

Neuordnung der Parkregelung in der Gemeinde Bischofsheim **- Verkehrsberuhigte Bereiche -**

1. Vorwort

Mobilität ist in unserer heutigen Gesellschaft eine Grundvoraussetzung – das gilt für die Wirtschaft, die Güter über den ganzen Globus importiert und exportiert, ebenso wie für das berufliche und private Leben eines/einer jeden Bürgers/Bürgerin in Deutschland. Dabei ist der PKW noch immer das Mittel der Wahl, um Mobilität zu erreichen. Ungeachtet verschiedener Faktoren, die einen Rückgang der PKW-Nutzung begünstigen könnten (so z.B. Bewusstsein für Klimakrise, Angebote des ÖPNV), stieg die Anzahl der PKW-Neuzulassen weiter an. Laut Kraftfahrtbundesamt erhöhte sich der Bestand zum 1.1.2024 auf rund 69,1 Mio. zugelassene Fahrzeuge, wobei die rund 49 Mio. Personenkraftwagen den größten Anteil bilden (Kraftfahrt Bundesamt (2024a)). Dabei verzeichnen SUVs mit einem Zuwachs von +11% gegenüber dem Vorjahr den größten Zuwachs auf rund 5,97 Mio. Fahrzeuge, wohingegen die stärksten Fraktionen der Kleinwagen (8,7 Mio.) und Wagen der Kompaktklasse (11, Mio.) jeweils einen Rückgang von -0,8% bzw. -1,% zum Vorjahr verbuchen (Kraftfahrt Bundesamt (2024b)). Die „gefühlte Wahrheit“, dass die PKW immer größer werden, lässt sich also nicht nur an den Maßen eines z.B. VW Golfs belegen (war ein Golf II noch 1,64m breit, ist ein Golf VII jetzt 1,79m breit). Vielmehr wächst bei den PKW-Halter*innen offenbar noch immer das Bedürfnis ein großes Auto zu fahren.

Dieser Trend sorgt jedoch nicht nur in Parkhäusern dafür, dass häufig einiges an Geschick notwendig ist, um das Fahrzeug unbeschädigt durch die engen Gassen zu manövrieren. Insbesondere die Parksituationen im öffentlichen Raum sind auf das Maximum angespannt. In vielen Ortschaften sind Straßenzüge nicht für das heutige PKW-Aufkommen ausgelegt. Die dort stehende Bebauung ist 100 Jahre oder älter – weit entfernt von Stellplatzsätzen oder Parkraumkonzepten. Hinzu kommt die Nachverdichtung im Bestand, die die Platzproblematik weiter verschärft. Die Folge sind zugeparkte Gehwege und Fußgängerüberwege, behinderte Rettungswege und verstopfte Straßen.

Aus diesem Grund fasste die Gemeindevertretung der Gemeinde Bischofsheim 2019 den Beschluss zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes. Die Erstellung durch die Mobilitätswerk GmbH Dresden wurde 2023 begonnen und bildet für die Gemeindeverwaltung Bischofsheim einen wichtigen Leitfaden bei der Ausübung straßen- und verkehrsrechtlicher Anordnungen. Nachdem schon im Zuge der Novellierung des Bußgeldkataloges und der darin verankerten, verschärften Sanktionsmöglichkeiten, die Gemeindevertretung im Jahr 2021 eine Resolution zur Umsetzung der Straßenverkehrsordnung, hier insbesondere der Sanktion des Gehwegparkens, beschloss, möchte die Gemeindeverwaltung nun mit der Expertise des Mobilitätskonzeptes die Verkehrssituation in Bischofsheim neu ordnen.

Das Mobilitätskonzept, auf das wir uns fortlaufend beziehen werden, ist noch nicht abgeschlossen, im Entwurf jedoch online einsehbar (siehe Quellen).

2. Status quo

Nach § 25 Abs. 1 der StVO sind Fußgänger dazu verpflichtet, den Gehweg zu nutzen. Grundsätzlich positiv zu bewerten ist, dass in 44% der Fälle in Bischofsheim beidseitig ein Gehweg vorhanden ist, nur an ca. 2% der Straßen sind keine Gehwege vorhanden. Jedoch entsprechen die Gehwege in Bischofsheim in über 80% nicht der festgelegten Gehwegbreite von min. 2,50m (vgl. technische Regelwerke RASSt 6.1.6.1, EFA 3.1.1). In 50% der Fälle sind Gehwege in Bischofsheim sogar unter 1,50m breit (siehe Abbildung 1).

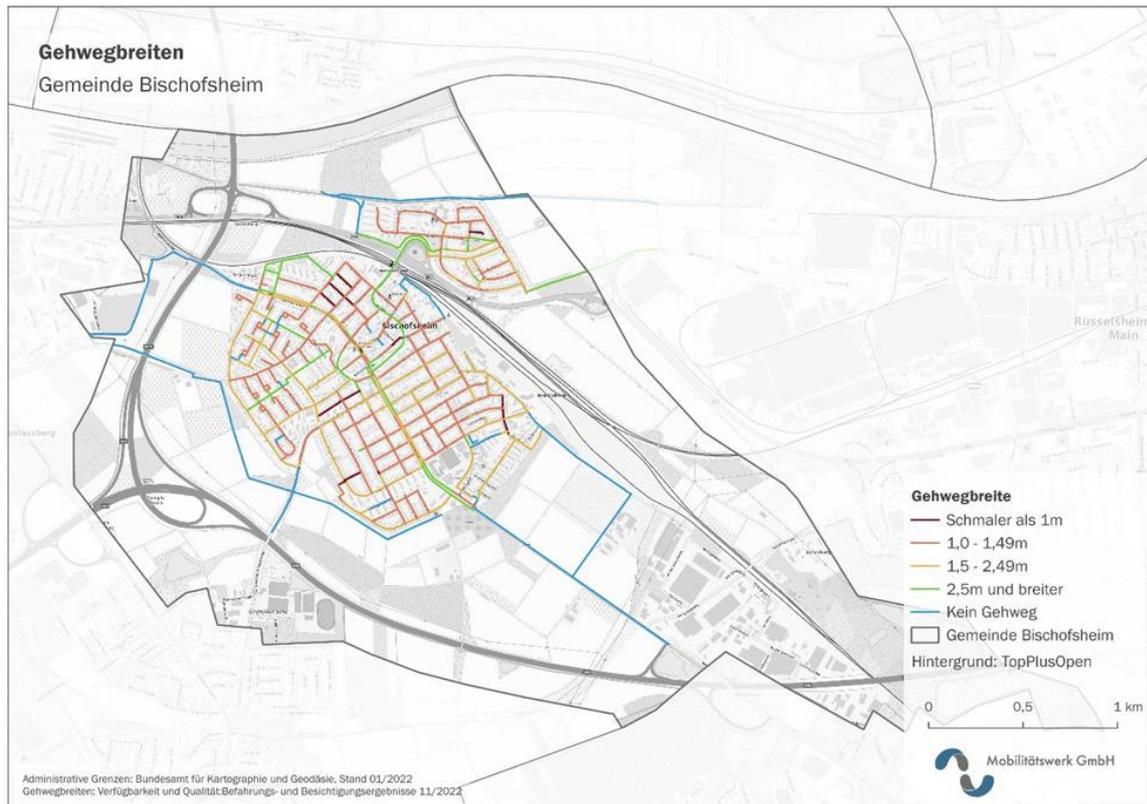


Abbildung 1, Gehwegbreiten (Mobilitätskonzept der Gemeinde Bischofsheim, S. 13)

Hinzu kommt, dass die ohnehin zu geringen Gehwegbreiten durch „feste“ Barrieren (z.B. Stromkästen, Straßenbeleuchtungsmasten usw.) und „flexible“ Barrieren (z.B. parkende PKW) zusätzlich verengt werden. Hierdurch werden Gehwege für Fußgänger kaum bis gar nicht nutzbar, Barrierefreiheit ist somit in aller Regel nicht gegeben (siehe Abbildungen 2 und 3).



