden in den nachfolgenden Tabellen (siehe **Tabelle 11**, **Tabelle 12**, **Tabelle 13**, **Tabelle 14** und **Tabelle 15**) zusammengefasst und hinsichtlich Wirkung, Kosten, Priorität sowie Zeithorizont eingeordnet. Die Wirkung untergliedert sich in drei Stufen (niedrig, mittel, hoch). Auch die Kosten sowie die Priorität werden von niedrig über mittel bis hoch bewertet. Eine hohe Priorität haben Maßnahmen, die ein gravierendes Defizit beseitigen sowie Maßnahmen, die besonders effektiv sind.

Beim Zeithorizont wird zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen unterschieden, wobei auch Zwischenformen (z.B. kurz- bis mittelfristig) vorkommen. Einzelne Maßnahmen sind außerdem prozesshaft. Darüber hinaus werden Abhängigkeiten und Verbindungen zu anderen Maßnahmen zusammengestellt. Dadurch wird eine zeitliche Einordnung der möglichen Umsetzungen und Abhängigkeiten bei der Umsetzungsreihenfolge verdeutlicht.

Das Mobilitätskonzept hat den Anspruch, das Verkehrssystem mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen ganzheitlich zu betrachten. Aus einer Überlagerung der einzelnen Teilaspekte ist darauf aufbauend ein kombiniertes Gesamtkonzept erarbeitet worden. **Plan 21** zeigt ausgewählte Maßnahmen in einer Gesamtübersicht verortet. Dabei sind lediglich einzelne Maßnahmen des Radverkehrs, des Kfz-Verkehrs und verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen beispielhaft im Plan verortet. Ein Großteil der Maßnahmen sind nicht vergleichbar zu verorten bzw. sind nicht Bestandteil des Analyseschwerpunkts im Rahmen des Mobilitätskonzepts mit dem gebildeten Schwerpunkt der Kernstadt. Für alle Maßnahmen wird eine flächendeckende Überprüfung der Notwendigkeit im Stadtgebiet von Bruchköbel empfohlen.

Sofortprogramme

Sofortprogramme sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die bei geringen Kosten eine umgehende Verbesserung bewirken können. Sofortprogramme betreffen insbesondere Mängel bei der Verkehrssicherheit, die durch ordnungsrechtliche Maßnahmen oder kostengünstige bauliche Maßnahmen wie Markierungen, Beschilderung, Poller o. ä. behoben werden können. Mit den Sofortprogrammen sollen insbesondere dringende Probleme des Alltagsverkehrs zügig angegangen werden. Die Programme sollen unter Einbeziehung der Bürger laufend fortgeschrieben werden.

Teil des Sofortprogramms sind die Maßnahmen:

- **Maßnahme F1:**
Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen
- **Maßnahme F5:**
Bereitstellung von Sitzgelegenheiten
- **Maßnahme R1:**
Kurzfristige Behebung von Mängeln und Konzept zur kontinuierlichen Sanierung von Radverkehrsanlagen
- **Maßnahme R4:**
Optimierung der Beschilderung und Wegweisung
- **Maßnahme R5:**
Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen
- **Maßnahme R6:**
Überprüfung der Notwendigkeit von Umlaufgittern
- **Maßnahme Ö3:**
Prüfung bedarfsorientierter Angebote für Randzeiten
- **Maßnahme Ö6:**
Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen
- **Maßnahme K5:**
Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen sind Maßnahmen, die für eine Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen entscheidend sind und eine möglichst unabhängige Mobilität sicherstellen sollen.

Als Schlüsselmaßnahmen werden folgende Maßnahmen eingestuft:

- **Maßnahme F3:**
Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume
- **Maßnahme R2:**
Optimierung Mischverkehr Kfz/Rad im Netz der Erschließungsstraßen
- **Maßnahme Ö1:**
Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen
- **Maßnahme Ö7:**
Vermeidung von Verlustzeiten
- **Maßnahme K1:**
Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche
- **Maßnahme K3:**
Optimierung der Signalsteuerung an Knotenpunkten
- **Maßnahme K7:**
Machbarkeitsstudie Querspange L 3195 mit Anschluss an B 45
- **Maßnahme M1:**
Schulisches Mobilitätsmanagement

13.5.1 Fußverkehr

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
F1 Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen Wechselwirkungen mit ruhendem Verkehr (Freihaltung der Kreuzungsbereiche von parkenden Fahrzeugen) in Zusammenhang mit Maßnahme M1 (<i>Schulisches Mobilitätsmanagement</i>) 			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Ordnungsamt			
F2 Verkürzung von (Fußgänger-) Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> abhängig von Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte Wechselwirkung mit Rad- und Kfz-Verkehr, generelle Überplanung von Bestandsknotenpunkten zu Gunsten des Fußverkehrs in Zusammenhang mit Maßnahme F3 (Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume) 			
Bemerkungen	z.B. Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße / Hainstraße			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter			
F3 Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen Wechselwirkung mit Maßnahmen im Radverkehr und ÖPNV 			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter			
F4 Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Rad- und Kfz-Verkehr Berücksichtigung von Maßnahme F3 (Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen) 			
Bemerkungen	ggf. mit Entfall von Parkständen			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter			
F5 Bereitstellung von Sitzgelegenheiten (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Radverkehr und ÖPNV 			
Bemerkungen	z.B. an allen Haltestellen, im Bereich wichtiger Wegeachsen wie z.B. zu Einkaufsmöglichkeiten			
Akteure	Stadtverwaltung			

Tabelle 11: Maßnahmenliste Fußverkehr

13.5.2 Radverkehr

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
R1 Kurzfristige Behebung von Mängeln und Konzept zur kontinuierlichen Sanierung von Radverkehrsanlagen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurzfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Bürgerbeteiligung			
R2 Optimierung Mischverkehr Kfz/Rad im Netz der Erschließungsstraßen (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Wechselwirkung mit Maßnahmen im Rad-/ Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV • in Zusammenhang mit Maßnahme K1 (Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche) 			
Bemerkungen	R2.1: Tempo-30 und flankierende Maßnahmen R2.2: Verbesserung von Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn R2.3: Umbau- / Umgestaltungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – Herstellung von Radverkehrsanlagen R2.4: Umgestaltung von Knotenpunkten R2.5: Einrichtung von Fahrradstraßen			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger			
R3 Einrichtung Radschnellverbindung	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • in Zusammenhang mit Wirtschafts-/Waldwegen 			
Bemerkungen	intensive Einbringung in den Diskussionsprozess um Routenplanung des geplanten FRM7			
Akteure	Stadtverwaltung, Region FrankfurtRheinMain			
R4 Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • in Zusammenhang Maßnahme Ö1 (Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen) und mit Maßnahme M3 (Einrichtung Mobilitätshubs) 			
Bemerkungen	Berücksichtigung E-Mobilität, Lasten- und Sonderfahräder besonders in der Innenstadt			
Akteure	Stadtverwaltung			
R5 Überprüfung der Notwendigkeit von Umlaufgittern (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Wechselwirkung mit Maßnahmen im Fußverkehr 			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung			

Tabelle 12: Maßnahmenliste Radverkehr

13.5.3 ÖPNV

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Ö1 Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Wechselwirkung mit Maßnahmen im Fußverkehr • Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen 			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung			
Ö2 Weitere Verdichtung und Vertakung des Angebots	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • in Zusammenhang mit Maßnahme Ö3 (Prüfung bedarfsorientierter Angebote für Randzeiten) 			
Bemerkungen	Insbesondere zur Innenstadt nach Frankfurt			
Akteure	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			
Ö3 Prüfung bedarfsorientierter Angebote für Randzeiten (Sofortmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • verzahntes Angebot mit Linienverkehr erforderlich 			
Bemerkungen	z.B. Mitfahrerbank, Bürgerbus			
Akteure	Stadtverwaltung, Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			
Ö4 Weiterentwicklung von Tarif und Marketing	✓✓✓	€€€	+++	prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	-			
Akteure	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			
Ö5 Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge	✓✓✓	€€€	+++	prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	Hybrid-, Elektro- oder Kleinbusse			
sonstige Akteure	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Ö6 Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	• in Zusammenhang mit Maßnahme Ö1 (Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen)			
Bemerkungen	z.B. mit Standort, Linienplan, Abfahrtszeiten für einzelne Linien, Einrichtung von digitalen Anzeigen			
Akteure	Stadtverwaltung, Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			
Ö7 Vermeidung von Verlustzeiten (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	prozesshaft
Abhängigkeiten	• Wechselwirkung mit Maßnahmen im Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn			

Tabelle 13: Maßnahmenliste ÖPNV

13.5.4 Kfz-Verkehr

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
K1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Wohnbereiche (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Umlauf- und Fahrplanzeiten) Führung ÖPNV-Linien Wechselwirkung mit Maßnahmen im Rad-/ Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV in Verbindung mit Maßnahme R2.1 (Tempo 30 und flankierende Maßnahmen) und Maßnahme K5 (Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen) 			
Bemerkungen	insbesondere Hauptverkehrsstraßen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO			
Akteure	Stadtverwaltung, Ordnungsamt, Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Verkehrsunternehmen			
K2 Unterbindung quartiersfremder Durchgangsverkehr	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> in Zusammenhang mit Maßnahme R2.5 (Einrichtung von Fahrradstraßen) 			
Bemerkungen	mit begleitenden Maßnahmen z.B. zur Umgestaltung Straßenraum, Parken			
Akteure	Stadtverwaltung, Ordnungsamt			
K3 Optimierung der Signalsteuerung an Knotenpunkten (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> in Verbindung mit Maßnahme F2 (Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen) 			
Bemerkungen	evtl. Erneuerung der Verkehrstechnik erforderlich.			
Akteure	Stadtverwaltung, Ordnungsamt, Straßenbaulasträger, Behindertenbeauftragter			
K4 Einschränkungen Straßenparken in Wohnbereichen	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> in Zusammenhang mit Maßnahme K5 (Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen) 			
Bemerkungen	mit begleitenden Maßnahmen z.B. zur Umgestaltung Straßenraum			
Akteure	Stadtverwaltung, Ordnungsamt			
K5 Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Ordnungsamt			

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
K6 Optimierung motorisierter Hol-/Bringverkehr am Schulzentrum	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	• in Zusammenhang mit Maßnahme M1 (Schulisches Mobilitätsmanagement)			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger, Ordnungsamt			
K7 Machbarkeitsstudie Querspange L 3195 mit Anschluss an B 45 (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung, Straßenbaulastträger			
K8 Aufwertung von Quartierszentren	✓✓✓	€€€	+++	prozesshaft
Abhängigkeiten	• Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung			

Tabelle 14: Maßnahmenliste Kfz-Verkehr

13.5.5 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M1 Schulisches Mobilitätsmanagement (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	Miteinbezug Fuß-, Radwege und ÖPNV			
Akteure	Stadtverwaltung, Schulen, Schulträger			
M2 Förderung Elektromobilität	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	(Staatliche) Förderung, ggf. Bereitstellung von städtischen Flächen			
Akteure	Stadtverwaltung, Kooperation mit Energieversorgern			
M3 Einrichtung von Mobilitätshubs	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> in Zusammenhang mit Maßnahme M2 (Förderung Elektromobilität) und Maßnahme M4 (Bereitstellen von Bike-Sharing-Angeboten) 			
Bemerkungen	Kooperation mit gängigen Anbietern			
Akteure	Stadtverwaltung, Kooperation mit Anbietern			
M4 Bereitstellen von E-Lastenradverleih	✓✓✓	€€€	+++	mittelfristig
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	Kooperation mit gängigen Anbietern			
Akteure	Stadtverwaltung, Kooperation mit Anbietern			
M5 Förderung Carsharing	✓✓✓	€€€	+++	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	ggf. Bereitstellung von städtischen Flächen, Kooperation mit gängigen Anbietern			
Akteure	Stadtverwaltung, Kooperation mit Anbietern			
M6 Überprüfung und Optimierung Bike+Ride-Angebot	✓✓✓	€€€	+++	mittel- bis langfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	-			
Akteure	Stadtverwaltung			

Tabelle 15: Maßnahmenliste verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

14 Kommunikation, Verstetigung und Controlling

Kommunikationsstrategie

Während der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurden die erarbeiteten Inhalte bereits in der Öffentlichkeit präsentiert um diese in den Bearbeitungsprozess miteinzubinden. Dazu wurden folgende Beteiligungsformate gewählt:

- interne Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Verwaltung sowie aus dem Bearbeiterteam des Fachbüros,
- Bürger-Beteiligung für einen direkten Austausch mit der Bruchköbeler Bürgerschaft und
- Expertengespräche zum direkten inhaltlichen Austausch mit Vertretern unterschiedlicher Fachrichtungen.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte zur Bekanntmachung erarbeiteter bzw. umgesetzter Inhalte auch nach der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts im Rahmen einer Kommunikationsstrategie fortgeführt werden. Neben der Verbreitung der Inhalte des Mobilitätskonzepts in der Bevölkerung und bei relevanten Akteuren soll so auch ein breiter Konsens und eine aktive Mitarbeit für die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen geschaffen werden.

Alle Aktivitäten im Rahmen der Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie wie Einladungen, Protokolle, Pressemitteilungen sollten auf der Website der Stadt Bruchköbel eingestellt und veröffentlicht werden. Auch der Abschlussbericht sollte auf dieser Seite heruntergeladen werden können.

Verstetigungskonzept

Nachhaltige Mobilität bildet keinen Aktionsbereich, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums konzipiert und unmittelbar umgesetzt werden kann, sondern stellt viel mehr eine stadtentwicklungspolitische Daueraufgabe dar. Daher sollte der Beteiligungsprozess mit Abschluss des Mobilitätskonzepts nicht enden, sondern in einer Verstetigungsstrategie münden.

Die im Bearbeitungsprozess zuvor eingebundenen Akteure aus Verwaltung und Experten sollten dabei dauerhaft beteiligt sein. So kann ein regelmäßiger Austausch stattfinden, in dem über die Umsetzung einzelner Maßnahmen oder Teilkonzepte berichtet und andere Aktualisierungen – aufgrund ggf. geänderter Prioritätensetzungen oder sich ändernder Rahmenbedingungen – kommuniziert wird.

Die dauerhafte Verankerung des Kernthemas Nachhaltige Mobilität sollte aus den nachfolgend beschriebenen Teilen bestehen, die in Kombination ihre größte Wirkung entfalten, aber auch unabhängig voneinander fortgeführt werden könnten:

- Einrichtung eines Mobilitätsforums bestehend aus Vertretern von Initiativen, Organisationen, Interessensverbänden und der Verwaltung. Vorgeschlagen wird bis 2030 ein jährliches Treffen beispielsweise im Frühjahr, um eine Bilanz des Vorjahres zu ziehen und einen Ausblick auf das folgende Jahr zu geben.
- Verwaltungsinterne Kommunikation: Vor den Terminen des Mobilitätsforums sollte eine Verwaltungsrunde tagen, in der die notwendigen Informationen (ex post / ex ante) zusammengetragen werden.
- Aktualisierung der Website: Es wäre wünschenswert, wenn z.B. halbjährlich im Frühjahr / Herbst neue Informationen gebündelt eingestellt werden und die Öffentlichkeit so regelmäßig informiert wird.
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Günstigenfalls werden alle vier Bestandteile einer umfassenden Beteiligungskultur verzahnt verstetigt. Idealerweise erhält die Verwaltung die Möglichkeit einer Umsetzungsförderung und kann über dieses Budget ihre Arbeit kofinanzieren.

Die Verstetigungsansätze sind organisatorisch bei der Stadtverwaltung anzusiedeln und müssen mit den personellen Ressourcen der städtischen Verwaltung in Einklang gebracht werden. Das gilt auch für die Festlegung und Durchführung eines Controllingkonzeptes, was als Teil einer Verstetigungsstrategie angesehen werden kann.

Controllingkonzept

Ein fortlaufendes bzw. periodisch durchgeführtes Controlling dient der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, Maßnahmen oder Prozessen. Damit soll festgestellt werden, ob die getroffenen Entscheidungen sowie die ergriffenen Maßnahmen die vorher formulierten Ziele erreichen und welchen Beitrag sie zur Zielerreichung leisten.

