R+T Verkehrsplanung

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern

Rodgau – Dudenhofen

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern

Rodgau – Dudenhofen

23. August 2021

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Rodgau
Fachbereich „Stadtplanung und Bauberatung“
Ansprechpartner: Sabine Kaucic
Hintergasse 15
63110 Rodgau
Telefon: 06106 693-1354
stadtumbau@rodgau.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Könighaus Dominik, Dipl.-Ing
Büttner Jenny, M.Eng.
Pröbsting Leonard, M.Sc.

Hinweis:

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

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

Inhalt

1 Ausgangssituation und Zielsetzung 1

2 Vorgehensweise 3

3 Kenndaten zum Untersuchungsgebiet 4

3.1 Lage des Untersuchungsgebiets 4

3.2 Kfz-Verkehrsmengen Bestand 5

4 Parkraumangebot 6

5 Parkraumnachfrage 8

5.1 Auslastung 9

5.2 Parkdauer 16

5.3 Parkraumnachfrage und Parkvorgänge nach Nutzergruppen 18

5.4 Zwischenfazit Parkraumerhebung 22

6 Gestaltung Parkraum Nieuwpoorter Straße 23

6.1 Mängel und Defizite 23

6.2 Zukünftige Regelung 24

6.3 Neuordnung des Seitenraums 25

6.4 Abstellplätze für Fahrräder 26

7 Gestaltung Parkraum Dr.-Weinholz-Straße 27

8 Anschluss Radnetz parallel zur Nieuwpoorter Straße 28

8.1 Anschluss im Norden 30

8.2 Anschluss im Süden 31

9 Zusammenfassung und Fazit 32

Verzeichnisse 33

1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Ausgangssituation

Die Stadt Rodgau wurde im Jahr 2017 in das Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ aufgenommen. Daraufhin wurde für das Stadtumbaugebiet „Zwischen Rodau und Rodgausee“ ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt. Inhalt dessen sind Einzelprojekte, die auf der Grundlage von u.a. teilräumlichen Konzepten umgesetzt werden sollen.

Die im ISEK vorgesehenen städtebaulichen Maßnahmen sollen zu einer aktiven Gestaltung des demographischen und des wirtschaftsstrukturellen Wandels beitragen, eine nachhaltige Entwicklung des Stadtteils Dudenhofen sichern und den Klimaschutz fördern. Die Potenziale des Stadtteils Dudenhofen gilt es zu aktivieren, damit zudem positive Strukturwirkungen über die Fördergebietsgrenzen hinaus erzielt werden. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Innenentwicklung des Stadtteils Dudenhofen, aber auch auf der Entwicklung und Freihaltung klimawirksamer Flächen und der Vernetzung des Stadtteils mit den angrenzenden Freiräumen (blaue und grüne Infrastruktur).

Der Ortskern von Dudenhofen stellt einen wesentlichen Entwicklungsbereich mit Schwerpunkt auf der städtebaulichen Entwicklung im Stadtumbaugebiet dar. Aufgrund des alten Baubestandes und hinsichtlich der Möglichkeiten für die Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen, zeigt sich hier ein großes Entwicklungspotenzial für die klimagerechte Stadterneuerung im Siedlungsbestand

Vor diesem Hintergrund wurde in dem vorliegenden Gutachten eine Parkraumuntersuchung im festgelegten Untersuchungsgebiet in Rodgau-Dudenhofen durchgeführt, auf deren Grundlage schließlich ein Parkraumkonzept erstellt wurde.

Die bestehenden Pkw-Parkstände in Rodgau-Dudenhofen sind bisher weitgehend unbewirtschaftet, wodurch eine teils hohe Auslastung der Parkstände zu verzeichnen ist, abschnittsweise auch eine Überlastung. Infolgedessen wird im öffentlichen Raum oftmals willkürlich geparkt. Insbesondere Plätze, die andernfalls einer gemeinschaftlichen Nutzung zugeführt werden könnten, sind zugeparkt. Besonders problematisch ist dabei das sogenannte „Gehwegparken“, wie beispielsweise in der Nieuwpoorter Straße, welches die Gehwegbreiten erheblich verringert und somit eine starke Einschränkung für den Fuß- und Radverkehr darstellt. Im Gegensatz dazu bleiben private Abstellflächen teilweise ungenutzt.

Ein teilräumliches Entwicklungs- und Gestaltungskonzept für den Ortskern von Dudenhofen mit einem Schwerpunkt in der beabsichtigten Umgestaltung der Platzfolge Ludwig-Erhard-Platz, „Dalles“ und Bürgerhausvorplatz (im städtebaulichen Kontext der Ortsmitte sowie angrenzender Straßenräume

und Freiflächen) ist bereits in Bearbeitung. Eine unterstützende Verkehrsuntersuchung wurde in diesem Zusammenhang schon durchgeführt.

Diesbezügliche Ergebnisse werden berücksichtigt und in die Verkehrsuntersuchung integriert.

Das Fördergebiet "Zwischen Rodau und Rodgausee" und das ursprüngliche Bearbeitungsgebiet für die Parkraumbewirtschaftung sind in nachfolgender **Abbildung 1** dargestellt.

Abbildung 1: Fördergebiet Stadtumbau und Bearbeitungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung[1]

[1] Quelle: Stadtumbau in Hessen, Rodgau – „zwischen Rodau und Rodgausee“ Parkraumbewirtschaftungskonzept Dudenhofen, Angebotsaufforderung; DSK-BIG, Stadtumbau Rodgau; 27.03.2020

Zielsetzung

Übergeordnetes Ziel der Verkehrsuntersuchung „Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Dudenhofen ist, neben der Optimierung der verkehrlichen Situation, die Schaffung einer verbesserten Aufenthaltsqualität. Die geplante Maßnahme „Parkraumbewirtschaftungskonzept“ soll in einem wesentlichen Teil des Fördergebietes in Dudenhofen Anwendung finden. Bezugnehmend auf das ISEK (vgl. ISEK S.91, 92) sind die grundlegenden Zielstellungen für das Konzept folgende:

- Verminderung von Parkdruck im Gebiet: durch entsprechende Umlenkung von Pendlern und Parkplatzsuchenden soll der Verkehr vor Ort reduziert werden. Die bisher von ruhendem Verkehr belegten Straßen und Plätze sollen teilweise neuen Nutzungen zugeführt werden und so zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Durch das Freiwerden von Flächen kann Platz geschaffen werden beispielsweise für Möblierungen, Pflanzungen und Bewegungsangebote.
- An stadtbildprägenden Orten sollen im Bereich der Gehwege und Plätze keine oder zumindest weniger Parkstände ausgewiesen werden (z.B. auf dem „Dalles“), um diese attraktiver zu gestalten und ihre identitätsstiftende Wirkung für den Stadtteil zu fördern. Die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplatzanlagen soll zudem zur Nutzung grundstücksbezogener und grundstückseigener Stellplätze ermuntern.Durch Verminderung des Verkehrsaufkommens sollen Konfliktpunkte zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), Radfahrenden und Fußgängern reduziert werden. Infolge des geringeren Parkstandangebotes und neuer attraktiver Wegeverbindungen soll auch eine klimafreundlichere Nahmobilität begünstigt werden.

2 Vorgehensweise

Die Untersuchung gliedert sich in folgende Arbeitsschritte:

1. Grundlagenermittlung
2. Erfassung des Parkraumangebots und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
3. Parkraumerhebung und Parkraumanalyse
4. Parkraumbewirtschaftungskonzept
5. Neugestaltung Parkraum Nieuwpoorter Straße
6. Prüfung einer Fahrradstraßenverbindung parallel zur Nieuwpoorter Straße (Wilhelmstraße oder Dr.-Weinholz-Straße)

3 Kenndaten zum Untersuchungsgebiet

3.1 Lage des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Kernbereich von Rodgau – Dudenhofen wie auf der folgenden **Abbildung 2** dargestellt. Es wird im Norden durch die Mainzer Straße, im Osten durch die Freiherr-vom-Stein Straße, die Straße Am Lettberg sowie An der Luthereiche, im Süden durch die Goethestraße, die Friedberger Straße sowie die Opelstraße und im Westen durch die Friedberger Straße sowie durch die Straße Am Bürgerhaus eingegrenzt. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde entsprechend dem ISEK „Zwischen Rodau und Rodgausee“ gewählt. Im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen Umgrenzung des Gebietes, wurde das Untersuchungsgebiet im Bereich der Freiherr-vom-Stein Schule auf die Bleichstraße, die Straßen Am Rückersgraben, An der Luthereiche sowie Am Lettberg ausgeweitet, um dem Parkverkehr des Schulbetriebs umfassend miteinzubeziehen.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet in Rodgau – Dudenhofen (Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende)

3.2 Kfz-Verkehrsmengen Bestand

Um die Bestandssituation des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können, sind aktuelle Verkehrsdaten notwendig. Aus diesem Grund wurden Verkehrsmengen in der vorangegangen Verkehrsuntersuchung zum Ortskern vom 11.03.2020 für folgende Knotenpunkte an einem repräsentativen Werktag (Dienstag, den 05.11.2020) in den Zeiten von 06:00 bis 09:00 Uhr, 12:00 bis 14:00 Uhr und 16:00 bis 19:00 Uhr erhoben:

- K1 und K2: Ludwig-Erhard-Platz / Wilhelmstraße / Friedberger Straße / Anschluss P+R / Georg-August-Zinn-Straße
- K3: Ludwig-Erhard-Platz / Dr.-Weinholz-Straße
- K4: Ludwig-Erhard-Platz / Nieuwpoorter Straße

Darüber hinaus wurde der Rad- und Fußverkehr an allen Knotenpunkten aufgenommen. Mit diesen Zählungen wurden sowohl die Stärke der Verkehrsmenge als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmenge ermittelt. In **Plan 1.1**und **Plan 1.2** sind die Kfz-Verkehrsmengen der jeweiligen Spitzenstunde vormittags (07:45 bis 08:45 Uhr) und nachmittags (16:30 bis 17:30 Uhr) zusammengefasst. In **Plan 2** sind die Fuß- und Radverkehrsmengen übersichtlich dargestellt. Die detaillierten Zählergebnisse sind in **Anlage 1** bis **Anlage 4** dokumentiert.

Die Verkehrsmenge beim Ludwig-Erhard-Platz liegt im Einmündungsbereich zur Nieuwpoorter Straße mit einer Querschnittsbelastung von rund 160 Kfz/h zur vormittäglichen Spitzenstunde und mit einer Querschnittsbelastung von rund 215 Kfz/h zur nachmittäglichen Spitzenstunde auf moderatem, mit dem Umfeld verträglichen Niveau. Die Verkehrsmengen nehmen im Verlauf zum Dalles (K1 und K2) stetig ab und die Straßen sind an der Einmündung zum Dalles mit einer Querschnittsbelastung von rund 25 Kfz/h zur vormittäglichen Spitzenstunde und mit einer Querschnittsbelastung von rund 30 Kfz/h zur nachmittäglichen Spitzenstunde deutlich schwächer frequentiert.

Auf Grundlage der Verkehrszählung wurden mit den Verkehrsmengen der 8-stündigen Erhebung die 24h-Verkehrsmengen ermittelt. Die Verteilung der Verkehrsmengen im bestehenden Verkehrsnetz ist in **Abbildung 3** dargestellt.

Abbildung 3: Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24h] – Bestand

4 Parkraumangebot

Das aktuelle Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen einer Bestandsaufnahme am Montag, den 03.08.2020, vor Ort flächendeckend erhoben. Dabei wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet erfasst. Insgesamt standen am Erhebungstag im untersuchten Gebiet etwa 1020 Parkstände zur Verfügung. **Plan 3** zeigt die Lage und Verteilung der Parkstände im Straßenraum innerhalb des Untersuchungsgebietes.[2]

[2] Das Angebot an privaten Stellplatzmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet ist nicht abschätzbar. Da diese größtenteils in Hinterhöfen und Garagen unzugänglich verortet sind, ist die Summe nicht bekannt.

Die vorhandenen öffentlichen Parkmöglichkeiten unterteilen sich in folgende Bewirtschaftungsarten:

- ***Unbewirtschaftete Parkstände (ca. 465 Parkstände):***
  Das Parken auf diesen Parkständen ist ohne Zeitbegrenzung und Gebühren möglich
- ***Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe (ca. 150 Parkstände):***
  Zonen mit eingeschränktem Halteverbot mit einem Zusatzzeichen
- ***Halteverbot***

Da bei der Bestandsaufnahme eine große Anzahl an Kfz verzeichnet wurde, die halb oder ganz auf dem Gehweg parkten, wurden zusätzlich zu den Parkständen der beschriebenen Bewirtschaftungsarten eine weitere Gruppe mitaufgenommen: Parkstände, die durch Gehwegparken geschaffen werden, jedoch nach StVO regelkonform sind und somit in einem Graubereich liegen. Sie wurden als ***„geduldete Parkstände“*** bezeichnet.

In **Plan 3** ist die Verortung der unterschiedlichen Parkraumregelungen detailliert dargestellt. Insgesamt machen unbewirtschaftete Parkstände den größten Anteil aller vorliegenden Parkstände aus und sind vor allem in den direkt angrenzenden Wohngebieten östlich und westlich der Nieuwpoorter Straße vorzufinden sowie auf den Park and Ride Parkplätzen (P+R Parkplätze) im Westen des Untersuchungsgebietes. Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe sind dagegen auf der Straße Ludwig-Erhard-Platz und im Wohngebiet im nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets verortet. Im Bereich der Straße Ludwig-Erhard-Platz beträgt die Höchstparkdauer 2h und ist auf den Zeitraum zwischen 08:00 und 18:00 Uhr beschränkt. Im Wohngebiet im nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes beträgt die Höchstparkdauer 4h und ist auf den Zeitraum zwischen 08:00 und 16:00 Uhr beschränkt. Zusätzlich befindet sich noch in der Mainzer Straße ein kleiner Bereich mit auf 2h beschränkten Kurzzeitparkständen mit Parkscheibe unterhalb des Friedhofs sowie im südlichen Bereich der Nieuwpoorter Straße vor der Bäckerei drei Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe, die auf die Parkdauer von 1h beschränkt sind. Bereiche mit einem absoluten Halteverbot liegen ausschließlich auf einem Feldweg parallel zur Nieuwpoorter Straße sowie am Bürgerhaus auf der Zuwegung zum Park and Ride Parkplatz vor.

Auf Grundlage der unterschiedlichen Parkregelungen wurden die Parkstände in Bereiche eingeteilt, um differenzierte, nach Bereichen getrennte, Auswertungen durchzuführen. Bereich 1 „Parkplatz Nord“ beschreibt den Park and Ride Parkplatz nordwestlich des Ortskerns und Bereich 2 „Parkplatz Süd“ den Park and Ride Parkplatz südwestlich des Ortskerns. In beiden Bereichen ist die mögliche Parkdauer uneingeschränkt. Bereich 3 „Wohngebiet Mitte“ bezieht sich auf einen Teil des Wohngebietes, welcher bewirtschaftet ist. Die Parkdauer ist im Zeitraum zwischen 08:00 bis 16:00 Uhr auf 4h beschränkt. Die Bereiche 4 „Wohngebiet Dr.-Weinholz-Straße“, 7 „Wohngebiet Süd“ und

9 „Wohngebiet Ost“ beziehen sich auf die Wohngebiete, deren Parkstände unbewirtschaftet sind. Bereich 5 bezieht sich auf den „Dalles“ und Bereich 6 auf den „Ludwig-Erhard-Platz“. Im Bereich 6 wird die Parkdauer im Zeitraum von 08:00 bis 18:00 Uhr auf 2h beschränkt. Bereich 8 umfasst den Abschnitt der Nieuwpoorter Straße, auf welcher neben vier bewirtschafteten Parkständen nur wenige unbewirtschaftete Parkstände vorliegen. In **Plan 5** ist die Einteilung der Parkbereiche mit der zugehörigen Parkraumbilanz dargestellt.

Mit 45 Prozent haben die unbewirtschafteten Parkstände den größten Anteil aller Parkstände, gefolgt von geduldeten Parkständen, mit einem Anteil von 40 Prozent, wobei die geduldeten Parkstände ausschließlich in den Bereichen 4, 7, 8 und 9 bestehen. **Plan 6** zeigt die Gegenüberstellung der Anzahl an legalen und geduldeten Parkständen im Vergleich zur Anzahl an Parkständen, die zur Verfügung ständen, wenn ausschließlich die legalen Parkstände ohne Gehwegparken genutzt werden würden. Anstelle der 1021 vorliegenden Parkstände (legale und geduldete), würden nur 834 ausschließlich legale Parkstände ohne Gehwegparken bestehen. Der Bereich 8 (Nieuwpoorter Straße) sticht besonders heraus, weil dort fast ausschließlich geduldetes Parken auf dem Gehweg stattfindet.

5 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage an einem durchschnittlichen Werktag wurde am Dienstag, den 08. September 2020, von 06:00 bis 20:00 Uhr im Untersuchungsgebiet eine Kennzeichenerfassung[3] durchgeführt. Dabei wurden alle öffentlichen Parkstände der Bereiche im Straßenraum und in den Parkierungsanlagen durch stündliche Rundgänge erfasst. Eine vollständige Erhebung aller privaten Stellplätze ist nicht möglich, die gut einsehbaren und zugänglichen sind teilweise berücksichtigt.

Für die Analyse der Parkraumnachfrage wurden die Auslastung der Parkstände, die Parkdauer, der Anteil der Nutzergruppen und die Parkvorgänge für das Gesamtgebiet und in den unterschiedlichen eingeteilten Bereichen des Untersuchungsraums ausgewertet.

Die Auslastung der Parkstände ergibt sich aus der Gegenüberstellung der erfassten belegten Parkstände mit dem im vorigen Abschnitt dargestellten Parkraumangebot. Durch ordnungswidrige Parkvorgänge, d.h. Fahrzeuge die beispielsweise außerhalb der markierten Parkstände oder vor Einfahrten abgestellt wurden, ist eine Überschreitung der Auslastung von 100 Prozent möglich.

[3] Aus Datenschutzgründen wurden die Fahrzeugkennzeichen nur teilweise erhoben. Es wurde lediglich die Erkennungsnummer ohne Ortskennung erfasst.

Im Folgenden werden zunächst jeweils die Auswertungsergebnisse für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend wird auf die einzelnen Bereiche näher eingegangen.

5.1 Auslastung

Hinsichtlich der Beurteilung der Parkraumauslastung hat sich in der Praxis folgende Abstufung[4] bewährt:

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

Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zu ordnungswidrigem Parken.

Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im gesamten Untersuchungsgebiet während der Erfassung ist in **Abbildung 4** dargestellt. Die schwarze Linie beschreibt die Gesamtanzahl der Parkstände mit der Anzahl der geduldeten Parkstände und die dunkelblaue Linie die Anzahl an Parkständen ohne die geduldeten Parkstände.

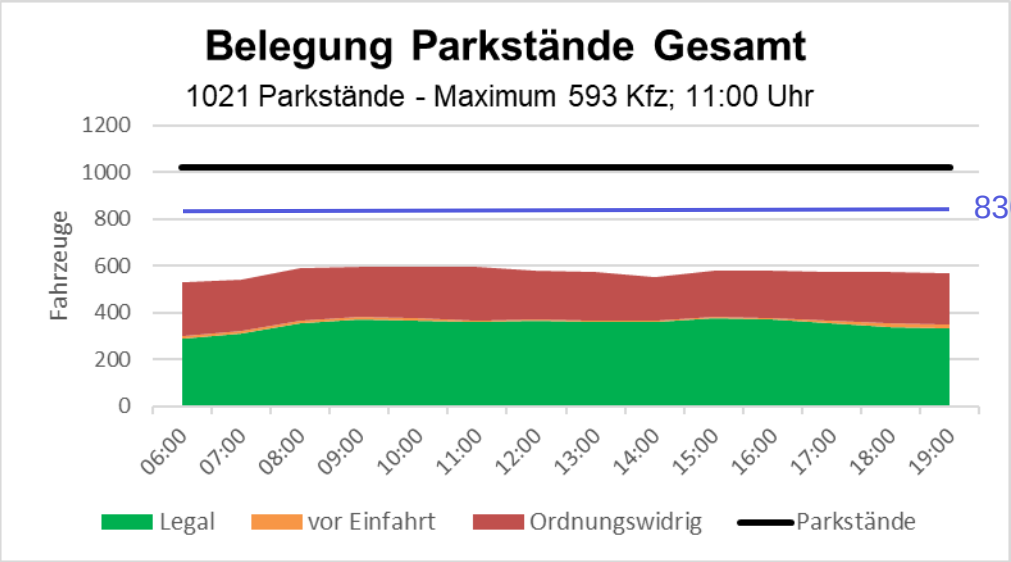


Abbildung 4: Parkraumbelegung im Gesamtgebiet

[4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist die Auslastung im Tagesverlauf relativ konstant. Werden die geduldeten Parkstände zur Gesamtparkstandanzahl gerechnet, lag die durchschnittliche Auslastung des verfügbaren Parkraums im Untersuchungsgebiet am Erhebungstag im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr bei 56 Prozent. Ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände ergab sich dagegen eine durchschnittliche Auslastung von 68 Prozent. Die höchste Parkraumnachfrage war im Zweitraum zwischen 09:00 und 11:00 Uhr zu verzeichnen. Während dieser (schwach ausgeprägten) Spitzenzeit lag die Auslastung bei 58 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und bei 71 Prozent ohne deren Miteinbezug. Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen trat um 06:00 Uhr auf und lag bei 44 Prozent ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen (230 Fahrzeuge) der insgesamt etwa 520 belegten Parkstände. Darunter befanden sich neben den Pkw, die auf dem Gehweg parkten, Pkw, die dauerhaft in den zeitlich begrenzten Gebieten geparkt hatten.

Um kleinräumigere Aussagen treffen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet, wie in **Abschnitt 4** beschrieben, in neun Bereiche aufgeteilt (vgl. **Plan 5**). Für diese wurde die Auslastung separat ausgewertet. Die zugehörigen Grafiken befinden sich auf **Plan 7**.

Bereich 1 – Parkplatz Nord

In Bereich 1 bestehen insgesamt 120 Parkstände (darunter 3 Behindertenparkplätze und 2 E-lade-Parkplätze) in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs, die unbewirtschaftet sind und durchgängig frei zur Verfügung stehen. Da es sich um einen ebenerdigen Parkplatz mit ausschließlich markierten Parkständen handelt, liegen hier keine geduldeten Parkstände vor, alle Fahrzeuge stehen ordnungsgemäß. Im Tagesschnitt ist Bereich 1 zu 60 Prozent ausgelastet, was etwa 70 belegten Parkständen entspricht. Der Parkplatz füllt sich zum Mittag hin und erreicht von 12:00 bis 13:00 Uhr seine höchste Auslastung von 78 Prozent, was etwa 95 belegten Parkständen der 120 zur Verfügung stehenden Parkständen und einem mittleren Parkdruck entspricht. Der Parkplatz weist infolgedessen noch Kapazitäten auf. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 25 Prozent gering ausgelastet. Es werden innerhalb des gesamten erfassten Zeitraums 5 Fahrzeuge außerhalb der Markierung ordnungswidrig abgestellt.

Bereich 2 – Parkplatz Süd

Ebenso wie Bereich 1 umfasst auch Bereich 2 einen Park and Ride Parkplatz südlich des Bahnhofs von Dudenhofen. Hier werden 77 unbewirtschaftete Parkstände (davon 2 Behindertenparkstände) zur Verfügung gestellt, die ca. 200 m vom S-Bahnhof entfernt liegen. Wie in Bereich 1 liegen hier keine geduldeten Parkstände vor. Da der Parkplatz zum Zeitpunkt der Erhebung dauerhaft eine extrem niedrige Auslastung aufwies, ist davon auszugehen, dass die erfasste Auslastung durch das veränderte Verkehrsverhalten während der

Pandemie in diesem Bereich nicht repräsentativ ist. Da der Bereich schon einmal in der vorangegangenen Untersuchung am 05.11.2019 stichprobenartig erfasst wurde und hier eine deutlich höhere Auslastung zu verzeichnen war, wie auf **Abbildung 5** zu sehen, wurde diese Annahme noch weiter bestätigt. Zum Zeitpunkt vor Covid-19 im Jahr 2019 waren die Parkstände des P+R Parkplatzes im Schnitt bis zu 70 Prozent ausgelastet. Es lag somit in diesem Bereich mittlerer Parkdruck vor. Der Parkplatz wies infolgedessen bei der vorangegangen Erhebung 2019 noch Kapazitäten auf. Im gesamten erhobenen Zeitraum befanden sich keine ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge auf dem P+R Parkplatz.[5]

Daten-Erhebung: 08.09.2020 **Daten-Erhebung: 05.11.2019**

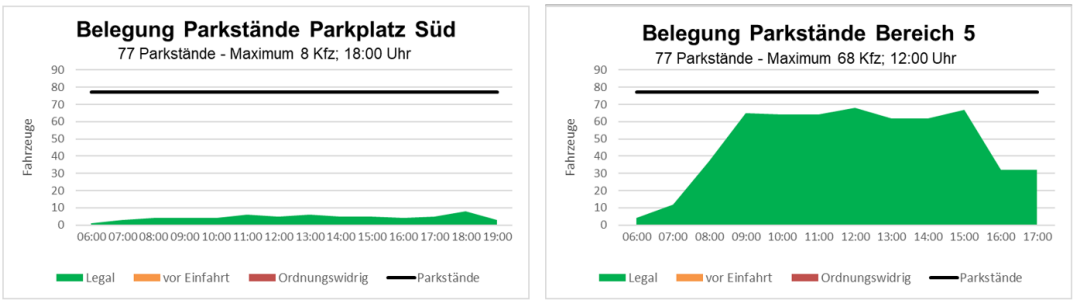


Abbildung 5: Vergleich von Parkplatz Süd am 08.09.2020 und am 05.11.2019

Bereich 3 – Wohngebiet Mitte

Im Bereich 3 bestehen 109 markierte Parkstände, deren Parkdauer von Montag bis Freitag im Zeitraum 8:00 bis 16:00 Uhr auf 4 Stunden beschränkt ist. Die markierten Parkstände füllen die zur Verfügung stehenden Parkflächen komplett, dass hier, ebenso wie in Bereich 1 und 2, keine geduldeten Parkstände erfasst wurden.

Der vorhandene Parkraum ist in Bereich 3 im Schnitt mit rund 60 Prozent ausgelastet. Die Auslastung liegt vormittags bei etwa 70 Prozent, nimmt zum Mittag hin ab (50 Prozent) und steigt zum Nachmittag hin wieder bis auf etwa 70 Prozent. Die höchste Auslastung mit 72 Prozent und dementsprechend 78 belegten Parkständen wurde von 16:00 bis 17:00 Uhr und ab 19:00 Uhr erfasst. Insgesamt liegt in diesem Bereich dementsprechend ein geringer

[5] Die Veränderungen des Verkehrsverhaltens wirken bei P+R viel stärker als bei anderen Verkehrsarten. Denn zum einen haben die (bisherigen) P+R-Nutzer einen Pkw und können daher vom ÖV wechseln, um Kontakte zu minimieren. Zum anderen fallen zwei wichtige Gründe für die P+R-Nutzung weg: es gibt weniger Staus und die Parkplatzverfügbarkeit am Ziel ist besser, weil viele Fahrten wegfallen. Außerdem führt das vermehrte Auftreten von Home-Office und Kurzarbeit dazu, dass insgesamt weniger Fahrten stattfinden. So kann die Anzahl der Fahrten zum Arbeitsplatz für den einzelnen so gering werden, dass sich eine Zeitkarte für den ÖV nicht mehr lohnt und der ÖV nicht mehr genutzt wird.

Parkdruck vor. In den Nachtstunden sind die Parkstände in diesem Bereich mit etwa 70 Prozent ausgelastet.

Bei der Parkraumerhebung wurden in diesem Bereich viele Kfz erfasst, die im Erfassungszeitraum durchgängig auf einem Parkstand standen und somit die zeitweise geltende Höchstparkdauer von 4 Stunden überschritten. Infolgedessen wurde eine große Zahl an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen erfasst. Um 11:00 Uhr wurden mit 32 ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen die meisten Parkverstöße in diesem Bereich aufgenommen. Daraus lässt sich folgern, dass das ordnungswidrige Abstellen von Fahrzeugen nicht regelmäßig geahndet wird und daher Regelungen teilweise nicht eingehalten werden.

Bereich 4 – Wohngebiet Dr.-Weinholz-Str.

Im Bereich 4 sind keine Parkstände markiert. Es wurde hier eine große Anzahl an geduldeten Parkständen erfasst, die den Gehweg mitnutzen. Der Parkraum ist nicht bewirtschaftet. Es gilt weder eine Parkhöchstdauer, noch werden Gebühren erhoben. Mit der Anzahl an geduldeten Parkständen bestehen in diesem Bereich 175 Parkstände (inkl. 3 Behindertenparkplätze). Würden alle Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt und darauf geachtet, dass die Fahrbahn ausreichend frei bleibt, stünden in diesem Bereich ca. 128 Parkstände zur Verfügung (vgl. Plan 6).

Der Verlauf der Auslastung gleicht dem Verlauf von Bereich 3. Um 06:00 Uhr ist die Auslastung am höchsten, sinkt mit der Ausnahme einer kleinen Spitze um 12:00 Uhr gegen Mittag ab und steigt schließlich nachmittags zum Abend hin wieder an. Werden die geduldeten Parkstände zur Gesamtparkstandanzahl gerechnet, lag die durchschnittliche Auslastung des verfügbaren Parkraums im Untersuchungsgebiet am Erhebungstag im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr bei 58 Prozent. Ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände ergab sich dagegen eine durchschnittliche Auslastung von 80 Prozent, wonach in diesem Bereich teils hoher Parkdruck vorherrscht. Die höchste Parkraumnachfrage war um 06:00 Uhr mit 121 parkenden Pkw zu verzeichnen. In diesem Zeitraum lag die Auslastung bei 69 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und bei 95 Prozent ohne deren Miteinbezug. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 70 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und mit rund 95 Prozent ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände mittel bis stark ausgelastet.

Werden die geduldeten Parkstände nicht zur Parkstandanzahl gerechnet bzw. als legale Parkstände gewertet, liegt in diesem Bereich teils sehr hoher Parkdruck vor. Neben dem erfassten Gehwegparken wurden bis zu 8 Fahrzeuge/h erfasst, die vor Einfahrten parkten.

Bereich 5 – Dalles

Im Bereich 5 wurden 33 Parkstände (darunter 2 Behindertenparkplätze und 2 E-lade-Parkplätze) erfasst, die keine Zeitbeschränkung aufweisen.

Geduldete Parkstände liegen in diesem Bereich nicht vor. Die Auslastung des Dalles steigt zwischen 6:00 und 8:00 Uhr von 15 auf 18 Prozent an und weist tagsüber eine konstante Auslastung zwischen 40 und 45 Prozent. Um 17:00 Uhr steigt die Auslastung auf 70 Prozent, sinkt um 18:00 Uhr auf 45 Prozent und erreicht zuletzt um 19:00 die Tagesspitze mit einer Auslastung von 73 Prozent. Der Dalles weist folglich im gesamten Tagesverlauf noch Kapazitäten auf. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 15 Prozent gering ausgelastet.

Ordnungswidrige Fahrzeuge wurden mit der Ausnahme von 2 Kfz, die im Halteverbot parkten, keine erfasst.

Bereich 6 – Ludwig-Erhard-Platz

Die 39 Parkstände (darunter 2 Behindertenparkplätze und 2 E-lade-Parkplätze) des Ludwig-Erhard-Platzes sind zwischen 8:00 bis 18:00 Uhr auf die Parkdauer von 2h beschränkt. Geduldete Parkstände liegen in diesem Bereich nicht vor. Der Bereich 6 Ludwig-Erhard-Platz wurde wie Bereich 2 in der vorangegangenen Untersuchung am 05.11.2019 erfasst – anders als bei Bereich 2 durch stündliche Rundgänge. Die Gegenüberstellung der Auslastung vom 08.09.2020 und vom 05.11.2019 ist in **Abbildung 6** dargestellt. Da der Verlauf der Auslastung viele Übereinstimmungen aufweist, lässt sich daraus Schlussfolgern, dass die erfasste Auslastung in diesem Bereich in beiden Jahren repräsentativ ist.

