

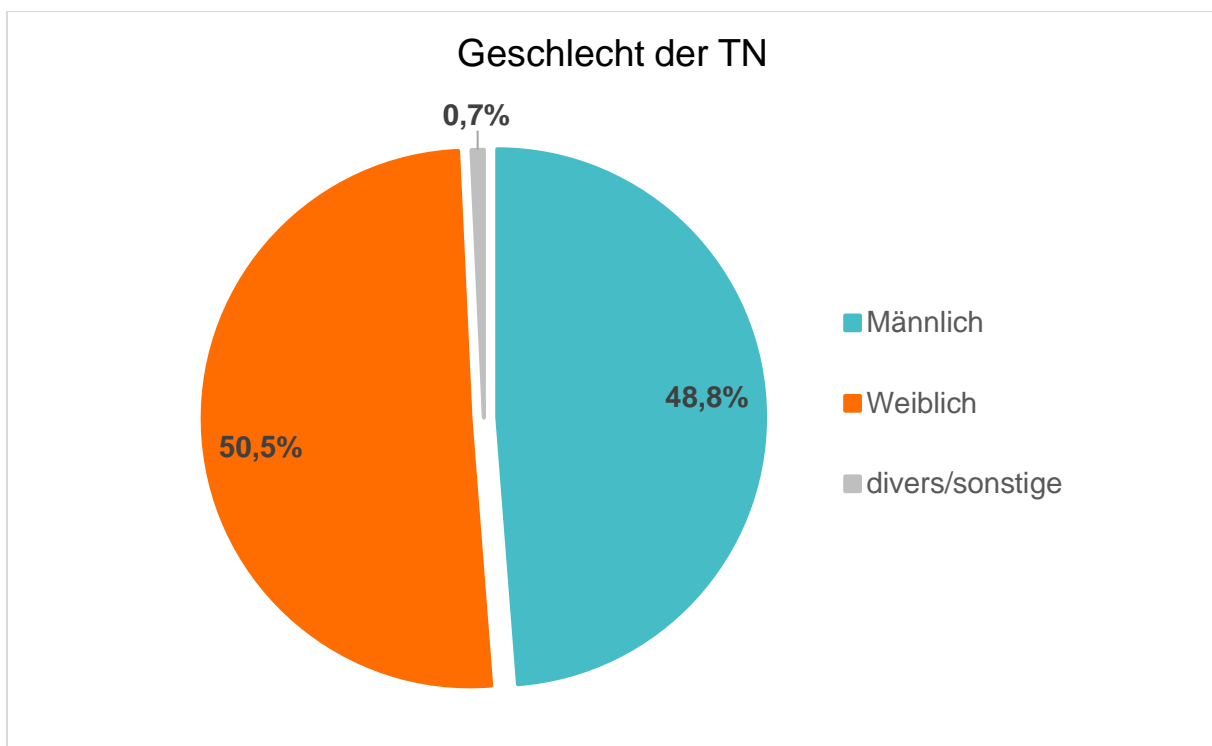
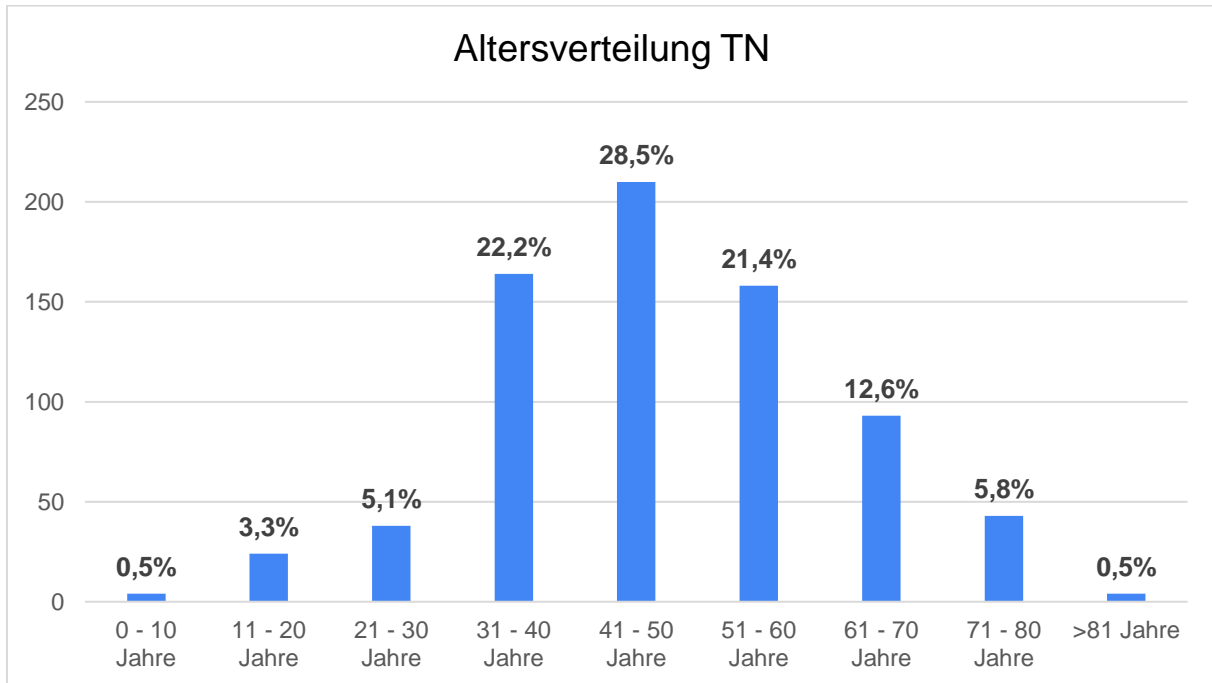
Bürgerbefragung Radverkehr Hochheim am Main

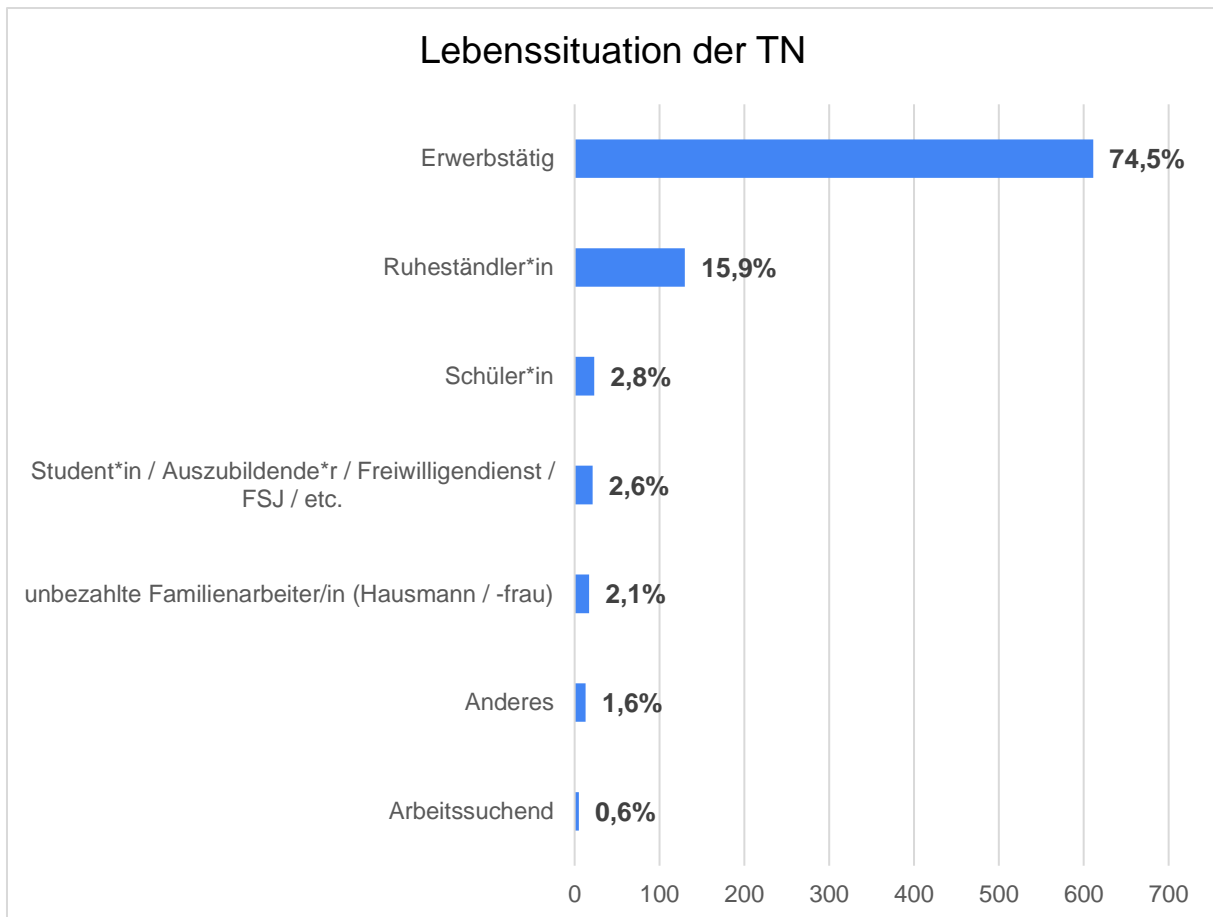
Übersicht Ergebnisse

Zeitraum: 08.03.2024 – 15.04.2024

Teilnehmende: 831 (4,4 % der Bevölkerung Hochheims)