Die regelmäßige Erfassung von Verkehrs- bzw. Mobilitätsdaten zu allen Verkehrsarten bildet hierbei eine wichtige Grundlage, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu erkennen und eine wirkungsvolle Qualitätssicherung und Kontrolle der Maßnahmen zu gewährleisten.

Das Controllingkonzept des Mobilitätskonzeptes soll ein **Umsetzungsmonitoring** enthalten, welches dazu dient, den Umsetzungsstand der empfohlenen Maßnahmen und die Einhaltung der angestrebten Umsetzungszeiträume zu überprüfen und zu dokumentieren. Es soll eine regelmäßige Bilanzierung der Maßnahmen bzw. deren Wirkungen erfolgen. Die definierten Umsetzungsstufen (kurz-, mittel- und langfristig) der Maßnahmen bieten hierbei einen möglichen Zeitrahmen.

Zur Beurteilung der erzielten Wirkungen wird ein dauerhaftes **Zählkonzept** vorgeschlagen. Hierbei können Langzeitzählungen an ausgewählten Querschnitten z.B. mittels Induktionsschleifen oder Dialogdisplays durchgeführt werden. Hiermit können Schwankungen der Verkehrsmengen im Jahresverlauf abgebildet und analysiert werden.

Zur Beurteilung der **verkehrlichen Entwicklung** wird vorgeschlagen, auf den verkehrswichtigsten Straßen des Stadtgebietes an folgenden Querschnitten kontinuierlich die **Kfz-Verkehrsmengen** zu erheben (analog zu den gebildeten Referenzquerschnitten in **Kapitel 6.4**):

- Mittelbuchener Straße
- Hauptstraße West
- Kirleweg
- Bahnhofstraße
- Hauptstraße Ost
- Hammersbacher Straße
- Friedberger Landstraße
- Saalburgring
- Hanauer Straße

Die **Veränderungen** der **Radverkehrsmengen** können ebenfalls über Langzeitzählungen erfasst werden. Eine gemeinsame Erhebung des Kfz- und Radverkehrs am gleichen Querschnitt mit gleichem Zählsystem ist zu prüfen. Aber auch gesamtstädtisch können Radverkehrserhebungen an signifikanten Stellen Aufschluss über Maßnahmenwirkungen bringen.

Der Radverkehr kann außerdem über sog. Radzähldisplays mit ausführlichen Stelen (siehe Beispiel **Abbildung 52**) gezählt werden. Erfasst wird der Radverkehr hierbei mittels Induktionsschleifen. Angezeigt werden kann zunächst die Anzahl der Radfahrer an dem jeweiligen Tag sowie im laufenden Jahr. Bei dieser kontinuierlichen Durchführung können die Schwankungen innerhalb des Jahres sowie zwischen den Jahren abgebildet werden.



Abbildung 52: Beispiel für Fahrradzähler an einer wichtigen Radverkehrsverbindung

Zur Analyse der **Entwicklungen** im **ÖPNV** wird eine jährliche Analyse der Fahrgastzahlen des Bussystems innerhalb des Stadtgebiets vorgeschlagen. Darüber hinaus können aktuelle Ein- und Aussteigerzahlen an wichtigen Haltestellen analysiert werden.

Anhand der Kfz- und Radverkehrsmengen und der Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV kann abgeleitet werden, wie sich der Gesamtverkehr und die Verkehrsmittelanteile an ausgewählten Querschnitten in Bruchköbel entwickeln und ob die Entwicklung den Zielen des Zielkonzepts und der Szenarien entspricht.

Veränderungen im **Mobilitätsverhalten** lassen sich maßgeblich über die Durchführung von Haushaltsbefragungen feststellen. Die Akzeptanz der Maßnahmen sollte über Befragungen überprüft werden. Der begonnene Meinungsaustausch mit der Bürgerschaft sollte verstetigt werden. Hierzu können z.B. gemeinsame themenbezogene Stadtpaziergänge angeboten werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen sowie das erforderliche regelmäßige Controlling sind organisatorisch – ebenso wie die Ausführung des Verstetigungskonzeptes – bei der Stadtverwaltung anzusiedeln.

15 Fazit

Für die Stadt Bruchköbel wurde das Mobilitätskonzept 2040 erstellt. Die letzten verkehrlichen Rahmenplanungen liegen über 30 Jahre zurück. In der Zwischenzeit haben sich sowohl lokale Randbedingungen als auch Einstellungen der Betroffenen und Beteiligten zum Verkehr maßgeblich geändert. Aus diesem Grund wurde eine umfangreiche verkehrliche Bestandsaufnahme durchgeführt und dokumentiert.

Das Mobilitätskonzept 2040 soll dabei die verkehrliche Leitschnur der Stadt Bruchköbel für einen Prognosezeitraum von rund 15 Jahren darstellen. Strategische Zielsetzungen und Leitlinien sollen die zukünftige Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2040 festlegen.

Bruchköbel ist ein Mittelzentrum des Main-Kinzig-Kreises. Die Stadt liegt rund sieben Kilometer nördlich von Hanau, dem nächstgelegene Oberzentrum. Zusätzlich befindet sich Bruchköbel etwa 20 km nordöstlich von Frankfurt am Main. Als Teil des Rhein-Main-Gebietes gibt es starke Verflechtungen (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, etc.) mit den nahegelegenen Städten sowie mit dem Umland.

Aufgrund kurzer Wege zwischen vielen Zielen im Stadtgebiet von Bruchköbel wird bereits heute von vielen Einwohnern zu Fuß gegangen. Um weitere Potentiale im Fußverkehr zu erreichen, sind sichere barrierefreie Querungsstellen und Wege herzustellen. Darüber hinaus sollten die Wartezeiten und die darauffolgenden Grünzeiten an Lichtsignalanlagen optimiert werden, um Sicherheitsrisiken ("bei Rot gehen") beim Queren zu minimieren.

Das Fahrradpotential in Bruchköbel ist nicht gänzlich ausgeschöpft. Es sind noch Lücken im Radroutennetz vorhanden. Auch der Ausbaustand der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sowie die Führung an Knotenpunkten sind teilweise noch verbesserungswürdig. Für die Förderung des Radverkehrs ist eine durchgängige sichere Führung im Routennetz von großer Bedeutung. Weiterhin stellen sichere Fahrradabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die Radverkehrsförderung dar. Hier gibt es besonders an Verknüpfungspunkten zum Bus Schwächen, die beseitigt werden sollten.

Neben dem Fuß- und Radverkehr stellt der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsplanung einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems dar. Die ÖPNV-Erschließung über einen Regionalbusverkehr ist durch das dichte Haltestellennetz überwiegend gut. Auch die Haltestellenausstattung ist bereits vorangeschritten und ist sehr weit fortgeschritten.

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn bzw. dem Radverkehr sind zur Förderung des ÖPNV wichtig. Diese Möglichkeiten der Intermodalität bieten für vielen Personen bessere Mobilitätschancen und tragen darüber hinaus zu einem stadt- und umweltverträglicheren Verkehr bei. Dabei sollte auch eine

Taktverdichtung geprüft werden. Die schon bestehende ÖPNV-Verbindung nach Frankfurt sollte weiter ausgebaut werden.

Das Straßennetz in Bruchköbel ist vor allem geprägt von den Landesstraßen. Durch die Kernstadt führt in Ost-West-Richtung die L 3268. Die Ortsteile Roßdorf, Niederissigheim und Oberissigheim sind über die L 3195 mit der Kernstadt verknüpft. Prinzipiell ist das Hauptstraßennetz von Bruchköbel ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Es besteht jedoch Optimierungsbedarf hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz und an einzelnen Knotenpunkten.

Innerhalb der Kernstadt stehen ausreichend viele Parkstände zur Verfügung. Ziel muss es demnach sein, die bestehende Nachfrage besser auf die vorhandenen Angebote umzuverteilen, damit die bestehenden Kapazitäten optimal genutzt werden. Zusätzlich bestehen Möglichkeiten, das Straßenparken zu reduzieren, um anderen Verkehrsarten notwendige Flächen anbieten zu können. Insbesondere in den Wohnbereichen ist zu prüfen, ob Einschränkungen im geduldeten Straßenparken möglich sind. Dies könnte unter anderem durch eine Reaktivierung der bestehenden Garagen unterstützt werden.

Bisher spielen Intermodalität sowie die Nutzung des Mobilitätsverbundes in Bruchköbel noch eine untergeordnete Rolle. Aufgrund sehr positiver Wirkungen soll dies jedoch gefördert werden. Maßnahmen hierzu führen einerseits zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel und andererseits zu einer Reduktion des Pkw-Bestandes in Bruchköbel.

Weitere begleitende Maßnahmen wie z.B. Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollen dabei helfen, verschiedene Nutzergruppen in ihrer Verkehrsmittelwahl zu bestärken bzw. über attraktive Alternativen zu informieren. Ein besonders hohes Potential wird hierbei bei den Schulen gesehen.

Insgesamt bedarf es in Bruchköbel einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in den sensiblen Bereichen. Eine gleichzeitige Förderung des Umweltverbundes mit gezielten Maßnahmen soll letztlich zu einer besseren Verträglichkeit und einem besseren Verkehrsfluss in Bruchköbel führen.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Ablaufprozess Mobilitätskonzept	2
Abbildung 2: Übersicht räumliche Lage	4
Abbildung 3: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2-streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahnbreite)	9
Abbildung 4: Querungshilfe Innerer Ring	11
Abbildung 5: zusätzliche Hilfsangebote (links: FSA Hainstraße, rechts: Knotenpunktbereich Hainstraße / Haagstraße)	11
Abbildung 6: eingeschränkte Gehwegbreiten (links: Innerer Ring, rechts: Falterstraße in Niederissigheim)	12
Abbildung 7: Beispiele für Streckenmängel (links: Boskooper Weg, rechts: Schreinergerasse)	13
Abbildung 8: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten	15
Abbildung 9: Kennzeichnung des dualen Angebots (Beispiele aus Darmstadt)	17
Abbildung 10: Radverkehrsführung außerorts auf K 856	19
Abbildung 11: abruptes Ende bestehender Radverkehrsanlagen (links: Hauptstraße, rechts: Bahnhofstraße)	19
Abbildung 12: für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße (Heinrich-Heine-Straße)	20
Abbildung 13: keine ausreichenden Gehwegbreiten für Benutzungspflicht Radverkehr (links: Geschwister-Scholl-Straße, rechts: Hammersbacher Straße)	20
Abbildung 14: unsichere Querung bzw. Sichtverhältnisse (verlängerte Walter-Rathenau-Straße)	21
Abbildung 15: verbesserungswürdige Modalsperren	21
Abbildung 16: Beispiel Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Vorderradhalter)	22

Abbildung 17: Beispiel Fahrradabstellanlagen Innenstadt (Anlehnbügel)	22
Abbildung 18: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof	23
Abbildung 19: bestehende Serviceeinrichtung für Radverkehr (Abstellanlage Stadthaus am Inneren Ring)	23
Abbildung 20: eingesetzte Bus-Anhänger im Schülerverkehr	27
Abbildung 21: Haltstellenausstattung (links: noch umzugestaltende Haltestelle Innerer Ring, rechts: schon umgebaute Haltestelle Mehrzweckhalle)	29
Abbildung 22: Überregionale und regionale Anbindungen der Stadt Bruchköbel	32
Abbildung 23: Definition der verschiedenen Verkehrsarten	39
Abbildung 24: Auslastung öffentlicher Straßenraum	47
Abbildung 25: Auslastung nach Nutzergruppen	48
Abbildung 26: Auslastung Parkieranlagen	49
Abbildung 27: Auslastung Tiefgarage Stadthaus 2022 und 2024	49
Abbildung 28: Dokumentation Zielebewertung	59
Abbildung 29: Strukturierung des Zielsystems	59
Abbildung 30: Barrierefreie Querungsstellen (Beispiele)	80
Abbildung 31: fehlende Querungsstelle Hauptstraße	82
Abbildung 32: Systemskizze zusätzliche Querungsstelle Hauptstraße	82
Abbildung 33: Beispiele für Piktogramm Spuren (innerhalb Tempo-30-Zonen / auf Hauptverkehrsstraßen)	87
Abbildung 34: Beispiele für Überleitungen des Radverkehrs	88
Abbildung 35: Positivbeispiel (links) und Negativbeispiel (rechts)	88
Abbildung 36: Systemskizze Bestand und Empfehlung Bahnhofstr. / Roßdorfer Straße	89
Abbildung 37: Systemskizze Bestand und Empfehlung Bahnhofstr. / Seewiesenring	89
Abbildung 38: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten	91

Abbildung 39: Qualitätsstandards und Musterlösungen für die Führung des Radverkehrs an innerstädtischen Knotenpunkten	92
Abbildung 40: Beispiel einer Fahrradstraße	93
Abbildung 41: Beispiele für Beschilderung / Markierung von Radschnellverbindungen	95
Abbildung 42: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards (links: überdachte Anlehnbügel, rechts: Fahrradboxen abschließbar)	96
Abbildung 43: Umlaufgitter auf Radverkehrsachsen - mögliche Gestaltung	97
Abbildung 44: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV	99
Abbildung 45: Mitfahrerbank	100
Abbildung 46: Digitale Anzeigetafel zur Echtzeitauskunft in großer und in kleinerer Ausführung (Beispielbilder)	102
Abbildung 47: Schema multimodales/ intermodales Verkehrsverhalten	110
Abbildung 48: Beispiel Mobilitätshub (Anbieter Jelbi in Berlin)	114
Abbildung 49: Beispiel Lastenradverleihstation von Anbieter sigo	115
Abbildung 50: Beispiel zu Carsharing-Fahrzeug und -Verkehrsschild	116
Abbildung 51: Radabstellanlage direkt an Haltestelle	118
Abbildung 52: Beispiel für Fahrradzähler an einer wichtigen Radverkehrsverbindung	132

Tabellen im Text:

Tabelle 1: ÖPNV Bedienzeiträume und Takt in Hauptverkehrszeit	26
Tabelle 2: Ankunftszeiten Busverkehr und Regionalzügen	28
Tabelle 3: Knotenpunkte der Verkehrszählung	34
Tabelle 4: Verkehrsbelastungen an den Referenzquerschnitten	36
Tabelle 5: hochgerechnete Tagesbelastungen an Referenzquerschnitten	37
Tabelle 6: Vergleich Querschnittbel. Bestand mit Verkehrsplan 1990	38
Tabelle 7: Vergleich DTV-Verkehrsbelastungen 2000 bis 2021	38
Tabelle 8: Querschnitte der Bluetooth-Erfassung	40
Tabelle 9: prognostizierte neue Wohngebiete	66
Tabelle 10: prognostizierte Gewerbeentwicklung neue Gewerbegebiete	66
Tabelle 11: Maßnahmenliste Fußverkehr	122
Tabelle 12: Maßnahmenliste Radverkehr	123
Tabelle 13: Maßnahmenliste ÖPNV	125
Tabelle 14: Maßnahmenliste Kfz-Verkehr	127
Tabelle 15: Maßnahmenliste verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen	128