Daten-Erhebung: 08.09.2020 | **Daten-Erhebung: 05.11.2019**

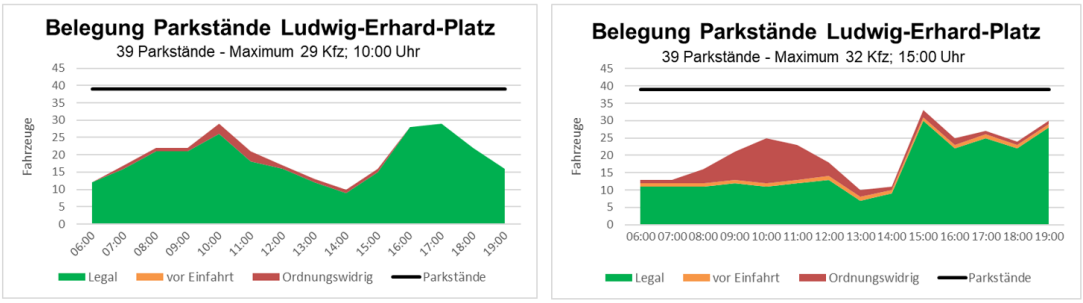


Abbildung 6: Vergleich von Ludwig-Erhard-Platz am 08.09.2020 und am 05.11.2019

Die um 6:00 Uhr zuerst erfasste Auslastung von 31 Prozent steigt bis 10:00 Uhr auf 74 Prozent an, fällt von da an über die Mittagszeigt bis 14:00 Uhr auf 26 Prozent ab und steigt bis 16:00 bis 17:00 Uhr erneut auf die zweite Spitzenauslastung des Tages auf 74 Prozent, bevor sie zum Abend hin wieder abfällt (41 Prozent). In diesem Verlauf zeigt sich die Mittagspause der anliegenden Geschäfte, die zwischen 13:00 und 14:00 Uhr geschlossen haben. Zur vormittäglichen Spitzenauslastung um 10:00 Uhr wurden 3 Fahrzeuge ordnungswidrig außerhalb der Markierung abgestellt. Dies ist jedoch nicht auf eine Überlastung der Parkstände zurückzuführen, da selbst zur Spitzenauslastung noch ein Viertel der Stellplätze leer war. Es lagen Kapazitäten

von bis zu 10 Parkständen vor. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 30 Prozent gering ausgelastet.

Bereich 7 – Wohngebiet Süd

Im Bereich 7 sind 114 Parkstände verortet, wenn die geduldeten Parkstände miteinbezogen werden. Andernfalls liegen 84 legale Parkstände vor. Der Verlauf der Auslastung ist ähnlich wie im Wohngebiet der Bereiche 3 und 4 relativ konstant. Kleine Spitzenwerte zeigen sich um 8:00 Uhr und um 18:00 bis 19:00 Uhr mit einer Auslastung zwischen 60 und 67 Prozent bei Berücksichtigung der geduldeten Parkstände und zwischen 81 und 90 Prozent ohne deren Berücksichtigung. Werden die geduldeten Parkstände zur Gesamtparkstandanzahl gerechnet, lag die durchschnittliche Auslastung des verfügbaren Parkraums im Untersuchungsgebiet am Erhebungstag im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr bei 56 Prozent. Ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände ergab sich dagegen eine durchschnittliche Auslastung von 76 Prozent, wonach in diesem Bereich teils hoher Parkdruck vorherrscht. Die höchste Parkraumnachfrage war um 19:00 Uhr mit 76 parkenden Pkw zu verzeichnen. In diesem Zeitraum lag die Auslastung bei 67 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und bei 90 Prozent ohne deren Miteinbezug. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 75 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und mit rund 95 Prozent ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände mittel bis stark ausgelastet.

Werden die geduldeten Parkstände nicht zur Parkstandanzahl gerechnet bzw. als legale Parkstände gewertet, liegt in diesem Bereich teils sehr hoher Parkdruck vor. Neben dem erfassten Gehwegparken wurden bis zu 3 Fahrzeuge/h erfasst, die vor Einfahrten parkten.

Bereich 8 – Nieuwpoorter Straße

Der Bereich 8 ist hinsichtlich des Gehwegparkens besonders stark betroffen. Hier werden die Pkw größtenteils komplett auf dem Gehweg geparkt, um die Verkehrsströme der übergeordneten Nieuwpoorter Straße nicht zu beeinträchtigen. Dadurch ergeben sich sehr schmale Restbreiten für den Fußverkehr. Zusätzlich ist in diesem Bereich der Unterschied zwischen der Anzahl an Parkständen mit den geduldeten Parkständen und der Anzahl ohne die geduldeten Parkstände sehr groß. 7 vorgesehenen Stellplätzen stehen bis zu 87 überwiegend ordnungswidrigen „Abstellplätzen“ gegenüber.

Diese Diskrepanz zeigt sich wiederrum in der Auslastung. Auch bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände auf dem Gehweg ergeben sich im Tagesschnitt eine Auslastung von über 70 Prozent. Werden die geduldeten Parkstände nicht zur Gesamtanzahl gerechnet, ist der Abschnitt der Nieuwpoorter Straße durchgängig stark über 100 Prozent überlastet. Die höchste Auslastung liegt um 11:00 Uhr vor und auch in den Nachstunden bleibt die Auslastung konstant (75 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und über 100 Prozent ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände).

Bereich 9 – Wohngebiet Ost

In Bereich 9 bestehen mit der Anzahl an geduldeten Parkständen 267 Parkstände. Werden die geduldeten Parkstände nicht zur Anzahl an bestehenden Parkständen gewertet, sind es noch 237 Parkstände. Der Verlauf der Auslastung gleicht dem Verlauf von Bereich 3 und bleibt über den Tag relativ konstant und liegt durchschnittlich bei 51 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und bei 57 Prozent ohne Berücksichtigung der geduldeten Parkstände. Leichte Spitzenwerte ergeben sich zwischen 13:00 und 15:00 Uhr mit einer Auslastung von etwa 56 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und etwa 65 Prozent ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände. Da sich in diesem Bereich eine Schule und zwei Kindergarten befinden, könnte es sich bei den kleinen Spitzenwerten zur mittäglichen Stunde um Abholverkehr handeln. Insgesamt weist dieser Bereich folglich noch durchgängig Kapazitäten auf. In den Nachtstunden ist der Parkraum mit rund 50 Prozent bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände und mit rund 60 Prozent ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände ausgelastet und weist somit auch hier Kapazitäten auf.

Neben Gehwegparken wurden maximal 5 Fahrzeuge/h erfasst, die während des erfassten Zeitraums im Halteverbot standen.

Eine Übersicht zur Auslastung jeweils bei Miteinbezug und ohne Miteinbezug der jeweiligen Bereiche zu verschiedenen Uhrzeiten über den Tag verteilt befindet sich auf **Plan 11** und **Plan 12**. Bei einer Gegenüberstellung der beiden Pläne zeigt sich, dass das Untersuchungsgebiet bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände noch Kapazitäten hat. Werden dagegen die geduldeten Parkstände nicht als legale Parkstände miteinbezogen, weisen besonders die Bereiche 4 und 7 teilweise sehr hohe Auslastungen auf. Bereich 8 wäre für diesen Fall durchgängig komplett überlastet.

5.2 Parkdauer

Bei der Betrachtung der Parkdauer wird unterschieden zwischen:

- „Ultra-Kurzparkern“ Parkdauer bis 1 Stunde
- Kurzzeitparkern Parkdauer 1 bis 3 Stunden
- Mittelzeitparkern Parkdauer 3 bis 6 Stunden
- Langzeitparkern Parkdauer 6 bis 10 Stunden
- Dauerparkern Parkdauer über 10 Stunden

Bei diesen Ergebnissen ist zu berücksichtigen, dass sehr kurz parkende Kfz, die zwischen zwei Rundgängen ankommen und wieder abfahren, nicht erfasst wurden.

Die Verteilung der Parkdauer des gesamten Untersuchungsgebiets kann **Abbildung 7** entnommen werden. Auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezogen, machen die „Ultra-Kurzparker“ mit 43 Prozent knapp den größten Teil der Parkvorgänge aus, dicht gefolgt von den Dauerparkern mit 37 Prozent.

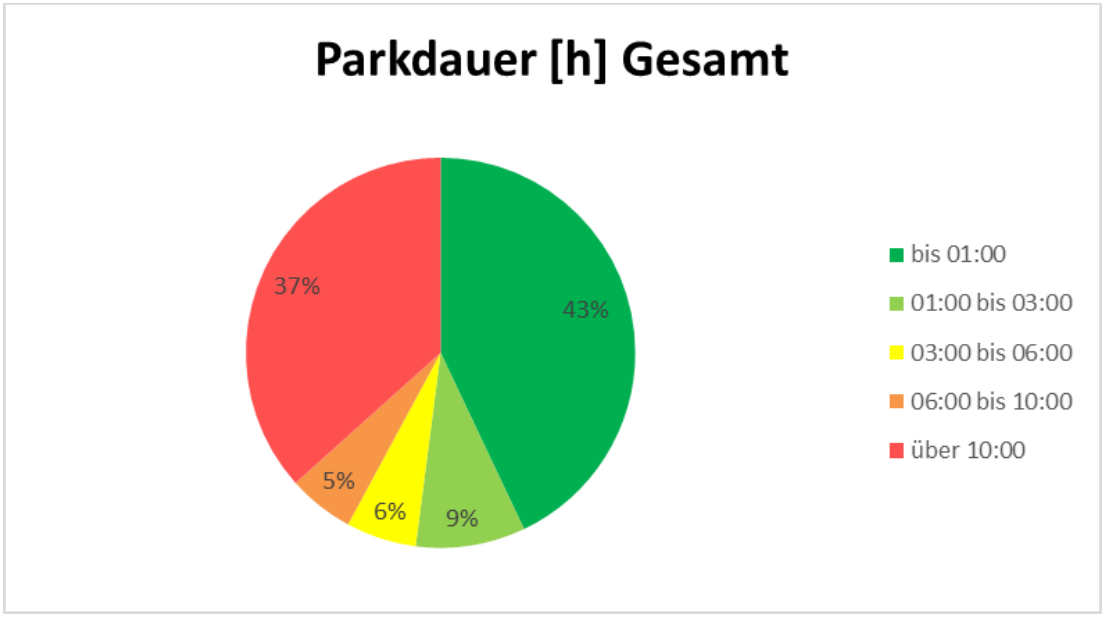


Abbildung 7: Parkdauer im Gesamtgebiet

Für die neun Bereiche wurde jeweils die Parkdauer separat ausgewertet. Die zugehörigen Grafiken befinden sich auf **Plan 8**.

Bereich 1 – Parkplatz Nord

Auf dem Parkplatz Nord sind mit insgesamt 70 Prozent besonders die Gruppen der „Langzeitparker“ und „Dauerparker“ vertreten. Den kleinsten Anteil haben die „Ultra-Kurzparker“ mit 6 Prozent. Hier zeigt sich die Nutzung des Parkplatzes als Park and Ride Parkplatz, auf dem die Nutzer am Morgen parken um mit dem ÖPNV zu ihrem Arbeitsort zu pendeln und den Parkplatz erst wieder abends verlassen.

Bereich 2 – Parkplatz Süd

Anders als im Bereich 1 wird der Parkplatz Süd mit 46 Prozent am meisten von den „Ultra-Kurzparkern“ genutzt. Die nächst kleineren Gruppen bilden schließlich wie in Bereich 1 auch mit insgesamt 45 Prozent die Gruppen der „Langzeitparker“ und „Dauerparker“.

Bereiche 3, 4, 7 und 9

Die Bereiche 3, 4, 7 und 9 haben alle gemein, dass sie unmittelbar in Wohngebieten liegen. Demnach weisen die Parkstände dieser Bereiche alle eine ähnliche Verteilung der Parkdauern auf. Die größten Anteile haben zum einen die „Dauerparker“ und zum anderen die „Ultra-Kurzparker“. In Bereich 4 ist gut zu erkennen, dass die Parkstände im Vergleich zum anliegenden Bereich 3 ohne Zeitbeschränkung sind, dadurch dass die Dauerparker mit 60 Prozent einen extrem großen Anteil ausmachen, während sie in Bereich 3 mit 44 Prozent vertreten sind. In Bereich 7 und 9 sind die „Ultra-Kurzparker“ und die „Dauerparker“ in fast gleichen Teilen vertreten.

Bereiche 5 und 6

Die Bereich 5 und 6 ähneln sich in ihrer Verteilung dahingehend, dass die „Ultra-Kurzparker“ am meisten vertreten sind und sich die übrigen Anteile gleichmäßig auf die restlichen Gruppen verteilen. Da der Bereich 6 eine Einkaufsstraße beschreibt, deren Parkstände zumindest zeitweise auf 2h beschränkt werden, ist hier der Anteil an „Ultra-Kurzparkern“ mit 87 Prozent noch einmal deutlich höher, als im Bereich 5 mit 57 Prozent.

Bereich 8

Im Bereich 8 befinden sich sowohl einige gewerbliche Nutzungen, die zur Mittagszeit viele Parkvorgänge hervorrufen, als auch viele Wohnnutzungen. Den größten Anteil haben hier die „Ultra-Kurzparker“ mit 60 Prozent, gefolgt von den „Dauerparkern“ mit 31 Prozent.

5.3 Parkraumnachfrage und Parkvorgänge nach Nutzergruppen

Die Erhebungsmethode am Erhebungstag ermöglichte neben der Auslastungsermittlung die Bestimmung von Nutzergruppen. Aus den Erhebungsdaten wurde somit über das jeweilige Fahrzeugkennzeichen, die Parkdauer sowie die An- und Abfahrtszeit eine Abschätzung der Zuordnung in folgende Nutzergruppen vorgenommen.

- Bewohner:
  Alle Fahrzeuge, die bereits vor 06:00 Uhr und nach 15:00 Uhr auf einem Parkstand parken;
- Beschäftigte:
  Alle Fahrzeuge, die nicht das Kriterium „Bewohner“ erfüllen und die zwischen 06:00 und 17:00 Uhr mindestens vier Stunden auf einem Parkstand parken;
- Besucher / Kunden:
  Alle Fahrzeuge, die nicht die Kriterien „Beschäftigte“ oder „Bewohner“ erfüllen.

Abbildung 8 stellt die kumulierte Parkraumbelegung durch die Nutzergruppen „Bewohner“, „Beschäftigte“ und „Besucher / Kunden“ im Verlauf des Erhebungstages dar. Die schwarze Linie beschreibt die Gesamtanzahl der Parkstände mit der Anzahl der geduldeten Parkstände und die dunkelblaue Linie die Anzahl an Parkständen ohne die geduldeten Parkstände.

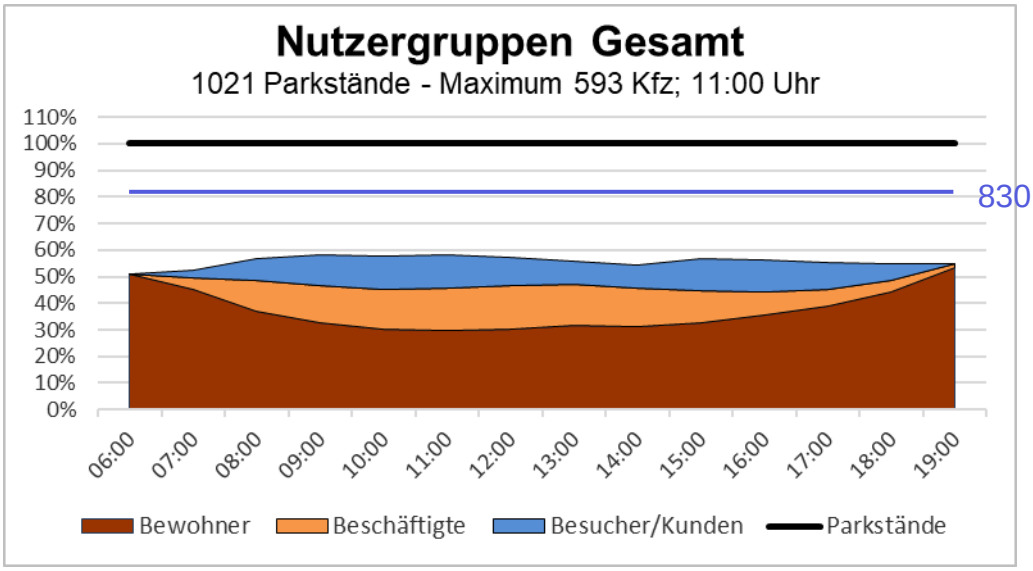


Abbildung 8: Kumulierte Auslastung durch verschiedene Nutzergruppen im Gesamtgebiet

Abbildung 9 zeigt isoliert die jeweiligen Ganglinien der Nutzergruppen am Erhebungstag.

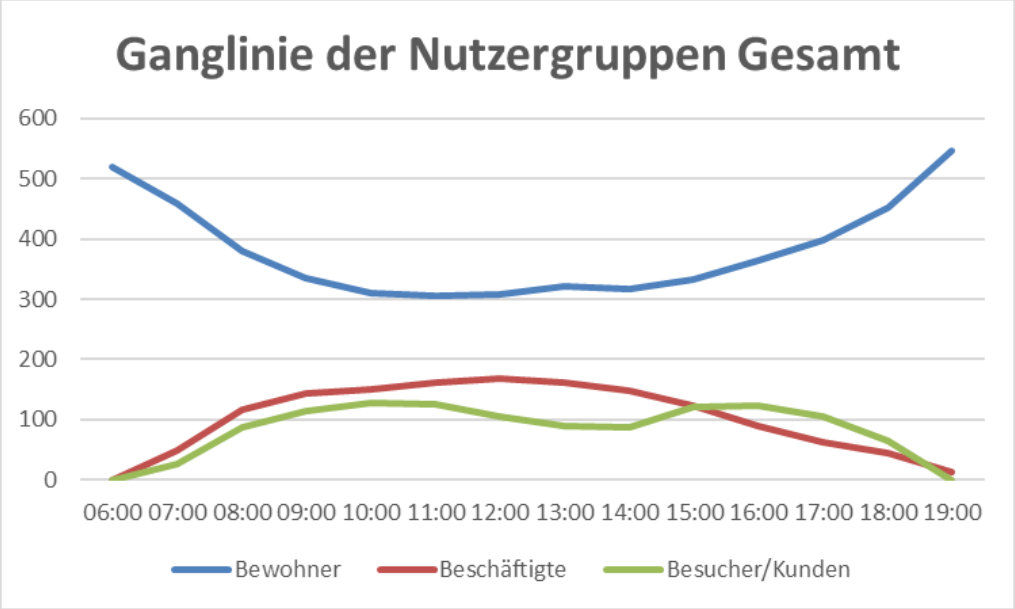


Abbildung 9: Ganglinien der Nutzergruppen

Die höchste Nachfrage durch ***Bewohner*** tritt erwartungsgemäß mit 520 Fahrzeugen am frühen Morgen (06:00 Uhr) und mit 546 Fahrzeugen am Abend (19:00 Uhr) auf. Zwischen 06:00 und 19:00 Uhr werden im Schnitt rund 360 Parkstände durch Bewohner belegt.

Das Maximum der Parkraumbelegung durch ***Beschäftigte*** besteht am Nachmittag gegen 12:00 Uhr, wenn auch die Mehrzahl der Halbtageskräfte anwesend ist. Die Nachfrage steigt vom Morgen bis zur maximalen Belegung stetig an und nimmt von diesem Zeitpunkt an (ab 12:00 Uhr) wieder ab.

Die Ganglinie der ***Besucher und Kunden*** weist ebenfalls einen typischen Verlauf für diese Nutzergruppen auf – eine Spitze am späten Vormittag um 10:00 Uhr (Überlagerung von Einzelhandelskunden, Behördengängen, Arztbesuchen u.a.) und eine weitere, stärker ausgeprägte Spitze am Nachmittag um 16:00 Uhr (überwiegend Einzelhandelskunden). Hier ist auch deutlich die Mittagspause der anliegenden Geschäfte von 13:00 bis 14:30 Uhr zu erkennen.

Im gesamten Gebiet führen die Bewohner die meisten Parkvorgänge durch (54 Prozent), gefolgt von den Kunden (37 Prozent) und die wenigsten Parkvorgänge führen die Beschäftigten durch (9 Prozent), wie auf **Abbildung 10** dargestellt.

Anzahl Parkvorgänge		Gebiete									
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Gesamt	o.Zuord.	PPNord	PPSüd	W.Mitte	W.Dr.We	Dalles	L.E.Platz	W.Süd	Nieuwpo	W.Ost
Stpl. inkl. geduldeten P.	**1021**		120	77	109	175	33	39	114	87	267
Bewirtschaftete Stp.	**152**		0	0	109	0	0	39	0	4	0
Parkvorgänge Kunden	**749**	25	14	5	91	68	29	128	60	143	186
Parkvorgänge Beschäftigte	**182**	22	63	5	9	12	8	2	16	6	39
Parkvorgänge Bewohner	**1.087**	36	43	4	158	229	31	37	132	154	263
Parkvorgänge Gesamt	**2.018**	83	**120**	**14**	**258**	**309**	**68**	**167**	**208**	**303**	**488**
Umschlag insgesamt	2,0		1,0	0,2	2,4	1,8	2,1	4,3	1,8	3,5	1,8
Umschlag durch Kunden	0,7		0,1	0,1	0,8	0,4	0,9	3,3	0,5	1,6	0,7
Umschlag d. Kunden bezg. auf bewirtschafte Stp.	4,9				0,8			3,3		35,8	
Anteil Parkvorgänge Kunden	**37%**		12%	36%	35%	22%	43%	77%	29%	47%	38%
Anteil Parkvorgänge Beschäftigt	**9%**		53%	36%	3%	4%	12%	1%	8%	2%	8%
Anteil Parkvorgänge Bewohner	**54%**		36%	29%	61%	74%	46%	22%	63%	51%	54%
	100%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Abbildung 10: Anteil der Parkvorgänge bezogen auf die Nutzergruppen

Für die neun Bereiche wurden jeweils die Nutzergruppen separat ausgewertet. Die zugehörigen Grafiken befinden sich auf **Plan 9** –hier wird wie auf **Plan 7** die Auslastung mit (schwarze Linie) und ohne geduldeten Parkständen (blaue Linie) gegenübergestellt.

Bereich 1 und 2

Die größte Nutzergruppe des Bereichs 1 sind die Beschäftigten bzw. Park and Ride-Nutzer. Die höchste Auslastung tritt mit 56 Fahrzeugen am Mittag um 14:00 Uhr auf. Auch die Bewohner nutzen diesen Parkplatz konstant über den Tag mit im Schnitt 25 Fahrzeugen. In den Nachstunden sind sie die einzigen Nutzer dieses Parkplatzes. Von Besuchern / Kunden wird der Parkplatz nur wenig genutzt. Im Schnitt parken dort 2 Besucher / Kunden.

Bereich 2 weist gleiche Nutzergruppen mit einem ähnlichen Verlauf auf, bis auf die Tatsache, dass die Nutzergruppen Bewohner und Besucher / Kunden tagsüber weniger vertreten sind.

Auch bei den Anteilen der Parkvorgänge zeigen sich leichte Unterschiede, da in Bereich 1 die meisten Parkvorgänge von den Beschäftigten durchgeführt wurden, während in Bereich 2 die Kunden und die Beschäftigten gleiche Anteile an Parkvorgängen haben (36 Prozent), siehe **Abbildung 10**.

Bereich 3, 4, 7 und 9

Der Parkraum der Bereiche 3, 4, 7 und 9 wird zum großen Teil von Bewohnern nachgefragt. Diese belegen in den Bereichen 3, 4 und 7 während der Nachtstunden etwa 70 Prozent der vorhandenen Parkstände. Werden die geduldeten Parkstände in den Bereichen 4 und 7 nicht miteinbezogen beträgt der Anteil an Bewohnern in den Nachstunden 90 Prozent. In Bereich 9 sind es nur etwa 50 Prozent der vorhandenen Parkstände bzw. etwa 55 Prozent ohne

Miteinbezug der geduldeten Parkstände, da der Bereich insgesamt eine geringere Auslastung aufweist. Die morgens freiwerdenden Parkstände werden ab 8:00 Uhr von Beschäftigten sowie kurzzeitparkenden Besuchern und Kunden belegt. Ein Konflikt zwischen den Nutzergruppen ergibt sich nicht, da die durch Beschäftigte und Besucher belegten Parkstände ab ca. 17:00 Uhr wieder frei werden.

In den Bereichen 3, 4, und 7 hatten am Erhebungstag die Bewohner die meisten Parkvorgänge (**Abbildung 10**).

Bereich 5 – Dalles

Der Bereich 5 weist eine relativ gleichmäßige Verteilung der Auslastung auf alle Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte und Besucher / Kunden) auf. Ab 18:00 Uhr sinkt schließlich die Nutzung durch Beschäftigte und Besucher / Kunden auf 0 Prozent und der Parkraum wird zu 70 Prozent durch die Bewohner belegt.

Dadurch dass dieser Bereich unbewirtschaftet ist, hatten hier die Bewohner mit 46 Prozent den größten Anteil an Parkvorgängen, dicht gefolgt von den Kunden / Besuchern mit 43 Prozent (**Abbildung 10**).

Bereich 6 – Ludwig-Erhard-Platz

Der Parkraum in Bereich 6 wird tagsüber zum größten Teil von Besuchern/Kunden genutzt. Aufgrund der ausschließlich bewirtschafteten Parkstände in diesem Bereich, ist die Nachfrage durch Bewohner nur gering ausgeprägt. Während der Nachtstunden parken hier nur Bewohner und belegen 30 Prozent der Parkstände.

Entsprechend der Einordnung der Straße Ludwig-Erhard-Platz als Geschäftsstraße, hatten die Kunden / Besucher mit 77 Prozent den größten Teil an Parkvorgängen, gefolgt von den Bewohnern mit 22 Prozent (**Abbildung 10**).

Die 39 Parkstände haben 167 Parkvorgänge abgewickelt. Der Umschlaggrad liegt bei 4,3 Fahrzeugen je Stellplatz.

Bereich 8 – Nieuwpoorter Straße

Der Bereich 8 wird mehrheitlich durch die Bewohner und Kunden mit kurzen Parkdauern genutzt. In den Nachstunden werden etwa 75 Prozent der Parkstände mit geduldeten Parkstände von den Bewohnern belegt. Die morgens freiwerdenden Parkstände werden ab 8:00 Uhr besonders von Besuchern / Kunden belegt. Ein Konflikt zwischen den Nutzergruppen ergibt sich nicht, da die durch Besucher / Kunden belegten Parkstände ab ca. 17:00 Uhr wieder frei werden.

Obwohl die Bewohner den größten Anteil der geduldeten Parkstände nutzen, haben Kunden / Besucher einen nahezu gleich großen Anteil an Parkvorgängen (47 Prozent – Kunden / Besucher und 51 Prozent – Bewohner). Hier zeigt

sich, dass einige geduldete Parkstände zur Mittagszeit durch kurzfristig parkende Kunden eine hohe Umschlagszahl aufweisen (**Abbildung 10**).

5.4 Zwischenfazit Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung hat zum einen gezeigt, dass nicht alle Bereiche Parkdruck aufweisen. Vor allem die Bereiche 1, 2, 3, 5, 6 und 9 weisen auch ohne Berücksichtigung der geduldeten Parkstände noch Kapazitäten auf. In Bereich 3 wurden dennoch viele Ordnungswidrigkeiten erfasst, da die Parkstände, welche zeitweise auf eine Parkdauer von 4 Stunden begrenzt sind, länger genutzt wurden als erlaubt.

Zum anderen wurde eine stellenweise hohe Auslastung ermittelt, die sich besonders in den Bereichen 4, 7 und 8 zeigt. In diesen Bereichen lassen sich viele geduldete Parkstände verorten. Werden diese nicht in die Gesamtanzahl an Parkständen miteinbezogen zeigt sich hier ein sehr hoher Parkdruck und besonders in Bereich 8 auch eine Überlastung der Parkstände. Der Vergleich von **Plan 11** (Parkraumauslastung im Tagesverlauf bei Miteinbezug der geduldeten Parkstände) und **Plan 12** (Parkraumauslastung im Tagesverlauf ohne Miteinbezug der geduldeten Parkstände) verdeutlicht dies. Die Kapazität, die aufgrund der geduldeten Parkstände gewonnen wird, geht jedoch auf Kosten des Fußverkehrs, da der Gehweg als Parkfläche genutzt wird. In Bezug darauf war Bereich 8 (Nieuwpoorter Straße) besonders auffällig, da hier die Zahl an geduldeten Parkständen mit etwa 90 Prozent am höchsten war. Zudem wurden in diesem Bereich viele Kfz erfasst, die komplett auf dem Gehweg geparkt wurden. In der parallel verlaufenden Dr.-Weinholz-Straße wurde das gleiche Problem in abgemilderter Form festgestellt.

Nach den Ergebnissen der Parkraumerhebung wurde ein besonderer Fokus auf die Nieuwpoorter Straße und die Dr.-Weinholz-Straße gelegt, auch hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs.

6 Gestaltung Parkraum Nieuwpoorter Straße

Die Nieuwpoorter Straße verläuft parallel zur B45 von Jügesheim kommend mitten durch Dudenhofen und schließt an die Nieder-Röder Straße in Richtung Nieder-Roden an. Dementsprechend hat die Nieuwpoorter Straße eine wichtige Erschließungsfunktion für Dudenhofen. Vor diesem Hintergrund wurde die Straßenraumaufteilung näher untersucht. Auf **Plan 13.1** bis **Plan 13.3** ist der Bestand der Nieuwpoorter Straße dargestellt. Die überwiegende Nutzung besteht aus Wohnen mit Gewerbe und Dienstleistung. Gewerbe liegt vor allem im südlichen Abschnitt der Nieuwpoorter Straße in Form einer Bäckerei, einer Bank, eines Kosmetikstudio bzw. Friseursalons, einer Pizzeria und weiteren vor. Im mittleren Abschnitt befindet sich die Haltestelle Ludwig-Erhard-Platz, die von den Linien K86 (Babenhausen – Rodgau-Dudenhofen), N65 (Frankfurt – Ober-Roden) und dem Sammeltaxi OF44 bedient wird.

6.1 Mängel und Defizite

Ein Mangel der Nieuwpoorter Straße, der für den Fuß eine große Einschränkung darstellt, ist das Parken auf dem Gehweg. Dabei werden Fahrzeuge teils komplett auf dem Gehweg geparkt, wodurch die Restfläche für den Fußverkehr erheblich eingeschränkt wird, wodurch Engstellen entstehen und abschnittsweise weniger als einen Meter übrigbleibt. Ebenso wird der verbleibende Fahrstreifen auf eine teils sehr geringe Restbreite verringert. Wie die Parkraumerhebung ergeben hat, handelt es sich bei den parkenden Kfz sowohl um Bewohner als auch um Kunden der anliegenden Nutzungen. Dabei erzeugen vor allem die Kunden eine hohe Umschlagszahl der eigenständig geschaffenen Parkstände. Dadurch dass die Plätze im Seitenraum durchgängig eine hohe Auslastung aufweisen, lässt sich daraus schließen, dass in der Nieuwpoorter Straße ein großer Bedarf an Parkständen vorliegt, der mit den vorliegenden 7 Parkständen und weiteren Kundenstellplätzen nicht gedeckt wird. Demnach gilt es, ein angemessenes Angebot an Parkständen zu schaffen, jedoch gleichzeitig dem Fußverkehr genügend Flächen zur Verfügung zu stellen. Die freien Kapazitäten in den angrenzenden Bereichen ermöglichen es indes auch, die Anzahl der abgestellten Pkw gegenüber heute deutlich zu reduzieren.

Für den Radverkehr existiert in der Nieuwpoorter Straße keinerlei Angebot. Fahrräder bewegen sich im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Anteil der Fahrräder am Fahrzeugaufkommen liegt bei 1 bis 2 Prozent.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist im Zusammenhang mit der schmalen Fahrbahn und den abgestellten Pkw wenig einladend für eine entspannte Fahrradnutzung.

In der parallel verlaufenden Dr. Weinholz-Straße ist das absolute Radverkehrsaufkommen vergleichbar hoch. Der Anteil am Fahrzeugaufkommen liegt bei ca. 15%. Es fahren dort deutlich weniger Kfz als auf der Nieuwpoorter Straße.

6.2 Zukünftige Regelung

Im folgenden Kapitel 6.3 und den zugehörigen Plänen werden Lieferbereiche und Parkstände im bisherigen Gehwegbereich angeordnet, indes nur dort, wo ausreichend Restfläche für Fußgänger zur Verfügung steht. Wo Kfz stehen dürfen, wird über sogenannte „Parkboxen“ oder „Markierungswinkel“ verdeutlicht. Zur Verdeutlichung können noch StVO-Schilder ergänzt werden.

Parken:

Eine StVO-konforme Umsetzung der neuen Parkstände ist folgendermaßen möglich: Anordnen von Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts) – es muss grundsätzlich nicht an jeder Parkbox wiederholt werden (**Abbildung 11**).

Abbildung 11: Zeichen 315 mit Zusatzzeichen 1040-32

Grundlegend wäre bei dieser Beschilderung in der Nieuwpoorter Straße das Parken und auch das Halten zum Laden und zum Liefern überall auf der Fahrbahn erlaubt, solange keine Einfahrten und markierte Parkmöglichkeiten blockiert würden. Weitere Voraussetzung ist, dass die Mittellinie als unterbrochene Leitlinie (Zeichen 340) ausgeführt wird und nicht als durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295). Damit stünden ausreichend Flächen,

auch für Liefervorgänge, zur Verfügung. Die verbleibende Restfahrbahn sollte mind. 3,50 m aufweisen.

Die Parkscheibenregelung kann mit dem Zusatzzeichen 1042 auf bestimmte Wochentage und Uhrzeiten beschränkt werden. Es wird „Mo-Fr 8-18 Uhr“ vorgeschlagen, um Bewohnern und Gästen eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, aber grundsätzlich die Stellplätze tagsüber den Kunden und Besucher vorzuhalten.