Demographische Daten



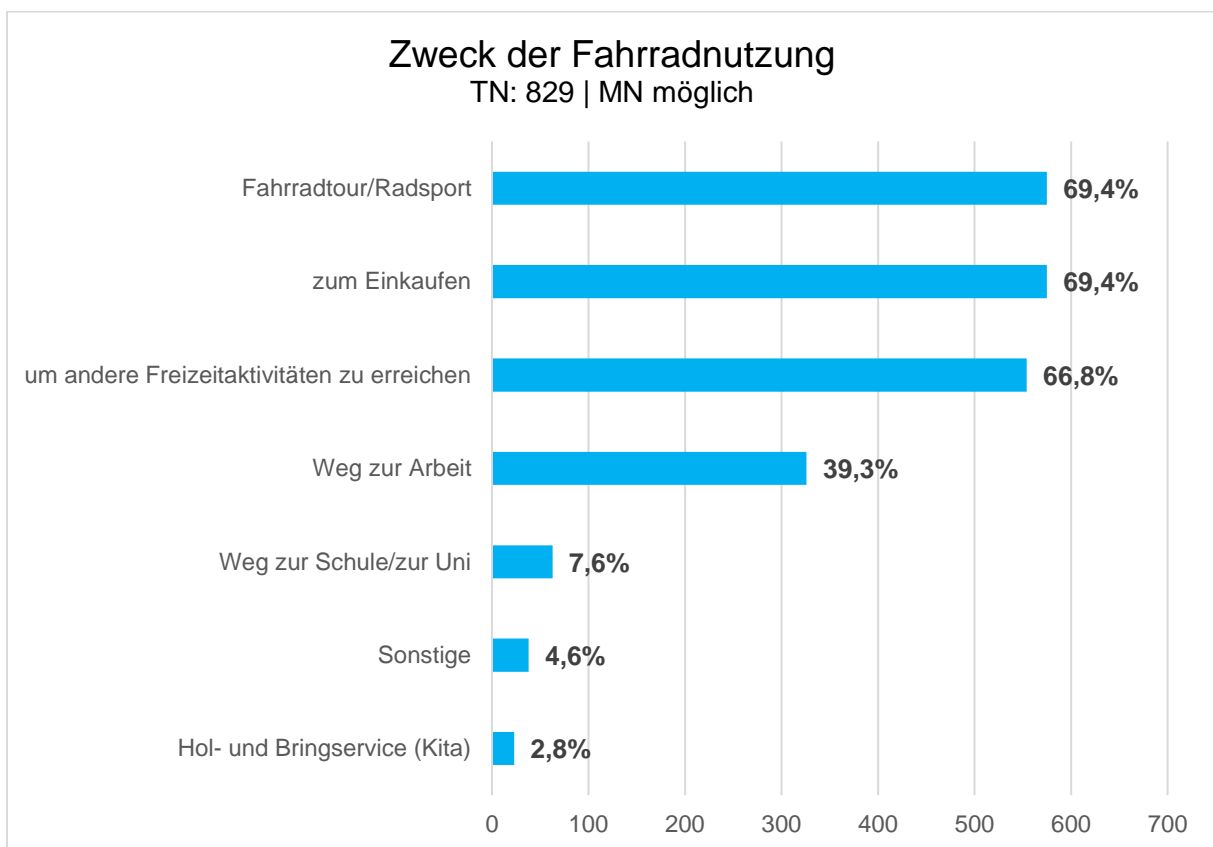
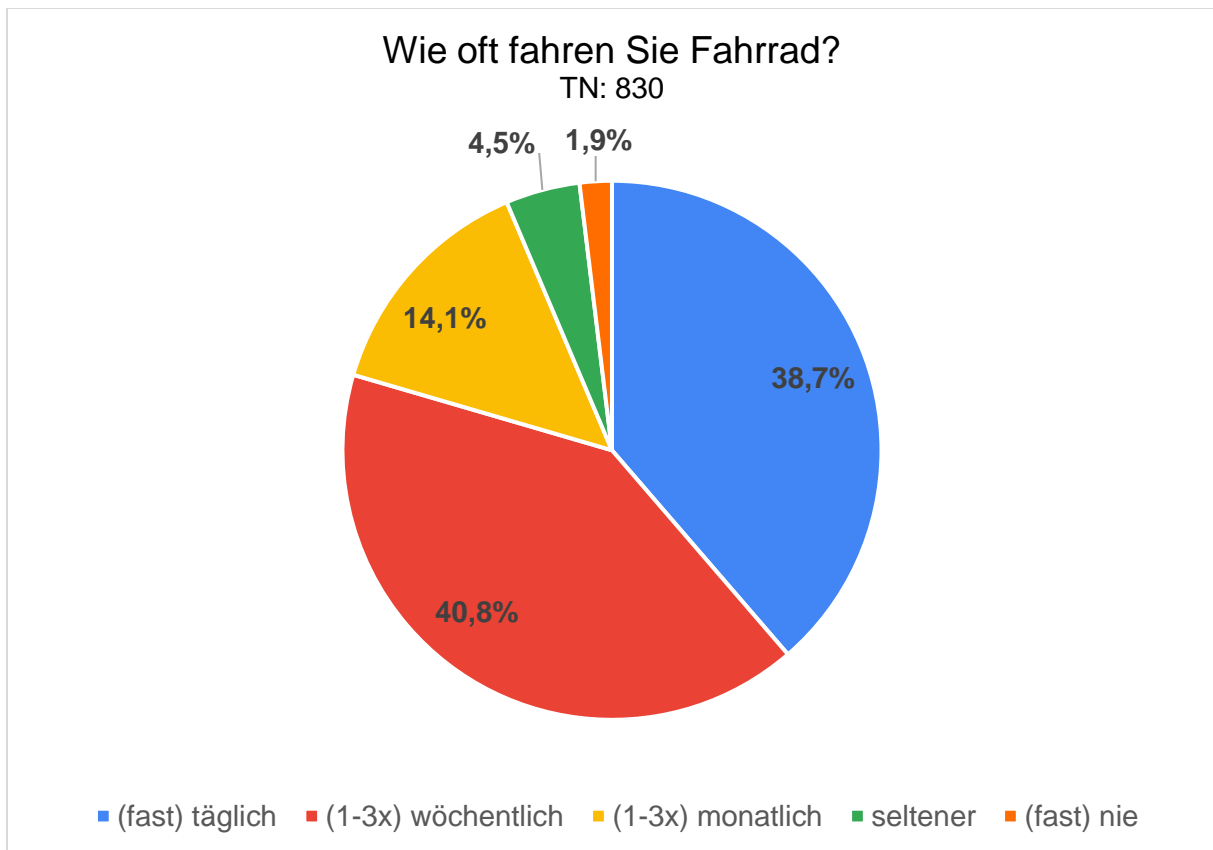


Bei Betrachten der erhobenen demographischen Daten fällt positiv aus, dass sich die Geschlechter beinahe die Waage halten, es haben sogar etwas mehr weibliche Personen teilgenommen. Weiterhin sind ein Großteil der Teilnehmenden erwerbstätig, was sich auch an der Altersverteilung zeigt. Personen zwischen 31 und 60 Jahren machen beinahe drei Viertel der Teilnehmenden aus. Unterrepräsentiert sind Personen unter 30 Jahren, insbesondere auch Kinder und Jugendliche, welche erfahrungsgemäß schwieriger bei Befragungen dieser Art erreichbar sind. Das zeigt sich auch an den geringen Zahlen bei Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden/Auszubildende, welche nur gut 5 % der Antworten auf sich vereinen. Personen im Ruhestand wurden besser erreicht, auch wenn eine leichte Unterrepräsentanz nicht ausgeschlossen werden kann.

Insgesamt kann die Rücklaufquote als außerordentlich gut bezeichnet werden, die über 800 Teilnehmenden stehen für mehr als 4 % der Gesamtbevölkerung Hochheims. Bei der Auswertung und Planung gilt es, trotz der geringen Repräsentanz, die Belange und Anliegen der jüngeren Bevölkerungsgruppen nicht zu vernachlässigen.

Die Teilnehmenden wurden gebeten, für eine genauere Eingrenzung den Wohnort per Ortsteil anzugeben. Ein knappes Drittel hat nur Hochheim angegeben. Über 150 Teilnehmende wohnen in der Stadtmitte bzw. im Innenstadt- und Altstadtbereich. Ungefähr je 10 % leben in der Ost- und Weststadt. Etwas weniger – gut 7 Prozent – leben in der Südstadt und im Norden Hochheims, vor allem in den Wohngebieten (Am) Schänzchen. Gut 5 % gaben als Ortsteil Massenheim bzw. die Gartenstadt an. Weitere 5 % lassen sich keinem direkten Ortsteil zuordnen.

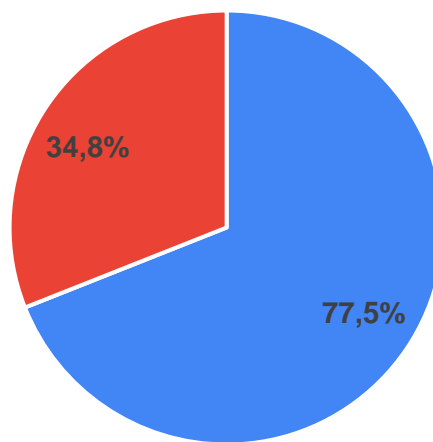
Fahrradnutzung



Bei der Betrachtung der Fahrradnutzung zeigt sich, dass mehr als 75 % das Fahrrad mehrmals in der Woche, teilweise sogar täglich nutzen. Lediglich gut 6 % nutzen das Fahrrad kaum oder nie. Bei den Nutzungszwecken überwiegen Freizeit bzw. sportliche Betätigung und Einkaufsfahrten. Bislang nutzt nur ein gutes Drittel das Fahrrad auch auf dem Weg zur Arbeit. Diesen Wert gilt es durch bessere Radinfrastruktur, die geplanten Pendlerrouen und eine höhere Multimodalität zu steigern. Auffällig ist, dass knapp 3 % das Fahrrad explizit für den Hol- und Bringservice der eigenen Kinder zur Kita oder Grundschule nutzen. So sollten auch diese initial weniger relevanten Ziele in der Planung nicht vergessen und mindestens für ausreichend Abstellanlagen an diesen Orten gesorgt werden.

