

ELTVILLE AM RHEIN

Nahmobilitätsplan Eltville



Abschlussbericht



**AB Stadtverkehr . Büro für Stadtverkehrsplanung
A. Blase**

Stadt Eltville

Nahmobilitätsplan als Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks

Auftraggeber: Stadt Eltville
Bauamt
Fachbereich Energie, Mobilität, Umwelt
Ansprechpartner: Thomas Merkes

Auftragnehmer: AB Stadtverkehr – Arne Blase
Uhlstraße 20a
53332 Bornheim
Telefon 022 27 – 932 11 90
Fax 022 27 – 932 11 91
E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de
Homepage www.ab-stadtverkehr.de

Bearbeitung:
Ulrike Ewen
Jörg Thiemann-Linden
Arne Blase

Stand: 27. Juni 2022

Inhalt

1	Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung	6
2	Methodisches Vorgehen und Beteiligung	6
2.1.1	Auftaktgespräch	6
2.1.2	Auswertung Fragebogen	7
2.2	Workshop 1 zum Status quo	9
2.3	Workshop 2 zu Handlungsfeldern und Maßnahmen	10
2.4	Entwurf des Nahmobilitätsplans und Abschlussgespräch mit der Verwaltung	11
3	Bestandsaufnahme und -bewertung	11
3.1	Räumliche Voraussetzungen	11
3.2	Verkehrssicherheit - Unfallgeschehen	15
3.3	Radverkehr	17
3.3.1	Befragungen zum Radverkehr	17
3.3.2	Radinfrastruktur und deren Nutzung	20
3.3.3	Service und Kommunikation im Radverkehr	23
3.4	Fußverkehr und Barrierefreiheit	23
3.4.1	Infrastruktur und deren Nutzung	25
3.4.2	Ausstattung und Aufenthaltsqualität	26
3.4.3	Altstadt Eltville	27
3.4.4	Hattenheim	28
3.4.5	Erbach	31
3.4.6	Martinsthal und Rauenthal	32
3.4.6.1	Martinsthal	32
3.4.6.2	Rauenthal	33
3.5	Anschlüsse an ÖPNV	34
3.5.1	Anschlüsse an den schienengebundenen ÖPNV	35
3.5.2	Anschlüsse an den Busverkehr	36
3.6	Akteure, Kommunikation und Organisation	37
3.7	Zusammenfassung	38
4	Ziele für die Nahmobilität in Eltville	40
5	Entwicklung eines Radverkehrsnetzes	42
5.1	Anforderungen an das Radverkehrsnetz	42
5.2	Bestehende Netze in Eltville	43
5.2.1	Klassifiziertes Straßennetz	43
5.2.2	Hessisches Hauptnetz	44
5.2.3	Radfernwege und Wegweisungsnetz	45
5.2.4	Netz des Schülerroutenplaners	46

5.3	Barrieren und Zwangspunkte	47
5.4	Quellen und Ziele	47
5.5	Netzentwicklung	48
5.6	Fehlende Verbindungen	49
6	Handlungsfelder und Maßnahmen	51
6.1	Schwerpunkt Ortsdurchfahrten	51
6.2	Handlungsfelder der Nahmobilität	56
6.2.1	Vorbemerkung zu den Steckbriefen	56
6.2.2	Die einzelnen Handlungsfelder in Steckbriefen	59
6.3	Einzelmaßnahmen	84
6.3.1	Streckenmaßnahmen	85
6.3.2	Querungen für Fuß- und Radverkehr verbessern	88
6.3.3	Einzelmaßnahmen	92
7	Empfehlungen zur Umsetzung	97
8	Fazit und Ausblick	98
9	Anhang	99

Abbildungsverzeichnis

Bild 2-1: Prototypischer Ablauf des Nahmobilitäts-Checks nach dem Handbuch	6
Bild 2-2: Handlungsfelder für die Nahmobilität in Eltville	7
Bild 3-1: Stadtstruktur mit Bahn (grau), B 42 (rot) und Leinpfad (grün)	12
Bild 3-2: Entfernungen zwischen der Altstadt Eltville und den Ortsteilen - per Rad	13
Bild 3-3: Entfernungen zwischen Schulstandort Wiesweg und Ortsteilzentren – per Rad	13
Bild 3-4: 5- und 10-Minuten-Radien der Bahnhöfe in Hattenheim, Erbach und Eltville, li: zu Fuß, re: per Rad	14
Bild 3-5: Unfallverteilung nach Unfallgegnern - Radfahrende	15
Bild 3-6: Unfallverteilung nach Unfallgegnern – zu Fuß Gehende	16
Bild 3-7: Unfallverteilung nach Unfallfolgen	16
Bild 3-8: Unfallverteilung nach Unfalltypen	16
Bild 3-9: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Radverkehr	19
Bild 3-10: Erbacher und Wallufer Straße (Radweg ohne Gehweg mit Parken)	21
Bild 3-11: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Fußverkehr	24
Bild 3-12: gesicherte (FGÜ) und ungesicherte Querungsstellen (Gutenbergplatz)	25
Bild 3-13: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Stadtraumgestaltung	26
Bild 3-14: Burggraben und Unterführung Pfarrgasse in Hattenheim	29
Bild 3-15: „Schulwegsicherung“ in Hattenheim	29
Bild 3-16: Hauptstraße Erbach mit zu schmalen Seitenräumen	31
Bild 3-17: mittlerer Abschnitt Hauptstraße Martinsthal	33
Bild 3-18: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. ÖPNV-Anschlüsse	35
Bild 3-19: Bushaltestellen in Erbach (nicht barrierefrei) und Rauenthal (umgebaut)	37
Bild 6-1: Auszug aus dem BAST-Forschungsprojekt zur Ausgestaltung von Engstellen	54
Bild 6-2: Veranschaulichung der VMK-Empfehlung vom April 2021 für Einführung der Begegnungszone in der StVO (Quelle: N. Weiland, Freie Hansestadt Bremen, beim FuKo#3, 21.10.2020)	55

Kartenverzeichnis

Karte 3-1: Topografische Situation	12
Karte 3-2: Radverkehrsführungen in Eltville	21
Karte 3-3: Rad- und Fußverkehr in Eltville (Kernstadt)	28
Karte 3-4: Rad- und Fußverkehr in Hattenheim	30
Karte 3-5: Rad- und Fußverkehr in Erbach	32
Karte 3-6: Rad- und Fußverkehr in Martinsthal und Rauenthal	34
Karte 5-1: Klassifiziertes Kfz-Netz	44
Karte 5-2: Hessisches Radhauptnetz auf Eltviller Stadtgebiet	45
Karte 5-3: Routen der Radwegweisung	46
Karte 5-4: Schülerrouten nach Schülerroutenplaner Hessen	46
Karte 5-5: Barrieren, Zwangspunkte und Ziele des Radverkehrs	48
Karte 5-6: Wunschliniennetz Alltags- und Schulverkehr	49
Karte 5-7: Vorläufiges Radnetz	50
Karte 6-1: Räumliche Übersicht über die Handlungsfelder 1-10	56
Karte 6-2: Maßnahmenübersicht	84

1 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die dem Rheingau-Taunus-Kreis angehörende Stadt Eltville mit den 1976 eingegliederten Ortsteilen Hattenheim, Erbach, Martinsthal und Rauenthal möchte die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr nachhaltig verbessern. In einem ersten Schritt soll ein Nahmobilitäts-Check nach den Vorgaben des Landes Hessen durchgeführt werden, um die bestehende Situation der nahmobilen Verkehrsarten zu analysieren und wichtige Schlüsselmaßnahmen sowie weitere Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität herauszuarbeiten.

2 Methodisches Vorgehen und Beteiligung

Das methodische Vorgehen orientiert sich an den Vorgaben des Handbuchs zum Nahmobilitäts-Check in Hessen¹, die in der folgenden Grafik dargestellt sind.



Bild 2-1: Prototypischer Ablauf des Nahmobilitäts-Checks nach dem Handbuch

Der Bearbeitungszeitraum, ursprünglich angesetzt von 08/2020 – 06/2021, verlängerte sich aufgrund der Corona-Pandemie und dem Wunsch, die Workshops als Präsenzveranstaltungen durchzuführen, um 12 Monate und endet im Juni 2022.

2.1.1 Auftaktgespräch

Das Auftaktgespräch zur Vororientierung und Abstimmung der Aufgabenstellung fand am 20.08.2020 in Eltville statt. Nach einer kleinen Innenstadtbegehung wurden die allgemeinen Ziele des NMC

¹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen, Wiesbaden, 2018

festgelegt und das Vorgehen auf der Grundlage des Handbuchs, unter Berücksichtigung der Pandemie-Bedingungen, personeller Ressourcen, etc. abgestimmt.

Mit der Bearbeitung der Checkliste aus dem Handbuch wurde deutlich, wie wenig das Thema Nahmobilität bisher im Fokus steht. Es liegen außer den Schulwegplänen für die Grundschulen Erbach und Hattenheim kaum rad- und fußverkehrsrelevante Konzepte vor. Für den Anschluss an den ÖPNV besteht zumindest für die Bushaltestellen in Stadtgebiet ein **Konzept zum barrierefreien Ausbau**, das in den kommenden Jahren umgesetzt wird.

Als Hauptthemen des NMC sollen demnach

- schwerpunktmäßig der gesamtstädtische Radverkehr,
- der Fußverkehr im Stadtzentrum Eltville und entlang der Ortsdurchfahrten der Ortsteile und
- die Anbindungen an den ÖPNV untersucht werden.

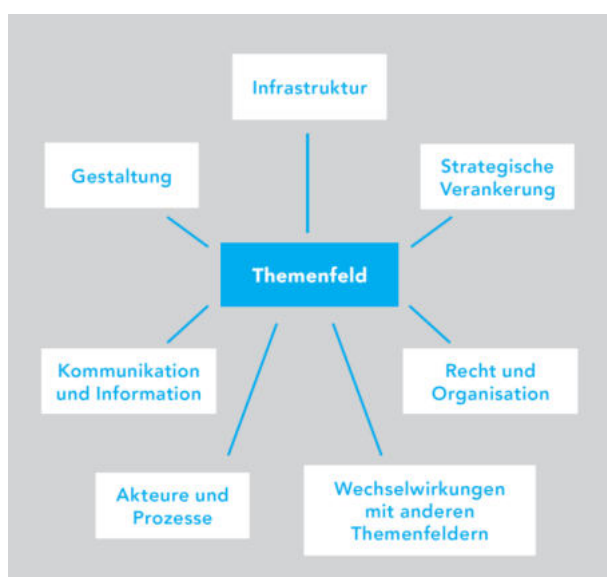


Bild 2-2: Handlungsfelder für die Nahmobilität in Eltville

In die Bewertung dieser vier Hauptthemenfelder fließen die Aspekte Verkehrssicherheit, Schulwege und Barrierefreiheit sowie die Stadtraumgestaltung parallel ein. Dabei sind die in der nebenstehenden Grafik dargestellten Handlungsfelder zu beleuchten, um ein umfassendes und für Eltville maßgeschneidertes Maßnahmenpaket entwickeln zu können.

Zur Teilnahme an den Beteiligungsformaten und damit zur möglichst breit gefächerten Vertretung der Eltviller Bürgerschaft sollen sowohl Vertretende der verschiedenen Verwaltungsabteilungen und -ebenen als auch politische Vertretende, Akteure in Schulen, Vereinen, Interessenvertretungen und Gremien eingeladen werden. Die Fachverwaltung soll um Vertretende des Kreises, von Polizei und Straßenverkehrsbehörde als auch Hessen mobil ergänzt werden.

2.1.2 Auswertung Fragebogen

Zur Vorbereitung auf den Workshop 1 wurde im Herbst 2020 auf der Grundlage des prototypischen Erfassungsbogens im Handbuch ein Fragebogen an die Teilnehmenden versendet. Ziel der Befragung war neben der Sensibilisierung für die Themen der Nahmobilität eine erste Einschätzung des Status quo

als Diskussionsgrundlage für den Workshop. Insgesamt wurden **9 Fragebögen** ausgefüllt zurückgeschickt und anonymisiert ausgewertet.

Die Fragen zum **Fußverkehr** wurden insgesamt mit der Note 3,52 im Vergleich am besten bewertet, hier besonders günstig allgemein die Bedingungen zu Fuß zu gehen mit 2,88. Ziele und ÖPNV-Haltestellen sind gut erreichbar. Allerdings wird die Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden kritisiert (Note 4,22). Über die Freitextfelder wurde mehrfach die zu geringe Breite der Gehwege bemängelt.

Mit der Gesamtnote 4,34 wurden die Fragen zum **Radverkehr** deutlich schlechter bewertet als zum Fußverkehr. Am günstigsten wird noch die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen gesehen (Note 2,88). Besonders schlecht mit Note über 5,0 schneiden die Serviceangebote in Eltville, wie das Angebot an Leihrädern, Ladestationen und ergänzenden Services (z.B. Reparaturangebote) ab. Auch die Verträglichkeit des Radverkehrs mit anderen Verkehrsteilnehmenden wird mit 4,89 weniger gut bewertet. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Übergänge in Radverkehrsführungen nicht sicher genug ausgestaltet sind und der Radverkehr sich zu oft anderen Verkehrsteilnehmenden unterordnen muss.

Nach den Ergebnissen der Fragebögen können die **Schulen** in Eltville besser zu Fuß (Note 3,25) als mit dem Rad (Note 4,25) erreicht werden, wobei die Schulwegsicherung (Note 4,88) und auch die Wegeführungen als problematisch eingeschätzt werden.

Die Situation im **Öffentlichen Verkehr** wird mit durchschnittlich 3,78 vergleichsweise günstig, wenn auch nicht wirklich gut bewertet. Kritisiert werden hier besonders die wenigen Möglichkeiten des Fahrradparkens, die fehlende Barrierefreiheit der Bahnsteigzugänge in Eltville sowie die zu geringe Taktichte vor allem in der Anbindung der abgelegenen Stadtteile an Eltville.

Der Aspekt der **Barrierefreiheit** wird für Eltville insgesamt mit 4,75 und vor allem im ÖPNV als ungenügend und mit der Note 5,13 bewertet.

Abschließend wurde das Themenfeld **Stadtraumgestaltung** mit der Note 3,63 vergleichsweise positiv eingeschätzt. Kritisiert wird allerdings die hohe Anzahl von Kfz-Stellplätzen im Stadtbild, die an vielen Stellen die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen.

Nur wenige Aussagen des Fragebogens lassen sich räumlich klar lokalisieren. Problemlagen wurden dabei entlang der Schwalbacher Straße (Rad- und Schulverkehre, Verkehrssicherheit), an Leinpfad und Erbacher Straße (Rad- und Fußverkehr) sowie an Gutenbergstraße und Weinhohle (Verkehrssicherheit) gesehen. Die Bahnhöfe in Erbach und Eltville wurden hinsichtlich der mangelnden Barrierefreiheit kritisiert.

Gegenstand	Ø
Themenfelder	4,03
Fußverkehr	3,52
Radverkehr	4,34
Schulwege	4,13
Verkehrssicherheit	4,04
Öffentlicher Verkehr	3,78
Barrierefreiheit	4,75
Stadtraumgestaltung	3,63
Handlungsfelder	4,27
Kommunikation und Information	4,10
Strategische Verankerung	3,71
Akteure und Prozesse	3,69
Recht und Organisation	5,56

Tabelle 2-1: Bewertung der einzelnen Themen- und Handlungsfelder im Durchschnitt

Die weiteren Fragen galten 4 Handlungsfeldern der Nahmobilität und wurden teilweise weniger vollständig beantwortet.

Kommunikation und Information wurden als deutlich verbesserungswürdig eingeschätzt (Note 4,10). Zu einigen der abgefragten Formate wurden nur wenige Angaben gemacht, weil sie nicht bekannt waren oder in Eltville (noch) nicht angeboten werden.

Strategien zur Förderung der Nahmobilität bestehen bisher kaum in Eltville, was sich auch in der Befragung widerspiegelt. Positiv wird hier die Verankerung des Themas in der Verwaltung gesehen, Förderstrategien sind hingegen noch zu entwickeln.

Die Berücksichtigung der Themen der Nahmobilität in den verschiedenen Beteiligungs- und Planungsprozessen sowie die Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs werden in der Summe mit 3,69 bewertet.

Die rechtliche Fixierung der Thematik in den unterschiedlichen Satzungen war bei ca. der Hälfte der Teilnehmenden nicht bekannt.

2.2 Workshop 1 zum Status quo

Ursprünglich für den Herbst 2020 angesetzt, aufgrund der Pandemie in den Frühherbst 2021 verschoben, fand am 16.9.2021 der Workshop 1 statt. Um personelle Ressourcen zu sparen, wurde die empfohlene Erkundung des Untersuchungsraums zusammen mit dem Workshop durchgeführt. Unmittelbar vor dem Workshop in der Burg fanden eine Begehung der Innenstadt und eine Radtour von Erbach nach Eltville mit den Workshop-Teilnehmenden statt. Die Möglichkeit zur Diskussion der verschiedenen Problemlagen des Fuß- und Radverkehrs wurde sehr begrüßt und sowohl während der Erkundungen

als auch im Workshop intensiv genutzt, um sowohl Kritik als auch zahlreiche Anregungen für Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr anzubringen. Es wurde deutlich, dass ein großer Diskussionsbedarf vor allem bzgl. der infrastrukturellen Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs besteht. Zur Fixierung der Beiträge konnten diese interaktiv an Diskussionswänden notiert und in Karten verortet werden. Im Rahmen einer interaktiven Poster-Abfrage konnte anschließend eine breite Zustimmung zu 10 Zielen für die zukünftige Nahmobilität in Eltville ermittelt werden (vgl. auch Kapitel 0)

Hauptthemen des Workshops waren:

- Konflikte durch Kfz-Verkehr, z.B. zu hohe Geschwindigkeiten, Parken, und den Eindruck fehlenden Respekts gegenüber dem Radverkehr,
- Konfliktlagen des Radverkehrs sowohl mit Fußverkehr (z.B. Leinpfad) als auch mit dem Kfz-Verkehr (z.B. Wörthstraße), auch aufgrund zu enger Straßenräume,
- Infrastrukturelle Mängel bei Radverkehrsführungen, z.B. bei Querungen,
- Konfliktlagen des Fußverkehrs in der Eltviller Innenstadt aufgrund von Flächenkonkurrenzen,
- Erreichbarkeit, Barrierefreiheit und Gestaltung des Eltviller Bahnhofs und seines Umfelds als Visitenkarte,
- Fehlende Verbindungen sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr, z.B. in der Anbindung des Schulzentrums.

Eine vollständige Dokumentation des Workshop kann dem Anhang entnommen werden. Die dort definierten Ziele (vgl. auch Kapitel 4) stellen die Grundlage für die Entwicklung der zukünftigen Handlungsfelder und Maßnahmen (vgl. Kapitel 6) dar.

2.3 Workshop 2 zu Handlungsfeldern und Maßnahmen

Am 04.05.2022 fand wieder in der Burg in Eltville der 2. Workshop statt, in dem es um die Entwicklung und Priorisierung im Nahmobilitätsplan zu verankernder Maßnahmen ging.

Hauptgegenstand des Workshops waren 12 aus der Analyse abgeleitete, teilweise sehr komplexe Handlungsfelder, deren Lösungen einen erheblichen Qualitätssprung für die Nahmobilität in Eltville erwarten lassen. Einige dieser Handlungsfelder werden schon längere Zeit sowohl verwaltungsintern als auch in der Öffentlichkeit diskutiert, weswegen sowohl dieser Diskussionsstand im Workshop erfasst und durch fachliche Impulse vertieft werden sollte. Seitens des Plenums wurden die 12 Handlungsfelder um zwei weitere ergänzt, für die im Rahmen der anschließenden Konkretisierung eine Vervollständigung der Teilmaßnahmen zu entwickeln war.

Ergänzend zu den komplexen Handlungsfeldern wurden die Entwicklung des Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr vorgestellt sowie ein Überblick über ergänzend entwickelte kleinteilige Maßnahmen gegeben, deren Herleitung sich aus der Anwendung der technischen Regelwerke ergibt. Zum Radverkehrsnetz und den kleinteiligen Maßnahmen wurden seitens der Teilnehmenden keine Ergänzungen geäußert.

Die vollständige Dokumentation für den zweiten Workshop kann dem Anhang entnommen werden.

2.4 Entwurf des Nahmobilitätsplans und Abschlussgespräch mit der Verwaltung

Das abschließende Gespräch am 13.06.2022 diente entsprechend den Rahmenvorgaben der Landesförderung dazu, den Berichtsentwurf für den Nahmobilitätsplan zu finalisieren und die Umsetzung zu reflektieren, denn der beschlossene Nahmobilitätsplan der Stadt stellt zugleich die Bedarfsplanung für weitere Landesförderung von Maßnahmen dar. Im Gespräch wurde der Berichtsentwurf noch einmal akzentuiert, Fragen zu wichtigen Themen, wie etwa der Begegnungszone, in der Umsetzungslogik diskutiert und Ideen zur Vorgehensweise in der Umsetzung besprochen. Der Bericht wurde daraufhin entsprechend angepasst.

3 Bestandsaufnahme und -bewertung

Unter der Berücksichtigung der in Workshop 1 gesammelten Ergebnisse zu den Themen der Nahmobilität in Eltville wird in den folgenden Kapiteln die bestehende Situation der Nahmobilität analysiert. Dazu fanden mehrfach Begehungen und Befahrungen mit dem Rad im gesamten Stadtgebiet statt.

Maßstab für die Bewertung sind die StVO mit der dazugehörigen VwV StVO sowie die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die Vorgaben bzgl. der verschiedenen Themenfelder beinhalten. Vorrangig werden herangezogen:

- Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space“-Gedankens
- Hinweise zur verkehrlichen Erschließung von Innenstadtbereichen.

3.1 Räumliche Voraussetzungen

Eltville bietet mit seinen 5 eng beieinander liegenden kompakten Ortsteilen grundsätzlich günstige Voraussetzungen, um viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Es erstreckt sich allerdings über ein sehr schmales Siedlungsband zwischen Rhein und Hangkante, das für Siedlungsflächen und Verkehrsräume genutzt werden muss, was zu starken Flächenkonkurrenzen und Nutzungskonflikten führt.

Die drei Ortsteile am Rhein weisen jeweils einen eigenen Bahnanschluss auf und bieten damit einen

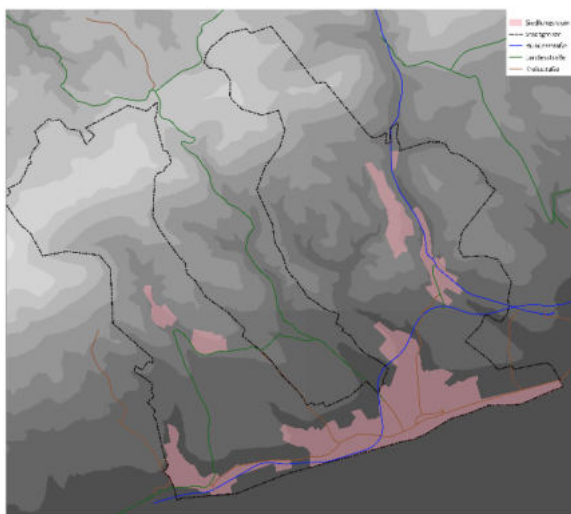


direkten Anschluss in Richtung Wiesbaden. In vier Ortsteilen besteht jeweils eine eigene Grundschule, die nahezu vom ganzen Ortsteil fußläufig erreichbar ist, womit eigenständige Mobilität für Kinder beginnt.

Während die B 42 die leistungsfähige Anbindung für den Kfz-Verkehr in Richtung Wiesbaden darstellt, dient der Leinpfad am Rheinufer als Rückgrat des Radverkehrs.

Bild 3-1: Stadtstruktur mit Bahn (grau), B 42 (rot) und Leinpfad (grün)

Die beiden Ortslagen Martinsthal und Rauenthal sind in ihrer Anbindung für den Radverkehr aufgrund ihrer topografischen Lage etwas problematischer, ebenso wie das touristisch beliebte Kloster Eberbach und die Vitos-Klinik Eichberg. Die untenstehende Karte verdeutlicht die topografische Situation mit dem schmalen flachen Siedlungsband am Rhein und den nach Norden anschließenden Tälern und Hanglagen.



Karte 3-1: Topografische Situation

Als Einschränkung für die ortsinterne Nahmobilität ist in den Ortsteilen Hattenheim, Rauenthal und Martinsthal zu sehen, dass es nahezu keine Angebote der Nahversorgung im Ortsteil mehr gibt, was Wege bis zum Hauptort Eltville erforderlich macht.

Erreichbarkeiten

Aufgrund der eng beieinander liegenden Ortsteile, ist der Hauptort Eltville von allen Ortsteilen aus mindestens mit dem Rad gut zu erreichen, was die folgende Karte verdeutlicht. Lediglich von Hattenheim benötigt man über 15 Minuten zum Erreichen des Hauptorts.



Bild 3-2: Entfernungen zwischen der Altstadt Eltville und den Ortsteilen - per Rad

Für Kinder und Jugendliche jenseits des Grundschulalters stehen nur im Hauptort Eltville Schulstandorte zur Verfügung, die dann ggf. auf längeren Schulwegen erreicht werden. Die folgende Karte zeigt jedoch, dass auch der zentrale Schulstandort am Wiesweg per Rad – selbst unter Berücksichtigung der Steigungsstrecken - in durchaus akzeptablen Wegezeiten von allen Ortsteilen aus erreichbar ist.



Bild 3-3: Entfernungen zwischen Schulstandort Wiesweg und Ortsteilzentren – per Rad

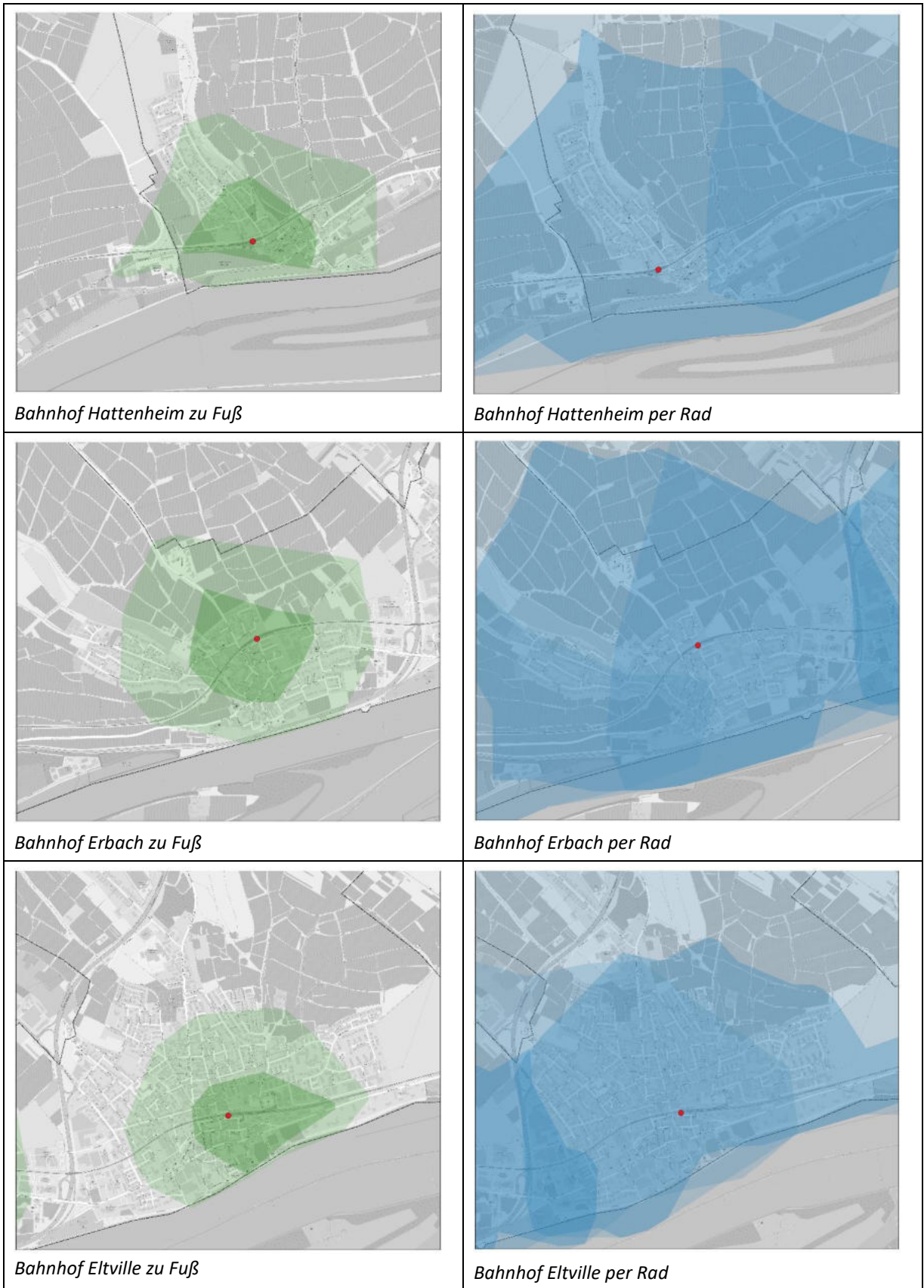


Bild 3-4: 5- und 10-Minuten-Radien der Bahnhöfe in Hattenheim, Erbach und Eltville, li: zu Fuß, re: per Rad

Um den Hauptort Eltville und ebenso weiter weg gelegene Ziele, wie z.B. Wiesbaden, per Bahn zu erreichen, stehen in Hattenheim und Erbach Bahnanschlüsse zur Verfügung, die mindestens eine stündliche Zugverbindung bieten, in den Hauptreisezeiten auch häufiger. Ergänzt wird dieses Angebot über Buslinien, die Hattenheim und Erbach an Eltville anbinden.

Die 5- und 10-Minuten-Radien im jeweiligen Ortsteil verdeutlichen, dass die Bahnhofserreichbarkeit zu Fuß und per Rad in akzeptablen Zeiten nahezu flächendeckend gegeben ist. In Hattenheim und Erbach kann der Bahnhof jeweils sogar flächendeckend innerhalb von max. 5 Minuten per Rad erreicht werden.

In den beiden oberhalb liegenden Ortsteilen Martinsthal und Rauenthal besteht die ÖPNV-Anbindung nur über Buslinien, die mindestens stündlich Eltville und Niederwalluf anfahren.

3.2 Verkehrssicherheit - Unfallgeschehen

Zur Einschätzung der Verkehrssicherheit in der Nahmobilität wurde das polizeilich erfasste Unfallgeschehen unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in den Jahren 2017 – 2019 untersucht. Im gesamten Stadtgebiet ereigneten sich in diesem Zeitraum insgesamt 57 Unfälle, von denen jeweils 6 in Erbach und in Hattenheim, und die übrigen 45 Unfälle in Eltville Stadt passierten. In den Ortsteilen Martinsthal und Rauenthal wurden keine Unfälle im Untersuchungszeitraum erfasst. Die folgende Tabelle zeigt die Unfallgegner der 45 verunfallten Radfahrenden und 14 zu Fuß Gehenden. Nur 2 Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Hauptgegner waren in den meisten Fällen Pkw-Fahrende. Erfreulicherweise ereigneten sich fast keine Unfälle unter Beteiligung von LKW.

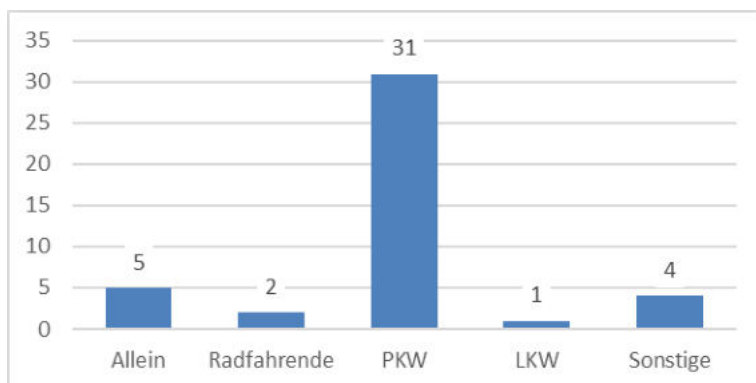


Bild 3-5: Unfallverteilung nach Unfallgegnern - Radfahrende

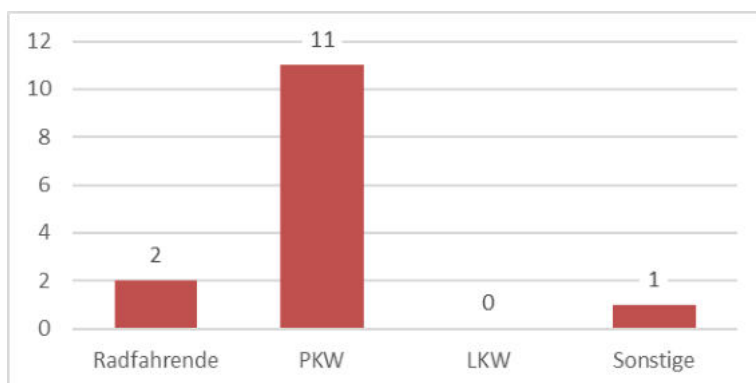


Bild 3-6: Unfallverteilung nach Unfallgegnern – zu Fuß Gehende

Bei den untersuchten Unfällen wurde glücklicherweise niemand getötet. Allerdings wurden bei insgesamt 11 Unfällen Personen schwer und bei 41 Unfälle Beteiligte leichtverletzt.