Abbildungen 2 und 3, Gehwehparken (Mobilitätskonzept der Gemeinde Bischofsheim, S. 14)

Verdeutlicht man sich, dass im Schnitt 90% des PKW-Bestandes ganze 97% der Zeit auf öffentlichen oder privaten Flächen geparkt steht, wird klar, dass der enorme Flächenbedarf nicht durch private Stellflächen aufgefangen wird. Der öffentliche Verkehrsraum wird folglich immer stärker durch ruhenden Verkehr beansprucht. Das Resultat ist in vielen Straßen Bischofsheims flächendeckendes Gehwegparken mit in den meisten Fällen verbleibenden Gehwegbreiten von unter 1,50m, sehr häufig auch unter 1m. Somit besteht schon aus rechtlicher Sicht akuter Handlungsbedarf, dies wurde zuletzt auch durch das Bremer Oberverwaltungsgericht bestätigt. Die Gemeindeverwaltung Bischofsheim will hier also nicht nur ihrer Pflicht nachkommen, sie muss es auch.

Derzeit können inkl. dem ordnungswidrigen Gehwegparken von den ca. 6.700 in Bischofsheim zugelassenen PKW (Stand 2023) rund 3.250 PKW am Fahrrad parken, ca. 830 von ihnen stehen ordnungswidrig auf den Gehwegen (teilweise oder ganz) oder parken in Straßen, in denen durch das Parken eine zu geringe Restfahrbahnbreite verbleibt (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4, Stellplätze (Mobilitätskonzept der Gemeinde Bischofsheim, S. 84)

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass die vorrangigste Maßnahme bei der Neuordnung des Parkraumes die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung zur Erhöhung der Barrierefreiheit und zur Sicherung von Fußgängerverkehr ist. Dies bedeutet, dass durch die nicht länger bestehende Duldung von illegalem Gehwegparken erheblich öffentliche PKW-Abstellmöglichkeiten verloren gehen, was wiederum sowohl die Bürger*innen, als auch die Gemeindeverwaltung selbst vor große Herausforderungen stellt.

Es wird unumgänglich sein, dass Fahrzeughalter private Abstellmöglichkeiten ausschöpfen, um den Druck auf den öffentlichen Raum zu reduzieren. Hierzu beabsichtigt die Gemeindeverwaltung die deutliche Ausdehnung von Bewohnerparkzonen inkl. dem Einzeichnen von Parkflächen, wobei nur an diejenigen Personen Bewohnerparkausweise ausgegeben werden, die nachweislich keine private Abstellmöglichkeit haben.

3. Handlungsfeld „enge Straßen“

Legt man Abbildung 1 und Abbildung 3 übereinander, so ist deutlich erkennbar, in welchen Straßenzügen der „Kampf um den öffentlichen Verkehrsraum“ die schwerwiegendsten Probleme mit sich bringt – in den sog. „engen Straßen“. Diese Straßen weisen eine zu geringe Fahrbahnbreite auf, als dass Parken nach StVO (also mit allen vier Rädern auf der Fahrbahn) möglich wäre. Die „engen Straßen“ sind:

- Im Apfelgarten
- Eleonorenstraße (zwischen „Am Mainweg“ und „Friedrichstraße“)
- Im Kappesgarten
- Vor der Pforte
- Wieseneckerstraße
- Freiligrathstraße
- Kantstraße
- Mozartstraße
- Röntgenstraße (zwischen Ringstraße und August-Bebel-Straße)
- (Wilhelmstraße - gilt es gesondert zu betrachten)

In den aufgelisteten Straßen wird selbst beim kompletten Überparken des jeweils schmaleren Gehweges die Mindestfahrbahnbreite von 3,05 m bei angenommener max. Fahrzeugbreite von 2,30 m nicht gewährleistet. Die Situation wird auf folgendem Bild deutlich:



Abbildung 5, Verkehrssituation vor der Anordnung des eingeschränkten Parkverbotes beispielhaft Im Kappesgarten (Google Street View)

In einem ersten Schritt ordnete die Gemeindeverwaltung deshalb mit Information der Anwohner und Vorlaufzeit in den Straßen Im Apfelgarten, Eleonorenstraße (zwischen „Am Mainweg“ und „Friedrichstraße“), Im Kappesgarten und Vor der Pforte (zwischen „Am Himmelpfad“ und „August-Bebel-Straße“) eingeschränktes Parkverbot an. Die aktuelle Situation stellt sich folgendermaßen dar (Abb. 6):



Abbildung 6, Verkehrssituation nach der Anordnung des eingeschränkten Parkverbotes beispielhaft Im Kappesgarten (Aufnahme von Becker et. al 2025)

In einem zweiten Schritt sollte ebenfalls mit einer Anwohnerinformation und entsprechender Vorlaufzeit in den restlichen Straßen eingeschränktes Parkverbot angeordnet werden. Hier zeigte sich jedoch, dass die Bürger*innen mehr Zeit für z.B. Schaffung von Abstellmöglichkeiten auf Privatgrund benötigten. Zudem sind in den restlichen „engen Straßen“ mehr Personen betroffen, da es sich um mehr und längere Straßen handelt.

Es zeigte sich, dass die Anordnung des eingeschränkten Halteverbots zwar zu einer Verbesserung des Platzangebotes für durchfahrende KFZ führt, in der Summe jedoch suboptimal ist und keine dauerhafte Lösung darstellt. Zum einen animiert die freigewordene Fahrbahnfläche Kraftfahrzeuge zum schnelleren Fahren, zum anderen bleibt die Aufenthaltsqualität gering. Eine Verkehrserhebung hat gezeigt, dass ein nicht unbeachtlicher Anteil der Fußgänger*innen trotz der freien Gehwege auf der Fahrbahn laufen (Essanhaji et al. 2025). Ebenso müssen Rollstuhlfahrende und Fußgänger mit Kinderwagen nach wie vor auf die Fahrbahn ausweichen, da die Gehwege hierfür zu schmal und geneigt sind.

Derzeit stellen einige Anwohner*innen ihre Fahrzeuge auf privaten Stellplätzen ab oder weichen auf Parkflächen in den umliegenden Straßen aus. Dies führt zu einem steigenden Parkdruck, da sich nun mehr Fahrzeuge auf eine insgesamt reduzierte Flächenverfügbarkeit verteilen. Die Einschätzungen der Anwohnenden zur aktuellen Verkehrssituation fallen unterschiedlich aus. Viele Anwohner sind verärgert (vgl. Becker et al. 2025).

Aus diesem Grund besteht das Anliegen, die Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten. Bereits mit Anordnung des eingeschränkten Parkverbotes im ersten Abschnitt prüfte die Gemeindeverwaltung, welche Voraussetzungen für die Schaffung von Verkehrsberuhigten Bereichen bestehen. Da die Gemeindeverwaltung der Überzeugung ist, dass eine funktionierende Neuordnung des Parkraumes in jedem

Fall auf die Akzeptanz der Bürger*innen angewiesen ist, ist es uns ein Bestreben den Spagat zwischen rechtskonformen Parken, erhöhter Barrierefreiheit und Sicherheit für Fußgänger und dem Erhalt von möglichst viel öffentlichem Parkraum zu wagen.

Die Möglichkeit eine „win-win“-Situation mit hoher Akzeptanz zu schaffen, stellt aus Sicht der Gemeindeverwaltung die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen in den oben genannten Straßen dar. Die Vorteile sind u.a.:

- Reduzierung des ohnehin schon wenigen Verkehrs, da es sich um keine Durchgangsstraßen handelt.
- Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner*innen, z.B. durch Verkehrsberuhigung und -reduzierung und Gestaltung der Bereiche mit Stadtmöbeln
- Erhöhung der Barrierefreiheit und Fußgängersicherheit, da die ohnehin deutlich zu schmalen Gehwege wegfallen. Die aktuell vorhandenen Gehwege sind teilweise nur eingeschränkt nutzbar, da sie an einigen Stellen oder Straßenzügen zu schmal, zu abschüssig oder uneben sind. Hier wird ohnehin bereits faktisch auf die Fahrbahn ausgewichen, was in der jetzigen Situation für die Sicherheit nicht förderlich ist.
- Verbesserung des Mikroklimas, z.B. durch Begrünung/Baumpflanzungen (Abklärung mit Versorgern erforderlich)
- Erhalt von öffentlichem Parkraum, da Mindestfahrbahnbreite durch Wegfall der Gehwege und Schaffung einer gemeinsamen Verkehrsfläche gegeben ist.

