

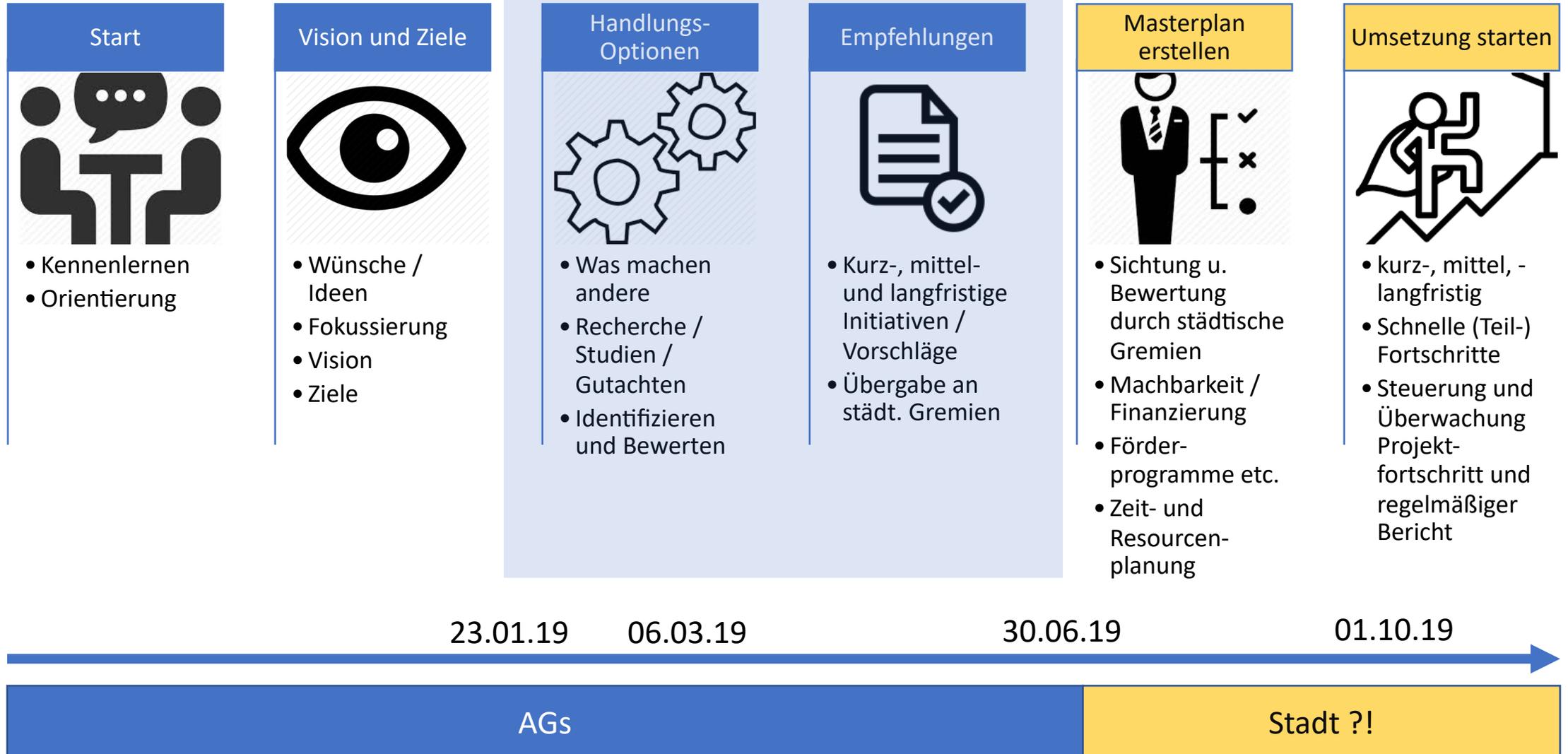


# Stadtleitbild Bad Schwalbach

AG1 Status  
2019-03-06

**Verkehr**, Infrastruktur, Umwelt, Natur, Energie, Klimaschutz, Prävention,  
**Wirtschaft**, Einzelhandel, **Digitalisierung**

# Wie wir es angehen wollen...



# Rückblick 23.01.2019

## Was uns bewegt ...

Auswertung vom 7.11

### 1. Verkehr

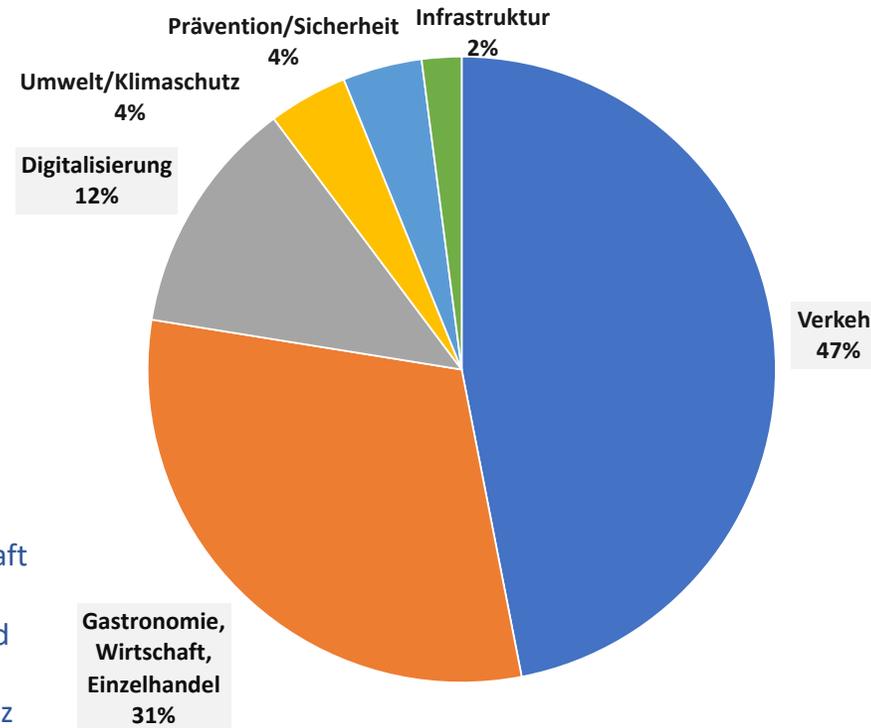
### 2. Wirtschaft

Gewerbe, Gastronomie,  
Einzelhandel, ...