Liefern:

Die Parkscheibenregelung lässt die Gewährleistung von echtem Kurzeitparken nicht zu. Selbst bei der Beschränkung auf eine halbe Stunde, dürften (je nach Ankunftszeitpunkt) Pkw dort bis zu 59 Minuten stehen. Gewünscht werden Stellplätze, die bereits nach ca. 15 Minuten wieder neuen Kunden zur Verfügung. Dafür können einige der Parkstände zu Kurzparkzonen oder Abholbereichen umgewidmet werden. Dies bietet sich besonders in der Nähe von typischen Kurzzeit-Erledigungen an (Geldautomat, Kiosk, Bäckerei, Abholen von To-Go-Gerichten), aber auch in Bereichen, in denen regelmäßig Betriebe Laden und Liefern müssen. **Plan 14.1** zeigt Vorschläge für die Anordnung solcher Bereiche mit insgesamt 5 Stellplätzen zum Kurzeitparken und Laden/Liefern.

Abbildung 12: Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverbot) und Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone)

6.3 Neuordnung des Seitenraums

Plan 14.1 bis **Plan 14.3** zeigen die Neuordnung des Seitenraums der Nieuwpoorter Straße. Der Neugestaltung wurde die Rahmenbedingung zu Grunde gelegt, dass dem Fußverkehr durchgängig 2,00 m auf dem Gehweg

beidseitig zur Verfügung stehen soll. Dadurch entfallen am südlichsten Abschnitt der Nieuwpoorter Straße, unterhalb der Friedberger Straße, alle geduldeten Parkstände. Es verbleiben die bisher bereits angelegten 3 Parkstände im Bereich der Bank, welche sich aufgrund ihrer Lage gut für die in **6.2** beschriebene Kurzparkzone bzw. Abholbereich eignen. Der Seitenraum bietet für weitere zusätzliche Parkstände keinen Platz. Durch den Entfall der geduldeten Parkflächen, bleiben dem Fußverkehr etwa 1,80 bis 3,70 m im Seitenraum. Gegenüber dem Bestand tritt keine Verschlechterung ein.[6]

Im weiteren Verlauf der Nieuwpoorter Straße, im Abschnitt zwischen der Friedberger Straße und dem Ludwig-Erhard-Platz werden abschnittsweise zusätzliche Parkstände zu den bisher legalen Parkständen vorgesehen. Dadurch wird zum einen dem Kundenverkehr tagsüber die Möglichkeit gegeben, legal für kurze Besorgungen im Seitenraum zu parken und zum anderen den Anliegern der Nieuwpoorter Straße ein legales Angebot geschaffen, ihre Kfz über Nacht abzustellen. **Plan 15.1** zeigt einen Querschnitt in diesem Abschnitt. Ein bisher geduldeter Parkstand auf dem nördlichen Gehweg wird erhalten, da die Restgehwegbreite 2,45 m beträgt. Der geduldete Parkstand auf dem südlichen Gehweg würde die Breite indes zu sehr einschränken und entfällt somit, wodurch dem Fußverkehr eine Gehwegbreite von 2,95 m zur Verfügung steht.

Auch im Abschnitt zwischen dem Ludwig-Erhard-Platz und der Rheinstraße können einige legale Parkstände so angeordnet werden, dass dem Fußverkehr eine Fläche von 2,00 m im Seitenraum erhalten bleibt. Der Linksabbiegestreifen, östlich des Ludwig-Erhard-Platzes kann entfallen. Aufgrund der wenigen gezählten Fahrzeuge, die in die Bleichstraße abbiegen, besteht dafür kein begründeter Bedarf. **Plan 15.2** zeigt einen Querschnitt in diesem Bereich. Aufgrund der teils eingeschränkten Gehwegbreiten entfallen in diesem Abschnitt auch einige bisher geduldete Parkstände, wie auf **Plan 15.3** dargestellt.

Insgesamt würden auf dieser Grundlage zukünftig 31 legale Parkstände bestehen, durch welche die Gehwegbreite nicht eingeschränkt wird.

6.4 Abstellplätze für Fahrräder

Da der Flächenanspruch von Fahrrädern deutlich geringer ist als der von Pkw, ist es möglich, in einigen Bereich zusätzlich Fahrradbügel oder sogar Bereiche für Lastenräder im Gehwegbereich anzubieten, ohne die Qualität für den Fußverkehr zu beeinträchtigen. **Plan 14.1** zeigt Vorschläge für solche

[6] Die Stadtverordnetenversammlung hat beschlossen, barrierefrei zu planen und zu bauen. Damit wäre eine Seitenraumbreite von mindestens 2,10 m anzustreben. Da es sich nicht um einen Umbau handelt, sondern nur um eine Neuordnung des Parkens, ist eine verbleibende Breite von 1,80 m vertretbar.

Bereiche mit insgesamt 8 Abstellplätzen für Fahrräder (Abstellbügel) und einen markierten Bereich für insgesamt 3 Lastenräder.

7 Gestaltung Parkraum Dr.-Weinholz-Straße

Die Dr.-Weinholz-Straße verläuft parallel zur übergeordneten Nieuwpoorter Straße. Im Gegensatz zur Nieuwpoorter Straße befindet sich in diesem Bereich fast ausschließlich Wohnbebauung, weshalb diese Straße hinsichtlich ihrer Eignung als Fahrradroute geprüft wird. Auf **Plan 16.1** bis **Plan 16.2** ist der Bestand der Dr.-Weinholz-Straße dargestellt.

Da hier, ebenso wie auf der Nieuwpoorter Straße, das Defizit der vielen geduldeten Parkständen auf dem Gehweg erfasst wurde, wurde weiter untersucht, wie viele Parkstände legal und mit einer ausreichenden Restbreite für den Fußverkehr hergestellt werden können. Da die Flächenverfügbarkeit begrenzt ist und der Gehweg im Bestand in der Dr.-Weinholz-Straße teilweise weniger als 2,00 m aufweist, wurde hier eine Mindestbreite von 1,25 m angesetzt, die dem Fußverkehr nach der Umgestaltung zumindest auf einer Gehwegseite zur Verfügung stehen sollte.[7] Um die Seitenräume zu ordnen und die bisher geduldeten Parkstände „überall“ auf dem Gehweg zu vermeiden, wird eine für den Verkehrsraum angemessene Anzahl an Parkständen markiert.

Für den ersten Abschnitt zwischen der Friedberger Straße und der Karlstraße wurden zwei Varianten entwickelt. In der ersten Variante wird dem Fußverkehr südlich und nördlich des Ludwig-Erhard-Platzes der östliche Gehweg uneingeschränkt zur Verfügung gestellt (**Plan 17.1**). Es verbleibt eine Fahrbahnbreite von 3,85 m. In der zweiten Variante wird dem Fußverkehr südlich des Ludwig-Erhard-Platzes der östliche Gehweg uneingeschränkt zur Verfügung gestellt und dem Fußverkehr nördlich des Ludwig-Erhard-Platzes der westliche Gehweg (**Plan 17.2**). Es verbleibt eine Fahrbahnbreite von 4,45 m.

Insgesamt wird die zur Verfügung stehende Fahrbahn durch die in beiden Varianten in einem Straßenabschnitt einseitig angeordneten Parkstände verbreitert. Da für eine Fahrradstraße mindestens eine 4,00 m breite Fahrbahn benötigt wird (3,50 m Fahrbahnbreite, zuzüglich 0,50 m Abstand zu parkenden Pkw), wird die Umsetzung der Variante 2 empfohlen. **Plan 18.1** zeigt einen Querschnitt in diesem Bereich.

[7] Die Stadtverordnetenversammlung hat beschlossen, barrierefrei zu planen und zu bauen. Damit wäre eine Seitenraumbreite von mindestens 2,10 m anzustreben. Es ist kein Neubau vorgesehen. Die bestehenden Gehwege sind zum Teil nur 1,45 m breit. Mit 1,25 m Breite kann der Bereich mit Kinderwagen oder im Rollstuhl genutzt werden.

Im weiteren Verlauf der Dr.-Weinholz-Straße Richtung Norden, ab Einmündung der Karlstraße, werden alle vorgesehenen Parkstände westlich angeordnet und dem Fußverkehr so durchgängig der östliche Gehweg zur Verfügung gestellt (**Plan 17.3**).

Da so auch dem Radverkehr eine zusätzliche Fläche auf der Fahrbahn zur Verfügung steht und sich die Dr.-Weinholz-Straße als Parallelverbindung zur Nieuwpoorter Straße eignet, wird empfohlen die Dr.-Weinholz-Straße als durchgängige Route für den Radverkehr zu bevorrechtigen.

8 Anschluss Radnetz parallel zur Nieuwpoorter Straße

Entlang der Nieuwpoorter Straße / Nieder-Röder-Straße fehlt es bislang noch an Fahrradinfrastruktur. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der notwendigen Parkstände ist es dort nicht möglich, eine separate Radverkehrsanlage anzulegen. Stattdessen wurde eine Führung parallel zur Hauptstraße geprüft. So kann (eventuell) ein versetztes Netz für den Radverkehr etabliert werden.

In **Plan 19.1** ist der aktuelle Bestand der Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet dargestellt.

Im Westen entlang der Bahnstrecke vom Bahnhof Rodgau-Jügesheim bis Rodgau-Nieder-Roden besteht eine gute Radverbindung, die auf Wirtschaftswegen und gemeinsamen Rad- und Fußwegen verläuft. Radfahrer, die also von Nieder-Roden nach Jügesheim oder weiterfahren wollen, nutzen diese direkte Verbindung ohne Autoverkehr entlang der Bahnstrecke. Das Angebot einer Radverkehrsanlage im Wohngebiet von Dudenhofen richtet sich also vor allem an innerörtlichen Radverkehr und als Ersatz für eine nicht-vorhandene Radinfrastruktur in der Hauptstraße.

Die Dr.-Weinholz-Straße und die Wilhelmstraße wurden hinsichtlich einer Umwandlung in eine Fahrradstraße mit freigegebenem Kfz-Verkehr näher untersucht. Beide Straßen liegen auf der Westseite der Hauptstraße, verlaufen durch das Wohngebiet von Dudenhofen und sind Teil einer Tempo-30-Zone.

Dabei wird die Dr.-Weinholz-Straße als Führung favorisiert. Zum einen liegt sie näher an der Nieuwpoorter Straße als die Wilhelmstraße. Dies bedeutet für Radfahrer einen geringeren Umweg. Zum anderen ergab die Verkehrszählung, dass zumindest im südlichen Teil die Verkehrsstärke in der Wilhelmstraße mit 1200 Kfz / Tag doppelt so hoch ist, wie in der Dr.-Weinholz-Straße (vgl. **Abbildung 3)**.

Es wird empfohlen, die gesamte Dr.-Weinholz-Straße von der Mainzer Straße bis zur Friedberger Straße als Fahrradstraße zu beschildern. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss für die Radfahrer zu erreichen, sollte die

Fahrradstraße an den drei Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt ausgeführt werden. Dies muss für den Verkehr aus den Querstraßen klar erkennbar sein. Zur Hervorhebung sollte die Fahrradstraße im Kreuzungsbereich rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen mit Pfeilen in beide Fahrtrichtungen versehen werden. Nach dem Kreuzungsbereich wird das Piktogramm Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) mit einer Breite von mindestens 2 m markiert. In **Abbildung** 13 findet sich eine beispielhafte Ausführung einer Fahrradstraße innerorts im Bereich eines Knotenpunkts.

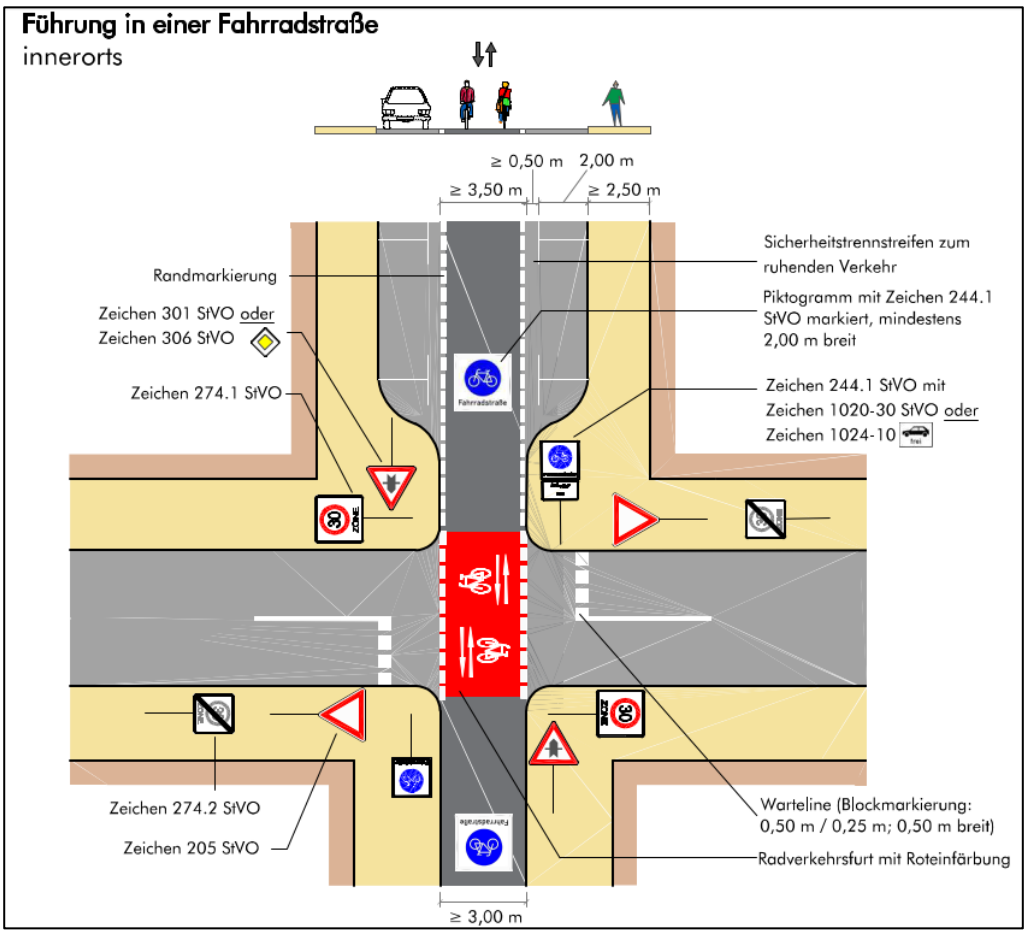


Abbildung 13: Musterlösung für eine Fahrradstraße innerorts[8]

Der farbige Belag ist zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe aufzurauen. Weitere optionale Maßnahmen, die der Unterstützung der Vorfahrtsregel dienen, sind das Auftragen einer Haltlinie mit Zeichen 206 StVO.

Durch die Vorfahrtsberechtigung der Dr.-Weinholz-Straße kann sich ggf. die Kfz-Verkehrsstärke erhöhen. Falls dies nach einer ersten Testphase der Fahrradstraße der Fall ist, könnte überlegt werden eine Diagonalsperre an der

8 Quelle: Musterlösungen für Radverbindungen, Musterblatt RV-8, Stand März 2019 – Nahmobilität Mobiles Hessen 2030

Kreuzung mit der Rheinstraße so zu installieren, dass die östliche Rheinstraße mit der nördlichen Dr.-Weinholz-Straße verbunden ist. Letztere würde dann auch eine Einbahnstraße für den Pkw-Verkehr werden.

8.1 Anschluss im Norden

Im nördlichen Bereich von Jügesheim kommend, existiert auf der Dudenhöfer Straße / Nieuwpoorter Straße bereits ein Zweirichtungsradweg, der an dem Kreisverkehr Hegelstraße / Niederwiesenring für 100 m in einen Radfahrstreifen übergeht. Dieser wird auf Höhe des Friedhofs Rodgau-Dudenhofen aufgrund der schmaleren Fahrbahn aufgelöst. Auf der östlichen Seite existiert ab dem Knotenpunkt Nieuwpoorter Straße / Einhardstraße ein gemeinsamer Rad- und Fußweg. Der Radweg wird auf Höhe des nördlichen Endes des Friedhofs in einen Schutzstreifen übergeleitet.

Für den Abschnitt Mainzer Straße – nördliches Ende des Friedhofs wurden für die Nieuwpoorter Straße drei Varianten der Radverkehrsführung entwickelt. Diese betreffen insbesondere die westliche Seite, da dort noch keine Radführung vorhanden ist.

- Variante 1: Fahrrad-Piktogramme am Fahrbahnrand (sog. Piktogrammkette) mit Geradeauspfeilen signalisieren dem Fahrradfahrer, dass er die Straße gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nutzen muss. Autofahrern wird verdeutlicht, dass an dieser Stelle auch Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen dürfen.
- Variante 2: zusätzlich zu der Piktogrammkette auf der Fahrbahn bekommt der Gehweg auf der westlichen Seite das Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Zeichen 1022-10 StVO). Der Gehweg erfüllt nicht die Standards für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg. Dennoch kann er mit dem Zusatzschild von Radfahrern, die nicht die Fahrbahn nutzen wollen, befahren werden.
- Variante 3: Die Parkstände auf der westlichen Seite werden entfernt und der Gehweg baulich erweitert. Auf der Straße kann nun ein Schutzstreifen (Breite: 1,50 m inkl. Markierung) angelegt werden. Für Radfahrer ist ein Benutzungsrecht des Gehwegs nicht erforderlich. Auf der restlichen Fahrbahn verbleibt eine Breite von 4,50 m. Gleichzeitig wird die Busbucht auf der östlichen Seite zurückgebaut und als Fahrbahnrandhaltestelle realisiert. Dies ist bei einer angenommenen Taktfolgezeit von 15 Minuten für Verkehrsstärken von 710 Kfz/h und Richtung nach der EAÖ möglich. Durch den Rückbau erfüllt die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs auch an der Bushaltestelle die Empfehlungen der ERA.

Diese 3 Varianten sind in **Plan 20.1** bis **Plan 20.4** veranschaulicht.

Auf der westlichen Seite wird vor der Kreuzung mit der Mainzer Straße ein Fahrradpiktogramm mit einem Rechtsabbiegepfeil markiert. Das Gleiche gilt für den Knotenpunkt der Mainzer Straße mit der Dr.-Weinholz-Straße. Hier sollte ein Fahrradpiktogramm mit Pfeil nach Links die Radfahrer auf die Führung in der Fahrradstraße aufmerksam machen. In Gegenrichtung gilt entsprechendes.

8.2 Anschluss im Süden

Der südliche Verlauf im Anschluss an die Fahrradstraße wird über die Friedberger Straße und die Feldstraße bis zum Kreisverkehr Feldstraße / Nieder-Röder-Straße empfohlen. Beide Straßen sind Teil der Tempo-30-Zone. Auch hier lässt sich mit einer Piktogrammkette und Pfeilen für beide Richtungen die Radverkehrsführung verdeutlichen.

Auf der Hainburgstraße vor dem Kreisverkehr sollte für den Radverkehr aus Südwesten kommend ein Hinweisschild aufgestellt werden, aus dem hervorgeht, dass die Führung für den Radverkehr durch die Feldstraße verläuft.

Die Auflösung des Radfahrstreifens vor dem Kreisverkehr auf der Hainburgstraße wird empfohlen parallel zum rechten Bord zu führen (vgl. **Abbildung 14**). Dadurch wird sowohl dem Kfz- als auch dem Radverkehr deutlich, dass sie gleichberechtigt mit gegenseitiger Rücksichtnahme den Fahrstreifen zum Kreisverkehr nutzen können.

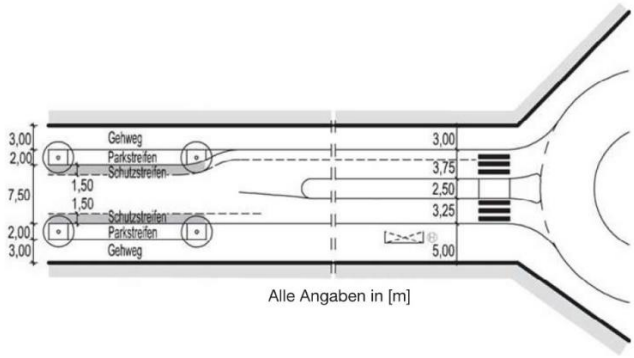


Abbildung 14: Auflösung Radfahrstreifen / Schutzstreifen vor Kreisverkehr Quelle: ERA (2010), S. 55

Die gesamte Planung für die Radverkehrsführung parallel zur Nieuwpoorter Straße ist in **Plan 19.2** dargestellt.

9 Zusammenfassung und Fazit

Vor dem Hintergrund, dass die Stadt Rodgau im Jahr 2017 in das Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ aufgenommen wurde und daraufhin ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit Einzelprojekten erarbeitet wurde, wurde nun eine Parkraumuntersuchung in Rodgau-Dudenhofen durchgeführt, auf deren Grundlage schließlich ein Parkraumkonzept erstellt wurde.

Die im September 2020 durchgeführte Parkraumerhebung hat gezeigt, dass der Parkraum im Untersuchungsgebiet an einem Werktag grundsätzlich ausreichend ist und die Auslastung der Parkstände (617 Parkstände – ohne geduldete Parkstände) ca. 70 Prozent beträgt. Im Gegensatz dazu weisen Teilbereiche eine hohe Auslastung auf, was sich zusätzlich durch eine große Anzahl an Gehwegparkern zeigt, die vor allem entlang der Nieuwpoorter Straße ordnungswidrig auftreten. Ohne Einbeziehung der durch das Gehwegparken geschaffenen Parkstände, wären vor allem der gesamte Abschnitt der Nieuwpoorter Straße, sowie der Bereich um die Dr.-Weinholz-Straße stark ausgelastet und teilweise überlastet. Da das Gehwegparken besonders für den Fuß- und Radverkehr problematisch ist, weil die Gehwegbreite so teils stark verringert wird, wurde auf Grundlage der Parkraumerhebung die Straßenraumaufteilung der Nieuwpoorter Straße und der Dr.-Weinholz-Straße mithilfe von markierten Parkständen, in Bereichen mit einer ausreichenden Gehwegbreite, neu geordnet. Durch das Markieren der Parkstände mit sogenannte „Parkboxen“ oder „Markierungswinkel“ im Straßenraum, wird klar definiert, wo geparkt werden darf und wo nicht. Zur Verdeutlichung können noch StVO-Schilder ergänzt werden. Für eine StVO-konforme Umsetzung der neuen Parkstände ist eine Anordnung von Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts) möglich – es muss grundsätzlich nicht an jeder Parkbox wiederholt werden. Die Parkscheibenregelung kann mit dem Zusatzzeichen 1042 auf bestimmte Wochentage und Uhrzeiten (z.B. Mo-Fr 8-18 Uhr“) beschränkt werden.

Die Parkstände in der Dr.-Weinholz-Straße stehen dem Kfz-Verkehr ohne Parkdauerbeschränkung zur Verfügung. Durch die in Teilbereichen vorliegende Kapazität an freien Parkständen, werden entfallende geduldete Parkstände ausgeglichen und der Parkraum insgesamt geordnet, damit dem Fußverkehr im Seitenraum eine größere Gehwegbreite als bisher zur Verfügung steht.

Zusätzlich wurde für den Radverkehr ein alternativer Verlauf zur Nieuwpoorter Straße untersucht. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der notwendigen Parkstände ist es dort nicht möglich, eine separate Radverkehrsanlage anzulegen. Die Dr.-Weinholz-Straße bietet sich aufgrund ihres direkten Anschlusses von der Nieuwpoorter Straße aus und den dort vorliegenden geringen Kfz-Verkehrsmengen als Fahrradstraße an.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Fördergebiet Stadtumbau und Bearbeitungsgebiet für die Verkehrsuntersuchung 2

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet in Rodgau – Dudenhofen (Kartengrundlage: OpenStreetMap – Mitwirkende) 4

Abbildung 3: Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24h] – Bestand 6

Abbildung 4: Parkraumbelegung im Gesamtgebiet 9

Abbildung 5: Vergleich von Parkplatz Süd am 08.09.2020 und am 05.11.2019 11

Abbildung 6: Vergleich von Ludwig-Erhard-Platz am 08.09.2020 und am 05.11.2019 13

Abbildung 7: Parkdauer im Gesamtgebiet 16

Abbildung 8: Kumulierte Auslastung durch verschiedene Nutzergruppen im Gesamtgebiet 18

Abbildung 9: Ganglinien der Nutzergruppen 19

Abbildung 10: Anteil der Parkvorgänge bezogen auf die Nutzergruppen 20

Abbildung 11: Zeichen 315 mit Zusatzzeichen 1040-32 24

Abbildung 12: Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverbot) und Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone) 25

Abbildung 13: Musterlösung für eine Fahrradstraße innerorts 29

Abbildung 14: Auflösung Radfahrstreifen / Schutzstreifen vor Kreisverkehr Quelle: ERA (2010), S. 55 31

Plandarstellungen als Anhang**:**

Plan 1 Kfz-Verkehrsmengen – Bestand
Plan 1.1 Knotenpunkte K1 und K2
Plan 1.2 Knotenpunkte K3 und K4
Plan 2 Fuß- und Radverkehrsmengen – Bestand
Plan 3 Verortung Parkstände
Plan 4 Parkraumregelungen
Plan 5 Parkraumbilanz
Plan 6 Parkraumangebot
Plan 7 Gegenüberstellung Belegung Parkstände
Plan 8 Gegenüberstellung Parkdauer
Plan 9 Gegenüberstellung Nutzergruppen
Plan 10 Parkvorgänge
Plan 11 Gegenüberstellung Parkraumauslastung – mit Anzahl an geduldeten Parkständen
Plan 12 Gegenüberstellung Parkraumauslastung – ohne Anzahl an geduldeten Parkständen
Plan 13 Nieuwpoorter Straße – Bestand
Plan 14 Nieuwpoorter Straße – Planung
Plan 15 Straßenquerschnitt Q1-Q3
Plan 16 Dr.-Weinholz-Str. – Bestand
Plan 17 Dr.-Weinholz-Str. – Planung
Plan 18 Straßenquerschnitt Q4
Plan 19 Radverkehrsführung Bestand und Planung
Plan 20 Straßenquerschnitt Radverkehr

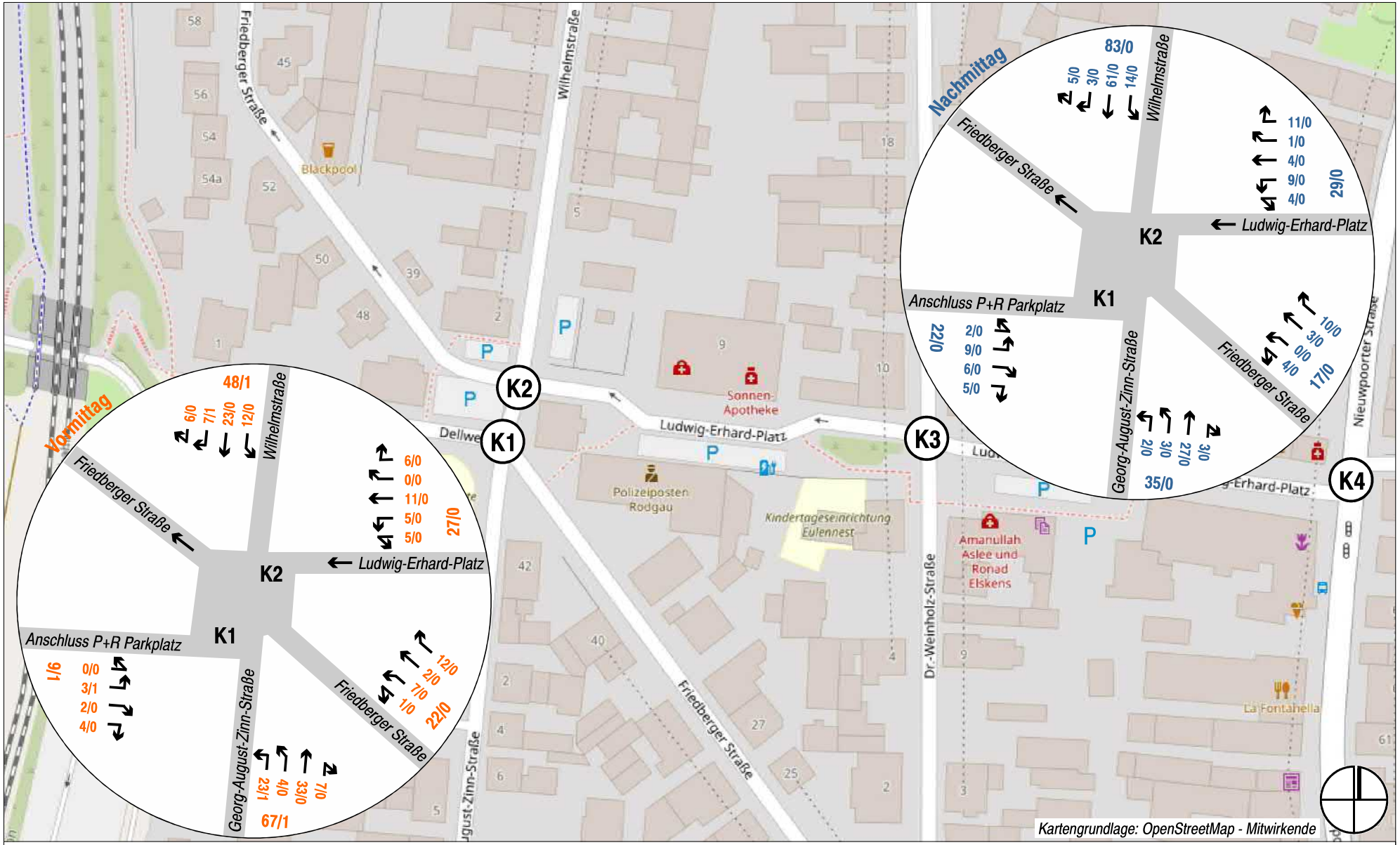
Anlagen:

Anlage 1 Verkehrsmengen Bestand – vormittägliche Spitzenstunde
Anlage 2 Verkehrsmengen Bestand – Vormittag
Anlage 3 Verkehrsmengen Bestand – nachmittägliche Spitzenstunde
Anlage 4 Verkehrsmengen Bestand – Nachmittag

Pläne

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern - Rodgau-Dudenhofen

1.1



Spitzenstunde Vormittag 7:45 bis 8:45 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag 16:30 bis 17:30 Uhr

100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

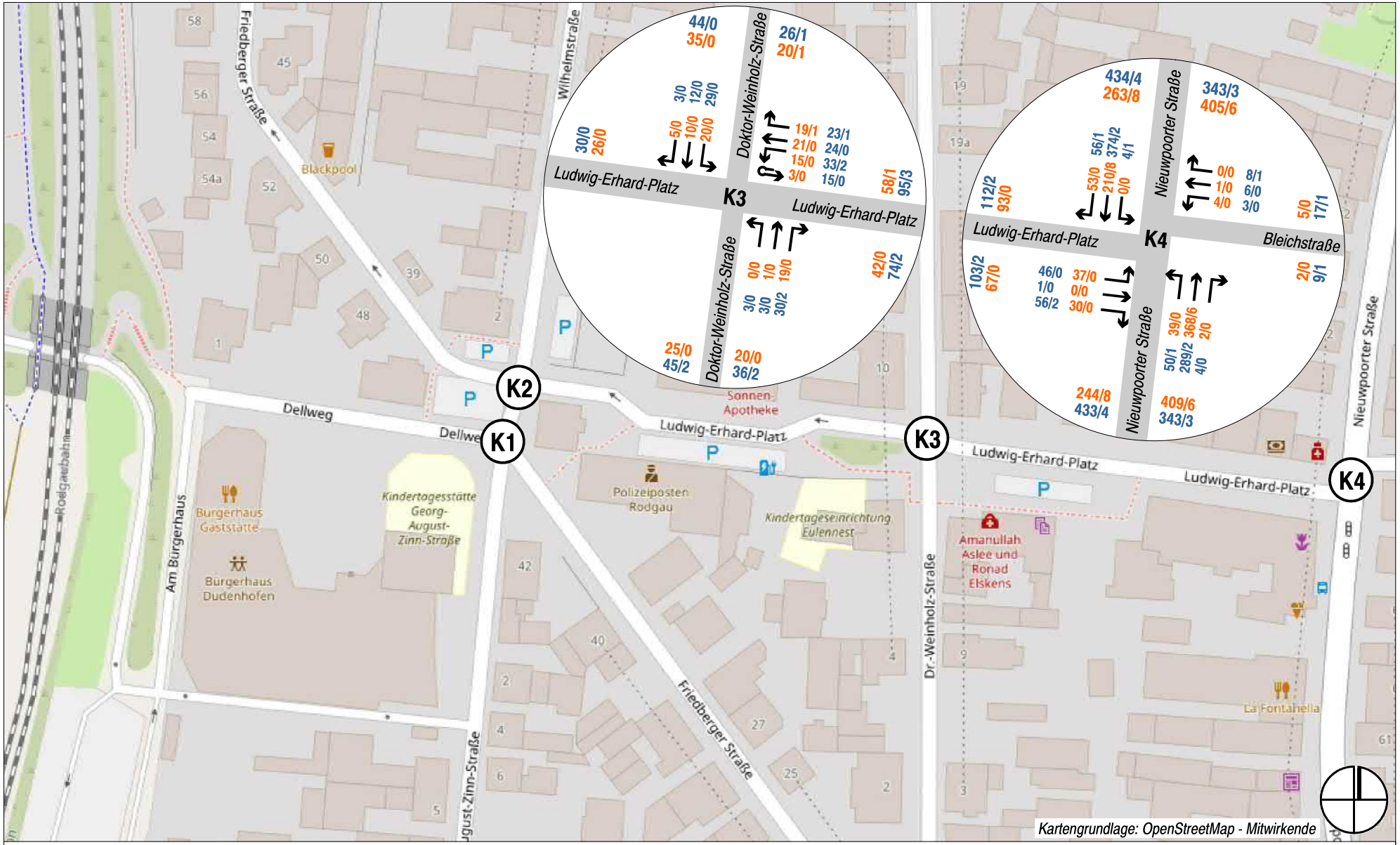
Kfz-Verkehrsmengen - Bestand

Knotenpunkte K1 und K2
Zählung am Dienstag, 05.11.2019

R+T Verkehrsplanung

Stand: 11.12.2019

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern - Rodgau-Dudenhofen



Spitzenstunde Vormittag 7:45 bis 8:45 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag 16:30 bis 17:30 Uhr