Insgesamt handelt es sich bei den „engen Straßen“ um rund 1,5km Straßenlänge, wobei die kürzesten Straßen bei ca. 110m Länge und die längsten Straßen bei ca. 290m Länge liegen. Aus unserer Sicht ist in diesen Straßen die Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zur Errichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen erfüllt, da die betreffenden Straßen von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und eine überwiegende Aufenthaltsfunktion ausweisen. Zudem sind alle genannten Straßen bereits in Tempo-30-Zonen integriert.

Gemäß der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin ist ein niveaugleicher Ausbau zwar wünschenswert, jedoch nicht zwingend erforderlich. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum kann auch bei Erhalt der Bordsteine gesteigert werden – etwa durch den Wegfall von Parkständen zugunsten von Aufenthaltsflächen, zusätzlicher Begrünung und der Einrichtung von Sitzgelegenheiten im gesamten Straßenraum (vgl. Becker et al. 2025 nach Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berlin 2023)

Der niveaugleiche Ausbau der Straßen wird in der Gemeinde Bischofsheim mit Blick auf die Haushaltslagen von Kommunen, Land und Bund auf mittel- bis langfristige Sicht nicht zu realisieren sein. Maßnahmen in diesem baulichen Umfang könnten lediglich im Zuge einer anstehenden grundhaften Erneuerung des Straßenbelags oder Kanalsanierung in Erwägung gezogen werden.

Aus diesem Grund strebt die Gemeindeverwaltung Bischofsheim an, die Verkehrsberuhigten Bereiche durch ihre besondere Gestaltung (vgl. VwV-StVO) kenntlich zu machen.

4. Gestaltung und Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen: – Eleonorenstraße, Im Kappesgarten und Im Apfelgarten –

Die folgenden Ausführungen sollen auch als übertragbarer Lösungsansatz für andere Kommunen des Kreises Groß-Gerau dienen, die mit vergleichbaren Voraussetzungen und Problemen zu kämpfen haben.

Im Dezember 2024 nahm die Gemeinde Bischofsheim Kontakt zur Straßenverkehrsbehörde sowie zum Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität des Kreises Groß-Gerau auf und bat um eine Einschätzung und einen Vorort Termin zur Sichtung und Beurteilung der Situation in den oben genannten Straßen. Daraufhin erarbeiteten die Gemeinde und die Nahmobilitätskoordinierende des Kreises ein erstes Konzept, welches dem RP übersandt wurde. Bei einem Ortstermin mit dem RP wurden daraufhin konkrete Anforderungen für das weitere Vorgehen formuliert, unter anderem die Durchführung einer Verkehrserhebung und die detaillierte Vorplanung für die aufenthaltsqualitätsfördernde Umgestaltung. Durch die Kontaktaufnahme mit der Hochschule Rhein Main in Wiesbaden sowie der University of Applied Sciences für eine Verkehrserhebung ergaben sich gleich zwei Studienprojekte (Essanhaji et al. 2025 und Becker et al. 2025), dessen Ergebnisse in die folgenden Ausführungen mit eingeflossen sind. Die erste Gruppe befasste sich intensiv mit der Verkehrserhebung während die zweite Gruppe sich mit den Gestaltungsmöglichkeiten befasste.

Im Rahmen der Verkehrserhebung wurde eine manuelle Zählung in 15-Minuten-Intervallen durchgeführt. Die Zählungen fanden jeweils am Beginn und Ende der betreffenden Straßenabschnitte statt. Die Erhebung wurde an drei Werktagen außerhalb der Schulferien und Feiertage – konkret am Dienstag, den 03.06.2025, Mittwoch, den 04.06.2025, sowie Donnerstag, den 05.06.2025 – vorgenommen. Dabei konzentrierte sich die Zählung auf die morgendliche Hauptverkehrszeit von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie die abendliche Hauptverkehrszeit von 15:00 bis 19:00 Uhr. Erfasst wurden quantitativ die Verkehrsstärke des motorisierten Verkehrs (Kfz), das Aufkommen der Radfahrenden sowie der zu Fuß Gehenden. Zusätzlich erfolgte eine Differenzierung der Verkehrsart in Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr.

Die Ergebnisse der Erhebung zeigen deutlich, dass der Fußverkehr das Verkehrsgeschehen dominiert. Der Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist hingegen vergleichsweise gering. In sämtlichen untersuchten Straßenabschnitten macht der Durchgangsverkehr innerhalb des motorisierten Verkehrs nur einen kleinen Anteil aus. Auch das absolute Kfz-Verkehrsaufkommen ist in den Spitzenstunden in allen Straßen sehr niedrig. Die verkehrsreichsten Zeiten wurden zwischen 07:30 und 09:45 Uhr sowie zwischen 17:00 und 18:00 Uhr registriert. Selbst in diesen Zeitfenstern lag das durchschnittliche Kfz-Aufkommen bei **maximal 6,33 bis 7,33 Fahrzeugen pro Stunde**.

Ein verkehrsberuhigter Bereich setzt voraus, dass die betreffenden Straßen nur schwach befahren sind, der Aufenthalt im öffentlichen Raum im Vordergrund steht und der motorisierte Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt (Essanhaji et al. 2025 nach VwV-StVO § 42, 2025).

Empfohlen wird dabei eine Verkehrsbelastung von **weniger als 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde**, was in allen drei Straßen deutlich unterschritten wurde (Essanhaji et al. 2025 nach FGSV RASSt06, 2006, S. 34).

In Abbildung 7 ist das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag in allen Straßen abgebildet:

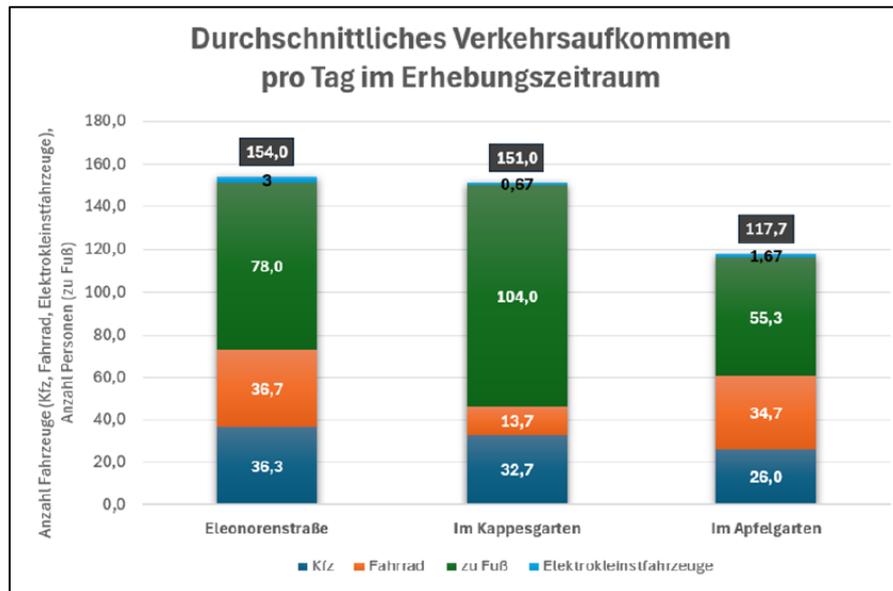


Abbildung 7, Durchschnittliches Verkehrsaufkommen pro Tag (Essanhaji 2025 et al.)

Im Folgenden wird detailliert dargelegt, inwiefern sich die Straßen **Eleonorenstraße**, **Im Kappesgarten** und **Im Apfelgarten** aus verkehrsrechtlicher als auch aus gestalterischer Sicht für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen ohne niveaugleichen Ausbau eignen. Sollte es zur Erlaubnis und Umsetzung kommen wird aus organisatorischen Gründen sowie aus Akzeptanzgründen der Anwohner*innen vorgesehen, die drei Straßen priorisiert innerhalb einer Maßnahme umzugestalten. Nach und nach sollen auch die in Kapitel 3 genannten Straßenzüge umgestaltet werden.