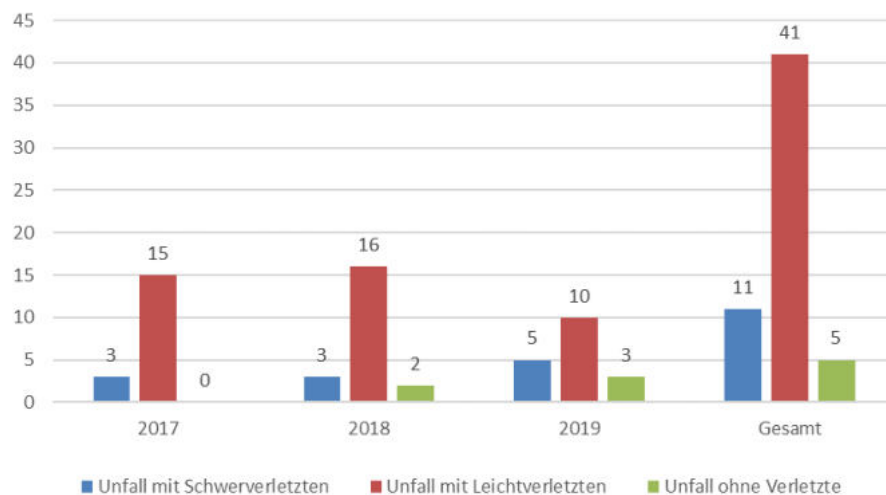


Bild 3-7: Unfallverteilung nach Unfallfolgen

Bei der Betrachtung nach Unfalltypen ist die typische Verteilung, wonach der größte Anteil der Unfälle dem Typ Einbiegen / Kreuzen-Unfall zuzuordnen ist, zu erkennen. Mit einem Drittel fällt dieser Anteil jedoch vergleichsweise gering aus.

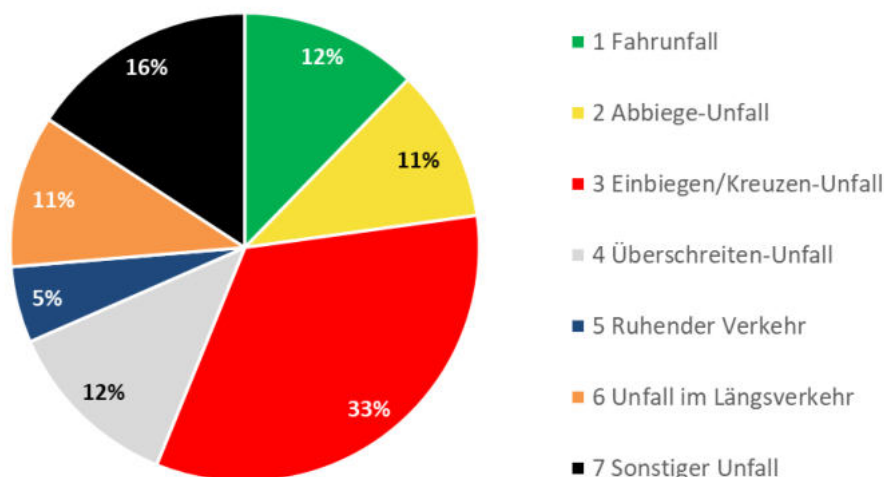


Bild 3-8: Unfallverteilung nach Unfalltypen

Räumliche Verteilung

Vor allem der Knotenbereich am **Gutenbergplatz** fällt mit Unfallhäufungen auf. Bei 8 der 10 erfassten Unfälle in den drei Jahren wurde die Vorfahrt von Radfahrenden aus Richtung Walluf nicht

berücksichtigt, wodurch 7 Radfahrende leicht, und eine Radfahrende schwer verletzt wurden. Diese Unfallhäufung deutet auf ein infrastrukturelles Sicherheitsdefizit der Radverkehrsführung in diesem Knotenbereich hin. Zu Fuß Gehende verunfallten hier nicht im Untersuchungszeitraum.

Daneben ereigneten sich entlang der **Schwalbacher Straße** einige Unfälle, davon allein 3 Radverkehrsunfälle im Einmündungsbereich der Kapellenstraße verursacht durch ab- und einbiegenden Pkw, die den Vorrang von Radfahrenden auf dem Schutzstreifen aus Richtung Norden nicht beachtetten.

Ein besonders schwerer Fußverkehrs-Unfall ereignete sich in der Bahnunterführung der Schwalbacher Straße, wobei ein Kind beim Abweichen vom zu schmalen Gehweg auf der Fahrbahn angefahren und schwer verletzt wurde.

In Martinsthal und Rauenthal wurden im untersuchten Zeitraum keine Unfälle mit Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden erfasst. Den Unfallkarten im Anhang kann die räumliche Verteilung aller Unfälle entnommen werden.

3.3 Radverkehr

Der Radverkehr soll bereits im Nahmobilitäts-Check deutlich detaillierter als vorgesehen gesamtstädtisch untersucht werden. Dies geschieht vor dem Hintergrundwissen, dass derzeit keine Konzepte für den Radverkehr vorliegen, kein abgestuftes kommunales Radverkehrsnetz existiert. Gleichzeitig wird der öffentliche Wunsch nach einer deutlich steigenden Förderung des Radverkehrs immer stärker.

In Eltville am Rhein gibt es bisher keinen Radverkehrsbeauftragten oder Mobilitätsmanager, der explizit mit dieser Thematik betraut wäre. Herr Merkes vom Amt III im Fachbereich Energie, Mobilität, Verkehr verantwortet die Themen der Nahmobilität hauptverantwortlich.

2020 haben in Eltville nach 2018 zum zweiten Mal Personen am Fahrradklimatest des ADFC teilgenommen und mit der Beantwortung von 27 Fragen die Qualität des Radverkehrs in Eltville bewertet. 2018 lag Eltville mit Platz 172 von 186 teilnehmenden Kommunen unter 20.000 Einwohnern eher am Ende des Rankings. In 2020 wurde mit Platz 280 von mittlerweile 418 Kommunen vergleichbarer Größe schon ein Platz im unteren Mittelfeld erreicht. Die Gesamtnote stieg zwar von 4,3 (2018) auf 4,0 (2020), liegt damit im Gesamtnotenspektrum zwischen 1,96 (Platz 1) und 4,86 (Platz 418) weiter hinten.

3.3.1 Befragungen zum Radverkehr

Der folgenden Tabelle kann die Gegenüberstellung der Jahre 2018 und 2020 entnommen werden. Dabei fällt auf, dass vor allem die Werbung für das Radfahren und die Fahrradförderung in jüngster Zeit deutlich positiver gesehen werden. Infrastrukturell werden die inzwischen für Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen honoriert und deutlich besser bewertet.

Eltville	2018	Mittelwert	2020	Mittelwert
Anzahl der Interviews	79		146	
Rang	172 von 186		280 von 418	
Gesamtbewertung	4,3	3,8	4,0	3,8
Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5) Bei uns...	4,4	3,5	3,8	3,6
F1 macht Radfahren Spaß / Stress	3,7	3,1	3,6	3,22
F2 werden Radfahrende als Verkehrsteilnehmer akzeptiert / nicht akzeptiert	4,2	3,5	4,0	3,6
F3 können alle / nur ausgewählte Gruppen Rad fahren	4,4	3,1	3,7	3,0
F4 gibt es viel / keine Werbung für das Radfahren	5,2	4,2	4,0	4,2
F5 wird in den Medien positiv / negativ über das Radfahren berichtet	4,4	3,8	3,8	3,7
Stellenwert des Radverkehrs (F6...10) Bei uns...	4,7	4,1	4,4	4,2
F6 gibt es viel / wenig Fahrradförderung in jüngster Zeit	5,0	4,1	3,9	4,2
F7 gibt es viel / wenig Falschparkerkontrolle auf den Radwegen	5,0	4,3	4,7	4,5
F8 werden die Radwege regelmäßig / selten gereinigt	4,2	3,9	4,2	3,4
F9 sind die Ampelschaltungen für Radfahrende gut / schlecht abgestimmt	4,9	4,2	4,8	4,3
F10 ist der Winterdienst auf Radwegen vorhanden / nicht vorhanden	4,5	3,9	4,4	4,0
Sicherheit beim Radfahren (F11...17) Bei uns...	4,2	3,5	4,2	3,8
F11 fühlt man sich als Radfahrer bzw. als Radfahrerin sicher / unsicher	4,5	3,9	4,4	4,0
F12 haben Radfahrende selten / häufig Konflikte mit Fußgehende	4,1	3,3	3,9	3,3
F13 haben Radfahrende selten / häufig Konflikte mit Autofahrende	4,4	3,8	4,4	3,9
F14 gibt es keine / viele Hindernisse auf Radwegen	4,0	3,6	4,3	3,8
F15 gibt es selten / häufig Fahrraddiebstähle	3,4	3,5	3,4	3,3
F16 kann man auf Radwegen und Radfahrstreifen sicher / nicht sicher fahren	4,6	3,9	4,8	4,1
F17 kann man die Fahrbahn gut / schlecht gemeinsam mit Autos nutzen	4,6	4,1	4,5	4,3
Komfort beim Radfahren (F18...22) Bei uns...	4,3	4,0	4,4	4,2
F18 sind die Radwege breit genug / zu schmal	4,8	4,1	5,0	4,4
F19 sind die Oberflächen der Radwege eben / holprig	3,8	3,8	4,1	4,0
F20 gibt es genügend / zu wenig sichere Fahrradabstellanlagen	4,4	3,8	4,2	3,9
F21 gibt es gute / schlechte Radwegführungen an Bushaltestellen	4,8	4,3	4,9	4,4
F22 ist die preiswerte Fahrradmitnahme im ÖV einfach / schwierig	3,9	4,1	3,6	4,1
Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27) Bei uns...	4,0	3,4	3,4	3,4
F23 ist das Stadtzentrum bzw. das Ortszentrum gut / schlecht zu erreichen	3,2	2,6	2,7	2,7
F24 können Ziele zügig / nur mit Umwegen erreicht werden	3,4	2,8	2,8	2,9
F25 sind Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben / verboten	4,2	3,5	2,7	3,4
F26 kann man sich gut / schlecht an der Wegweisung für Radfahrende orientieren	4,3	3,3	3,7	3,3
F27 ist der Zugang zu günstigen öffentlichen Leihfahrrädern einfach / schwierig	4,7	4,8	5,0	4,8

Tabelle 3-1: Gegenüberstellung Ergebnisse Fahrradklimatest des ADFC 2018 / 2020

Auch im Fragebogen zum NMC äußerten die 9 Teilnehmenden bei einer Gesamtnote von 4,34 Unzufriedenheiten. Gute Einschätzungen wurden nur zur Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen und anderen Zielen abgegeben. Vor allem die Serviceangebote und die Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden wurden als ungünstig bewertet.

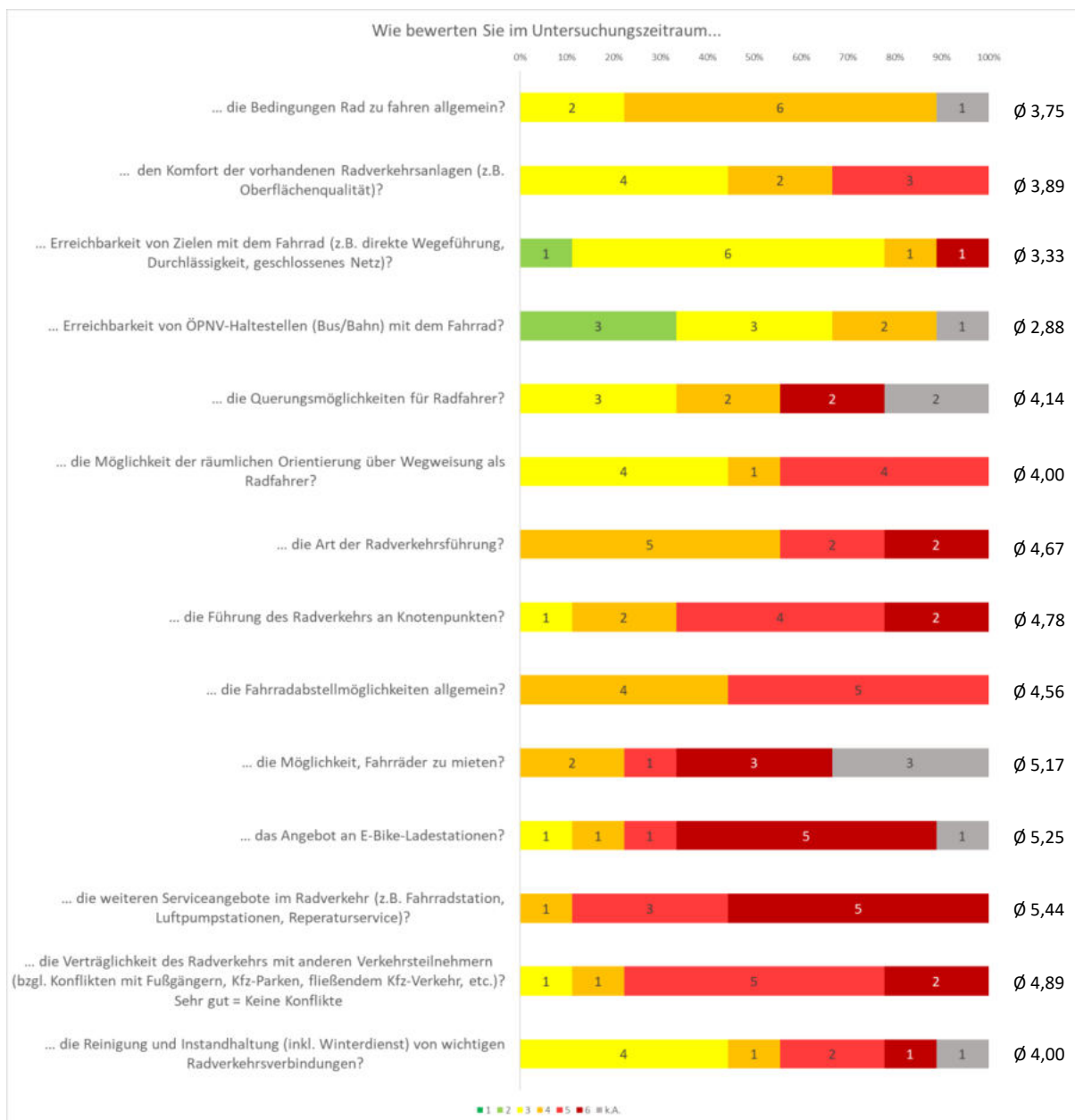


Bild 3-9: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Radverkehr

In den letzten Jahren wurden die folgenden Projekte auf den Weg gebracht und teilweise schon umgesetzt, die entweder explizit oder als Nebeneffekt zur (punktuellen) Verbesserung des Radverkehrs beitragen:

- Planung zur Umgestaltung Erbacher Straße (Kiliansring bis Ortseingang Erbach),
- Umgestaltung Radweg Hattenheim-Erbach,
- Radweg von Oestrich nach Hallgarten (Planung der Stadt Oestrich Winkel), tangiert Hattenheim,
- Beantragung Tempo 30 Schwalbacher Straße (in Ermangelung planerischer Möglichkeiten wg. zu geringer Breite),
- Einbahnstraßenöffnung der relevanten Einbahnstraßen,
- Fahrradparkstation am Kiliansring,

- Errichtung Fahrradbügel in Stadtzentrum/Ortszentren in Abstimmung mit den Ortsbeiräten,
- Neugestaltung ZOB/Bahnhof Eltville Kernstadt (Mobilitätsstation).

In der Bürgerbeteiligung zur Mobilität im Rheingau-Taunus-Kreis, durchgeführt im März 2020, wurden die folgenden Wünsche zum Radverkehr geäußert:

- Schulwege mit dem Rad in Eltville sind nicht sicher genug
- Wunsch nach Radschnellwege auf Verbindung Rüdesheim-Wiesbaden über Eltville
- Radverkehrsführung entlang des Rheins (Leinpfad) nicht breit genug für Rad- und Fußverkehr
- Freigabe von Einbahnstraße in Eltville gewünscht

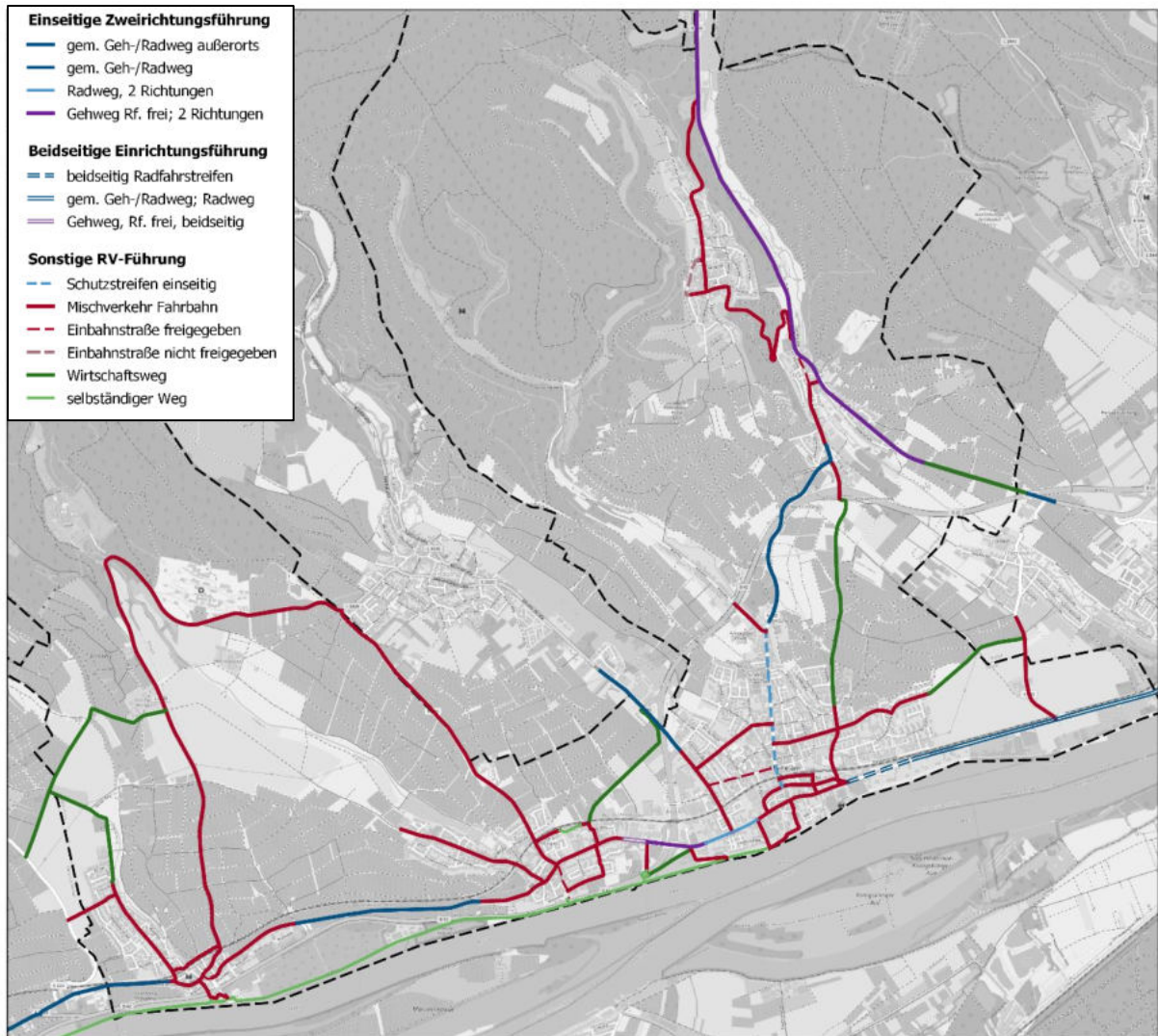
3.3.2 Radinfrastruktur und deren Nutzung

Über weite Strecken wird der Radverkehr in Eltville und den Ortsteilen weitgehend konfliktfrei und sicher mit dem Kfz-Verkehr geführt. Viele Erschließungsstraßen sind als Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt, in diversen Abschnitten der übrigen Straßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Lediglich in den stärker vom Kfz-Verkehr befahrenen Ortsdurchfahrten ergeben sich wiederholt Konflikte, häufig aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten und zu geringer Überholabstände im Kfz-Verkehr.

Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr besteht vor allem in den außerörtlichen Abschnitten zwischen den Ortsteilen, häufig entlang der klassifizierten Straßen, und am Leinpfad am Rheinufer, der das Rückgrat des Radnetzes darstellt. Vor allem an Wochenenden und bei gutem Wetter entstehen hier Konflikte durch die unterschiedlichen Anforderungen und Verhaltensweisen im Rad- und Fußverkehr.

Das Stadtgebiet weist nur wenige explizite Radverkehrsführungen auf, da meistens die Straßenräume nicht die erforderlichen Flächenkapazitäten bieten. Neu angelegt wurde auf Kosten von zahlreichen Kfz-Stellplätzen ein Radfahrstreifen auf der Nordseite der Wallufer Straße, so dass diese innerorts jetzt beidseitig vom Kfz- und Fußverkehr separierte RV-Führungen bietet.

Der folgenden Karten können die in Eltville bestehenden Führungsangebote im Radverkehr entnommen werden.



Karte 3-2: Radverkehrsführungen in Eltville

Für den Radverkehr in Eltville bestehen aber auch Mängel und Konfliktpunkte, die sowohl in den Befahrungen als auch teilweise im Workshop 1 und bereits im RADar während des Stadtradelns 2019 identifiziert wurden. Die meisten Meldungen bezogen sich überwiegend auf den Streckenzug durch das Eltviller Zentrum von der Erbacher Straße bis zur Wallufer Straße.



Bild 3-10: Erbacher und Wallufer Straße (Radweg ohne Gehweg mit Parken)

Den folgenden Darstellungen können die wesentlichen Kritikpunkte an der Radverkehrsinfrastruktur und deren Nutzung in Eltville entnommen werden. Eine Verortung der Mängel-Standorte erfolgt zusammen mit den Darstellungen zum Fußverkehr in den ortsteilspezifischen Teilkarten der Kapitel 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5 und 3.4.6.

Infrastrukturmängel

- Fehlende Radverkehrsführungen außerorts (Anbindung Kloster Eberbach),
- Sicherheitsdefizite aufgrund von Infrastrukturmängeln an separierten Führungen, vor allem Erbacher und Wallufer Str. (Einfahrten und Einmündungen),
- Problematische Führungen an Gutenbergplatz, Gutenbergstraße, Kiliansring, Mattheus-Müller-Platz,
- Fehlende Ausgestaltung und sichere Führung in Führungswechseln, Einmündungen etc., z.B. an Ortseingängen, Erbacher Straße, Wallufer Straße,
- Mängel im Belag von Wirtschaftswegen,
- Teilweise umwegige Anbindung der Unterführungen zur Überwindung der Barriere B 42,
- Nicht ausreichende Sicherung von Sichtbeziehungen an Einmündung mit Gefällestrecken,
- Ungenügende Ausgestaltung und Beleuchtung der Unterführungen.

Nutzungskonflikte

- Konflikte in gemeinsamer Führung mit Kfz-Verkehr aufgrund Geschwindigkeiten (abwechselnd T 30, 30, 50, etc.) und überhöhter Geschwindigkeiten,
- Nutzungskonflikte in engen Straßenräumen und Ortsdurchfahrten, z.B. Rheingauer Straße, Gutenbergstraße, Kiliansring, Erbach, Hattenheim, Martinsthal – klassifizierte Straßen in engen Ortslagen,
- Konflikte in freigegebenen Einbahnstraßen durch Parken und Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, fehlender Ausweichstellen, etc.,
- Nutzungskonflikte mit Fußverkehr am Leinpfad, Wallufer Straße (fehlender Gehweg), Erbacher Straße (gem. Führung)
- Regelwidriges Radfahren am Leinpfad unterhalb der Burg in Netzlücke,
- Konflikte in Unterführungen mit Fußverkehr und Kfz-Verkehr (Hattenheim), auch aufgrund fehlender Flächen und ungünstiger Sichtbeziehungen.

3.3.3 Service und Kommunikation im Radverkehr

Service

In der Eltviller Kernstadt bieten bereits einige Ziele des Radverkehrs, vor allem öffentliche Einrichtungen, attraktive Radabstellanlagen. In den übrigen Ortsteilen finden sie sich vor allem an den Bahnhöfen (vgl. Kapitel 3.5) und den Rheinzugängen. Im öffentlichen Straßenraum als Pendant zu Kfz-Stellplätzen fehlen Abstellanlagen.

Auch die öffentliche Ladeinfrastruktur sowohl für Pedelecs als auch E-Autos konzentriert sich derzeit auf die Eltville Innenstadt. Hier bestehen derzeit 3 Akkuladeschränke. In den übrigen Ortsteilen bestehen keine öffentlichen Ladeangebote.

Weitere Serviceangebote wie Werkzeugsäulen, Gepäckschließfächer etc. werden in Eltville derzeit noch nicht angeboten.

Kommunikation

In der öffentlichen Wahrnehmung wurde Radverkehr lange nur als touristischer Radverkehr verstanden, was sich auch noch in der Internetpräsenz der Stadt widerspiegelt. Hier werden vor allem touristische Angebote und Touren um Eltville angeboten, die die Sehenswürdigkeiten und Attraktionen einbinden.

Inzwischen nimmt die Stadt am Stadtradeln und dem ADFC-Fahrradklimatest teil, um das Fahrrad auch im Alltagsradverkehr bekannter und attraktiver zu machen.

3.4 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Fußverkehr als absolute Grundmobilität und Teil jeder Wegekette findet sehr kleinteilig und nahezu flächendeckend statt. Umso detaillierter sind die erforderlichen Bestandserhebungen durchzuführen, um die Qualität der Wege für zu Fuß Gehende zu bewerten. Gleichzeitig geht das Thema Fußverkehr weit über das Gehen von A nach B hinaus und beinhaltet auch das Spazieren, Schaufenster-Bummeln, Rollator-Schieben, Rollstuhlfahren, Kinderwege mit Spiel im Straßenraum, Sitzen und Ausruhen sowie Wege-Ertasten mit dem Langstock. Um Verkehrsqualität und Sicherheit für diese Aktivitäten vollumfänglich einschätzen zu können, sind nicht nur die Streckenabschnitte im Längsverkehr, sondern auch die Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten und entlang der Streckenabschnitte zum Linearen Queren zu untersuchen.

Aufgrund dieses umfangreichen Spektrums konnte der Fußverkehr nicht gesamtstädtisch flächendeckend untersucht werden. Es wurden schwerpunktmäßig die Ortsdurchfahrten in allen Ortsteilen und die Eltviller Innenstadt als Kernbereiche des Fußverkehrs betrachtet. Daneben stand die sichere fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen in den Ortsteilen im Fokus. Hier wird mit sicheren und einladenden Fußwegeverbindungen der Beginn der eigenständigen Mobilität durch Nahmobilität unterstützt.

Während im Eltviller Stadtzentrum viele zu Fuß Gehende beobachtet wurden, sowohl im Schulverkehr, als auch Erwachsene im Alltagsverkehr und Touristen, werden die Straßenräume in den kleinen Ortsteilen vom Kfz-Verkehr dominiert. Zu Fuß Gehende wurden außerhalb der Pendlerzeiten (Wege vom / zum Bahnhof) wenig beobachtet, was auch auf die deutlich geringere Dichte an Zielen für den Fußverkehr zurückzuführen ist. Lediglich Erbach bietet eine eigene Nahversorgung an. Und auch wenn die Ortsteile nah beieinander liegen, so sind die Distanzen für den Fußverkehr doch zu lang.

Im **Fragebogen** wurde die Situation des Fußverkehrs mit einer Gesamtnote von 3,52 besser als der Radverkehr eingeschätzt. Die allgemeinen Bedingungen und Erreichbarkeiten zu Fuß wurden eher positiv eingeschätzt, während wie im Radverkehr vor allem die Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden als unbefriedigend und konfliktträchtig bewertet wurden.

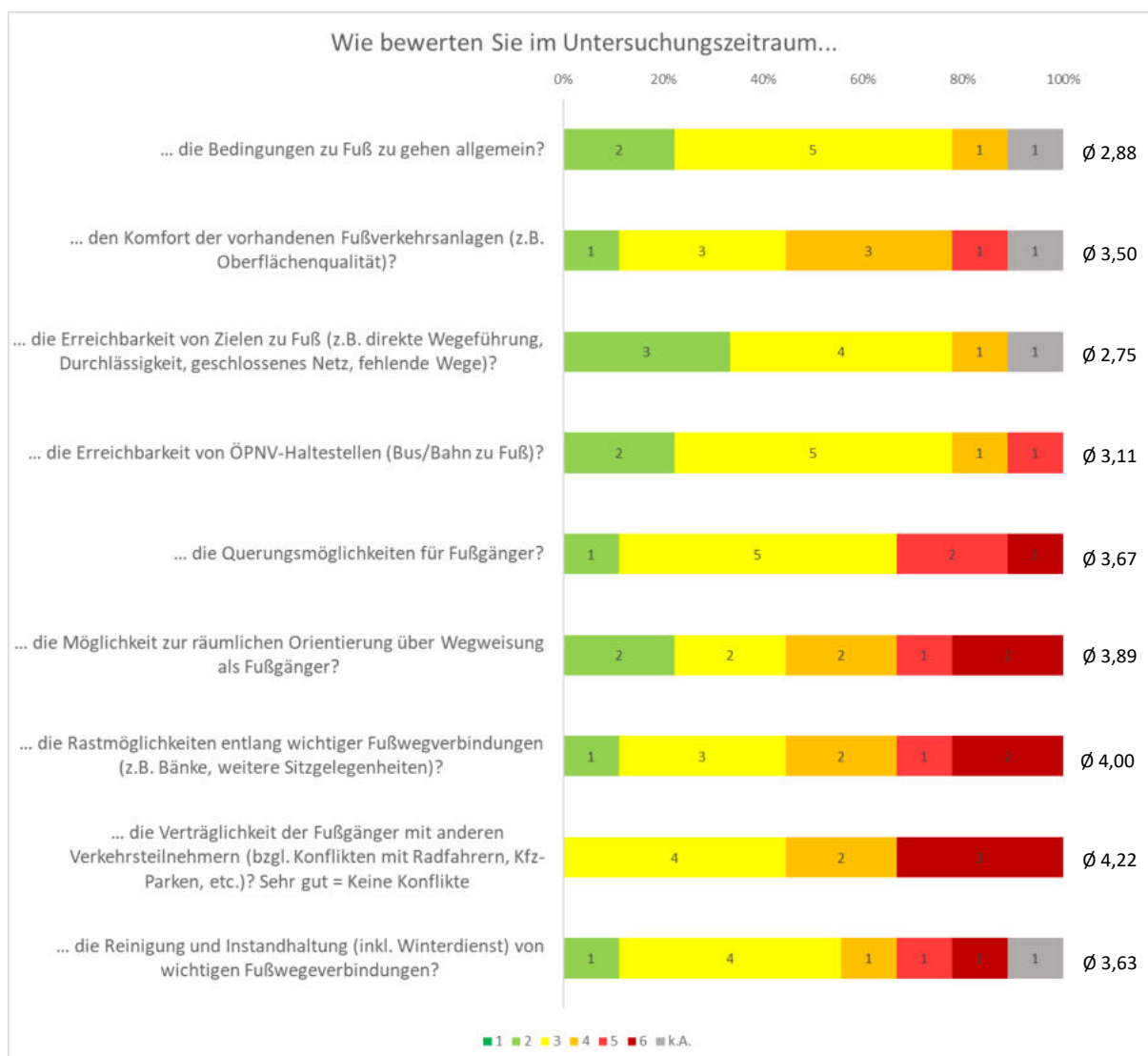


Bild 3-11: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Fußverkehr

3.4.1 Infrastruktur und deren Nutzung

Das Eltviller Zentrum bietet mit seinen historischen Straßenräumen eine sehr attraktive Umgebung für zu Fuß Gehende. Zusätzlich lädt das Rheinufer als Flaniermeile und Entspannungsort mit vielen Sitzgelegenheiten und vom Radverkehr getrennten Wegen ein. Auch in den Ortsteilen sind die Ortsmitten mit ihren kleinen Plätzen attraktiv gestaltet und laden mit Bänken und Blumenschmuck zum kurzen Verweilen ein.