### 3. Digitalisierung

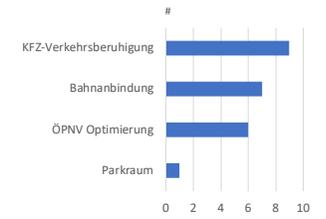
#### Entscheidungen :

- AG1 fokussiert auf die Themen Verkehr, Wirtschaft und Digitalisierung
- Infrastruktur wird durch die Themen Verkehr und Digitalisierung abgedeckt
- Prävention/Sicherheit sowie Umwelt/Klimaschutz werden soweit möglich weiter verfolgt, sind aber keine Schwerpunktthemen



## AG1 : Verkehr - Ziele

- **Kraftfahrzeug-Verkehr reduzieren (9)**
  - Allg. Verkehrsberuhigung gewünscht
  - Schwerpunkt Adolfstraße
- **Bahnanbindung forcieren (7)**
  - Projekt Citybahn bestmöglich unterstützen
  - Stadtbahnanbindung Wiesbaden als Schnellbahn über Taunusstein mit Ziel Wi HBF
- **ÖPNV verbessern (6)**
  - Allg. Verbesserung des ÖPNV - Angebots
  - Bessere Einbindung Stadtteile / Innerstädtischer Busverkehr in die Stadtteile
  - Direktanbindungen ?
    - Rheingau
    - Direktverbindung Hettenhain nach Wi

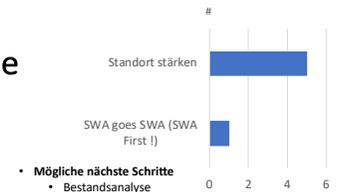


- **Parken attraktiv machen (1)**
  - Parkraumkonzept
- **Fahrrad mehr nutzen (0)**
  - Verbesserung Radwege
  - e-Bike Infrastruktur



## AG1 : Wirtschaft - Ziele

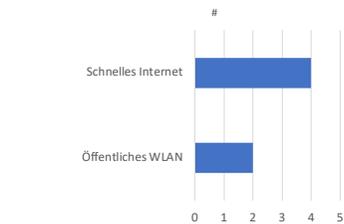
- **Nachhaltiges Wachstum und profitable Entwicklung benötigt**
  - Kein Wunschenken
  - Unternehmen müssen Gewinne erwirtschaften
- **Wachstums-Potentiale**
  - Tourismus (Gastro / Hotel, etc.)
  - Freizeit
  - (Klein-) Gewerbe
  - Freiberufler / Heimarbeiter
  - Marktwachstum = Bevölkerungswachstum !
  - Saubere Industrie (Aartal ...)
- Für Laufpublikum attraktiver machen
  - Laufwege, Parkbänke, Plätze, .....



- **Mögliche nächste Schritte**
  - Bestandsanalyse
  - Standortanalyse
  - Bedarfsprognose
- **Ideen :**
  - Anreizsysteme
  - Netzwerk mit Vermietern, Gewerbetreibenden, Stadt/Kreis, IHK ...
  - Standortmarketing (es soll ein Konzept geben ...)
  - Service-Orientierung
  - Erreichbarkeit / Parken
  - Dauer von Mietverträgen (5 Jahre)
    - Was ist mit Stadthalle ?
  - Online – Portal / Anbindung / Erreichbarkeit
    - Aktuell
    - Pflege-Kapazität
    - Preiskampf

## AG 1 : Digitalisierung - Ziele

- **Schnelles Internet (4)**
  - 50 Mbit Anbindung in jedem Ortsteil sicherstellen (schnelles Internet)
  - Verlegung von Glasfaserkabel
  - Alternativen zu Glasfaser !?
- **Öffentliches WLAN (2)**
  - Freies WLAN in öffentl. Gebäuden/öffentl. Plätzen
- **Nutzung digitale Infrastruktur für Ziele der Stadtentwicklung / Mehrwertdienste (0)**
  - Bad Schwalbach Portal / -App
  - Tourist-Info
  - Veranstaltungen
  - ÖPNV
  - Dienstleistungen
  - Bad Schwalbach virtuell erleben ...