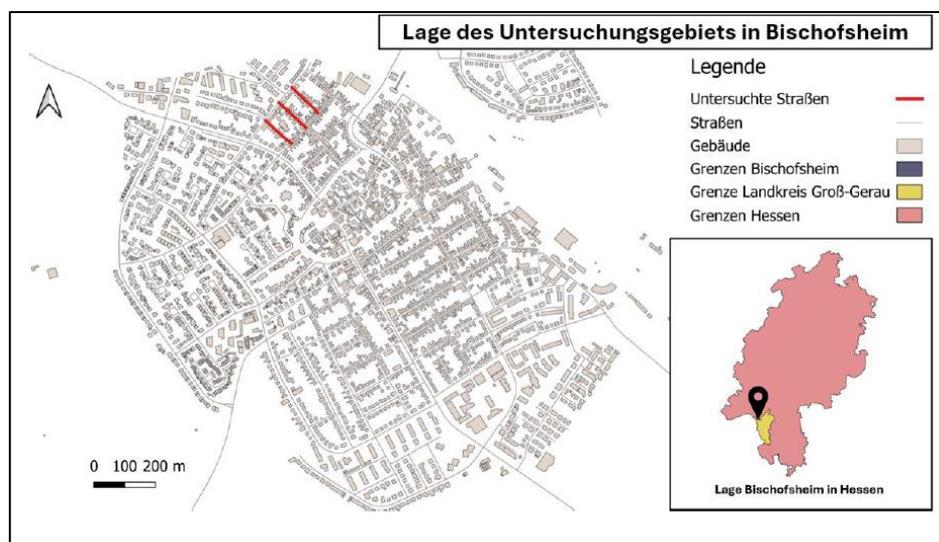


Abbildung 8, Lage des Untersuchungsgebiets (Becker et al. 2025)

Die Straßen **Eleonorenstraße**, **Im Kappesgarten** und **Im Apfelgarten** sind alle als Einbahnstraßen mit Tempo 30 ausgewiesen, wobei der Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. In allen drei Straßen kam es wegen parkender Fahrzeuge wiederholt zu Engpässen für Rettungs- und Müllfahrzeuge sowie für zu Fuß Gehende. Die Gehwege sind historisch bedingt sehr schmal und für mobilitätseingeschränkte Personen oder Kinderwagen ungeeignet. Es lässt sich feststellen, dass der Großteil der Zu Fuß Gehenden nicht die Gehwege, sondern die Fahrbahn nutzt. Dies bestätigt auch die Verkehrszählung der Studierenden an drei Tagen im Juni 2025. Hier wurde beobachtet, dass 60 % bis knapp 80% der Fußgänger*innen die Fahrbahn nutzen (Essanhaji et al. 2025).

In allen drei Straßen gilt seit 2024 ein eingeschränktes Halteverbot. Eine Ausnahme ist ein Schwerbehindertenparkplatz in der Straße Im Kappesgarten. Die Anwohner*innen der drei Straßen parken derzeit auf privaten Stellplätzen sowie umliegenden Straßen.

4.1 Eleonorenstraße

Bestand:

Die Eleonorenstraße ist eine historisch bedingt sehr schmale Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von knapp 4,25 m. Die Gehwegbreite beträgt links 0,8 m sowie rechts 0,95 m. Zudem weist der Gehweg ein starkes Gefälle in Richtung Fahrbahn auf, was die Nutzung sehr unangenehm macht. Die Entwässerung der Straße erfolgt über ein Dachprofil, das das anfallende Niederschlagswasser beidseitig zu den Gehwegen ableitet. Dort wird es über beidseitig neben den Gehwegen angeordnete Sinkkästen aufgenommen und dem öffentlichen Kanalnetz zugeführt.

	Gehwegbreite links	Fahrbahnbreite	Gehwegbreite rechts	Gesamtbreite	Gesamtlänge
Eleonorenstraße	0,8 m	4,25 m	0,95 m	6 m	107 m

Tabelle 1, Fahrbahn und Gehwegreiten Eleonorenstraße (Eigene Darstellung nach Becker et al.)

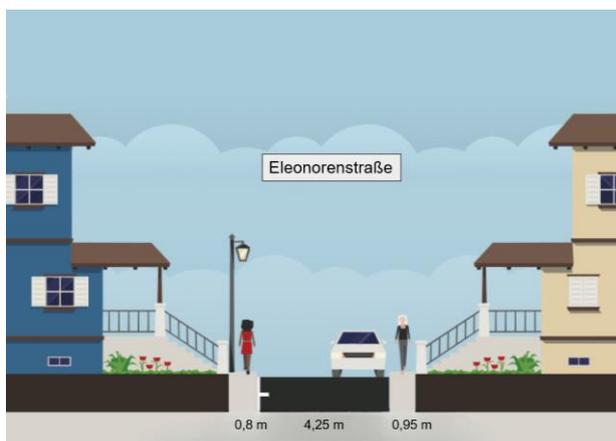


Abbildung 9 und 10, Querschnitt und Foto Eleonorenstraße (Eigene Darstellung mit Streetmix und Google Street View)

Ergebnisse der Verkehrserhebung:

Am Morgen ist der Durchgangsverkehr mit einem Spitzenwert von 10 Fahrzeugen bzw. Fußgänger*innen zwischen 07:15 und 07:30 Uhr die dominierende Verkehrsart. Es folgt der Quellverkehr mit jeweils 7 Verkehrsteilnehmenden in den Zeiträumen 06:45–07:00 Uhr und 07:30–07:45 Uhr. Der höchste Wert für Zielverkehr liegt bei 4 Personen im Intervall 09:45–10:00 Uhr. Lieferverkehr tritt morgens gleichmäßig mit 1 Fahrzeug je 15 Minuten zwischen 07:45 und 08:45 Uhr auf.

Am Abend erreicht der Durchgangsverkehr erneut den Höchstwert von 10 Verkehrsteilnehmenden im Zeitraum 17:30–17:45 Uhr, ist jedoch nicht durchgängig vorherrschend. Quell- und Zielverkehr zeigen vergleichbare Mengen, aber unterschiedliche zeitliche Verteilungen.

Der Lieferverkehr bleibt auch abends die geringste Verkehrsart mit einem Maximum von 2 Fahrzeugen zwischen 16:45 und 17:00 Uhr (Essanhaji et al. 2025).

Die Ergebnisse der Zählungen sind folgenden Grafiken zu entnehmen:

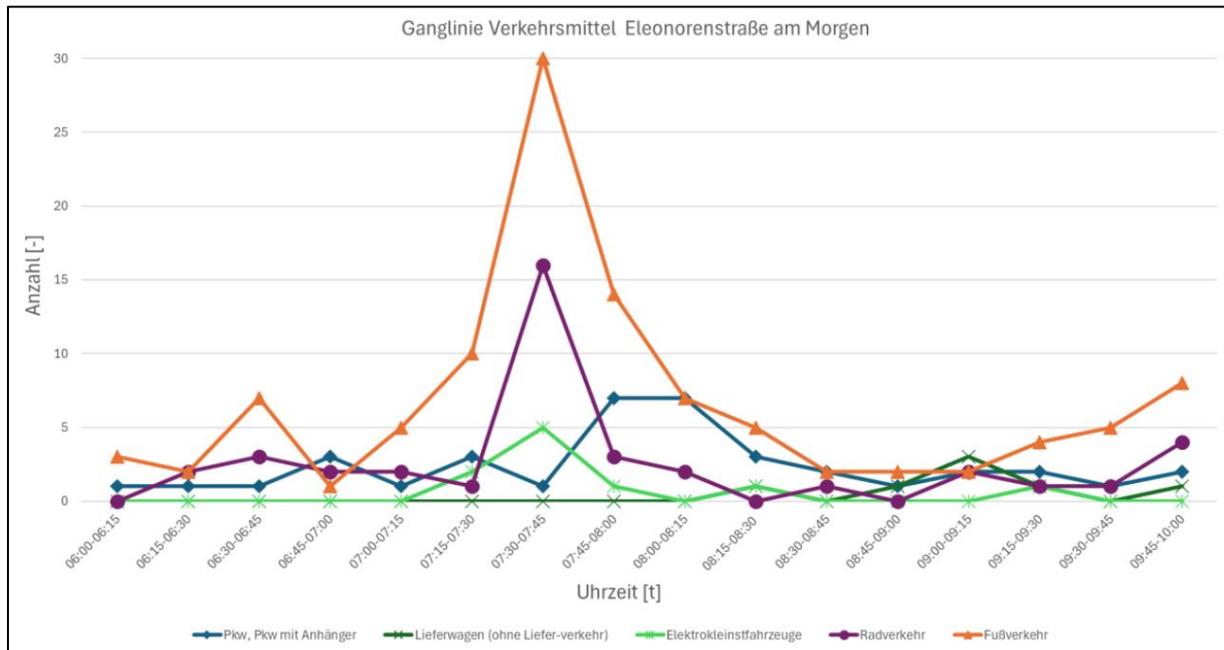


Abbildung 11, Eleonorenstraße Ganglinie morgens (Essanhaji 2025 et al.)