Regelmäßig genutzte Antriebsart

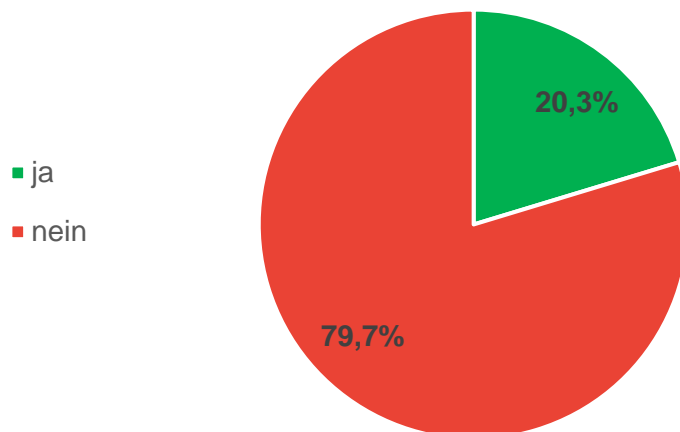
TN: 830 | MN möglich



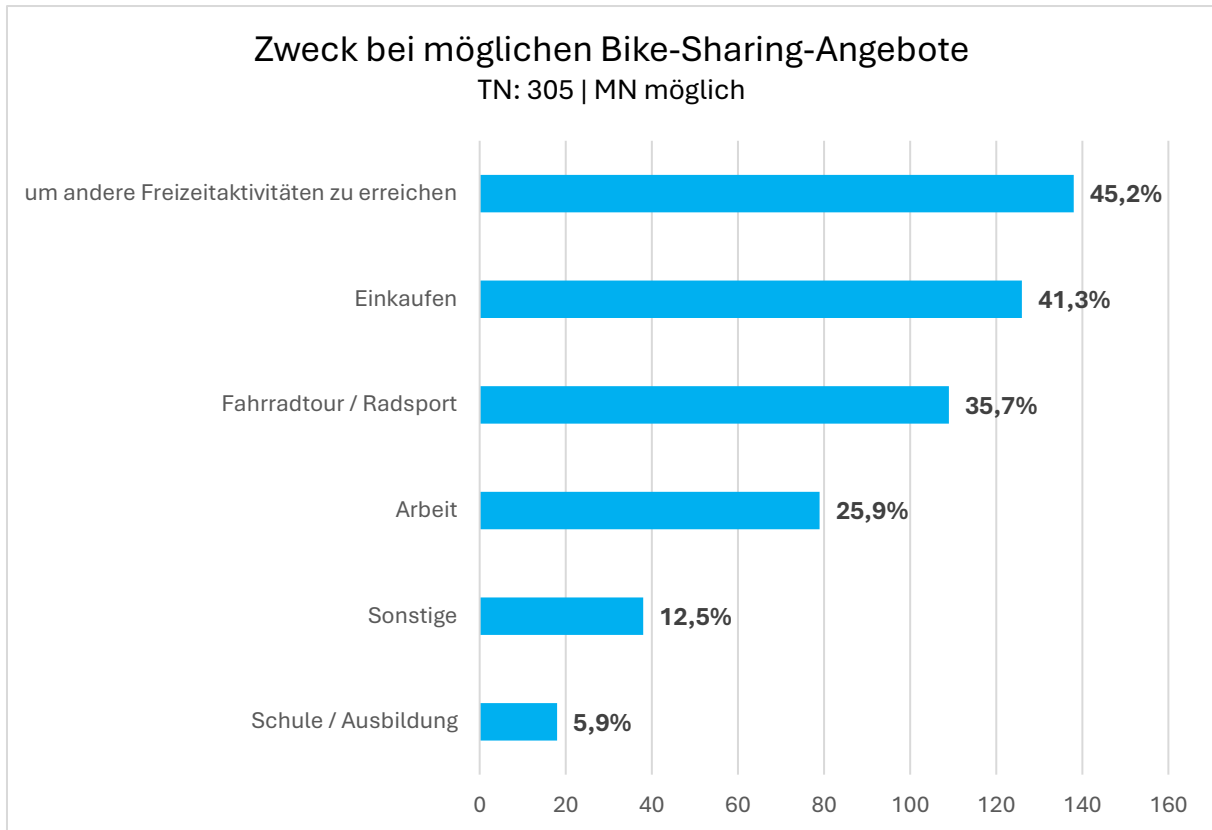
■ Fahrrad ohne elektrische Unterstützung ■ elektrisch unterstütztes Fahrrad

Würden Sie Bike-Sharing-Angebote in Hochheim nutzen?