# Verkehr

Kraftfahrzeug-Verkehr reduzieren

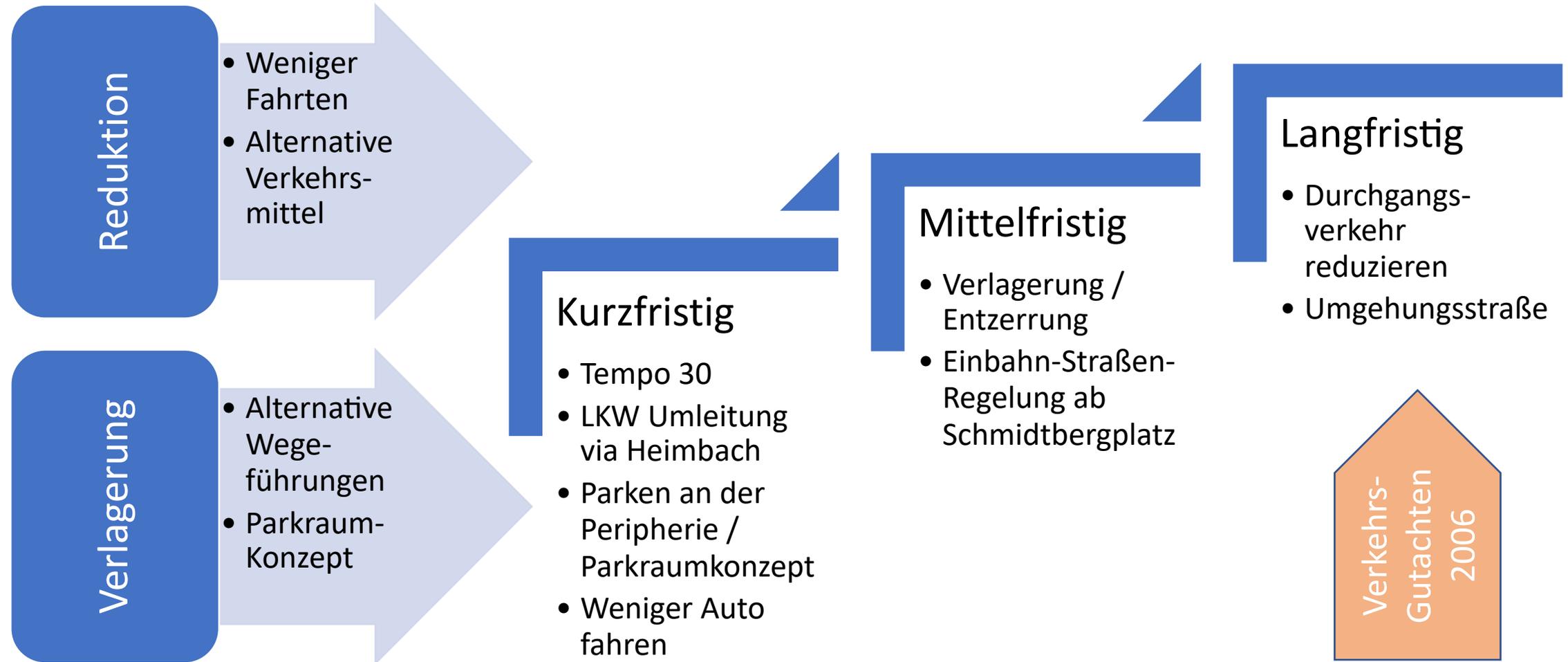
Bahnanbindung forcieren

ÖPNV verbessern

Parken attraktiv machen

Fahrrad mehr nutzen

# Weniger Verkehr in der Oberstadt - Strategien



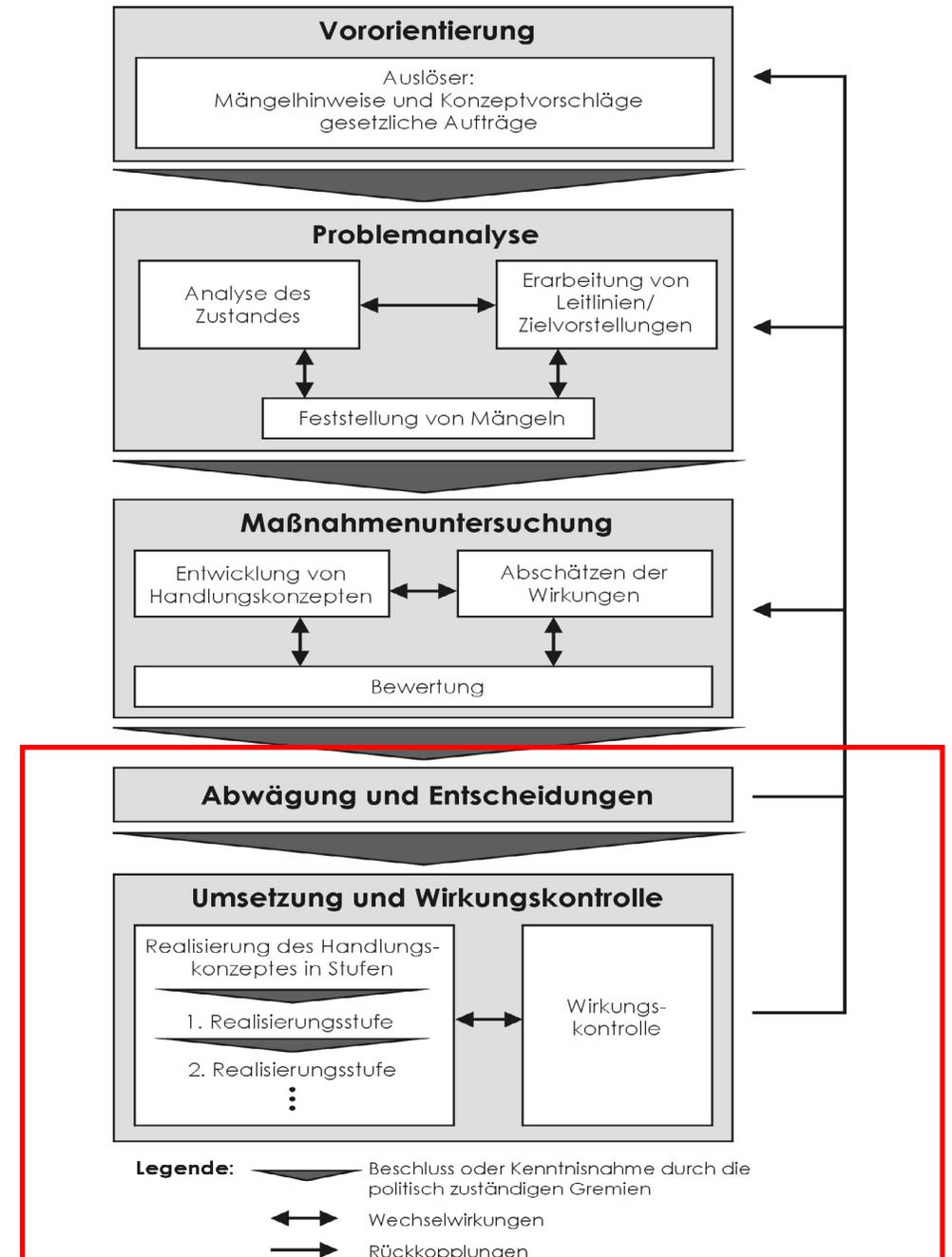
# Einbahnstraße ab Schmidtbergplatz

- Entlastung Adolfstraße
  - ca. -50 %
  - Verbreiterung des Wege-Bereichs für Fußgänger und Radfahrer
- Mehrbelastung Schmidtbergstraße / Emser Straße
  - ca + 50 %
- Optionen
  - Anfahrt Parkhaus Rathaus bi-direktional
  - Kirchstraße