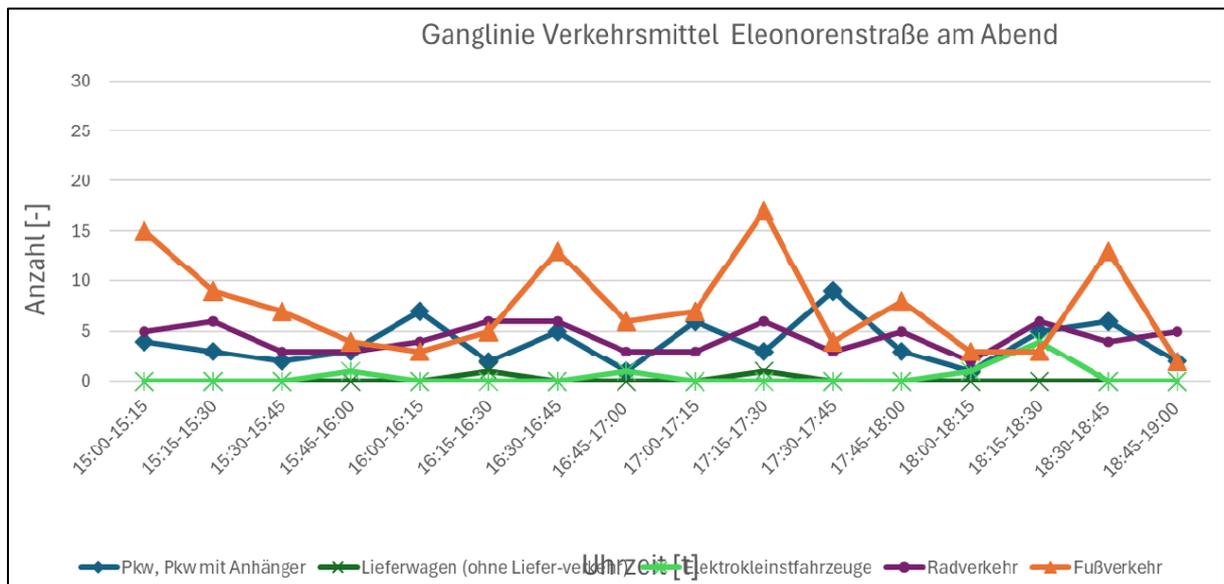


Abbildung 12, Eleonorenstraße Ganglinie abends (Essanhaji et al. 2025)

Wie die Verkehrserhebung zeigt, sind die Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs insgesamt sehr gering und liegen deutlich unter dem Wert von 400 KFZ /h. Aus Sicht des Verkehrsaufkommens eignet sich die Eleonorenstraße daher für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Planung:

Die Aufenthaltsfunktion im verkehrsberuhigten Bereich in der Eleonorenstraße soll ohne einen niveaugleichen Ausbau durch verschiedene Maßnahmen gestärkt werden. Dazu zählt der Wegfall von Parkplätzen im Vergleich zum ursprünglichen Zustand. Insgesamt können laut Planung drei Parkstände realisiert werden. Die Anzahl ergibt sich aus der maximalen Platzverfügbarkeit unter Berücksichtigung des Bestands und der Schleppkurven (vgl. Becker et al. 2025).

Durch die alternierende Anordnung soll eine gezielte Verengung und ein Versatz der Fahrgasse erzeugt werden (vgl. Abb. 13 (gesamter Plan im Anhang)). Diese erfolgt durch das Anordnen von Parkständen auf der einen Seite und Sitzmöbeln (beispielweise von Citydecks) oder Pflanzkübeln auf der gegenüberliegenden Seite. Bei der Aufstellung der Objekte muss beachtet werden die bestehende Entwässerung nicht zu behindern. Zusätzlich ist eine Umgestaltung der Ein- und Ausfahrtsbereiche vorgesehen, um das Zonenbewusstsein zu erhöhen (beispielsweise durch den Einsatz von Streetprint). Aufgrund der Platzverfügbarkeit soll die Einbahnstraßenregelung beibehalten werden.

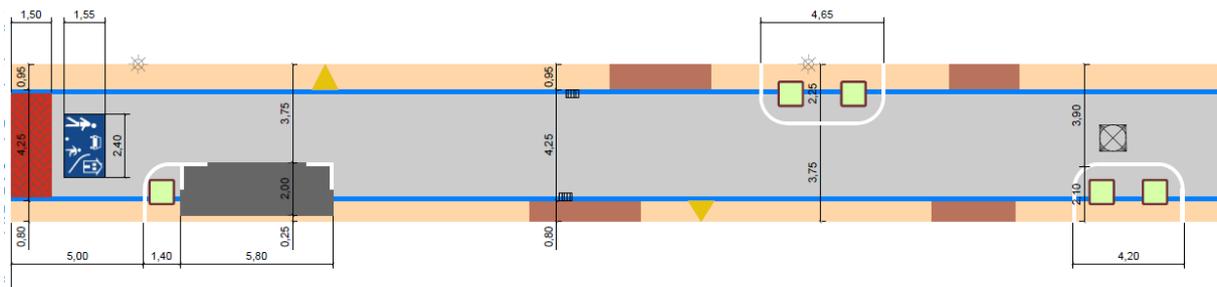


Abbildung 13, Planausschnitt Eleonorenstraße (Becker et al. 2025)



Abbildung 14, Visualisierung Einfahrtsbereich Eleonorenstraße (eigene Darstellung)

4.2 Im Kappesgarten

Bestand:

Die Straße Im Kappesgarten ist ebenfalls eine historisch bedingt sehr schmale Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von knapp 3,75 m. Die Gehwegbreite beträgt links 1,05 m sowie rechts 1,2 m. Der Gehweg steht damit weder für Rollstuhlfahrende noch für Fußgänger mit einem Kinderwagen zur Verfügung, weshalb diese auf die Straße ausweichen müssen. Die Entwässerung der Straße erfolgt über ein Dachprofil, das das anfallende Niederschlagswasser beidseitig zu den Gehwegen ableitet. Dort wird es über beidseitig neben den Gehwegen angeordnete Sinkkästen aufgenommen und dem öffentlichen Kanalnetz zugeführt.

	Gehwegbreite links	Fahrbahnbreite	Gehwegbreite rechts	Gesamtbreite	Gesamtlänge
Im Kappesgarten	1,05 m	3,75 m	1,2 m	6 m	110 m

Tabelle 2, Fahrbahn und Gehwegreiten Im Kappesgarten (Eigene Darstellung nach Becker et al.)