TN: 827

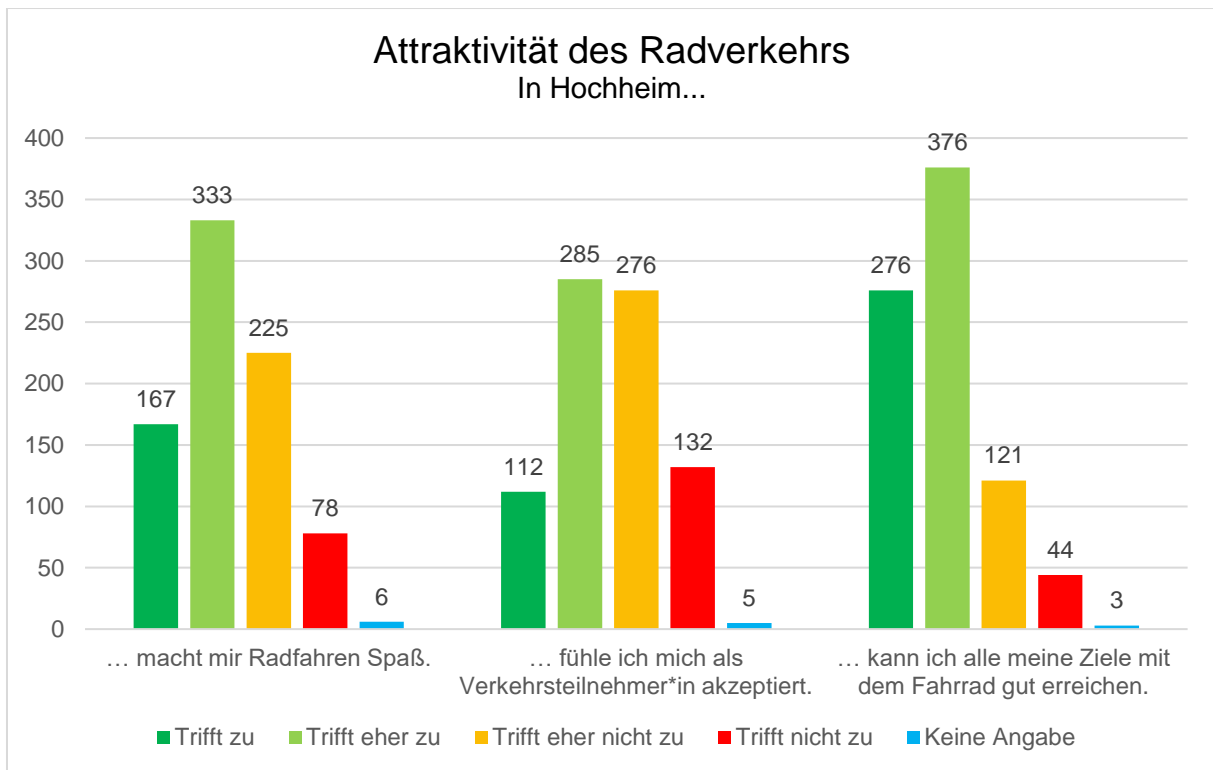


■ ja
■ nein



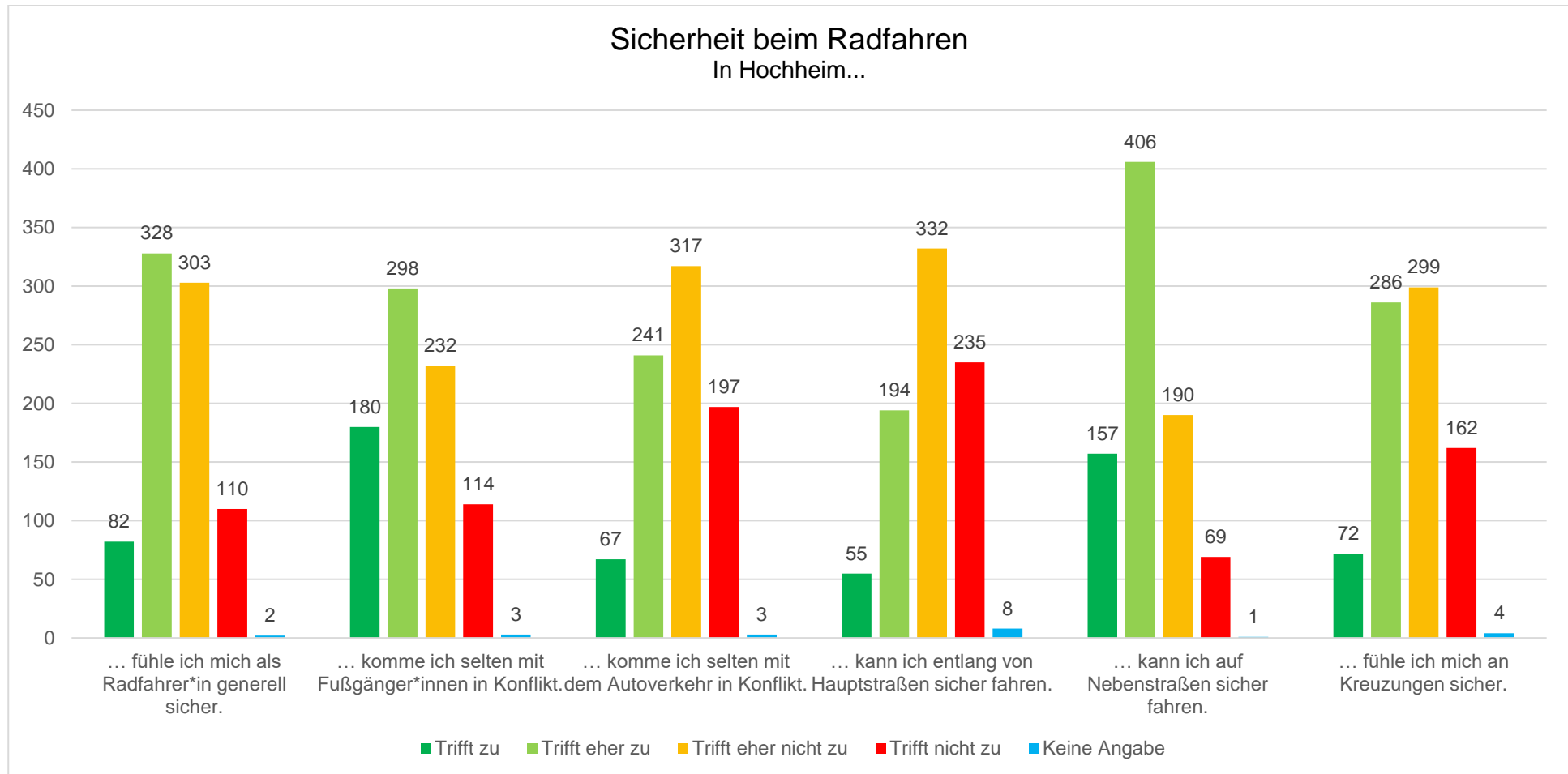
Bei der weiteren Auswertung zur Fahrradnutzung zeigt sich, dass gut ein Drittel der Befragten ein Fahrrad mit elektrischer Unterstützung nutzt. Für Bike-Sharing-Angebote kann sich ein Fünftel der Teilnehmenden begeistern. Analog zu den Zwecken bei der tatsächlichen Fahrradnutzung würde bei Nutzung von Bike-Sharing-Angeboten das Fahrrad für Freizeit- und Einkaufsaktivitäten genutzt werden. Zur sportlichen Betätigung würden weniger Personen ein Sharing-Rad nutzen und ein Viertel könnte sich vorstellen, Bike-Sharing auf dem Weg zur Arbeit zu nutzen. Bei einer möglichen Einführung von Bike-Sharing-Angeboten in Hochheim sollten angesichts der möglichen Zwecke nicht nur Standorte an Bus- und Bahnhöfen, sondern auch innenstadtnahe Standorte, die für das Einkaufen relevant sind, eingeplant werden. Zusätzlich sollten Optionen mit Arbeitgebern eruiert werden, um den Anteil mit Zweck Arbeit mindestens erfüllen zu können.

Attraktivität



Eine deutliche Mehrheit der Befragten hat Spaß, in Hochheim Rad zu fahren. Bei der Frage nach der Akzeptanz als Verkehrsteilnehmender auf dem Rad ist die Meinung geteilt, ob dies zutrifft oder nicht. Immerhin eine sehr große Mehrheit ist der Ansicht, alle Ziele mit dem Rad gut erreichen zu können.

Sicherheit



Den Teilnehmenden wurden neben der Attraktivität auch Aussagen zur Sicherheit des Radfahrens in Hochheim präsentiert. Ein generell sicheres Gefühl beim Radfahren bestätigen nur die Hälfte der Befragten. Eine Mehrheit kommt selten in Konflikt mit Fußgängern, während das nur für eine Minderheit auf Konflikte mit dem Autoverkehr zutrifft. Ein Großteil ist zudem nicht der Meinung, mit dem Rad sicher entlang von Hauptstraßen fahren zu können. Im Gegensatz dazu ist das Fahren auf Nebenstraßen für die meisten sicher. An Kreuzungen wiederum fühlt sich weniger als die Hälfte der Teilnehmenden sicher. Zusammenfassend scheint es für die Teilnehmenden in Punkto Sicherheit vor allem mit dem Autoverkehr, auf Hauptstraßen und in Kreuzungsbereichen Defizite zu geben, welche vermutlich dafür sorgen, dass sich generell nur die Hälfte sicher auf dem Rad fühlt.

Gefährliche Stellen

TN 495 (Anteile in Tabelle beziehen sich auf TN-Zahl)

Straße / Ort	Anzahl der Nennung	Inhalt / Grund der Nennung
Frankfurter Straße	149 (30,1 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsbereiche Breslauer Ring Berliner Platz • Ein- & Ausfahrten im Bereich von Einzelhandel / Supermärkten • Gehweg freigegeben -> Probleme wegen Parkern / Enge / Ausfahrten
Berliner Platz	83 (16,8 %)	
Breslauer Ring	67 (13,5 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung mit Frankfurter Straße (s.o.) • FGÜ (Zebrastreifen, etc.) • Auflösung freigegebene Gehwege auf Fahrbahn • Abbiegen vom Ring auf andere Straßen
Kreisverkehre (allgemein)	57 (11,5 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Vor Kreisel endende Radwege, die auf Fahrbahn überleiten • Queren von Einfahrten bei Kreisverkehren (hohe Geschwindigkeit der Kfz)
Einbahnstraßen (allgemein)	54 (10,9 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Straßen sehr gefährlich für alle Nennenden • Straßen zu schmal (wegen parkenden Kfz) • Kreuzungsbereiche gefährlich, da Kfz nicht mit beidseitigem Verkehr rechnen
Burgeffstraße	42 (8,5 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenraum beengt, Einbahnstraße
Weierstraße	40 (8,1 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Für Radverkehr in beide Richtungen freigegebene Einbahnstraße • Kreuzungsbereiche mit Nebenstraßen
Flörsheimer Straße (innerstädtisch)	30 (6,1 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Engstellen (Busverkehr) • Viel Kfz-Verkehr, der gefährlich überholt • Kreuzungsbereich Frankfurter Straße
Altstadt / Innenstadt (allgemein)	26 (5,3 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsaufkommen • Schulbereich (Weinbergschule)
Königsberger Ring	26 (5,3 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehre
Mainzer Straße	25 (5,1 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Für Radverkehr in beide Richtungen freigegebene Einbahnstraße

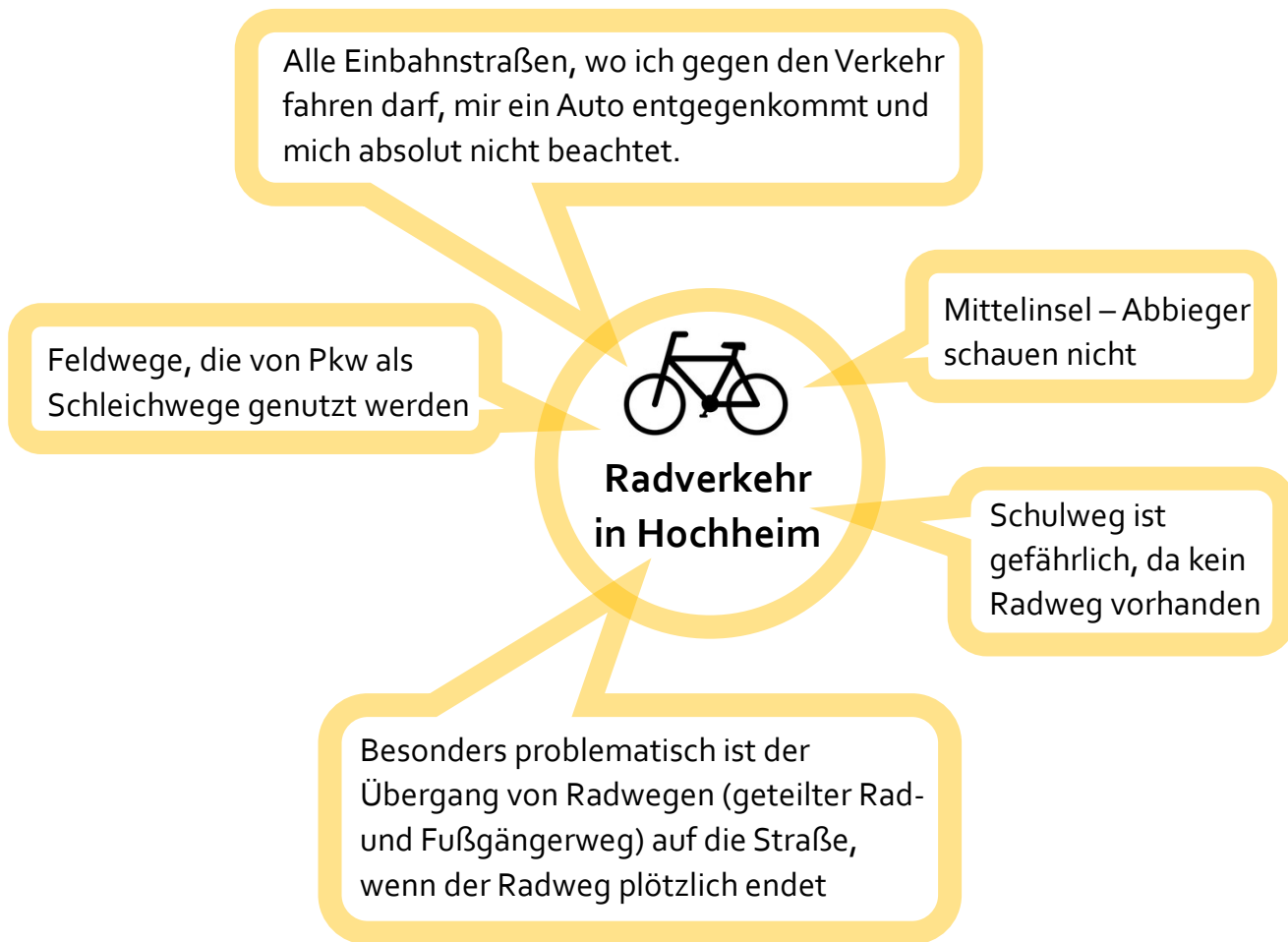
L 3028 (Nordenstädter Landstraße)	19 (3,8 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitender Radweg fehlt nach Delkenheim
Nordenstädter Straße	18 (3,6 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Gefährliche / wenige Querungsmöglichkeiten • Kreuzungsbereich Dresdener Ring
L 3017 (Wallau – Massenheim – Wicker)	17 (3,4 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlender Radweg entlang der Landesstraße
Hauptstraßen (allgemein)	16 (3,2 %)	
Dresdener Ring	15 (3,0 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsbereich Breslauer Ring • Kreisverkehre
L 3028 / Flörshheimer Straße	15 (3,0 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitender Radweg in sehr schlechtem Zustand (Oberfläche)
Altkönigstraße	14 (2,8 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsbereich Frankfurter Straße • Freigegebene Gehwege für Radverkehr zu schmal • Viele Überholvorgänge durch Lkw & Pkw
Mainradweg	12 (2,4 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Oberflächenqualität insbesondere im Bereich Südstadt
Massenheimer Landstraße (K 782)	10 (2,0 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitender Radweg in sehr schlechtem Zustand (Oberfläche)
Massenheimer Straße	9 (1,8 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsbereich Frankfurter Straße Breslauer Ring
Delkenheimer Straße	9 (1,8 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Für Radverkehr in beide Richtungen freigegebene Einbahnstraße
Radweg nach Wicker (Frankfurter Straße, Sanupark – Deponie)	6 (1,2 %)	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitender Radweg fehlt zwischen Ortsausgang und Deponie / Kreuzung B 40