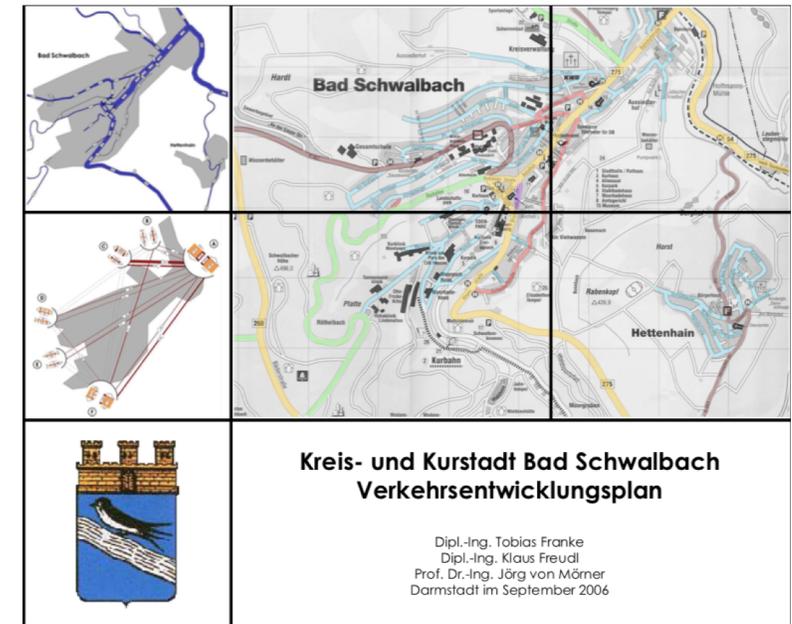
# KFZ Verkehr – Verkehrsgutachten 2006

- Aktuellstes Verkehrsgutachten für Kernstadt und Hettenhain
- Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
  - Bausteine
    - Bestandsaufnahme
    - Mängelanalyse
    - Planungsziele
    - Verkehrsprognose/Erschließungskonzepte
    - ruhender Verkehr
  - Weitere Planungsbausteine wie z.B. "Rad- und Fußwegekonzept" und "Öffentlicher Personennahverkehr" stehen noch aus.



# VEP 2006 - MIV

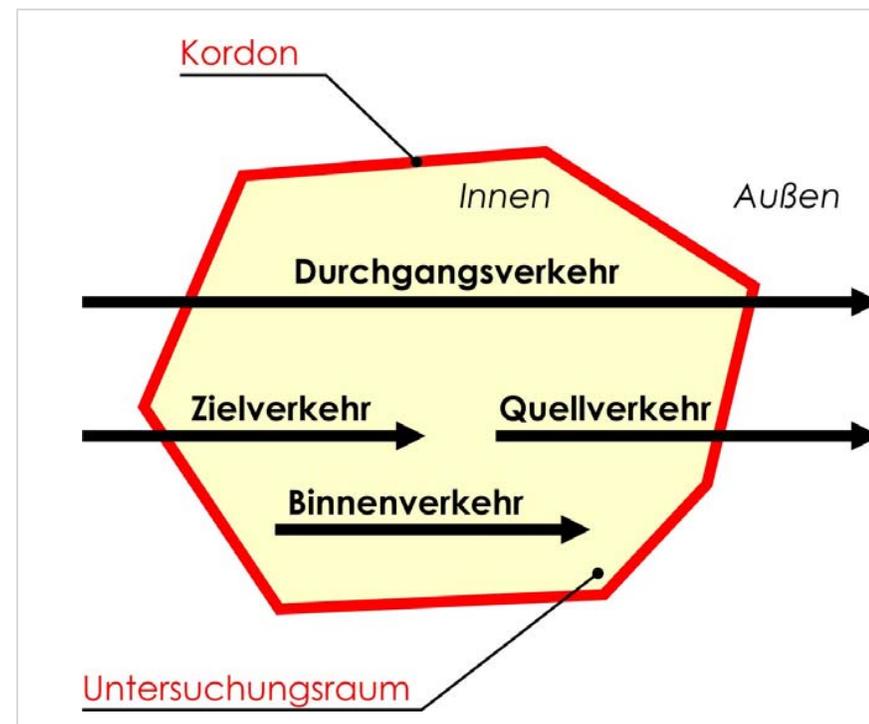
- Bestandsaufnahme motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Verkehrszählung Donnerstag, 21.04.2015 , 15 – 19 Uhr
  - Rasterung in 15 Minuten Intervallen
  - Zusätzlich Verkehrsbelastungen an nachstehenden Knotenpunkten auch vormittags von 6:00 ... 10:00 Uhr erhoben
    - 2 (Bahnhofstraße/Heimbacher Straße),
    - 7 (Kirchstraße/Am Kurpark/Goetheweg)
    - 13 (Emser Straße/Am Grohberg)
- Statistische Verfahren zur Hochrechnung / Prognose
- Differenzierung PKW vs. LKW Verkehr



# VEP 2006 – MIV Verkehrsbeziehungen

- Durchgangsverkehr (DV)
  - Fahrten, die ohne Halt durch das Stadtgebiet verlaufen
  - Kriterium : Ein- und Ausfahrt  $\leq 10$  min.
- Zielverkehr (ZV)
  - Fahrten die im Umland beginnen und im Stadtgebiet enden
- Quellverkehr (QV)
  - Fahrten die im Stadtgebiet beginnen und außerhalb der Stadtgrenze enden.

Wir fahren einfach weniger mit dem Auto 😊



|                   | # KFZ-Fahrten /Tag | %    |
|-------------------|--------------------|------|
| Durchgangsverkehr | 4195               | 15%  |
| Quellverkehr      | 12040              | 43%  |
| Zielverkehr       | 11890              | 42%  |
| Summe             | 28125              | 100% |

# VEP 2006 - Übersicht Planfälle MIV

Nullfall 2020: : Straßennetz 2020 – keine zusätzlichen Veränderungen .