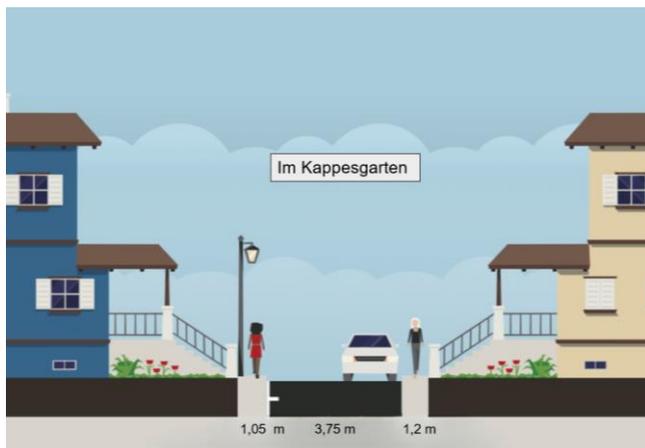


Abbildung 15 und 16, Querschnitt und Foto Im Kappesgarten (Eigene Darstellung mit Streetmix und Google Street View)

Ergebnisse der Verkehrserhebung:

Am Morgen dominiert der Durchgangsverkehr mit einem Höchstwert von 21 Fahrzeugen bzw. Fußgänger*innen im Zeitraum 07:15–07:30 Uhr. Es folgt der Quellverkehr mit einem Maximum von 12 Personen zwischen 07:30–07:45 Uhr. Der Zielverkehr erreicht seinen Spitzenwert von 5 Personen im Intervall 09:15–09:30 Uhr. Der Lieferverkehr tritt nur vereinzelt auf, insgesamt 5-mal mit jeweils einem Fahrzeug.

Am Abend bleibt der Durchgangsverkehr die führende Verkehrsart mit dem höchsten Wert zwischen 18:15–18:30 Uhr. Der Zielverkehr steigt nach zunächst geringen Werten ab 18:30 Uhr deutlich an und erreicht mit 12 Personen sein Maximum. Der Quellverkehr zeigt einen ähnlichen Verlauf, bleibt jedoch schwächer ausgeprägt mit

einem Höchstwert von 7 Personen. Der Lieferverkehr ist abends nur sporadisch vertreten (Essanhaji et al. 2025). Die Ergebnisse der Zählungen sind folgenden Grafiken zu entnehmen:

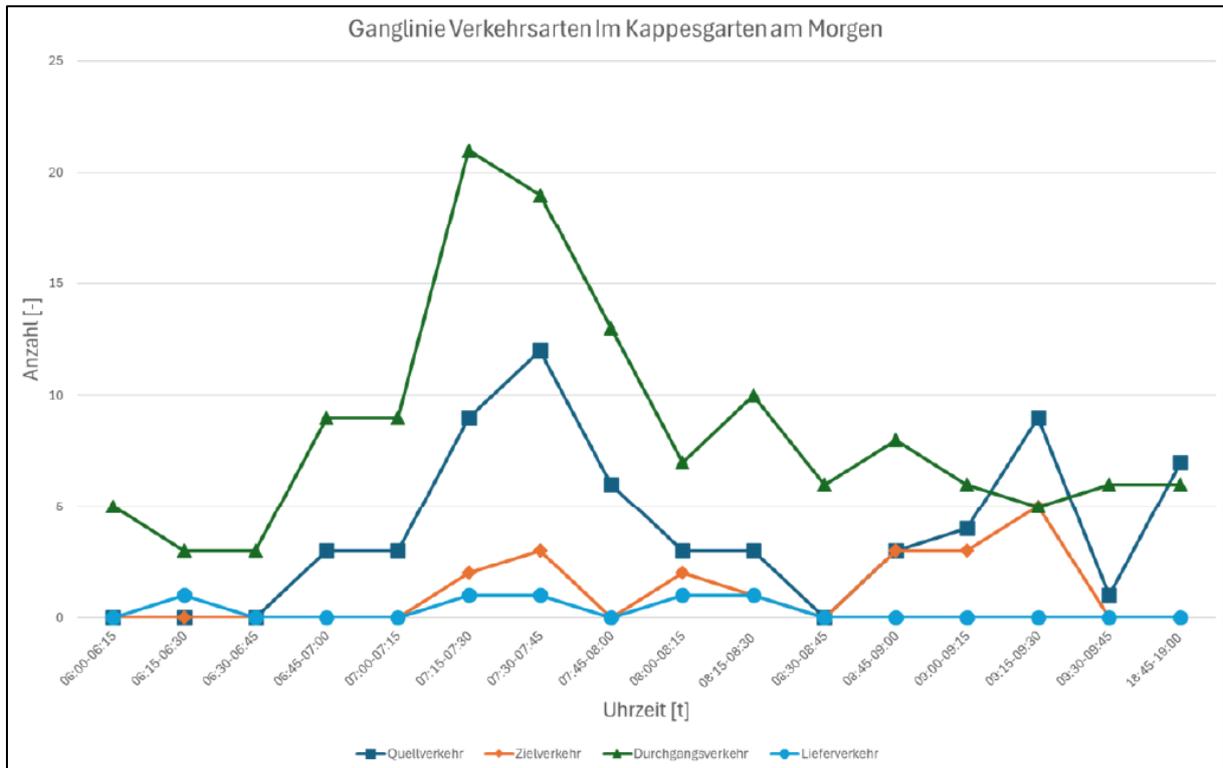


Abbildung 17, Im Kappesgarten Ganglinie morgens (Essanhaji et al. 2025)

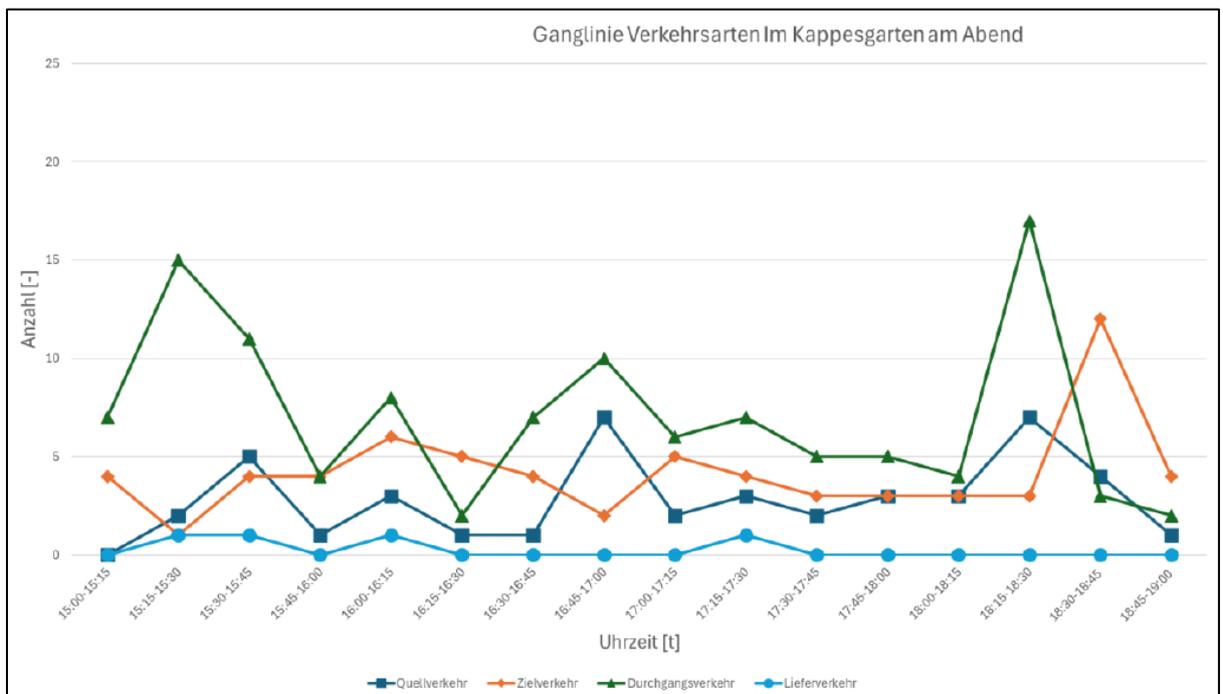


Abbildung 18, Im Kappesgarten Ganglinie abends (Essanhaji et al. 2025)

4.3 Im Apfelgarten

Die Straße Im Apfelgarten hat eine Fahrbahnbreite von knapp 4,05 m. Die Gehwegbreite beträgt links ca. 1 m sowie rechts 0,95 m. Die Entwässerung der Straße erfolgt wie in den anderen beiden Straßen über ein Dachprofil, das das anfallende Niederschlagswasser beidseitig zu den Gehwegen ableitet. Dort wird es über beidseitig neben den Gehwegen angeordnete Sinkkästen aufgenommen und dem öffentlichen Kanalnetz zugeführt.

