

Stadt Maintal

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Leitbild Verkehr

Workshop am 3. Juni 2017

- Handout -



Ingenieurleistung

Gutachten und Rahmenplanungen

Gesamtverkehrspläne (IV, ÖV)
Städtebauliche Rahmenplanung
Vorhaben- und Erschließungsplanung
Verkehrsberuhigungskonzepte
Lärmschutz

Verkehrstechnische Nachweise

Verkehrstechnische Gesamtlösungen
Mikrosimulation
Dimensionierung von Verkehrsanlagen
Leistungsfähigkeitsnachweise
Signalisierung

Ingenieurvermessung

Bestands- und Kontrollvermessung
Absteck- und Bauausführungsvermessung
Geländemodelle
Visualisierung
Abrechnungsaufmaße

Ingenieurbauwerke, Tiefbau

Kanalbau
Kanalsanierung
Wasserversorgung
Gasversorgung
Straßenbeleuchtung

Verkehrsanlagen

Objektplanung für Verkehrsanlagen
Entwurf und Gestaltung von Knotenpunkten
Einmündungen, Kreisverkehren und Plätzen
Straßenraumgestaltung
Beschilderung, Wegweisung
Radverkehrskonzepte
Ruhender Verkehr

Management

Projektmanagement
Planungs- und Bauzeitenmanagement
EU-Bau-Koordinator
Ausschreibung und Vergabe
Bauüberwachung und Bauoberleitung
Verkehrslenkungspläne

Beratung

Bau- und Verkehrsrechtsfragen
Zuwendungsanträge
Kostenteilungen
Ablöseberechnungen
Weiterbildungsseminare

Aufgaben und Ziele der Mobilitätsplanung

Der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Maintal soll den Orientierungsrahmen für die städtische Mobilität bis zu einem Prognosehorizont 2025/2030 beschreiben. Integriert sind neben den verkehrlichen Aspekten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) und damit verbunden der Öffentliche Nahverkehr (ÖV).

Hieraus geht auch eines der wesentlichen Aufgabenbereiche hervor: Die Überprüfung des Verkehrsnetzes mit dem Ziel der Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs, der Verbesserung des Angebotes im ÖV und der klimafreundlichen Verkehrsabwicklung des Fahrzeugverkehrs (MIV). Der Kraftfahrzeugverkehr soll auf möglichst direkten Wegen flüssig gehalten, jedoch möglichst auf Hauptstrecken und klassifizierten Straßen gebündelt werden.

In Zusammenspiel mit dem Stadtleitbild können u.a. die nachfolgenden Zielsetzungen übertragen werden:

- Gleichberechtigte Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer.
- Die Stadt soll fußgänger- und fahrradgerechter, Fußgänger- und Radverkehr gefördert werden.
- Bus- und Bahnverkehr soll attraktiver werden.
- Verringerung verkehrsbedingter Lärmbelastung und Schadstoffemissionen
- Schrittweise Entwicklung zu einer verkehrsberuhigten Stadt bzw. einem Verkehrsberuhigungsmodell für zentrale Bereiche.
- Verbesserung der Parkplatzsituation, Schaffung von mehr Parkplätzen in den zentralen Geschäftsstraßen.
- Überprüfung der Verkehrsführung im Sinne und zum Wohle der Anwohner.
- Gestaltung der Ortseingänge.

Planungsziel 1:

Förderung der Nahmobilität

Die Förderung der Nahmobilität, inzwischen ein Handlungskonzept der Hessischen Landesregierung, soll im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan (IVEP) 2017 für die Stadt Maintal einen hohen Stellenwert haben. Im Sinne der Stärkung des Umweltverbunds, einer Verringerung der (kurzen) Pkw-Fahrten und damit der Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastung verfolgt dieses Planungsziel neben den stadtplanerischen Aspekten auch einen umweltrelevanten.

Mit diesen Bausteinen und den recht detaillierten Vorschlägen der Stadtleitbildgruppe RuFF (Radfahrer und fußgängerfreundliches Maintal) soll im Zusammenspiel mit den Rad-Schulwegen ein schlüssiges Fußgänger- und Gesamtradverkehrsnetz entstehen mit folgenden Schwerpunkten:

- Optimierung der Linienführung für alle Radwege außerhalb der bebauten Ortslage, Herstellung ausreichender Sichtbarkeit („Soziale Kontrolle“),
- Herstellung von fahrtrichtungstreuen Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten der Maintaler Hauptstraßen,
- Optimierung der die Stadtteile verbindenden Radwege,
- Optimierung der Radwege zu Schulen und Freizeiteinrichtungen,
- Verbesserungen der Radwegequerungen.

Planungsziel 2:

Verbesserungen im Straßennetz

Das Straßennetz der Stadt Maintal wurde durch die Ergänzungen im klassifizierten Straßennetz durch die Querspange zwischen Bischofsheim und Dörnigheim, durch die Südumgehung von Hochstadt und durch die Autobahn Fulda-Frankfurt (A 66) deutlich entlastet. Nach der Fertigstellung des Riederwaldtunnels kann mit weiteren Entlastungen gerechnet werden. Es gibt aber im Straßennetz des Maintaler Stadtgebietes weiterhin stark belastete Strecken und Knotenpunkte, die aus- oder umgebaut werden sollten.