Die Teilnehmenden waren dazu aufgerufen, mittels eines Freitext-Antwortfeldes gefährliche Stellen in Hochheim anzugeben. Knapp 500 Teilnehmende haben oft mehrere Orte mit Gefahren für den Radverkehr angegeben. Aufgrund der großen Anzahl individueller Antworten wurden diese grob in die am häufigsten genannten Orte kategorisiert und in oben stehender Tabelle zusammengefasst.

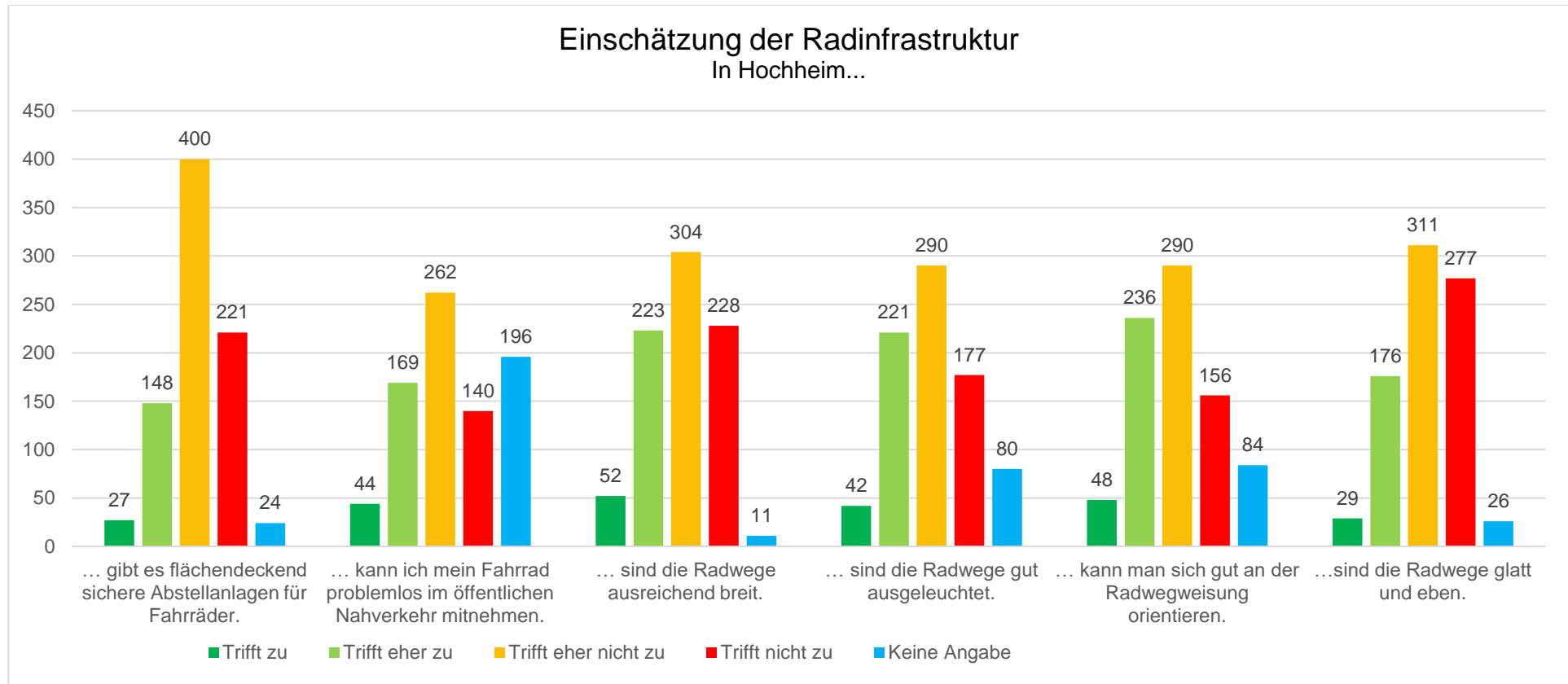
Auffällig ist dabei, dass mit großem Abstand 30 Prozent die Frankfurter Straße genannt haben. Vor allem in Zusammenhang mit dem Berliner Platz (knapp 17 % der Antworten) wurden hier häufig Mängel festgestellt. Die Situation am Berliner Platz wurde bereits über das Meinungsbild zur Detailplanung dort genauer abgebildet (vgl. Seite 18). Oft wurden auch die verschiedenen Straßen des Rings, allen voran der Breslauer Ring genannt. Einbahnstraßen und Kreisverkehre wurden allgemein von je 11 % der Teilnehmenden als Problemstellen angegeben. Insbesondere die Öffnung der Einbahnstraßen in beide Richtungen für den Radverkehr wird vielfach kritisiert, was sich auch daran zeigt, dass mit der Burgeff- und Weiherstraße zwei Einbahnstraßen von ca. 8 % ebenfalls häufig erwähnt wurden.

Insgesamt gingen überwiegend Rückmeldungen (Anzahl: 312) ein, welche sich auf Problemstellen an Streckenabschnitten (Straßen, Radwege, ...) beziehen. 178 Rückmeldungen hatten grob gefasst Knotenpunkte und Querungsstellen zum Thema.

Auswahl einiger Aussagen von Teilnehmenden bei der Frage nach Gefahrenstellen in Hochheim