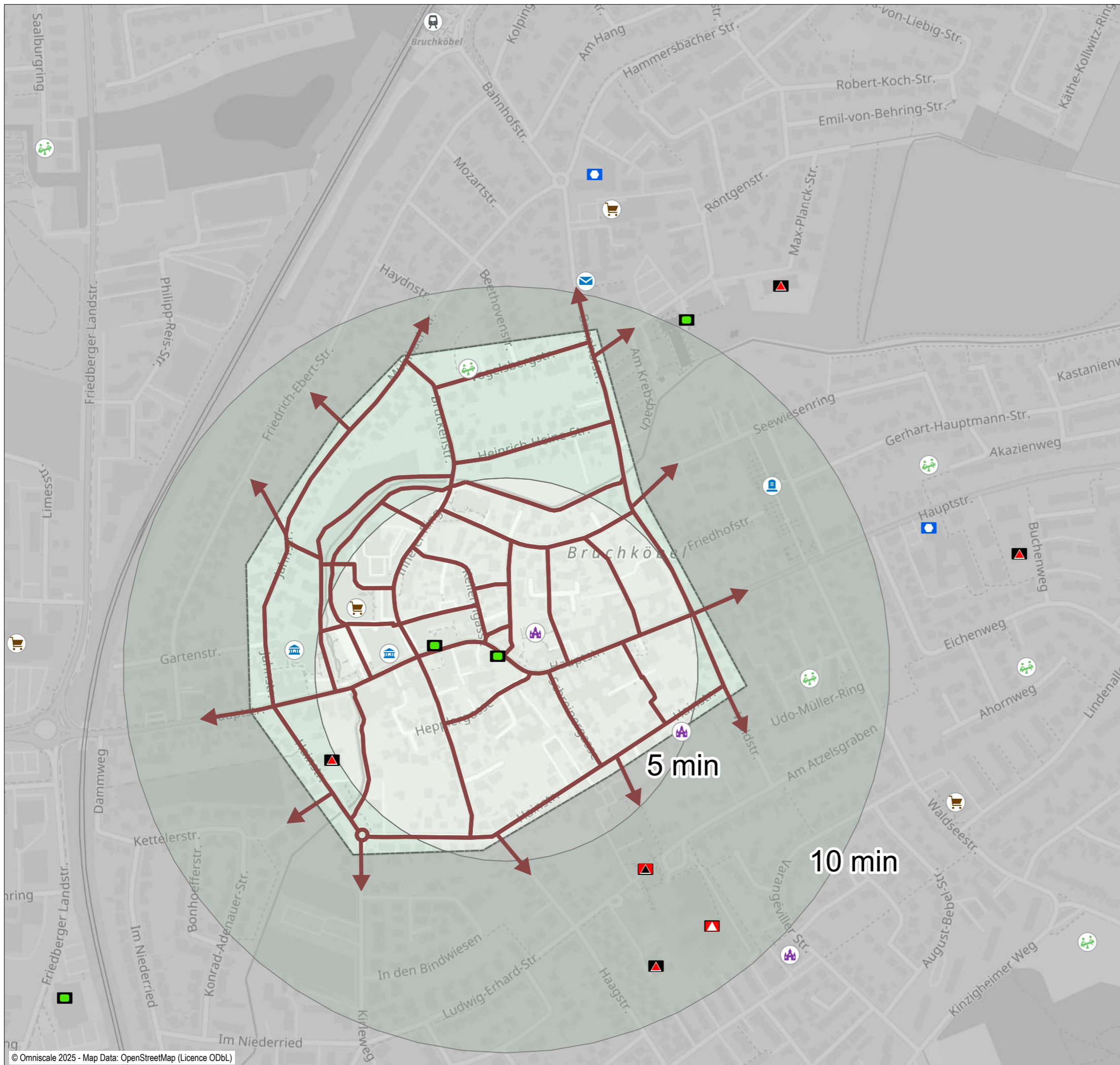
Plandarstellungen als Anhang:

- Plan 1 Fußverkehr – Hauptfußwegenetz
- Plan 2 Fußverkehr – Infrastruktur
- Plan 3 Fußverkehr – Analyse
- Plan 4 Radverkehr – Routennetz
- Plan 5 Radverkehr – Infrastruktur
- Plan 6 Radverkehr – Analyse
- Plan 7 ÖPNV – Liniennetz
- Plan 8 ÖPNV – Einzugsbereiche
- Plan 9 Kfz-Verkehr – Hauptverkehrsstraßen
- Plan 10 Kfz-Verkehr – Geschwindigkeiten
- Plan 11 Kfz-Verkehr – Zählstellen Verkehrszählungen
- Plan 12 Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen Bestand
- Plan 12.1 Kfz-Verkehr – Spitzenstunde Vormittag
- Plan 12.2 Kfz-Verkehr – Nachmittägliche Spitzenstunde
- Plan 13 Kfz-Verkehr – Querschnittszählungen und Bluetooth-Erfassung
- Plan 14 Kfz-Verkehr – Referenzquerschnitte
- Plan 15 Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen Durchgangsverkehr
- Plan 16 Kfz-Verkehr – Wirtschaftsverkehr
- Plan 17 Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumangebot Bestand
- Plan 18 Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumbilanz
- Plan 19 Ruhender Kfz-Verkehr – Parkraumauslastung
- Plan 20 Mobilitätsverbund – Ladesäulen
- Plan 21 Maßnahmenkonzept – Übersicht ausgewählter Maßnahmen

Anlagen:

- Anlage 1 Dokumentation Knotenstromzählungen
- Anlage 2 Dokumentation Wochen-Querschnittzählungen
- Anlage 3 Dokumentation weitere Querschnittzählungen

Pläne



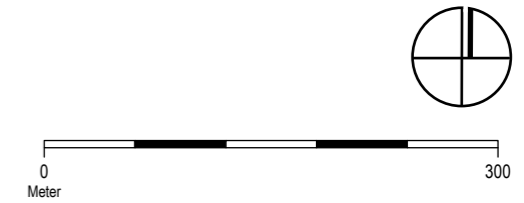
Hauptfußwegenetz

Wegedauer Fußverkehr

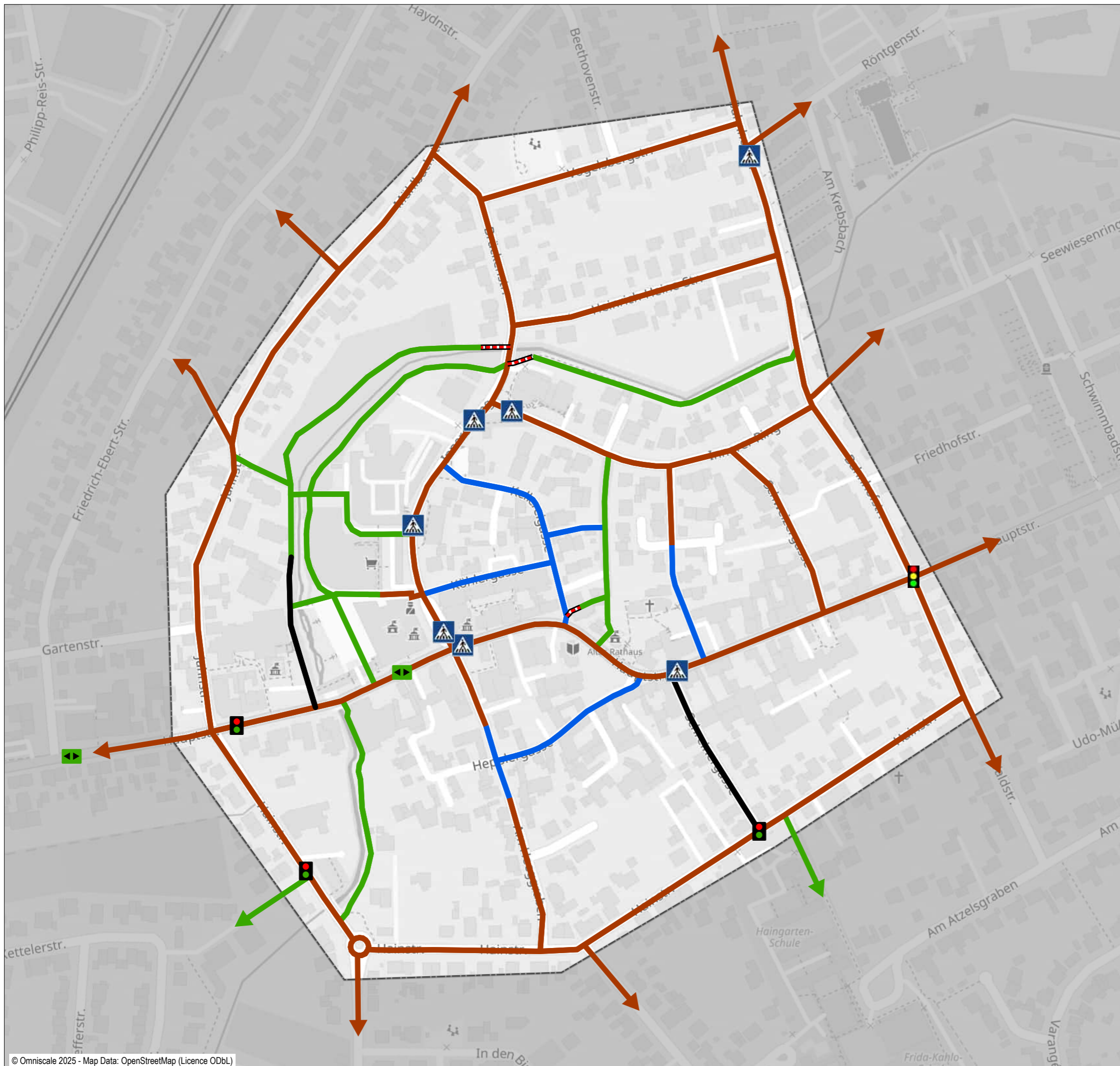
- 5 min
- 10 min

Wichtige Ziele

- Kita
- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Freizeit
- Pflegeheim
- Einkauf täglicher Bedarf
- Friedhof
- Spielplatz
- Bürgerhaus
- Postfiliale
- Andachtsstätte
- Bahnhof
- Untersuchungsgebiet



Fußverkehr
Hauptfußwegenetz

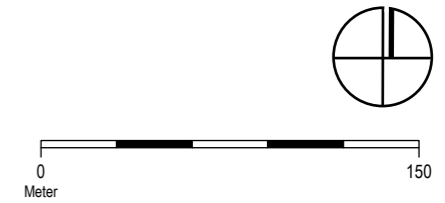


Querungen

- Fußgängerüberweg (FGÜ)
- Fußgängerschutzanlage (FSA)
- Lichtsignalanlage (LSA)
- Mittelinsel

Führungsart Fußwegenetz

- Führung in Verkehrsberuhigtem Bereich
- separate Führung
- straßenbegleitende Gehwegführung
- Treppe
- Führung auf Fahrbahn
- Untersuchungsgebiet



Fußverkehr
Infrastruktur

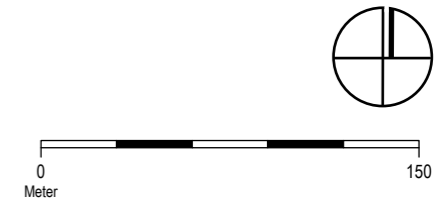


punktbezogene Mängel

- fehlende Querungshilfe
- fehlendes Blindenleitsystem
- kurze Freigabezeit
- Knotenpunkt mit Verbesserungspotenzial
- eingeschränkte Barrierefreiheit