Mit diesen Hinweisen soll ein Gesamtverkehrsnetz für den MIV entwickelt werden, auf dem der Verkehr verträglich für Mensch und Umwelt und so störungsfrei wie möglich stattfinden kann mit folgenden Schwerpunkten:

- Leistungsfähige und -gerechte Verkehrsabläufe auf der Querspange,
- Überprüfung der signalisierten Knotenpunkte im Hinblick auf Umbau zu Kreisverkehrsplätzen,
- Stärkung und Verbesserung der Stadtteilverbindungen,
- Förderung der Verbindung zwischen Straßen- und ÖV-Netz,
- Zusammenführen von Knotenpunktsgeometrie und Fahrzeugbelastung,
- Optimierung der Wege des Wirtschaftsverkehrs an das klassifizierte Straßennetz,
- Diskussion mit Hessen Mobil über Form, Ausbau und Lage der Anschlussstellen an der A 66.

Planungsziel 3:

Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen

Für die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung in der bebauten Ortslage gibt es ausreichend verkehrsrechtliches und planerisches Rüstzeug (Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich und Fußgängerzone etc.) jeweils abgestimmt auf die gewünschte, maßgebliche Benutzergruppe. Die zulässige Geschwindigkeit auf den Hauptstraßen (Grundnetzstraßen) der Stadtteile sollte nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Vorgaben des Lärmaktionsplanes festgelegt werden. Der Gestaltung der Ortseingänge kommt eine besondere Bedeutung zu.

Die schon in weiten Teilen des Stadtgebietes ausgewiesenen Bereiche für Tempo 30 oder Schrittgeschwindigkeit sollten auf Vollständigkeit und Weiterentwicklung überprüft werden mit folgenden Schwerpunkten:

- Überprüfung und Beurteilung des Verkehrsablaufes und des Geschwindigkeitsniveaus auf den Stadtteil-Hauptstraßen,
- Vervollständigen der Tempo-30-Zonen und der Verkehrsberuhigten Bereiche im städtebaulichen Ansatz,
- Umsetzen der Maßnahmen aus den Vorgaben des Lärmaktionsplanes,
- stadtverträgliche Gestaltung der Ortseingänge,
- Überprüfung der Wege des Wirtschaftsverkehrs einschließlich der Verknüpfung mit dem klassifizierten Netz.

Planungsziel 4:

Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖV)

Der Öffentliche Nahverkehr (ÖV) stellt eine tragende Stütze im Verkehrsnetz von Maintal dar. Zum einen stadtteilverbinden, zum anderen in der Verknüpfung innerhalb des Rhein-Main-Ballungsraums und insbesondere nach Frankfurt und Hanau.

Das ÖV-Angebot der Stadt Maintal soll überprüft und optimiert werden mit folgenden Schwerpunkten:

- Überarbeitung des Busverkehrsnetzes,
- Weiterführung der Umbaumaßnahmen von Haltestellen im Sinne der unbehinderten Mobilität,
- Ermittlung des aktuellen und zukünftigen P+R-Bedarfs an den beiden Bahnhöfen,
- Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze und Einbinden in die Stadtstruktur,
- Stärkung der Übergänge zwischen Bus und Bahn.

Planungsziel 5:

Optimierung des ruhenden Verkehrs

Der Wunsch nach Pkw-Stellplätzen zieht sich durch alle Diskussionsrunden der umfangreichen Bürgerbeteiligung. Neben der Stärkung der Angebote für Carsharing hinsichtlich der Minderung der Parkplatznachfrage und der Anbindung an der ÖV (P+R-Angebot) ist die Situation des ruhenden Verkehrs zu überprüfen mit folgenden Schwerpunkten:

- Optimierung des Stellplatzangebotes in Bereichen mit Einzelhandel,
- Optimierung des Stellplatzangebotes bei Freizeitangeboten und Gastronomie,
- Bilanzierung von Stellplatzangebot und Nachfrage in Bereichen mit Wohnhochhausbebauung und Altstadtbereichen,
- Förderung von tageszeitabhängiger Mehrfachnutzung privater und öffentlicher Stellplätze,
- öffentliche Stellplätze mit Abendnutzung ausreichend beleuchten,
- ausreichend öffentlicher Stellplätze bei zentralen städtischen Diensten,
- Förderung der Nutzung privater Stellplätze.

Planungsziel 6:

Zusammenführung von Stadtgestaltung und Verkehrsplanung

Dieses abschließende Planungsziel sollte für verantwortungsvolle Stadtentwicklung keine neue Erkenntnis sein. Bei genauem Hinsehen aber kann an zahlreichen Orten eine Verbesserung der Situation angedacht sein. Aus diesem Grunde steht dieses Ziel hier sozusagen als ‚abschließende Präambel‘.

Es werden keine Unterziele ausgewiesen, weil dieses Planungsziel für alle Bereiche gelten sollte. Aktuell in der Stadt Maintal sind z.B. die städtebauliche Zielsetzung ‚Stadtachse‘ zwischen Hochstadt und Dörnigheim, die Diskussion über die Rolle von Backesweg und Bahnhofstraße in Dörnigheim oder über die Straße Am Kreuzstein in Bischofsheim Bereiche, in denen Stadtgestaltung und Verkehrsplanung miteinander zu Lösungen kommen müssen.

Notizen

Notizen



Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Vilbeler Landstraße 41 · 60388 Frankfurt am Main

Tel.: 06109 / 501 47 - 0 · Fax: 06109 / 501 47 - 11

e-mail: info@imb-plan.de · internet: www.imb-plan.de