Radinfrastruktur

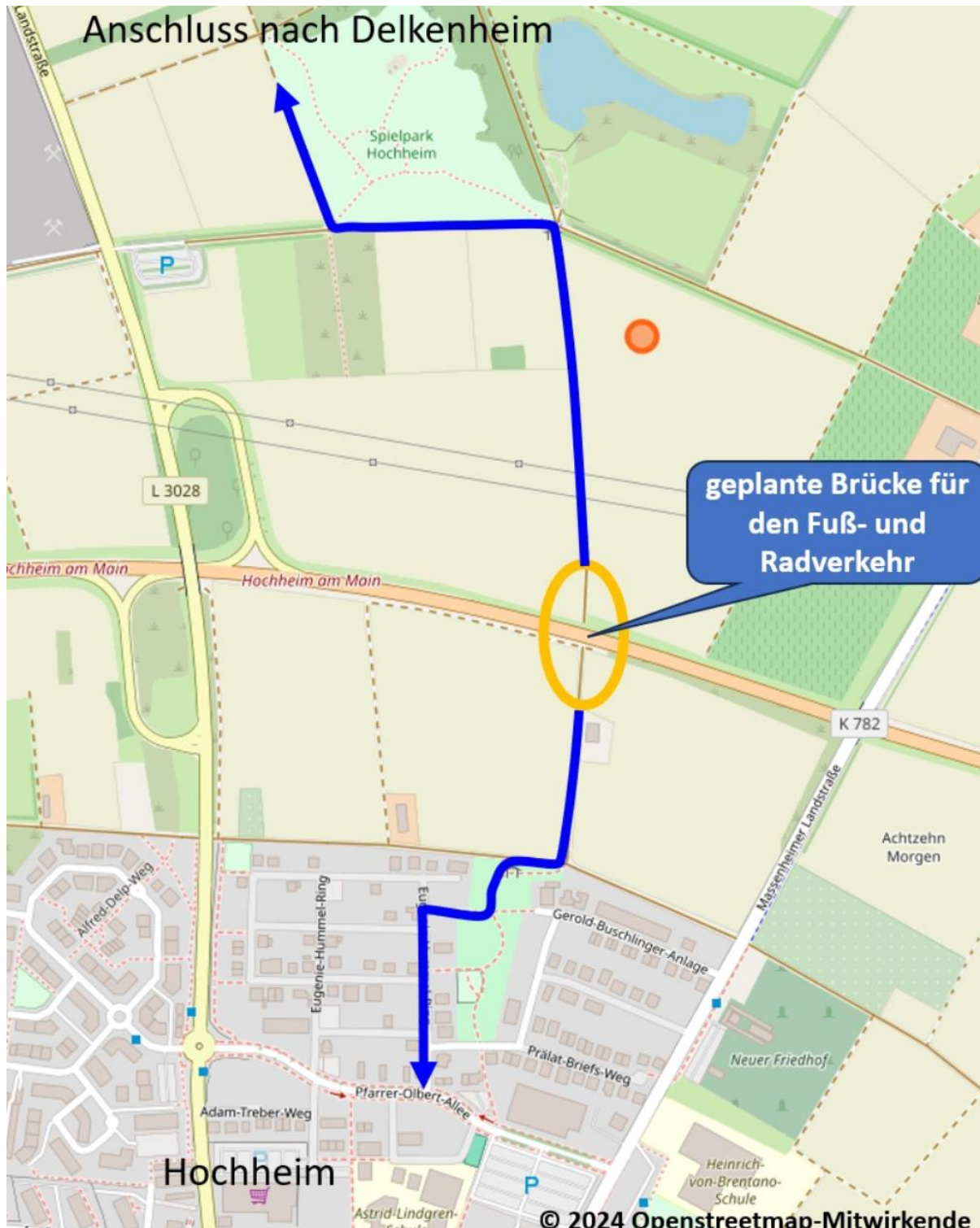


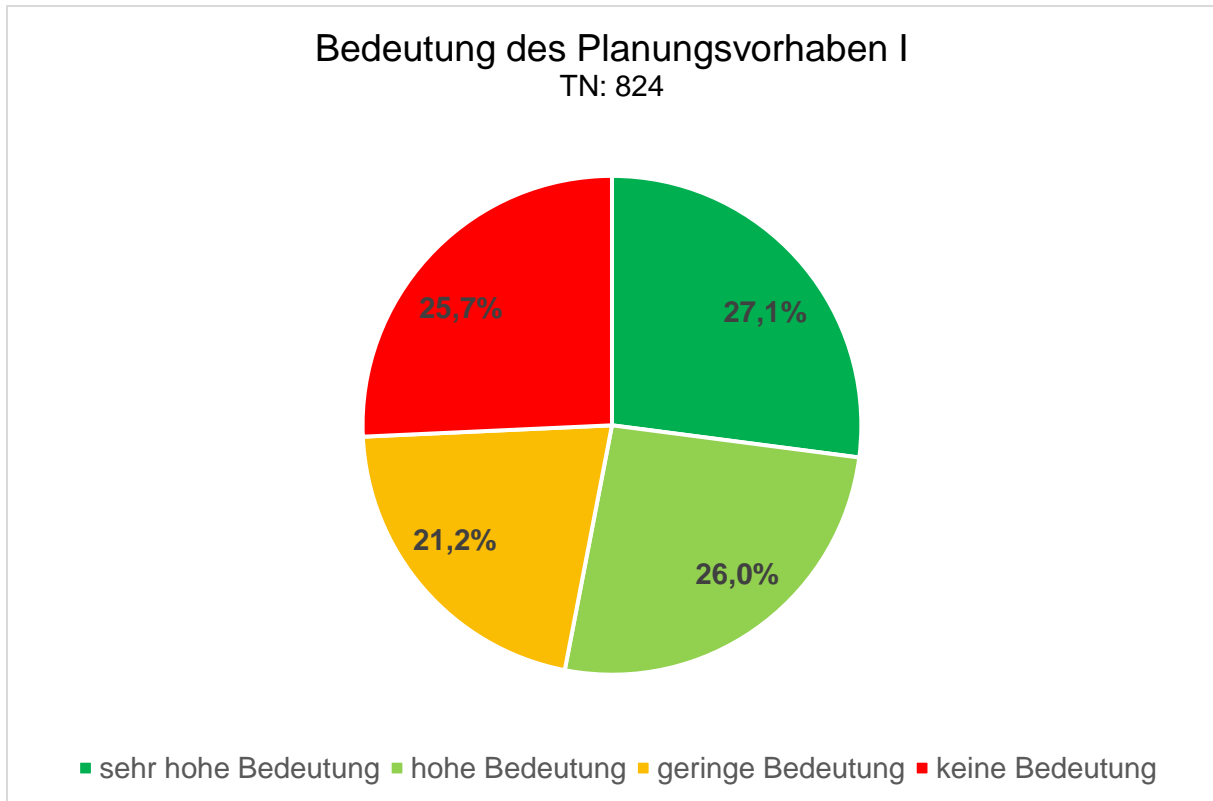


Des Weiteren konnten die Teilnehmenden Stellung zu Aussagen hinsichtlich des Zustandes der Radinfrastruktur nehmen. Eine große Mehrheit ist nicht der Auffassung, dass es flächendeckend sichere Abstellanlagen im Stadtgebiet gibt. Auch ist mehr als die Hälfte der Meinung, nicht problemlos das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen zu können. Ein gewichtiger Anteil kann dazu aber auch keine Angaben machen, was vermutlich daran liegt, dass diese Personen keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Eine Mehrheit ist weder mit der Breite der Radwege noch mit deren Beleuchtung zufrieden. Auch die Radwegweisung wird überwiegend als nicht ausreichend zur Orientierung angesehen. Außerdem ist ein sehr großer Teil der Befragten nicht der Ansicht, dass Radwege eine gute Oberflächenqualität aufweisen. Insgesamt wurden alle Aussagen mehrheitlich verneint und negativ bewertet, insbesondere bei den Abstellanlagen und der Oberflächenqualität scheinen die größten Defizite zu bestehen.

Bewertung von Planungsvorhaben

Planungsvorhaben I „Brücke über B40“

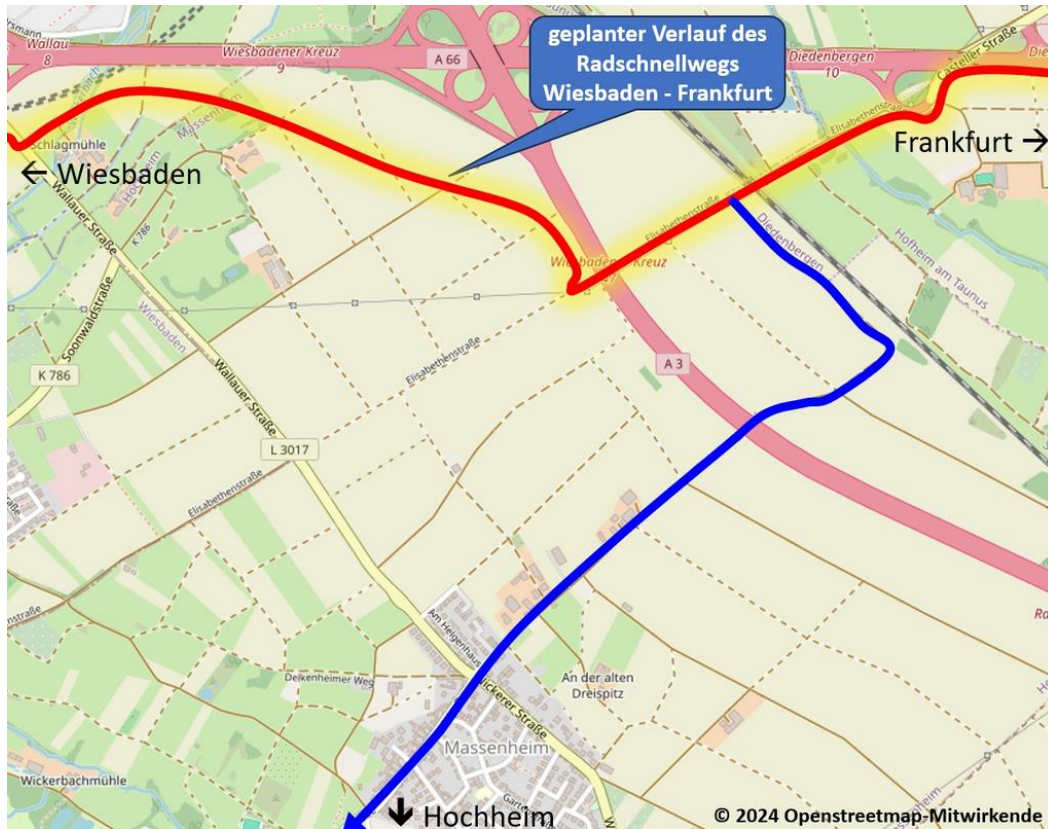




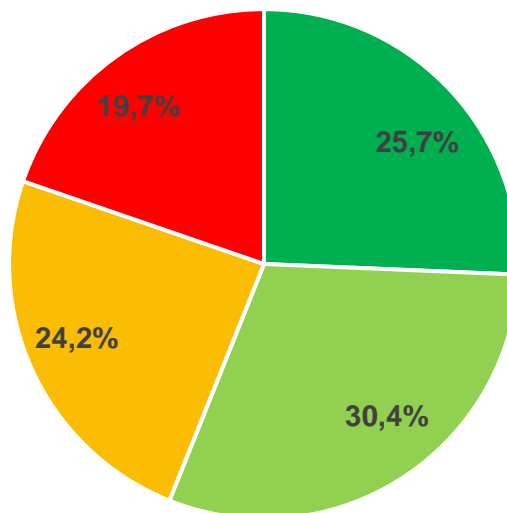
Die Teilnehmenden wurden nach der Bedeutung einer geplanten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die B40 zwischen den Querungen der L 3028 und K 782 befragt.