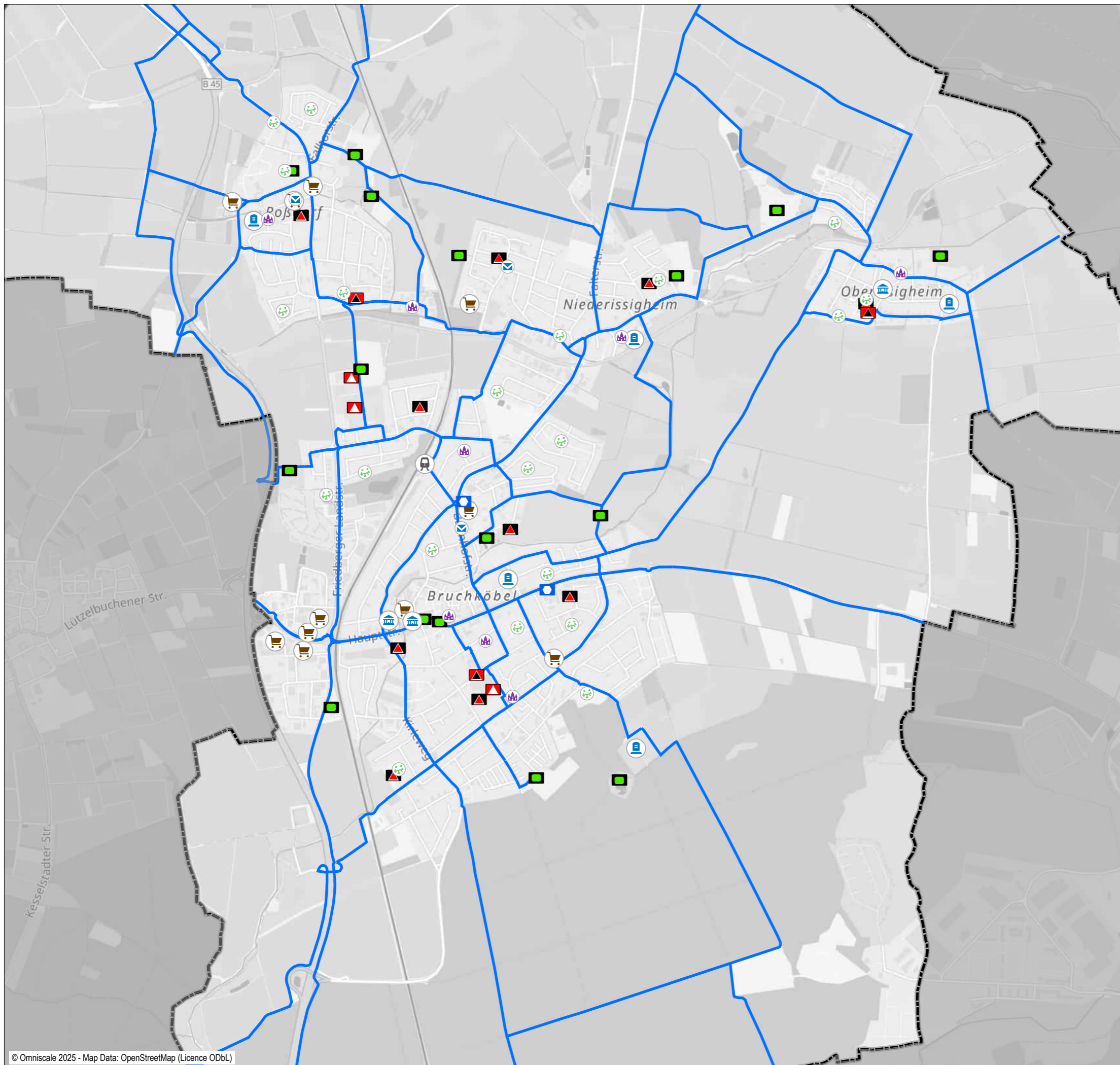
streckenbezogene Mängel

- Gehweg zu schmal
- kein Gehweg vorhanden
- Untersuchungsgebiet

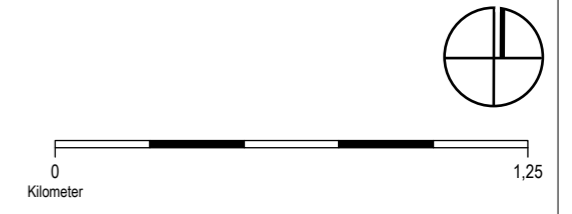


**Fußverkehr
Analyse**

Stand: 14.04.2025

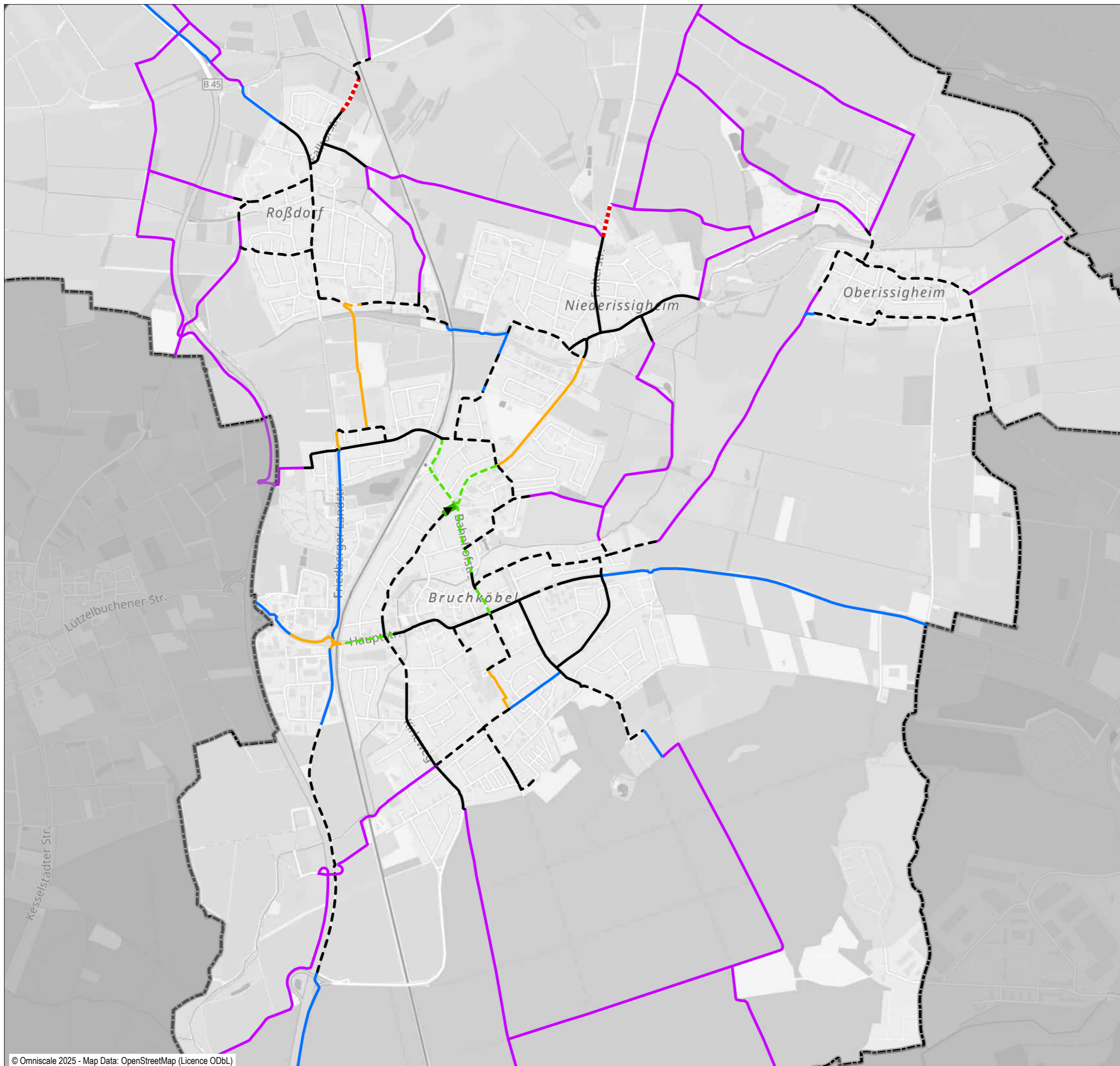


- Radwegenetz
- Wichtige Ziele
- ▲ Kita
- ▲ Grundschule
- ▲ Weiterführende Schule
- 🛒 Supermarkt
- 🏠 Friedhof
- 🟩 Freizeit
- 🚂 Bahnhof
- 🎡 Spielplatz
- 🏛️ Bürgerhaus
- 📮 Postfiliale
- 🏛️ Gotteshaus
- 🏠 Pflegeheim
- ▭ Stadtgrenze



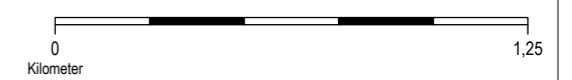
Stand: 14.04.2025

Radverkehr
Routennetz

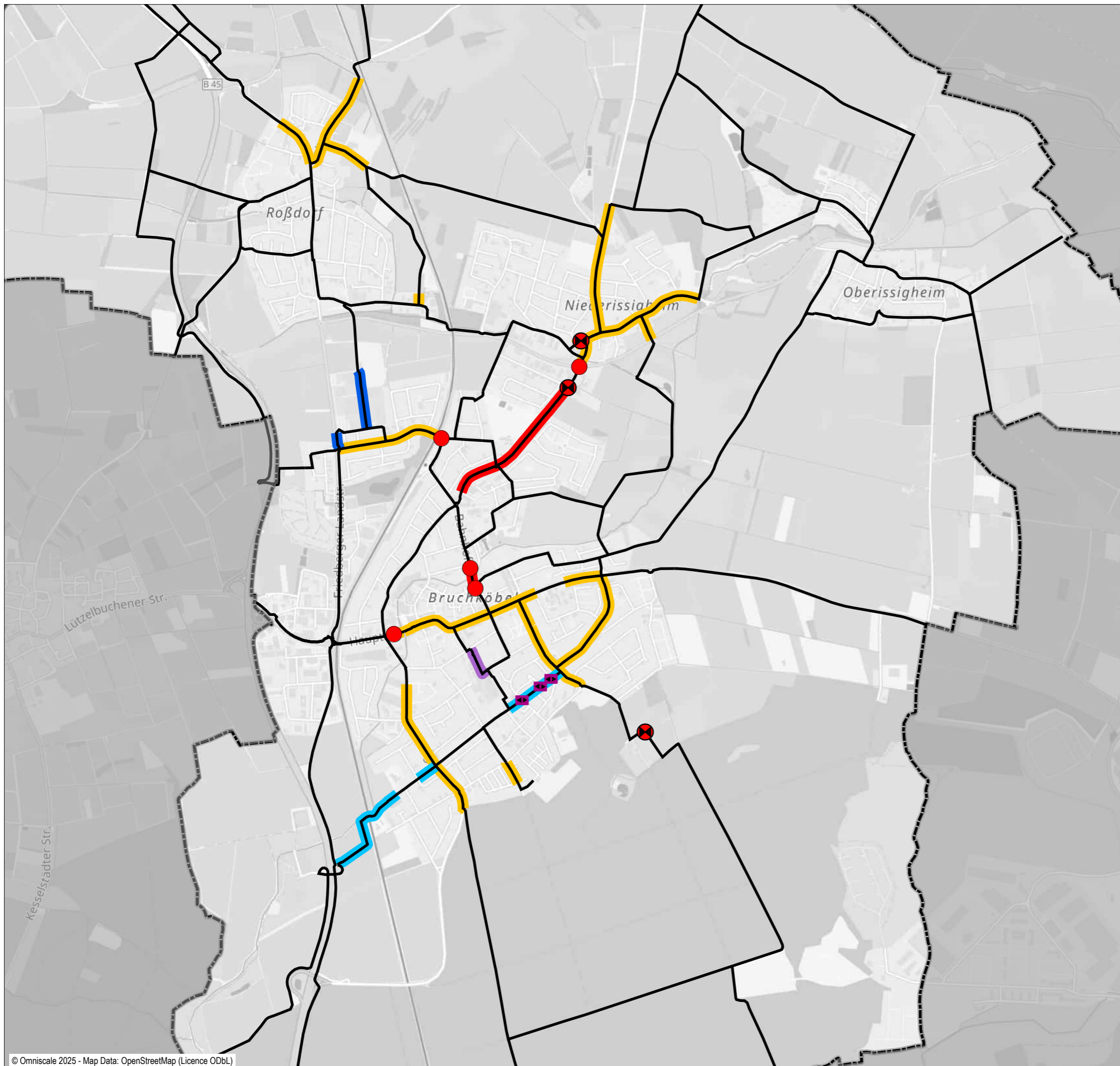


Führungsform Radverkehr

- Geh-/Radweg gemeinsam
- Gehweg (Rad frei)
- - Verkehrsberuhigter Bereich
- - Schutzstreifen
- - Führung auf der Fahrbahn ≤ 30 km/h
- Führung auf der Fahrbahn ≤ 50 km/h
- - - Führung auf der Fahrbahn 100 km/h
- Einbahnstraße (Rad frei)
- Land-/Forstwirtschaftlicher Weg
- - - - - Stadtgrenze



Radverkehr
Infrastruktur

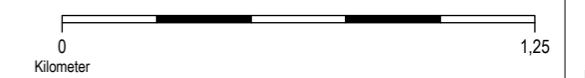


punktbezogene Mängel

- Engstelle
- unvermitteltes Schutzstreifenende
- schlechte Sichtbeziehung

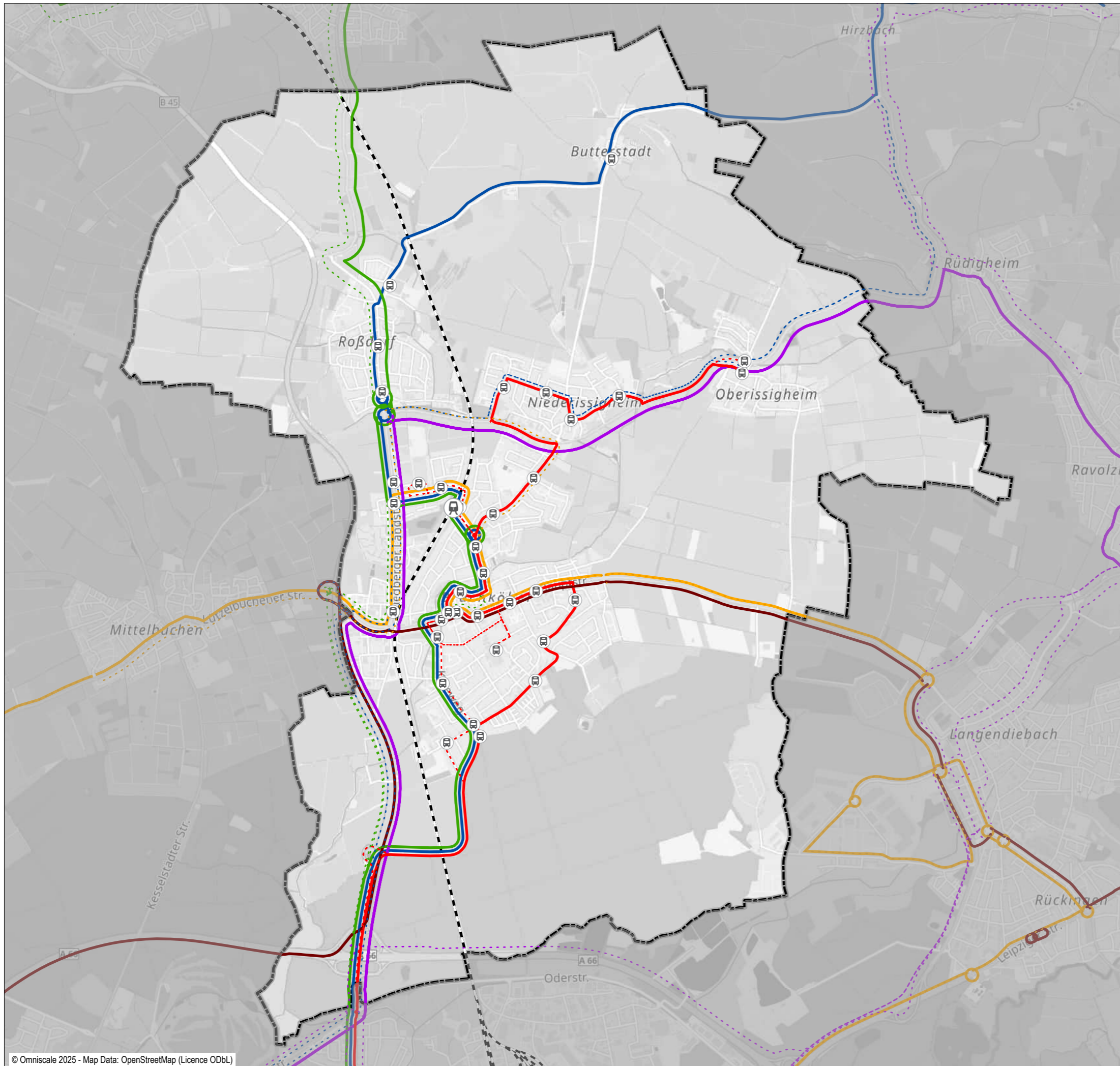
streckenbezogene Mängel
















- unzureichende Radverkehrsanlage
- Führung auf Fahrbahn ($\geq 50\text{km/h}$)
- Konfliktpotenzial Rad- und Fußinfrastruktur
- unklare Geh-/Radwegregelung
- Gehweg (Rad nicht frei)
- Routennetz
- Stadtgrenze

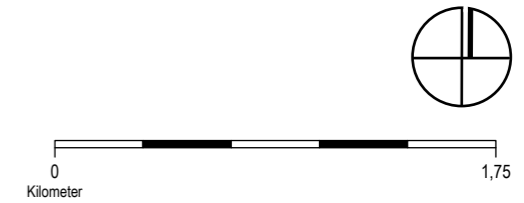


Stand: 12.06.2025

Radverkehr
Analyse

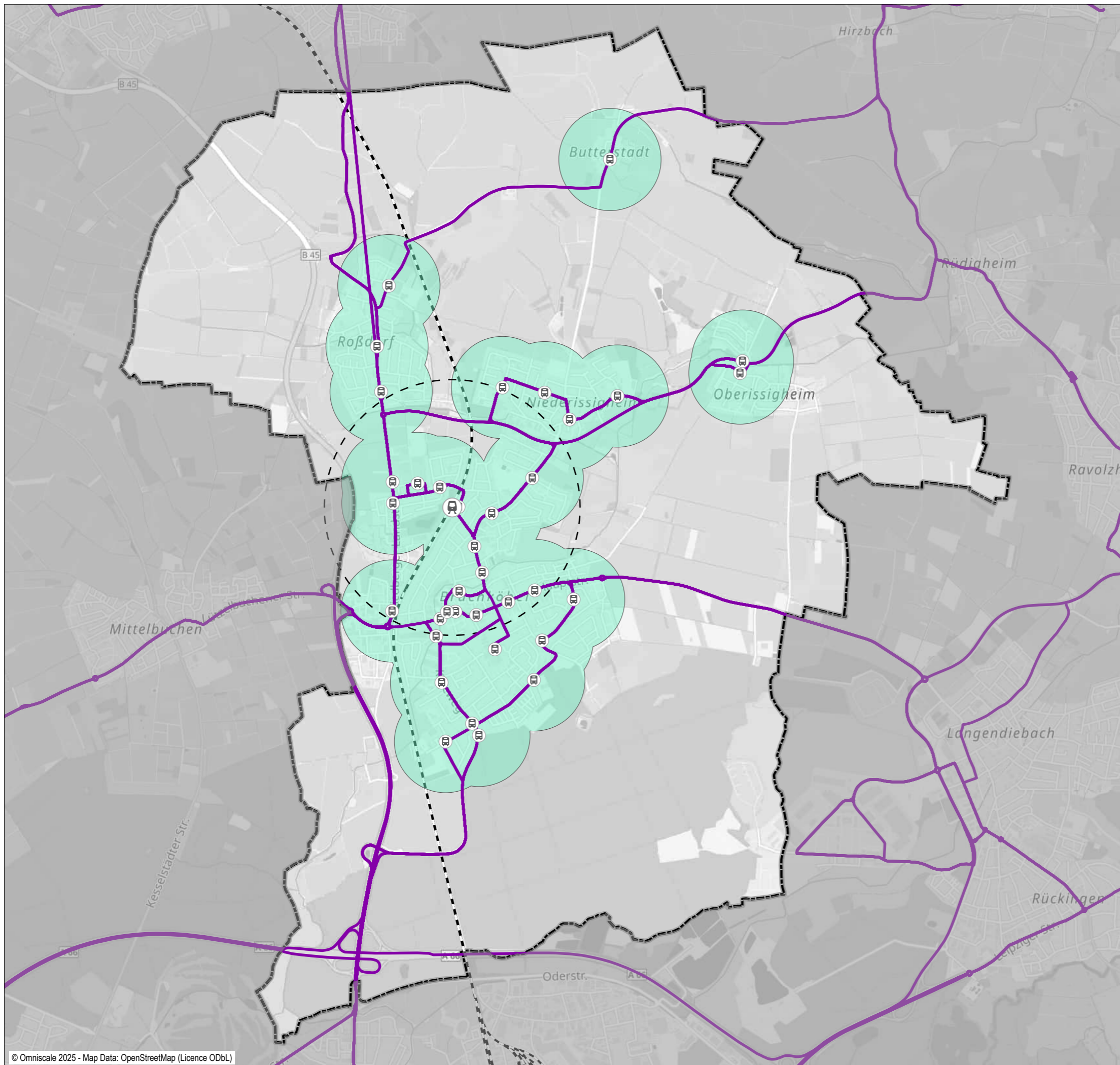









-  Bushaltestelle
-  Bahnhof
-  RB49
-  Bus X95
-  Bus MKK-30
-  Bus MKK-30 weitere Strecken
-  Bus MKK-33
-  Bus MKK-33 weitere Strecken
-  Bus MKK-57
-  Bus MKK-57 weitere Strecken
-  Bus 562
-  Bus 562 weitere Strecken
-  Bus 563
-  Bus 563 weitere Strecken
-  Stadtgrenze