Allerdings stellt das Erreichen dieser attraktiven Ortslagen durchaus eine Herausforderung für zu Fuß Gehende dar. Viele Straßen weisen **gar keine oder viel zu schmale Gehwege** auf, obwohl die zulässigen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr (20-50 km/h) eine Separierung erfordern. Viele Wege der Eltviller Altstadt sind mit **Kopfsteinpflaster nicht barrierefrei**, was bei den zusätzlichen Steigungen vom Rhein herauf für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch werden kann. Die Ortsdurchfahrten in allen Ortsteilen weisen überwiegend zu schmale Gehwege auf, die eine konfliktfreie und sichere Nutzung erschweren bzw. verhindern. Während in Eltville dann Konflikte mit Touristen und Einkaufs-Bummelnden entstehen, sind in den übrigen Ortslagen die Ortsdurchfahrten zumindest abschnittsweise Teile der Schulwege, an denen Kinder derzeit nicht sicher gehen können.

Einige relevante **Querungen für zu Fuß Gehende**, häufig für Schulkinder, sind im gesamten Stadtgebiet durch FGÜ gesichert (es bestehen nur 2 signalisierte Knotenpunkte in Eltville), auch wenn einige dieser **FGÜ Teilmängel** in Barrierefreiheit, Beleuchtung oder Sichtbeziehungen aufweisen. Wichtige Querungsstellen an stärker befahrenen Straßen, wie etwas am Gutenbergplatz, sind dagegen nicht ausreichend gesichert.



Bild 3-12: gesicherte (FGÜ) und ungesicherte Querungsstellen (Gutenbergplatz)

Nutzungskonflikte entstehen für den Fußverkehr in den innerörtlichen Lagen vor allem mit **zu schnell fahrendem Kfz-Verkehr und durch parkende Fahrzeuge**, die die verbleibenden Gehbereiche deutlich verschmälern und ein passieren mit Rollstuhl oder Kinderwagen verhindern. Am Leinpfad und in der gemeinsamen Führung der Erbacher Straße entstehen dagegen Konflikte mit Radverkehr.

3.4.2 Ausstattung und Aufenthaltsqualität

Die hohe Bedeutung des Tourismus in Eltville basiert nicht zuletzt auf der attraktiven Gestaltung der Eltviller Altstadt und der Ortskernlagen und der hohen Aufenthaltsqualität an vielen Straßen und Plätzen. Gleichzeitig wird auf eine gute Ausstattung der touristisch interessanten Ziele großen Wert gelegt. Alle Ortsteile weisen, teilweise an mehrere Standorte, öffentliche **Toiletten** auf. Vor allem entlang des Leinpfads am Rhein werden zahlreiche attraktive **Sitzgelegenheiten** angeboten. Durch die großräumigen Ortsumfahrungen der Bundesstraßen kann der meiste Durchgangsverkehr aus der Stadt herausgehalten werden. Abseits der Ortsdurchfahrten bestehen dann in den alten Gassen kaum verlärmte Bereiche. Lediglich die zahlreichen Parkplätze innerhalb der Ortslagen, wo eigentlich attraktive Flächen für das Abstellen der Fahrzeuge genutzt werden, verursachen durch Parksuchverkehre kleinere Ruhestörungen.

Verlässt man allerdings die touristischen Hauptziele, werden die Schwierigkeiten des Alltagsverkehrs im Fuß- und Radverkehr deutlich. Die **Bahnhofumfelder**, eigentlich Aushängeschild einer jeden Stadt, weisen vernachlässigte Gestaltungen auf. Ebenso sind einige **Unterführungen**, vor allem unter der B 42, stark verschmutzt und unzureichend beleuchtet, was zu einer reduzierten subjektiven Sicherheit führt.

Ergänzend können die Fragebogenergebnisse zur Gestaltung des Stadtraums der untenstehenden Grafik entnommen werden.

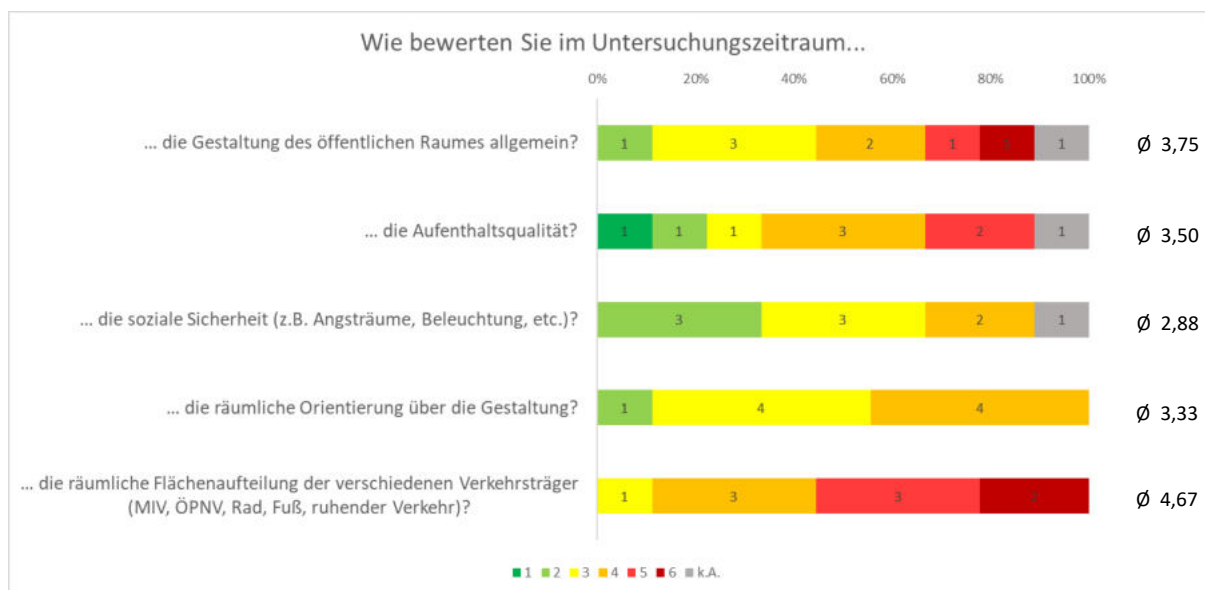


Bild 3-13: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. Stadtraumgestaltung

3.4.3 Altstadt Eltville

Im Eltviller Stadtzentrum stellt der Ost-West-Straßenzug von Erbacher bis Wallufer Straße auch für den Fußverkehr eine problematische Achse dar. Hier treten auf:

- Konfliktträchtige gemeinsame Führung mit Zweirichtungsradverkehr (Erbacher Str., Südseite)
- Parken auf dem Gehweg mit zu schmaler verbleibender Gehfläche (Erbacher Str. Nordseite)
- Fehlendes Querungsangebot in Richtung Kiedricher Straße und Nahversorgungsstandorte,
- Zu schmale Gehwege an Rheingauer Straße mit Nutzungskonflikten durch Parken, Geschäftsauslagen und Außengastronomie,
- Konfliktträchtige Führung über Parkplatz am Kiliansring,
- Fehlende barrierefreie Querungen und umwegige Führungen (Kiliansring, Gutenbergplatz),
- Fehlender Gehweg Wallufer Straße.

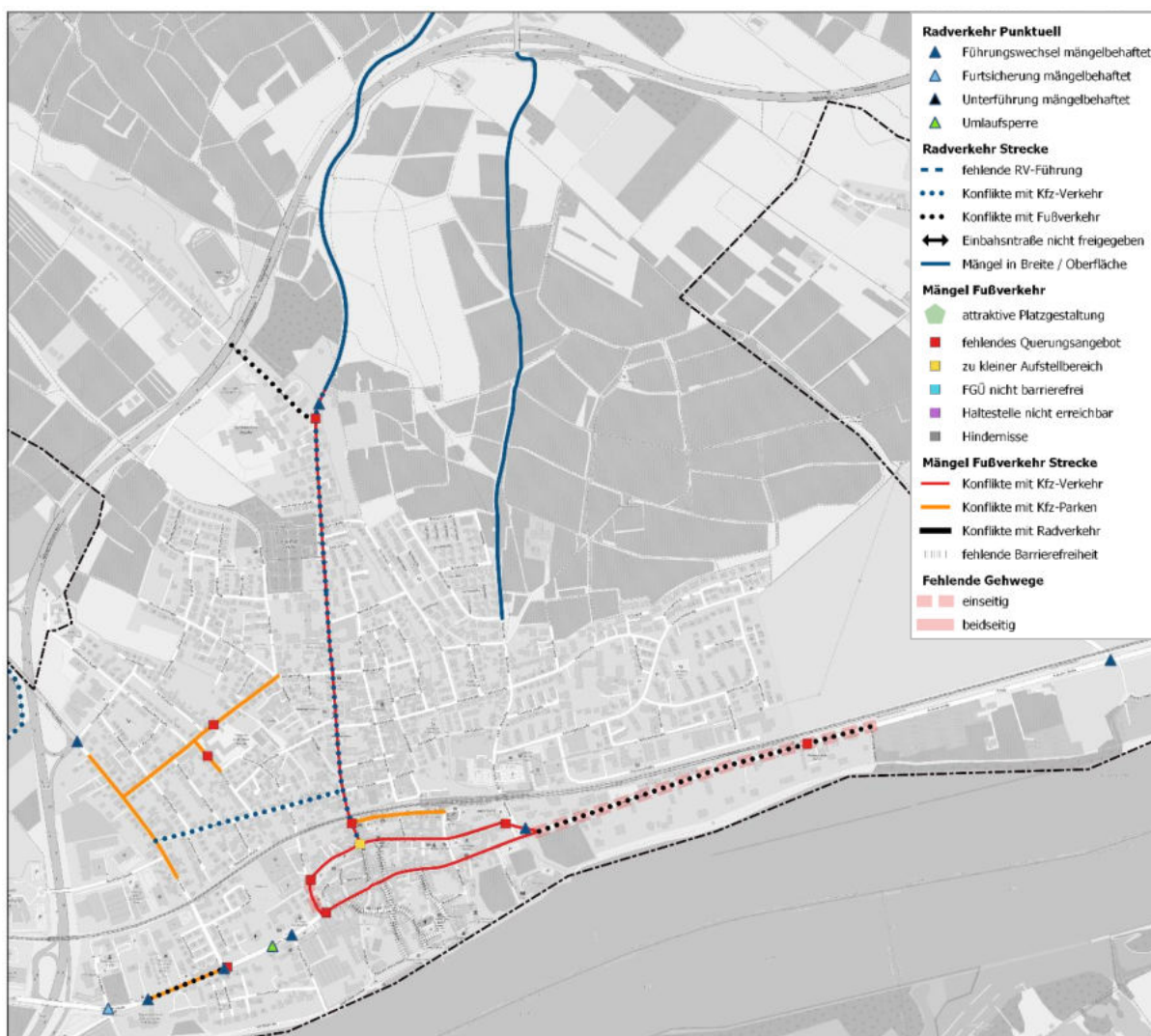
Die Gehwege an der Schwalbacher Straße sind für das pulkartige Fußverkehrsaufkommen im Schulverkehr deutlich zu schmal und führen nicht selten zu Konflikten mit schnell vorbeifahrenden Rad- und Kfz-Fahrenden. Sie werden mit als Grund für die Entscheidung zugunsten des Busfahrens oder Eltern-taxis genannt.² Für die Wege vom und zum Schulzentrum am Wiesweg wird ein Schulmobilitätsplan entwickelt, der Lösungen für verbesserte Rad- und Fußverkehrsführungen für Schulkinder entwickelt und die erforderlichen Maßnahmen darstellt. Darin wird auch der Standort der heutigen Hol- und Bringzone an der Schwalbacher Straße auf Höhe des Friedhofs geprüft.

Die fußläufige Anbindung der Freiherr-vom-Stein-Grundschule ist derzeit nur über einen einzelnen FGÜ vor der Bushaltestelle gesichert. In den umliegenden Straßen dominiert das Parken, so dass das sichere Queren und die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen in Kinderaughöhe nicht gewährleistet sind. Eine Hol- und Bringzone, von der die Kinder sicher zur Schule zu Fuß gehen, fehlt für die Grundschule ebenso wie ein Schulwegplan.

Darüber hinaus sind die folgenden Kritikpunkte zur Eltviller Innenstadt zu nennen:

- Historische Altstadt nicht barrierefrei, keine barrierefreie Wegeführung,
- Unattraktives Bahnhofsumfeld mit unzureichender Erreichbarkeit, vor allem von Norden (Kompensation durch Schleichwege über ungenutzte Gleise) und fehlender Barrierefreiheit (vgl. auch Kapitel 3.5),
- Zu kleiner Aufstellbereich an LSA Gutenbergstraße
- Umwegige und ungesicherte Fußverkehrsführung im Knotenpunkt Schwalbacher Straße / Wiesweg.

² Vgl. Mobilitätslösung: Schulmobilitätsplan Eltville, 2022



Karte 3-3: Rad- und Fußverkehr in Eltville (Kernstadt)

3.4.4 Hattenheim

Hattenheims alter Ortskern ist geprägt durch ein Netz sehr enger Straßenräume, die als Teil des klassifizierten Straßennetzes Zweirichtungs-Kfz-Verkehr zulassen und gleichzeitig keine Gehwege aufweisen, wodurch für den Fußverkehr massive Konflikte mit dem Kfz-Verkehr entstehen. In einzelnen Abschnitten wird die Situation durch Parken erschwert. Die Alternativroute über den Burggraben ist mit seiner ansprechenden Gestaltung aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht barrierefrei.

Der überörtliche Kfz-Verkehr wird nur teilweise an die B 42 angebunden, da nicht alle Fahrbeziehungen im Anschlussknoten zugelassen sind, was zu höherem Kfz-Verkehrsaufkommen, vor allem durch ortsunkundige Touristen, im Ortskern führt.

Die Anbindung des Ortskerns an das Rheinufer südlich der B 42 erfolgt nur über eine Unterführung (Pfarrgasse), die aufgrund der Defizite in der Anbindung an die B 42 (fehlende Geradeaus-Relation) auch vom Kfz-Verkehr genutzt werden muss. In der Unterführung bestehen keine Gehwege, die

Pfarrgasse ist mit Kopfsteinpflaster nicht barrierefrei, die Anbindung an den Parkplatz erfolgt nur über eine enge Treppe.



Bild 3-14: Burggraben und Unterführung Pfarrgasse in Hattenheim

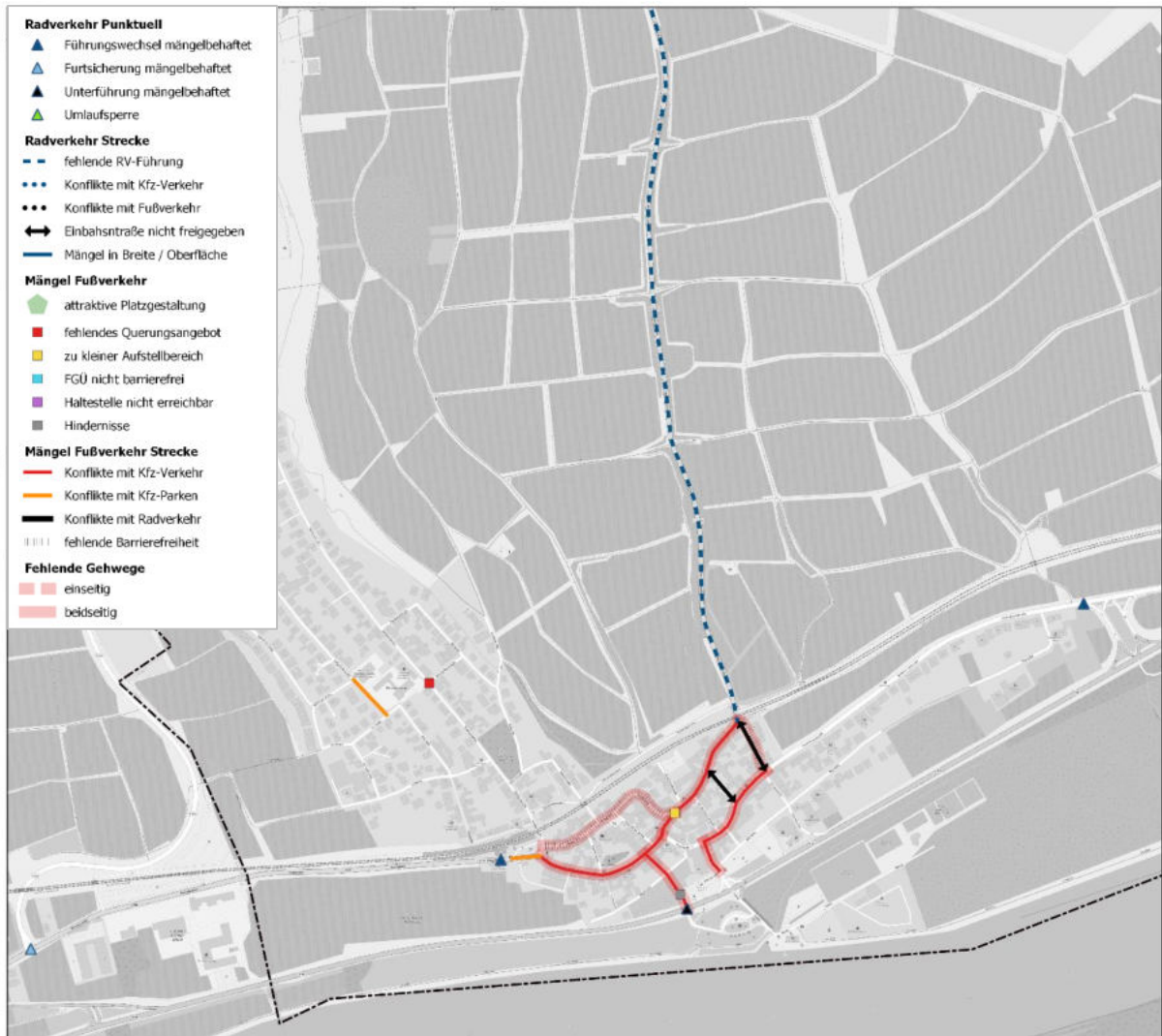
Für die Kinderverkehre zur Grundschule in Hattenheim besteht ein Schulwegplan, der bestimmte Wege und Querungen empfiehlt. An mehreren Querungsstellen sind die unten dargestellten Markierungen (Abb. unten links) zu finden. Diese helfen nicht darüber hinweg, dass es im historischen Ortskern keine sicheren Querungsangebote mit guten Sichtbeziehungen und ausreichend dimensionierten Aufstellflächen gibt.

An der Waldbachstraße unterhalb der Grundschule wird auf den Kinderverkehr hingewiesen, die Geschwindigkeitsregelung innerhalb der Tempo-30-Zone (Abb. unten rechts) sollte allerdings entbehrlich sein, ansonsten ist zur Sicherung der Querung ein FGÜ anzulegen.



Bild 3-15: „Schulwegsicherung“ in Hattenheim

Vor dem Eingang der Schule werden die Straßenräume vom Kfz-Parken für Anlieger und Pädagogischem Personal von Kita und Grundschule dominiert. Eine klare Definition von Querungsstellen, die für Kinder den Weg definieren und vom Kfz-Verkehr (notfalls durch Poller) freizuhalten sind, fehlt.



Karte 3-4: Rad- und Fußverkehr in Hattenheim

3.4.5 Erbach

Auch Erbach weist überwiegend zu schmale oder gar keine Seitenräume für zu Fuß Gehende auf. Gerade an den beiden Kreisstraßen mit höherem Kfz-Verkehrsaufkommen und Busverkehr bewirkt dies selbst bei den zulässigen 30 km/h erhebliche Konflikte für den Fußverkehr. Die Flachborde werden bei Begegnungsverkehren teilweise überfahren, und die wenigen Ausweichmöglichkeiten für zu Fuß Gehende werden durch parkende Fahrzeuge blockiert. Im Knotenpunkt beider Kreisstraßen sind die Aufstellflächen im Seitenraum viel zu klein bei gleichzeitig stark eingeschränkter Sicht aufgrund der Kurvenlage.



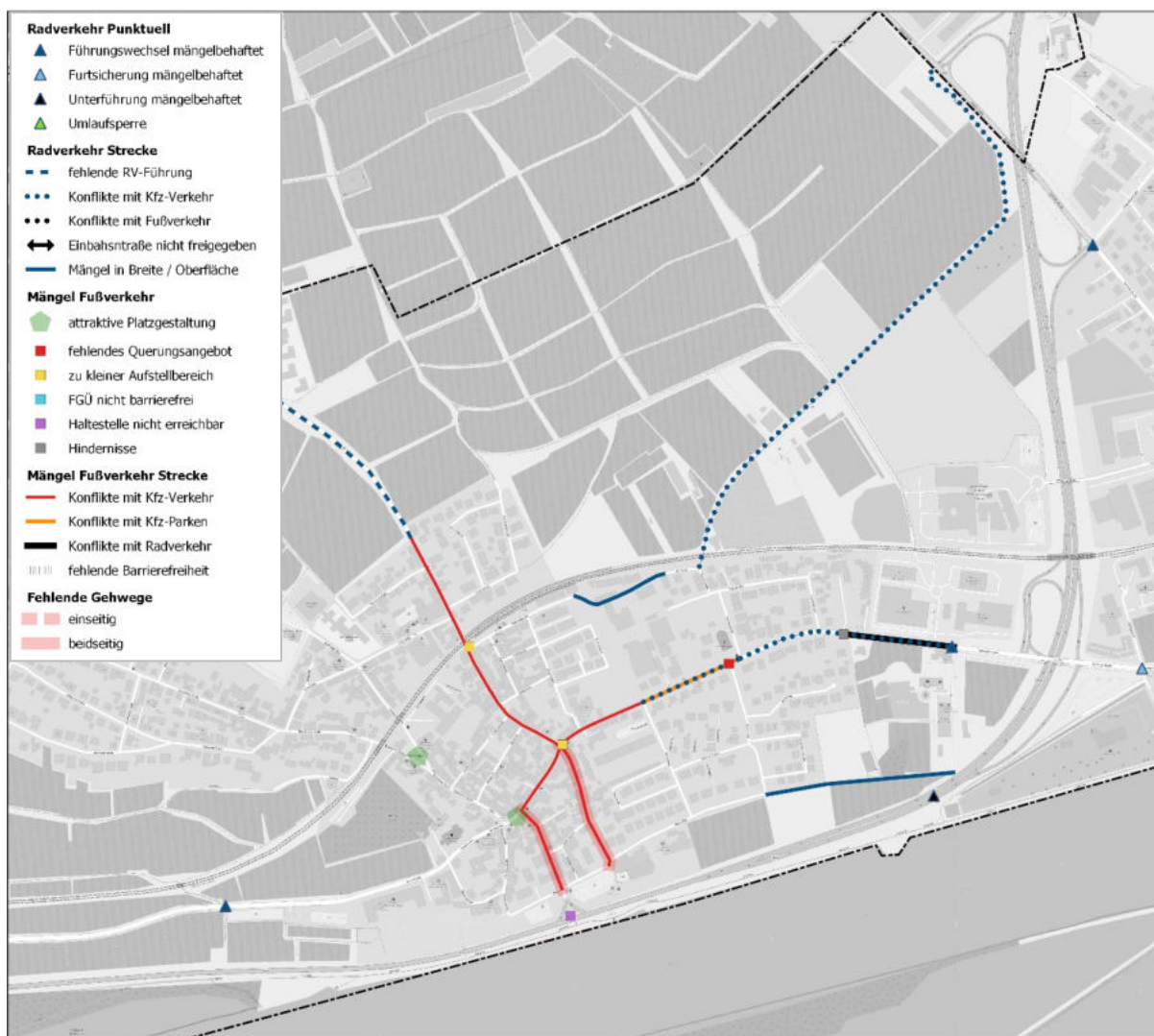
Bild 3-16: Hauptstraße Erbach mit zu schmalen Seitenräumen

In Richtung Eltville ist der nördliche Seitenraum der Eltviller Landstraße für das Parken freigegeben, was den verbleibenden Gehbereich unbrauchbar für Rollstuhlfahrende oder Familien mit Kinderwagen macht.

Es gibt keine vollständig barrierefrei ausgestalteten Querungsstellen in den Untersuchungsbereichen, auch wenn einige Querungen durch FGÜ gesichert sind.

Im übrigen Ortsgebiet sind diverse Streckenabschnitte ohne Seitenräume als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und bieten zugleich Kfz-Stellplätze auf der „Mischverkehrsfläche“.

Die Querungen im Knotenpunkt vor der Grundschule Erbach sind mit zwei FGÜ gesichert. Aufgrund der Lage am Ortsrand mit Anschluss an Wirtschaftswege besteht hier nur ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen, so dass im direkten Schulumfeld kein akuter Handlungsbedarf besteht. Im Schulwegplan sind für die unterschiedlichen Wohngebiete die am besten geeigneten Wege zur Grundschule ausgewiesen, allerdings führen diese fast alle durch den Ortskern und müssen die Ost-West-Achse queren, wo die beschriebenen Konflikte bestehen.



Karte 3-5: Rad- und Fußverkehr in Erbach

3.4.6 Martinsthal und Raenthal

3.4.6.1 Martinsthal

Der **nördliche Abschnitt** der Hauptstraße, ausgestaltet als Mischverkehrsfläche, beginnend unterhalb des Kirchplatzes, wird mit seiner attraktiven Gestaltung durchaus der Ortslage und den historischen Gebäuden gerecht. Als problematisch ist jedoch die Ausweisung mit 30 km/h als Streckengeschwindigkeit anzusehen, die eine Mischverkehrsführung für den Fußverkehr als nicht verkehrssicher bedeutet. Hier sollte die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich entsprechend der heutigen Ausgestaltung angestrebt werden.

Der **mittlere Abschnitt** zwischen FGÜ und Ortsmitte ist geprägt durch beidseitig viel zu schmale Gehwege neben Hauswänden, so dass Personen mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen die Fahrbahn mitnutzen müssen.



Bild 3-17: mittlerer Abschnitt Hauptstraße Martinsthal

Der **südliche Abschnitt** der Ortsdurchfahrt weist diverse Nutzungskonflikte auf, zumeist hervorgerufen durch das Parken am Fahrbahnrand, das durch den Flachbord häufig zum gekippten Parken auf dem Gehweg wird. Die einzige Bushaltestelle im Ortskern muss durch Sperrgitter gesichert werden. Deren Erreichbarkeit ist durch die viel zu schmalen Gehwege in Richtung Norden vor allem für Schulkinder, mobilitätseingeschränkte Personen und Familien auf dem Weg zur benachbarten Kita nicht verkehrssicher. Der benachbarte FGÜ ist zwar durch eine Fahrbahneinengung gesichert, allerdings nicht barrierefrei ausgestaltet.

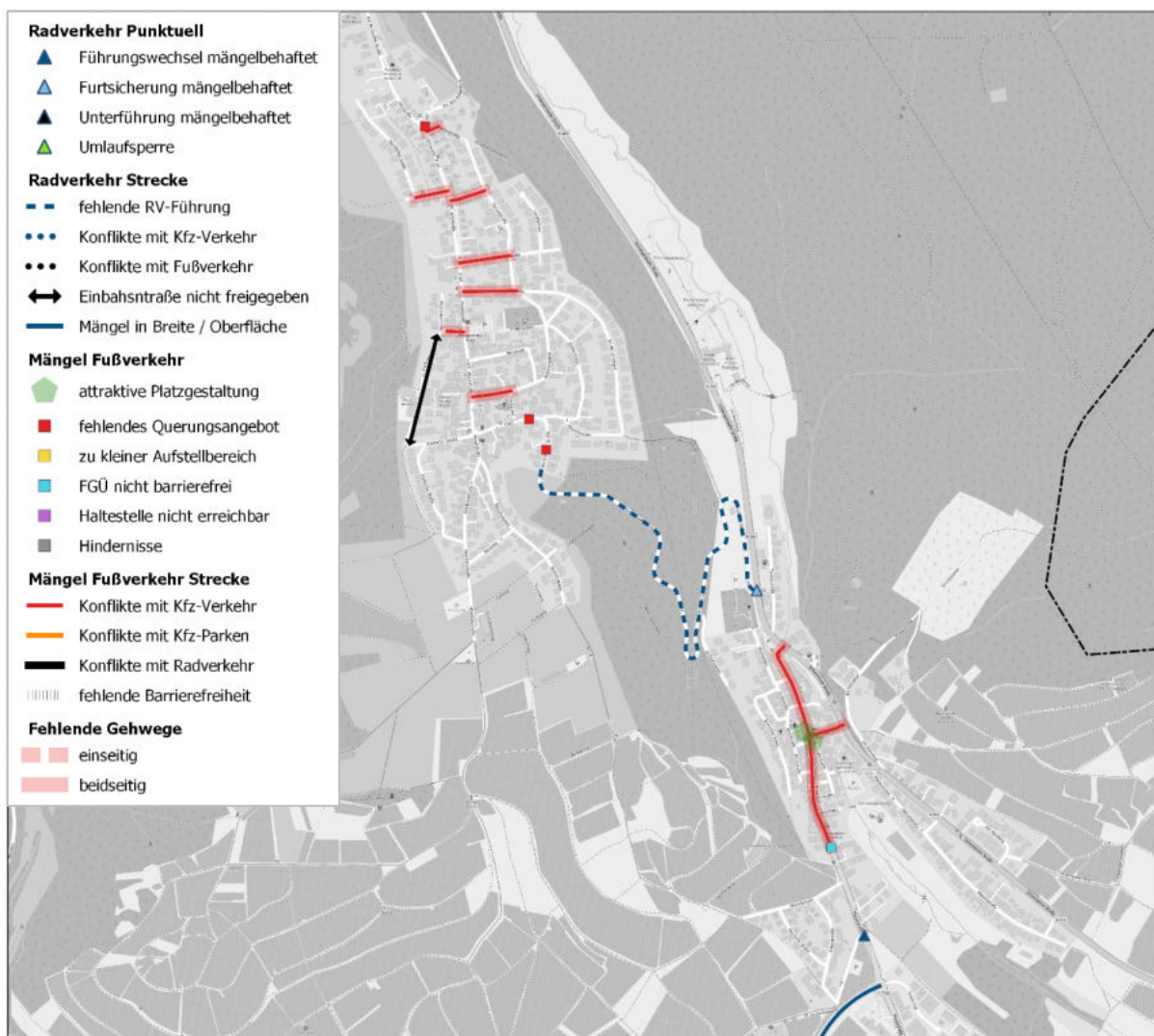
Durch die Klassifizierung der Ortsdurchfahrt wird dem Kfz-Verkehr ein überörtlich begründeter Vorrang eingeräumt, der weder in den Straßenräumen zu integrieren noch durch das umliegende Kfz-Netz zu rechtfertigen ist.

3.4.6.2 Rauenthal

Die Ortsdurchfahrt aus Hauptstraße und Jahnstraße weist nach dem Umbau eine attraktive Straßenraumgestaltung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 30 km/h auf und wird damit den Anforderungen an sichere Schulwege zur an der Hauptstraße liegenden Grundschule besser gerecht. Der zu querende Bereich vor der Schule ist zusätzlich flächig rot eingefärbt.

Es bestehen jedoch in Rauenthal vor allem in den Querstraßen der Ortsdurchfahrt und an der hinteren Erschließung der Grundschule die folgenden Mängel:

- Querstraßen der Hauptstraße / Jahnstraße weisen häufig keine Gehwege auf bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, da keine geschwindigkeitsreduzierende Beschilderung besteht,
- Nur wenige Straßen sind als T30-Zonen ausgewiesen,
- Querungsstellen sind an der Ortsdurchfahrt durch taktile Elemente ausgestaltete Bordabsenkungen vorgesehen, aber nicht durch Fahrbahneinengungen erleichtert oder FGÜ gesichert.
- Die Straße Kloderwand als Erschließung für Kita und Sporthalle ist nicht ausgebaut und mit 10 km/h geschwindigkeitsreduziert. Allerdings bestehen keine gesicherten Bewegungsräume für Kinder und Familien, Fahrzeuge der Kita parken zusätzlich am Fahrbahnrand.



Karte 3-6: Rad- und Fußverkehr in Martinsthal und Raenthal

3.5 Anschlüsse an ÖPNV

Eltville bietet allein drei Bahnhöfe mit direkten Verbindungen nach Wiesbaden und Rüdesheim (Koblenz) und ein engmaschiges Bushaltestellennetz zur Anbindung an die Kernstadt Eltville und die Nachbarorte, und damit infrastrukturell ein grundsätzlich attraktives ÖPNV-Angebot als Verlängerung der Nahmobilität. Auch für die Verknüpfung stehen bereits funktionale Angebote, die es weiter auszubauen gilt. Allerdings, und das wurde auch im Fragebogen bestätigt, bietet der ÖPNV mit einer überwiegend stündlichen Andienung ein nur bedingt befriedigendes Angebot, um flexibel den ÖPNV zu nutzen.