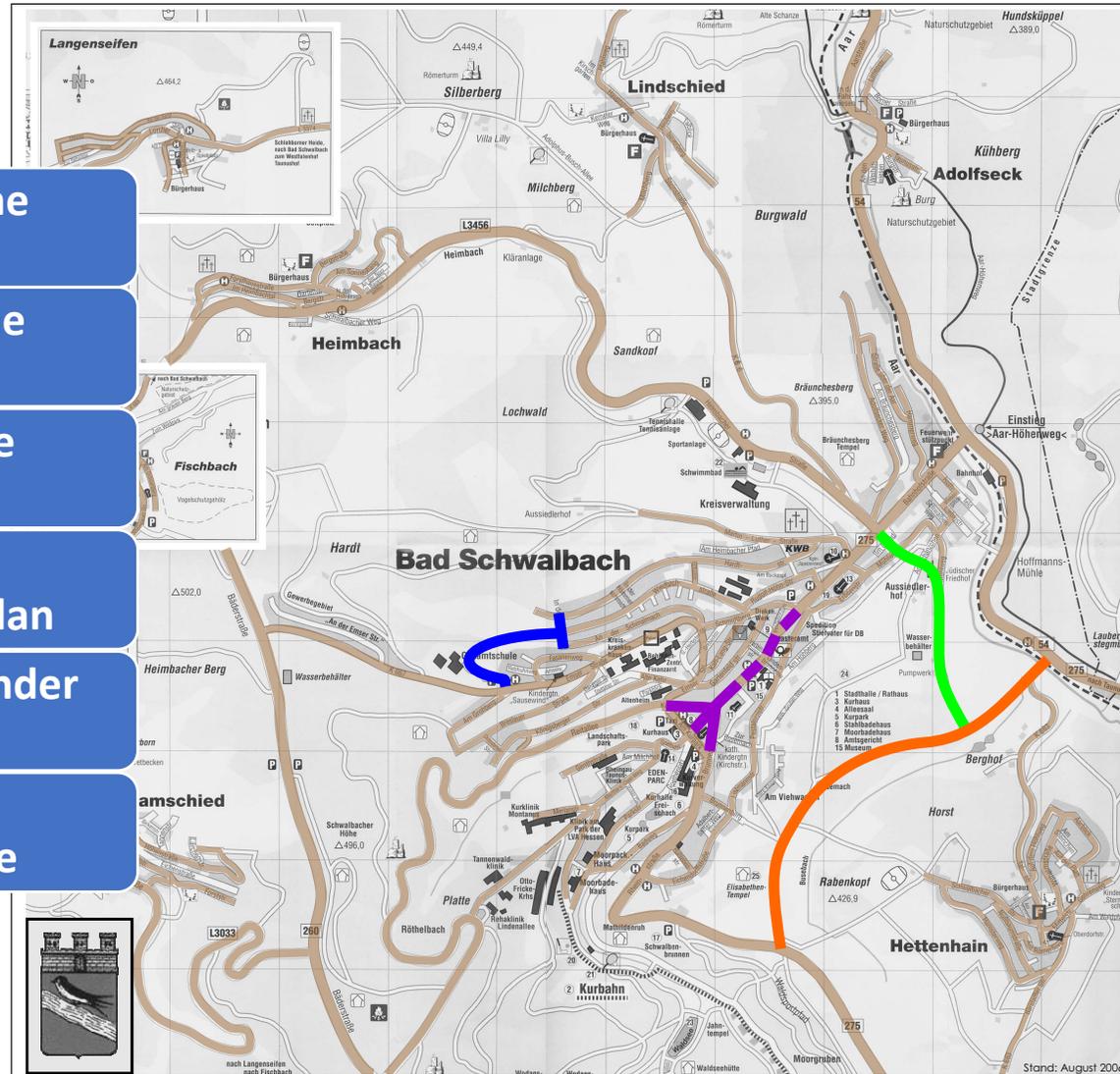
Planfall 1 : Straßennetz 2020 – Ortsnahe Umfahrung

Planfall 2: Straßennetz 2020 – Ortsnahe Umfahrung mit zusätzlichem Abzweig

Planfall 3 : Straßennetz 2020 – Verkehrskonzept "Oberstadt Rahmenplan"

Planfall 4 : Straßennetz 2020 – florierender Tourismus

Planfall 5: Straßennetz 2020 – Westanbindung nördliche Wohngebiete



Planfälle

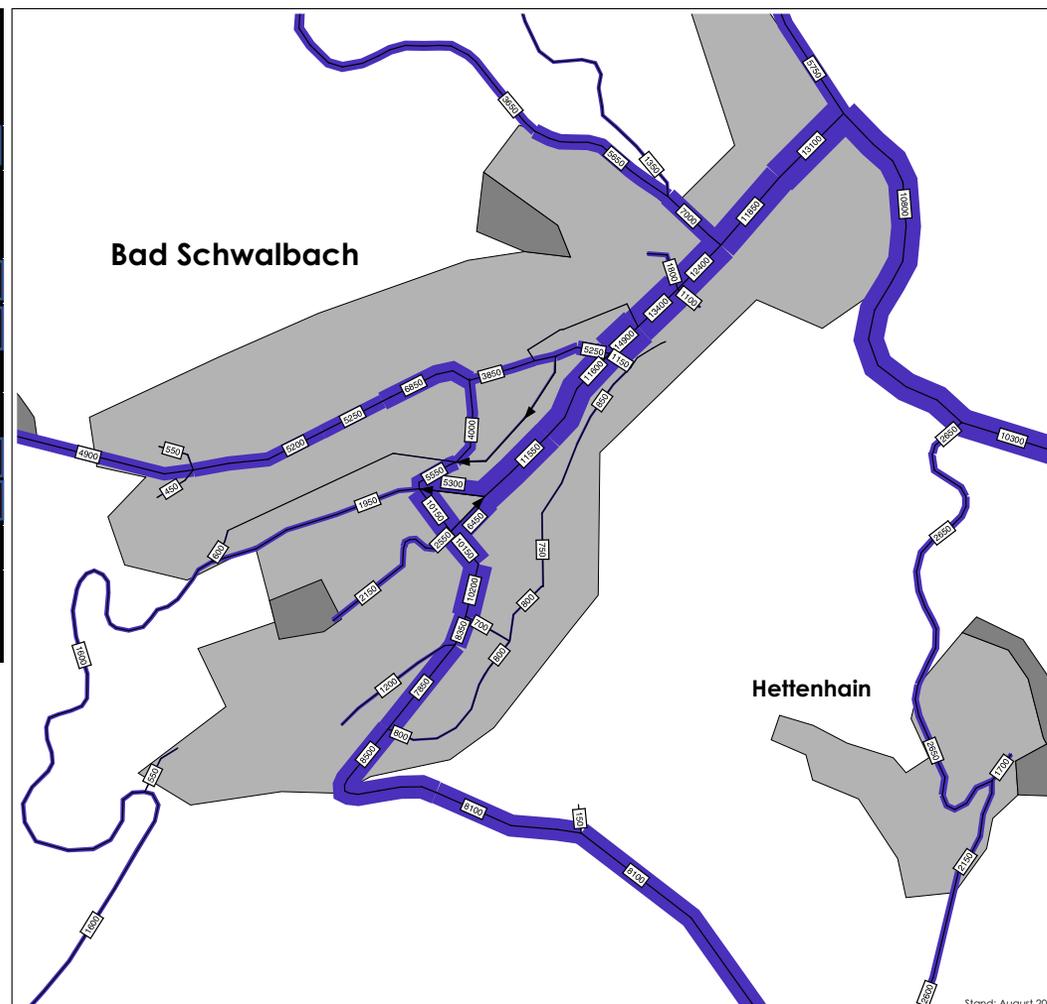
- Planfall 1: Ortsnahe Umfahrung
- Planfall 2: Abzweig von Umfahrung
- Planfall 3: Verkehrskonzept "Oberstadt Rahmenplan"
- Planfall 4: florierender Tourismus
- Planfall 5: Westanbindung nördliche Wohngebiete