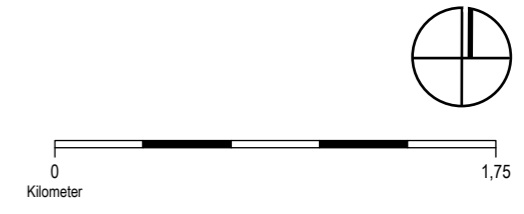


Stand: 14.04.2025

ÖPNV
Liniennetz

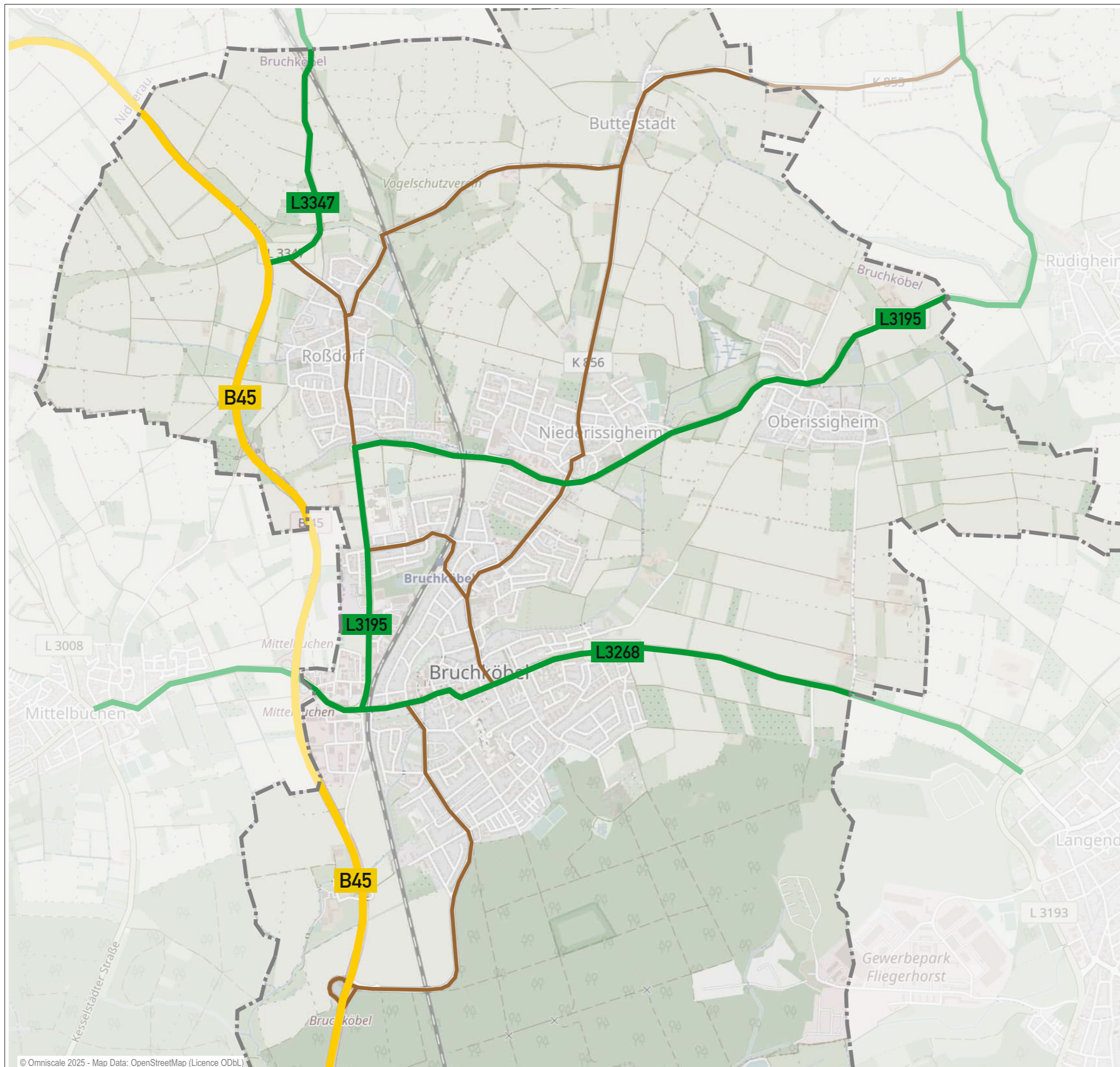


-  Bushaltestelle
-  Bahnhof
-  RB49
-  Buslinien
-  Einzugsbereich Bahn (1000m)
-  Einzugsbereich Bus (400m)
-  Stadtgrenze



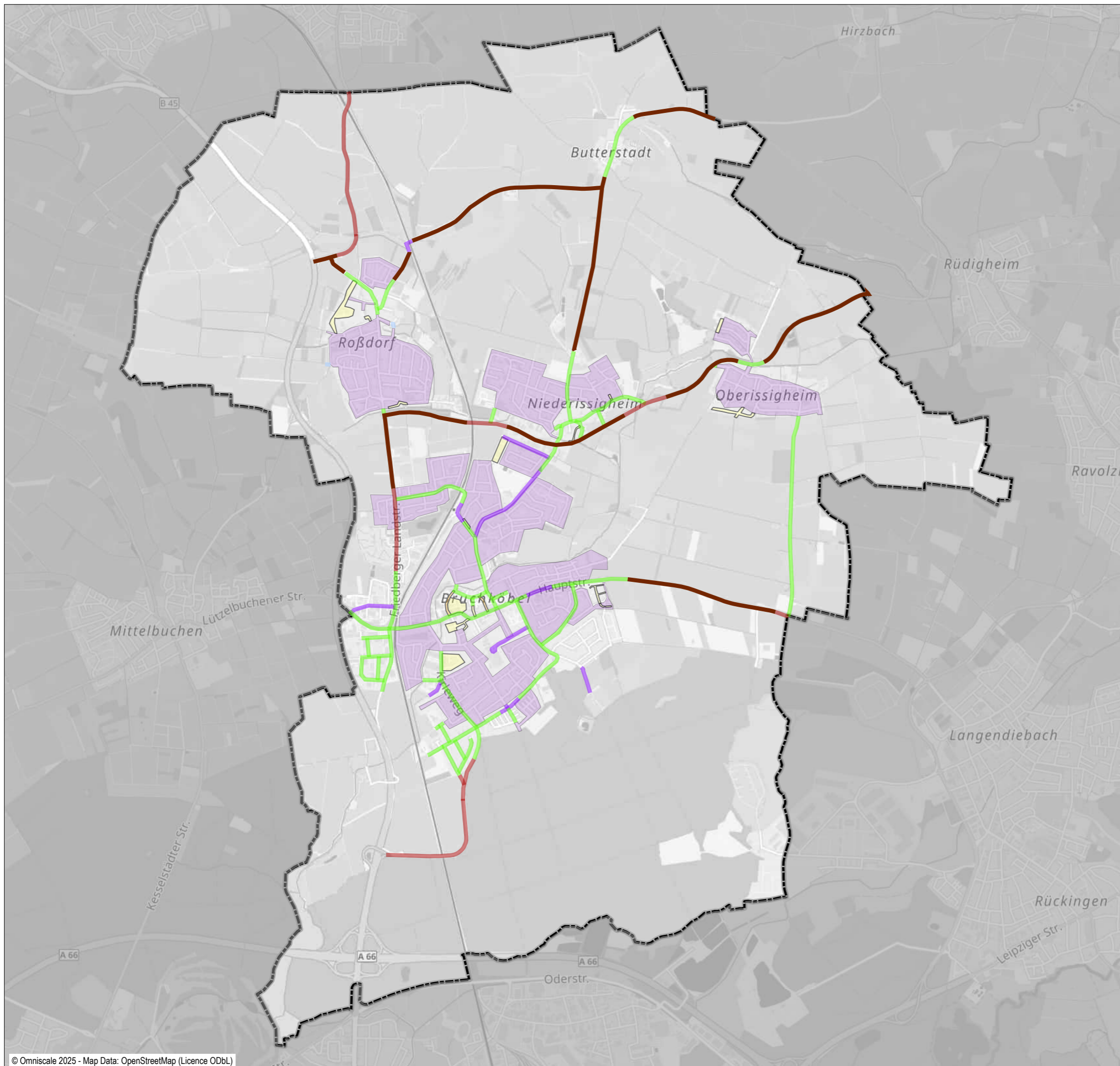
Stand: 14.04.2025

ÖPNV
Einzugsbereiche



-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  verkehrswichtige Straße





Hauptverkehrsstraßen

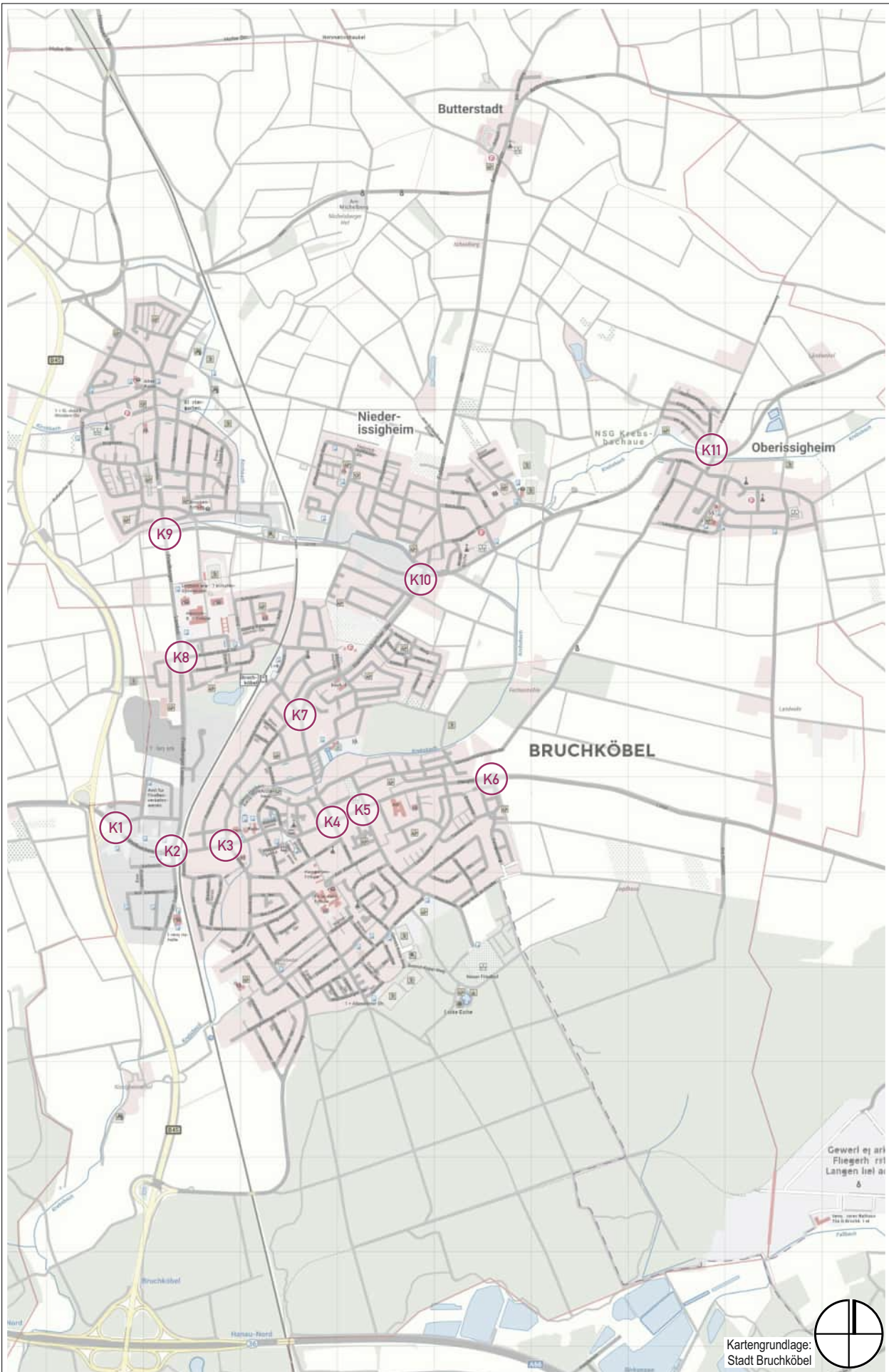
- Tempo 10
- Tempo 30
- Tempo 50
- Tempo 70
- Tempo >70

Zonen

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20 Zone
- Tempo 30 Zone
- Stadtgrenze