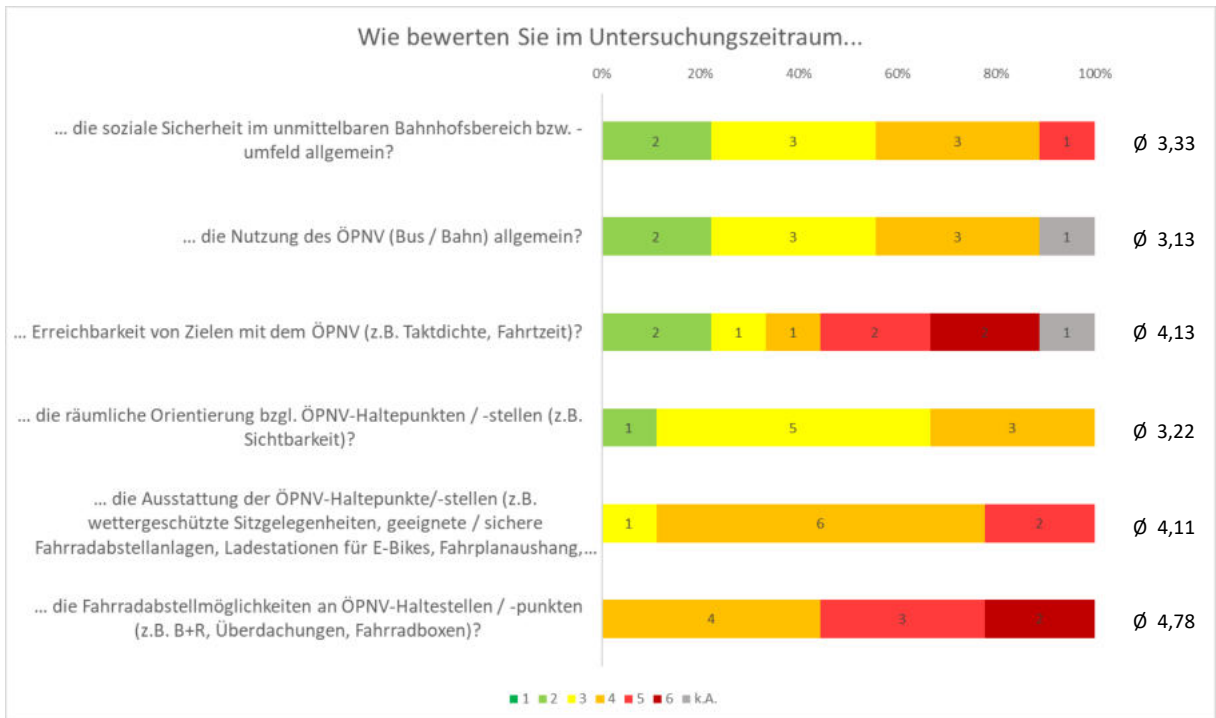


Bild 3-18: Ergebnisse des Fragebogens bzgl. ÖPNV-Anschlüsse


3.5.1 Anschlüsse an den schienengebundenen ÖPNV

Die drei Bahnhöfe Hattenheim, Erbach und Eltville weisen teilweise sehr unterschiedliche Qualitäten in der Anbindung an die nahmobilen Verkehrsarten auf. Die Bahnsteige sind meist zumindest eingeschränkt barrierefrei zu erreichen mit Ausnahme des Bahnsteigs Richtung Rüdesheim in Eltville, allerdings sind die Einstiegshöhen der Züge noch nicht barrierefrei.

Fahrradabstellanlagen bestehen an allen drei Bahnhöfen, teilweise sind sie überdacht.

Im Workshop 1 wurden vor allem der nahmobile Anschluss und die fehlende Barrierefreiheit im Bahnhof Eltville kritisiert. Dagegen wurden die neuen Abstellanlagen am Bahnhof Erbach gelobt.

Die Situation an den drei Bahnhöfen kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Bahnhof Eltville	
	<p>B+R vorhanden, überwiegend überdacht, Bahnsteig Richtung Rüdesheim nicht barrierefrei erreichbar Keine Erreichbarkeit der Bahnsteige von Nordseite aus</p>



Bahnhof Erbach	
	<p>B+R vorhanden, inzwischen sogar Doppelparker und Boxen, Barrierefrei von der Taunusstraße aus erreichbare Bahnsteige, aber kein barrierefreier Einstieg</p> <p>Weitgehend ungenutzte veraltete Unterführung mit Treppenanlage, um Bahnübergang zu unterqueren</p>
Bahnhof Hattenheim	
	<p>B+R vorhanden, barrierefreier Zugang zu Bahnsteigen weitgehend vorhanden, kein barrierefreier Zugeinstieg</p> <p>ungünstige Fußverkehrsführung aufgrund teilweise fehlender Gehwege bzw. taktiler Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg</p> <p>keine klare Abgrenzung zwischen Parkraum und Gehweg</p> <p>eher unattraktive und sehr schmale Bahnsteigzugänge</p> <p>sehr schmale Bahnsteige</p> <p>Weitgehend ungenutzte veraltete Unterführung mit Treppenanlage, um Bahnübergang zu unterqueren</p>

Tabelle 3-2: Anbindung der 3 Bahnhöfe in Eltville

3.5.2 Anschlüsse an den Busverkehr

Alle Ortsteile sind grundsätzlich engmaschig mit Haltestellen an das Busnetz angebunden. Um die Anschlüsse an den Busverkehr zu verbessern, besteht ein Konzept zum barrierefreien Ausbau aller Bushaltestellen im Stadtgebiet. Während in Rauenthal nach dem Umbau der Hauptstraße fast alle Haltestellen umgebaut wurden, besteht in den anderen Ortsteilen noch ein großer Bedarf. Die Fördergelder für den Haltestellenumbau sind bereits beantragt. Der Umsetzungsstand kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Ortsteil	Ausbaupriorität			Ausbau fertiggestellt	Sonstiges	Summe
	hoch	mittel	gering			
<i>Eltville</i>	12	4	2	2	0	20
<i>Erbach</i>	4	2	4	0	0	10
<i>Hattenheim</i>	3	1	0	0	0	4
<i>Martinsthal</i>	4	1	0	0	0	5
<i>Rauenthal</i>	0	1	0	6	1	8
Summe	23	9	6	8	1	47

Tabelle 3-3: Umsetzungsstand Konzept zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen

Viele Haltestellen im Stadtgebiet bestehen in engen Straßenräumen, in denen komfortable Wartebereiche mit Überdachungen und ausreichend Sitzgelegenheiten nur selten untergebracht werden können. Vielmehr besteht die Herausforderung häufig darin, die Haltestellen möglichst barrierefrei in die historischen Straßenräume einzupassen, so dass Funktionalität und Attraktivität erreicht werden.



Bild 3-19: Bushaltestellen in Erbach (nicht barrierefrei) und Rauenthal (umgebaut)

B+R-Angebote bzw. Abstellanlagen stehen an den meisten Bushaltestellen nicht zur Verfügung. Für den ZOB Eltville am Bahnhof ist eine neue Anlage geplant. Aufgrund der kompakten Ortslagen, der kurzen Siedlungsabstände und des vergleichsweise engmaschigen Busnetzes wird der Bedarf an Abstellanlagen an den meisten Bushaltestellen auch eher gering eingeschätzt.

3.6 Akteure, Kommunikation und Organisation

Die konkreten Ergebnisse des Fragebogens zu den Themen Kommunikation, Information, strategische Verankerung sowie Akteure und Prozesse können der Dokumentation der Auswertung im Anhang entnommen werden.

Im Workshop 1 wurde mehrfach auf das konflikträchtige Verhältnis zwischen Kfz- und Radverkehr sowie fehlende Rücksichtnahme hingewiesen. Es wurde der Wunsch geäußert, sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Verkehrserziehung an den Schulen und im Umgang mit der Polizei das Potenzial des Radverkehrs und der Nahmobilität deutlicher herauszustellen und damit die Vorrangstellung des Kfz-Verkehrs zu relativieren.

Darüber hinaus wurde im Workshop darauf hingewiesen, dass bei der Entwicklung neuer Standorte bisher zu wenig die sichere und kurzwegige Anbindung zu Fuß und mit dem Rad berücksichtigt wird, so dass u.a. für Kinder und Jugendliche relevante Ziele (z.B. Sportplatz Erbach) abseits geeigneter Wegeführungen eingerichtet werden.

Viele Themen der Nahmobilität werden sowohl in der Verwaltung als auch in der Stadtgesellschaft auf mehrere Schultern verteilt und als Teil interdisziplinärer Projekte mitgedacht. So gibt es nicht den einen Zuständigen, der alle Aktivitäten koordiniert. Gleichzeitig bietet die Stadtverwaltung aufgrund ihrer geringen Größe den Vorteil kurzer und direkter Dienstwege, die zukünftig stärker genutzt werden können, um die Nahmobilität weiter voranzubringen.

Wie schon erwähnt hat die Stadt Eltville bereits mehrfach am Stadtradeln und am Fahrradklimatest des ADFC teilgenommen, und nutzt damit ressourcenschonend zunächst bundesweite Kampagnen, um dem Thema Nahmobilität in Eltville mehr Aufmerksamkeit zu geben. Vor allem mit Blick auf den Stellenwert des Tourismus und die Bedeutung Eltvides als Weinstandort werden noch nicht alle Potenziale und Vorteile der Nahmobilität, auch in Verknüpfung mit dem ÖPNV, ausgeschöpft und in der Öffentlichkeit beworben. Dies gilt z.B. hinsichtlich Attraktivität und Erlebniswert der Straßenräume durch weniger Parken im Straßenraum als auch für An- und Abreise in Verbindung mit Alkoholkonsum.

3.7 Zusammenfassung

Aufgrund der kompakten Ortslagen und der kurzen Wege zwischen den Ortsteilen bietet Eltville gute Voraussetzungen für ein höheres Potenzial in der Nahmobilität. Die topografische Lage und die Stadtstruktur mit ihren schmalen Straßenräumen stellen dabei Herausforderungen dar, die es zugunsten der nahmobilen Verkehrsarten zu überwinden gilt.

Auch wenn heute noch der Kfz-Verkehr sowohl auf den Straßen als auch in vielen Köpfen in Eltville dominiert, können doch erste erfreuliche Ansätze zu einem Umdenken in der Stadt ausgemacht werden. In der Verwaltung wurde das Potenzial einer nahmobilitätsfreundlichen Stadt, auch aus touristischer Sicht und mit Blick auf die mögliche Steigerung von Attraktivität und Aufenthaltsqualität durch weniger Kfz-Verkehr erkannt. Gleichzeitig gilt es die Erreichbarkeit der Stadt von außen zu erhalten und die innerstädtischen Wege zugunsten der Nahmobilität zu optimieren.

Die folgende SWOT-Analyse (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) fasst die derzeitige Situation der Nahmobilität in Eltville kurz zusammen.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kompakte Ortsteile, ▪ Kurze Wege zwischen Ortsteilen, auch abseits Kfz-Verkehr, ▪ Grundschule in fast jedem Ortsteil, so dass die meisten Grundschul Kinder zu Fuß zur Schule gehen könnten, ▪ gute ÖPNV-Infrastruktur, ▪ freigegebene Einbahnstraßen, ▪ überwiegend geringes und verträgliches Geschwindigkeitsniveau bei 30 km/h, ▪ engmaschige Angebote zum Überwinden von Barrieren, ▪ sehr attraktive Altstadt und historische Ortslagen mit teilweise hoher Aufenthaltsqualität, ▪ günstige Ausstattung mit Toiletten, Bänken, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ teilweise konfliktträchtige Radverkehrsführungen und mangelbehaftete RV-Infrastruktur, ▪ häufig zu schmale oder fehlende Gehwege, ▪ Konflikte durch häufig zu schnellen Kfz-Verkehr, ▪ Konflikte durch Kfz-Parken, ▪ Zu wenig Nahversorgung in Ortsteilen – Konzentration auf Eltville und Erzeugung längerer Wege, ▪ Fehlende Anbindung Kloster Eberbach für Fuß- und Radverkehr, ▪ Unattraktive Bahnhofsumfelder, vor allem Eltville Stadt
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Nahmobilität durch Reduzierung und Verlagerung des Durchgangs-Kfz-Verkehrs, ▪ Abstufung klassifizierter Straßen und weitere Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten, ▪ Verbesserung der Anbindung der Ortslagen an klassifizierte Ortsumgehungen, durch Ausbau der Verkehrsbeziehungen in Anschlussknotenpunkten, ▪ Erhaltung zwischenörtlicher Verbindungen für ÖPNV und Nahmobilität, ▪ Schaffung neuer Verbindungen für den Radverkehr abseits des Kfz-Verkehrs, ▪ Effektive Sicherung der Schul- und Kinderwege als Anfangsstadium eigenständiger Mobilität. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Akzeptanz für Reduzierung des Kfz-Verkehrs und Ausbau der Nahmobilität, ▪ Unvollständige Koordination von Einzelprojekten

Tabelle 3-4: SWOT-Analyse der Gesamtsituation der Nahmobilität in Eltville

4 Ziele für die Nahmobilität in Eltville

Im Rahmen des Workshops zum Status quo wurden die folgenden Ziele als Zustandsbeschreibungen der zukünftigen Nahmobilität in Eltville vorgeschlagen und seitens der Teilnehmenden bestätigt. Sie stellen Rahmen und Maßstab sowohl für die vor-Ort-Bestandsaufnahme und deren Analyse als auch die anschließende Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität dar.

Eltville als Stadt der kurzen Wege

Alltagswege innerhalb der Ortsteile oder in die Nachbarortsteile werden zukünftig verstärkt zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt, dank ausreichender Nahversorgung und sicherer sowie komfortabler Verbindungen. Kurze Wege ersetzen somit im Sinne des kommunalen Klimaschutzes weite (fossile) Fahrtstrecken und stärken zugleich den heimischen Einzelhandel.

Flächengerechtigkeit im Straßenraum

und tatsächliche Gleichberechtigung des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr. Auf gemeinsam genutzten Verkehrsflächen sollen schnellere Verkehrsteilnehmende gegenüber Langsameren Rücksicht nehmen.

Rad Fahren ist Fun

mit oder ohne E-Unterstützung – oder auch mit Lastenrad. Dafür werden die Netzlücken im Eltviller Radverkehrsnetz geschlossen und bestehende Radverkehrsinfrastruktur attraktiv, sicher und komfortabel ausgestaltet.

Gutes Bus- und Bahnangebot

ist die nötige Ergänzung der Nahmobilität. Das umfasst auch attraktive, barrierefreie Zugangswege im direkten Haltestellen- und Bahnhofsumfeld, als auch optimierte Wegeführungen in und von allen Ortsteilen zu den Bahnhaltepunkten.

Touristischer Verkehr

ist in Eltville willkommen und soll möglichst verträglich gestaltet werden – mit einladenden weitgehend autofreien Verbindungen ausgehend von größeren Parkplätzen und den Bahnhaltepunkten.

Menschen mit Behinderung

werden nicht mehr durch verschiedenste Hindernisse und Barrieren „behindert“. Sie bewegen sich frei wie alle anderen. Dafür müssen wir zahlreiche Ecken in den Ortsteilen baulich anpassen.

Orte der Begegnung

stärken den gesellschaftlichen Zusammenhalt und wirken gegen Alterseinsamkeit. Sitzgelegenheiten erweitern den Aktionsradius, laden zum Ausruhen oder spontanen Klönen ein, wenn man zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs ist.

Straßen ohne Parken

bieten, durch die Verlegung des Kfz-Parkens aus den Geschäftsbereichen in die Randbereiche, mehr Bewegungsfreiheit für alle anderen. Fließender Verkehr (Fuß/Rad) bekommt Vorrang vor Ruhendem Verkehr (Pkw). So werden Behinderungen des Rad- und Fußverkehrs und Unfälle z.B. durch Sichtbehinderungen vermieden.

Bewegungsförderlicher Alltag für die Gesundheit

ist das Ziel in jedem Alter, besonders aber für die selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Um sicher zu Fuß und mit dem Rad zur Schule zu kommen, sollen Straßen umgestaltet und Elterntaxis vermieden werden.

Verhaltensänderung

beginnt im Kopf. Information und Werbung für Fuß+Rad ermutigt Eltern, Kinder und Jugendliche, Lehrende und Erziehende, mehr und längere Wege als (körperlich) aktive Alltagsmobilität zurückzulegen

5 Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

Verkehrsnetzen kommt die Aufgabe der Verbindung und Erschließung der räumlichen Strukturen und der hier stattfindenden menschlichen Aktivitäten zu. Sie dienen der Erreichbarkeit von verkehrlichen Zielen - Arbeitsplätzen, Ausbildungsstellen, Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten, Freizeit- und Erholungseinrichtungen.

Mit der Planung und Realisierung eines Radverkehrsnetzes wird angestrebt, Radfahrern eine schnelle, sichere und attraktive Verbindung zwischen allen Quellen und Zielen zu ermöglichen. Für eine adäquate Ausgestaltung des Verkehrsnetzes ist es erforderlich zu wissen, welche Bedeutung die einzelnen Straßen und Weg im Verbindungsgefüge der Raumstrukturen besitzen. Nur so kann in Abwägung mit den Belangen der übrigen Verkehrsträger und dem städtischen Umfeld eine situationsangepasste Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen.

Aufgabe der Radverkehrsnetzplanung ist daher, das System der Radverkehrsverflechtungen im räumlichen Verkehrsbeziehungsgefüge transparent zu machen und die daraus resultierenden Ansprüche hinsichtlich der anzustrebenden Verbindungsqualitäten zu definieren. Mit der Planung des Radverkehrsnetzes soll insgesamt also auf eine anspruchsgerechte Führung der Radfahrer hingewirkt werden und dies nicht nur im Bereich der Strecke, sondern auch im Bereich der Knotenpunkte und der Überquerung stark vom Kraftfahrzeugverkehr befahrener Straßen.

5.1 Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Das niederländische Planungsleitwerk „Radverkehrsplanung von A bis Z“ definierte bereits in den 90er Jahren fünf wesentliche Hauptkriterien, an denen die Qualität des Radverkehrsnetzes zu messen ist (Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit, Komfort). Diese haben sich bei Planungen in der Vergangenheit als Maßstab bewährt und wurden aus der eigenen Erfahrung heraus durch zwei weitere Kriterien ergänzt (Reisegeschwindigkeit, Lesbarkeit/Kontinuität).

Kriterium	Beschreibung der Qualitätsmerkmale
Zusammenhang	Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.
Direktheit	Für den Alltagsverkehr werden immer möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdurchlässigkeit gewährleistet.
Reisegeschwindigkeit	Für den Alltagsverkehr mit längeren Reiseweiten über 5 Kilometer ist eine hohe Reisegeschwindigkeit mit Minimierung der Anzahl der Halte von herausragender Bedeutung. Diese Anforderungen werden bestmöglich auf Radschnellverbindungen erfüllt.
Lesbarkeit / Kontinuität	Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass durchgehende Verbindungen eindeutig erkennbar sind. Daher kommt der Gestaltung der Übergänge zwischen den Netzabschnitten eine besondere Bedeutung zu. Es ist auf eine hohe Führungskontinuität innerhalb der Straßenräume hinzuwirken.
Attraktivität	Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.
Sicherheit	Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle. Zu berücksichtigen sind dabei auch die unterschiedlichen Anforderungen die sich aus subjektiver Verkehrssicherheit (nutzerspezifisch) und objektiver Verkehrssicherheit (gemessen an Unfallzahlen) ergeben.
Komfort	Die Führung der Radfahrer ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und eine anspruchsgerechte Befahrbarkeit (Belagsqualität) erreicht wird.

Tabelle 5-1 Anforderungen an das Radverkehrsnetz (Quelle: inhaltlich angelehnt an C.R.O.W. 19943, eigene Darstellung)

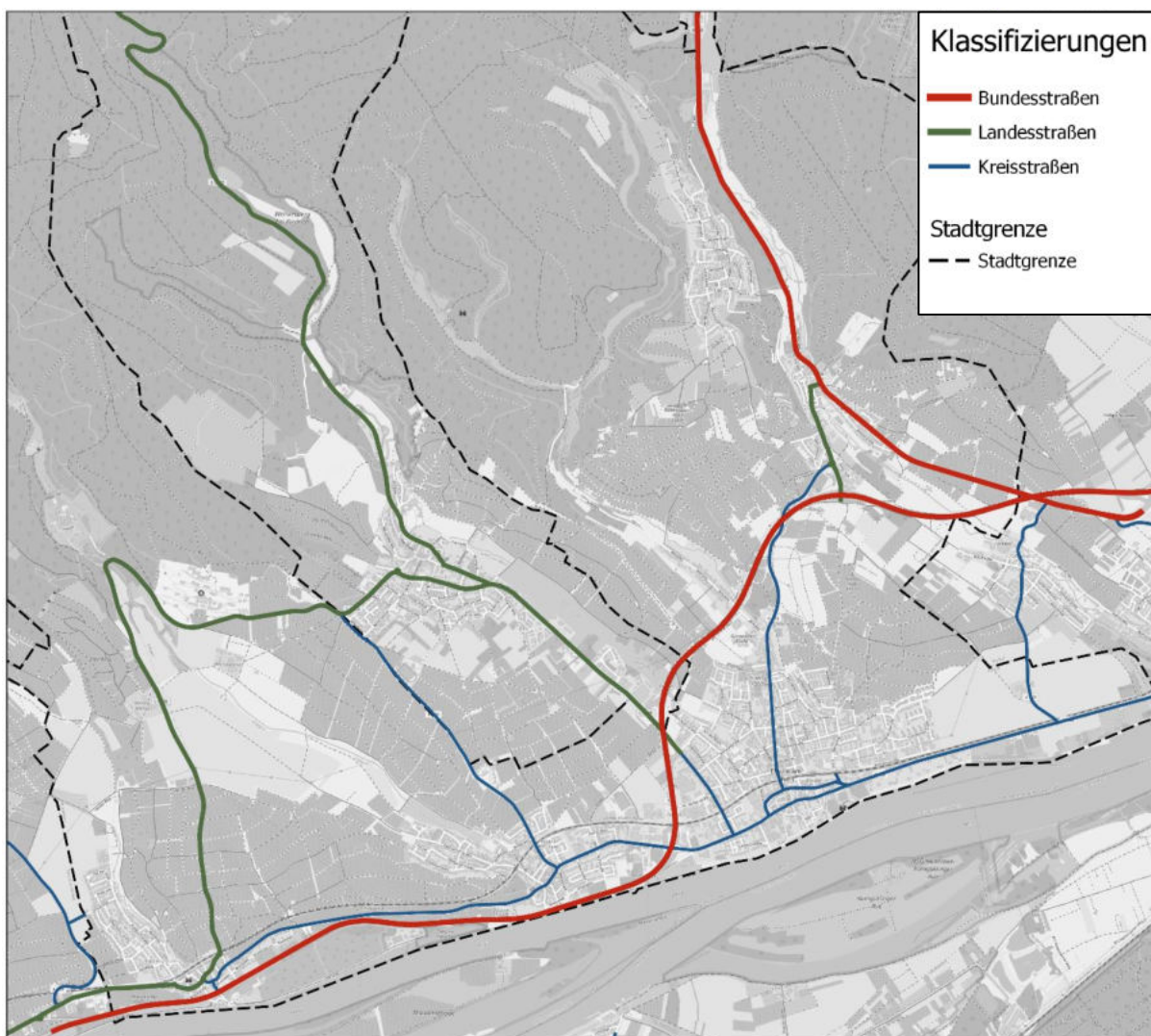
5.2 Bestehende Netze in Eltville

Im Rahmen der Material-Sichtung konnten bereits bestehende Netzstrukturen erfasst werden, die für die finale Netzentwicklung zu berücksichtigen sind. Sie stellen weder ein vollständiges Alltagsradnetz dar, noch können sie vollständig in das zukünftige Netz übernommen werden. Sie liefern jedoch mindestens Anhaltspunkte für Teilstrecken des zukünftigen Netzes, bieten die Möglichkeit der Integration überregionaler und regionaler Netzelemente und zeigen ansatzweise den Umfang von Überlagerungen unterschiedlicher Nutzergruppen an einzelnen Streckenabschnitten.

5.2.1 Klassifiziertes Straßennetz

Das klassifizierte Kfz-Netz bietet in der Regel die direkten Verbindungen sowohl innerhalb als auch zwischen den Stadtteilen und stellt damit auch für den Radverkehr das Grundgerüst des Netzes dar. Hier ergeben sich bereits erste Überlagerungen des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr, deren Konfliktpotenzial im weiteren Prozess zu begutachten und bei der Ausgestaltung der Führungsformen zu reduzieren ist. Die folgende Karte stellt das klassifizierte Straßennetz dar.

³ C.R.O.W. – Institut für Normung und Forschung im Erd-, Wasser-, Straßenbau und in der Verkehrstechnik in den Niederlanden (Hrsg.) 1994: Radverkehrsplanung von A bis Z, Ede - Niederlande



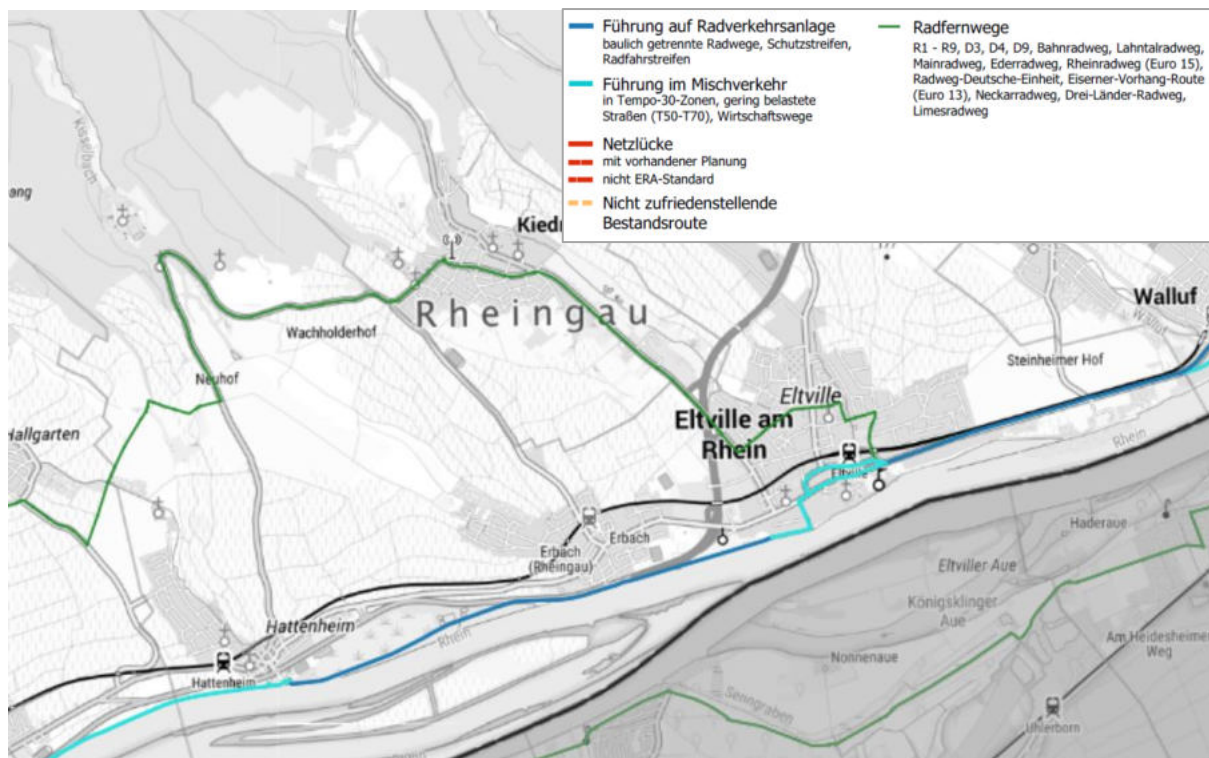
Karte 5-1: Klassifiziertes Kfz-Netz

5.2.2 Hessisches Hauptnetz

Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet das „hessenweite Grundgerüst für das Radverkehrsnetz“⁴ als Netz der überregionalen Routen. Es ist durch regionale und lokale Radnetze für den Alltagsradverkehr zu vervollständigen und stellt damit die Grundlage des Eltviller Radnetzes für den Alltagsradverkehr dar. Auf Eltviller Stadtgebiet verläuft das Hauptnetz fast ausschließlich entlang des Leinpfads am Rhein bzw. dessen Umfahrungsstrecken. Ergänzt wird die Route durch den Radfernweg R3, der nördlich des Rheins am Kloster Eberbach vorbei entlang des klassifizierten Straßennetzes verläuft.

Eine Netzlücke im Rad-Hauptnetz Hessen auf Eltviller Stadtgebiet, die im Rahmen eines lokalen Radverkehrsnetzes zu beheben wäre, besteht nicht.

⁴ Vgl. <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/>



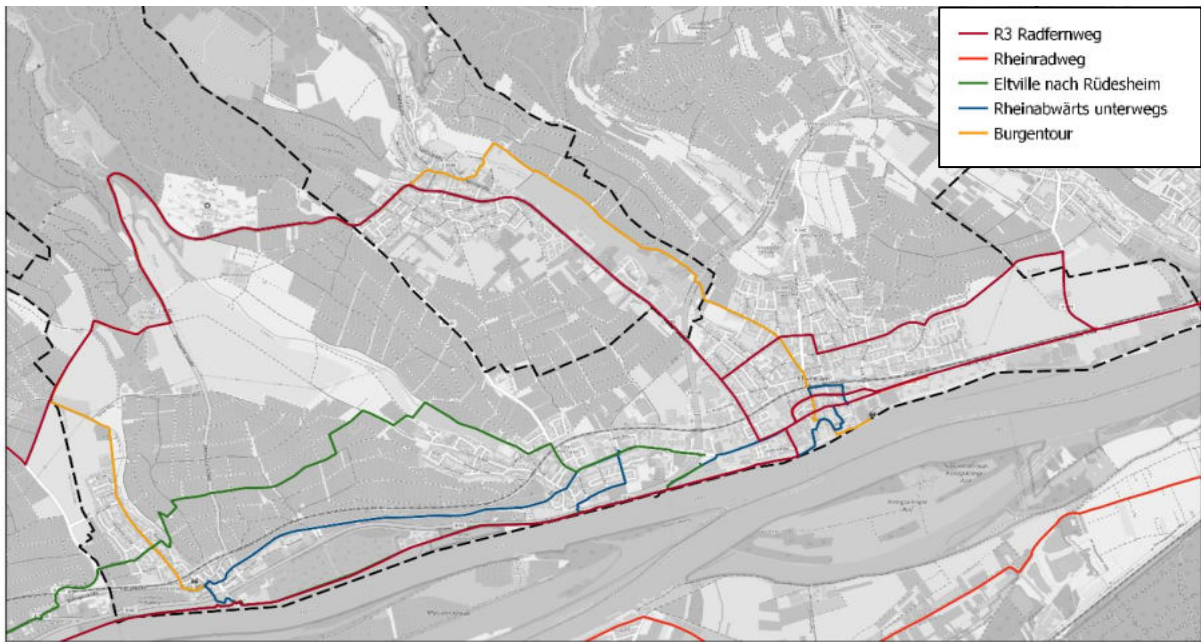
Karte 5-2: Hessisches Radhauptnetz auf Eltviller Stadtgebiet

5.2.3 Radfernwege und Wegweisungsnetz

Das touristische Radverkehrsnetz, das durch eine Wegweisung erkennbar ausgewiesen ist, gibt Hinweise auf bereits gut ausgebaute Radverkehrsführungen, die auch im Alltagsradverkehr genutzt werden können. Nicht alle Routen sind dabei auf das Alltagsnetz übertragbar, da es auch Routen zu abgelegenen Sehenswürdigkeiten beinhalten kann, die im Alltagsradverkehr weniger relevant sind.

Da Radverkehr in Eltville bis dato überwiegend touristisch gedacht wird, ist das touristische Wegweisungsnetz bereits gut dokumentiert. Allein auf der Internetseite der Stadt finden sich 3 Themenrouten, darüber hinaus werden vom Land neben dem R3 Radfernweg 3 weitere Themenrouten angeboten. Über private Internetseiten werden weiteren Routen, z.B. vom ADFC, getrackt empfohlen.