100 / 10
Kfz / davon Schwerverkehr

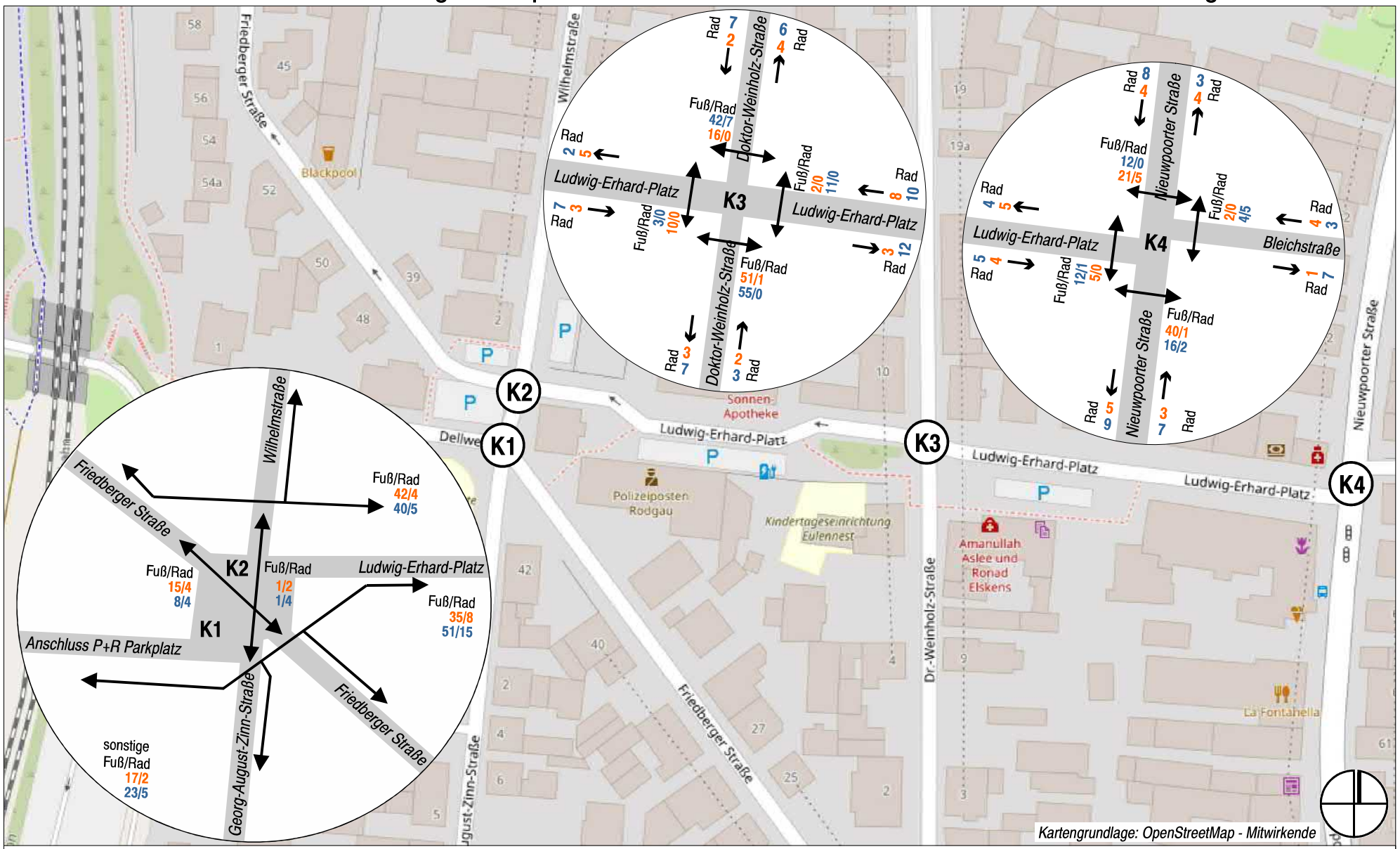
Kfz-Verkehrsmengen - Bestand

Knotenpunkte K3 und K4
Zählung am Dienstag, 05.11.2019

R+T Verkehrsplanung

Stand: 11.12.2019

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern - Rodgau-Dudenhofen



Spitzenstunde Vormittag 7:45 bis 8:45 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag 16:30 bis 17:30 Uhr

Fuß- und Radverkehrsmengen - Bestand

Knotenpunkte K1, K2, K3 und K4
Zählung am Dienstag, 05.11.2019

R+T Verkehrsplanung

Stand: 11.12.2019

Parkraum-bewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau Dudenhofen

3

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Markierte Parkstände (auf Fahrbahn)
- Markierte Parkstände (teilweise/ganz auf Fahrbahn)
- mögliche Parkstände (auf Fahrbahn)
- mögliche Parkstände (teilweise/ganz auf Fahrbahn)
- B — Behindertenstellplatz
- E — E-lade-Stellplatz
- BW — Bewohnerstellplatz
- K — Kundenstellplatz
- M — Mitarbeiterstellplatz

M 1 : 2000

0 — 100 m

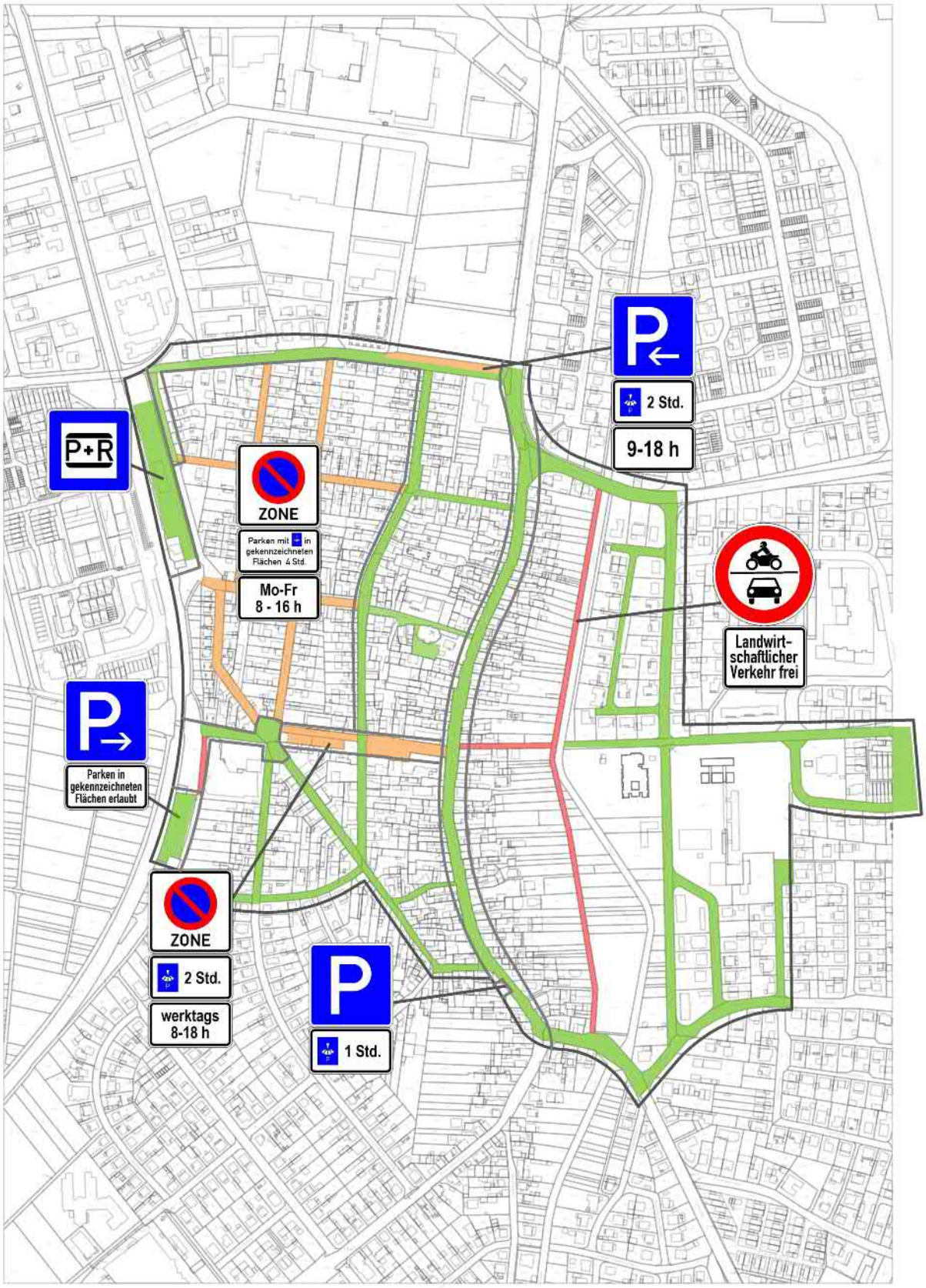
Stand: 15.04.2019

Verortung Parkstände

Übersicht

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau Dudenhofen

R+T Verkehrsplanung

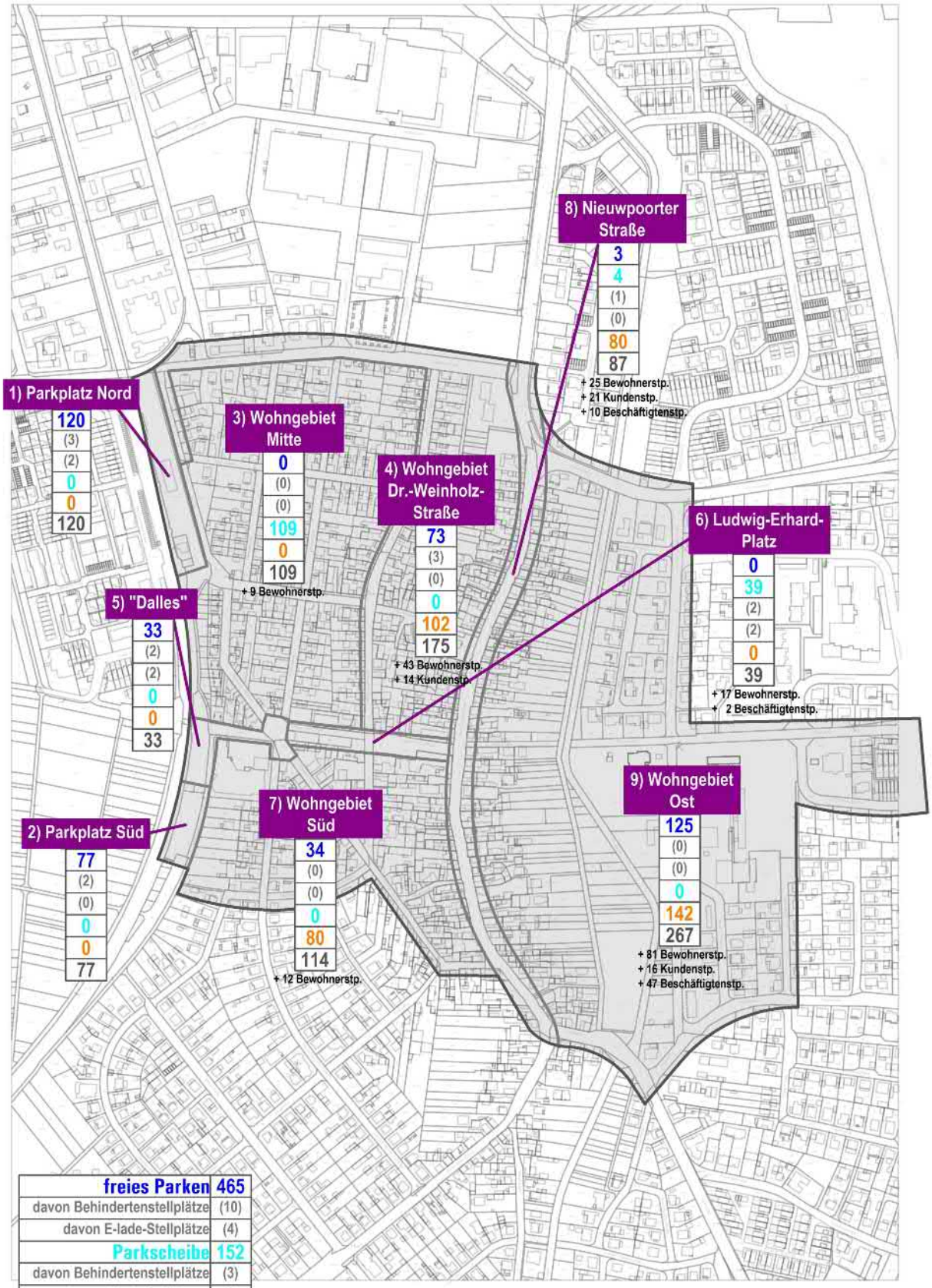


Stand: 03.12.2020

Parkraumregelungen
nach Bereichen

- unbewirtschaftete Parkstände
- Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe
- Halteverbot

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern
Rodgau Dudenhofen



freies Parken	465
davon Behindertenstellplätze	(10)
davon E-lade-Stellplätze	(4)
Parkscheibe	152
davon Behindertenstellplätze	(3)
davon E-lade-Stellplätze	(2)
geduldete Parkstände	404
Gesamt	1021

R+T Verkehrsplanung

Stand: 03.12.2020

Parkraumbilanz
Bestand
Anzahl Stellpätze

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern
Rodgau Dudenhofen

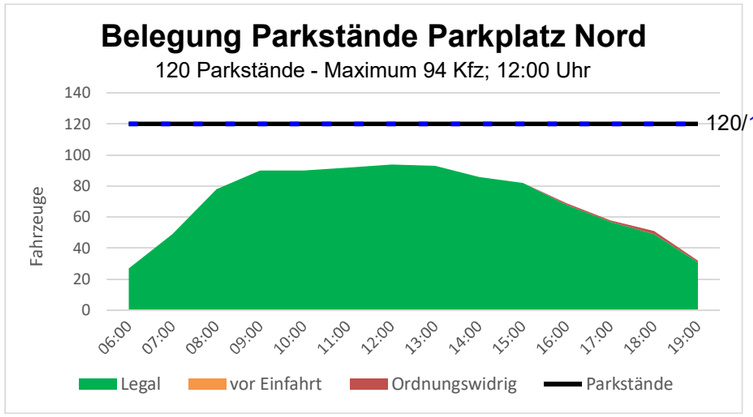
R+T Verkehrsplanung

Stand: 03.12.2020

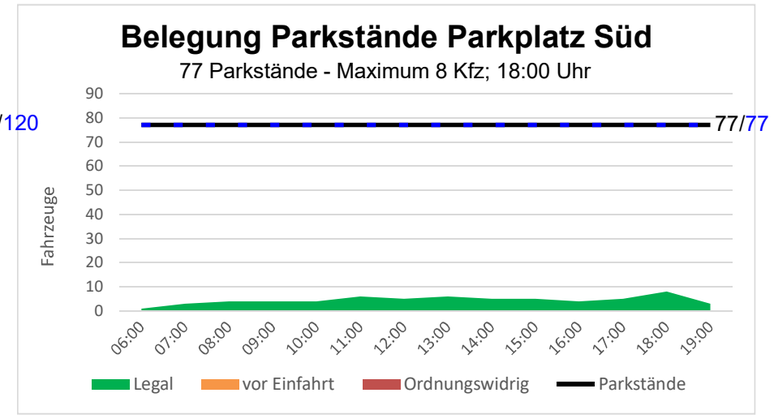
Parkraumangebot

Bestand

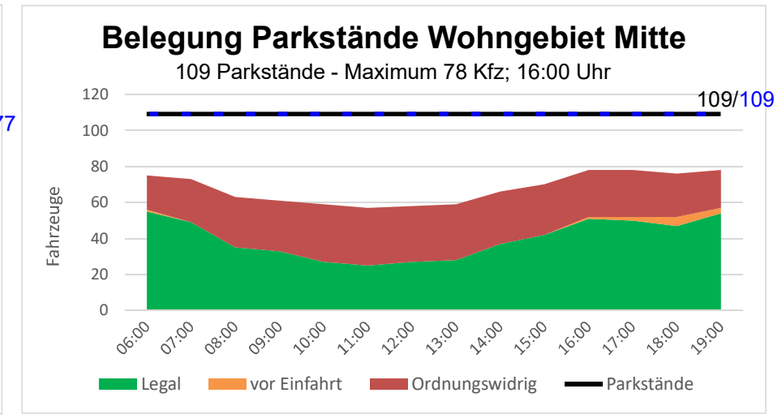
Gegenüberstellung legale Parkstände - geduldete Parkstände



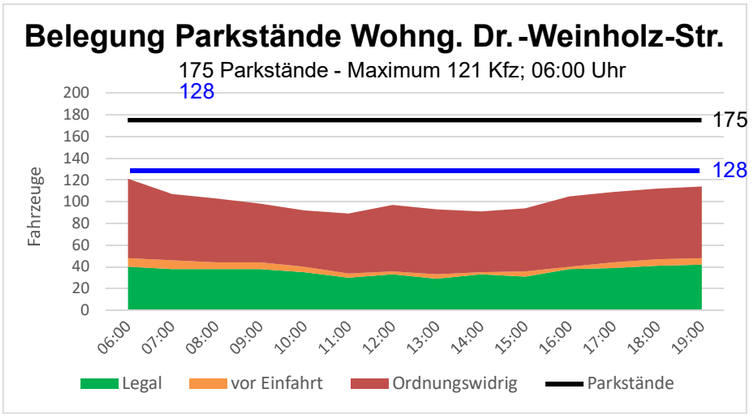
Bereich 1



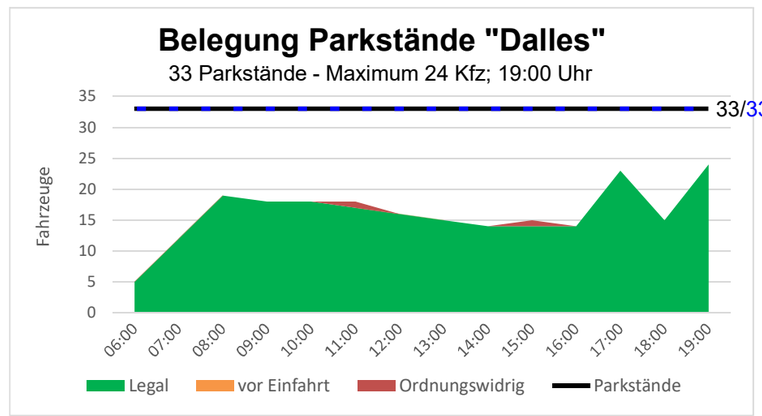
Bereich 2



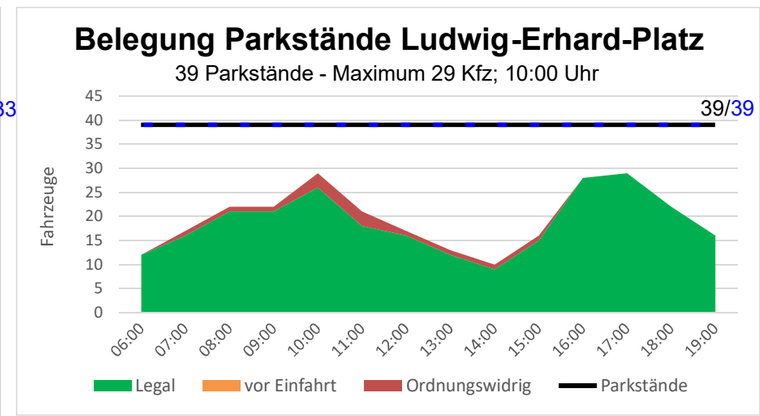
Bereich 3



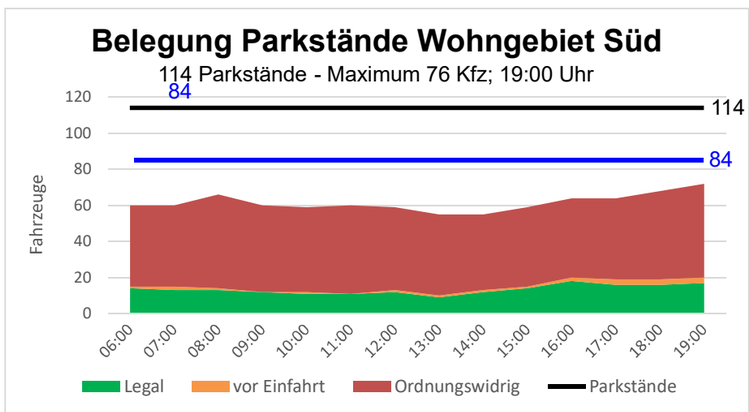
Bereich 4



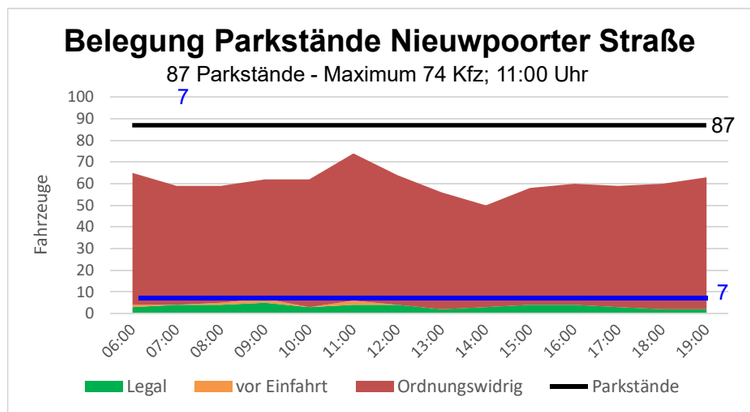
Bereich 5



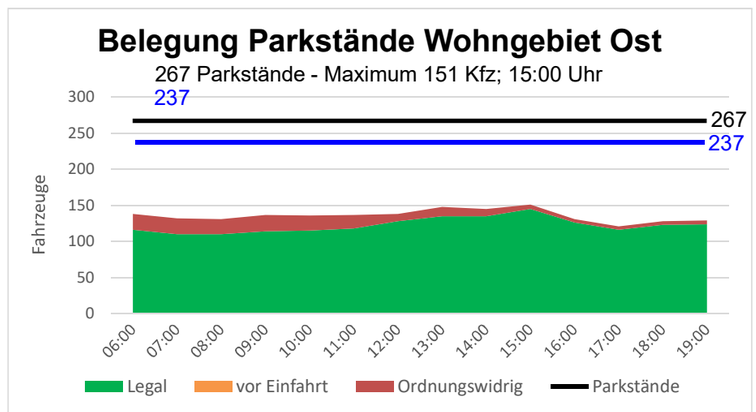
Bereich 6



Bereich 7



Bereich 8



Bereich 9

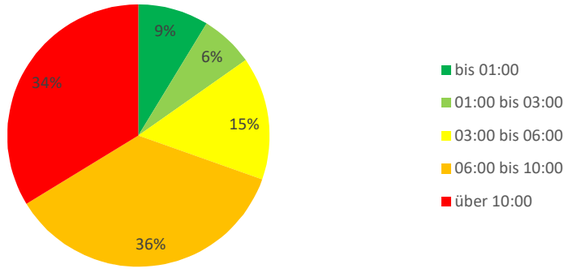
Anzahl gesamt mit geduldeten Stellplätzen

Anzahl gesamt ohne geduldete Stellplätzen

Gegenüberstellung Belegung Parkstände
nach Bereichen

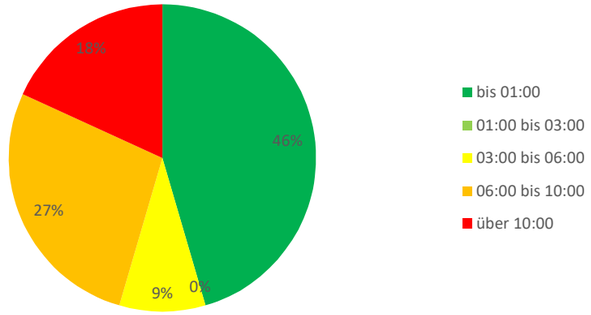
Stand: 13.01.2021

Parkdauer [h] Parkplatz Nord



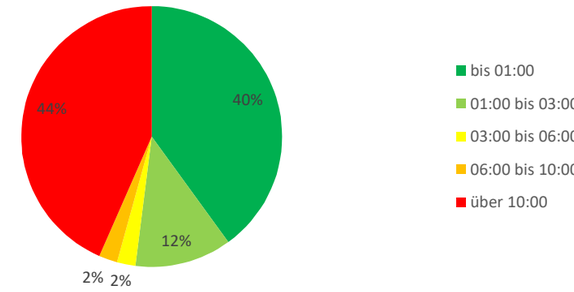
Bereich 1

Parkdauer [h] Parkplatz Süd



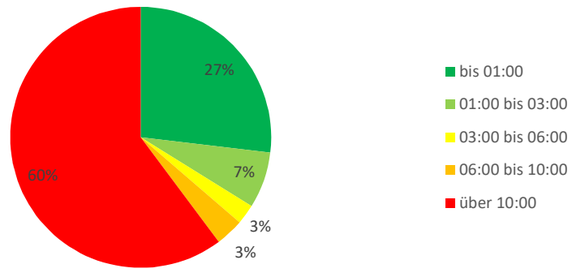
Bereich 2

Parkdauer [h] Wohngebiet Mitte



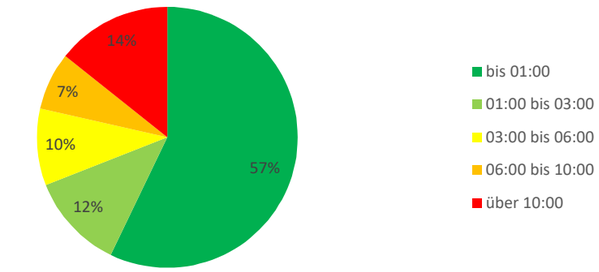
Bereich 3

Parkdauer [h] Wohngebiet Dr.-Weinholz-Str.



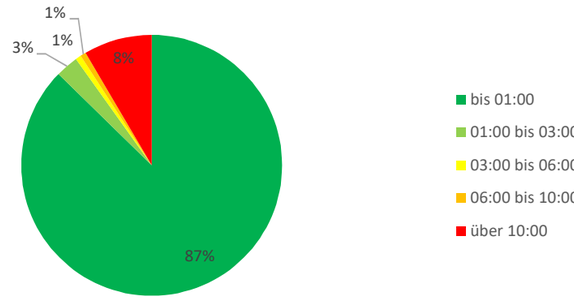
Bereich 4

Parkdauer [h] "Dalles"



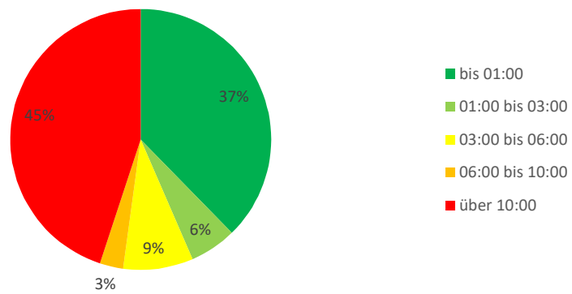
Bereich 5

Parkdauer [h] Ludwig-Erhard-Platz



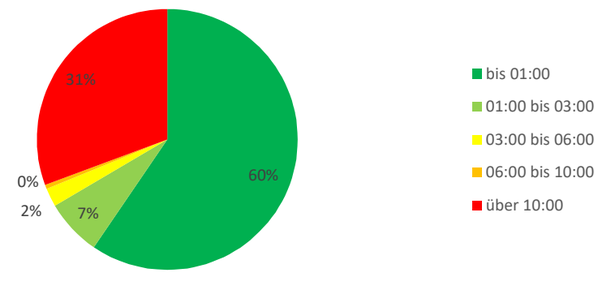
Bereich 6

Parkdauer [h] Wohngebiet Süd



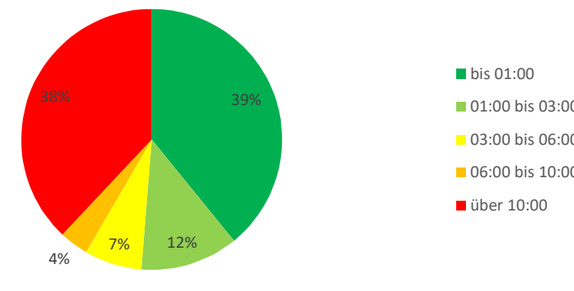
Bereich 7

Parkdauer [h] Nieuwpoorter Straße



Bereich 8

Parkdauer [h] Wohngebiet Ost



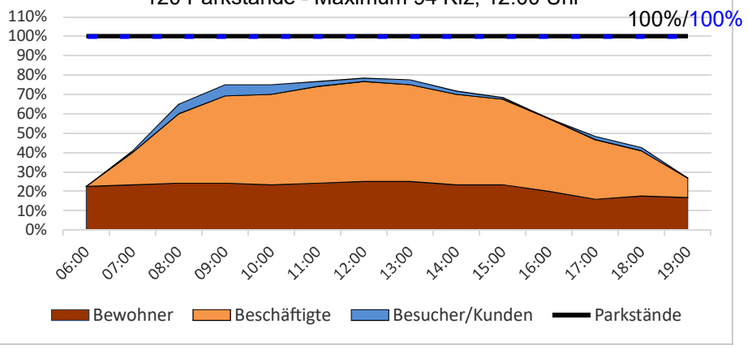
Bereich 9

Stand: 13.01.2021

Gegenüberstellung Parkdauer
nach Bereichen

Nutzergruppen Parkplatz Nord

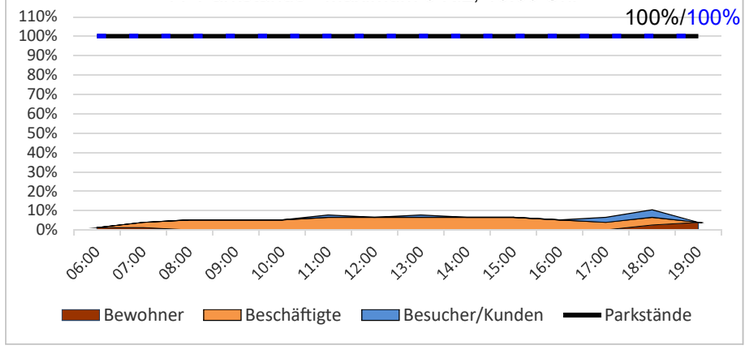
120 Parkstände - Maximum 94 Kfz; 12:00 Uhr



Bereich 1

Nutzergruppen Parkplatz Süd

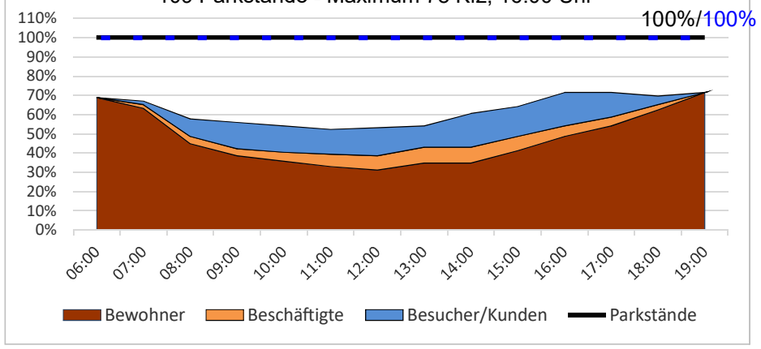
77 Parkstände - Maximum 8 Kfz; 18:00 Uhr



Bereich 2

Nutzergruppen Wohngebiet Mitte

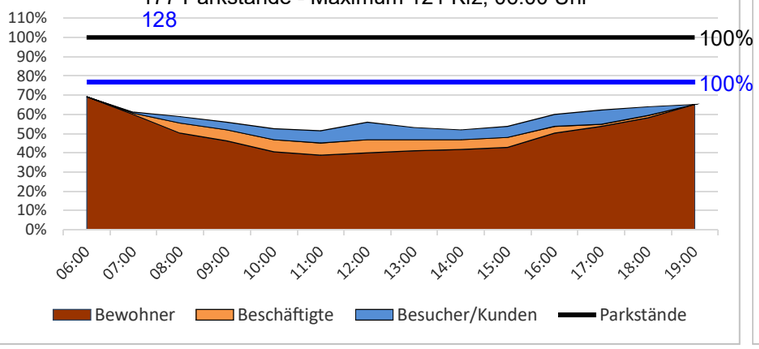
109 Parkstände - Maximum 78 Kfz; 16:00 Uhr



Bereich 3

Nutzergruppen Wohngebiet Dr.-Weinholz-Str.