	Gehwegbreite links	Fahrbahnbreite	Gehwegbreite rechts	Gesamtbreite	Gesamtlänge
Im Apfelgarten	1 m	4,05 m	0,95 m	6 m	102 m

Tabelle 3, Fahrbahn und Gehwegreiten Im Apfelgarten (Eigene Darstellung nach Becker et al. 2025)



Abbildung 21 und 22, Querschnitt und Foto Im Apfelgarten (Eigene Darstellung mit Streetmix und Google Street View)

Ergebnisse der Verkehrserhebung:

Am Morgen dominiert in der Straße Im Apfelgarten der Durchgangsverkehr das Verkehrsgeschehen. Mit einem Spitzenwert von zehn Fahrzeugen bzw. Verkehrsteilnehmenden im Fußverkehr im Zeitraum 07:15 bis 07:30 Uhr stellt er die am häufigsten vertretene Verkehrsart dar. Der Quellverkehr folgt mit identischen Maximalwerten von jeweils sieben Personen in den Zeitfenstern 06:45–07:00 Uhr sowie 07:30–07:45 Uhr. Der höchste Wert des Zielverkehrs wird im Intervall 09:45–10:00 Uhr mit vier erfassten Personen erreicht. Der Lieferverkehr tritt im Zeitraum von 07:45 bis 08:45 Uhr in konstanter Frequenz mit jeweils einem Fahrzeug pro 15-Minuten-Intervall auf. Am Abend zeigt sich ein deutlich wechselhafteres Bild der Verkehrsarten.

Der Durchgangsverkehr erreicht – analog zum Morgen – erneut einen Höchstwert von zehn Verkehrsteilnehmenden im Zeitraum 17:30 bis 17:45 Uhr, ist jedoch nicht durchgängig die dominierende Verkehrsart. Quell- und Zielverkehr weisen einen ähnlichen Verlauf auf, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der zeitlichen Verteilung und der erreichten Verkehrsstärken. Der Lieferverkehr bleibt auch am Abend die am geringsten vertretene Verkehrsart und erreicht seinen höchsten Wert mit zwei registrierten Fahrzeugen im Intervall 16:45 bis 17:00 Uhr (Essanhaji et al. 2025). Die Ergebnisse der Zählungen sind folgenden Grafiken zu entnehmen:

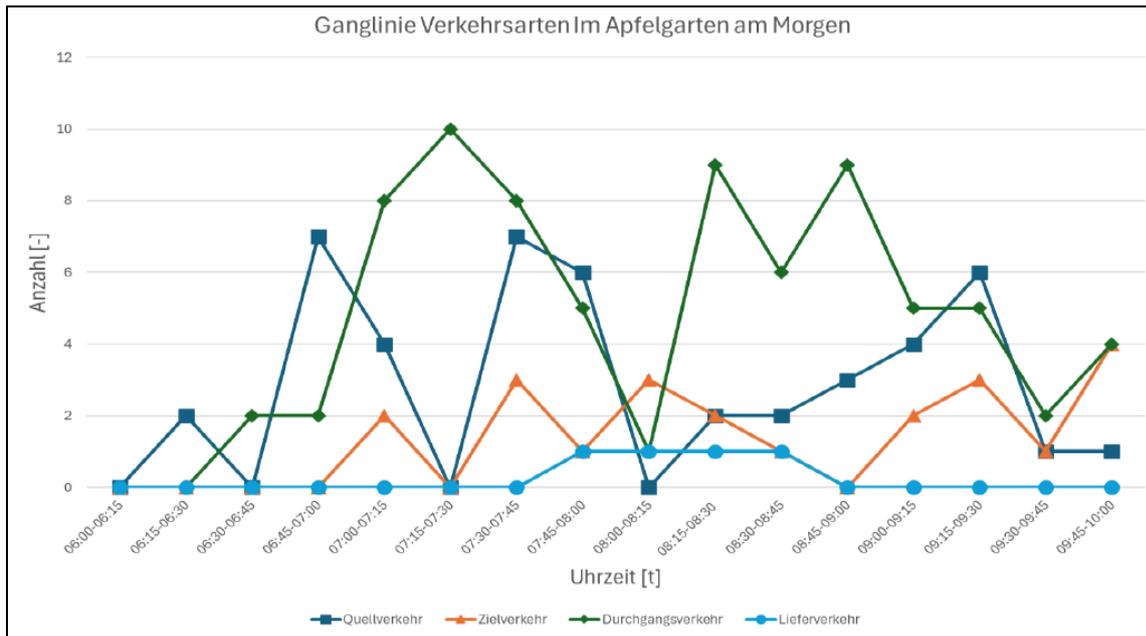


Abbildung 23, Im Apfelgarten Ganglinie morgens (Essanhaji et al. 2025)

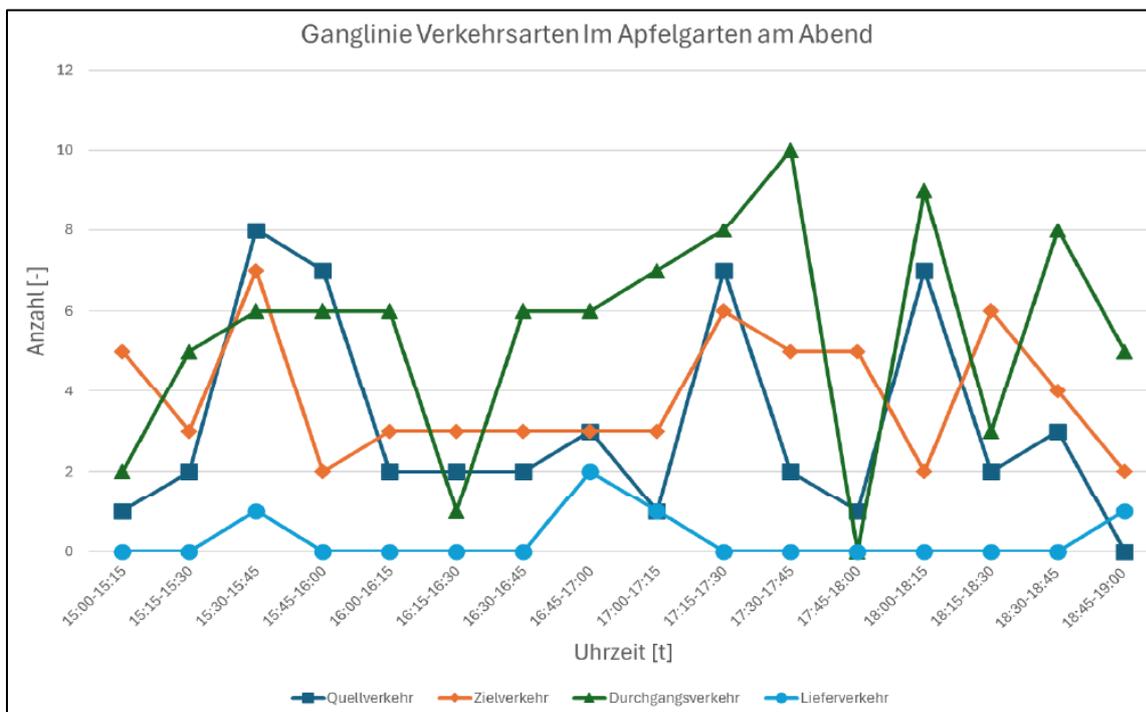


Abbildung 24, Im Apfelgarten Ganglinie abends (Essanhaji et al. 2025)

Wie die Verkehrserhebung zeigt sind die Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs insgesamt sehr gering und liegen deutlich unter dem Wert von 400 KFZ /h. Aus Sicht des Verkehrsaufkommens eignet sich die Straße Im Apfelgarten daher für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Planung:

Auf die Straße Im Apfelgarten soll ohne einen niveaugleichen Ausbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden. Unter Berücksichtigung des Bestandes können 3 Parkplätze realisiert werden. Durch die alternierende Anordnung wird eine gezielte Verengung und ein Versatz der Fahrgasse erzeugt und ein Befahren mit erhöhter Geschwindigkeit ausgeschlossen (vgl. Abb. 25 (gesamter Plan im Anhang)). Bei der Aufstellung der Objekte muss beachtet werden die bestehende Entwässerung nicht zu behindern. Dafür sollte die Entwässerungsrinne sowie Sinkkästen freigehalten werden. Zusätzlich ist eine Umgestaltung der Ein- und Ausfahrtsbereiche vorgesehen, um das Zonenbewusstsein zu erhöhen und die Vorfahrtsregelungen zu verdeutlichen (beispielsweise durch den Einsatz von Streetprint). Aufgrund der Platzverfügbarkeit soll die Einbahnstraßenregelung beibehalten werden.