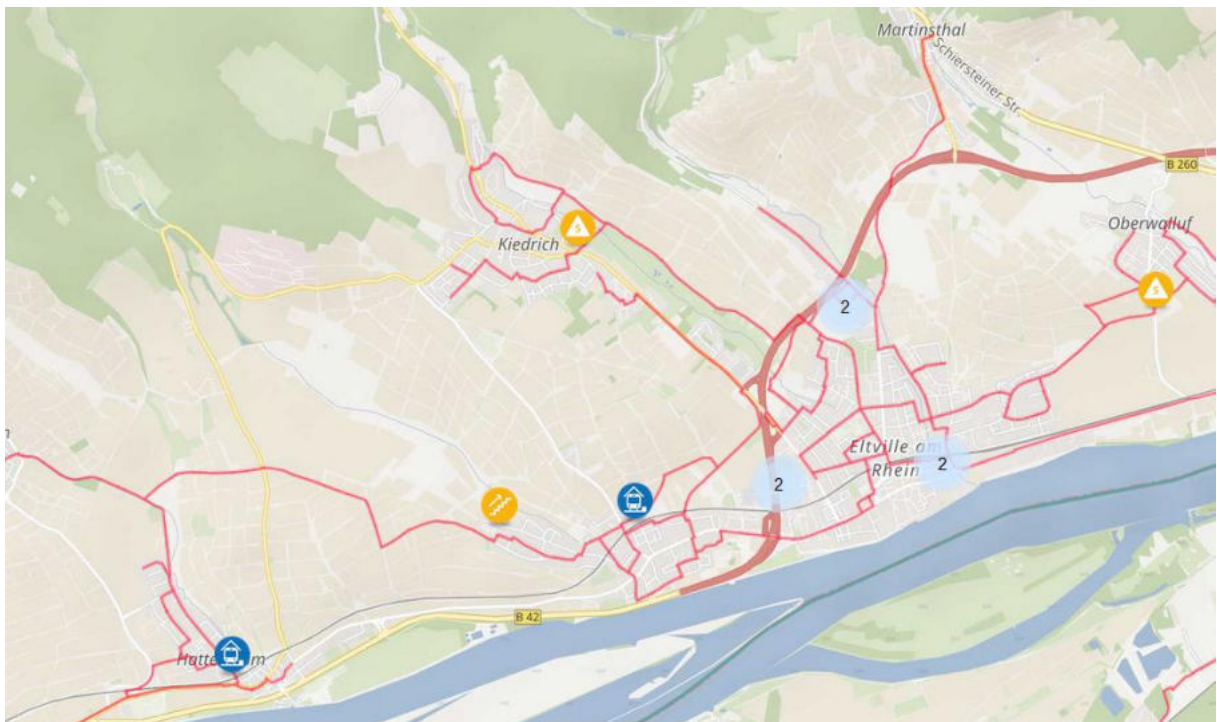
Fast alle Routen verlaufen auf dem Leinpfad und nutzen die Wegeführung des R3. Die folgende Karte gibt Aufschluss über die durch die Wegweisung ausgewiesenen Routen.



Karte 5-3: Routen der Radwegweisung

5.2.4 Netz des Schülerroutenplaners

Der Schülerroutenplaner Hessen gibt Aufschluss über die Routen, die von radfahrenden Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zu ihren Schulen genutzt werden. Die dort hinterlegten Routen verlaufen häufig abseits des Kfz-Verkehrs oder auf wenig belasteten Straßen. Sie beinhalten u.U. auch Umwege, die aus Gründen der objektiven Verkehrssicherheit oder dem subjektiven Sicherheitsgefühl akzeptiert werden und zeigen ggf. auch sichere „Schleichwege“, die es in ein Alltagsnetz zu integrieren gilt.



Karte 5-4: Schülerrouten nach Schülerroutenplaner Hessen

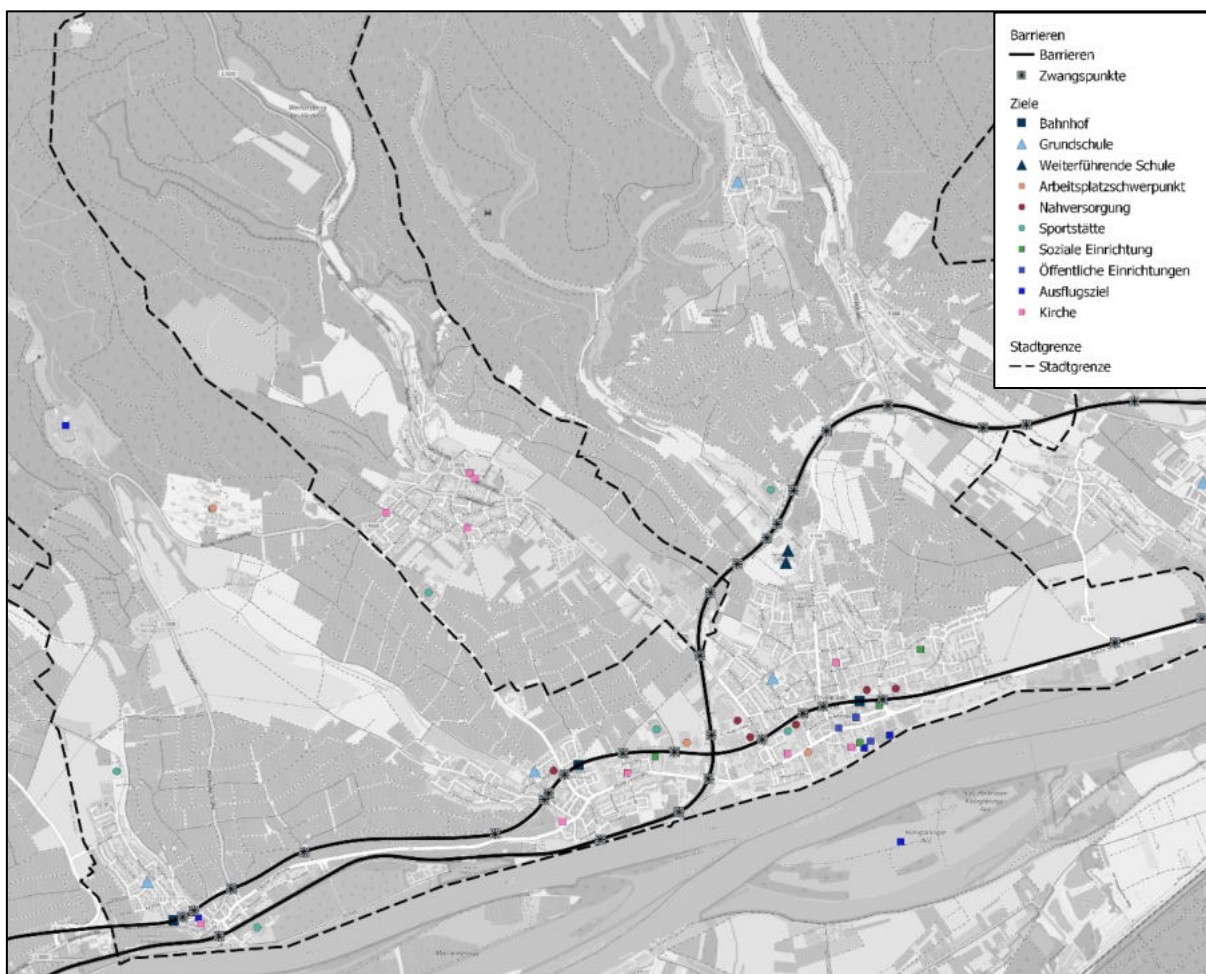
5.3 Barrieren und Zwangspunkte

Bahnlinie und B 42 stellen in den rheinnahen Ortsteilen intensiv befahrene Barrieren für den Radverkehr dar. An der Bahnlinie bestehen diverse Querungsstellen als sogenannte Zwangspunkte, die das sichere Überwinden der Barriere grundsätzlich ermöglichen. Einige dieser Zwangspunkte, vor allem in Erbach und Hattenheim und außerhalb der Ortslagen, sind als niveaugleiche Bahnübergänge ausgestaltet, die aufgrund der intensiven Nutzung der Bahnstrecke, auch durch den Güterverkehr, häufig geschlossen sind und damit Einschränkungen eines zügigen Radverkehrs darstellen.

Die B 42 weist keine Radverkehrsführungen auf und an den wenigen Knotenpunkte zum Anschluss der Ortslagen bestehen in der Regel keine Anschlüsse und Querungsanlagen für den Radverkehr, wodurch ein niveaugleiches sicheres Queren für den Radverkehr ausgeschlossen ist. Kompensiert wird diese Barrierewirkung ansatzweise durch das Angebot einzelner Unterführungen in Hattenheim und Erbach, um die Verbindung zwischen den Ortslagen und dem Rhein zu erhalten. Häufigere Unterquerungsmöglichkeiten bieten sich dagegen nördlich des Hauptorts Eltville, wo mehrere Wirtschaftswege die B 42 queren.

5.4 Quellen und Ziele

Die wichtigsten, durch das Radverkehrsnetz zu verknüpfende Quellen und Ziele des Radverkehrs in Eltville sind in der folgenden Karte dargestellt. Vor allem in der Kernstadt Eltville besteht eine hohe Dichte an unterschiedlichen Zielen, die von benachbarten Städten als auch aus den umliegenden Stadtteilen angefahren werden.



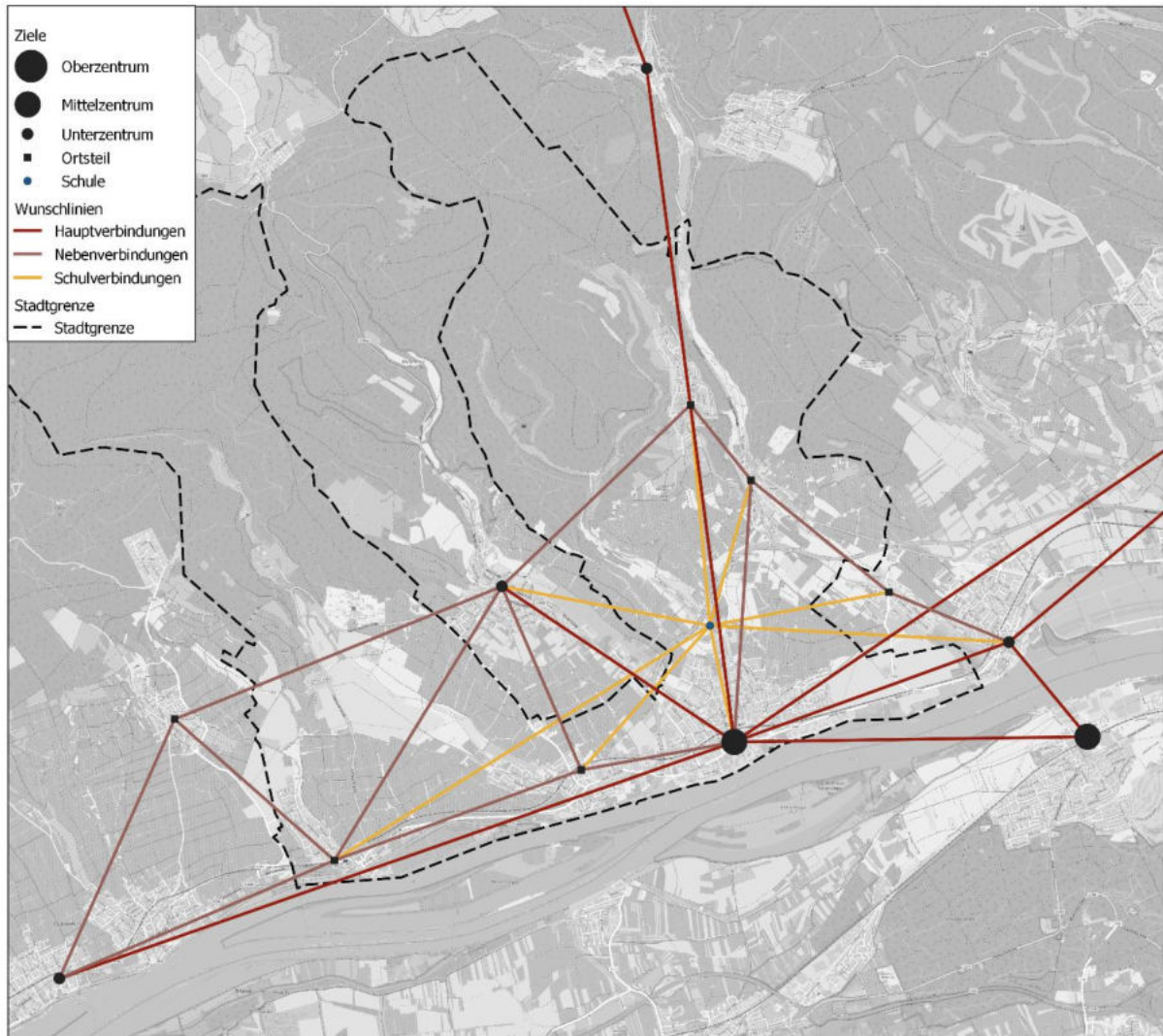
Karte 5-5: Barrieren, Zwangspunkte und Ziele des Radverkehrs

5.5 Netzentwicklung

Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen im Radverkehr zwischen sicheren geübten täglich Radfahrenden und ungeübten Gelegenheitsfahrenden ist es notwendig, in der Netzentwicklung zur Verbindung der Quellen und Ziele dual zu denken. So können einzelne Abschnitte in der Überlagerung von allen Nutzergruppen befahren werden, weil breite komfortable und sicher getrennte Führungen mit genügend Raum zum Überholen bestehen. Dagegen sollten für andere Abschnitte ggf. umwegigere Alternativ- oder Parallelrouten im Erschließungsstraßen- oder Nebennetz definiert werden. Dabei stellt das Alltagsnetz die Basis des Radnetzes dar. Ein überlagerndes „Schulnetz“ für ungeübtere Radfahrende sowie ein verdichtendes Nebennetz ergänzen dieses Basisnetz.

Das Radnetz für den Freizeitradverkehr wird dagegen eher als Grünnetz definiert, in dem der Erlebniswert der Route gegenüber den im Alltag relevanten Aspekten wie Direktheit und Reisegeschwindigkeit betont wird. Das Freizeitnetz entspricht dabei weitgehend dem touristischen Wegweisungsnetz und wird hier nicht weiterverfolgt.

Die folgende Karte mit den Wunschlinien zur Verbindung der Quellen und Ziele zeigt sowohl die Wunschlinien des Alltags- als auch explizit des „Schulradverkehrs“ in Ausrichtung auf das Schulzentrum in Eltville dar.



Karte 5-6: Wunschliniennetz Alltags- und Schulverkehr

5.6 Fehlende Verbindungen

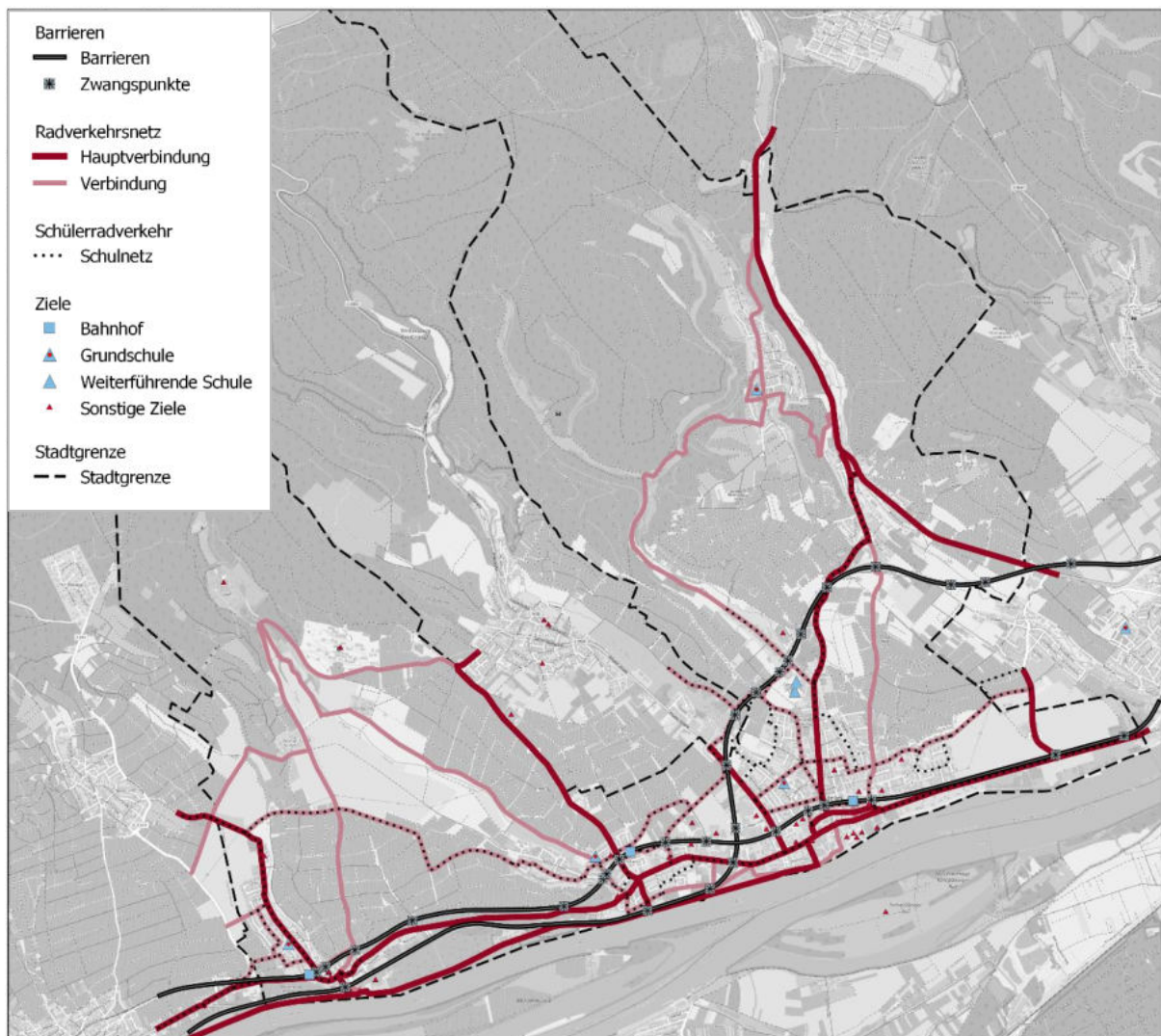
In der Überlagerung der Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz wurden Quell-Ziel-Beziehungen identifiziert, für die – gemessen an den vorgegebenen Qualitätszielen - derzeit keine bzw. keine attraktiven Verbindungen im Wegenetz bestehen. Sie stellen Netzlücken dar, die es zukünftig ggf. durch neue Wege, Wegebefestigungen oder verbesserte Knotenführungen zu schließen gilt.

Dies betrifft:

- Direkte Verbindung Hattenheim / Erbach zum Schulstandort Eltville (Gymnasium, Realschule) oberhalb der Bahn,
- Leinpfad unterhalb der Burg,
- Anbindung Kloster Eberbach getrennt vom Kfz-Verkehr,
- Verbindung Erbach - Kiedrich getrennt vom Kfz-Verkehr,

- Verlängerung Wörthstraße in Richtung Osten, mindestens bis Bahnhof, inklusive Anschluss an Bahnsteige, besser weiter bis Weinhohle (Lidl),
- Alternativrouten zur Schwalbacher Straße in Richtung Martinsthal, ggf. abseits des Kfz-Verkehrs, z.B. in Verlängerung des Wieswegs,
- alternative Verbindungen zwischen Martinsthal und Rauenthal.

Für diese Relationen sind Routen in das Radverkehrsnetz „eingestellt“, die jedoch im Rahmen weiterer Entwicklungen zu konkretisieren sind. Der folgenden Karte kann das Eltviller Radnetz bestehend aus Hauptnetz, Schulnetz und Nebennetz entnommen werden. Es bildet die Grundlage für die anschließende Analyse der Radverkehrssituation in Eltville.



Karte 5-7: Vorläufiges Radnetz

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Im vorliegenden Kapitel wird möglichst vollständig der **Handlungsbedarf** zur Stärkung der nahmobilen Verkehrsarten auf den unterschiedlichen Handlungsebenen dargestellt. Dies geschieht auf der Grundlage der Bestandsanalyse (Kapitel 3) und dem Radnetz (Kapitel 5) und orientiert sich am Erreichen der im Kapitel 4 formulierten Ziele für die Nahmobilität in Eltville. Er umfasst neben klar abgrenzbaren und eindeutig formulierbaren **Maßnahmen**, z.B. zum Erreichen regelkonformer Führungen (Kapitel 0), die Darstellung von **Handlungsfeldern** (Kapitel 0), die in nachfolgenden konkretisierenden Konzepten final zu bearbeiten sind. Für diese meist komplexen Handlungsfelder wird an dieser Stelle „nur“ der anzustrebende Zielzustand formuliert, sowie zu berücksichtigende Aspekte und Fragestellungen, zu überwindende Hindernisse, sowie erste mögliche Maßnahmenansätze, die zu prüfen sind, möglichst vollständig dargestellt. Sie sind als Maßnahmenkomplexe zu verstehen, deren Teilmaßnahmen inhaltlich und chronologisch aufeinander anzustimmen sind, einen längeren Diskussions- und Entscheidungsprozess zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft erfordern, zugleich aber großes Potenzial bieten, die Nahmobilität entscheidend voranzubringen. Viele der planerischen Herausforderungen sind in Eltville bekannt und werden bereits verwaltungsintern intensiv diskutiert. Aufgabe des Nahmobilitätsplans ist in diesem Zusammenhang, mit systematischer Analyse eine Vervollständigung der Fragestellungen zu jedem einzelnen Handlungsfeld zu leisten und in der Entwicklung von Lösungsansätzen den Schwerpunkt auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu legen.

Häufig haben Lösungsansätze für den Fuß- und Radverkehr Konsequenzen für weitere Verkehrsteilnehmende und andere Straßenraumnutzungen. In Eltville sind aufgrund der Stadtgröße und vor allem der bestehenden Straßenräume und öffentlichen Flächen verstärkt Maßnahmen zur Regulierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Parkens, erforderlich, der heute in Eltville sowohl in der Flächenverteilung als auch in der Wahrnehmung den größten Raum einnimmt. Hier gilt es ein stärkeres Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der Verbindungserfordernisse anzustreben, u.a. mit Untermauerung des Bedarfs der Nahmobilität gegenüber übergeordneten Baulastträgern.

Wo „auf dem Papier“, z.B. bei sehr beengten Verhältnissen, keine befriedigende Lösung entsteht, kann in verschiedenen Versuchen vor Ort (im sogenannten „Real-Labor“) die relativ beste Lösung ermittelt werden – am besten in wissenschaftlicher Begleitung z.B. mit der Hochschule Rhein-Main.

6.1 Schwerpunkt Ortsdurchfahrten

Eltville ist wie viele Weinorte geprägt durch enge und sehr enge Straßenräume, die teilweise als klassifizierte Ortsdurchfahrten mit einer erhöhten Bedeutung für den Kfz-Verkehr meist zu geringe Bewegungsräume für den Fußverkehr aufweisen. Hier gilt es in Zukunft Straßenraumaufteilungen und -gestaltungen zu entwickeln, die situationsangepasst eine gute Balance zwischen den Sicherheitsbedürfnissen des Fußverkehrs und den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs erreichen. Empfehlungen zum Vorgehen

und eine Orientierung bei der Auswahl der passenden Querschnittsausgestaltung gibt das BAST-Forschungsprojekt⁵ „Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten“.

Vorgehen

1. Definition / Abgrenzung der Engstelle – bis zu 300m
2. Ermittlung der tatsächlichen Verkehrsbedeutung
 - a. Ermittlung der Bedeutung im Kfz-Verkehr durch Prüfung von Alternativrouten, Einbahnverkehren und Zählung des Kfz-Verkehrsaufkommens.
 - b. Abschätzung der Bedeutung im Fußverkehr (u.a. pulkartige Schülerverkehre zu Grundschule und (Schul-) Bushaltestellen, touristischer Fußverkehr, Aufenthaltsfunktion durch Geschäfte, Alltagsfußverkehr mit Kindern zur Kita oder z.B. durch Geschäfte)
3. Entscheidung über Begegnungsverkehr oder Einrichtungsverkehr in der Engstelle, abhängig von den erforderlichen Bewegungsbreiten im Seitenraum (Sicherung von längeren Engstellen ohne Begegnungsverkehr oder / und ungünstigen Sichtbeziehungen durch eine Signalisierung) und der Länge der Engstelle.
4. Abschätzung der Sicherungsbedürfnisse im Fußverkehr zur Entscheidung über die „angemessene Stärke der Separation“⁶ durch Hochbord, Flachbord oder niveaugleichen Ausbau

Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum, vor allem für Schulkinder, ein Ausweichen in den Seitenraum ist nicht möglich ▪ Risiko des regelwidrigen gekippten Parkens mit zusätzlicher Verengung von Fahrbahn und Gehweg
Flachbord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Signalisierung der Trennung Fahrbahn / Seitenraum ▪ Erleichtern das Queren ▪ Werden bei Begegnungsfällen vom Kfz-Verkehr überfahren ▪ Risiko des regelwidrigen gekippten Parkens
Niveaugleicher Ausbau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgestaltung situationsabhängig: Klare Unterscheidung zwischen Fahrbahn (Asphalt) und Seitenraum (Pflaster) oder ähnliche Gestaltung (ähnliche Pflasterfarben beider Bereiche) ▪ Häufig Sicherung der Seitenräume durch Poller erforderlich, was die Bewegungsbreite im Fußverkehr um 50cm einschränkt

Tabelle 6-1: Vor- und Nachteile unterschiedlicher Separierungsformen

⁵ Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST): Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten, Bergisch Gladbach, 2011

⁶ Ebenda, S. 72

Grundsätzlich gelten die folgenden Anforderungen an die Ausgestaltung von Engstellen. Die danach folgende Übersicht ist dem genannten Forschungsprojekt entnommen und konkretisiert diese Anforderungen.

- Engstellen sollten klar gegliedert und eindeutig als Engstelle im Vergleich zum vorherigen Straßenverlauf erkennbar sein. Dies ist nicht nur bei Dunkelheit relevant. Anstelle von Trichtern, wo sich die Fahrbahnbreite allmählich reduziert sind klare Wechsel im Querschnitt durch frühzeitige Seitenraumverziehung, Pflanzbeete, Belagswechsel und ggf. Beschilderung einzurichten.
- **Gehwege** sollen mindestens 1,50m breit sein aus Gründen der Barrierefreiheit und versetztem Gehen bei Schulkindern. Sind bei stärkerem Fußverkehr höhere Breiten erforderlich, ohne dass Flächenkapazitäten bestehen, ist ein niveaugleicher Ausbau vorzunehmen. Grundsätzlich ist auch in Engstellen eine Straßenraumproportion von 30:40:30 anzustreben.
- **Radverkehr** wird bei reduziertem Geschwindigkeitsniveau verträglich mit auf der Fahrbahn geführt, so dass keine zusätzlichen Flächenkapazitäten erforderlich sind.
- **Fahrbahnen** im Einrichtungsverkehr sind in 3,50m Breite auszuführen. Höhere Breiten führen zu Konflikten durch ungewollte Begegnungsverkehre. Für die erforderlichen Schleppkurven sind ggf. Aufweitungen vorzusehen.
- Bei Einrichtungsverkehren sind die erforderlichen Sichtweiten bis zum Ende der Engstelle einzuhalten oder die Engstelle zu signalisieren.
- Auf Flächen für **Parken** und Halten durch Lieferverkehre ist in Engstellen in der Regel zu verzichten.
- Eine **Abtrennung** zwischen Fahrbahn und Seitenraum, z.B. durch Poller ist zu vermeiden, da diese zusätzliche Einschränkungen der Bewegungsbreite im Fußverkehr verursacht.
- Sind Seitenräume zu schmal und nicht als Gehweg auszubilden, sind zum Schutz benachbarter Gebäude **Schutzräume**, ggf. mit Hochbord oder als Grünfläche anzulegen, wobei deutlich ersichtlich sein muss, dass sie nicht als Gehwege zu nutzen sind.
- **Straßenraumbegrünung** kann zur Verdeutlichung der Engstellen beitragen.

Einsatzbedingungen	Querschnitt
Fußgänger aufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne	
Fußgänger aufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig/hoch Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne	1)
Fußgänger aufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: > 400 Kfz/h ²⁾ Begegnungsverkehr: Pkw/Pkw	
Fußgänger aufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: hoch Verkehrsstärke: > 400 Kfz/h ²⁾ Begegnungsverkehr: Pkw/Lkw	
1) Ggf. bis Verkehrsstärken von 800 Kfz/h umsetzbar. Eine genaue Überprüfung der Halterate ist notwendig 2) Bei Verkehrsstärken bis 1200 Kfz/h kann der Verkehr ohne Begegnungsmöglichkeit mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden	

Tab. 17: Empfohlene Querschnitte für Engstellen

- Fahrbahnen mit höhengleicher Ausbildung werden bei Verkehrsbelastungen unter 400 Kfz/h und einem geringen Schwerverkehrsanteil eingesetzt. Mit der höhengleichen Ausbildung wird bei geringer Verkehrsstärke versucht, Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehre möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Mit gliedernden Elementen wird dem Schutz- und

Orientierungsbedürfnis der Fußgänger entsprechen.

- Bei Verkehrsstärken bis 400 Kfz/h und einem hohen Schwerverkehrsanteil ist die Ausbildung mit Hochbord ohne Begegnungsmöglichkeit Pkw/Pkw der Standardfall. Bei der Ausbildung mit Hochborden wird für den Fahrverkehr eine baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Diese Lösung empfiehlt sich, um den Gegenverkehr von der Einfahrt in die Engstelle abzuhalten. Die Fahrbahnbreite für Lösungen ohne Begegnungsverkehr wird mit 3,50 m empfohlen.
- Engstellen ohne Begegnungsverkehr können ggf. bis zu einer Verkehrsstärke von 400-800 Kfz/h ohne Signalisierung umgesetzt werden. Eventuelle Beeinträchtigungen der Anwohner sind zu prüfen und zu berücksichtigen. Hohe Halteraten im Bereich dieser Verkehrsstärke können in Einzelfällen zu einer Ablehnung einer einstreifigen Variante führen. Sind die Halteraten und damit die Emissionsfaktoren zu hoch, so kann eine höhengleiche Ausbildung in Betracht gezogen werden, bei der eine Begegnung Pkw/Pkw oder auch Pkw/Lkw möglich ist.
- Engstellen ohne Begegnungsverkehr sind mit Signalisierung bei Verkehrsbelastungen bis zu 1.000-1.200 Kfz/h möglich. Dabei sollte die Länge nicht mehr als 300 m betragen. Ansonsten wird die Wartezeit, resultierend aus dem langen Räumweg, zu lang. Bei Verkehrsbelastungen nahe dem oberen Grenzwert kann die Halterate ebenfalls hoch werden.
- Engstellen mit Begegnungsverkehr Pkw/Pkw können ab einer Straßenraumbreite von 7,50 m mit wenig Lkw-Anteil und ab 8,50 m mit hohem Lkw-Anteil umgesetzt werden. Begegnungsverkehr sollte erst bei Verkehrsstärken ab 800 Kfz/h in Engstellen ermöglicht werden.
- Die Engstellenlänge sollte unter der Voraussetzung, dass die Sichtbeziehung hergestellt ist, nicht länger als 50 m sein. Ist die Engstelle länger als 50 m, so kann die Engstelle gegebenenfalls in Sequenzen aufgeteilt werden.
- Bei Verkehrsbelastungen über 1.200 Kfz/h wird empfohlen, Lösungen mit Begegnungsverkehr zu wählen. Kann dies aufgrund der Straßenraumbreite nicht eingehalten werden, sollte eine Verkehrsverlagerung in Betracht gezogen werden.