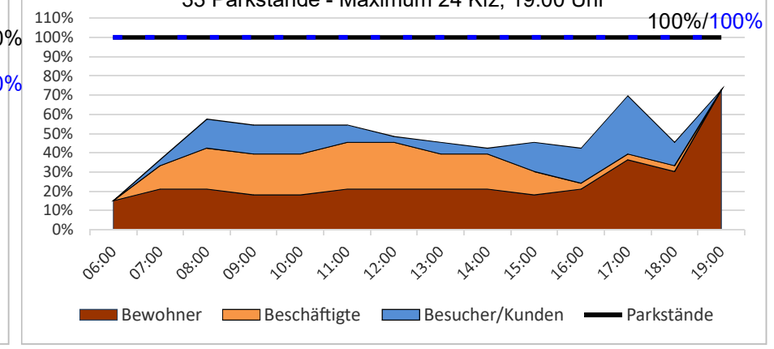
177 Parkstände - Maximum 121 Kfz; 06:00 Uhr



Bereich 4

Nutzergruppen "Dalles"

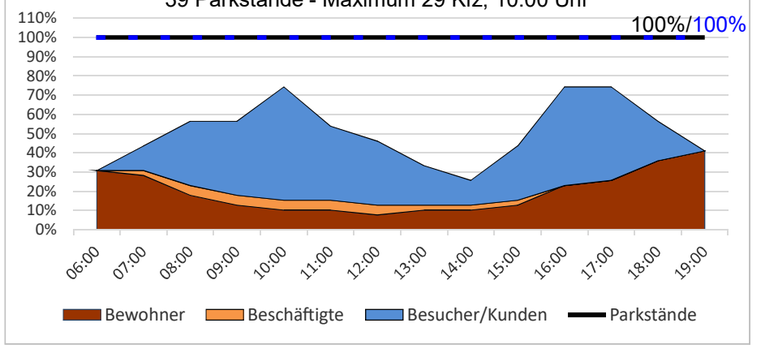
33 Parkstände - Maximum 24 Kfz; 19:00 Uhr



Bereich 5

Nutzergruppen Ludwig-Erhard-Platz

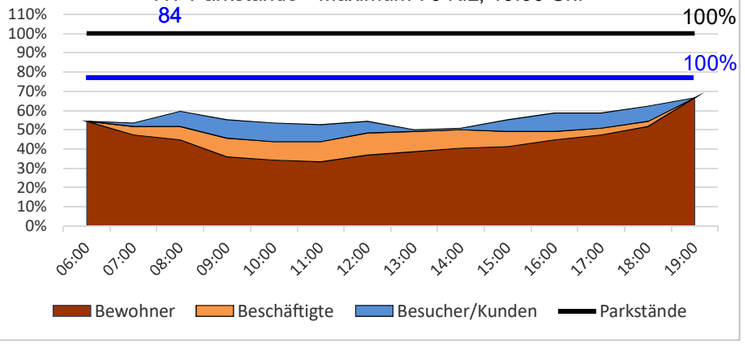
39 Parkstände - Maximum 29 Kfz; 10:00 Uhr



Bereich 6

Nutzergruppen Wohngebiet Süd

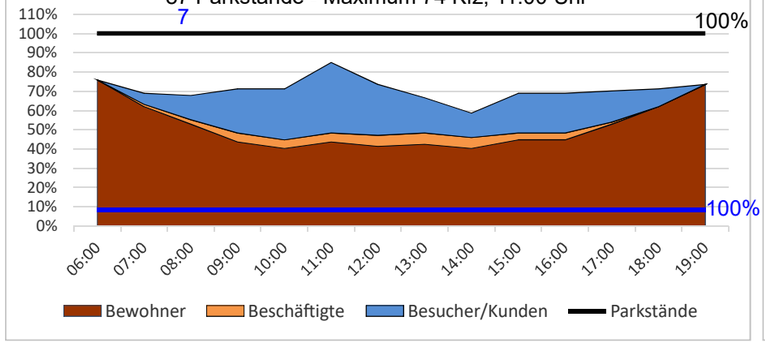
117 Parkstände - Maximum 76 Kfz; 19:00 Uhr



Bereich 7

Nutzergruppen Nieuwpoorter Straße

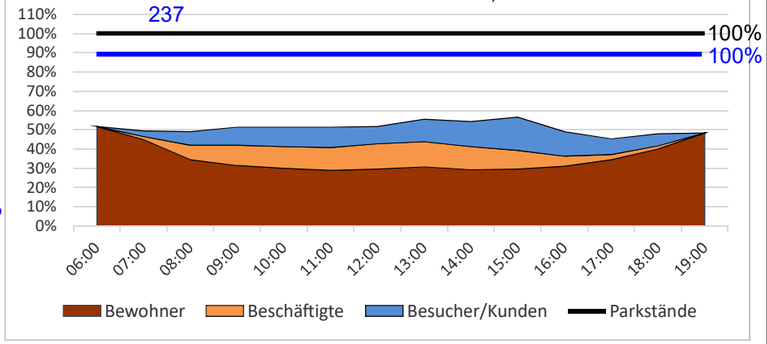
87 Parkstände - Maximum 74 Kfz; 11:00 Uhr



Bereich 8

Nutzergruppen Wohngebiet Ost

267 Parkstände - Maximum 151 Kfz; 15:00 Uhr



Bereich 9

100% Gesamte Anzahl mit geduldeten Stellplätzen

100% Gesamte Anzahl ohne geduldete Stellplätzen

Gegenüberstellung Nutzergruppen
nach Bereichen

Stand: 13.01.2021

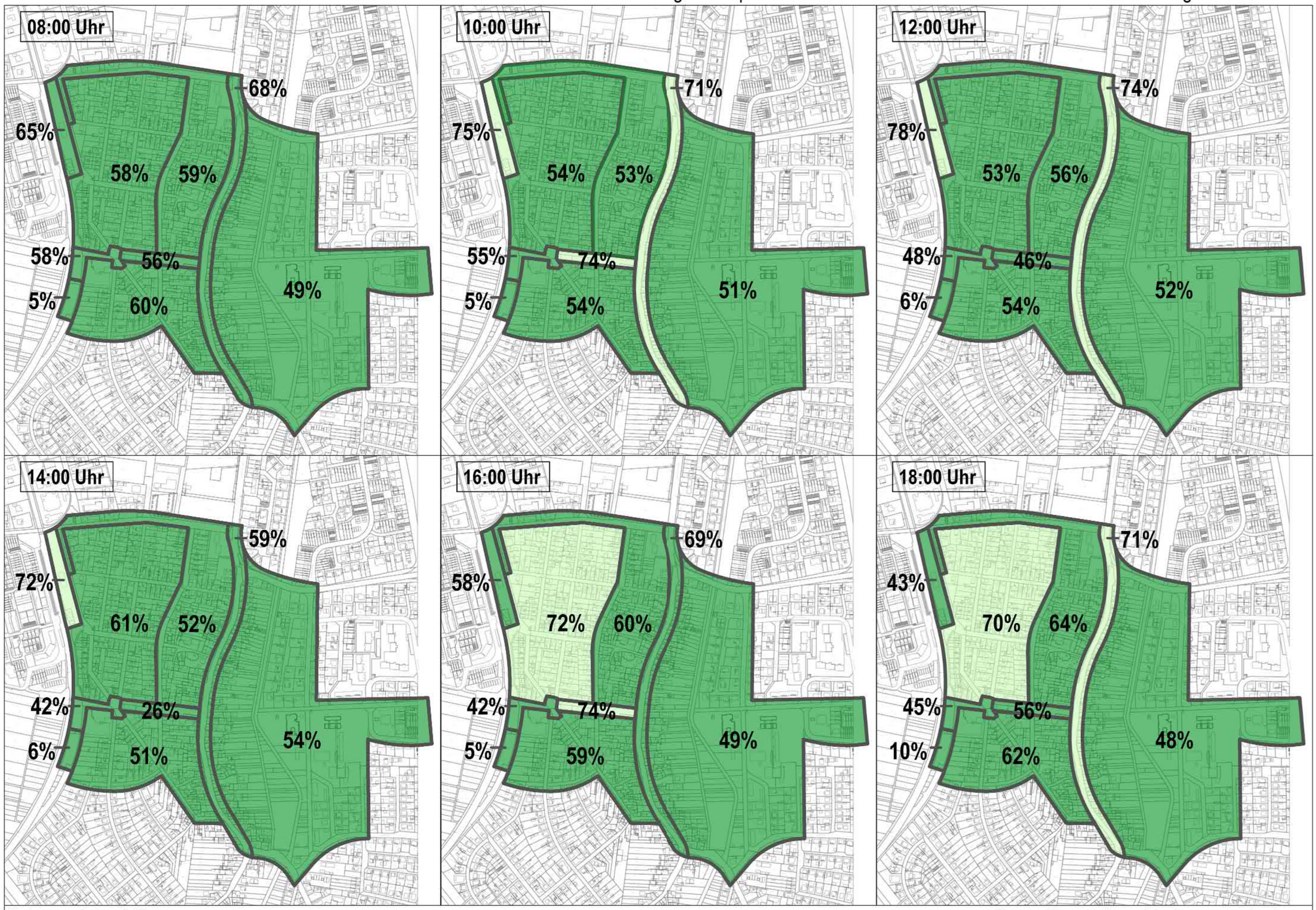
R+T Verkehrsplanung

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern
Rodgau Dudenhofen

R+T Verkehrsplanung

Stand: 03.12.2020

Parkvorgänge
nach Nutzern



Parkraumauslastung in %

	< 70		90....< 100
	70....< 80		> 100
	80....< 90		

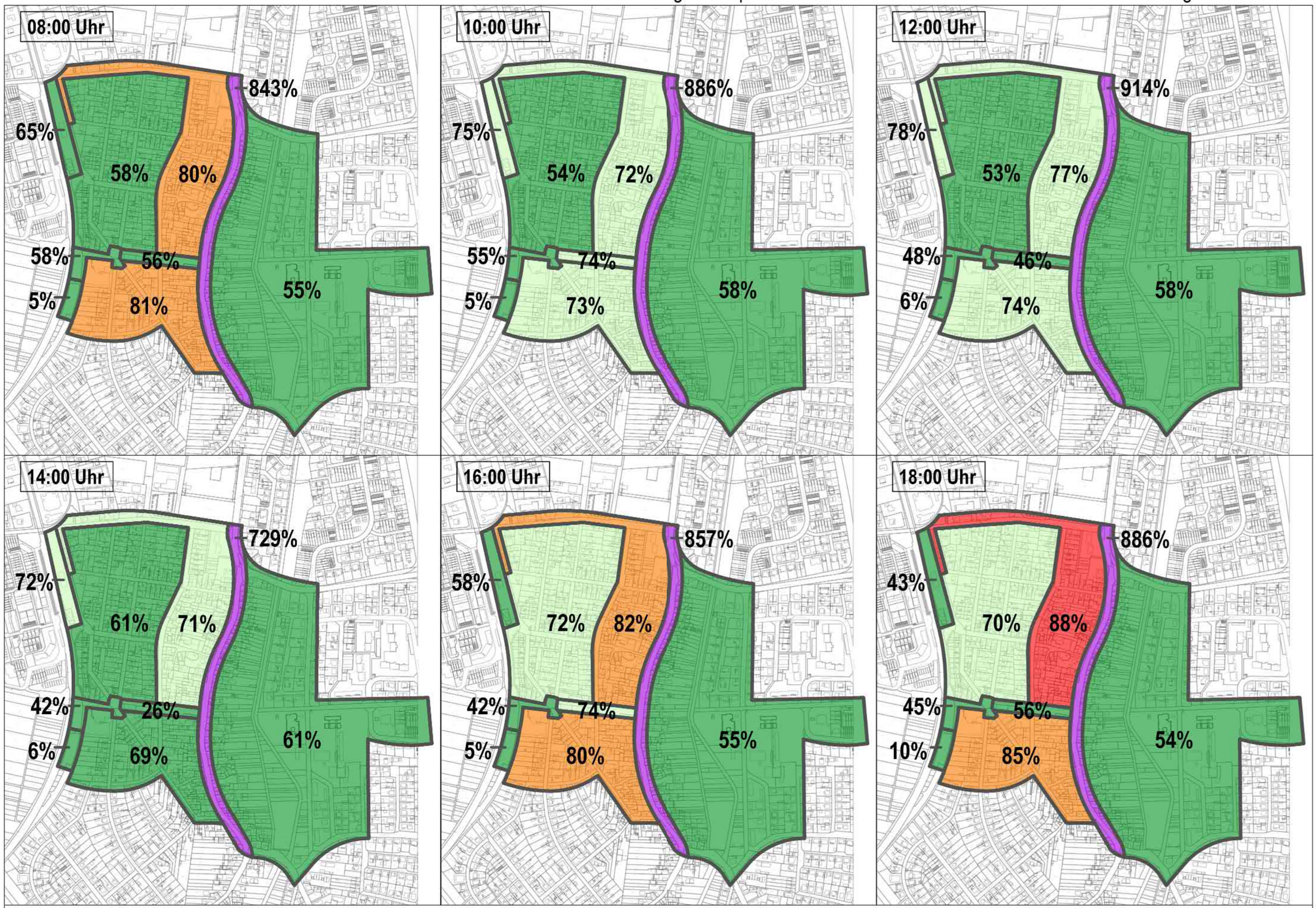
Gegenüberstellung Parkraumauslastung

nach Bereichen

mit Anzahl an geduldeten Parkständen

Stand: 03.12.2020

R+T Verkehrsplanung



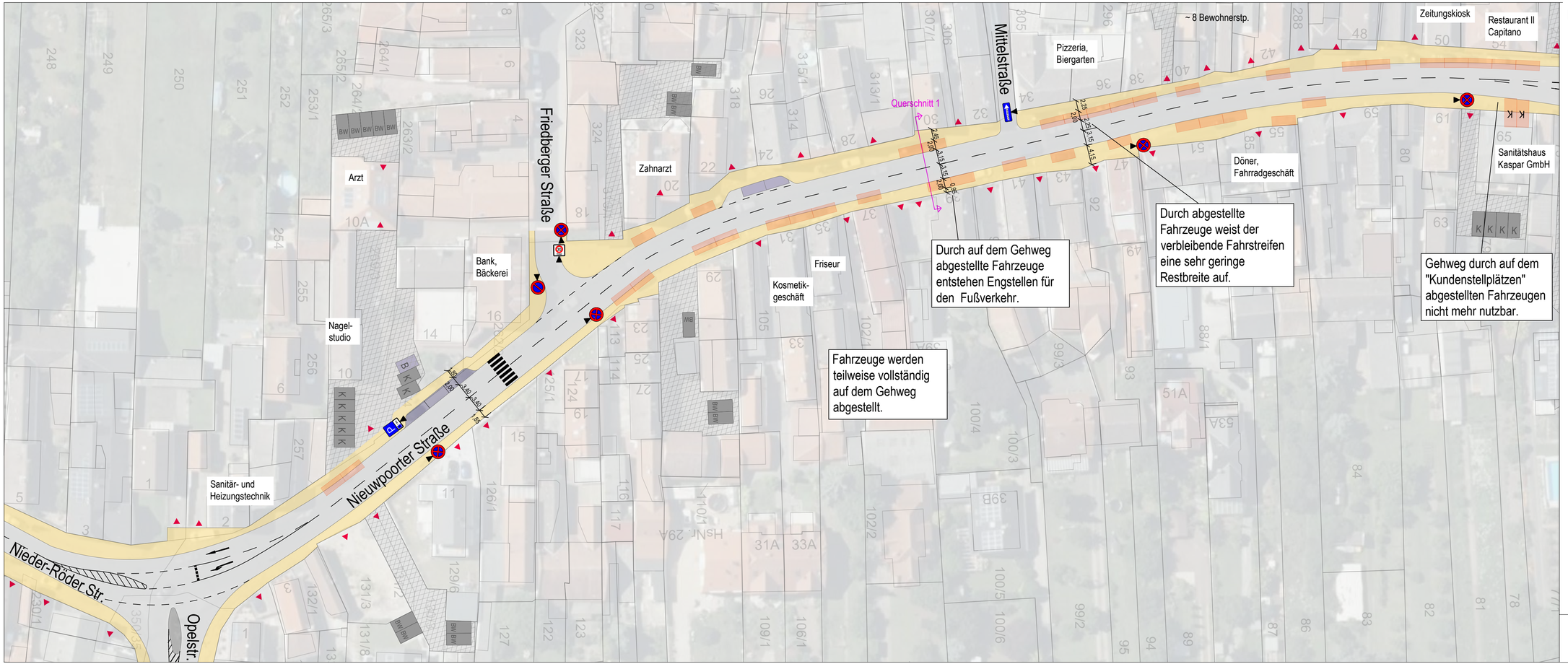
Parkraumauslastung in %

	< 70		90....< 100
	70....< 80		> 100
	80....< 90		

Gegenüberstellung Parkraumauslastung
nach Bereichen
ohne Anzahl an geduldeten Parkständen

R+T Verkehrsplanung

Stand: 03.12.2020



Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen

13.1

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal; B = Behindertenstellplatz)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Nieuwpoorter Straße

Bestand

Übersicht Abschnitt 1

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen

13.2

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500

0 25 m

Stand: 11.06.2021

Nieuwpoorter Straße

Bestand

Übersicht Abschnitt 2

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen

13.3

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (geduldet)
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500

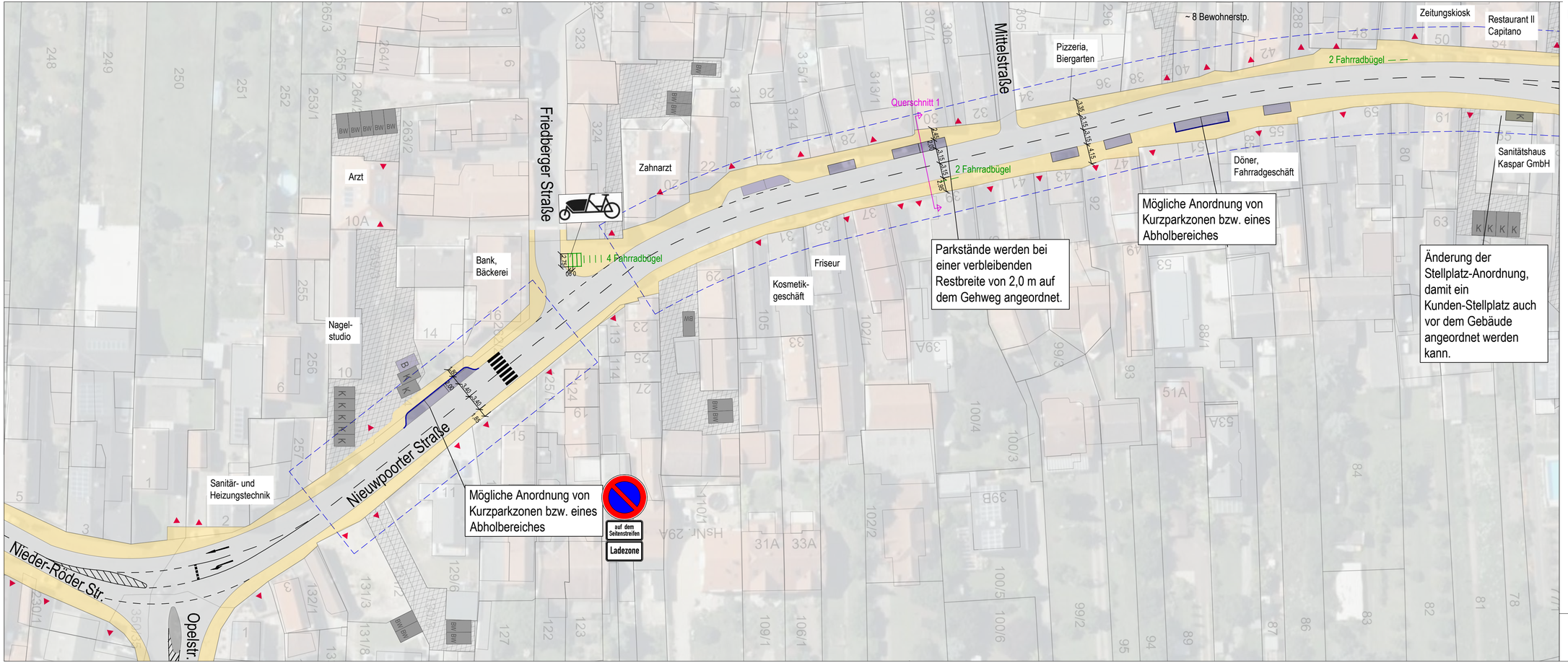
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Nieuwpoorter Straße

Bestand

Übersicht Abschnitt 2



Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen

14.1

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Markierung Kurzparkzonen bzw. Abholbereiche
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

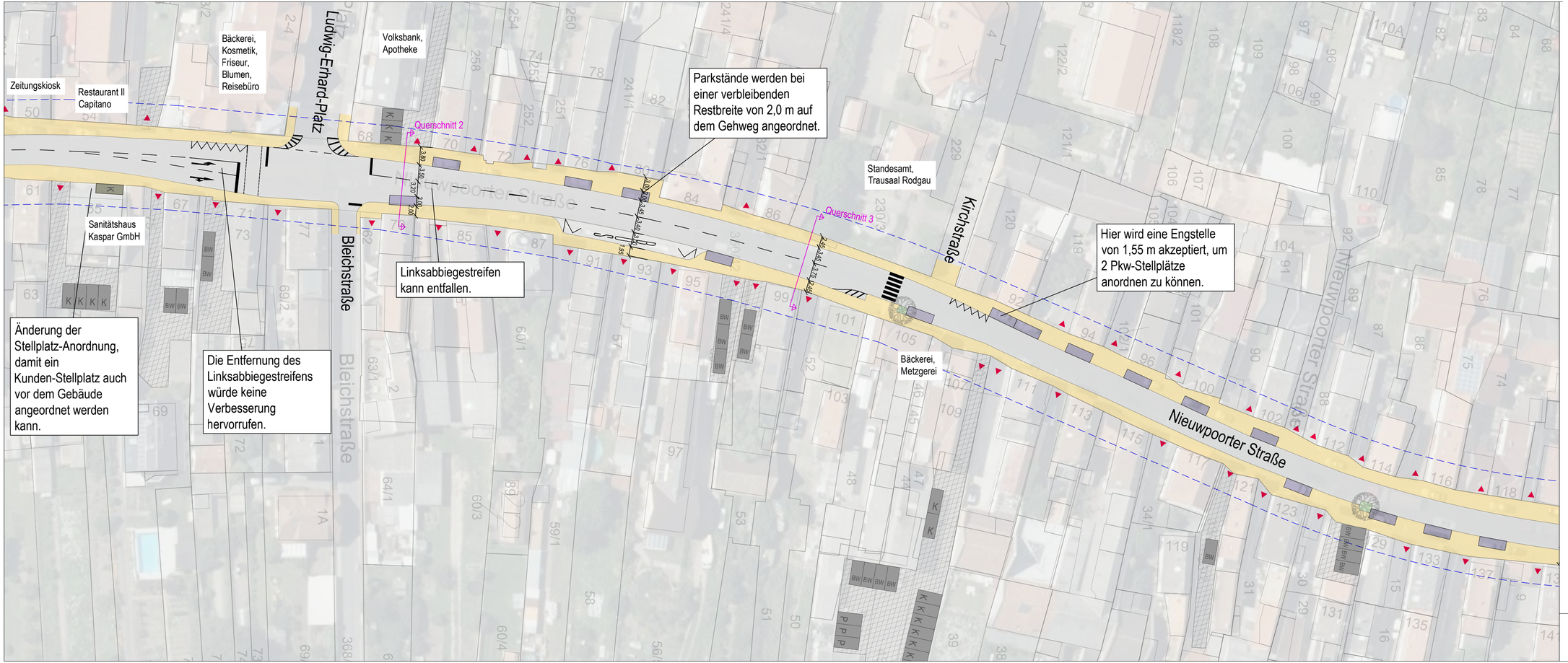
Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 23.08.2021

Nieuwpoorter Straße

Planung
Übersicht Abschnitt 1



Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

14.2

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 23.08.2021

Nieuwpoorter Straße
Planung
Übersicht Abschnitt 2

Parkraumbewirtschaftungskonzept Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen

14.3

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (geduldet)
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 23.08.2021