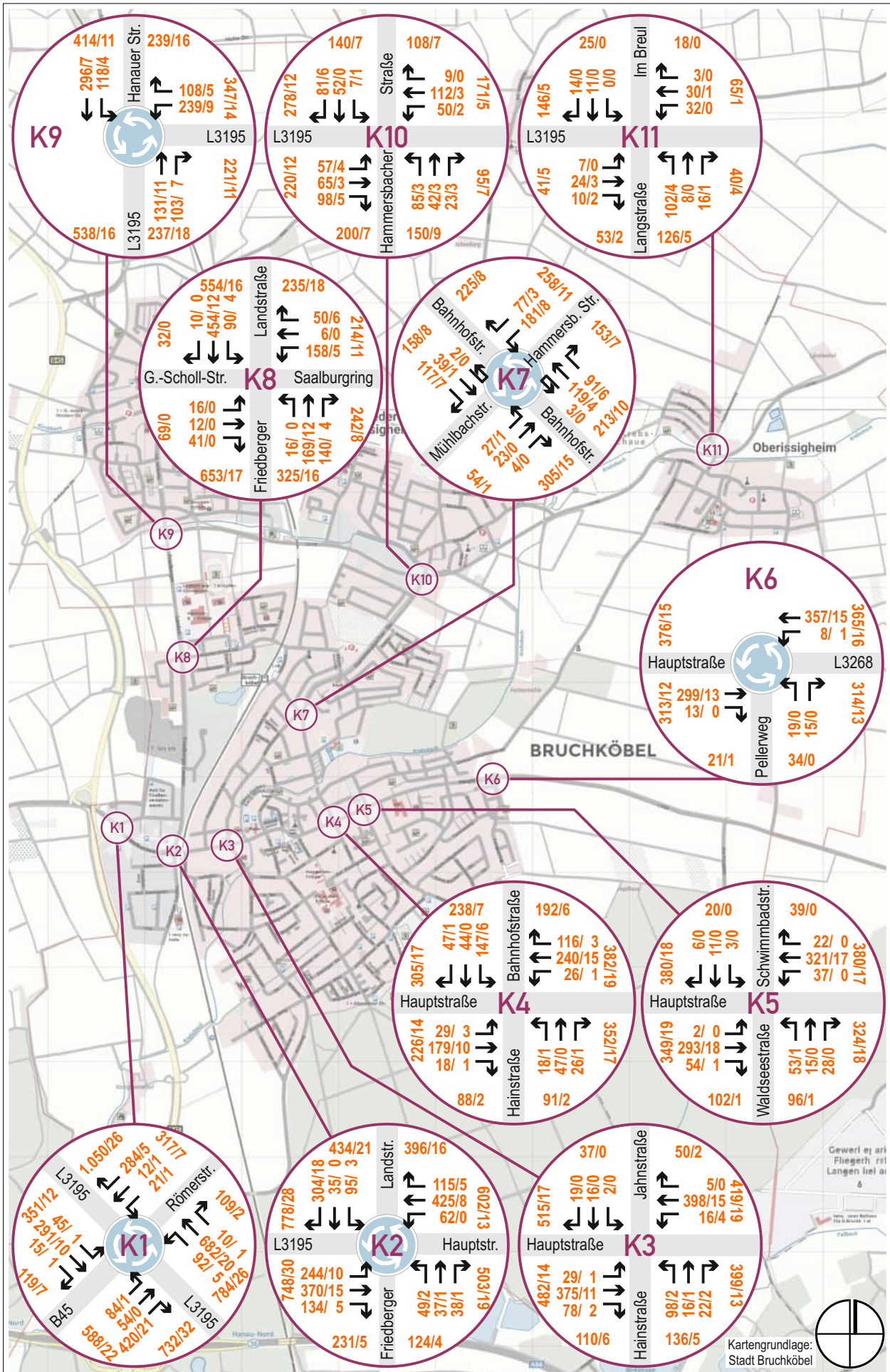


Kfz-Verkehr
Geschwindigkeiten



K? 8h-Knotenstrom-Zählung

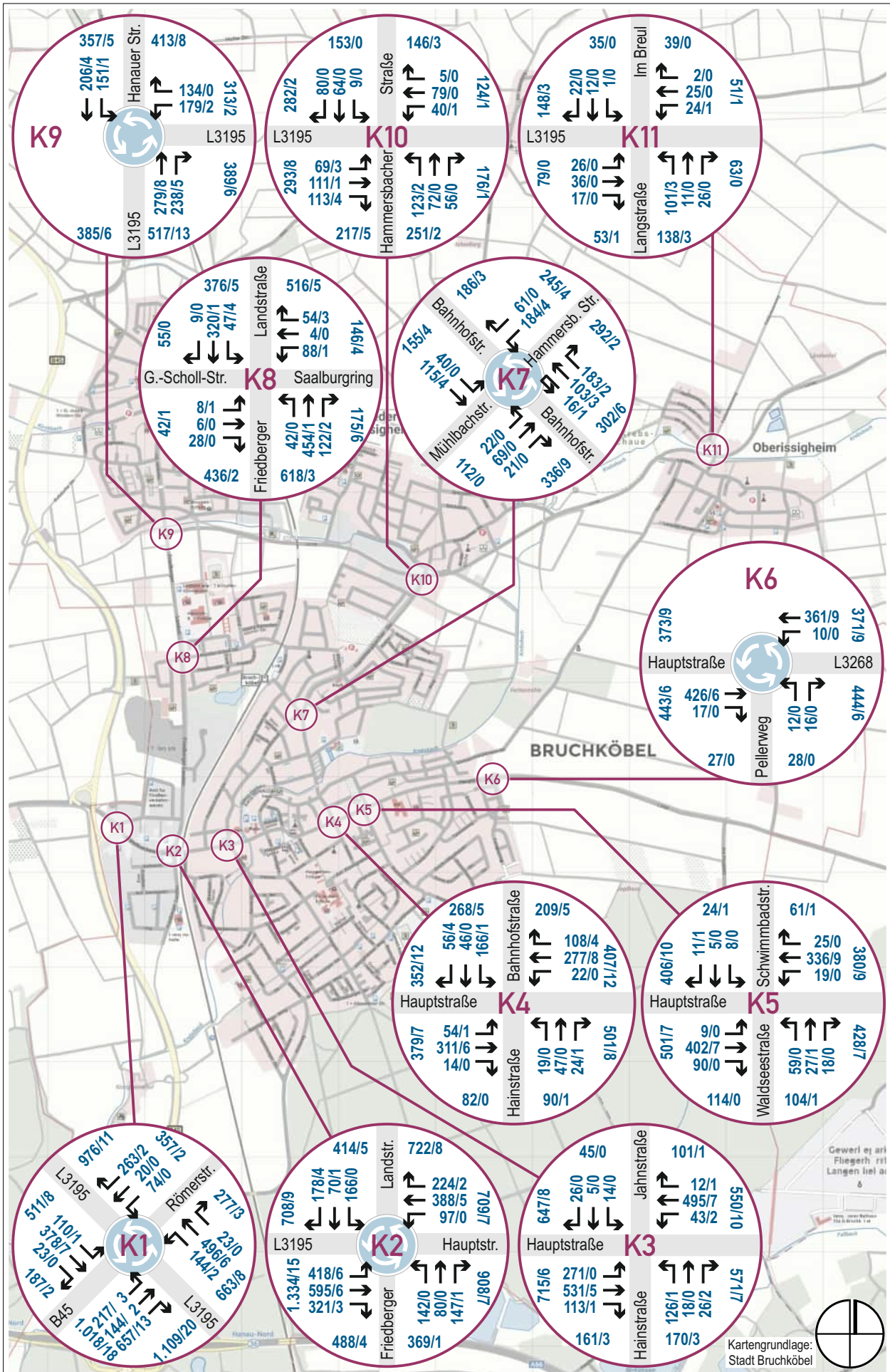
Kfz-Verkehr
Zählstellen
Verkehrszählungen



100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

K1, 2, 6, 8, 9: 7:15 - 8:15 Uhr
K3: 7:45 - 8:45 Uhr
K4, 5, 7, 10, 11: 7:30 - 8:30 Uhr

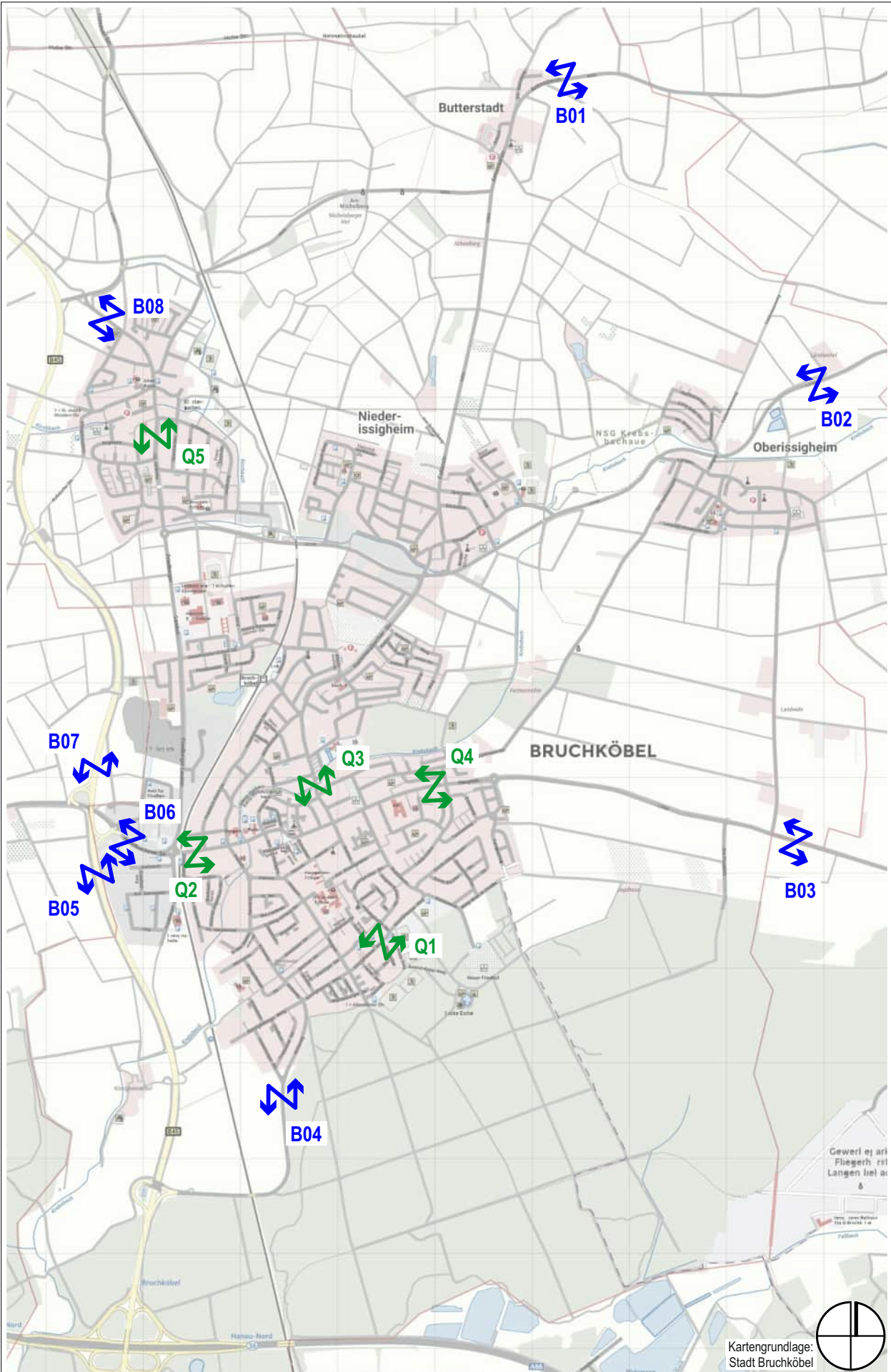
Kfz-Verkehr
Verkehrsmengen Bestand
Spitzenstunde **Vormittag**
Zählung von Di, 10.10.2023





100 / 10
Kfz / davon Schwerv.

K1, 9: 16:15 - 17:15 Uhr
K2,3,7: 17:00 - 18:00 Uhr
K4, 5: 16:45 - 17:45 Uhr
K6, 8: 16:30 - 17:30 Uhr
K10: 16:00 - 17:00 Uhr
K11: 17:15 - 18:15 Uhr

Kfz-Verkehr
Verkehrsmengen Bestand
Spitzenstunde **Nachmittag**
Zählung von Di, 10.10.2023

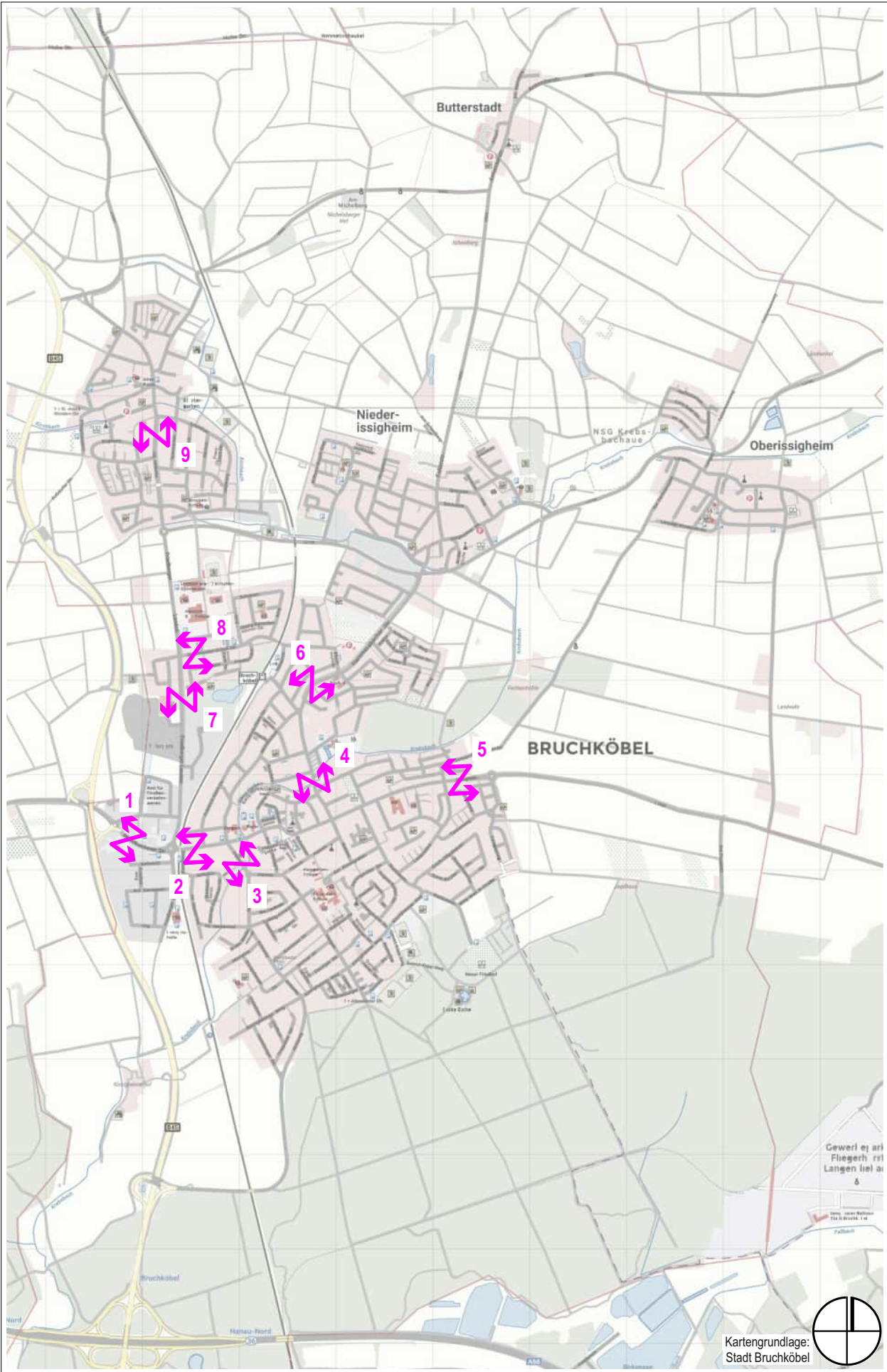



-  Wochen-Querschnitt-Zählung mit Seitenradar
-  Bluetooth-Erfassung (Kordon-Zählung mit Querschnittzählung)