Bild 6-1: Auszug aus dem BAST-Forschungsprojekt zur Ausgestaltung von Engstellen

Exkurs Begegnungszone

Enge Ortsdurchfahrten haben unterschiedliche Gestaltungen der Gehbereiche bzw. mit unterschiedlich hohen Borden abgesetzte „Restgehwege“, die in vielen Fällen zum Gehen oder Ausweichen auf der Fahrbahn zwingen. Die künftige StVO wird vrsl. eine neue verkehrsrechtliche Möglichkeit zur Regelung u.a. in Ortsdurchfahrten, mit oder ohne bauliche Anpassung, schaffen, die in Abschnitten in Martinsthal, Erbach und Hattenheim eingesetzt werden könnte. Bereits im April 2021 hat die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer (VMK) einstimmig dem Verordnungsgeber Bundesverkehrsminister im Rahmen einer fußgängerfreundlicheren StVO die Einführung der sogenannten Begegnungszone empfohlen. Sie hat sich in mehreren Nachbarländern bewährt, den Fußgängern auch auf der Fahrbahn bei Tempolimit 20 km/h mehr Rechte zu geben, ohne den Kfz-Verkehr auszusperrten (Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Österreich). Heute haben wir eine Lücke im Instrumentarium, wenn mangels durchgehend nutzbarer Gehwege (nur vorhandener Schrammborde) die Fußgänger die Fahrbahn mit nutzen müssen, die Anordnung des verkehrsberuhigten Bereichs bei klassifizierten Straßen jedoch stark eingeschränkt ist. Mit dem neuen Instrument der Begegnungszone würde diese verkehrsrechtliche Lücke gefüllt, die besonders in einigen Ortsdurchfahrten von Eltville die planerisch beste Lösung darstellen würde – trotz der spezifischen Unterschiede in den einzelnen Ortsteilen. Dies macht die folgende Skizze aus der Bremischen Senatsverwaltung (aktueller VMK-Vorsitz) deutlich.-

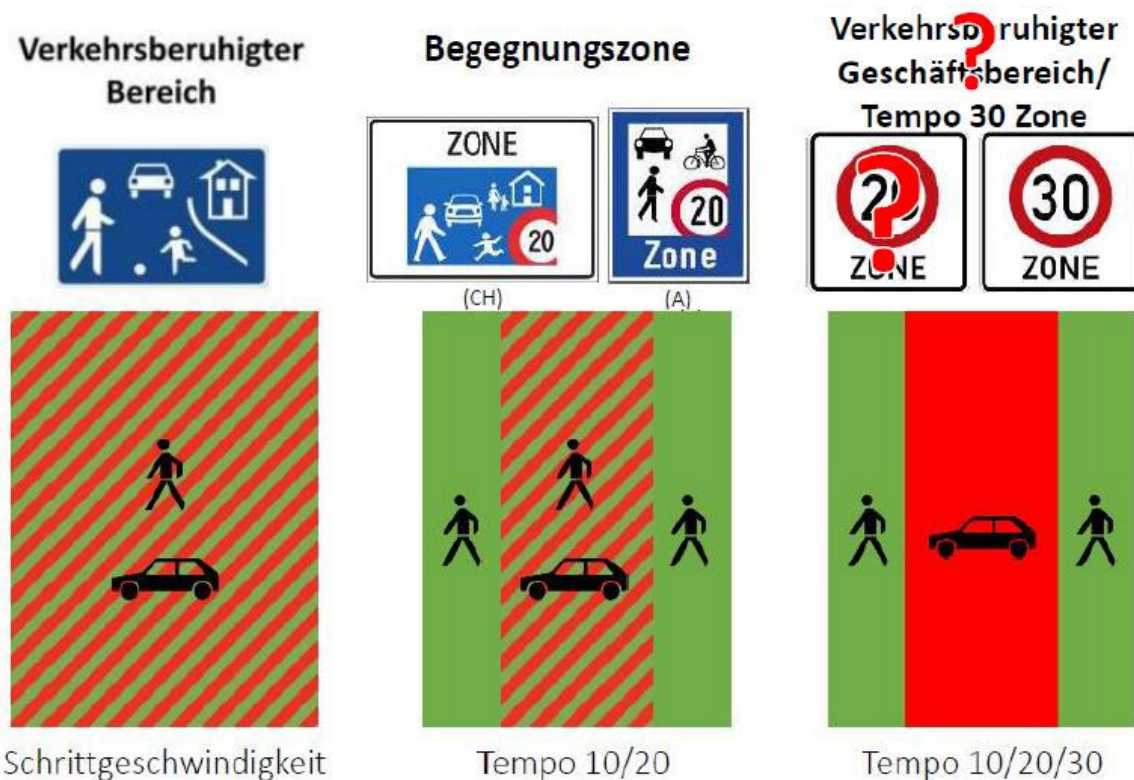


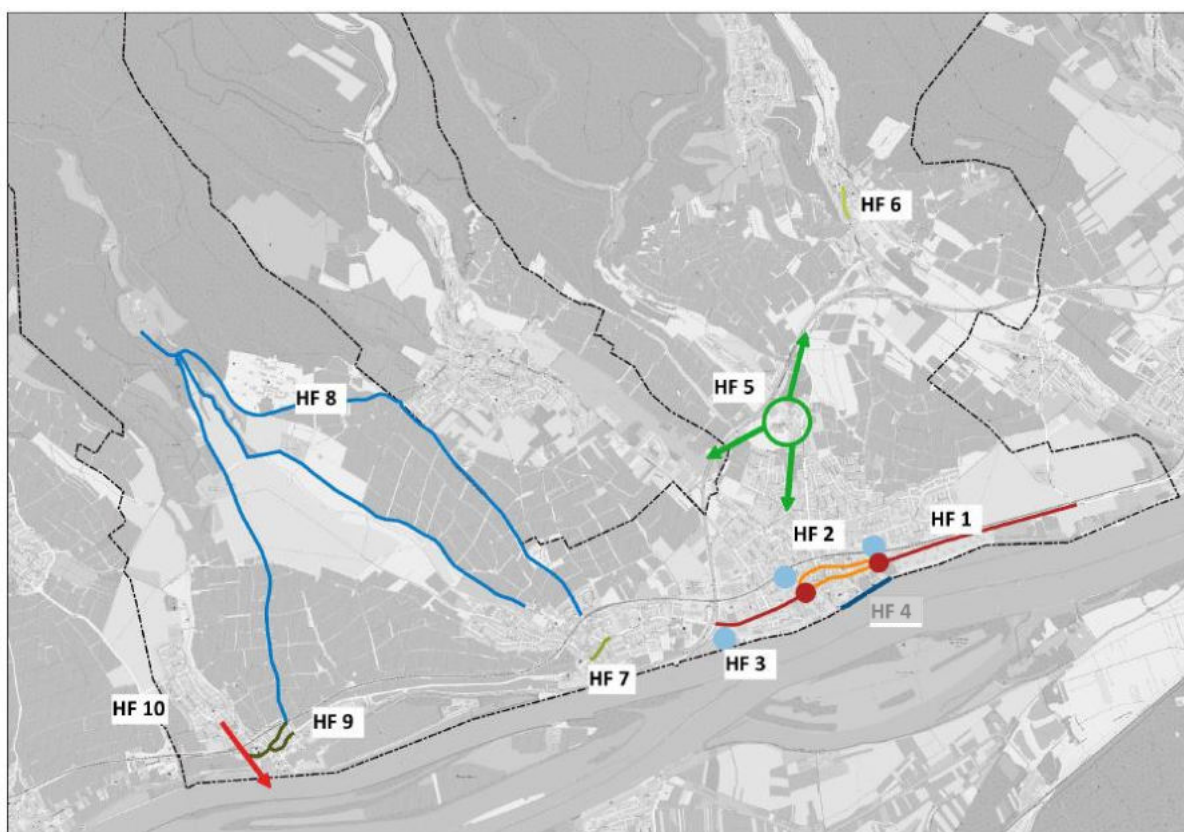
Bild 6-2: Veranschaulichung der VMK-Empfehlung vom April 2021 für Einführung der Begegnungszone in der StVO (Quelle: N. Weiland, Freie Hansestadt Bremen, beim FuKo#3, 21.10.2020)

Das technische Regelwerk der FGSV hat auf Basis der BAST-Forschung schon den Erfahrungsstand für die Prinzipien der Begegnungszone festgehalten: in den H SBÜ 2014 (Hinweise für Straßenräume mit besonderen Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des Shared-Space-Gedankens).

6.2 Handlungsfelder der Nahmobilität

6.2.1 Vorbemerkung zu den Steckbriefen

Die ab Kapitel 0 folgenden Handlungsfelder sind u.a. das Ergebnis des zweiten Workshops. Dort wurde deren Vollständigkeit diskutiert, eine finale Aufstellung von 14 Handlungsfeldern vorgenommen, sowie deren Bedeutung und Priorisierung über Punktevergabe herausgearbeitet. Zehn Handlungsfelder sind räumlich klar lokalisierbar (Handlungsfelder 1-10), vier weitere umfassen gesamtstädtisch zu betrachtende Themen (Handlungsfelder 11-14).



Karte 6-1: Räumliche Übersicht über die Handlungsfelder 1-10

Die Handlungsfelder werden in Steckbriefen dargestellt, die Folgendes beinhalten:

- Ziele, zu deren Erreichen das Handlungsfeld einen Beitrag leistet,
- Beschreibung des Handlungsfelds mit
 - anzustrebendem Zustand,
 - zu berücksichtigende Teilaspekte und Fragestellungen,
 - zu bewältigende Hindernisse,

- Lösungsansätze und Ideen aus den Bereichen Konzeption, Infrastruktur, Straßenverkehrsrecht, Straßenraumgestaltung, Kommunikation, Organisation, u.a.
- Umsetzungshinweise
 - Impulsgebende,
 - Zu beteiligende Institutionen,
 - Erste Schritte,
- Kriterien zur Umsetzungsreihenfolge
 - Zu erwartender Kostenrahmen,
 - Zeithorizont,
 - Priorisierung aus dem Workshop

In der Summe gehen die vierzehn teilweise sehr ambitionierten Handlungsfelder natürlich weit über die finanziellen und personellen Ressourcen hinaus. Der abgeschätzte Zeithorizont der Umsetzung berücksichtigt die Dynamik in Verkehrspolitik, Mobilitätsforschung und Digitalisierung, die in einigen Handlungsfeldern bei etwas gewandelten Rahmenbedingungen eine leichtere Umsetzung als heute erwarten lässt. Der Kostenrahmen kann durch Fördergelder aus den verschiedenen Töpfen des Landes Hessen u.a. zur Förderung der Nahmobilität und des Städtebaus abgedeckt werden.

Das Steckbrief-Schema der jeweiligen Inhalte in den 14 prioritären Handlungsfeldern enthält folgendes:

Handlungsfeld Nr.		
Namen des Handlungsfeldes		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
<ol style="list-style-type: none"> 1. Stadt der kurzen Wege 2. Flächengerechtigkeit 3. Radfahren = Fun 4. Gute Bus-/Bahnangebot 5. Touristischer Verkehr 6. Menschen mit Behinderung 7. Orte der Begegnung 8. Straßen ohne Parken 9. Bewegungsförderung – Gesundheit 10. Verhaltensänderung 		
Kurzbeschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anzustrebender Zustand und Bestand / zu behebbender Mangel (soweit nicht schon im Teil 3 des vorliegenden Berichts erläutert) ▪ Teilaspekte, Fragestellungen, ▪ Erläuterung der empfohlenen Lösungsansätze und Ideen im planerischen Kontext 		
Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur (Baulast), Impulsgeber ▪ unterstützende Stakeholder ▪ erste Schritte 		
Kostenklasse (grob abgeschätzt)	Umsetzungshorizont (angenommen)	Priorisierungsvorschlag (Unterstützung/Widerspruch beim 2. Workshop bepunktet):
I bis 15.000 EURO	Kurzfristig (bis 2024)	hoch / mittel / gering / unklar (pro .../ contra ... Punkte)
II 15.000 bis 100.000 EURO	mittelfristig (bis 2028)	
III 100.000 bis 250.000 EURO	langfristig (nach 2028)	
IV 250.000 bis 1 Mio. EURO	kontinuierlich	
V über 1 Mio. EURO		

6.2.2 Die einzelnen Handlungsfelder in Steckbriefen

Handlungsfeld 1		
Qualität für das Rad nach Eltville hinein		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 3 Radfahren = Fun	Nr. 5 Touristischer Verkehr
Kurzbeschreibung		
<p>Verbesserungen der Rad- und Fußverkehrsführungen an Erbacher und Wallufer Straße / Gutenbergplatz sind nötig, um die Potenziale einer attraktiven Zufahrt in die Stadt zu nutzen. Sie sichern den Radverkehr, erleichtern dem Fußverkehr das Queren und bieten im Längsverkehr möglichst auf beiden Straßenseiten einen Gehweg, u.a. zur Erschließung der Grundstücke. Beide Straßen gewährleisten damit auch für den Radverkehr den nötigen Ersatz für die fehlende Führung des Rheinradwegs am Leinpfad.</p> <p>Wallufer Straße:</p> <p>Hier sollte im Detail untersucht werden, ob auf der Südseite der bestehende reine Radweg einem gemeinsamen Geh-/Radweg vorgezogen werden soll, um Konflikte Fuß/Rad zu vermeiden. Dabei ist zu prüfen, in wieweit der Bedarf für einen zweiten Gehweg besteht (Erschließung). Grundsätzlich sollen an beidseitig angebauten Straßen auch beidseitig Gehwege bestehen. Die neben dem Radweg verlaufenden Grünflächen sind mit Pollern gegen das Parken zu sichern, um einerseits Konflikte und das Befahren mit Kfz auf dem Radweg zu vermeiden, und andererseits die Verseuchung des Bodens durch ggf. austretende Betriebsflüssigkeit der Fahrzeuge zu vermeiden. Mindestens auf Höhe der Bushaltestelle ist ein sicheres Querungsangebot ggf. mit FGÜ einzurichten. Entfällt der südliche Gehweg, sind engmaschiger sichere Querungen zum Erreichen der südlichen Grundstücke anzubieten.</p> <p>Gutenbergplatz:</p> <p>Der Gutenbergplatz entwickelt sich vom Verkehrsknoten zum einladenden Entrée nach Eltville hinein, mit verbesserten sicheren Führungswechseln aus den anschließenden Straßen sowie sicheren Querungen für Rad- und Fußverkehr und einer attraktiven Gestaltung als Stadteingang mit altem Baumbestand. Hierzu bestehen erste Planungen für einen Kreisverkehr in Form „eines Wankels“, wobei der Radverkehr außerhalb der Fahrbahnen geführt werden kann.</p> <p>Erbacher Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Erbacher Straße ist als attraktive Achse und Verbindung zwischen Parken am Schwimmbad und Innenstadt zu entwickeln. ▪ Die bestehende einseitige Zweirichtungsführung Radverkehr führt im Verlauf zu unkomfortablen und konfliktträchtigen Führungswechseln, weswegen eine beidseitige Einrichtungsführung favorisiert wird, die über die B42 bis nach Erbach angelegt wird. Allerdings sind die geplanten Schutzstreifen im Außerorts-Abschnitt an der B 42 nach StVO noch nicht zulässig, weswegen in einer detaillierten Planung die sichere Führungen über den Verflechtungsbereich der Anschlüsse an die B 42 und die Querungen im Verlauf (insbesondere Knotenpunkt Kiliansring mit Anschluss der Rheingauer Straße) noch zu lösen sein werden. ▪ An den Bushaltestellen und Einmündungen sind sichere und barrierefreie Querungen für Rad- und Fußverkehr einzurichten, wobei die Ergänzung mit FGÜ in Abhängigkeit vom Kfz-Verkehrsaufkommen zu prüfen ist. ▪ Das Parken im Straßenraum, (vor allem im nördlichen Seitenraum zulasten der zu Fuß Gehenden) wird aufgrund der begrenzten Flächenkapazitäten deutlich reduziert werden. Hier können ggf. am Schwimmbad (vgl. Handlungsfeld 3) Stellplätze geschaffen werden. Alternativ ist der tatsächliche 		

Parkraumbedarf (Anwohnerparken auch auf Grundstücken möglich) im Rahmen von temporären Sperrungen und Parkraumerhebungen zu prüfen.

- Sonstige Hinweise zur bestehenden Planung: Gehwege sind beidseitig in mindestens 2,50m Breite auszuführen, Querungsstellen ggf. mit FGÜ ergänzen, Mittelinseln sollten eine Tiefe von 2,50m aufweisen, die erforderliche Fahrbahnbreite daneben kann mit Schutzstreifen auf 3,75m (1,50m SStr. + 2,25m FB) reduziert werden

Erbacher Straße (Bestand) und Beispiel von Stadtrandquartier in Frankfurt am Main (Neubau)



Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville mit Einfluss auf den Baulastträger Rheingau-Taunus-Kreis
- unterstützende Stakeholder: anliegende Wirtschaftsakteure und Bewohner, Touristik lokal/Rheingau; Presse

Erste Schritte:

- laufende Planungen (Erbacher Straße und Gutenbergplatz) als Diskussionsgrundlage und -auftakt in veröffentlichungsfähiger Form in Rat und öffentliche Diskussion bringen, ggf. ohne direkt Entscheidungen zu forcieren.
- Abstimmung mit Handlungsfeld 2 bzgl. der zukünftig anzustrebenden RV-Führung an Erbacher Straße
- Konsultation der Öffentlichkeit zu der Umgestaltung, um u.a. für den Vorrang des sicheren Fahrens vor dem Abstellen von Kfz zu diskutieren
- Abstimmung mit Baulastträger bzgl. des weiteren Vorgehens

Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (2. Workshop)
IV	mittelfristig	Hoch (pro 16 / contra 0Punkte)

Handlungsfeld 2		
Kfz-Verkehrsführung in der Altstadt als Schlüssel für besseren Rad- und Fußverkehr		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 5 Touristischer Verkehr	Nr. 8 Straßen ohne Parken
Kurzbeschreibung		
<p>Der Kfz-Verkehr schränkt heute trotz der Entlastung der B42-Umgehungsstraße die Altstadt in ihrer Funktion ein, insbesondere die Bewegungsfreiheit zu Fuß und mit dem Rad entlang der Rheingauer Straße. Der Kfz-Verkehr soll daher – unter Aufgabe des Parkens - im Zweirichtungsbetrieb über Kiliansring und Gutenbergstraße geführt werden (ggf. teilweise über die Wilhelmstraße). Die Rheingauer Straße dagegen wird primär als Aufenthaltsbereich mit viel Platz in der Altstadt entwickelt, auf der nur noch Anlieger-Kfz-Verkehr (Einrichtungsbetrieb) zur Versorgung zulässig ist. Schneller Durchgangsradverkehr (Pendler, Pedelecs) soll auf der Gutenbergstraße verträglich mit dem Kfz-Verkehr geführt werden (ggf. 30 km/h, keine separierte Radverkehrsführung), so dass auf der Rheingauer Straße Konflikte zwischen schnellem Rad- und Fußverkehr reduziert werden.</p> <p>Angesichts der engen Verhältnisse ist die beste Lösung nicht nur durch ein eigenständiges Verkehrsgutachten, ggf. mithilfe eines Verkehrsmodells, sondern auch mit Verkehrsversuchen als „Real-Labor“ über einen Zeitraum von mehreren Wochen zu entwickeln. Diese Verkehrsversuche sind der Öffentlichkeit mit den zu erwartenden Vorteilen und angestrebten Verbesserungen für die Nahmobilität darzustellen, damit eine ausgewogene Diskussion der Einschränkungen und Vorzüge stattfinden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirkung: Trennwirkung innerhalb der Altstadt zu Fuß entfällt, der Aufenthalt wird ungestörter. Die Rheingauer Straße als nahmobile Achse mit besonderer Funktion, ggf. auch als Teil des Rheinradwegs, führt langsamen Rad- und Fußverkehr in beiden Richtungen durch den interessantesten Teil der Stadt und entlastet die Rheinpromenade. ▪ Der geplante Verkehrsversuch an zwei Wochenenden, an denen die Rheingauer Straße für Kfz-Verkehr gesperrt wird – Umleitung des Kfz-Verkehrs über Wilhelmstraße und Gutenbergstraße – sollte als Basis für weitere Versuche zur Optimierung der Verkehrsführung genutzt werden. ▪ Der Fahrbahnquerschnitt der Gutenbergstraße reicht, abgesehen vom Einmündungsbereich der Schwalbacher Straße für normalen Zweirichtungsverkehr aus. Die Engstelle und der Einmündungsbereich können durch eine gemeinsame Signalisierung zur Regulierung von ggf. erforderlichen wechselnden Einrichtungsverkehren integriert werden. Zur Sicherung des Fußverkehrs, vor allem in der Engstelle, sind durchgehend Gehwege mindestens in Bestandsbreite mit Borden anzulegen. Eine niveaugleiche Mischverkehrslösung in der Einmündung bei Tempo 20 oder weniger, z.B. zum freieren Queren für Fußverkehr, ist sorgfältig zu prüfen. ▪ Das stark fluktuierende Parken an Gutenbergstraße und Kiliansring entfällt, was ggf. zu einem deutlich flüssigeren Verkehrsablauf führt. ▪ Der Knotenpunkt im Anschluss REWE / Roßpfad ist angepasst auszugestalten und mit gesicherten Querungen für den Fußverkehr (FGÜ) auszugestalten. Eine attraktive und barrierefreie Wegeverbindung in Richtung Rheingauer Straße ist dabei zu integrieren. ▪ Der Parkplatz Kiliansring kann im Interesse einer attraktiveren Wegeverbindung zur Innenstadt aufgeben und als Marktplatz z.B. mit Außengastronomie, Boule, etc. etabliert werden. So lassen sich auch die Abbiegevorgänge im Straßenzug reduzieren. 		



Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville gegenüber dem Baulastträger Rheingau-Taunus-Kreis
- unterstützende Stakeholder : Lokale Wirtschaft / Tourismus; ÖPNV, Presse , AGNH

Erste Schritte:

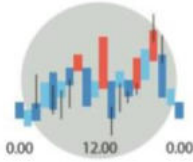
- Ausweitung der Verkehrsversuche inkl. Wilhelmstraße mit wissenschaftlicher Begleitung zu den Wirkungen und Nachsteuerungsbedarfen
- Beauftragung eines Verkehrskonzepts zu möglichen Verkehrsführungen und Lösungen für den Engstellenbereich
- Akquise und Beantragung von Fördergeldern, bestenfalls für Planung und Realisierung, des Landes Hessen und des Bundes
- Bürgerwerkstätten und Informationskampagne zur neuen Verkehrsführung und ihren Wirkungen

Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierung (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	mittelfristig	Hoch (pro 20 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 3		
Den Parkdruck in Eltville besser organisieren		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 8 Straßen ohne Parken	Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 5 Touristischer Verkehr
Kurzbeschreibung		
<p>Fahrbahnrandparken behindert häufig die Qualität zu Fuß Gehender an mehreren Stellen. Eine Parkraumerhebung in der Innenstadt Eltville läuft bereits. Ziel ist es, dass zentrale Parkplatzangebote außerhalb bzw. in Randlage des Zentrums auf größeren Parkflächen (Parkhäuser) besonders störendes Fahrbahnrandparken in Eltville-Zentrum ersetzen und den Parksuchverkehr reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufstocken der Parkhäuser und –plätze (z.B. REWE, Schwimmbad, Weinhöhle) zum Kompensieren des Stellplatzentfalls in Straßenräumen (Gutenbergstraße, Rheingauer Straße, Parkplatz Kiliansring, Erbacher Straße, etc.). Über Parkleitsysteme von außerorts soll eine weiträumige Umfahrung der direkten Innenstadt erreicht werden, so dass die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt für alle steigt. ▪ Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zwischen Parkplätzen und Altstadt durch sichere Querungen, kurze attraktive Wege und bestenfalls möglichst komfortable Breiten. Mindestgehwegbreite sollte 2,50m sein. Der Parkplatz Schwimmbad wird durch den Umbau der Erbacher Straße (HF 1) angenehmer zu Fuß erreichbar. ▪ Straßen ohne Parken bieten mehr Bewegungsfreiheit für alle anderen. Fließender Verkehr (Fuß/Rad) bekommt Vorrang vor Ruhendem Verkehr (Pkw). So werden Behinderungen des Rad- und Fußverkehrs und Unfälle z.B. durch Sichtbehinderungen, vermieden. ▪ Verbleibende Parkstreifen sollen künftig als Multifunktionsstreifen entwickelt werden, indem zur Steigerung der Aufenthaltsqualität einzelne Stellplätze für Radparken, Grün und Bäume, Sitzen, etc. und in Einbahnstraßen als Ausweichflächen für den Radverkehr genutzt werden. In Abschnitten mit engen Gehwegen sind in den Multifunktionsstreifen Ausweichflächen für begegnenden Fußverkehr sowie Aufstellflächen für Mülltonnen bei der Abholung zu integrieren. ▪ Die Verlagerung der Stellplätze sollte schrittweise erfolgen, um sowohl den Eltvillern als auch regelmäßigen Touristen die Umgewöhnung zu erleichtern. Dies sollte durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen und Aufklärungen unterstützt werden, die das Ziel der verstärkten Nahmobilität und aktiven Mobilitätsförderung verdeutlichen. Es ist nicht erforderlich, dass in Vorleistung alle entfallenden Stellplätze vollumfänglich kompensiert. Stattdessen sollte angestrebt werden, jedes Jahr 2-3% der Stellplätze in der Innenstadt vollständig afzugeben. ▪ In der Wilhelmstraße soll das Falschparken u.a. durch Lieferverkehre, das häufig gekippt vor allem den Fußverkehr behindert, während die Fahrbahn weitgehend freigehalten wird (Zweirichtungsbusverkehr), durch verstärkte Kontrollen und bauliche Sicherungen verhindert werden. ▪ Parkraummanagement gestaltet das begrenzte Parken im zentralen Bereich gerechter, z.B. dank digitaler Lösungen für Bewohner, Beschäftigte und Gäste. Die Einführung von Kurzzeitparken zur Verstärkung der Parkwechselforgänge und Steigerung der Kapazitäten wird im Workshop begrüßt. Ebenso die „Stellplatzvermehrung“ durch viele Fahrradstellplätze auf einem Pkw-Stellplatz. ▪ Im Workshop wird der Wunsch geäußert, dass Parken zukünftig nicht mehr selbstverständlich kostenlos im öffentlichen Raum zulasten anderer öffentlicher Nutzungen angeboten werden soll. ▪ Starkes Interesse wird im Workshop an elektronischen Regelungen wie z.B. Apps zum Parkraummanagement geäußert. Viele Konzepte befinden sich noch in der Erprobung. <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Handyparken“ zur einfachen Abrechnung (Bsp. Stadt Gladbeck) ▪ Reservierung von Parkständen ist bisher noch in der Entwicklung; ▪ Onlinedetektion von Parkdauer per Bodensensor unter dem Fahrzeug oder per Video in Erprobung (u.a. Berlin und Köln, in Nordkichen im Münsterland), wobei als Auswertung per Handy informiert wird, in welcher Straße im Umfeld wieviele Stellplätze frei sind (Echtzeit-Parkleiten) 		

- Schweizer Konzept für kleinere Städte: <https://skm-cvm.ch/> .

Beispiel: Strategie und Instrumentarium der „Städtekonferenz Mobilität“ in der Schweiz für Kleinstädte: dynamische Preissteuerung, Reservierung per Web-App und Telefon für freie Zu- und Wegfahrt, persönliche „Taschenparkuhr“.



Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur : Stadt Eltville
- unterstützende Stakeholder: lokale Wirtschaft, Presse, Organisationen der Nutzer Fuß/Rad; gemeinsames Agieren mit den Nachbarkommunen

Erste Schritte:

- Definition der strategischen Optionen, für die die laufende Parkraumuntersuchung die analytische Basis bietet.
- Recherche zu verschiedenen Parkraummanagement-Systemen, ggf. im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Auswahl einer geeigneten Form für Eltville
- Akquise von Fördergeldern und Optionen der Zusammenarbeit mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen

Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierung (Bepunktung bei 2. Workshop)
II	Kurzfristig / kontinuierlich	Hoch (pro 24 / contra 0 Punkte)

Hinweis zum Handlungsfeld 4:

Ein "Eltviller Steg" vor dem Leinpfad im Rhein, nach Vorbild des Rüsselheimer Opelstegs im Main und begründet mit der Entlastung des Fußverkehrs auf gemeinsamer Fläche am Leinpfad, **wird nicht weiterverfolgt**. Die Maßnahme erfuhr im 2. Workshop deutlichen Widerspruch in Hinblick auf Umsetzbarkeit und Lösungsbeitrag. Zugleich würde ein solches Projekt erhebliche Ressourcen (finanziell, personell, etc.) binden, die zur Realisierung der anderen Handlungsfelder fehlen würden.

Handlungsfeld 5		
Sichere Anbindung des Schulzentrums zu Fuß und per Rad		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 10 Verhaltensänderung	Nr. 9 Bewegungsförderung	Nr. 3 Radfahren = Fun
Kurzbeschreibung		
<p>Die sichere Erreichbarkeit des Schulzentrums zu Fuß und mit dem Rad ist zeitnah anzustreben. Der Schulmobilitätsplan „Besser zur Schule“ wurde dazu am 18.05.20022 im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Er enthält wesentliche Maßnahmen, die hier nicht vollständig wiederholt werden müssen, jedoch zeitnah umgesetzt werden sollten.</p> <p>Wichtiger Diskussionsschwerpunkt im Workshop war das Elterntaxi, sowohl seine Berechtigung aus individueller Sicht heraus (unsichere Wegebeziehungen, überfüllte Busse) als auch die negativen Folgen für die Allgemeinheit, selbst bei nur einem kleinen Anteil unter den 1.600 Schülerinnen und Schülern per Elterntaxi. Folgende Fragestellungen, Anregungen und Hindernisse zur Umsetzung des Schulmobilitätsplans sind aus dem Nahmobilitäts-Check verstärkend bzw. ergänzend hervorgegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Schulwege benötigen sichere Querungen, damit Eltern den Kindern den Weg zur Schule zutrauen. U.a. Einrichtung eines Kreisverkehrs mit umlaufenden Wegen, sicheren Übergängen und Führungswechseln für Fuß- und Radverkehr an der Einmündung Wiesweg ▪ Schwalbacher Straße (Baulast des Kreises): In der für 2024 vorgesehenen Sanierung ist eine bauliche Ausgestaltung vorzusehen, die Tempo 30 „erfordert“ und die Akzeptanzprobleme von Kfz-Lenkenden reduziert. Gefordert werden innovative Lösungen zur Geschwindigkeitsdämpfung, verschwenkende Fahrbahnführung, Fahrbahneinengungen, sichere Radverkehrsführung – z.B. als Piktogrammreihe (besser als der einseitige schmale Schutzstreifen heute), Schülerpuls entsprechend dimensionierte Warteflächen an Bushaltestellen, gesicherte Querungen an den relevanten Einmündungen und Haltestellen, etc. ▪ Wiesweg: Die verpflichtende gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum ist aufzuheben. Das Seitenraumparken sollte durch einen vollwertigen Gehweg ersetzt werden, so dass Flächenkapazitäten für zu Fuß Gehende geschaffen werden. Im Kreisverkehr kann dann sicher auf die östliche Straßenseite der Schwalbacher Straße gewechselt werden oder der alternative Weg hinter dem Weingut Jonas erreicht werden. ▪ Alternativrouten zur Schwalbacher Straße sollen entwickelt werden (u.a. Parallelweg hinter Weingut Jonas befestigen, Anbindung des hinteren Eingangs des Schulzentrums verbessern, Anbindung über Wirtschaftswege und Erschließungsstraßen verbessern) ▪ Aus Richtung Erbach und Hattenheim sollte die Anbindung für Radfahrende an die hinteren Schuleingänge verbessert werden. Gleichwohl sind die im Radverkehrsnetz dargestellten selbständigen Wege sowohl nördlich der Bahn, als auch an der Klostermühle vorbei, zu befestigen. ▪ Längerfristig sollte die nördliche Anbindung des Bahnhofs verbessert werden, so dass Schüler mit direktem Anschluss an die Taunusstraße eine Alternativroute zur Schwalbacher Straße bekommen. <p>Neben der Anbindung des Schulzentrums wurde im Workshop auch die Bedeutung der selbständigen Mobilität im Grundschulalter diskutiert und die Einrichtung von „Walking-Bussen“, von Eltern begleitetes „In-der-Gruppe-zur-Schule-gehen“, innerhalb eines Ortsteils angeregt. Hier wird die Unterstützung und ggf. erste Organisation seitens der Schule gewünscht.</p>		




Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur: Die Beteiligten am Schulzentrum mit der Stadt Eltville
- unterstützende Stakeholder: Kreis als Baulastträger der Schwalbacher Straße; Schulpflegschaften, Stadtgesellschaft insgesamt; AGNH, IVM