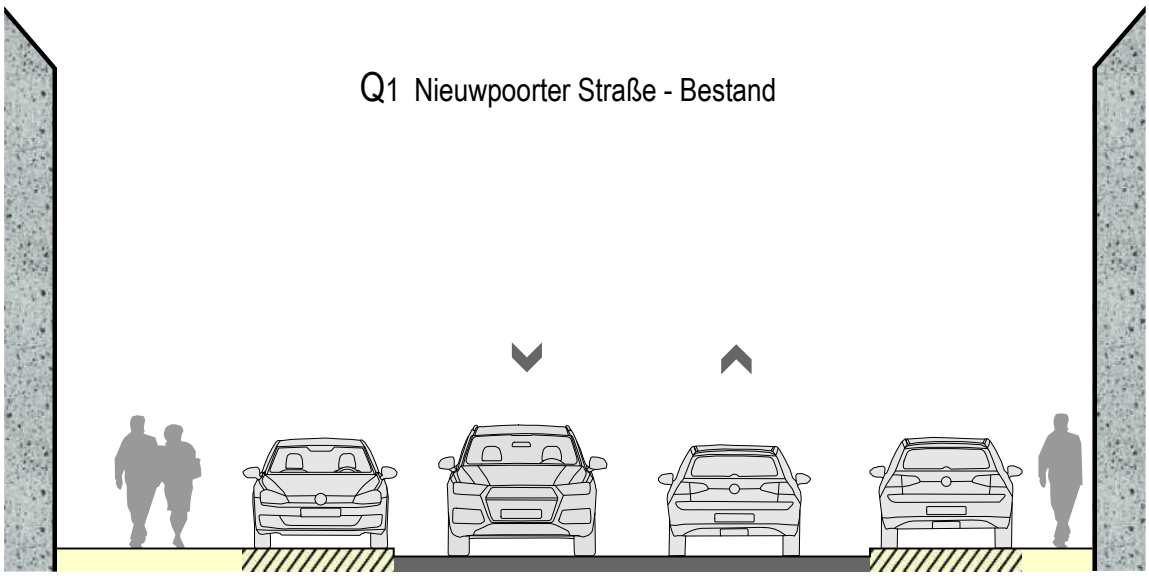
Nieuwpoorter Straße

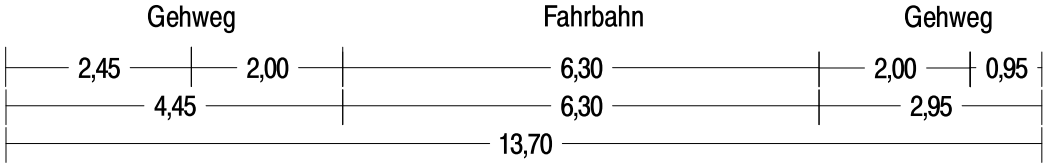
Planung

Übersicht Abschnitt 3

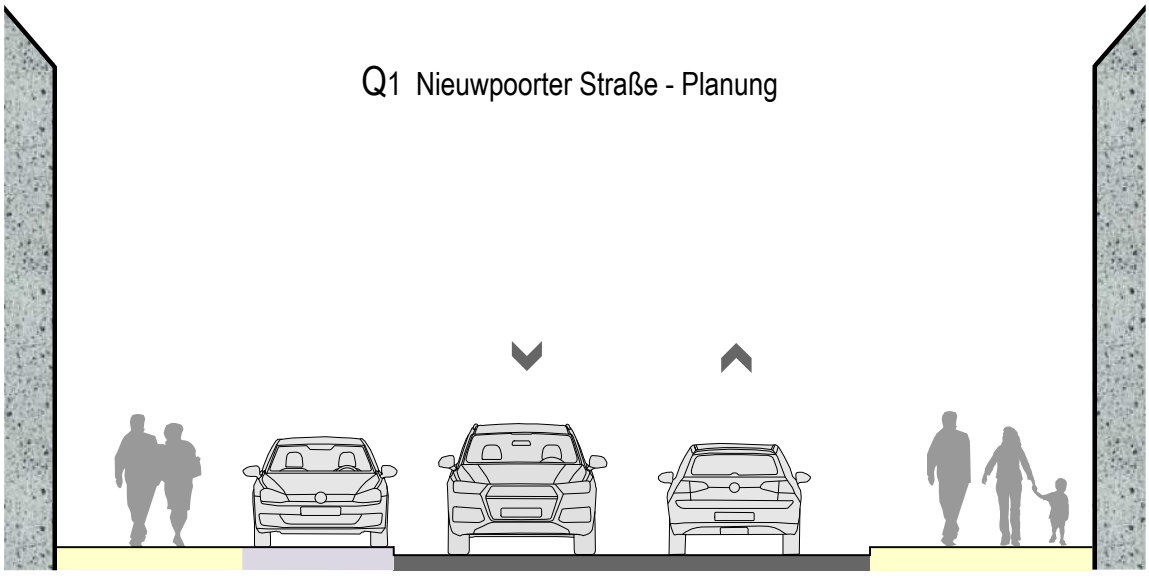
R+T Verkehrsplanung

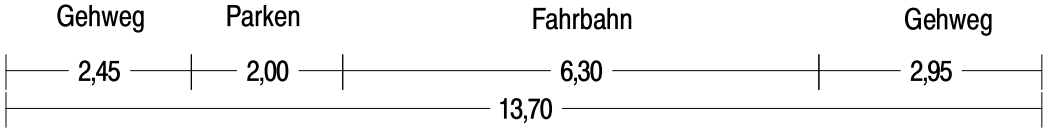
Q1 Nieuwpoorter Straße - Bestand





Q1 Nieuwpoorter Straße - Planung



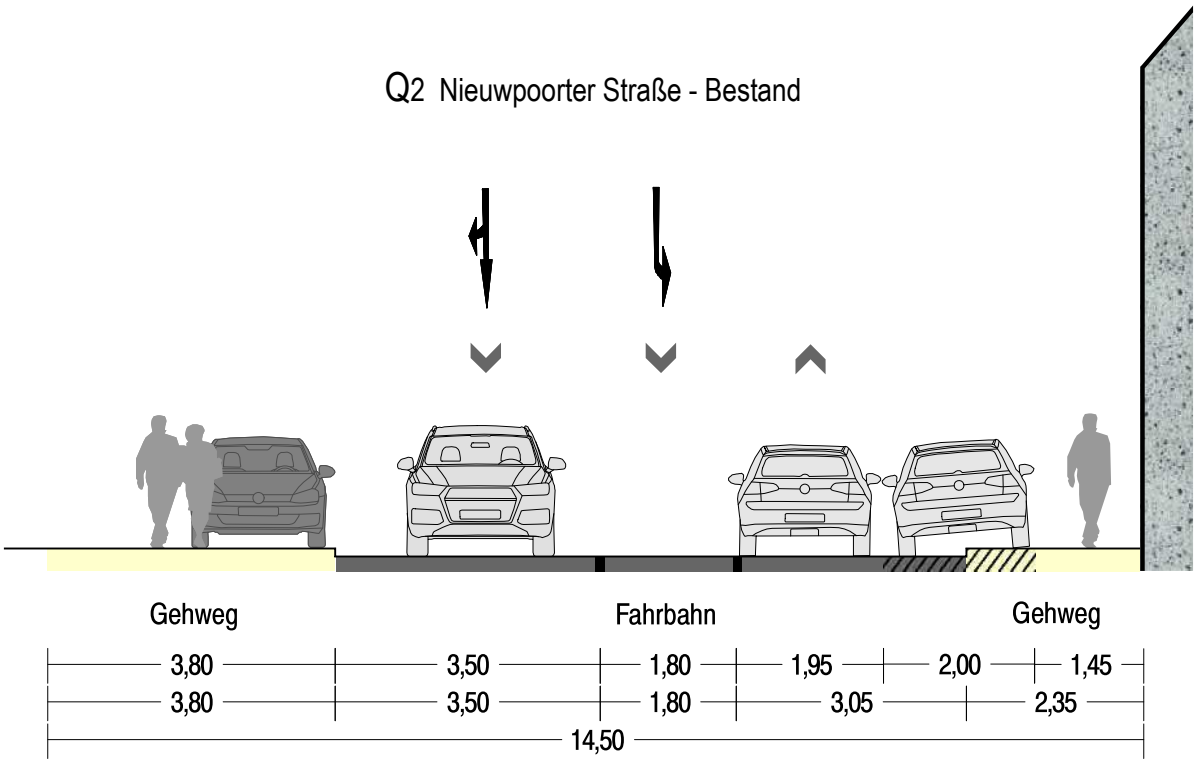


Stand: 25.11.2020

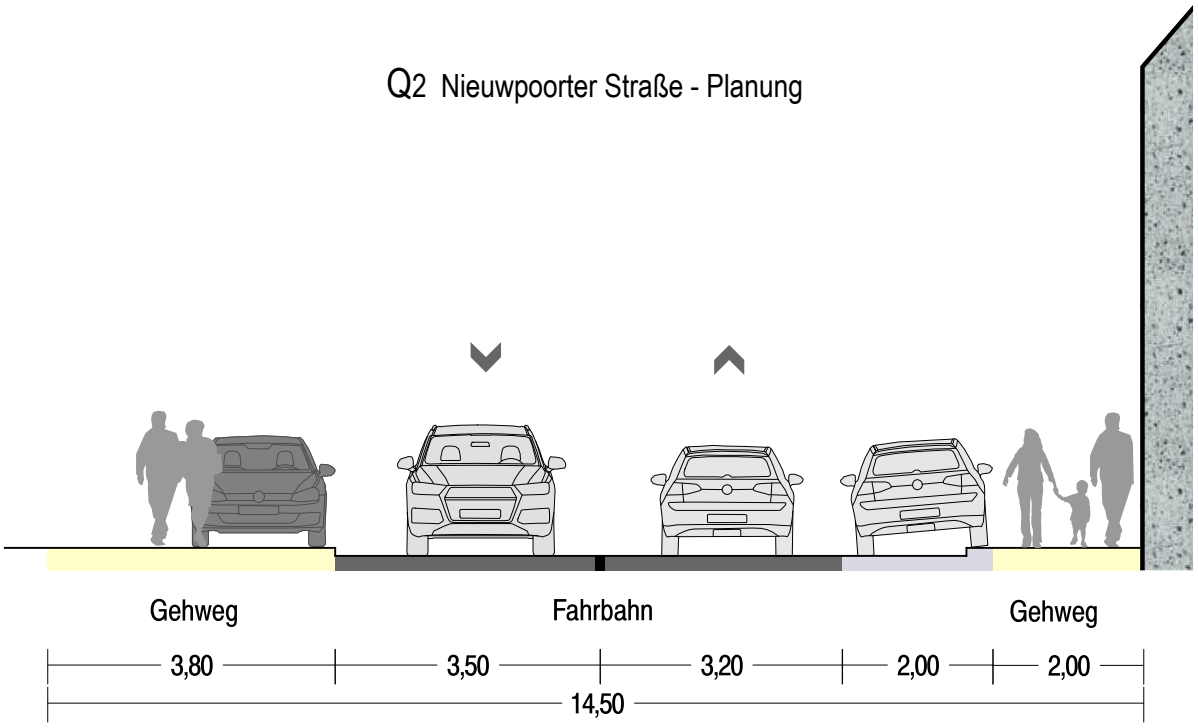
Straßenquerschnitt Q1

Nieuwpoorter Straße
Bestand und Planung

Q2 Nieuwpoorter Straße - Bestand



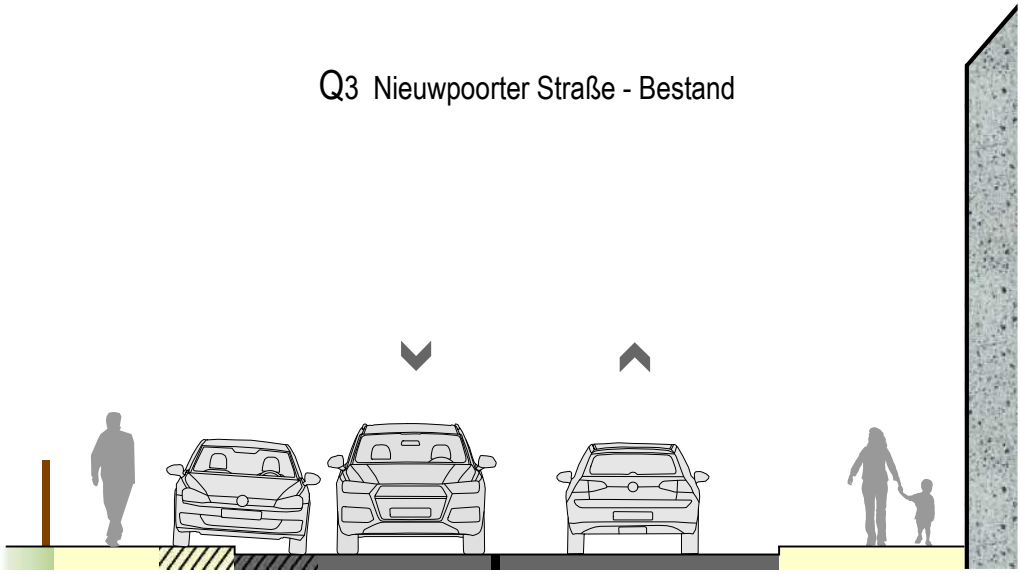
Q2 Nieuwpoorter Straße - Planung

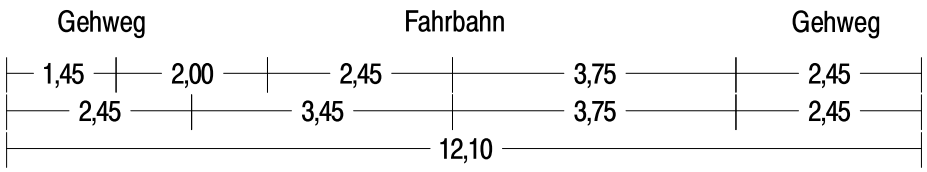


R+T Verkehrsplanung

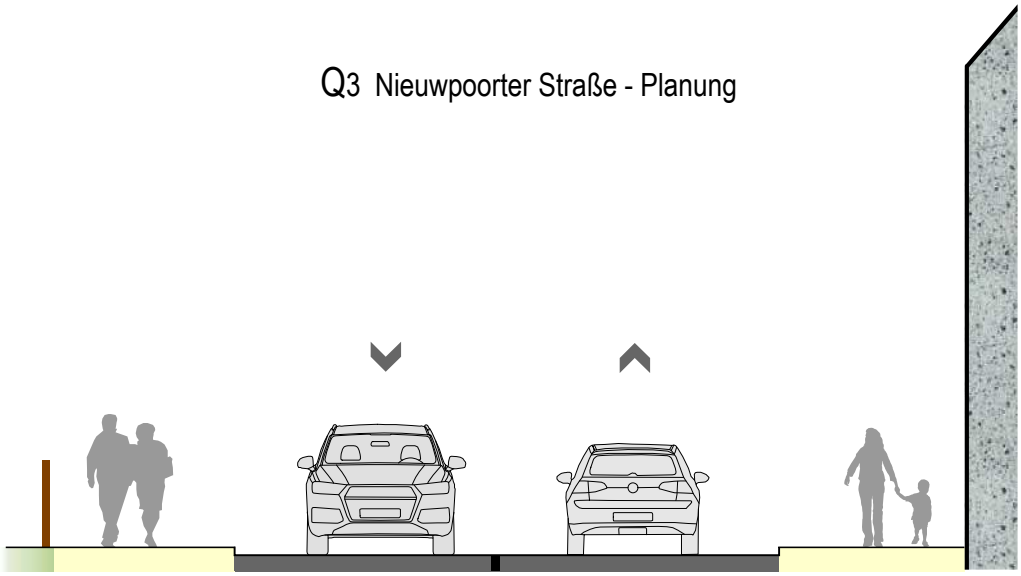
Stand: 25.11.2020

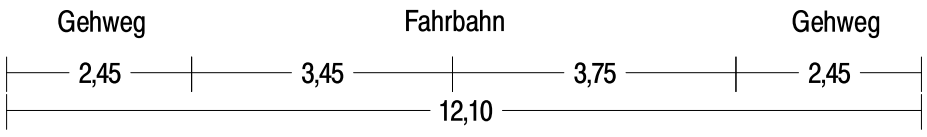
Q3 Nieuwpoorter Straße - Bestand





Q3 Nieuwpoorter Straße - Planung

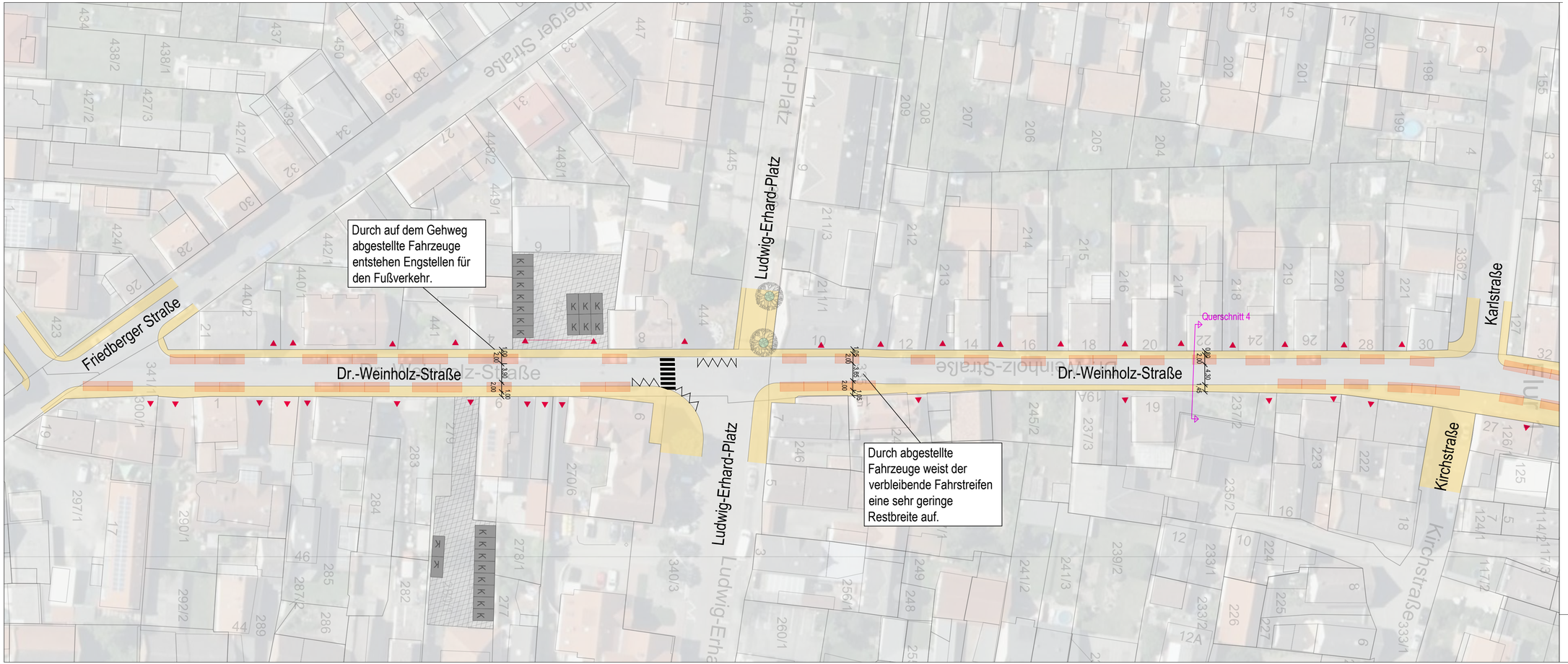




R+T Verkehrsplanung

Stand: 25.11.2020

Straßenquerschnitt Q3
Nieuwpoorter Straße
Bestand und Planung



Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

16.1

R+T Verkehrsplanung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Doktor-Weinholz-Straße
Bestand
Übersicht Abschnitt 1

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

16.2

R+T Verkehrsplanung

Legende

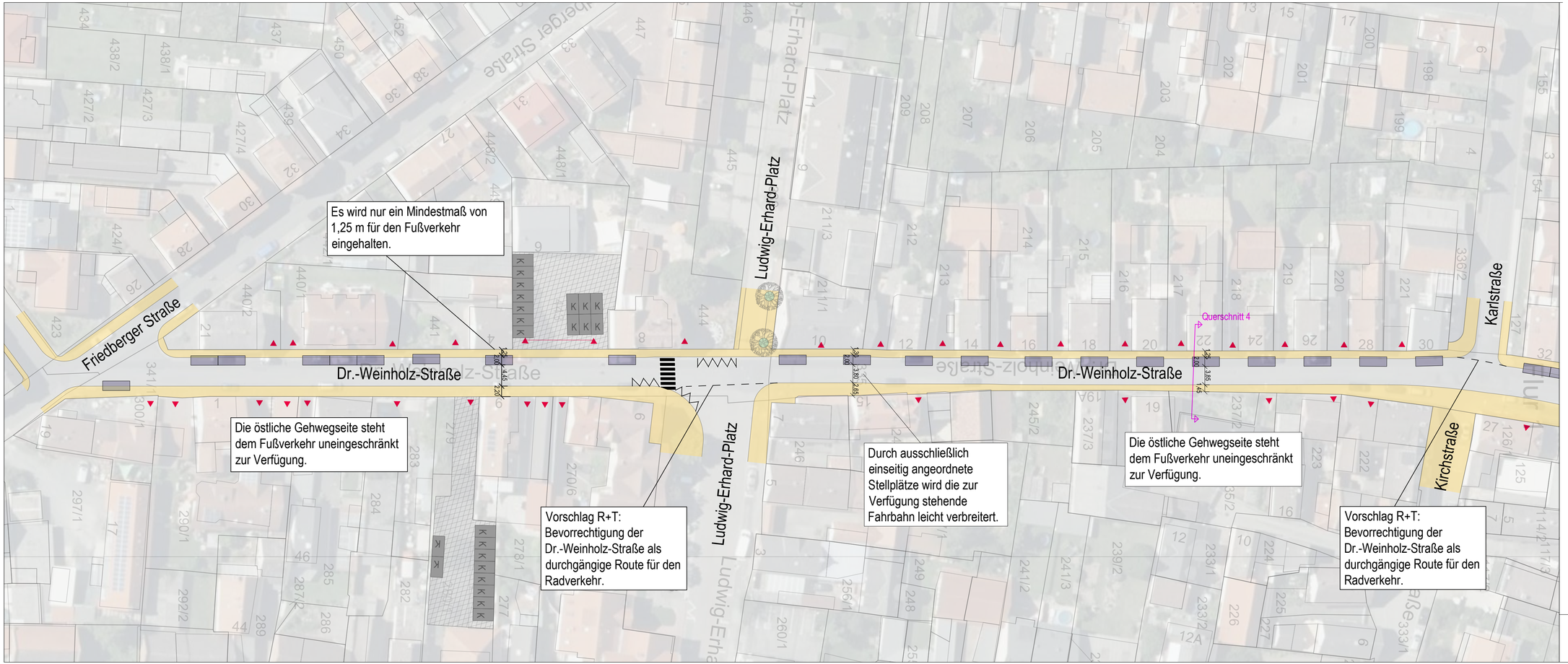
- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Doktor-Weinholz-Straße
Bestand
Übersicht Abschnitt 2



Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

17.1

R+T Verkehrsplanung

Legende

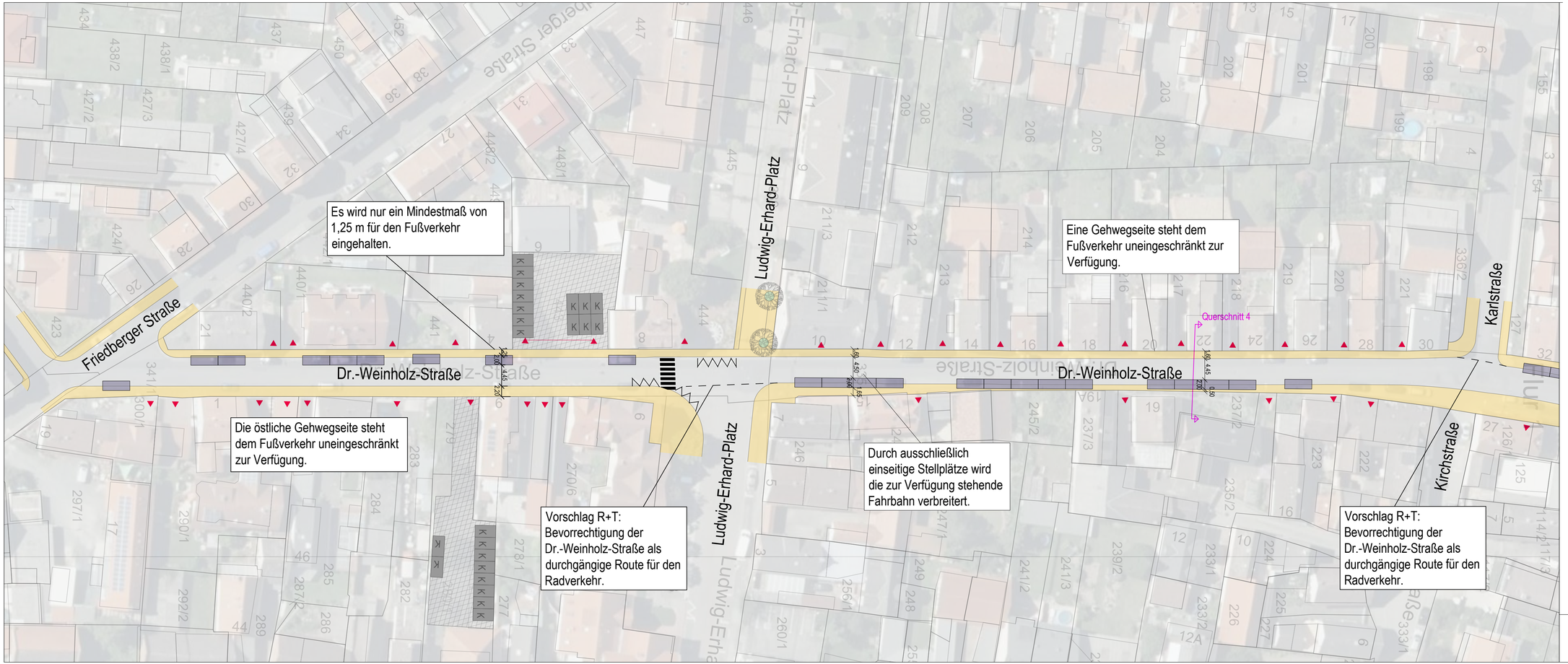
- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Doktor-Weinholz-Straße
Planung
Übersicht Abschnitt 1 - Variante 1



Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

17.2

R+T Verkehrs-planung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Doktor-Weinholz-Straße
Planung
Übersicht Abschnitt 1 - Variante 2

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität
im Ortskern
Rodgau - Dudenhofen

17.3

R+T Verkehrs-planung

Legende

- Gehweg
- Fahrbahn Asphalt
- Fläche Parken (vorgesehen / legal)
- Fläche Parken (geduldet)
- Asphaltierte Fläche im Seitenbereich
- Fläche Parken (K = Kunden, BW = Bewohner)
- Fläche Grün
- Bordsteinkante
- Markierung
- Ein- und Ausfahrt
- Baum (Bestand)

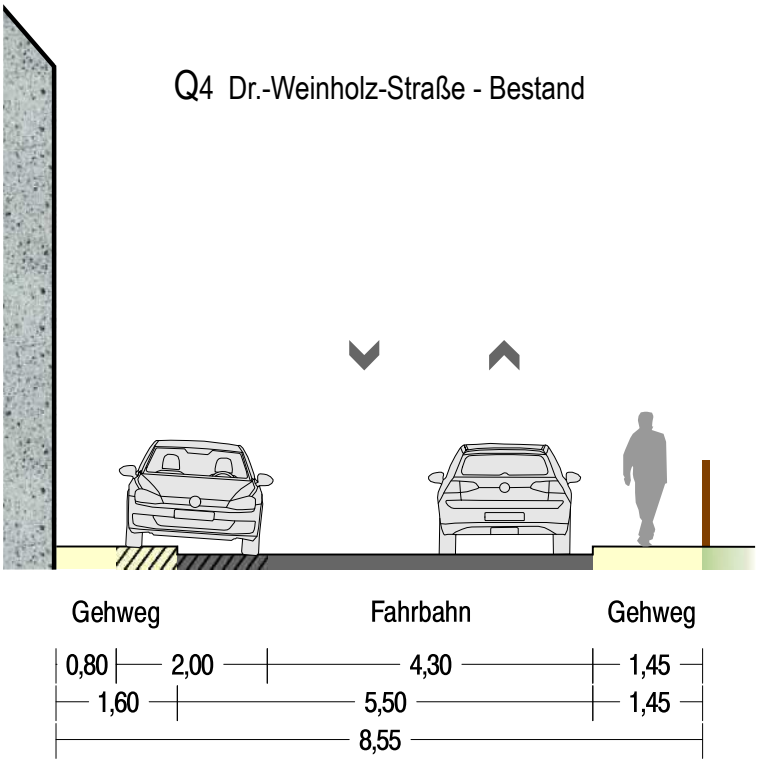
Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt Rodgau, Stand 11.08.20
Der Planung liegt keine Vermessung zugrunde, alle Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen. Abweichungen im Dezimeter-Bereich sind möglich.

M 1 : 500
0 25 m

Stand: 11.06.2021

Doktor-Weinholz-Straße
Planung
Übersicht Abschnitt 2

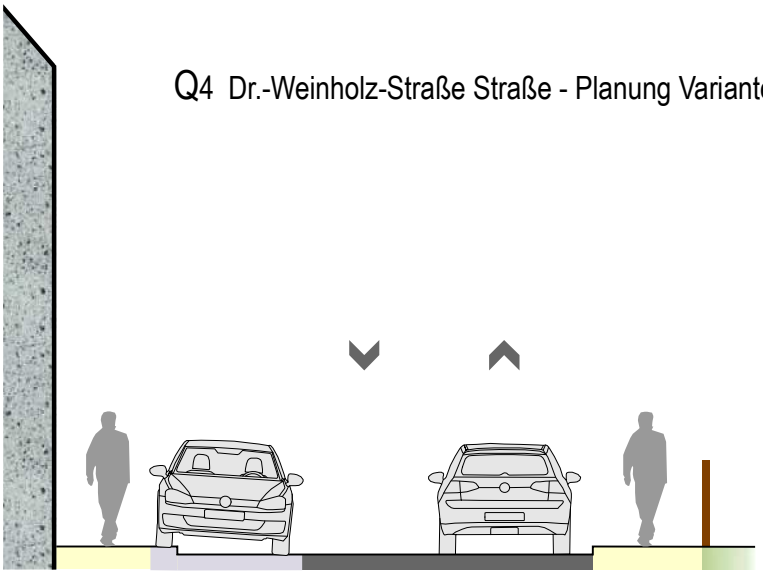
Q4 Dr.-Weinholz-Straße - Bestand



R+T Verkehrsplanung

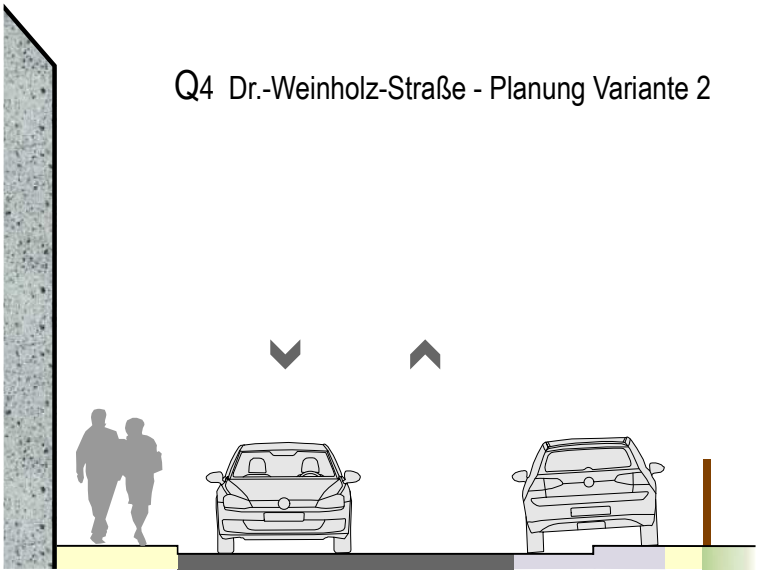
Stand: 25.11.2020

Q4 Dr.-Weinholz-Straße Straße - Planung Variante 1



Gehweg	Parken	Fahrbahn	Gehweg
1,25	2,00	3,85	1,45
1,60		5,50	1,45
		8,55	

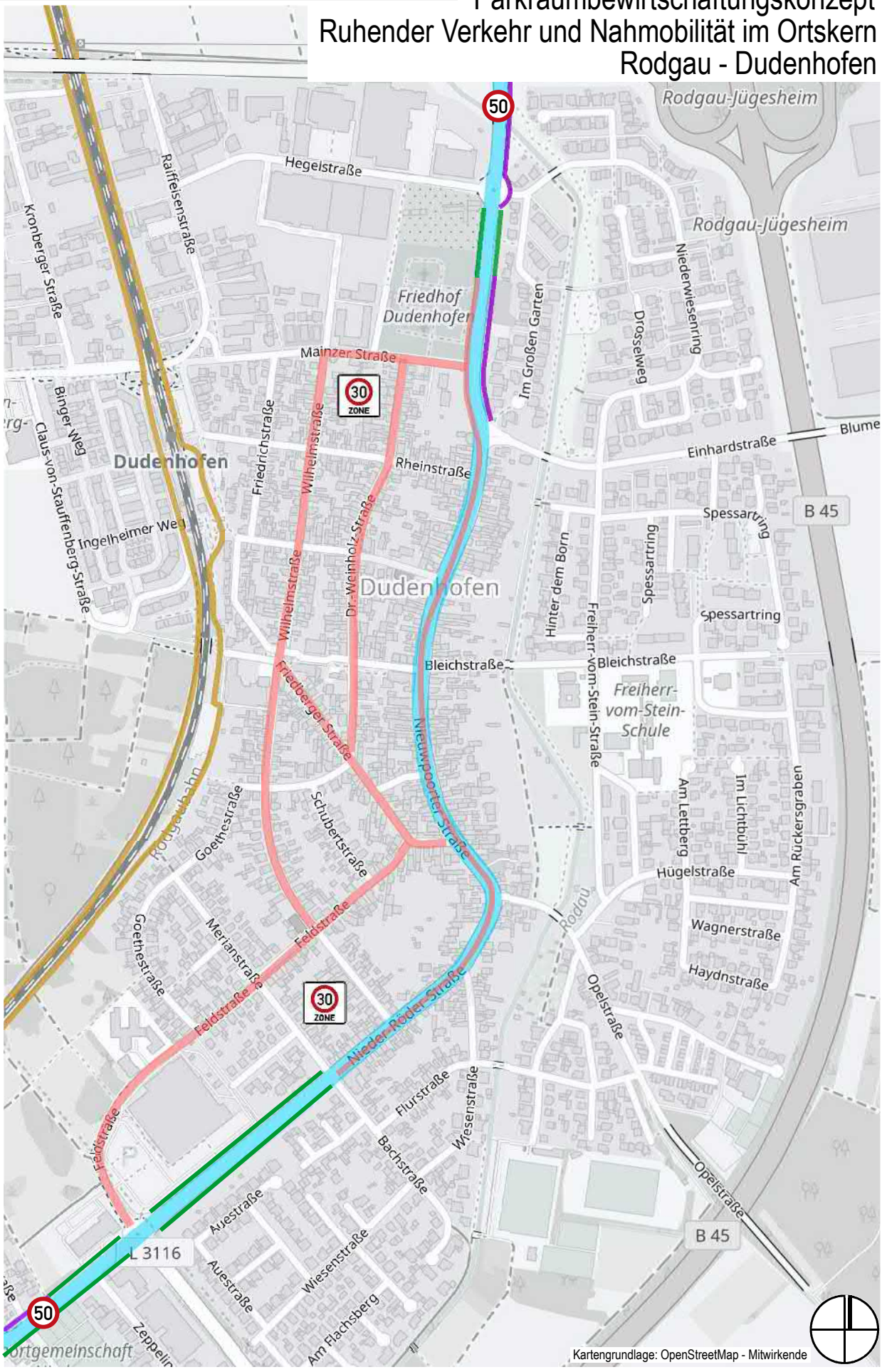
Q4 Dr.-Weinholz-Straße - Planung Variante 2



Gehweg	Fahrbahn	Parken	Gehweg
1,60	4,45	2,00	0,50
1,60	5,50	1,45	
	8,55		

Stand: 25.11.2020

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen



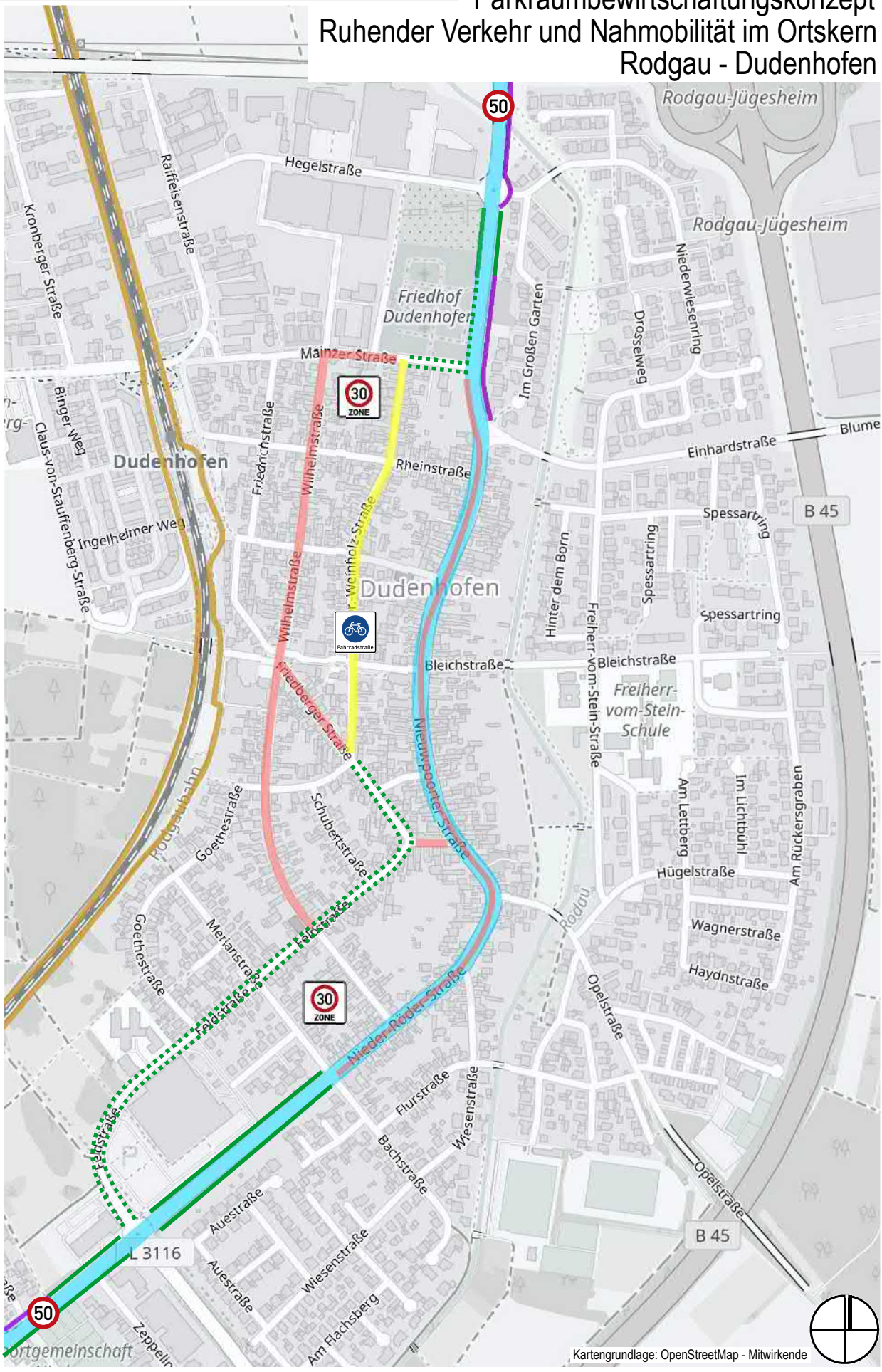
R+T Verkehrsplanung

Stand: 28.01.2021

Radverkehrsführung
Bestand

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radverkehrsführung entlang Bahnstrecke
- Radfahrstreifen/Schutzstreifen
- Mischverkehr mit Kfz
- Tempo 50

Parkraumbewirtschaftungskonzept
Ruhender Verkehr und Nahmobilität im Ortskern Rodgau - Dudenhofen