Eine knappe Mehrheit sieht eine hohe oder sogar sehr hohe Bedeutung, während für etwas weniger als die Hälfte dieses Planungsvorhaben weniger Relevanz besitzt. Einige Teilnehmenden merkten an anderer Stelle an, dass aufgrund der beiden bestehenden Querungsmöglichkeiten an der Landes- und Kreisstraße diese Brücke eine geringere Priorität gegenüber der Ertüchtigung und dem Ausbau der Radwege entlang der Landes- und Kreisstraße besitzen sollte.

Planungsvorhaben II „Anschluss an den Radschnellweg in Richtung Frankfurt“



Bedeutung des Planungsvorhaben II
TN: 826

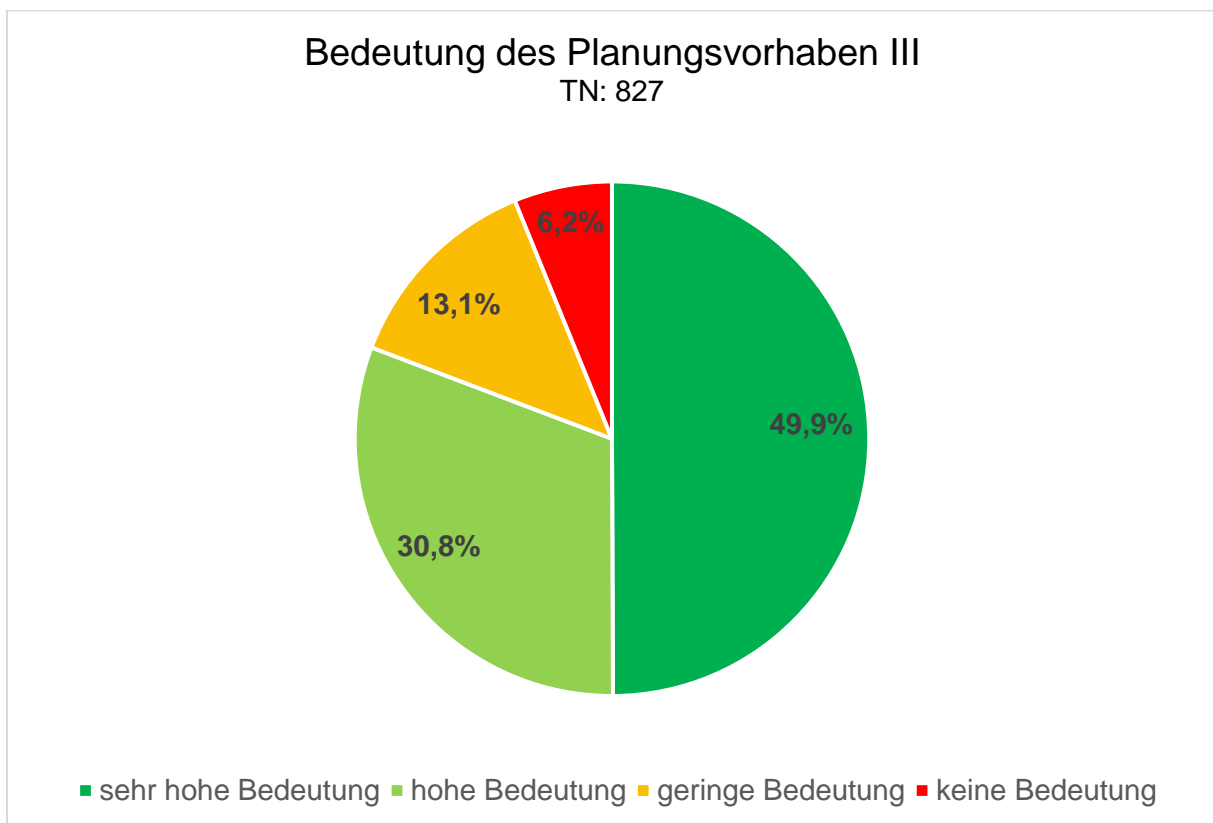


■ sehr hohe Bedeutung ■ hohe Bedeutung ■ geringe Bedeutung ■ keine Bedeutung

Die Befragten wurden um ihre Einschätzung hinsichtlich eines Zubringers zum geplanten Radschnellweg Wiesbaden-Frankfurt nördlich von Massenheim gebeten.

Eine Mehrheit schreibt diesem Zubringer eine (sehr) hohe Bedeutung zu.

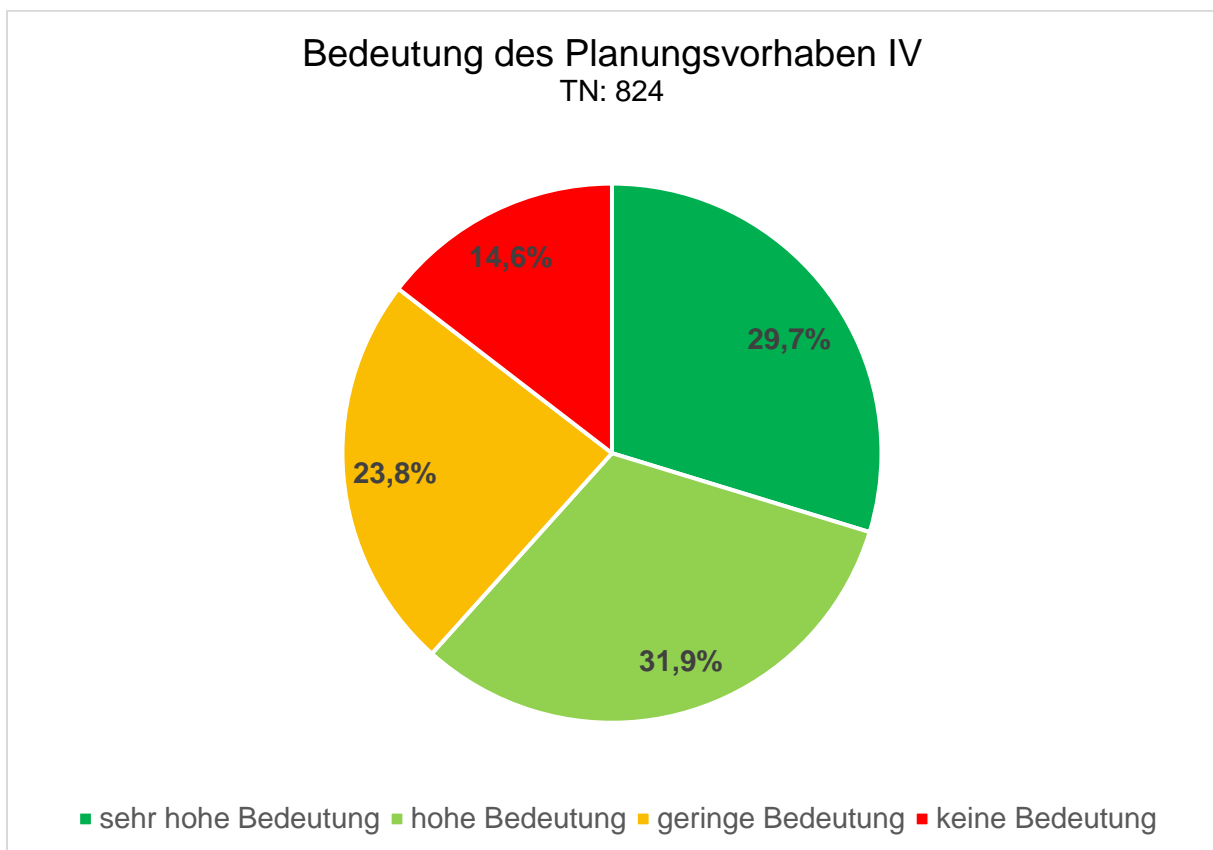
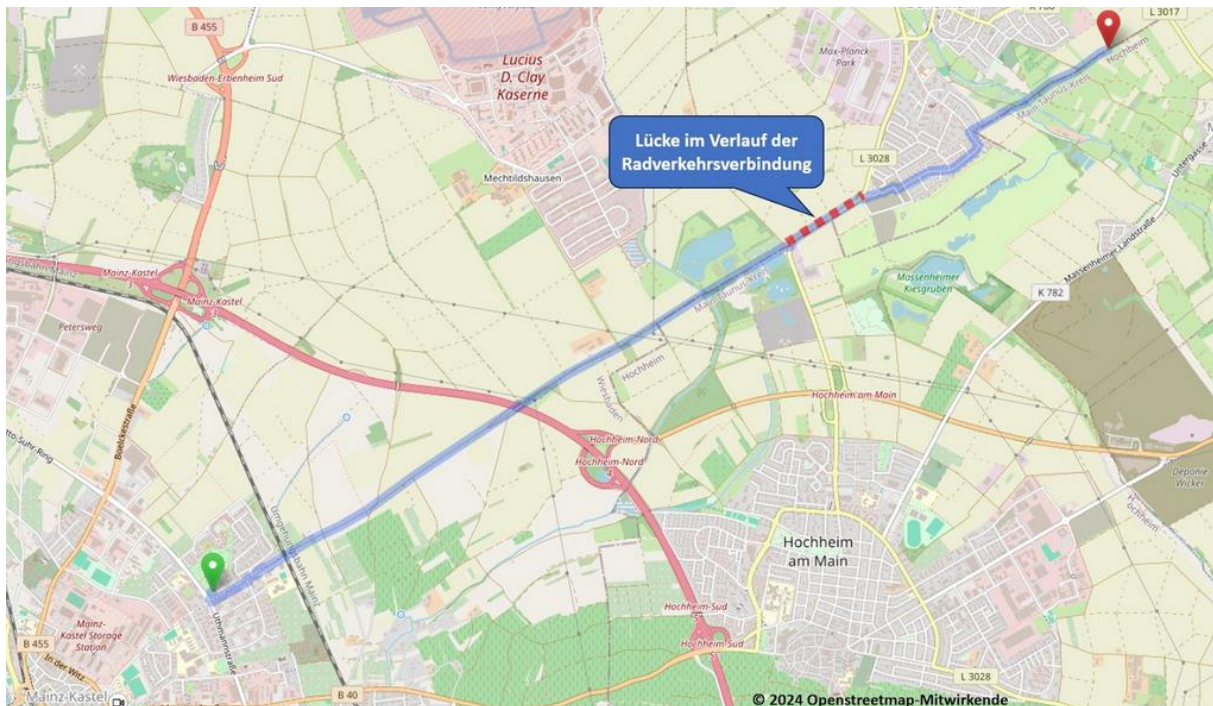
Planungsvorhaben III „Ausbau des Dammweg am Main (Mainradweg) in Richtung Mainz-Kostheim“



Beim Planungsvorhaben III ging es um die Verbreiterung bzw. den Ausbau des Mainradwegs im Abschnitt des Dammwegs auf der Strecke von Hochheim nach MZ-Kostheim.