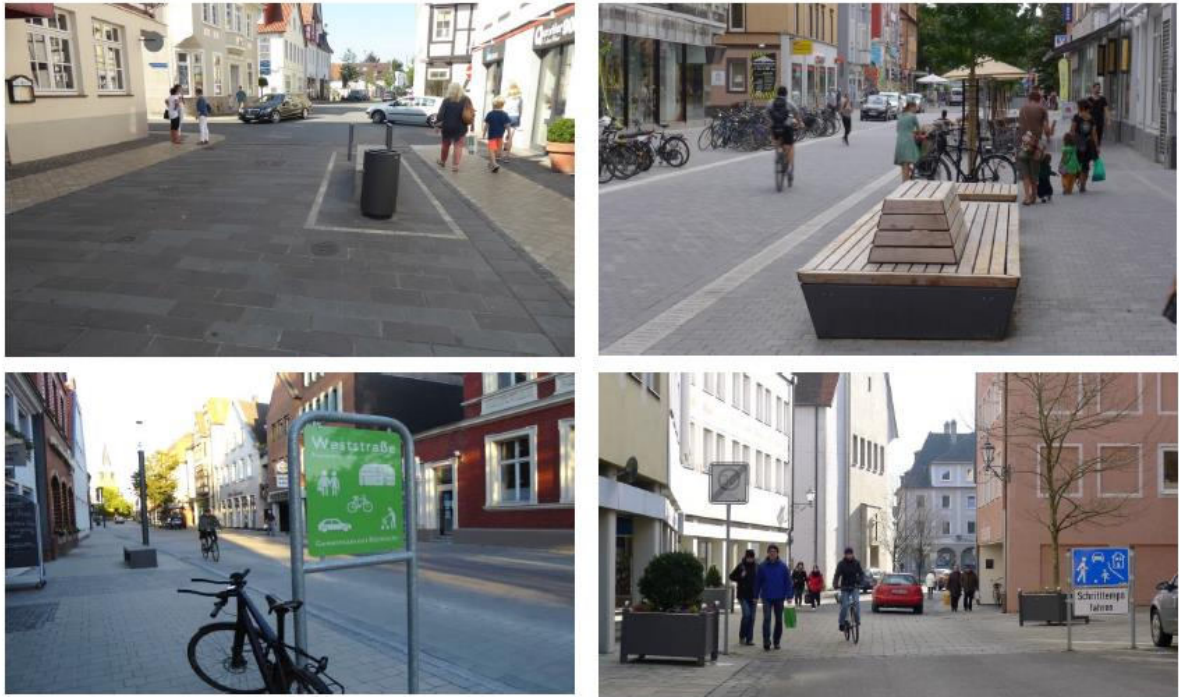
Erste Schritte:

- Stufenplan zur Umsetzung der Teilmaßnahmen ggf. mit fachlicher Unterstützung / Moderation durch Büro Mobilitätslösungen
- Intensive Beteiligung der Stadt an Planungen zur Umgestaltung Schwalbacher Straße und der Einmündung Wiesweg zur starken Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs und der Nahmobilität bei Neugestaltung (breite Wege, sichere Querungen, geringes Nutzungskonfliktpotenzial)
- Einrichtung von überdachten Radabstellanlagen und Beantragung von Fördergeldern zu deren Finanzierung
- Ansprache der Bahn zum zeitnahen Aus- und Umbau des Bahnhofs mit Anschluss nach Norden

Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierung (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	kontinuierlich	Hoch (pro 25 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 6		
Martinsthaler Begegnungszone		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 7 Orte der Begegnung	Nr. 6 Mensch.m.Behinderung
Kurzbeschreibung		
<p>Ziel ist es, ein faires Miteinander und sichere Bewegung für alle in der alten Martinsthaler Hauptstraße zu ermöglichen - trotz der schwierigen baulichen Voraussetzungen. Mehr Rechte für Fußverkehr sind im heutigen Fahrbahnbereich notwendig, da die Seitenräume eher als Schutzräume für die Gebäude zu interpretieren sind. Aktuell ginge das verkehrsrechtlich nur als Verkehrsberuhigter Bereich, aber die Begegnungszone nach ausländischem Vorbild könnte ohne einen Umbau zumindest eine rechtliche Verbesserung bringen. Bei einem Umbau mit mittiger Rinne wird die gemeinsame Nutzung des gesamten Verkehrsraumes für alle deutlich erkennbar. Alternativ kann eine längere Engstelle ohne Begegnungsverkehr (3,50m) und damit mindestens einseitig breiterem Seitenraum eingerichtet werden, wobei vermutlich eine Signalisierung erforderlich wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Verkehrskonzepts zur zukünftigen Kfz-Verkehrsführung in Martinsthal, in dem auch die Frage untersucht wird, ob die Entlastung durch Abstufung und eine Einbahnstraßenregelung an der Hauptstraße zwischen Kreisverkehr und Hauptstraße verhältnismäßig sein kann. ▪ Der durchfahrende Busverkehr bleibt erhalten zur kurzwegigen Anbindung an Eltville sowohl für Schulkinder als auch im Alltagsverkehr 		
<p>Meckenheim, umgebaut im Einbahnverkehr mit Tempo 20 mit viel Platz für Aufenthalt in den Seitenräume; dagegen enge Ortsdurchfahrt in Karlsruhe-Wolfartsweier, bei Tempo 20 und Busverkehr in beiden Richtungen (gut untersuchte Optimierung durch die Stadt).</p>		
		

Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur Stadt Eltville zusammen mit dem Baulastträger Kreis ▪ unterstützende Stakeholder: lokale Gastronomie, Schulen, Presse <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Verkehrskonzepts oder eines integrierten Ortsentwicklungskonzepts ▪ Durchführung von Verkehrszählungen zur ersten Ermittlung von Bedeutung im Kfz-, Fuß- und Radverkehr ▪ Vorklärung des aktuellen und eventuell künftigen Handlungsspielraums (Begegnungszone) mit der Straßenverkehrsbehörde in Hinblick auf nötige Umgestaltungen – oder Beibehaltung der vorhandenen Schrammborde ▪ Workshop mit örtlicher Beteiligung und fachlicher Begleitung zu den Anforderungen und gestalterischen Spielräumen unter verschiedenen Voraussetzungen als Initial zu einer offenen öffentlichen Diskussion für die bestmögliche Lösung 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierung (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	mittelfristig	mittel (pro .6 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 7		
Erbacher Begegnungszone		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 7 Orte der Begegnung	Nr. 5 Touristischer Verkehr
Kurzbeschreibung		
<p>Im Erbacher Ortskern (Markt, Hauptstraße und Seitenstraßen) müssen Fuß und Radverkehr mehr Bewegungsfreiheit erhalten – auch bei weiter vorhandenem (langsamem) Kfz-Verkehr. Schulkinder sind hier sicherer zu führen, in dem z.B. Aufstellbereiche an Querungsstellen aufgeweitet werden. Hier hat eine verkehrsberuhigte Gestaltung in Teilen schon stattgefunden, sodass hier eine andere StVO-Beschilderung mit kleinen Anpassungen (Entfernen von Hindernissen für den Fußverkehr) schon viel bewirken würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Verkehrskonzepts mit Prüfung der Klassifizierung und des Reduzierungspotenzials im Durchgangs-Kfz-Verkehr (Ermittlung der Verlagerungspotenziale zur B 42, Konsequenzen einer fußgängerfreundlicheren Gestaltung als Begegnungszone bei Erhaltung des durchfahrenden Busverkehrs zur ÖPNV-Erschließung, Auswirkungen von Einrichtungsfahrbahnen mit signalisiertem Richtungswechsel (Sicherungserfordernis bzgl. Sichtbeziehungen), etc.) ▪ Sicherung der Kinderwegebeziehungen mit sicheren Querungsstellen und vergrößerten Aufstellbereichen 		
<p>Einladende Umgestaltung nach dem Shared-Space-Gedanken („H SBÜ“ der FGSV), viel Flexibilität aller Verkehrsmittel bei langsamem Tempo, gesicherte Flächen zu Fuß. Beispiele aus Warburg, Tübingen, Ahlen (Westf.), Memmingen.</p>		
		

Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur Stadt Eltville (Einfluss auf Baulast des Kreises) ▪ unterstützende Stakeholder: lokale Gastronomie, Schulen, Presse <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Verkehrszählungen zur ersten Ermittlung von Bedeutung im Kfz-, Fuß- und Radverkehr ▪ Erstellung eines Verkehrskonzepts oder eines integrierten Ortsentwicklungskonzepts ▪ Workshop mit örtlicher Beteiligung und fachlicher Begleitung zu den Anforderungen und gestalterischen Spielräumen unter verschiedenen Voraussetzungen als Initial zu einer offenen öffentlichen Diskussion für die bestmögliche Lösung 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	mittelfristig	mittel (pro .9 / contra 2 Punkte)

Handlungsfeld 8

Autofreie Anbindung des Klosters Eberbach


Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 3 Radfahren = Fun	Nr. 5 Touristischer Verkehr	Nr. 9 Bewegungsförderung

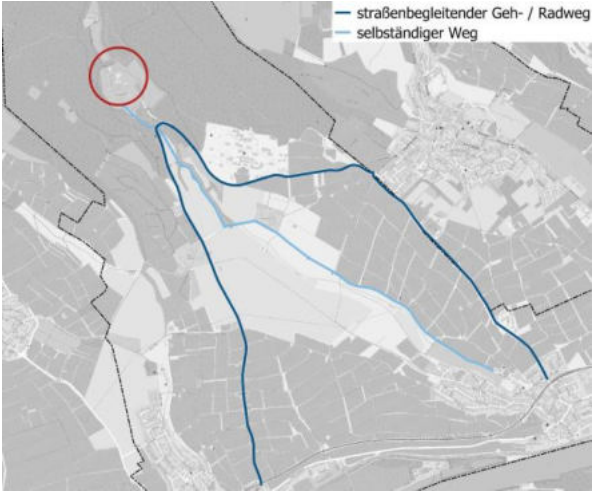
Kurzbeschreibung

Das Kloster Eberbach ist heute nur über zwei klassifizierte Straßen mit Steigungsstrecken ohne Radverkehrsanlage erreichbar, so dass das UNESCO-Weltkulturerbes trotz besonderer landschaftlicher Potenziale und hoher touristischer Bedeutung nahmobil nur unsicher und unattraktiv erreichbar ist. Um den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen im Radverkehr gerecht zu werden und gerade für die Steigungsstrecken vom Kfz-Verkehr getrennte Führungen anbieten zu können, sollten zwei Routen zum Kloster für den Fuß- und Radverkehr ertüchtigt werden.

- Straßenbegleitend wird durchgehend einseitig ein gemeinsamer Geh-/Radweg in regelkonformer Breite angelegt und in das Radnetz integriert. Damit entsteht gleichzeitig eine verbesserte Verbindung für den Radverkehr zwischen Erbach und Kiedrich.
- Entlang des Erbachs wird der teilweise bestehende Weg ausgebaut und bis zum Kloster verlängert, so dass ein Erlebnisweg entsteht.
- Für den straßenbegleitenden Weg wird ggf. Grunderwerb erforderlich, der jedoch über das öffentliche Sicherheitsbedürfnis des Radverkehrs gerechtfertigt werden kann.

Bsp. Radweg Schiersteiner Straße





Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville mit Ansprache an Baulastträger Rheingau-Taunus-Kreis ▪ unterstützende Stakeholder: Kloster Eberbach / Domäne, Gastronomie und Rheingau-Touristiker, Presse, Wander- und Radfahrorganisationen <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung der Planung und Kostenübernahme des straßenbegleitenden Radwegs mit Kreis ▪ Akquise von Fördergeldern (Land Hessen, etc.) ▪ Bei Grunderwerb: frühzeitige Kommunikation mit Grundeigentümern 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
IV	mittelfristig	mittel (pro 7 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 9		
Hattenheimer Begegnungszone		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 2 Flächengerechtigkeit	Nr. 7 Orte der Begegnung	Nr. 6 Menschen mit Behinderung
Kurzbeschreibung		
<p>Im Ortskern wird trotz der Klassifikation als Landesstraße wegen fehlender Breiten und nicht vorhandener Gehwege die sichere Mischung für den Fußverkehr auf der Fahrbahn in einem rücksichtsvollen Miteinander nötig. Das betrifft vor allem auch die Qualität der Kinderwege zu Schule und Bushaltstelle, weswegen das Parken, das zu noch stärker reduzierten Bewegungsräumen und eingeschränkten Sichtbeziehungen im Straßenraum führt, auch für Anwohnende nach Möglichkeit auszuschließen ist. Stattdessen ist der Straßenraum als Shared-Space-Fläche auszugestalten. Für diesen Extremfall von Bedarf an Verkehrsberuhigung versus Kfz-dominierte klassifizierte Straße ist die Auflösung des Widerspruchs dringend nötig und die Straßenräume sollten in der Mischung neu gedacht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestens ist ein ortsteilweites Verkehrskonzept zu erstellen, das die gesamte Kfz-Verkehrsführung im Ort und auch die Optimierung der Anschlüsse an die B42 (folgendes HF 10) unter dem Blickwinkel der Verkehrsreduzierung im Ort mit umfasst. ▪ Ausgestaltung und mögliche Regelungen für eine Begegnungszone (Anforderungen z.B. für Hofeinfahrten, Hauseingänge und Einmündungen) sind mit besonderem Fokus auf sichere Kinderwege und sichere Querungen mit Aufstellflächen; touristische Fuß- und Radverkehre und Aufenthaltsfunktionen sowie städtebauliche Fragestellungen zu entwickeln. ▪ Wegen der nötigen Reduzierung des Parkens ist die Möglichkeit einer Quartiersgarage für Anwohnende (trotz deren hohen Kosten) zu skizzieren. Die Erforderlichkeit von Stellplätzen für den Tourismus ist parallel zu betrachten. ▪ Am besten sind diese Fragestellungen in einem integrierten Ortsentwicklungskonzept in einer Gesamtbetrachtung zu beantworten, das u.a. auch die Erreichbarkeit der Weinbaubetriebe (siehe HF 13 zum touristischen Mobilitätsmanagement und der Nahversorgung) mit umfasst. Damit rückt Hattenheim in den Fokus –anstatt nur als Anhängsel der Stadt am Rheinufer zu wirken. 		

Beispiele aus Giubiasco (Schweiz), Rottweil, Bischofshofen (Österreich) und Brühl (Rhd.).




Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur Stadt Eltville mit Einflussnahme auf die Baulast des Landes und des Kreises, mit Begründung aus den örtlichen Interessen, aufgearbeitet im integrierten Ortsentwicklungskonzept
- unterstützende Stakeholder: lokale Gastronomie / Weinbaubetriebe, Schule, Presse

Erste Schritte:

- Akquise von Fördergeldern für die Erstellung der Konzepte Abstimmung
- Durchführung von Verkehrszählungen zur ersten Ermittlung von Bedeutung im Kfz-, Fuß- und Radverkehr
- Erstellung eines Verkehrskonzepts oder eines integrierten Ortsentwicklungskonzepts
- Workshop mit örtlicher Beteiligung und fachlicher Begleitung zu den Anforderungen und gestalterischen Spielräumen unter verschiedenen Voraussetzungen als Initial zu einer offenen öffentlichen Diskussion für die bestmögliche Lösung

Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	mittelfristig	Mittel (pro 7 / contra 0 Punkte)

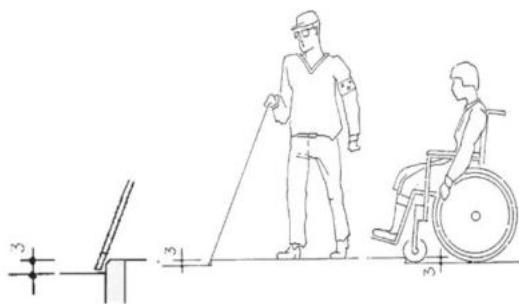
Handlungsfeld 10		
"Hattenheim an den Rhein"		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 3 Radfahren = Fun	Nr. 9 Bewegungsförderung	Nr. 5 Touristischer Verkehr
Kurzbeschreibung		
<p>Der Ortskern von Hattenheim ist als Ziel in der Nahmobilität vom Rheinufer als Hauptachse des Radverkehrs und Standort von Freizeiteinrichtungen (Sportplatz, Weinstand, Camping) durch die stark befahrene Barriere der B 42 abgetrennt. Der Knotenpunkt an der Schlossergasse / Auweg ist für Rad- und Fußverkehr ebenerdig nicht passier- oder querbar. Da hier auch nicht alle Abbiegebeziehungen und das direkte Queren für den Kfz-Verkehr zulässig sind, überlagern sich alle querenden und kompensierenden Verkehre in der Unterführung Pfarrgasse, was zu sicherheitsrelevanten Konflikten führt. Durch die Verlagerung abbiegender Verkehre auf den östlich liegenden „Ersatz-Knotenpunkt“ entstehen zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastungen an den empfindlichen Ortsdurchfahrten.</p> <p>Ziel ist die konfliktfreie und komfortable Erreichbarkeit des Rheins für Fuß- und Radverkehr vom Ortskern aus und umgekehrt. Nach Möglichkeit ist dies verbunden mit weniger störendem Kfz-Verkehr im Ortskern. Dazu ist der Knotenpunkt dahingehend umzugestalten, dass für den Kfz-Verkehr alle Ein- und Abbiegebeziehungen ermöglicht und sichere Querungen für den Fuß- und Radverkehr integriert werden. Das kann durch eine Vollsignalisierung und Integration von Furten oder durch einen Komplettumbau zum Kreisverkehr realisiert werden. Der Unterführung Pfarrgasse kommt dann eine veränderte Funktion als reine vom Kfz-Verkehr getrennte Unterführung für Fuß- und Radverkehr.</p>		
<p>Hattenheim heute</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div>		

Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur Stadt Eltville, Einfluss auf Baulastträger B42 Hessen-mobil ▪ unterstützende Stakeholder: lokale Wirtschaft, MdL, Kreis, Presse, ADFC u.a., Freizeiteinrichtungen am Auweg <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Verkehrsgutachtens zur optimierten Kfz-Verkehrsführung in Hattenheim unter dem Aspekt des reduzierten Kfz-Verkehrs im Ortskern und einer sicheren Querung / Anbindung in Richtung Auweg ▪ frühzeitige Abstimmung mit Hessen-mobil zu den städtischen Wünschen und Erarbeitung eines konzeptionellen Vorschlags zur Ausgestaltung des Knotenpunkts 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
IV	längerfristig	unklar (pro 12 / contra 8 Punkte)

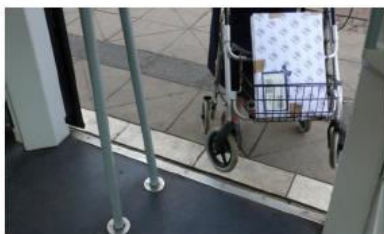
Handlungsfeld 11		
Barrierefrei-Programm in allen Stadtteilen		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 6 Menschen mit Behinderung	Nr. 7 Orte der Begegnung	Nr. 5 Touristischer Verkehr
Kurzbeschreibung		
<p>Barrierefreiheit nützt allen Personen, unabhängig vom besonderen Bedürfnis bzw. temporärer oder dauerhafter Behinderung. Erst durch bauliche Hindernisse treten einzelne Personenkreise als davon behindert in Erscheinung, für andere ist es nur ein Komfortverlust. Das Barrierefrei-Programm soll systematisch die wichtigsten Fußwegebeziehungen in allen Stadtteilen durchgängig verbessern. Dafür hat das technische Regelwerk für Hessen anerkannte Standards und Musterlösungen, z.B. auch für Fälle wie der Bordkantenhöhe, wo ein Zielkonflikt zwischen dem nötigen „taktilem Kontrast“ für den Langstock von blinden Menschen und der Bordhöhe als Barriere für Menschen mit Rollator u.ä. besteht. Barrierefreiheit ist jedoch nicht nur eine Frage der Ausstattung für Betroffenengruppen mit Behinderung. In einem Konzept zur Barrierefreiheit sind die folgenden grundsätzlichen Fragen systematisch zu beantworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abbau von Hindernissen, insbesondere an Zugängen zu Bus, Bahn und Schiff, Haltestellenausbauprogramm umsetzen, Bahnhof Eltville mit Aufzug und barrierefreiem Durchgang Nord/Süd versehen, Einstiegshöhe an Bahnhöfen reduzieren ▪ Identifikation und barrierefreier Ausbau der wichtigsten Verbindungen, die durchgängig barrierefrei sein sollen, bzw. Entwicklung erforderlicher Maßnahmen zur Realisierung (vgl. Begehung beim ersten Workshop in der Innenstadt); In Zusammenarbeit mit Behindertenbeauftragtem werden die für den Eltviller Alltagsverkehr als auch für den touristischen Verkehr relevanten Routen entwickelt. Problem dabei ist, dass jeder Rollstuhlfahrende vor allem im Alltag andere Wege und damit andere Standorte der Barrierefreiheit benötigt. Ggf. Priorisierung der Standorte unter dem Aspekt zusammenhängender Verbindungen ▪ Für blinde Menschen taktile „lesbare“ Fußwegverbindungen zur verbesserten Orientierung, Bodendiktatoren und Vervollständigung von Leitlinien, akustische Hilfen an Lichtsignalanlagen, ausgehend vom Bahnhof Eltville (wo schon vorhanden) mit durchgehenden Routen zu den wichtigsten Zielen; ▪ Verbesserte Berollbarkeit durch regelkonforme Gehwegbreiten und Straßenbeläge, außerdem mit gut berollbarem Pflasterstreifen in den touristischen Altstadtstraßen - im Spannungsfeld zum Denkmalschutz und Auswahl sich in die Gestaltung einfügender barrierefreier Materialien (z.B. geschnittenes Pflaster) ▪ Beseitigung kleiner „Stolperfallen“ auf dem Gehweg wegen des Sturzrisikos hochaltriger Menschen ▪ Systematischer Abbau ärgerlicher Hindernisse auch mit den privaten Hauseigentümern und mit den Zugängen zu Bus und Bahn (Treppen, Einstiegshöhen), Berücksichtigung der Bewertung der Zugänglichkeit mit dem Rollstuhl im Portal www.wheelmap.org ▪ „Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“: Mehr alltägliche Sitzgelegenheiten, auch für den Alltagsverkehr und nicht nur an touristisch interessanten Punkten integrieren. ▪ Straßenbäume und Trinkbrunnen für „resiliente“ schattige Straßenräume in Hitzeperioden; ruhige unverlärmtete Bereiche für den Aufenthalt und spontane Sozialkontakte schaffen. ▪ Entwicklung eines Barrierefreiheits-Stadtplans, der mobilitätseingeschränkten Personen verdeutlicht, welche Wege nutzbar sind. 		



Bessere Begeh- und Berollbarkeit durch abgeschliffenes bzw. geschnittenes Pflaster



Zielkonflikt der Nutzergruppen mit der Bordhöhe, dazu der Lösungsansatz mit Doppelbord





Barrierefreiheit ist nicht nur eine technische Frage

Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville (bzw. andere Baulast je nach Straßenraum); DB S+S / DN Netz als Akteure des barrierefreien Ausbaus der Bahnstationen
 - unterstützende Stakeholder: Senioren- und Behindertenorganisationen sowie Sozialverbände im regionalen Rahmen
- Erste Schritte:
- Check und Realisierung vorhandener Planungen zu ausreichender Berücksichtigung von Menschen mit Behinderung (insbesondere auch LSA-Schaltungen für langsamere Menschen)
 - Wiederholte und dringliche Ansprache der DB zur erforderlichen Barrierefreiheit im Bahnhof Eltville
 - Haltestellenumbau

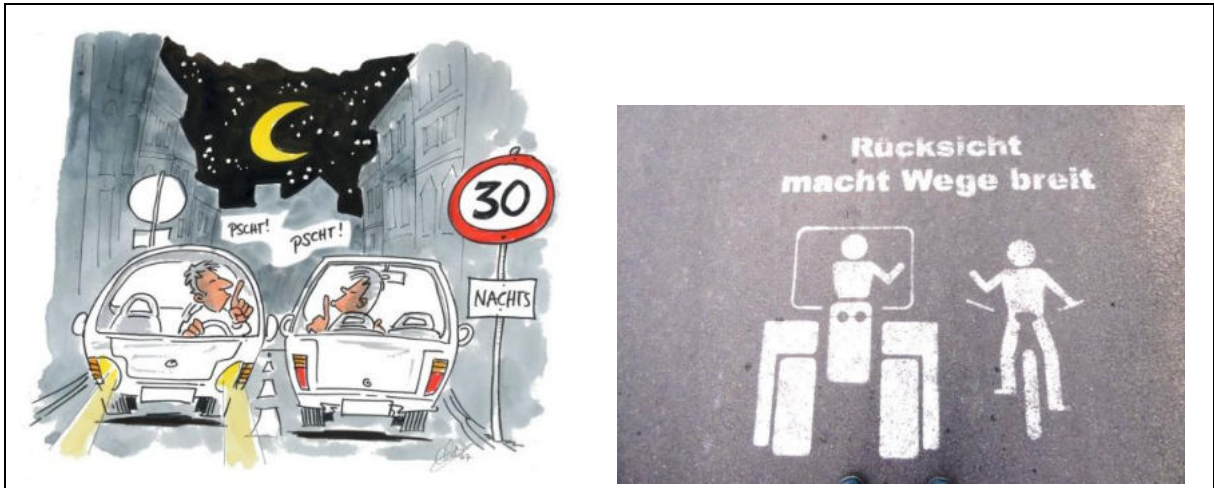
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	kontinuierlich	mittel (pro 12 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 12		
"Kurze Wege - starke Stadt"		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 1 Stadt der kurzen Wege	Nr. 10 Verhaltensänderung	Nr. 7 Orte der Begegnung
Kurzbeschreibung		
<p>Die „komplette Stadt Eltville“ mit ihren insgesamt leicht zugänglichen Stadtteilen soll im Alltag noch stärker gelebt werden und kann so weite (fossile) Kfz-Fahrten in der Region, die auf Dauer nicht verträglich sind, als kommunaler Klimaschutzbeitrag und Unterstützung der Nachhaltigkeit durch kurze Wege mit Nahmobilität ersetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlass: die Wiederentdeckung der Nähe und des Home-Office während der Pandemie ▪ Kommunales Mobilitätsmanagement bringt Nahversorgung und Nahmobilität ins öffentliche Bewusstsein, in einer Stadt der kurzen Wege zu leben, und ist damit ein Beitrag zu Wirtschaftsförderung und Nachhaltigkeit. ▪ Mit Werbung geförderte lokale Begegnung stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt und den lokalen Einzelhandel. ▪ Bei Kampagnen zur Nahmobilität ebenso wie zum Verkehrsverhalten (HF 14) kann die AGNH unterstützen. ▪ Eine AGNH-Mitgliedschaft der Stadt Eltville ist anzustreben, um auch nach außen das Signal zu geben, dass die Nahmobilität stärker gefördert werden soll. 		
<p>Prinzipiskizze entfernungsintensiven Lebensstils und gelebte Stadt der kurzen Wege (Quelle: C. Gertz, TU Hamburg-Harburg)</p>		
Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville ▪ unterstützende Stakeholder: lokaler Einzelhandel und Dienstleistung als Nutznießende; Klimabündnisse und Kommunalbündnisse zur nachhaltigen Entwicklung (AGNH, AG Nachhaltigkeit, etc.), Presse <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beratung zum Kommunalen Mobilitätsmanagement bei Hochschule Rhein-Main und IVM einholen, um die wirksamsten Maßnahmenbündel identifizieren zu können ▪ Klärung der Voraussetzungen zur Aufnahme in die AGNH 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag
II	kontinuierlich	mittel (pro 14 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 13		
Touristisches Mobilitätsmanagement		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 5 Touristischer Verkehr	Nr. 10 Verhaltensänderung	Nr. 3 Radfahren = Fun
Kurzbeschreibung		
<p>Um die bisher ungenutzten Potenziale und zusätzlichen touristischen Potenziale auf verträgliche Weise zu erschließen, können einladende Mobilitätsangebote bei Anreise ohne eigenes Auto organisiert werden und so zugleich der öffentliche Verkehr in der Anreise und das Zufußgehen und Radfahren im Aufenthalt gefördert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SPNV und Rad als Dream-Team zur Substituierung von Kfz-Freizeitverkehr: Anschluss an regionales Bike-Sharing in Wiesbaden/Mainz, möglichst mit Pedelecs wegen der Topographie, außerdem auch Bike-Sharing One-way im regionalen Zusammenspiel entlang des Rheinradwegs, in Rheingau und Rheinhessen. ▪ Ausstattung von dezentralen (ggf. bewachten) Parkplätzen an der B42 zum Umstieg aufs Rad zu den touristischen Orten (mit eigenem Rad, mit Bike-Sharing). ▪ Kooperation mit der Hotellerie für Gratis-ÖPNV, Pedelec-Sharing für längere Radtouren sowie CarSharing-Angebote als Anreize zur autofreien Anreise für Übernachtungstouristen in Eltville. ▪ einladende weitgehend autofreie Verbindungen, ausgehend von größeren Parkplätzen (HF 3) und den Bahnhaltedpunkten (barrierefreier, einladender Bf. Eltville). ▪ Synergien mit den HF 1, 2, 3, 4 und 8, die jeweils starken Bezug zu Freizeit und Tourismus haben. ▪ Ggf. Verbesserung der Bahnkapazitäten z.B. an Wochenende mit besonderen Veranstaltungen. ▪ Umfangreiche und sichere Fahrradabstellanlagen an touristischen Zielen, Bahnhöfen, Hotels und Gastronomie sowie Weinprobierständen. Das Ziel sollte es sein, dass an den Zielen die Fahrradstellplätze immer näher am Eingang liegen als die Kfz-Stellplätze (Standard im Bike-and-Ride) 		
<p>Bike-Sharing (Beispiel Ingelheim, Rheinfähre) und Mobilstation am Stadtrand von Osnabrück mit zugangsgesichertem Fahrradparken und Car-Sharing-Station und Bushaltestelle mit P+R</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>		

Umsetzungshinweise		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voraussichtlicher Erstakteur: Tourismusverband ▪ unterstützende Stakeholder: Stadt Eltville, Kreis / Verkehrsverbund ÖPNV; Gastronomie und Hotellerie <p>Erste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung eines Nahmobilitäts-Touristikkonzepts mit ergänzendem Mobilitätsmanagement, ggf. mit fachlicher Unterstützung durch Hochschule Rhein-Main – Lehrstuhl Mobilitätsmanagement) 		
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
III	Kurzfristig / kontinuierlich	Unklar (pro 12 / contra 0 Punkte)

Handlungsfeld 14		
Kampagne für rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr - Verhalten beginnt im Kopf		
Primärer Beitrag zu Ziel	Sekundärer Beitrag zu Ziel	relevanter Beitrag zu Ziel
Nr. 10 Verhaltensänderung	Nr. 7 Orte der Begegnung	Nr. 1 Stadt der kurzen Wege
Kurzbeschreibung		
<p>Ein rücksichtsvolleres Verkehrsklima kann nicht nur über teure bauliche Umgestaltungen, die Verhaltensänderungen erzwingen, erreicht werden, sondern auch durch direkte Verhaltensbeeinflussung per Kommunikation. Diese Kommunikation kann auf verschiedenen Wegen angeregt werden.</p> <p>In einer oder mehreren zielgruppenbezogenen Kampagnen soll ein Image der Stadt Eltville als kinder-, rad- und fußverkehrsfreundliche Kommune vermittelt werde, so dass die Stadt sowohl innen als auch von außen als Nachhaltigkeitskommune sichtbar wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information aller Verkehrsbeteiligten über regelkonformes und rücksichtsvolles Verkehrsverhalten • Kommunikation der Nahmobilitätsthemen und der Werbung für rücksichtsvolles Miteinander über einen verbesserten Internetauftritt der Stadt - nahmobile Erreichbarkeit vor Kfz-Erreichbarkeit • Unterstützung und Würdigung von rücksichtsvollem Verhalten der Bewohnerschaft, insbesondere der Kfz-Lenkenden gegenüber Rad- und Fußverkehr; • Werbung für Fuß+Rad ermutigt Eltern, Kinder und Jugendliche, Lehrende und Erziehende, mehr und längere Wege als (körperlich) aktive Alltagsmobilität zurückzulegen (z.B. vor der Schule, wo Eltern-taxi-Fahrenden eine gelbe Karte gegeben wird und nahmobil Kommenden ein Apfel geschenkt wird) – und dies als Daueraufgabe angesichts der wechselnden Schülerjahrgänge und ihrer Eltern • Ansprache der (motorisierten) Gäste in der Stadt, dass hier ein entspanntes Miteinander herrscht; Image-Kampagnen zum Rheingau und dessen Attraktivität, die in Richtung nah-mobile Anreise und Fortbewegung am Ort weiterentwickelt werden soll • Kommunikation des Zusammenhangs von Alkohol (z.B. an Weinprobierständen) und Verkehrsteilnahme – denn nach Unfallauswertung erfolgen diverse Unfälle unter Alkoholeinfluss; u.a. auf Homepages der Winzervereinigungen • Unterstützung durch die AGNH ebenso wie im HF 11 (AGNH-Mitgliedschaft der Stadt?) • Themen u.a.: langsames (leises) Fahren, korrektes Parken, Rücksicht des Radverkehrs gegenüber Menschen zu Fuß und auf Weinbauwegen 		
<p>Grafik für rücksichtsvolles Fahren bei Nacht (Tempo 30 nicht nur zur Sicherheit, sondern auch eine Lärmfrage besonders für den Nachtschlaf der Anwohner. Bodenmarkierung auf Weinbauwegen</p>		



Umsetzungshinweise

- Voraussichtlicher Erstakteur: Stadt Eltville
 - Unterstützende Stakeholder: Stadtgesellschaft, Weinbaubetriebe, Presse, Schulen, Hotellerie, Polizei, AGNH (Mitgliedschaft anstreben)
- Erste Schritte
- erste Schritte: Gemeinsame Klärung von prioritären Themen, Orten, Formaten
 - Recherche zu vergleichbaren Kampagnen in anderen Kommunen
 - Abstimmung mit Rheingau-Taunus-Kreis zu einer gemeinsamen Kampagne zur Förderung der Nahmobilität im Weintourismus