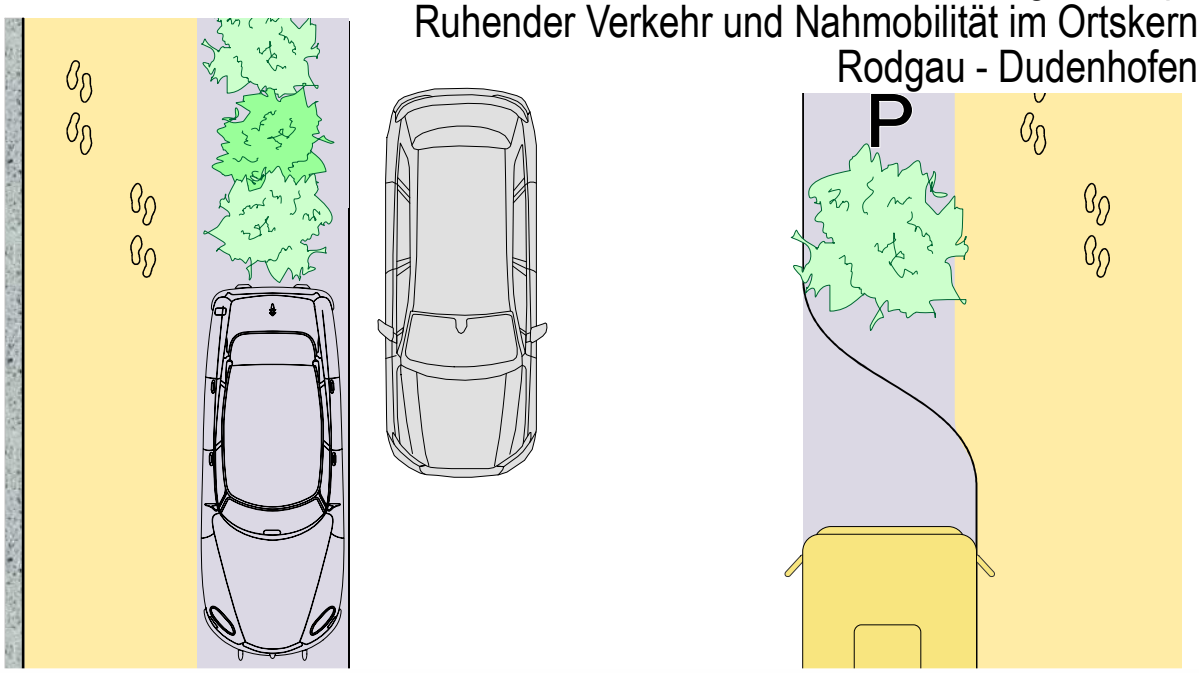
R+T Verkehrsplanung

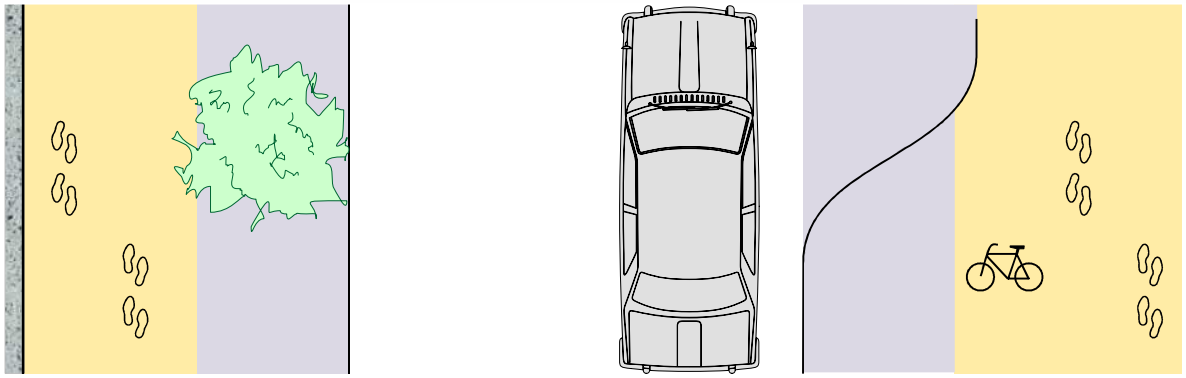
Stand: 28.01.2021

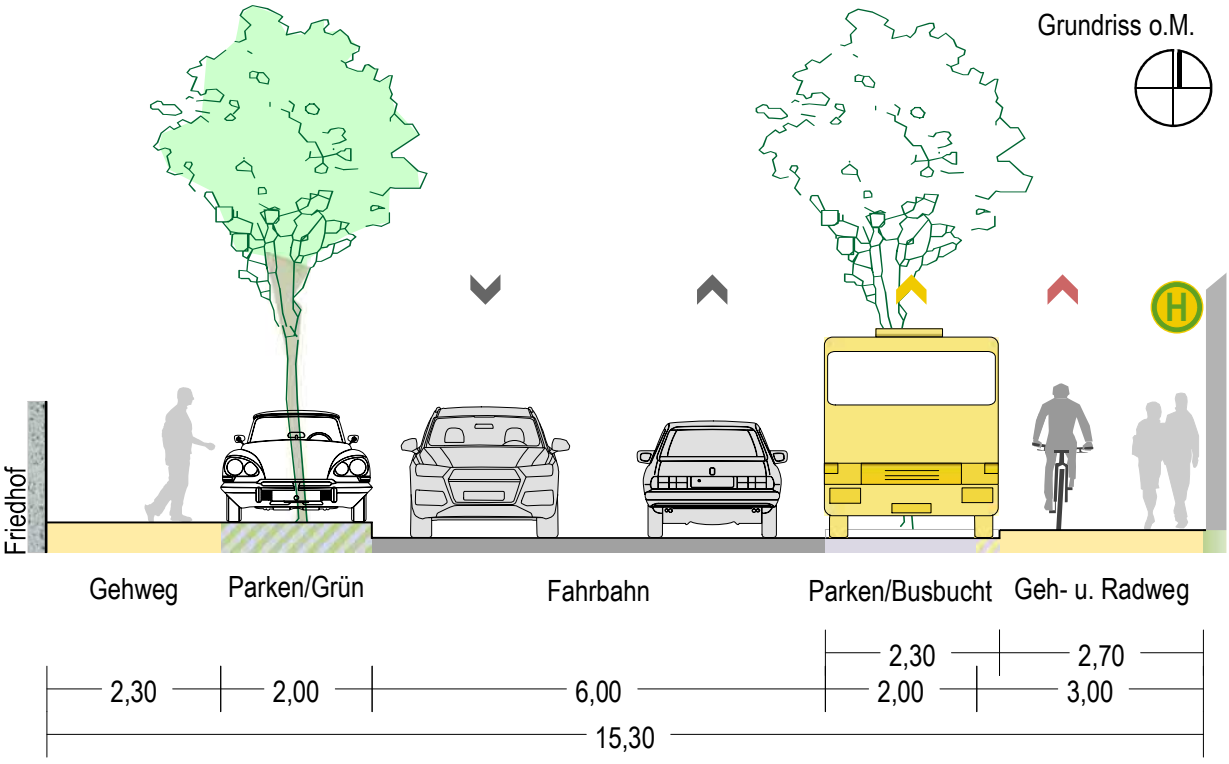
Radverkehrsführung
Planung

- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Radverkehrsführung entlang Bahnstrecke
- Radfahrstreifen/Schutzstreifen
- Mischverkehr mit Kfz
- Tempo 50
- Fahrradstraße
- Piktogramm Spur

R+T Verkehrsplanung





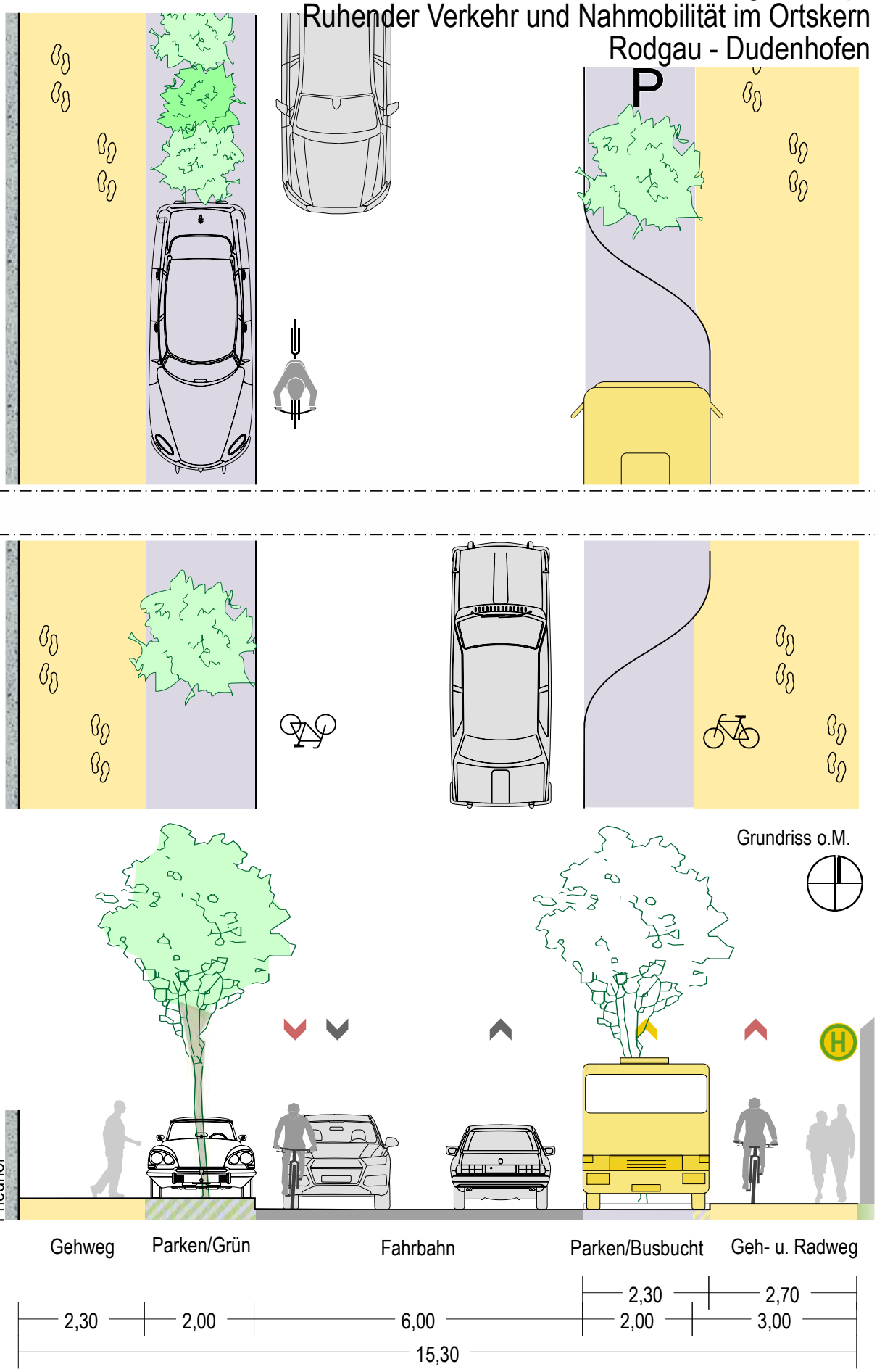


Stand: 04.12.2020

Straßenquerschnitt

Nieuwporter Straße Höhe Friedhof
Bestand

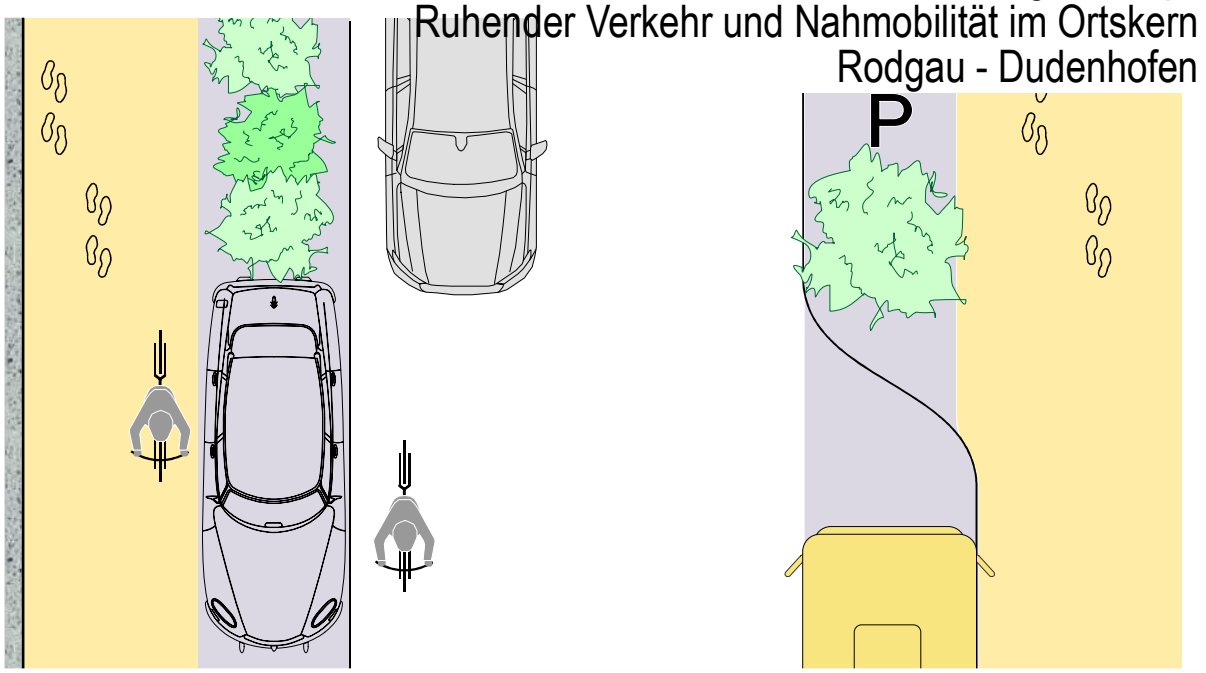
R+T Verkehrsplanung

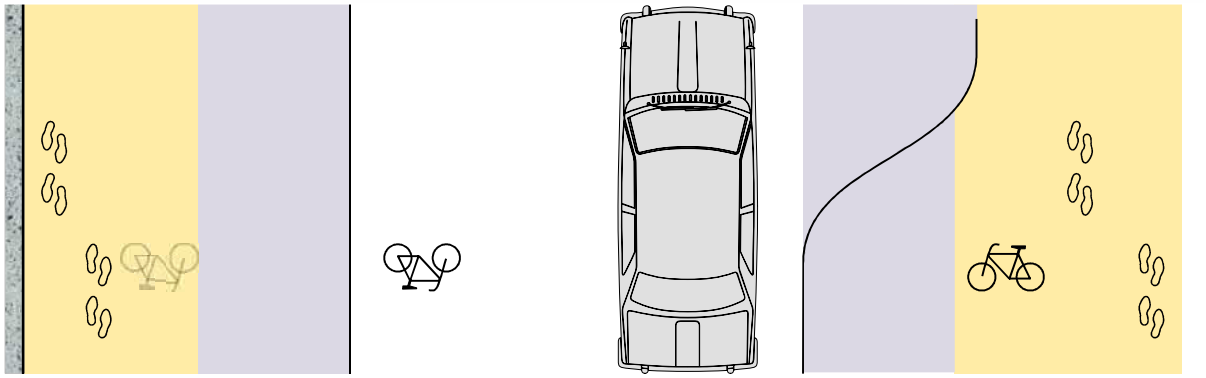


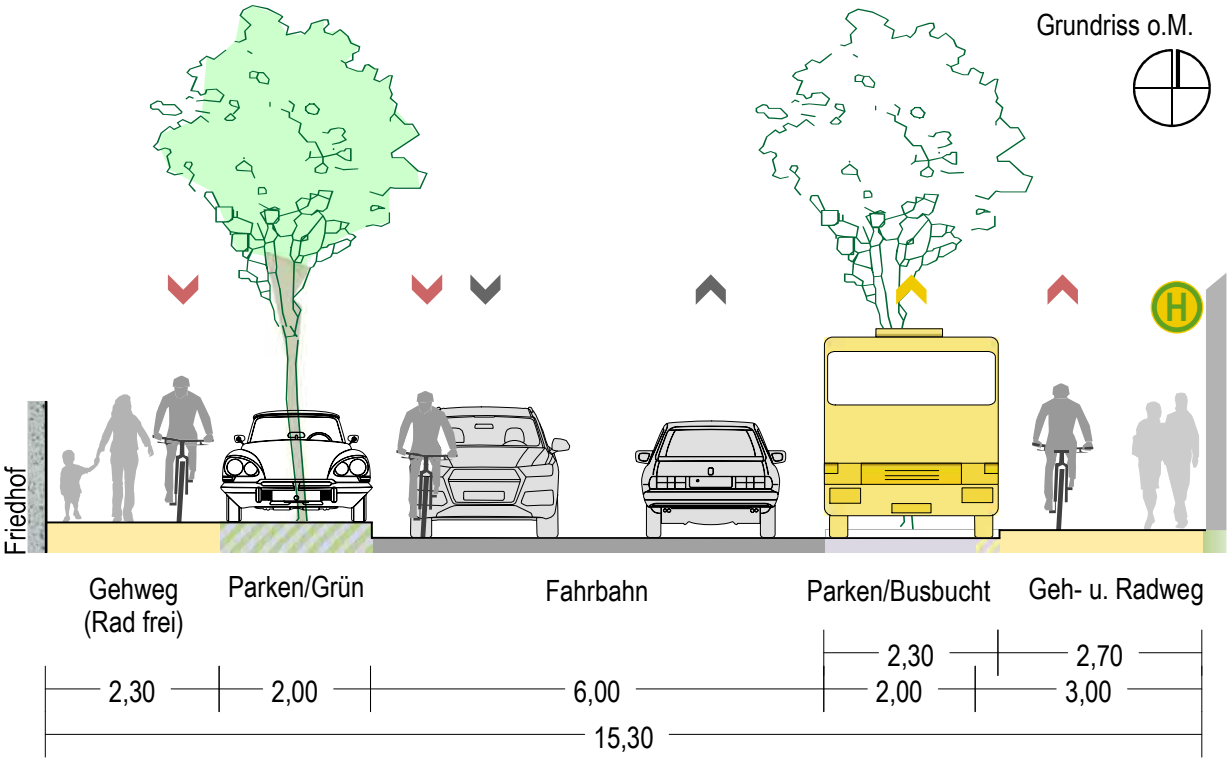
Stand: 04.12.2020

Straßenquerschnitt

Nieuwporter Straße Höhe Friedhof
Variante 1: Radverkehr von Norden auf Fahrbahn





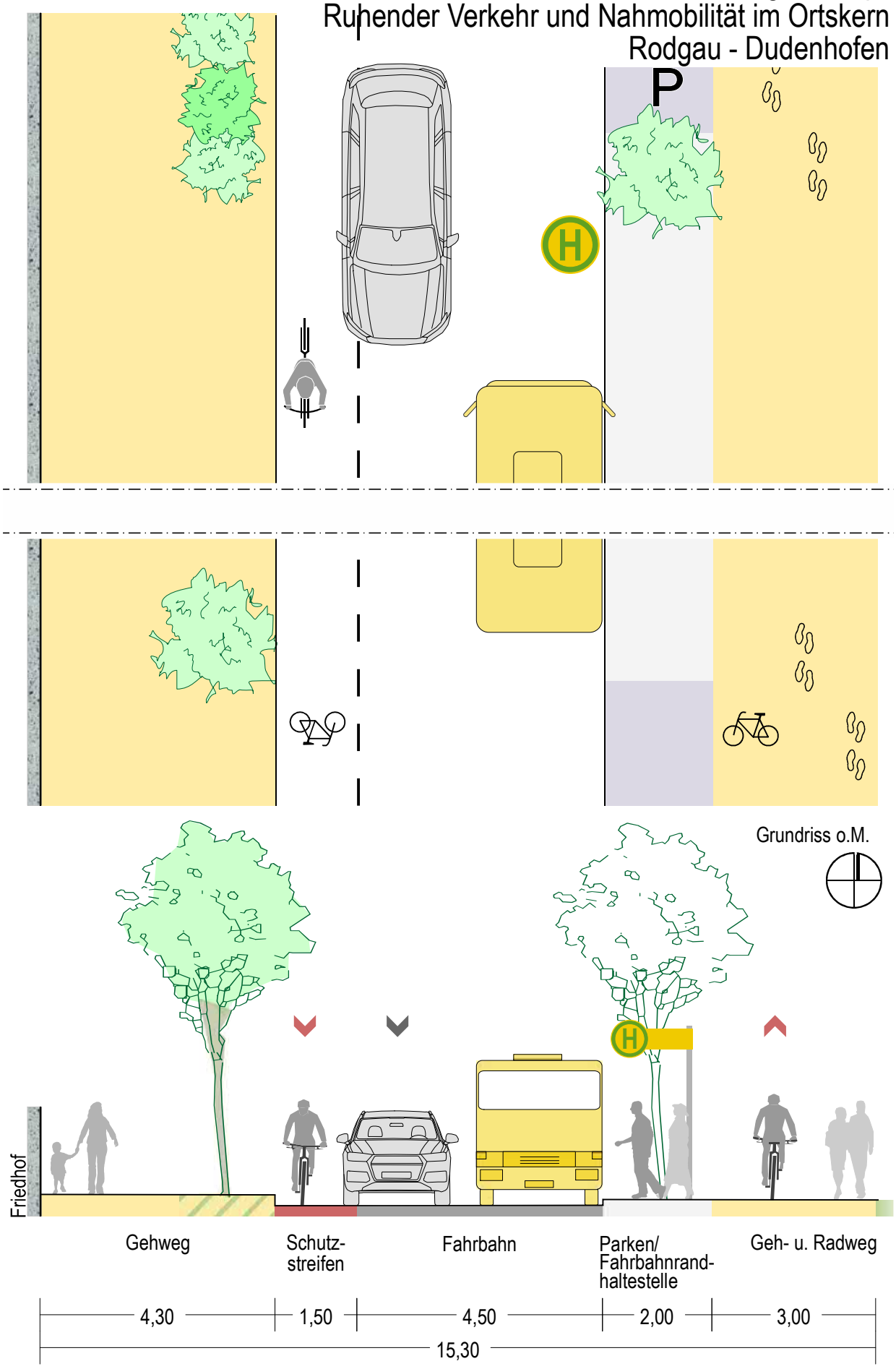


R+T Verkehrsplanung

Stand: 04.12.2020

Straßenquerschnitt

Nieuwporter Straße Höhe Friedhof
Variante 2: Radverkehr von Norden auf Gehweg und Fahrbahn



R+T Verkehrs-planung

Stand: 04.12.2020

Straßenquerschnitt

Nieuwporter Straße Höhe Friedhof
Variante 3: Radschutzstreifen von Norden, Fahrbahnrandhaltestelle

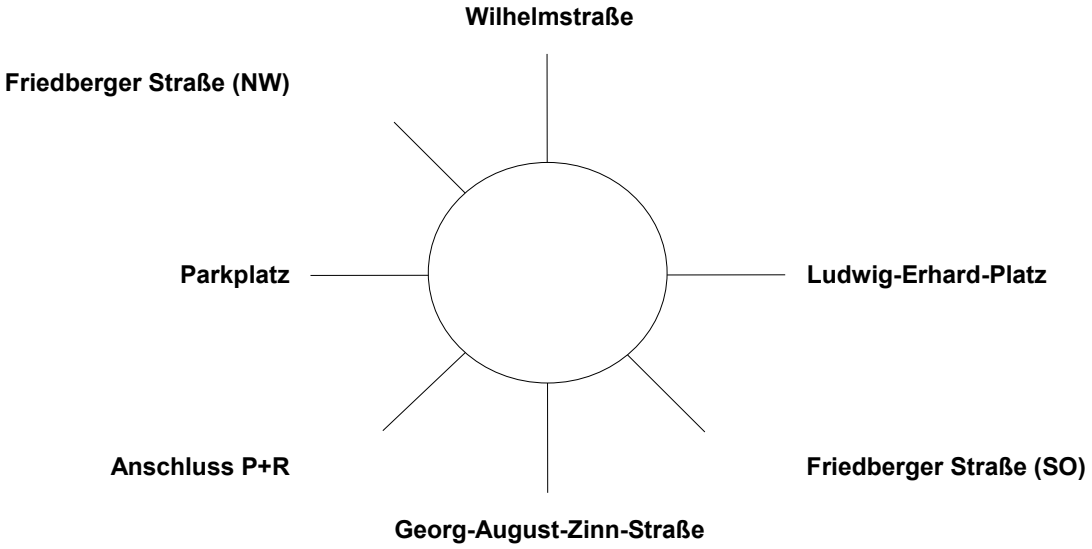
Anlagen

Anlage 1
Verkehrsmengen Bestand – vormittägliche Spitzenstunde
07:45 bis 08:45 Uhr

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen vom 05.11.2019

Spitzenstunde von 07:45 bis 08:45 Uhr

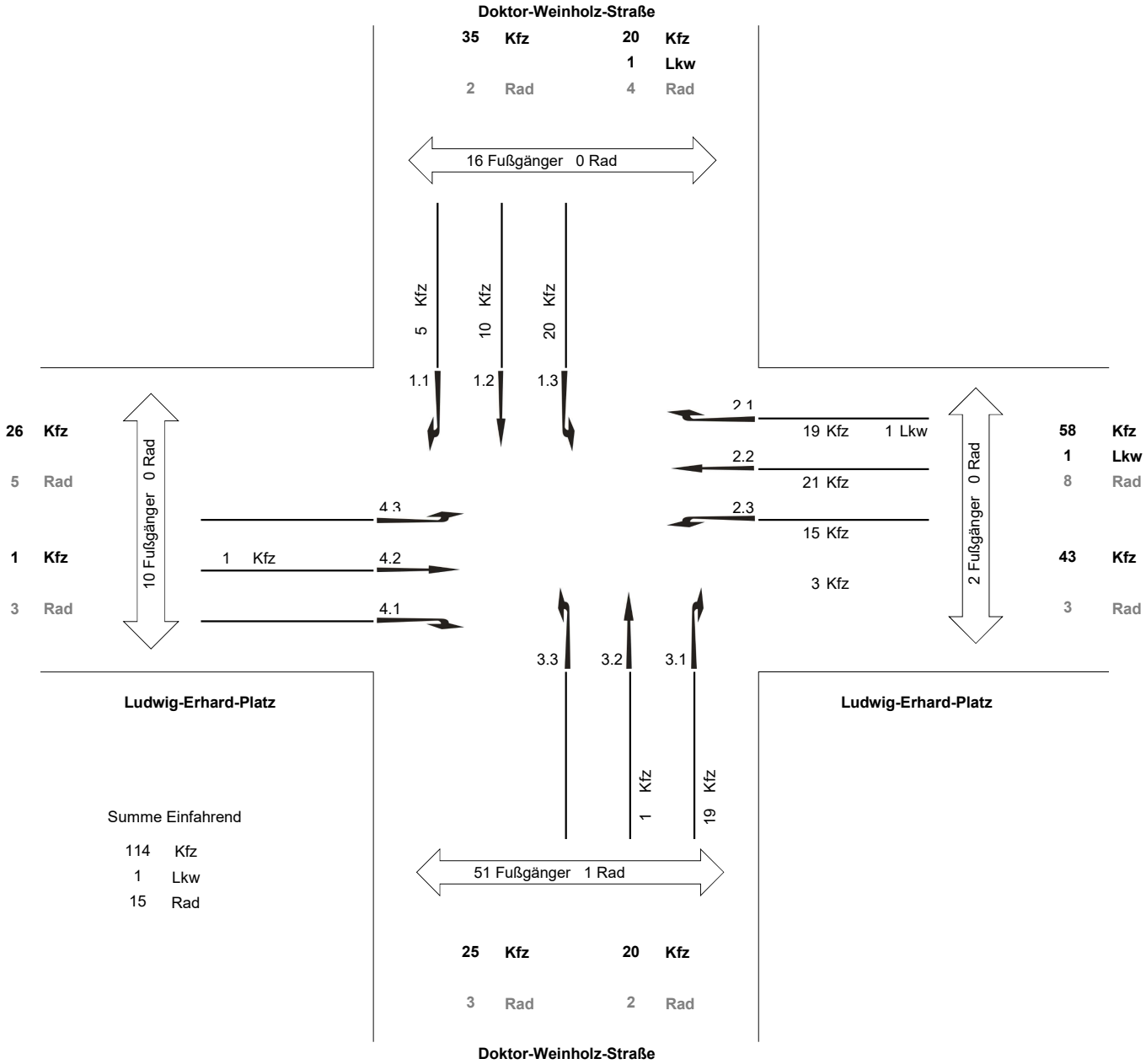
K1/2: Ludwig-Erhard-Platz / Wilhelmstraße / Friedberger Straße / Anschluss P+R / Georg-August-Zinn-Straße



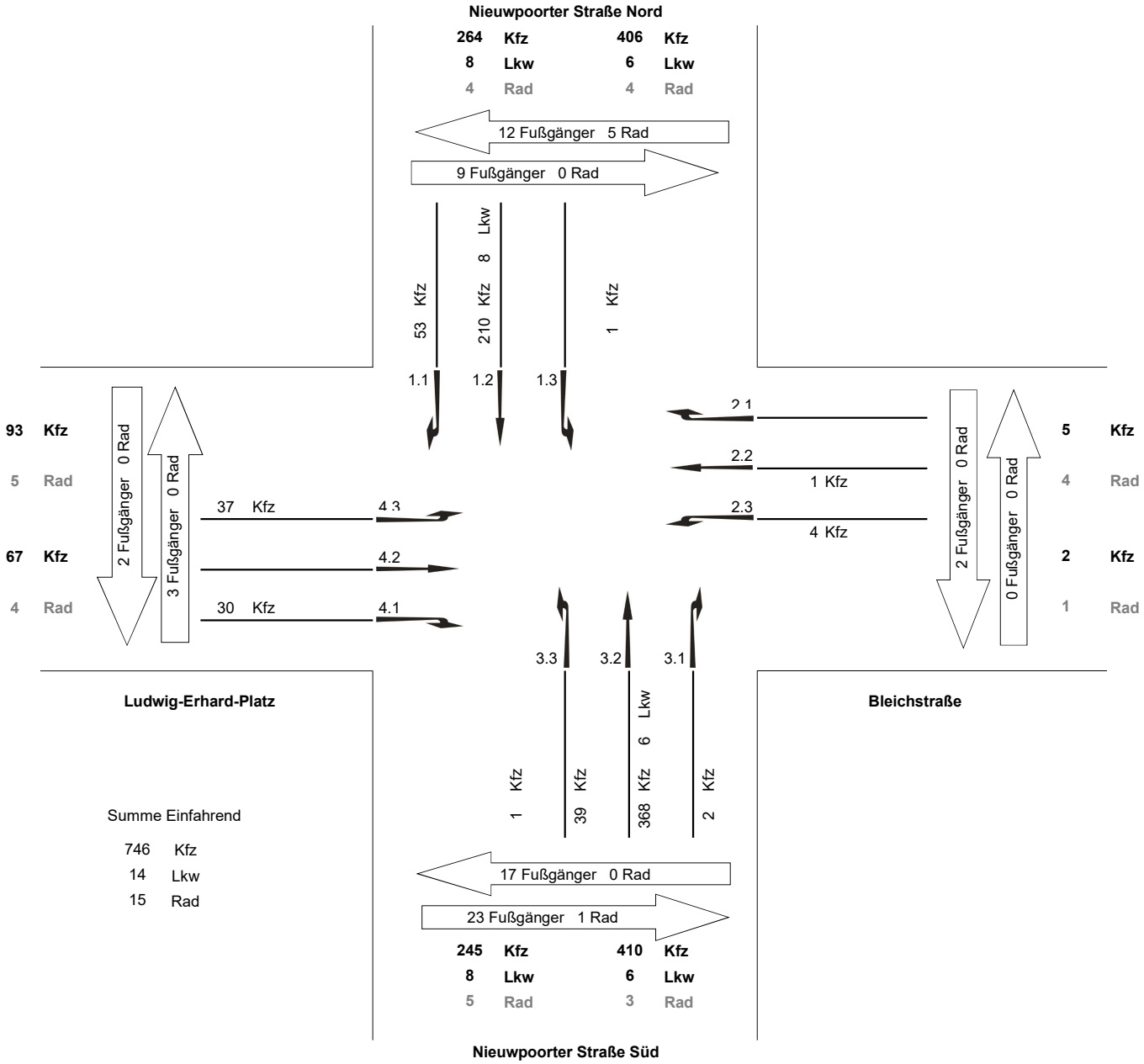
Kfz / SV

Zu-/Ausfahrt	Wilhelmstraße		Ludwig-Erhard-Platz	Friedberger Straße (SO)	Georg-August-Zinn-Straße	Anschluss P+R	Parkplatz	Friedberger Straße (NW)	Summe
Wilhelmstraße				12 / 0	23 / 0	7 / 1		6 / 0	48 / 1
Ludwig-Erhard-Platz	6 / 0			5 / 0	5 / 0	11 / 0	1 / 0		28 / 0
Friedberger Straße (SO)	12 / 0				1 / 0	7 / 0		2 / 0	22 / 0
Georg-August-Zinn-Straße	33 / 0			7 / 0		23 / 1	1 / 0	4 / 0	68 / 1
Anschluss P+R	3 / 1			2 / 0	4 / 0				9 / 1
Parkplatz									
Friedberger Straße (NW)									
Summe	54 / 1			26 / 0	33 / 0	48 / 2	2 / 0	12 / 0	175 / 3

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenofen
vom 05.11.2019
Spitzenstunde von 07:45 bis 08:45 Uhr
K3: Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz / Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz



Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen
vom 05.11.2019
Spitzenstunde von 07:45 bis 08:45 Uhr
K4: Nieuwpoorter Straße Nord / Bleichstraße / Nieuwpoorter Straße Süd / Ludwig-Erhard-Platz