Dieses Vorhaben schreibt eine überwältigende Mehrheit von über 80 % eine (sehr) hohe Bedeutung zu. Diese sehr große Zustimmung für ein Planungsvorhaben ist ein wichtiges Signal für die Planung am Mainradweg mit seinen wichtigen Fernradwegen.

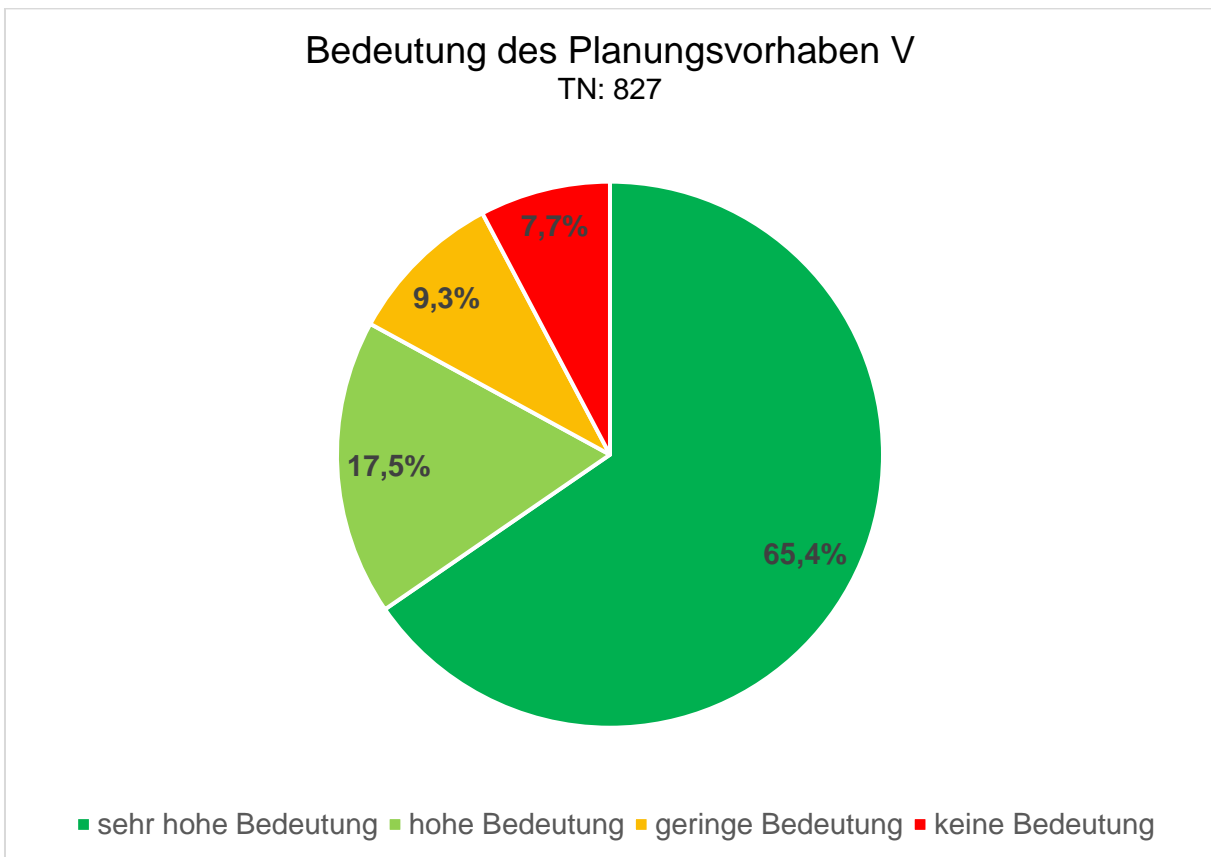
Planungsvorhaben IV „Herstellung einer durchgehenden Führung entlang der historischen Elisabethenstraße“



Das Planungsvorhaben beschreibt die Herstellung einer durchgängigen Führung durch Beseitigung des Lückenschlusses im Verlauf der Elisabethenstraße zwischen Mainz-Kastell und Hofheim am Taunus.

Eine große Mehrheit sieht in diesem Vorhaben eine (sehr) große Bedeutung. Zusätzlich wurde an anderer Stelle mehrfach geäußert, entlang der kompletten L 3028 zwischen Hochheim und Delkenheim einen durchgängigen Radweg herzustellen, welcher dann den geplanten Lückenschluss miteinbezieht.

Planungsvorhaben V „Umgestaltung des Berliner Platzes zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs“



Des letzte Planungsvorhaben beschäftigt sich mit der Umgestaltung des Berliner Platzes (Frankfurter Straße / Burgeffstraße) in Hochheim hin zu einer sicheren Führung für Rad- und Fußverkehr.

Dieses Planungsvorhaben fand mit Abstand die größte Zustimmung mit deutlich über 80 % der Befragten, die hier eine (sehr) hohe Bedeutung sehen. Auch anderer Stelle wurde sehr häufig auf die Problematik und Gefahrensituation am Berliner Platz hingewiesen, sodass dieses Vorhaben eine Priorität bei der Umsetzung genießen sollte.

Weitere Anmerkungen & Hinweise zum Radverkehrskonzept

Abschließend hatten die Befragten Gelegenheit, weitere Anmerkungen und Hinweise zum Radverkehrskonzept anzubringen. Gut 60 Anmerkungen wurden von den Teilnehmenden übermittelt. Inhaltlich wurden teilweise ähnliche Dinge, wie bei der Frage nach Gefahrenstellen thematisiert, aber auch weitere Anmerkungen mit Wünschen und Verbesserungsvorschlägen wurden vorgebracht.

Mehrfach wurde der Zustand der Radinfrastruktur auf der Frankfurter Straße beginnend ab der Burgeffstraße bis zur Gemarkungsgrenze kritisiert. Einige Teilnehmenden wünschen zudem die Herstellung eines Radweges entlang der L 3028 nach Delkenheim. Dies wurde auch als mögliche Alternative zur vorgestellten Planung einer Radverkehrsbrücke über die B 40 angebracht.

Des Weiteren gab es allgemeine Hinweise, die sich mehr separierte Radwege vom Kfz-Verkehr wünschten sowie die Kritik, dass einige für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen zu schmal für eine Nutzung in beide Richtungen sind. Insgesamt werden sich mehr durchgängige Radwege, vor allem ohne häufige Wechsel zwischen Führung auf Gehwegen und der Fahrbahn gewünscht. Bei Verbindungen auf Wirtschaftswegen werden schlechte Beleuchtung, Verschmutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, Schleichverkehr durch Pkw und nicht angeleinte Hunde moniert.

Auch wurde angemerkt, dass der Radweg von Hochheim nach Massenheim in verbesserungswürdigem Zustand sei, insbesondere aufgrund von Oberflächenschäden wegen Baumwurzeln. Kritik gab es auch daran, dass die Nordenstädter Straße ab dem Breslauer Ring in Richtung Süden und die Burgeffstraße als Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet ist. Weiterhin wurde der schlechte Zustand der Radwege an der B 40 zwischen Hochheim und Mainz-Kostheim angemerkt. In der Weiherstraße, aber auch generell in der Innenstadt wurden sich mehr Radabstellanlagen aufgrund der vielen Einkaufsmöglichkeiten gewünscht.

Öfters wurde zudem der Zustand am Bahnhof kritisiert, hier gibt es wegen fehlender Schieberinnen und Aufzügen Schwierigkeiten, den Bahnsteig zu Gleis 2/3 mit dem Rad zu erreichen.

Viele weitere Anmerkungen wurden nur vereinzelt vorgetragen, sollen aber zum Teil hier erwähnt werden:

So wurde auf fehlende Radwege entlang der L 3017 zwischen Wallau, Massenheim und Wicker aufmerksam gemacht. Bei Radwegen auf Gehwegen sind teilweise der Vegetationsbewuchs und das Zustellen mit Mülltonnen problematisch. Bezüglich des Bahnhofs wird die Einrichtung von Bikesharing- und Radservice-Stationen vorgeschlagen, außerdem wird eine direktere Anbindung des Bahnhofs an die West- und Oststadt ohne Führung durch die Innenstadt angemerkt. Auch sei die Unterführung am Bahnhof stellenweise sehr hoch frequentiert, weshalb sich für eine weitere Querungsmöglichkeit, ggf. auch in Verbindung mit weiteren Strecken in die Stadt, ausgesprochen wird. Von zwei Teilnehmenden wird die Situation in der Schweden- und Altkönigstraße kritisiert, die Radwege auf Gehwegen und das Überleiten auf die Fahrbahn führe zu gefährlichen Situationen. Dabei wird auch erwähnt, dass auf einigen Straßen, die keine dezidierte Radinfrastruktur (auf der Fahrbahn / separiert) aufweisen, viele Radfahrende widerrechtlich auf die Gehwege ausweichen.