# VEP 2006 – Verkehrsbelastung Nullfall 2020

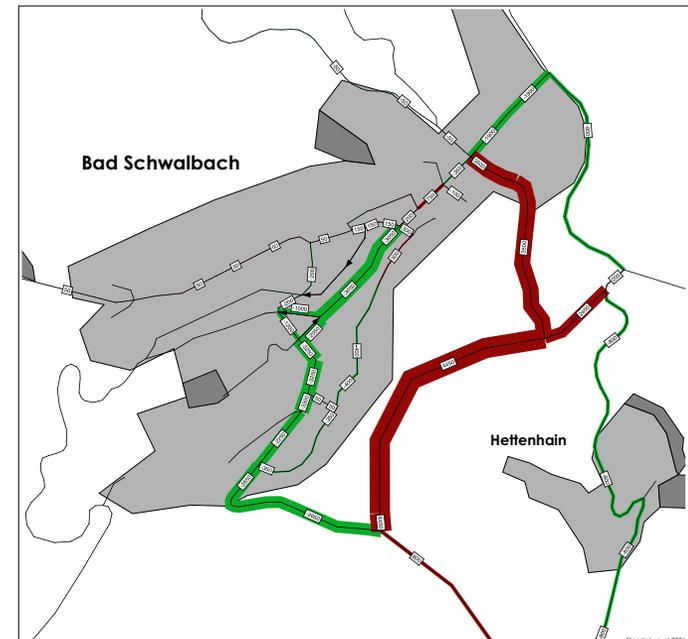
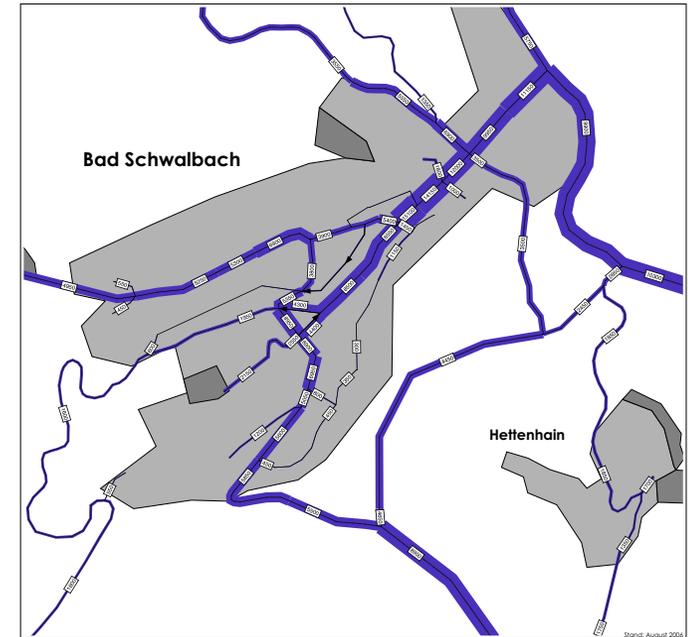
| Nr. | Querschnitt                | Analyse 2005<br>[Kfz/24h] | Nullfall 2020<br>[Kfz/24h] | Differenz<br>[Kfz/24h] |
|-----|----------------------------|---------------------------|----------------------------|------------------------|
| 1   | östliche Bahnhofstraße     | 11.700                    | 13.100                     | +1.400 (+12 %)         |
| 2   | K 666 nach Lindschied      | 1.300                     | 1.350                      | +50 (+4 %)             |
| 3   | südliche Heimbacher Straße | 5.000                     | 5.650                      | +650 (+13 %)           |
| 4   | westliche Bahnhofstraße    | 10.600                    | 12.400                     | +1.800 (+17 %)         |
| 5   | westliche Adolfstraße      | 10.800                    | 11.550                     | +750 (+7 %)            |
| 6   | südliche Emser Straße      | 4.850                     | 5.550                      | +700 (+14 %)           |
| 7   | westliche Emser Straße     | 3.400                     | 5.200                      | +1.800 (+53 %)         |
| 8   | Am Kurpark                 | 9.100                     | 10.150                     | +1.050 (+12 %)         |
| 9   | südliche Rheinstraße       | 7.350                     | 8.100                      | +750 (+10 %)           |
| 10  | Wisperstraße               | 1.450                     | 1.600                      | +150 (+10 %)           |
| 11  | nördliche Talstraße        | 1.850                     | 2.650                      | +800 (+43 %)           |
| 12  | südliche Bärstädter Straße | 2.100                     | 2.600                      | +500 (+24 %)           |

- Die maximalen Querschnittbelastungen weist weiterhin der Straßenzug Bahnhofstraße/Adolfstraße (innerörtlich B 275) mit Belastungen zwischen 11.500 Kfz/24h und 15.000 Kfz/24h auf.
- Im weiteren Verlauf der innerörtlichen B 275 wird der Straßenzug Am Kurpark/Rheinstraße mit 7.900 Kfz/24h bis 10.200 Kfz/24h belastet.
- Querschnittbelastungen um die 5.500 Kfz/24h weisen die Emser Straße und die südliche Heimbacher Straße auf.