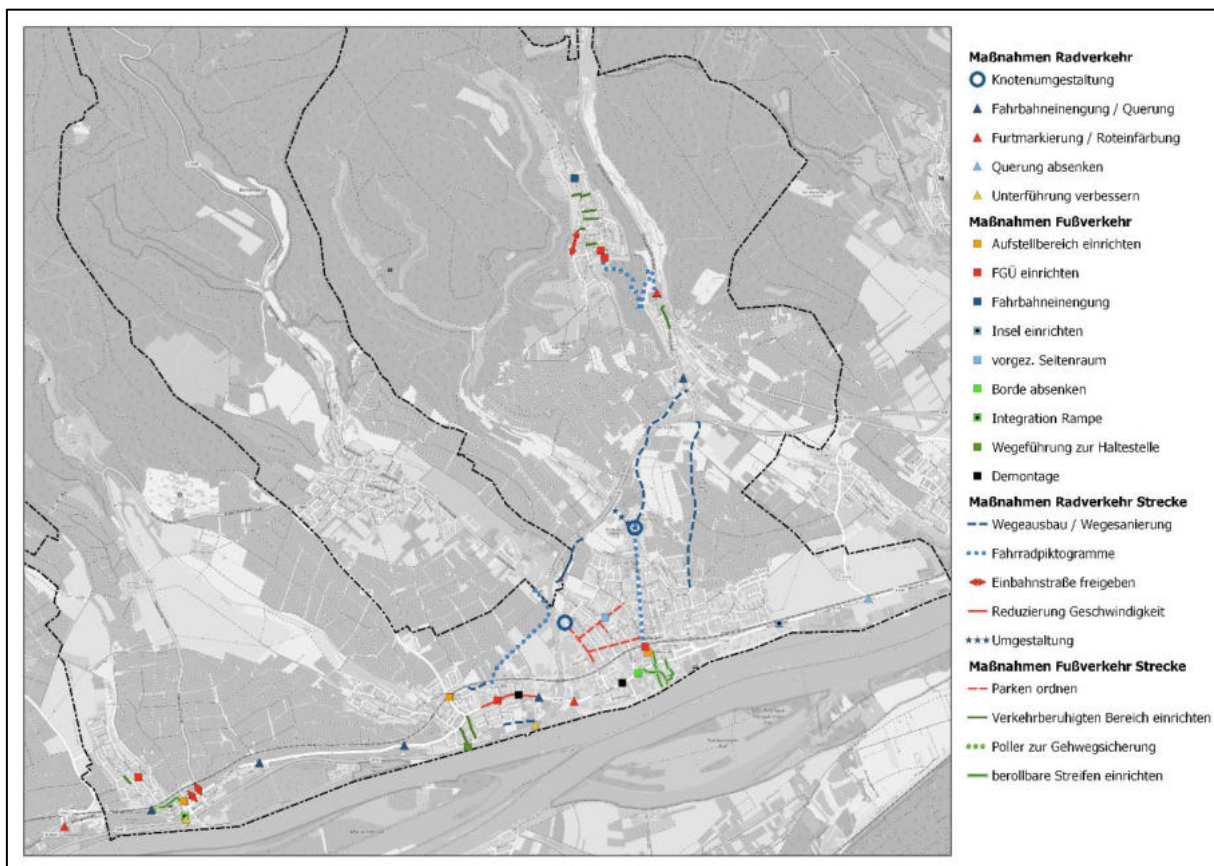
Kostenklasse	Umsetzungshorizont	Priorisierungsvorschlag (Bepunktung bei 2. Workshop)
II	kontinuierlich	Hoch (pro 19 / contra 0 Punkte)

6.3 Einzelmaßnahmen

Neben den großen Handlungsfeldern wurden Mängel und Standorte erfasst, die durch räumlich und inhaltlich klar abgegrenzte Maßnahmen zu verbessern sind. Diese Maßnahmen sind aufgrund der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität und der erforderlichen Netzzusammenhänge zügig umzusetzen und ergeben sich überwiegend aus den Vorgaben von StVO, VwV StVO und der technischen Regelwerke der FGSV. Diese Maßnahmen in unterschiedlichem Umfang bedürfen überwiegend keiner umfangreichen Planungsprozesse und können im Rahmen des „laufenden Geschäfts“ des Verwaltungshandelns umgesetzt werden. Sie sind sukzessive parallel zur Bearbeitung der Handlungsfelder umzusetzen und ggf. über den Stand der Umsetzungen die politischen Gremien zu informieren. Diese Einzelmaßnahmen enthalten:

- Kleinteilige Infrastrukturmaßnahmen zum Fuß- und Radverkehr, auch zur Barrierefreiheit,
- Punktuelle Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen,

In den nachfolgenden Darstellungen ist neben der Beschreibung und ggf. Beispielfotos eine räumliche Zuordnung zu den einzelnen Ortsteilen genannt. Ergänzt wird diese Aufzählung durch die Darstellung in der Maßnahmenkarte Karte 6-2 (Im Anhang auch im Großformat). Sie unterscheiden sich nach Maßnahmen an Strecken, zu Querungen und Einzelmaßnahmen.



Karte 6-2: Maßnahmenübersicht

6.3.1 Streckenmaßnahmen

Wegeausbau

Wege für den Alltagsradverkehr müssen u.a. für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Schule alltäglich zu den verschiedenen Tageszeiten und vor allem bei unterschiedlichen Witterungen sicher befahrbar sein. Deshalb sollte die Oberfläche eben und gut berollbar und möglichst asphaltiert oder eben gepflastert sein. Eine Beleuchtung ist innerorts immer vorzusehen. Außerorts ist diese auch von naturräumlichen Gegebenheiten abhängig zu machen, im Sinne des Radverkehrs aber anzustreben, ggf. durch Bewegungsmelder aktiviert.

In Eltville sind sowohl bestehende Wege mindestens zu sanieren als auch bestehende unbefestigte Wirtschaftswege zu asphaltieren. Der Einsatz wassergebundener Decken zur geringeren Verdichtung hat sich in Untersuchungen als wenig sinnvoll erwiesen, da mit fortschreitender Nutzung die Versickerungsfähigkeit trotzdem gegen Null geht und gleichzeitig die Oberflächenqualität schnell starke Defizite aufweist.

- Eltville: Wirtschaftsweg Verlängerung Weinohle bis Martinsthal, Radweg neben Schwalbacher Straße (K 642), Wirtschaftsweg Klostermühle bis Hollerstrauch

Fahrradpiktogramme

In manchen Straßenräumen ist eine Radverkehrsführung sinnvoll oder sogar notwendig, während gleichzeitig sowohl im Seitenraum als auch auf der Fahrbahn nicht die Flächenkapazitäten für eine eigenständige regelkonforme RV-Führung zu eröffnen sind. Inzwischen hat es sich in diversen Kommunen durchgesetzt, in diesen Straßenräumen Fahrradpiktogramme zu markieren, um auf die gemeinsame Nutzung für alle Beteiligten hinzuweisen und die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken. Gerade in den engen Eltviller Straßenräumen kann diese Markierung ein guter und kostengünstiger Beitrag zur Radverkehrsförderung sein.

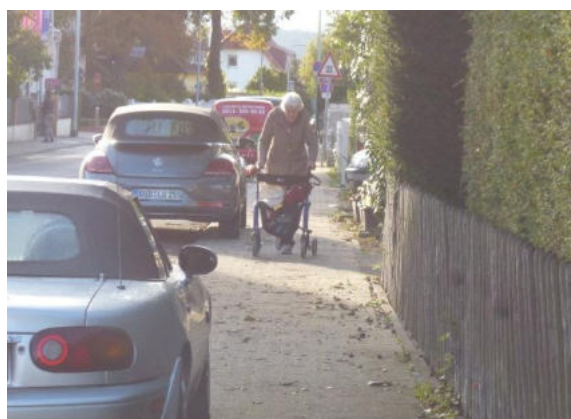


- Rauenthal: Martinthaler Straße (K641)
- Eltville: Schwalbacher Straße (Demarkierung Schutzstreifen, Abstimmung Straßenumbau)

Verbesserung der Parkraumanordnung

Unabhängig vom Handlungsfeld 3 ist in einzelnen Straßenräumen zeitnah die Anordnung des Parkens zu ändern. Gekipptes Parken, wie auf der Kiedricher Straße, das dem Kfz-Verkehr günstige Begegnungsbreiten und dem Fußverkehr fehlende Ausweichflächen verschafft, ist durch klar markiertes Fahrbahnrandparken zu ersetzen, ggf. alternierend, um Begegnungsverkehr auf der Fahrbahn zu erleichtern. Die meist schon zu schmalen Gehwege sind zukünftig ausschließlich für zu Fuß Gehende, inkl. z.B. radfahrende Kinder und Personen mit Rollstühlen und Rollatoren vorzusehen.

In Einbahnstraßen ist das Parken mindestens durch Ausweichstellen für entgegengerichteten Radverkehr zu unterbrechen, in Abständen von ca. 30-50m. Im Umfeld von Grundschulen ist das Parken für die Einrichtung von Querungsstellen, z.B. vorgezogene Seitenräume, zu unterbrechen. Zur Verdeutlichung ist in beiden Fällen das eindeutige Markieren der Stellplätze unerlässlich.

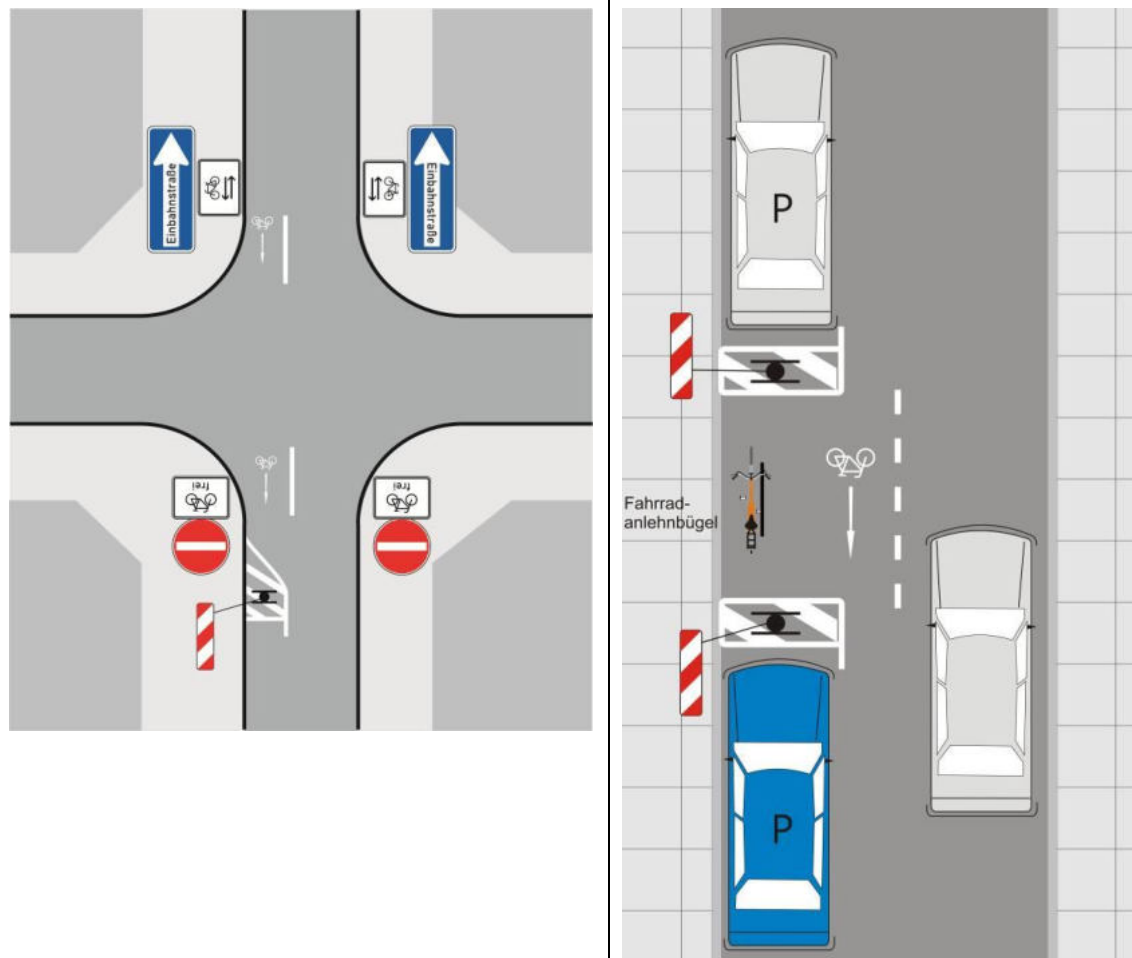


- Eltville: Kiedricher Straße, Wörthstraße (Multifunktionsstreifen), Bertholdstraße, Adolfstraße

Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den entgegengerichteten Radverkehr stellt eine Netzverdichtung für den Radverkehr dar, die in der Verkehrsmittelwahl die Entscheidung zugunsten des Radverkehrs verursachen kann. Gleichzeitig ist es wichtig, in den jeweiligen Straßenräumen eine sichere Führung für den gegenläufigen Radverkehr, vor allem in den Begegnungsfällen, zu gewährleisten. Deshalb sind nicht nur an den Einmündungen bzw. Beginn und Ende der Einbahnstraße

Markierungen aufzubringen, sondern bei schmalen Straßenräumen im Streckenverlauf Ausweichstellen einzurichten, die z.B. durch Poller vor dem Zuparken geschützt sind.



- Hattenheim: Weinbergstraße und Kornmarktstraße
- Rauenthal: Kloderwand

Verkehrsberuhigter Bereich

Das Ziel der Straßenraumgestaltung sollte sein, eine Einheit von Bau und Betrieb, also ein Zusammenspiel von verkehrlicher Nutzung, Ausgestaltung und verkehrsrechtlicher Ausweisung sein. Um an den vielen Erschließungsstraßen, die heute keine Gehwege und teilweise auch keine Beschilderung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufweisen, diese Einheit herzustellen, sollten sie als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden. Situationsabhängig ist eine bauliche Abgrenzung zur anschließenden vorfahrtberechtigten Straße erforderlich. Zur Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsführung sollten in diesen Abschnitten die Kfz-Stellplätze klar markiert werden.



- Rauenthal: In der Kohlheck, Jahnstraße 14-16, Klosterstraße, Bornweg, Im Trenkenberg, Antoniusgasse
- Martinsthal: Hauptstraße (L3036 – B 260)
- Erbach: Marktstraße, Rheinstraße
- Hattenheim: Hallgartener Straße (vor Grundschule)

6.3.2 Querungen für Fuß- und Radverkehr verbessern

Ob Kinder zu Fuß zur Schule gehen, wird meistens davon abhängig gemacht, ob im Zuge des Schulwegs alle Straßen sicher von den Kindern zu queren sind, indem sichere Aufstellbereiche mit guten Sichtbeziehungen auf den Verkehr und kurze Querungslängen bestehen. Ebenso ist das Queren für den Radverkehr, z.B. an untergeordneten Straßen, in Führungswechseln zwischen Fahrbahn und Seitenraum oder in Unterführungen sicher auszugestalten, um Konflikte zu vermeiden und Unfallrisiken auszuschließen. Sichere Querungsangebote sind sowohl an Knotenpunkten und Einmündungen als auch ggf. im Streckenverlauf an relevanten Zielen erforderlich. Vor allem im Umfeld der betrachteten Grundschulen, an Bushaltestellen, als auch an Ortseingängen mit einer parallelen Wirkung als Verkehrsberuhigung sind sie ggf. unerlässlich.

Gestaltung von Ortseingängen

Ortseingänge sind nicht nur mit einem Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern häufig auch mit Änderungen im Straßenquerschnitt, der Radverkehrsführung, der Nutzungszusammensetzung und der Verkehrsteilnehmenden verbunden. Sollen sich diese Änderungen auf das Verkehrsverhalten – vor allem im Kfz-Verkehr - auswirken, müssen die Ortseingänge diese Veränderungen

verdeutlichen. Dies kann durch die Einrichtung von Querungstellen, die z.B. im Zuge von Führungswechseln oft erforderlich sind, einseitige oder beidseitige Fahrbahneinengungen oder auch gestalterisch durch Baumtore geschehen.



- Rauenthal: Jahnstraße (nördl. Ortseingang, Verkehrsberuhigung),
- Martinsthal: Hauptstraße (südl. Ortseingang, Führungswechsel RV),
- Erbach: Erbacher Straße (östl. Ortseingang Führungswechsel RV), Hauptstraße (westl. Ortseingang, Führungswechsel RV)
- Hattenheim: Erbacher Landstraße (östl. Ortseingang, Führungswechsel RV))

Furtausgestaltung

Furten für den Radverkehr verdeutlichen die Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge straßenbegleitender Radverkehrsführungen. Damit dieser Vorrang durch den einmündenden Kfz-Verkehr respektiert wird, müssen diese Furten frühzeitig und klar erkennbar sein und dem Kfz-Fahrenden verdeutlichen, aus welcher Richtung er mit Radverkehr zu rechnen hat. Gerade Furten im Zuge von Zweirichtungsraddwegen werden bei ungenügender Markierung häufig zu Unfallstandorten, die es zu vermeiden gilt. Dem untenstehenden Bild kann die vollständige Markierung mit Fahrradpiktogramm und zwei Richtungspfeilen entnommen werden. Die ergänzende Roteinfärbung steigert die Aufmerksamkeit zusätzlich.



- Rauenthal: B 260 / Einmündung Martinthaler Straße
- Eltville: Einmündung Freibad

Unterführungen

Die bestehenden Unterführungen zur Überwindung der B 42 stellen wichtige und alternativlose Streckenabschnitte (Zwangspunkte) dar. Daher kann deren Zustand und Befahrbarkeit durchaus ein Entscheidungskriterium in der Verkehrsmittelwahl für bestimmte Verbindungen und zu bestimmten Tageszeiten sein. Die bestehenden Unterführungen sollten sauber gehalten und ansprechend gestaltet sein. Eine Gestaltung unter Beteiligung der Bürgerschaft kann zu einer weiteren Identifikation führen

Die unübersichtlichen Kurvenbereiche sollten mit einer Richtungstrennung markiert werden, um Konflikte sich begegnender Radfahrender zu reduzieren. In der Unterführung der Pfarrgasse in Hattenheim sollten große Piktogramme auf die gemeinsame Führung mit Fuß- und Radverkehr hinweisen



- Hattenheim: Unterführung Pfarrgasse Piktogramme auf der Fahrbahn

- Erbach: Skatepark: Richtungstrennung in Kurven, helle Neugestaltung, Beleuchtung

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege (FGÜ) bieten die Möglichkeit, den querenden Fußverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr zu bevorzugen und stellen damit neben Lichtsignalanlagen gesicherte Querungen für den Fußverkehr dar. Die R-FGÜ formuliert die einzuhaltenden Anforderungen. Allerdings wird die dort geforderte Anzahl an Querungsvorgängen als Voraussetzung für die Einrichtung in Fachkreisen kritisch gesehen, da auch nur wenige Querungen aufgrund der Rahmenbedingungen einer Sicherung bedürfen können. Ebenso stellt die erwartbare Entbehrlichkeit von FGÜ in Tempo-30-Zonen keinen Ausschluss oder ein Verbot dar, wie es auch in Eltville bereits gehandhabt wird. Die bestehenden FGÜ in Eltville sollten vor allem in ihrer Barrierefreiheit (Bordabsenkungen, taktile Bodenindikatoren) und ggf. Beleuchtung und Erkennbarkeit sukzessive verbessert werden. Die Einrichtung von weiteren FGÜ ist zur weiteren Sicherung zu Fuß Gehender umzusetzen. (s.u.)



- Eltville: Erbacher Straße (Querung Freibad ergänzen), Schwalbacher Straße (Höhe Wilhelmstraße)
- Erbach: Eltviller Landstraße / Kirchstraße (vor der Kirche)
- Hattenheim: Waldbachstraße (Grundschule)
- Rauenthal: Martinsthaler Straße (K 641) vor und nach der Kurve Alte Chaussee

Vorgezogener Seitenraum

Vorgezogene Seitenräume sind Verbreiterungen des Seitenraums in den Fahrbahnbereich und bieten die Möglichkeit, bei beengten Gehwegen Aufstellfläche und Ausweichräume zu schaffen. Gleichzeitig verkürzen sie die zu querende Fahrbahnbreite. Vor allem bei der Integration in Kfz-Parkreihen verbessern sie deutlich die Sichtbeziehungen auf den fahrenden Verkehr, was vor allem für Kinder in

ihrer geringeren Sichthöhe zwischen parkenden Fahrzeugen ein erheblicher Sicherheitsgewinn ist. Vor allem im Umfeld von Schulen, wo in den Straßenräumen geparkt wird, sind diese Parkreihen zu unterbrechen und einzelne Kfz-Stellplätze durch vorgezogene Seitenräume zu ersetzen.



- Eltville: Bertholdstraße (bestehende Fahrbahneinengungen nutzen), Adolfstraße
- Hattenheim (unterhalb der Grundschule in Kombination mit FGÜ)

6.3.3 Einzelmaßnahmen

Knotenumbau

Knotenpunkte im Anschluss an die B 42 sind in Eltville fast ausschließlich an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und benötigen deutlich bessere und sicherere Führungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Ergänzend zu den in den Handlungsfeldern 1 und 5 empfohlenen Knotenumbauten wird für einen weiteren Knotenpunkt eine bauliche Verbesserung empfohlen. Im Anschluss der Kiedricher Straße an der B 42 fehlen sichere Querungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Lage direkt am Ortseingang von Eltville ist zwar noch außerorts beschildert, sollte aber situationsangepasst als Ortseingangssituation mit entsprechender Verkehrsberuhigung gestaltet werden. Da auch die Rad-Schulwege von Hattenheim und Erbach über diesen Knotenpunkt führen müssen, solange keine direkte Verbindung nördlich der B 42 realisiert wird, sollten die Querungen deutlich verbessert werden. Dazu sollte entweder die Anzahl der zu querenden Fahrspuren sowie deren Breite in der Auf- bzw. Abfahrt reduziert oder der gesamte Knotenpunkt signalisiert werden kann. Kann die Innerortslage erreicht werden, sind zusätzlich FGÜ zu ergänzen.



Querung absenken

An der Einmündung Wallufer Straße / Oberwallufer Straße liegen die Querungsstellen in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang, weswegen sichergestellt werden muss, dass ein- und ausbiegenden Fahrzeuge die Einmündung zügig passieren und nicht auf den Gleisen halten müssen. Zur Verdeutlichung dieser erforderlichen Führung wurden zwei Querungsinseln installiert, die vom entlang der Wallufer Straße fahrenden Radverkehr zu queren sind. Allerdings sind diese Inseln weder barrierefrei noch komfortabel für den Radverkehr ausgestaltet, da die Inseln sehr hoch angelegt und zugleich nicht mit Bordabsenkungen, sondern Bordanrampungen ausgestaltet sind. Diese Querungsstellen kann man auch so ausgestalten, dass nur die Inselköpfe baulich angelegt werden und der querende Radverkehr auf Nullniveau diese durchfährt. Zur Verbesserung für den Radverkehr sind die Bordrampen tiefer auszugestalten, so dass die Steigung der Rampensteine reduziert wird und ein komfortableres Überfahren für den Radverkehr ermöglicht wird. Eine Ergänzung mit taktilen Elementen für die Barrierefreiheit ist anzustreben.



Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Im Zuge von Eltviller Landstraße und Erbacher Straße in Erbach ergeben sich aufgrund der engen Fahrbahn neben beidseitigem Parken bei 50 km/h diverse Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, nicht zuletzt durch Ausweichbewegungen Radfahrender zur Vermeidung von Dooring-Unfällen. Um die Verträglichkeit beider Verkehrsarten zu verbessern, Bremswege zu verkürzen und größere Reaktionsspielräume zu erzeugen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.



- Erbach: Eltviller Landstraße / Erbacher Straße

Anschluss Bushaltestelle

Die in Erbach an der B 42 befindliche Bushaltestelle befindet sich in einer Grünfläche ohne befestigten Wartebereich, zu der keine Gehwege führen. Stattdessen sind die umliegenden Fahrbahnen Zu- bzw. Abfahrten zur B 42, die für den Fußverkehr gesperrt sind. Weder ein sicheres noch regelkonformes Erreichen bzw. Verlassen der Haltestelle ist gegeben. Zur Lösung der Problematik sind entweder gesicherte Gehwege mit sicheren Fahrbahn-Querungen zur Haltestelle einzurichten oder die Haltestelle zu verlegen.



Integration Rampe

Die Verbindung zwischen dem Parkplatz an der B 42 in Hattenheim und der Pfarrgasse als Unterführung und Verbindung an den Rhein wird nur über eine Treppe gewährleistet und ist damit nicht barrierefrei. Für mobilitätseingeschränkte Personen entstehen damit sehr umwegige Führungen. Zur Einrichtung der Barrierefreiheit ist eine Rampe als Ergänzung zu integrieren, die erforderlichen Fläche neben der Treppe sind dafür vorhanden.



Bsp. Köln

Beseitigung Hindernisse

Bei der Befahrung beobachtete einzelne Hindernisse und Barrieren sind zeitnah zu demontieren bzw. zu beheben, um Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator Wege zu erleichtern bzw. direkte Wege zu ermöglichen.



- Eltville: Kiliansring / Rheingauer Straße (Bordabsenkung), Radweg Erbacher Straße (Umlaufsperre)
- Erbach: Eltviller Landstraße (Umlaufsperre demontieren)

7 Empfehlungen zur Umsetzung

Eltville hat sich längst auf den Weg in Richtung stärkere Nahmobilität gemacht. Bereits laufende Projekte wie

- Der barrierefreie Ausbau der Bushaltstellen,
- Die Erweiterung des Angebots an sicheren Abstellanlagen,
- Die Parkraumerhebung in der Innenstadt zur Ordnung und ggf. sukzessiven Reduzierung des Parkens im öffentlichen Straßenraum

stehen in den kommenden Monaten vor der Umsetzung. Viele der beschriebenen Handlungsbedarfe sind seit Jahren in der Verwaltung bekannt, so dass die vorliegenden Überlegungen „auf fruchtbaren“ Boden fallen. Neben der Beschäftigung mit den 14 Handlungsfeldern ist es wichtig, dass parallel die klar abgegrenzten Einzelmaßnahmen angegangen und sukzessive umgesetzt werden, um in der bestehenden Infrastruktur zeitnah Verbesserungen für die nahmobilen Verkehrsarten zu erreichen.

Mit den beiden Workshops wurde ein intensiver Austausch zwischen Verwaltung, Politik und anderen Akteuren in Eltville angestoßen, dessen Aufrechterhaltung für die weitere Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität enorm wichtig sein wird. Ziel muss es dabei sein, die Themen der Nahmobilität und die damit verbundenen erforderlichen Veränderungen breit in der Öffentlichkeit zu diskutieren. Dabei müssen bei allen Beteiligten Verständnis und Offenheit dafür entwickelt werden, dass die erforderlichen Prozesse Zeit benötigen, „dicke Bretter zu bohren sind“, schnelle Lösungen nicht immer möglich und erste Ideen noch nicht immer die besten sind, aber die beschriebene Stärkung der Nahmobilität weitreichende Qualitätsgewinne und eine Attraktivierung bringen. Insofern ist es wichtig, bei allen notwendigen Veränderungen den Fokus auf die zu erwartenden Vorteile und Chancen zu richten und gleichzeitig die notwendigen Einschränkungen klar zu kommunizieren. In diese Diskussionen ist auch die AG Nachhaltigkeit einzubeziehen.

Die Priorisierung bleibt Aufgabe der Mandatsträger in den Gremien, die Bepunktung der Handlungsfelder im zweiten Workshop ist jedoch schon Hinweis auf Wünsche aus der Bürgerschaft. Bei der Priorisierung können die Dringlichkeit, ein gutes Verhältnis von Ertrag und Kosten oder eine besondere Wirksamkeit für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt im Vordergrund stehen.

Ressourcen personeller und finanzieller Art sind Grundlage für die Umsetzung. Die finanziellen Ressourcen lassen sich dabei durch die gut gefüllten verschiedenen Fördertöpfe des Landes Hessen als auch des Bundes sowohl für Projekte der Nahmobilität als auch der Ortsentwicklung und Städtebauförderung aufstocken. Die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers, wie sie in den meisten Kommunen inzwischen Standard ist, sollte auch in Eltville angegangen werden.

Bei den Zuständigkeiten ist im Nahmobilitäts-Check deutlich geworden, wie stark sich die Stadt mit ihren örtlichen Interessen (für Fuß- und Radverkehr) bei den übergeordneten Straßenbaulastträgern (und deren Interesse für den Kfz-Durchgangsverkehr) einsetzen muss. Dann findet eine faire Abwägung und eine ortsverträgliche Umgestaltung statt, auch wenn der jeweilige Straßenbaulastträger die letzte

Entscheidung behält. Unter den spezifischen Situationen der historischen Ortsdurchfahrten kann so auf klassifizierten Straßen der Kfz-Verkehr auch in Mischung mit Fuß- und Radverkehr geführt werden.

Ähnlich abhängig ist Eltville von der DB was die Gestaltung und den Umbau vor allem des Bahnhofs Eltville angeht. Auch hier ist es wichtig, sich nicht auf diese Abhängigkeit zurückzuziehen. Stattdessen sollten, u.a. auch über eine unterstützende Kommunikation mit dem Landesministerium, die Erfordernisse der Barrierefreiheit und Verbesserung der Erreichbarkeit auch im Sinne einer höheren Verkehrssicherheit wiederholt klar formuliert werden.

8 Fazit und Ausblick

Eltville ist in den räumlichen Grundlagen – trotz der historischen beengten Straßenräume – eine für die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad einladende Stadt. Das wird auch durch die hohe Anzahl an Gästen bestätigt. Die infrastrukturelle Ausstattung als „komplette Stadt“ bietet der Bewohnerschaft die Möglichkeit, eine Stadt der kurzen Wege im Alltag zu leben – mit Bahnangeboten in den Rhein-Main-Raum. Jedoch sollte an mehreren Stellen die Flächenaufteilung zwischen den Verkehrsmitteln überdacht werden, damit eine lebenswerte Stadt für alle entsteht. Dabei wird man nicht umhinkommen, das mit immer mehr Autos gewachsene Straßenrandparken neu zu denken, um den nötigen Platz für die Bewegungsfreiheit zu Fuß (gerade für Menschen mit Behinderung) und mit dem Rad zu schaffen, sowie Verkehrsführungen für den Kfz-Verkehr zu verändern.

Die im zweiten Workshop diskutierten 14 Handlungsfelder – quasi eigene Projekte – sind in der Summe wahrscheinlich kaum zeitnah umsetzbar. Einzelne Handlungsfelder können jedoch sehr wohl direkt angegangen werden. Sie sollen jedoch über die Infrastrukturveränderungen hinaus auch längerfristige Prozesse des Umdenkens unter veränderten Rahmenbedingungen anstoßen. Und gleichzeitig bieten die infrastrukturellen Einzelmaßnahmen ein großes Potenzial, punktuell die Situation für Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

9 Anhang

- 01 Memo zum Auftaktgespräch**
- 02 Checkliste zum Projektauftritt (Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen)**
- 03 Auswertung des Fragebogens im Vorfeld des Workshop 1 (Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen)**
 - a. Textliche Auswertung**
 - b. Kartendarstellung**
- 04 Dokumentation des Workshop 1 zum Status Quo**
- 05 Dokumentation des Workshop 2 zur Maßnahmenentwicklung und -priorisierung**
- 06 Memo zum Abschlussgespräch**
- 07 Kartendarstellungen zur Unfallauswertung**
 - a. Darstellung nach Unfalltypen in Hattenheim**
 - b. Darstellung nach Unfalltypen in Erbach**
 - c. Darstellung nach Unfalltypen in Eltville**
 - d. Darstellung nach Unfallkategorien in Hattenheim**
 - e. Darstellung nach Unfallkategorien in Erbach**
 - f. Darstellung nach Unfallkategorien in Eltville**
- 08 Kartendarstellung der RADar-Meldungen zum Stadtradeln 2019**
- 09 Kartendarstellung der Führungsformen für den Radverkehr im Stadtgebiet**
- 10 Kartendarstellung zur Analyse im Rad- und Fußverkehr**
- 11 Kartendarstellung zum klassifizierten Kfz-Straßennetz**
- 12 Kartendarstellung zu Routen der Radwegweisung**
- 13 Kartendarstellung zu Quell-Ziel-Beziehungen und Barrieren im Radverkehr**
- 14 Kartendarstellung des Radverkehrsnetzes Eltville**
- 15 Kartendarstellung zu den Einzelmaßnahmen des Nahmobilitätsplans**