Kfz-Verkehr
Querschnittszählungen und
Bluetooth-Erfassung

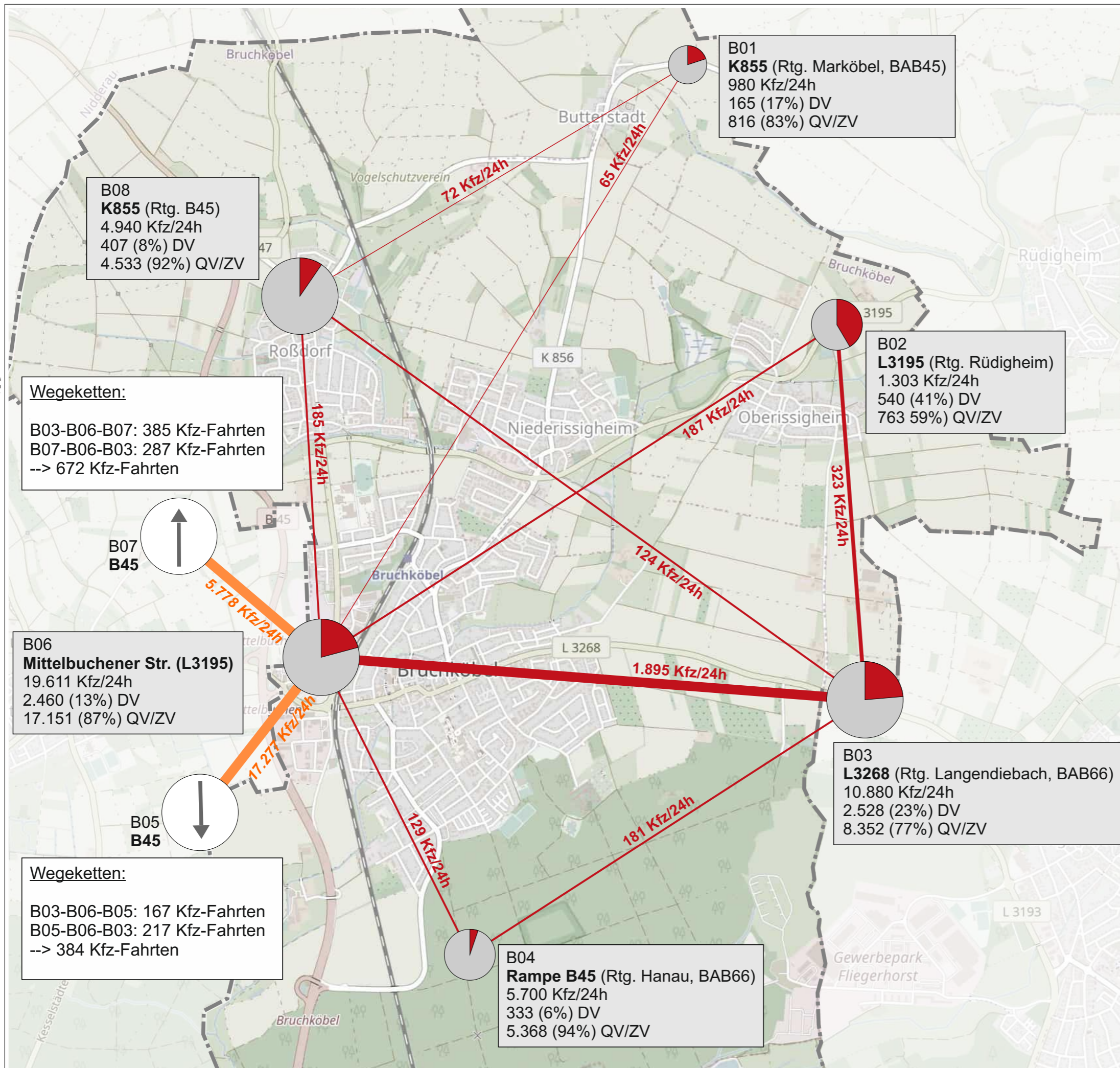
Kartengrundlage:
Stadt Bruchköbel





 Querschnitte

Kfz-Verkehr
Referenzquerschnitte

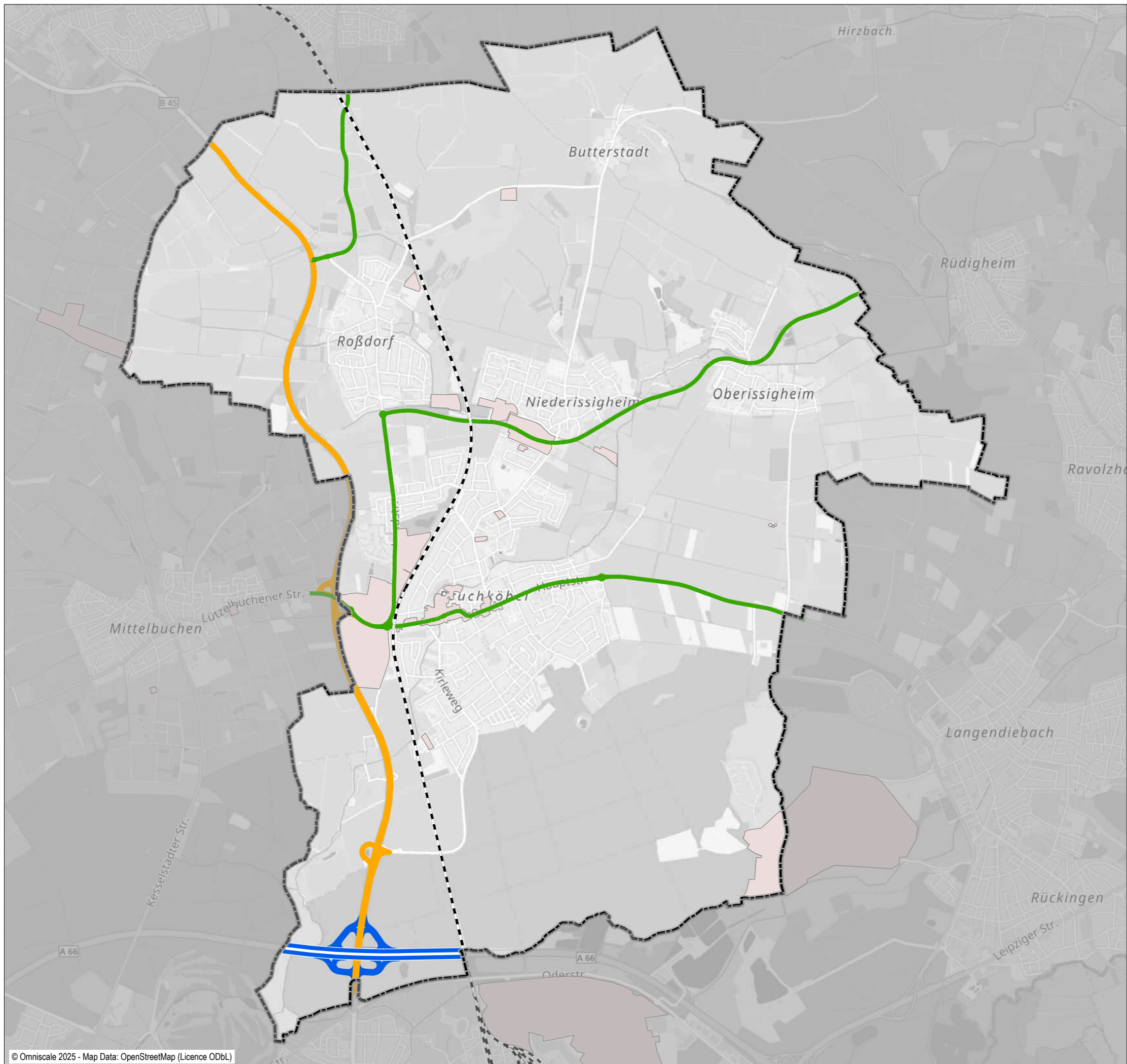


DV Anteil
 QV/ZV Anteil

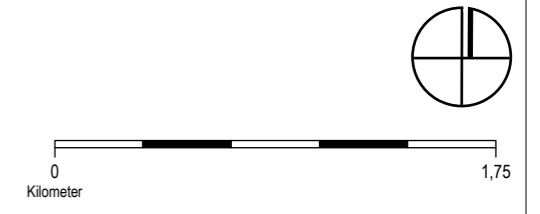
50 - 100 Kfz/24h
 100 - 300 Kfz/24h
 300 - 600 Kfz/24h
 > 600 Kfz/24h

Werte unter 50 Kfz/24h werden nicht dargestellt.



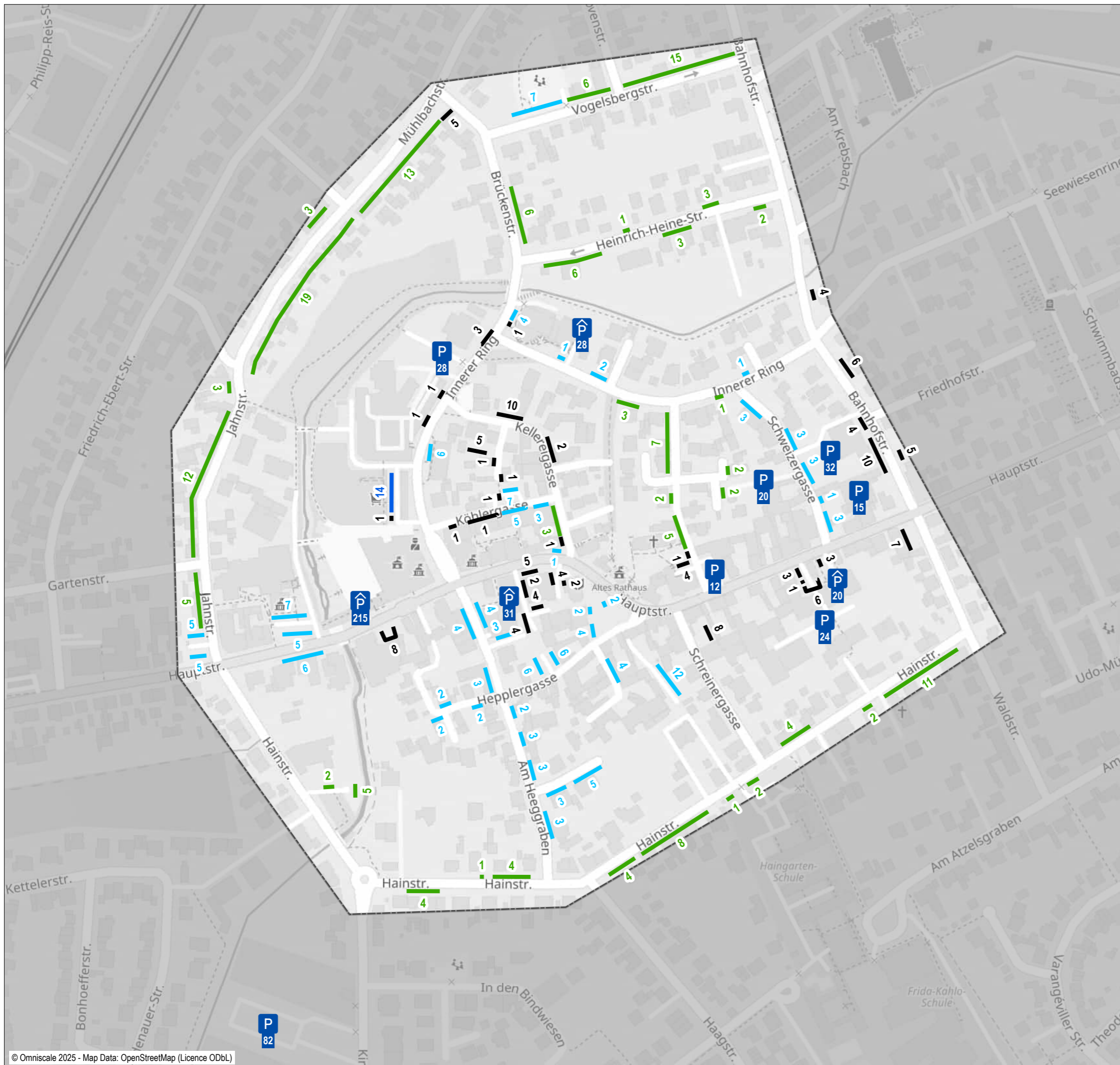


- Landesstraßen
- Bundesstraßen
- Autobahn
- Schienennetz
- Gewerbenutzung
- Stadtgrenze