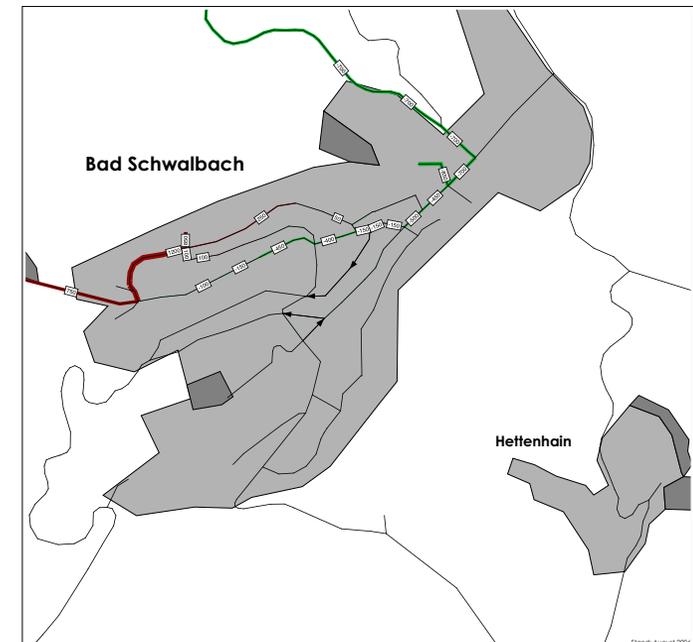
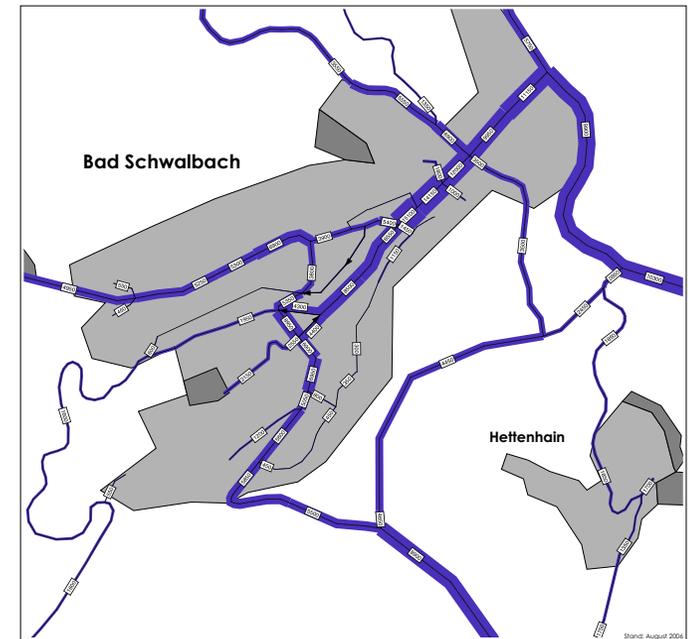
# VEP 2006- Planfall 2

- Die ortsnahe Umfahrung (neu)
  - + 4.450 Kfz/24h
- Bahnhofstraße/Adolfstraße
  - Prognose 8.500 ... 15.000 Kfz/24h
  - Auf Großteilen des Straßenzug erhebliche Reduzierungen, teilweise bis zu **-3.000 Kfz/24h (-26 Prozent)**.
- Teilabschnitt der Adolfstraße (von Knotenpunkt Schmidtberg bis Abzweig)
  - Mehrbelastungen von bis zu **+750 Kfz/24h (+6 Prozent)**.
- Am Kurpark/Rheinstraße
  - Entlastung **-2.200 ... -3.300 Kfz/24h, 30 - 40 Prozent**.
- Die Zufahrtsstraßen nach Hettenhain
  - **-800 Kfz/24h bzw. - 30 Prozent**



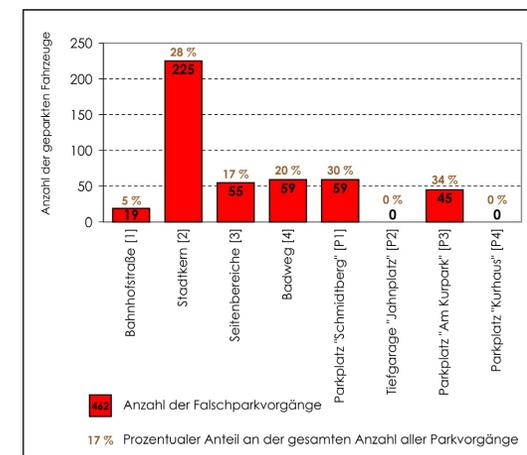
# VEP 2006- Planfall 5

- Die neue Verbindungsstraße weist eine Belastungen von 1.200 Kfz/24h auf.
- ? Durch Reduzierung der Umwegfahrten kommt es zu kleinräumigen Umverteilungen des MIV im Norden der Kernstadt Bad Schwalbach.
- Martin-Luther-Straße im Osten
  - Entlastung von etwa **-850 Kfz/24h (- 47 Prozent)**.
- Verkehrsachse Heimbacher Straße, Adolfstraße, Schmidtberg sowie der östliche Teil der Emser Straße
  - Entlastung **-400 ... -700 Kfz/24h (-3 ... -12 Prozent)**.
- Westliche Emser Straße – außerhalb der Bebauung
  - Mehrbelastung von etwa **750 Kfz/24h , 15 Prozent**



# VEP 2006 – Ruhender Verkehr

- 58 % der Parkvorgänge sind Kurzparker < 1 h
- Parkvorgänge im Stadtkern (2) sind signifikant zu reduzieren
  - 33 % der gesamtem Parkvorgänge
  - 40 % < 1 h
- Parkvorgänge > 4 h deuten auf Berufspendler hin