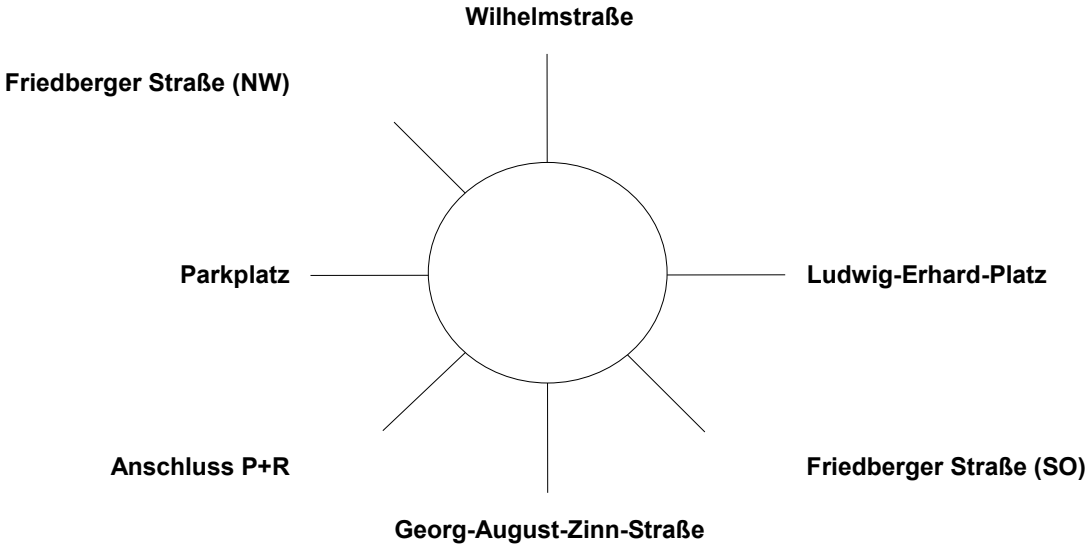


Anlage 2
Verkehrsmengen Bestand – Vormittag
06:00 bis 09:00 Uhr

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen vom 05.11.2019

Stundengruppe von 06:00 bis 09:00 Uhr

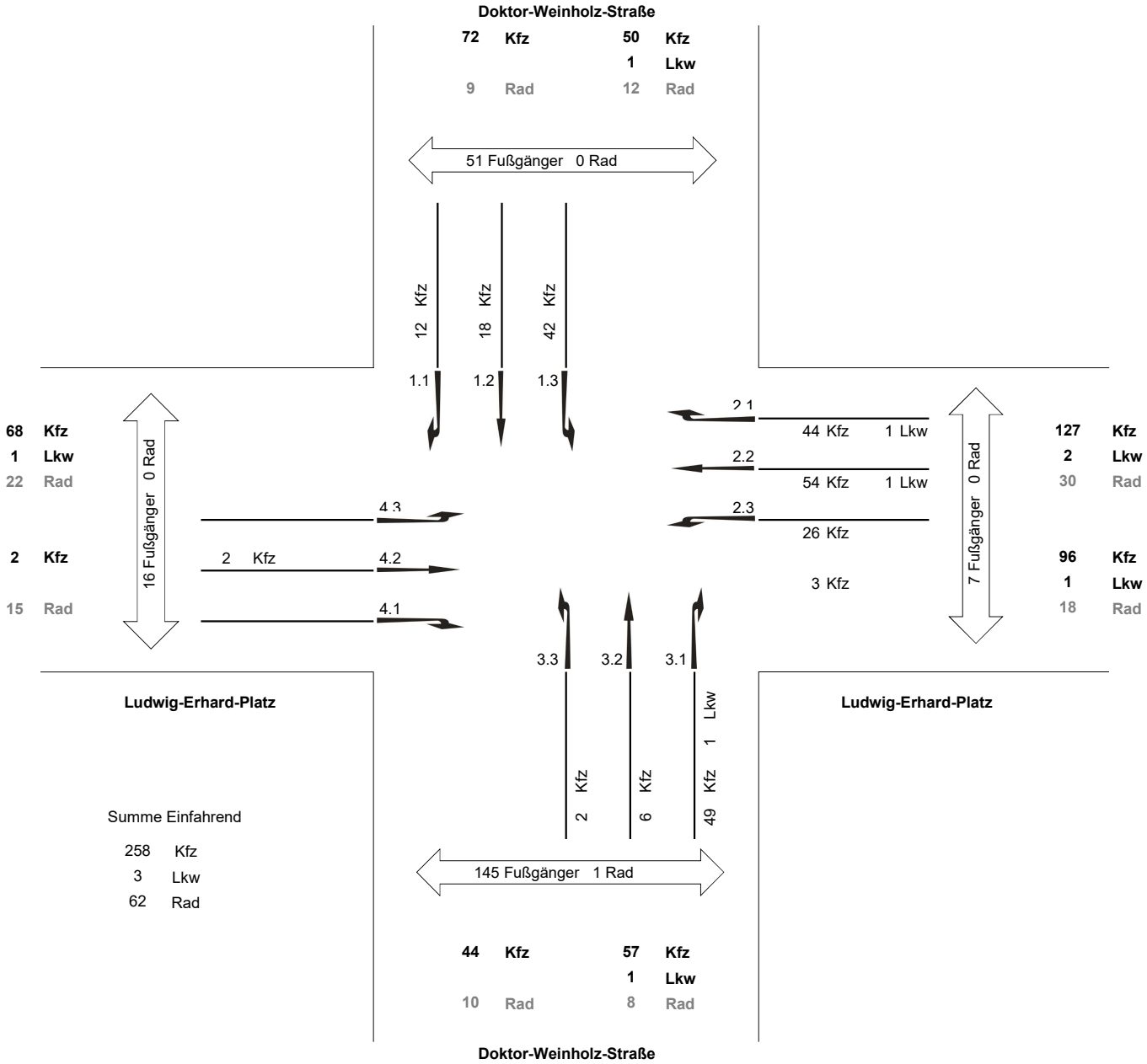
K1/2: Ludwig-Erhard-Platz / Wilhelmstraße / Friedberger Straße / Anschluss P+R / Georg-August-Zinn-Straße



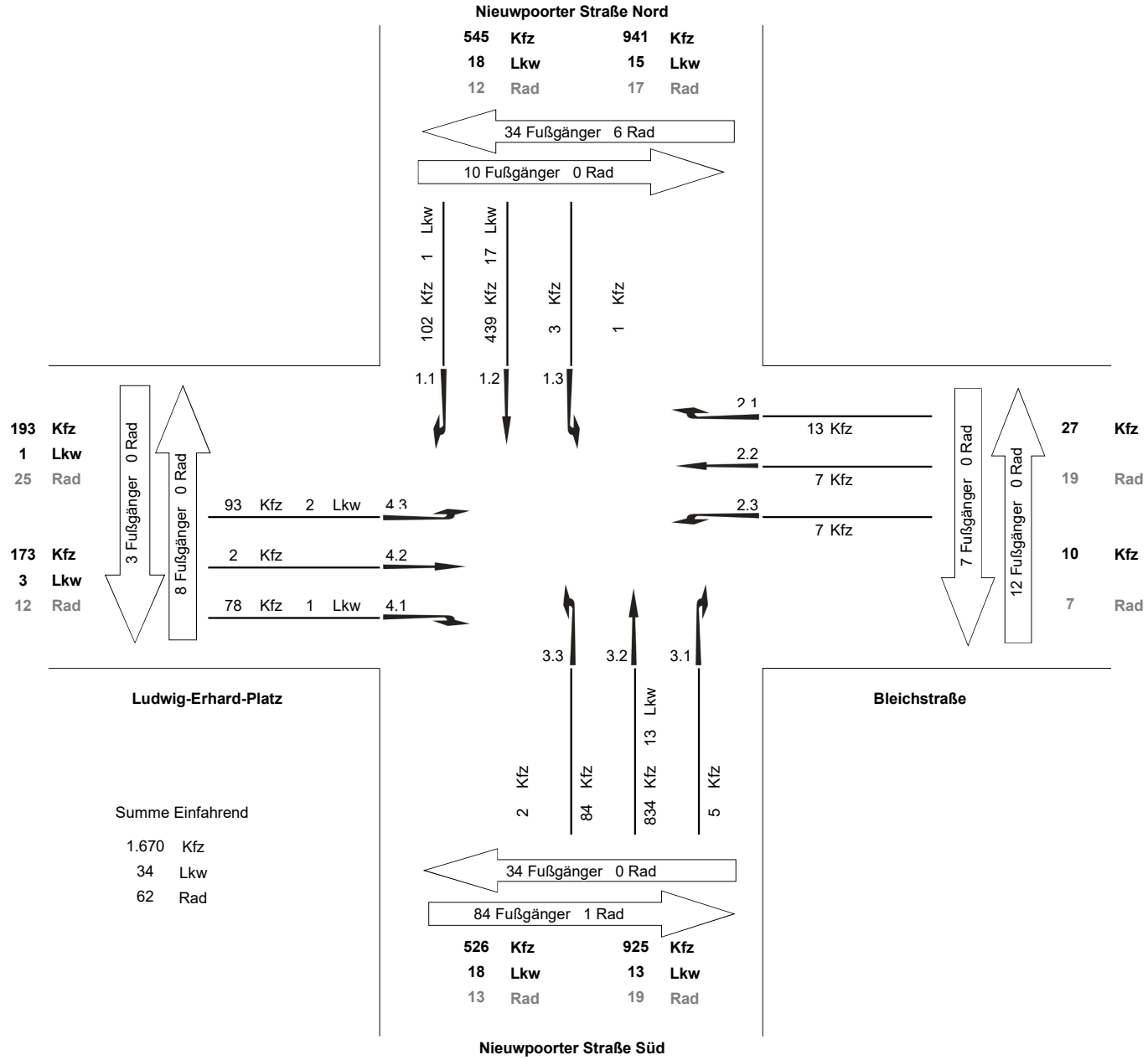
Kfz / SV

Zu-/Ausfahrt	Wilhelmstraße		Ludwig-Erhard-Platz	Friedberger Straße (SO)	Georg-August-Zinn-Straße	Anschluss P+R	Parkplatz	Friedberger Straße (NW)	Summe
Wilhelmstraße				23 / 0	55 / 0	11 / 1	1 / 0	7 / 0	97 / 1
Ludwig-Erhard-Platz	13 / 0			7 / 0	10 / 1	18 / 0	4 / 0	5 / 0	57 / 1
Friedberger Straße (SO)	20 / 0				5 / 0	19 / 0		8 / 0	52 / 0
Georg-August-Zinn-Straße	103 / 0			10 / 0		39 / 1	5 / 0	9 / 0	166 / 1
Anschluss P+R	13 / 1			6 / 0	5 / 0				24 / 1
Parkplatz	1 / 0				1 / 0				2 / 0
Friedberger Straße (NW)									
Summe	150 / 1			46 / 0	76 / 1	87 / 2	10 / 0	29 / 0	398 / 4

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenofen
vom 05.11.2019
Stundengruppe von 06:00 bis 09:00 Uhr
K3: Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz / Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz



Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen
vom 05.11.2019
Stundengruppe von 06:00 bis 09:00 Uhr
K4: Nieuwpoorter Straße Nord / Bleichstraße / Nieuwpoorter Straße Süd / Ludwig-Erhard-Platz

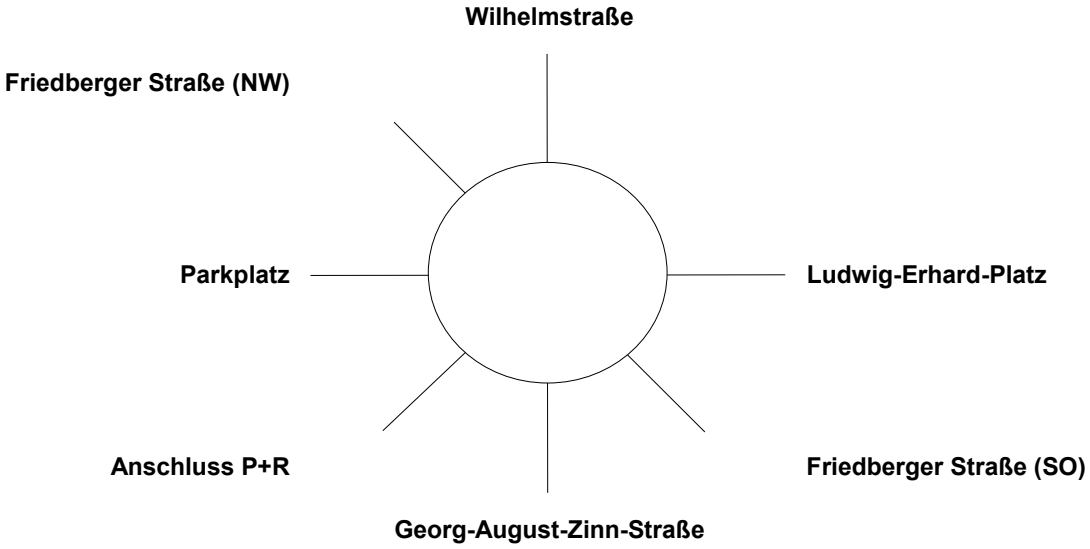


Anlage 3
Verkehrsmengen Bestand – nachmittägliche Spitzenstunde
16:30 bis 17:30 Uhr

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen vom 05.11.2019

Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr

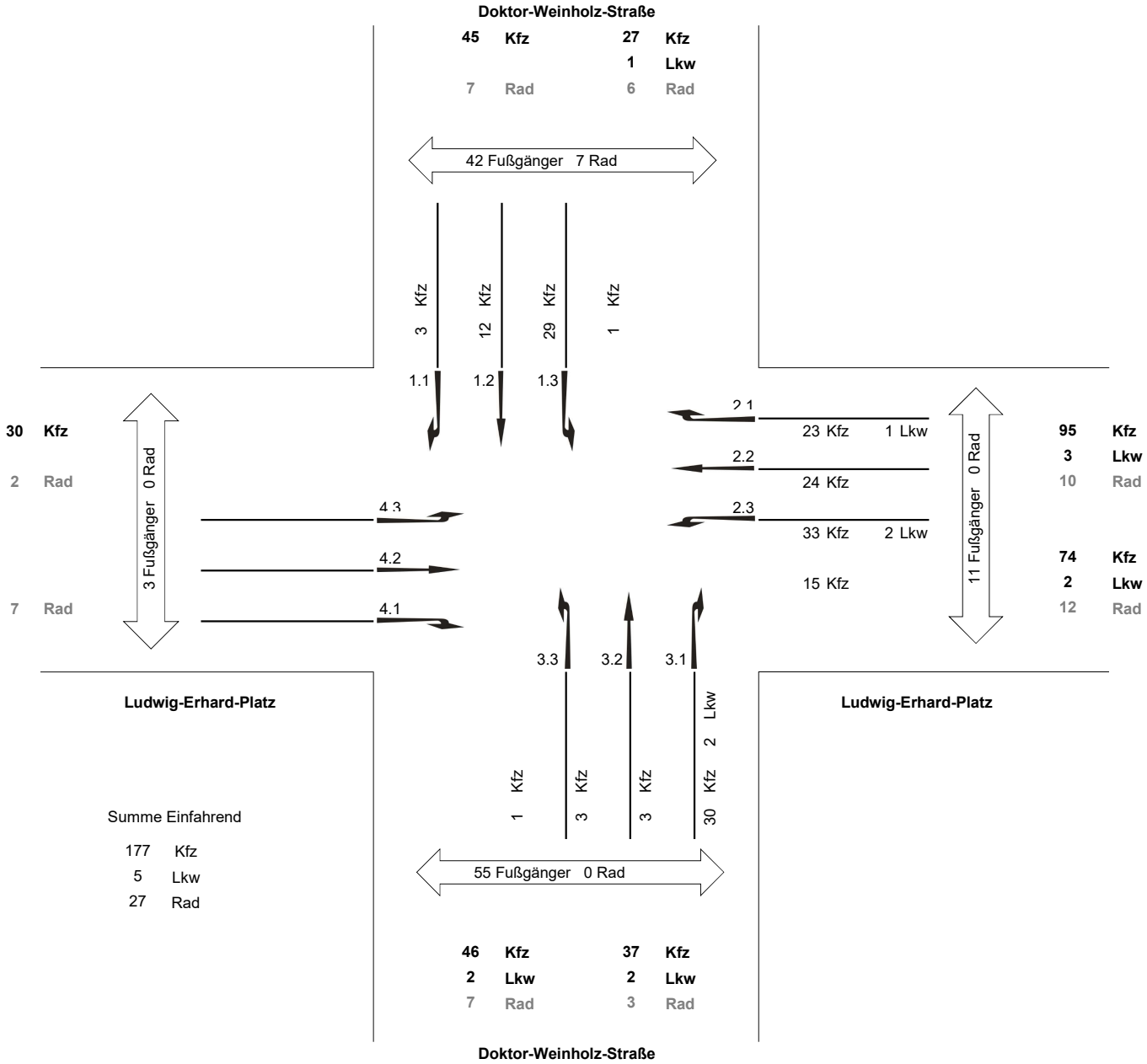
K1/2: Ludwig-Erhard-Platz / Wilhelmstraße / Friedberger Straße / Anschluss P+R / Georg-August-Zinn-Straße



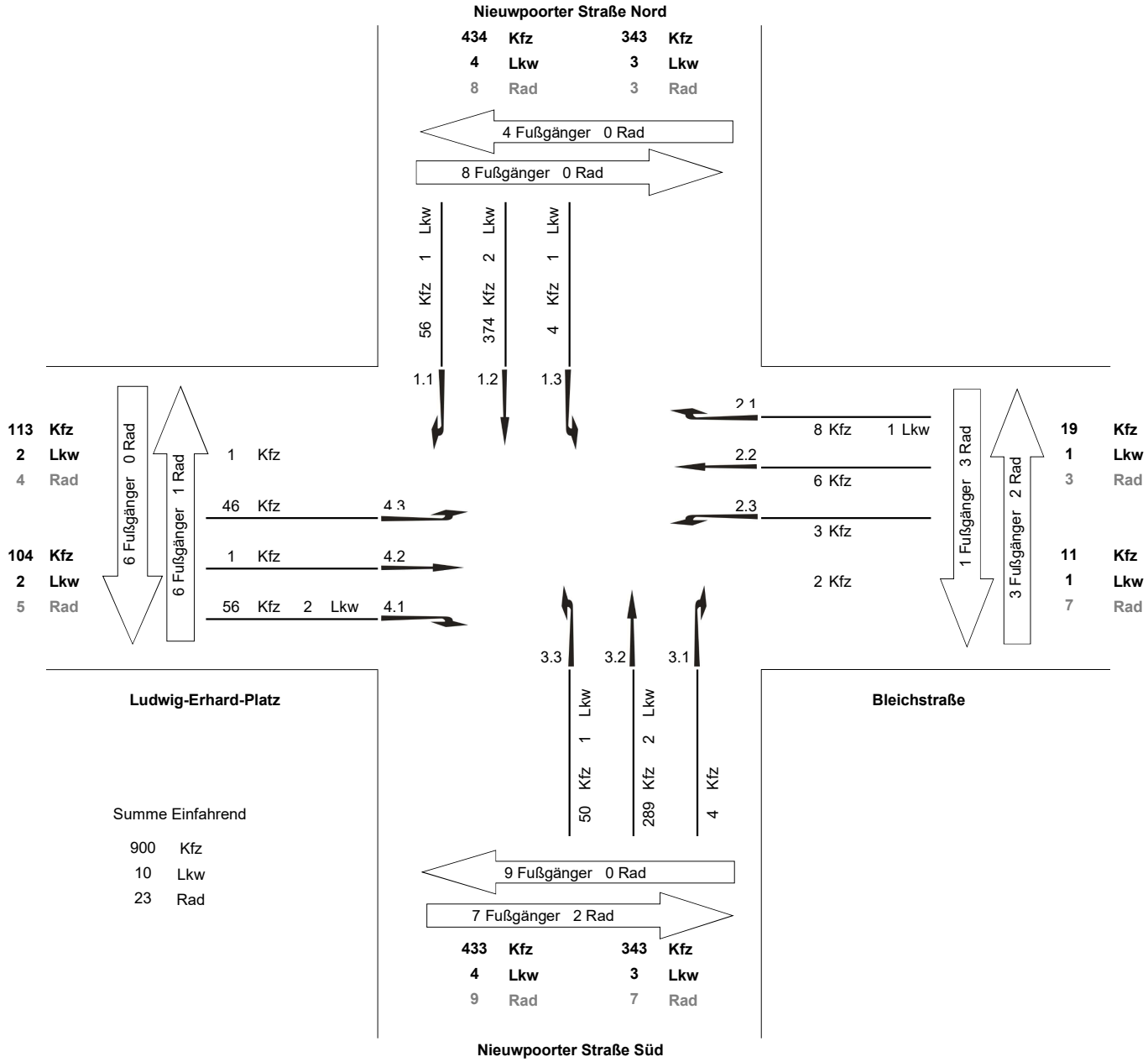
Kfz / SV

Zu-/Ausfahrt	Wilhelmstraße		Ludwig-Erhard-Platz	Friedberger Straße (SO)	Georg-August-Zinn-Straße	Anschluss P+R	Parkplatz	Friedberger Straße (NW)	Summe
Wilhelmstraße				14 / 0	61 / 0	3 / 0	2 / 0	5 / 0	85 / 0
Ludwig-Erhard-Platz	11 / 0			4 / 0	9 / 0	4 / 0	1 / 0	1 / 0	30 / 0
Friedberger Straße (SO)	10 / 0				4 / 0		1 / 0	3 / 0	18 / 0
Georg-August-Zinn-Straße	27 / 0			3 / 0		2 / 0	2 / 0	3 / 0	37 / 0
Anschluss P+R	9 / 0			6 / 0	5 / 0			2 / 0	22 / 0
Parkplatz	2 / 0				2 / 0				4 / 0
Friedberger Straße (NW)	1 / 0								1 / 0
Summe	60 / 0			27 / 0	81 / 0	9 / 0	6 / 0	14 / 0	197 / 0

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenofen
vom 05.11.2019
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr
K3: Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz / Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz



Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen
vom 05.11.2019
Spitzenstunde von 16:30 bis 17:30 Uhr
K4: Nieuwpoorter Straße Nord / Bleichstraße / Nieuwpoorter Straße Süd / Ludwig-Erhard-Platz

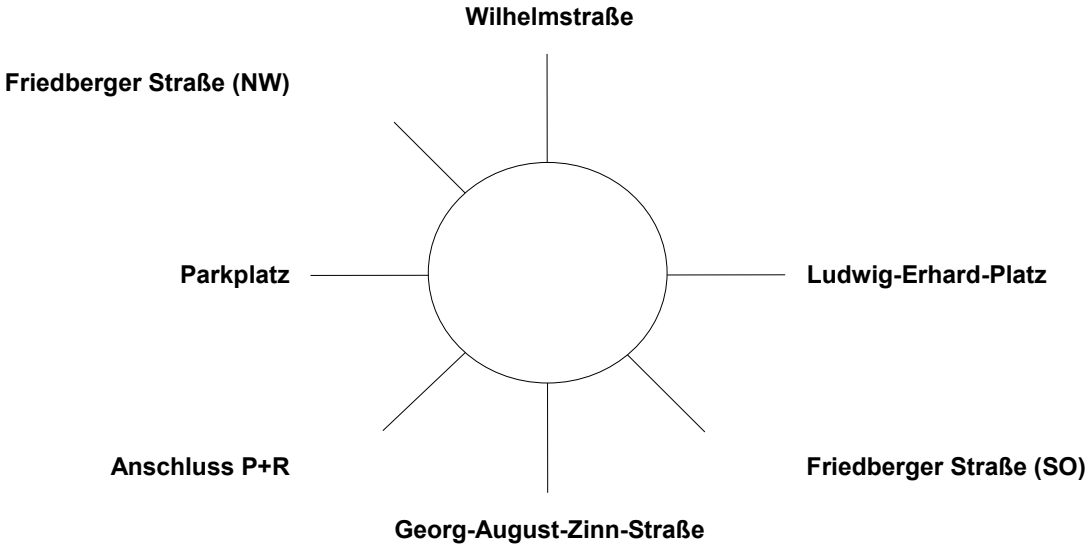


Anlage 4
Verkehrsmengen Bestand – Nachmittag
16:00 bis 19:00 Uhr

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen vom 05.11.2019

Stundengruppe von 16:00 bis 19:00 Uhr

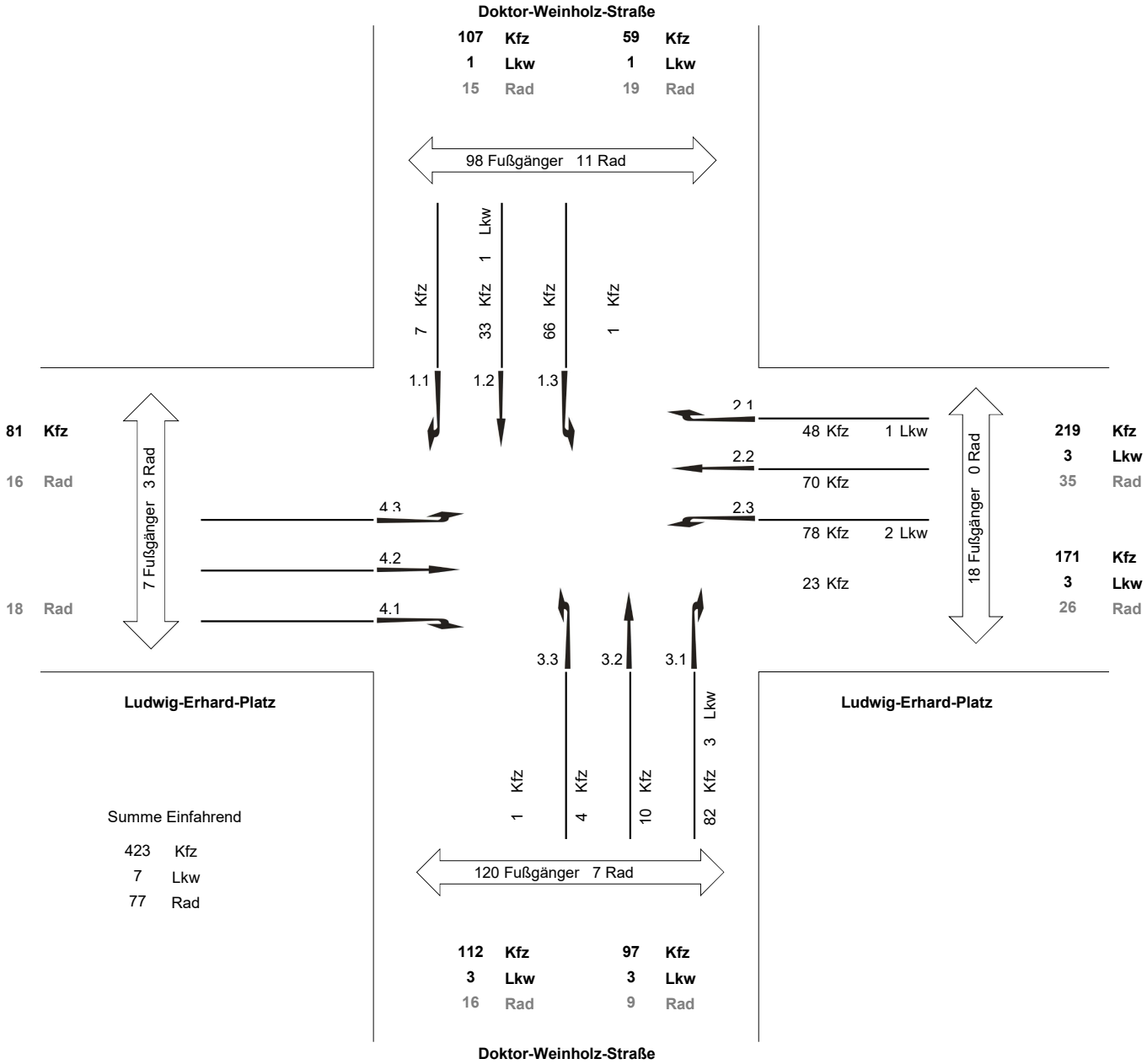
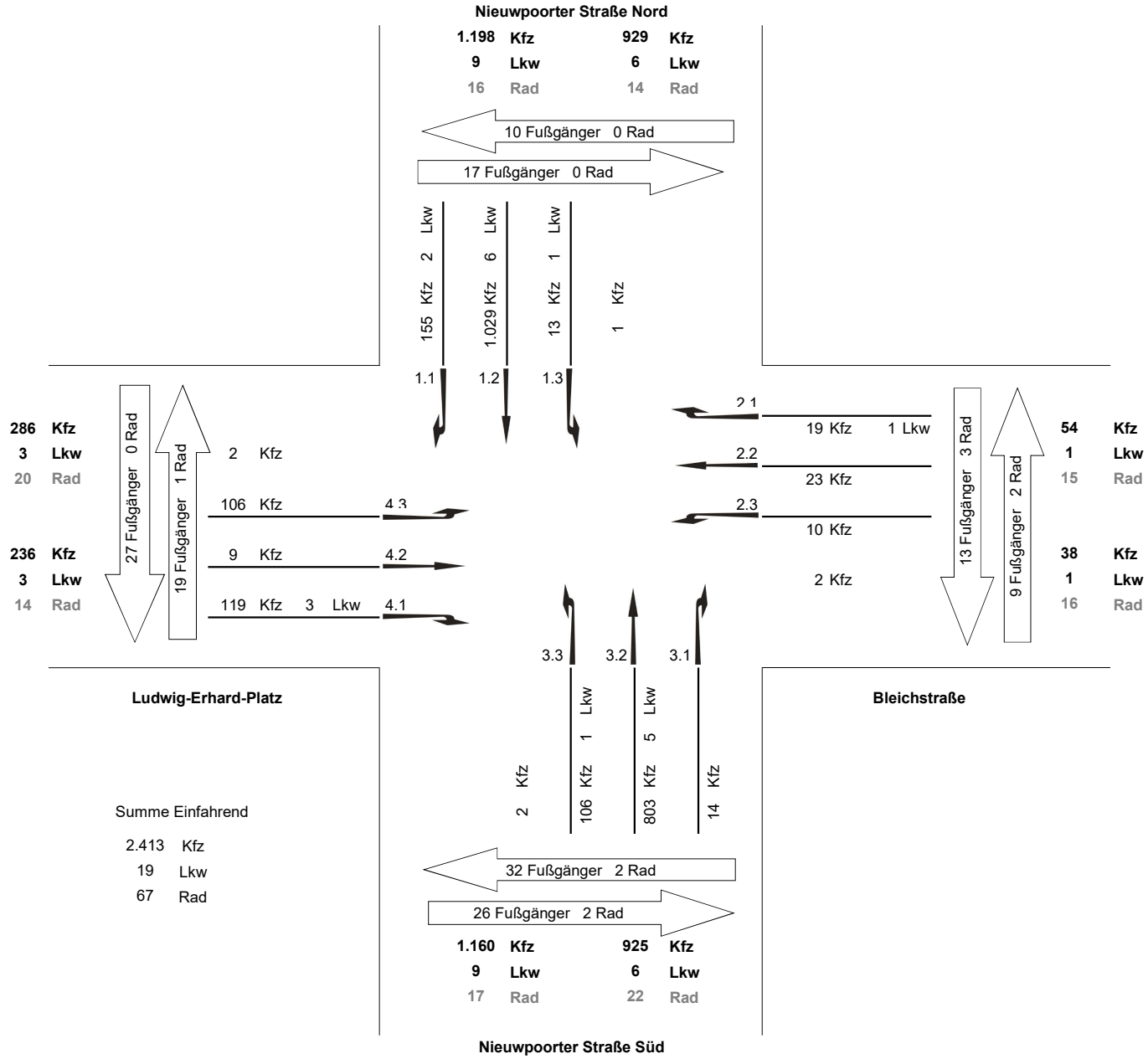
K1/2: Ludwig-Erhard-Platz / Wilhelmstraße / Friedberger Straße / Anschluss P+R / Georg-August-Zinn-Straße



Kfz / SV

Zu-/Ausfahrt	Wilhelmstraße		Ludwig-Erhard-Platz	Friedberger Straße (SO)	Georg-August-Zinn-Straße	Anschluss P+R	Parkplatz	Friedberger Straße (NW)	Summe
Wilhelmstraße				40 / 0	142 / 0	15 / 0	4 / 0	15 / 0	216 / 0
Ludwig-Erhard-Platz	21 / 0			8 / 0	20 / 0	11 / 0	32 / 0	12 / 0	104 / 0
Friedberger Straße (SO)	25 / 0				8 / 0	3 / 0	1 / 0	10 / 0	47 / 0
Georg-August-Zinn-Straße	68 / 0			11 / 0		3 / 0	2 / 0	14 / 0	98 / 0
Anschluss P+R	25 / 0			34 / 0	25 / 0			2 / 0	86 / 0
Parkplatz	4 / 0				5 / 0				9 / 0
Friedberger Straße (NW)	1 / 0				1 / 0				2 / 0
Summe	144 / 0			93 / 0	201 / 0	32 / 0	39 / 0	53 / 0	562 / 0

Verkehrszählung in Rodgau-Dudenofen
vom 05.11.2019
Stundengruppe von 16:00 bis 19:00 Uhr
K3: Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz / Doktor-Weinholz-Straße / Ludwig-Erhard-Platz



Verkehrszählung in Rodgau-Dudenhofen
vom 05.11.2019
Stundengruppe von 16:00 bis 19:00 Uhr
K4: Nieuwpoorter Straße Nord / Bleichstraße / Nieuwpoorter Straße Süd / Ludwig-Erhard-Platz