Kfz-Verkehr
Wirtschaftsverkehr

Stand: 14.04.2025

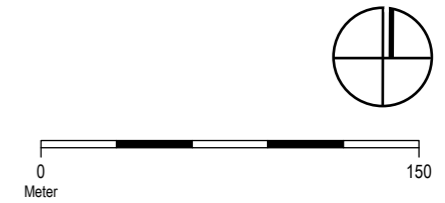


Parkierungsanlagen

- Tiefgarage
- Parkplatz

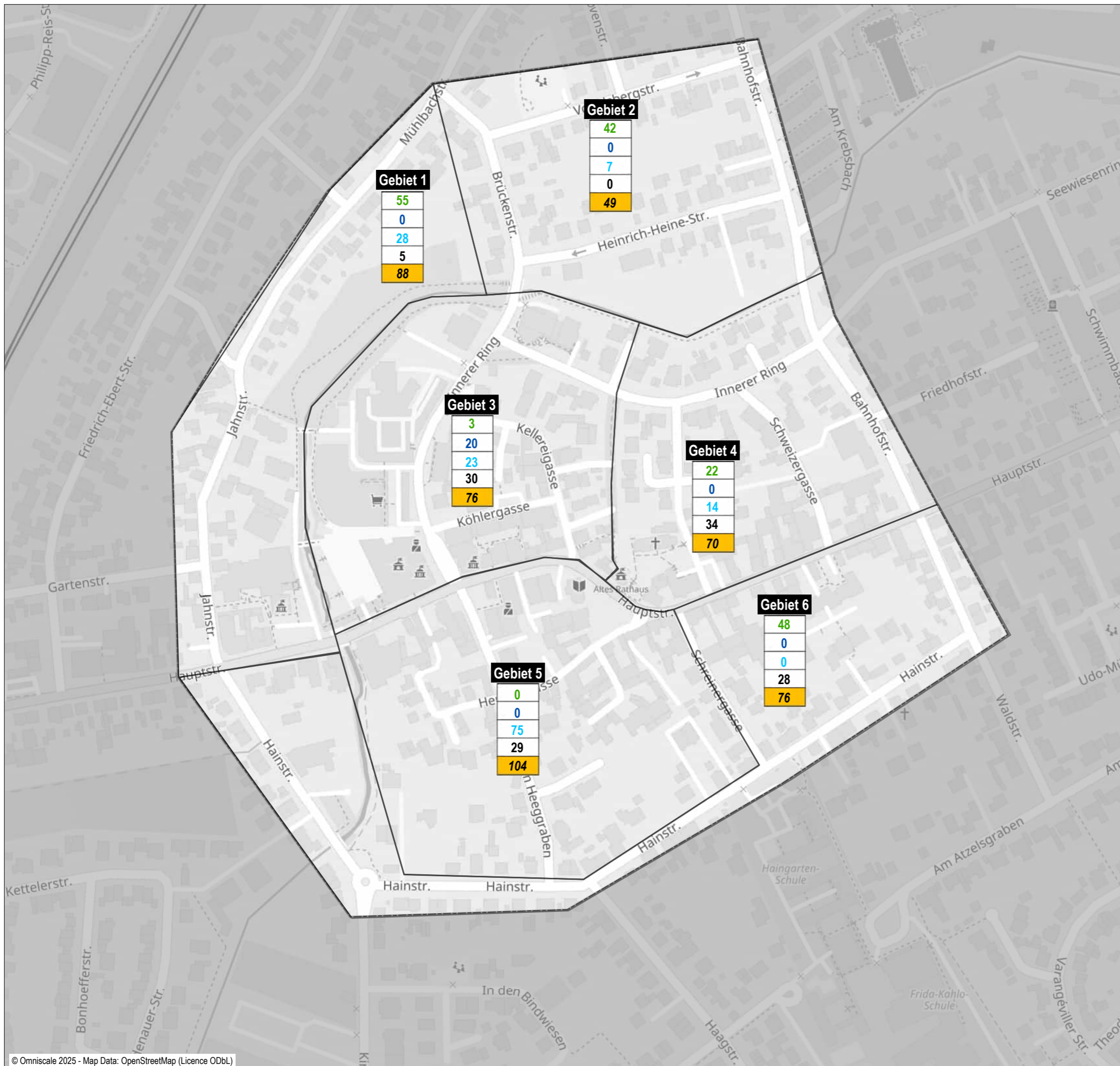
öffentlicher Straßenraum

- Parkscheibe
- Parkschein
- Sonstige
- freies Parken
- Untersuchungsgebiet



Ruhender-Kfz-Verkehr
Parkraumangebot Bestand

Stand: 14.04.2025



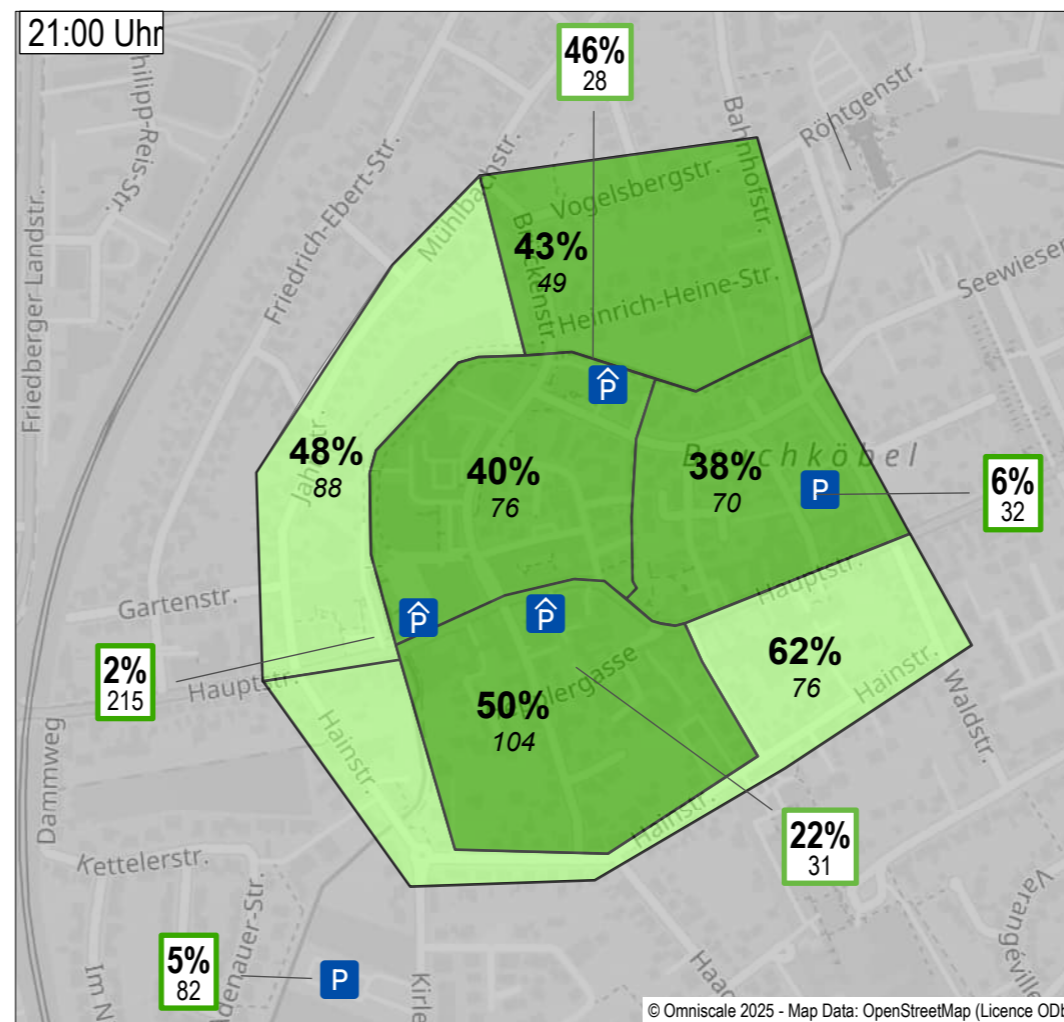
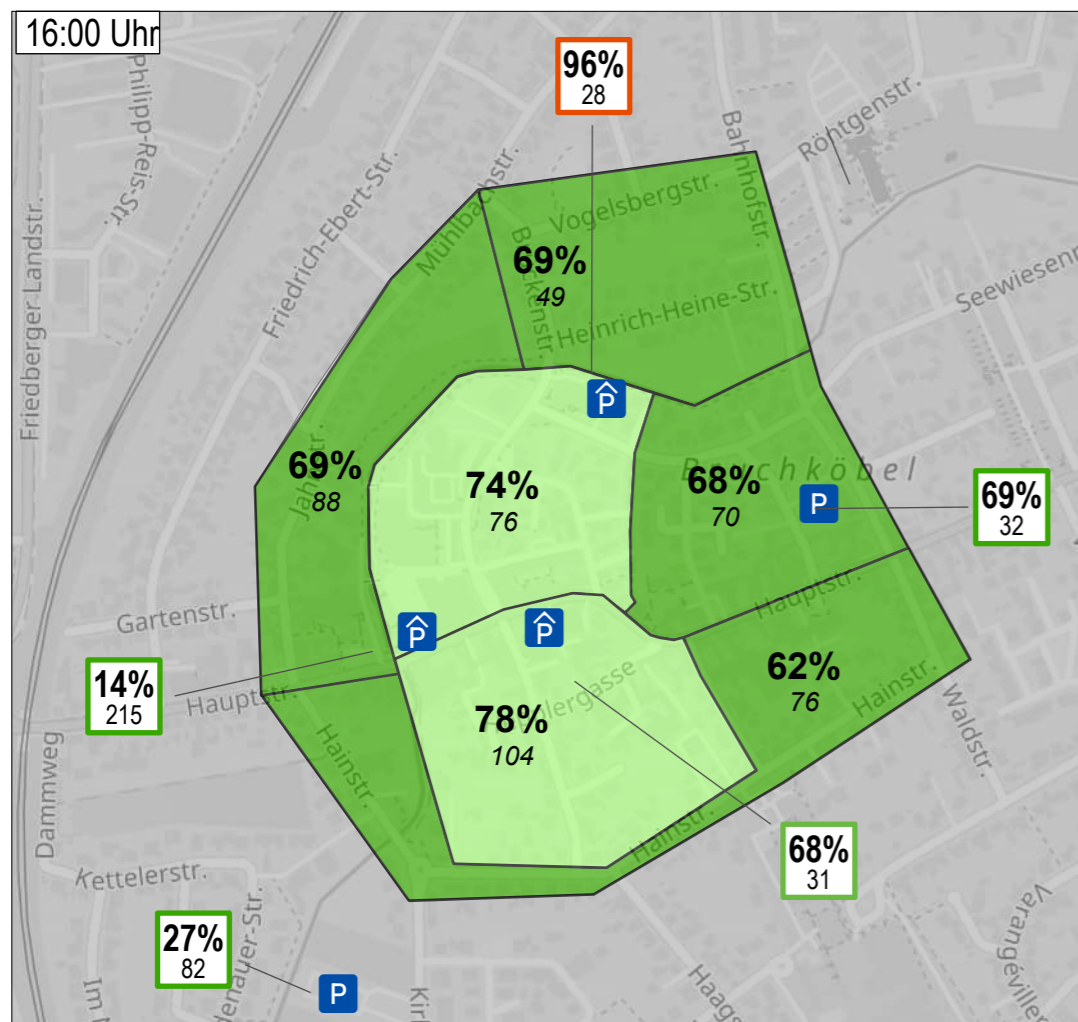
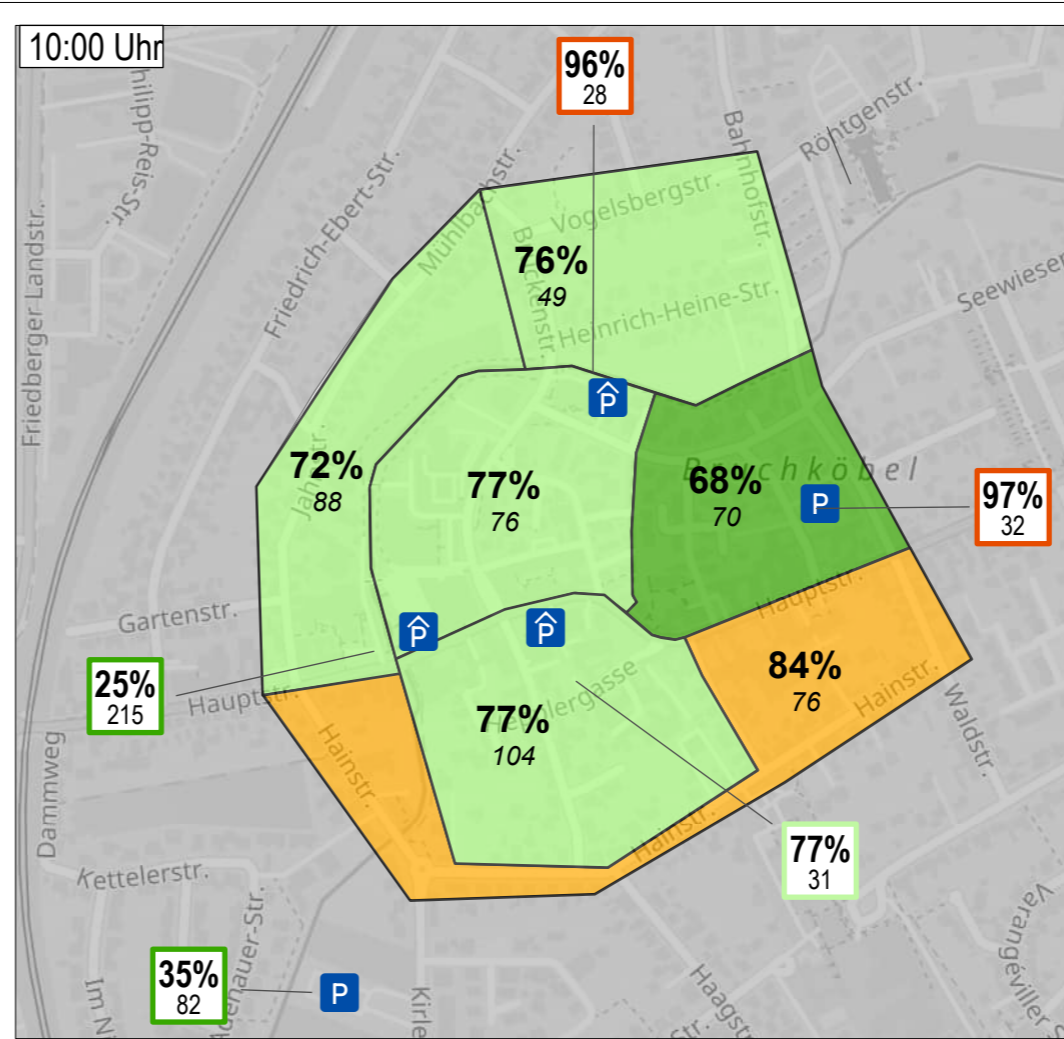
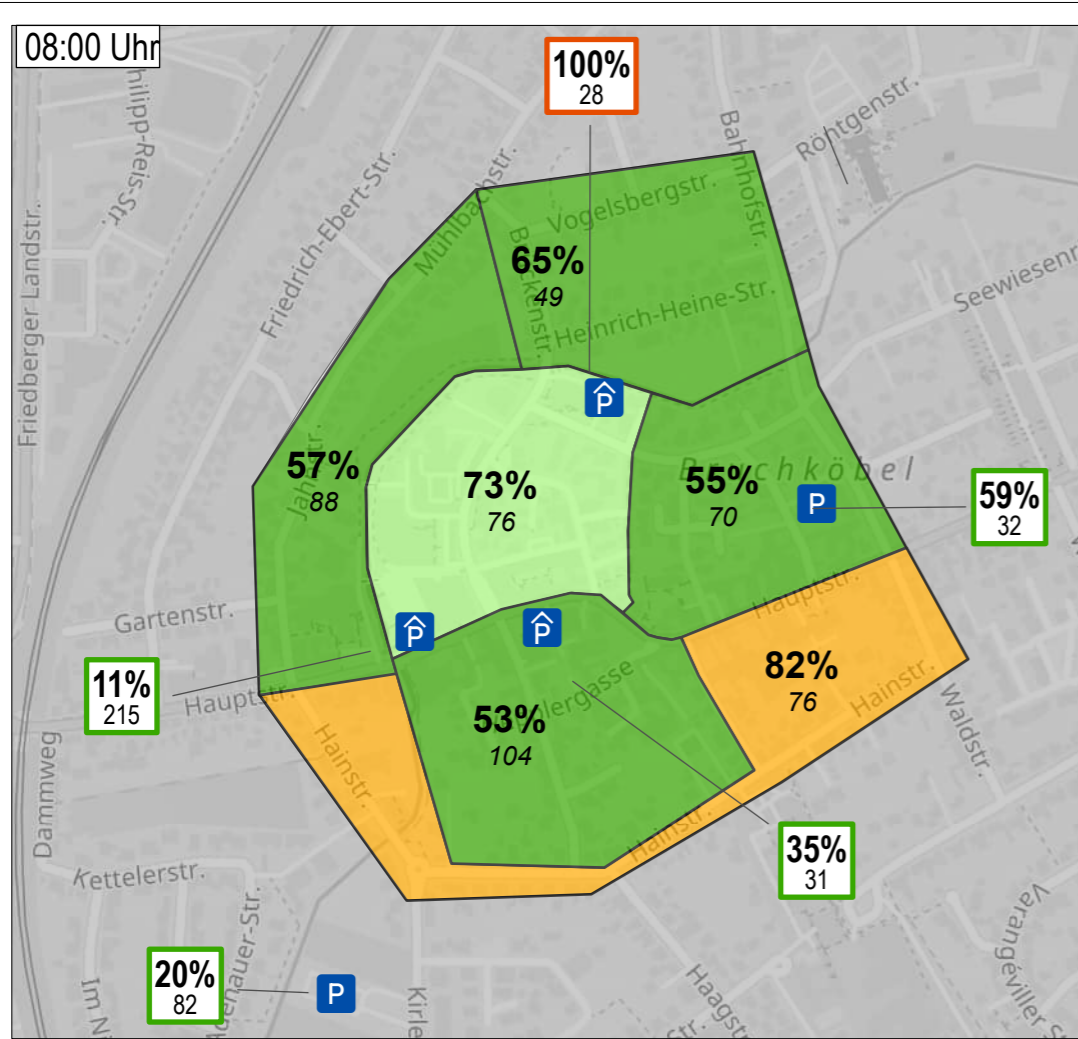
Insgesamt

freies Parken	170
Parkschein	20
Parkscheibe	147
Sonstiges	126
Summe	463



Stand: 14.04.2025

Ruhender Kfz-Verkehr
Parkraumbilanz



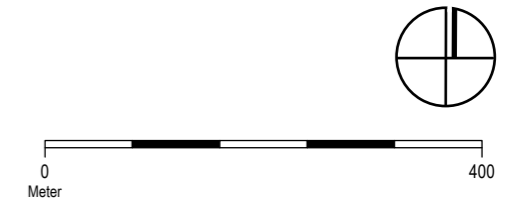
Parkierungsanlagen

- Parkhaus
- Parkplatz

Parkzonen

- ≤ 70%
- 71% - 80%
- 81% - 90%
- 91% - 100%
- > 100%
- Abdeckung_Innenstadt

61% Parkraumauslastung in %
350 Anzahl der Parkstände



Ruhender Kfz-Verkehr
Parkraumauslastung in %
Werktag

© Omniscale 2025 - Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)



Art der Ladeeinrichtung

- Normalladeeinrichtung
- Schnellladeeinrichtung
- Stadtgrenze



An den
Stadtverordnetenvorsteher
Herrn Guido Rötzer
Hauptstraße 32
63486 Bruchköbel

Uwe Ringel
Fraktionsvorsitzender (Bündnis 90/
Die Grünen)
Monika Pauly
Fraktionsvorsitzende (SPD)
Katja Lauterbach
Fraktionsvorsitzende (FDP)

Bruchköbel, 1.7.2025

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher Rötzer

Wir bitten um Aufnahme auf die Tagesordnung zur heutigen Stadtverordnetensitzung
Antrag FDP, Bündnis 90/Die Grünen und SPD

Ergänzungsantrag zum TOP 8 der Tagesordnung zum 1.7.2025

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher Rötzer,

die Fraktionen FDP-GRÜNE-SPD stellen zur Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel am 1. Juli.2025 folgenden Ergänzungsantrag zur Vorlage der Verwaltung unter TOP 8.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Verwaltungsvorlage zum Mobilitätskonzept wird nach dem vorliegenden Beschlusstext um den Satz:

Dieses Mobilitätskonzept ist verbindliche Planungsgrundlage der Stadtverwaltung.
ergänzt.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Ringel
Fraktionsvorsitzender (B90/Die Grünen)

Monika Pauly
Fraktionsvorsitzende (SPD)

Katja Lauterbach
Fraktionsvorsitzende
(FDP)