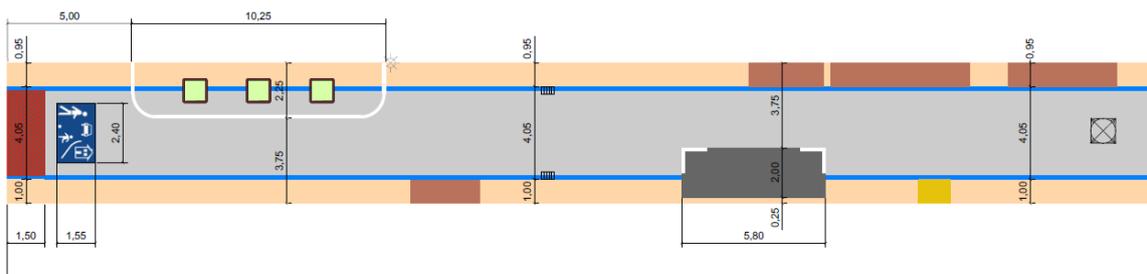


Abbildung 25, Planausschnitt Im Apfelgarten (Becker et al. 2025)



Abbildung 26, Visualisierung Im Apfelgarten (eigene Darstellung)

5. Fazit

Aufgrund der defizitären Bestandssituation in allen betroffenen Straßen hat sich die Gemeinde Bischofsheim auf die Suche nach einer verkehrssicheren und städtebaulich verträglichen Lösung begeben. Als geeignete Lösung wurde die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs identifiziert.

Im Falle der Eleonorenstraße sowie der Straßen Im Kappesgarten und Im Apfelgarten ermöglicht dieser Ansatz eine deutliche **Verbesserung der Aufenthaltsqualität** sowie eine spürbare **Erhöhung der Verkehrssicherheit**. Gleichzeitig bleibt die **Bereitstellung einzelner PKW-Stellplätze** gewährleistet. Und Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge kommen unproblematisch durch die Straßen. Ergänzend wird eine **Begrünung des öffentlichen Straßenraums** gefördert, was einen positiven Effekt auf das Mikroklima hat.

Die Verkehrsstärken des motorisierten Verkehrs sind insgesamt sehr gering und die geplante Gestaltung erzeugt einen verkehrsberuhigenden Aufenthaltscharakter. Aus fachlicher Sicht eignen sich die genannten drei Straßen daher grundsätzlich und uneingeschränkt für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs ohne niveaugleichen Ausbau.

6. Quellen

Becker, Krüger, Schwill, Thürmer (2025): *Erstellung von Gestaltungs- und Maßnahmvorschlägen zur Ausgestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs*. o.O.

Bundesministerium der Justiz (Hrsg.). (2024). *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*. Bundesgesetzblatt I, zuletzt geändert am 1. Januar 2024. Verfügbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/

Bundesministerium der Justiz (Hrsg.) (2001, zuletzt geändert 3. April 2025): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Bundesrepublik Deutschland. Verfügbar unter: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

Essanhaji, Ebner, Fedgenhauer, Bayer, Eden (2025): *Verkehrserhebung Bischofsheim*. o.O.

FGSV (2002): *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. Köln.

FGSV (2006): *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln.

Kraftfahrt Bundesamt (2024a): *Jahresbilanz 2024*. Online: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html (16.07.2025).

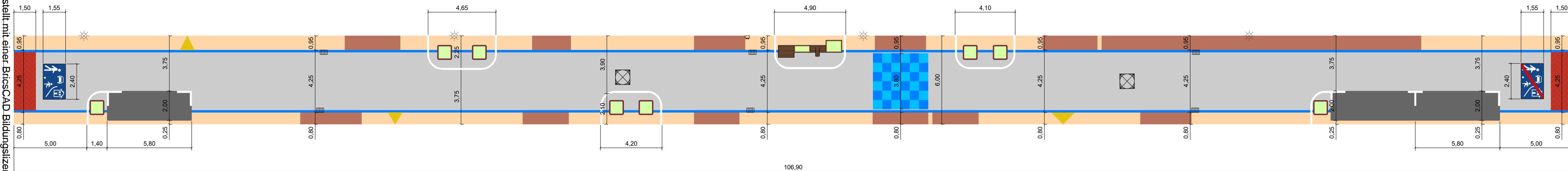
Kraftfahrt Bundesamt (2024b): *Personenkraftwagen am 1. Januar 2024 nach ausgewählten Merkmalen*. Online: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/2024/2024_b_jahresbilanz_tabellen.html?nn=3532350&fromStatistic=3532350&yearFilter=2024&fromStatistic=3532350&yearFilter=2024 (16.07.2025).

Mobilitätswerk GmbH (o.J): *Mobilitätskonzept für die Gemeinde Bischofsheim*. Im Auftrag von der Gemeinde Bischofsheim. Entwurf unter: <https://nextcloud.mobilitaetswerk.de/s/PYKd7XeSX64MayD>

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berlin (2023): Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen. Verkehrsberuhigter Bereich (1.1). Online verfügbar unter https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/steckbrief-6-verkehrsberuhigter-be-reich.pdf (17.07.2025).

Erstellt mit einer BricsCAD Bildungslizenz

Erstellt mit einer BricsCAD Bildungslizenz



Legende Planung	
Gehweg	
Fahrbahn	
Entwässerungsrinne	
Zufahrten	
Eingangstüren	
Längsparkstände	
Parkmarkierung	
Flächenmarkierung	
Aufdruck (Beginn und Ende v.B.)	
Aufmerksamkeitsfeld	
Asphaltprägung	
Sitzkombination	
Pflanzkübel	
Kanaldeckel	
Laterne	
Sinkkasten	
Stromkasten	

Hochschule RheinMain	
Studiengang: Nachhaltige Mobilität Sommersemester 2025	
Modul 8230: Projekt B - Maßnahmen nachhaltiger Mobilität	
Erstellt durch: Iris Becker, Jana Krüger, Jan Schwill, Philipp Thürmer	
Genehmigt von:	Erstellungsdatum: 28. Juni 2025
Titel: Eleonorenstraße, Bischofsheim (kostengünstig)	
Dokumententyp: Entwurfsplanung	
Maßstab: 1:100	Blatt Nummer: 2 von 3



Legende Planung

Gehweg	
Fahrbahn	
Entwässerungsrinne	
Zufahrten	
Eingangstüren	
Längsparkstände	
Parkmarkierung	
Flächenmarkierung	
Aufdruck (Beginn und Ende v.B.)	
Aufmerksamkeitsfeld	
Asphaltprägung	
Sitzkombination	
Pflanzenkübel	
Kanaldeckel	
Laterne	
Sinkkasten	
Stromkasten	

Hochschule RheinMain

Studiengang: Nachhaltige Mobilität Sommersemester 2025	
Modul 8230: Projekt B - Maßnahmen nachhaltiger Mobilität	
Erstellt durch: Iris Becker, Jana Krüger, Jan Schwill, Philipp Thürmer	
Genehmigt von:	Erstellungsdatum: 28.Juni 2025
Titel: Im Kappesgarten, Bischofsheim (kostengünstig)	
Dokumententyp: Entwurfsplanung	
Maßstab: 1:100	Blatt Nummer: 1 von 3

Erstellt mit einer BricsCAD Bildungslizenz

Erstellt mit einer BricsCAD Bildungslizenz