Grafik 6: Falschparkvorgänge in den einzelnen Gebieten

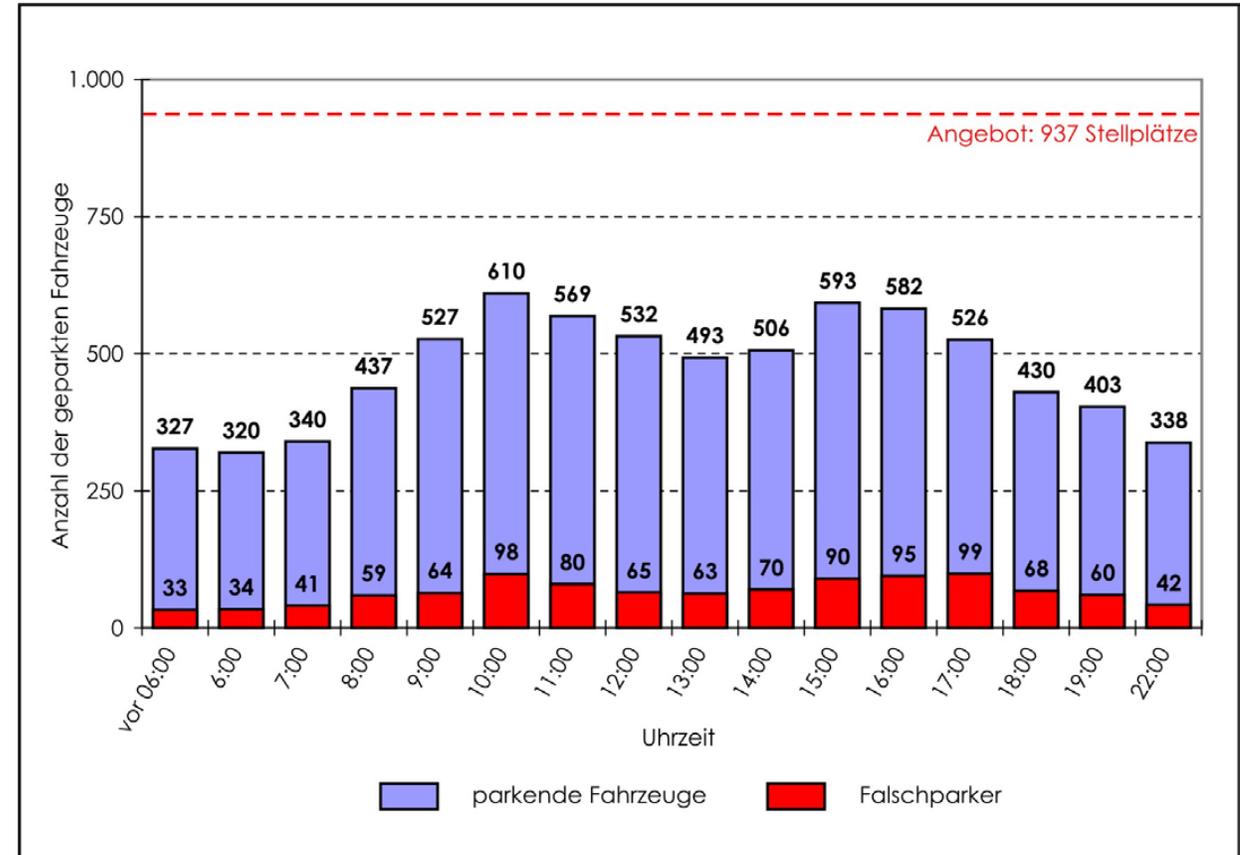
| Bereich                      | Parkdauer<br>(Anzahl Parkvorgänge) |            |            |            | Gesamte Anzahl<br>Parkvorgänge |
|------------------------------|------------------------------------|------------|------------|------------|--------------------------------|
|                              | < 1h                               | 1 - 4h     | 4 - 8h     | > 8h       |                                |
| Bahnhofstraße [1]            | 141                                | 102        | 25         | 26         | 294                            |
| Stadtkern [2]                | 502                                | 161        | 31         | 16         | 710                            |
| Seitenbereiche [3]           | 69                                 | 60         | 39         | 26         | 194                            |
| Badweg [4]                   | 97                                 | 72         | 29         | 8          | 206                            |
| Parkplatz "Schmidtberg" [P1] | 131                                | 38         | 3          | 1          | 173                            |
| Tiefgarage "Jahnplatz" [P2]  | 263                                | 126        | 43         | 20         | 452                            |
| Parkplatz "Am Kurpark" [P3]  | 58                                 | 46         | 13         | 4          | 121                            |
| Parkplatz "Kurhaus" [P4]     | 8                                  | 13         | 5          | 0          | 26                             |
| <b>Gesamt</b>                | <b>1.269</b>                       | <b>618</b> | <b>188</b> | <b>101</b> | <b>2.176</b>                   |

Tabelle 12: Parkdauerervertelungen im Untersuchungsraum

**Hebel : Reduktion Kurzparker-Vorgänge**

# VEP 2006 Parkraum-Analyse

- Grundsätzlich steht ausreichend Parkraum zur Verfügung
- Auslastung ca. 50 % im Tagesdurchschnitt



# SWOT KFZ Verkehr

Signifikante Verringerung der KFZ Aufkommens, speziell auch in der Oberstadt

## Opportunities / Chancen:

1. Reduktion der Verkehrsbelastung
2. Erhöhung der Oberstadt-Attraktivität
3. Gute Erreichbarkeit für zukünftigen Individual-Verkehr (Tagestouristen, Veranstaltungsbesucher etc.)

## Threats / Risiken:

1. Weiter zunehmende Verkehrsbelastung
2. Zunehmender Leerstand
3. Kontraproduktiv für Tourismus und Gewerbe
4. Wachsende Unzufriedenheit der Anwohner

## Strength / Stärken:

1. Alles per KFZ erreichbar
2. Genug Parkraum vorhanden

## Stärken-/Chancen-Strategien

- a) Schlüssiges Parkraum-Konzept und Parkleitsystem umsetzen (K)
- b) P&R Plätze mit SWA Shuttle-Bus anbieten (M)

## ST-Strategien

- a) Verkehrsverlagerung in andere Bereiche (Entzerrung) (L)
- b) (Finanzierungs)-planung für Verkehrsreduktions-Maßnahmen (K)

## Weakness / Schwächen:

1. hohe Verkehrsbelastung
2. Hohe Lärm- und Umweltbelästigung
3. Unattraktive Lagen
4. Kein Parkraum-Konzept

## WO-Strategien

- a) Kurzparkanzahl in der Kernstadt reduzieren (K)
- b) Umsetzung Planfälle 2 oder 5 aus VEP 2006 (L)
- c) Einbahnstrassen-Verkehr für Oberstadt (M)
- d) Elektromobilität fördern (z.B ÖPNV) (M)
- e) KFZ Fahrten bündeln / reduzieren (K)
- f) Umstieg auf ÖPNV (K)

## WT-Strategien

- a) Lärmschutz-Maßnahmen
- b) Tempo 30 Zonen (ggf. nach Tageszeit) (K)
- c) Strukturierte, transparente Entscheidungsfindung (K)
- d) Öffentlichkeitsarbeit (K)