

An den
Magistrat der Stadt Kelsterbach
über Stadtverordnetenvorsteherin Helga Oehne
Stadtverordnetenbüro/Rathaus
Mörfelder Straße 33
65451 Kelsterbach

Kelsterbach, 29.04.2019

Antrag der Wählerinitiative Kelsterbach.

Städtebauliche Leitsätze und Anregungen für die Neugestaltung der Rüsselsheimer Straße zur Einbringung in ein oder mehrere Pflichtenhefte in benötigte Ausschreibungen des Projektes , insbesondere an Fachplanungen.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

Der anstehende Umbau der Rüsselsheimer Straße, insgesamt zwei Kilometer lang und größtenteils 14 Meter breit, bietet eine große Chance den öffentlichen Raum aufzuwerten und mit Blick auf zukünftige Mobilität zu gestalten.

1. Bei der Planung des Umbaus sind folgende Leitsätze zu berücksichtigen:

- a) Die Gestaltung und Infrastruktur fördert umweltfreundliche Formen der Mobilität wie zu Fuß gehen und Radfahren in besonderem Maße und steigert die Aufenthaltsqualität.
- b) Öffentliche Parkflächen für Autos werden gegenüber der aktuellen Anzahl an Stellplätzen möglichst reduziert. Keineswegs darf sich die Anzahl der öffentlichen Stellflächen gegenüber der heutigen Situation erhöhen.
- c) Die funktionelle und städtebauliche Anbindung berücksichtigt neben bestehenden Wohnbauten ausdrücklich die avisierten Neubauprojekte, die Anbindung an Freizeitflächen/Grünanlagen Richtung Mainufer, die Verknüpfung mit dem neu entstehenden Gewerbegebiet Enka sowie dem Fachmarktzentrum/Graf-de-Chardonnet-Platz.
- d) Die Wirkung eines "endlos langen Schlauches" der ehemaligen Bundesstraße ist durch geeignete Mittel, Wegmarken und Gestaltung zu durchbrechen um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen zu steigern.

e) Die Planung des Straßenraums erfolgt grundsätzlich zunächst von "außen nach innen" (statt wie üblich umgekehrt). Das heißt, dass zunächst der Breite der Gehwege Vorrang eingeräumt wird und dann lediglich der restliche Platz für die Fahrbahn zur Verfügung steht.

f) Fördermittel, die sich um Stadtraumgestaltung, zukünftige Mobilitätsstrategien und Nahmobilität drehen, sind zu berücksichtigen.

g) Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sind in angemessener Weise am Planungsprozess zu beteiligen.

2. Zur Anregung für den Planungsprozess gibt die Stadtverordnetenversammlung dem Magistrat zur Kenntnis

Ein 4-5 Meter breiter "Boulevard" für Fußgängerinnen und Fußgänger zieht sich über die gesamte Länge der Straße. Eine lockere Allee säumt den Boulevard. Zwischen den Bäumen entstehen einige wenige PKW-Stellplätze. (siehe Abbildungen 2, 3)

Die Gestaltung der Straße dient der Aufnahme des Radverkehrs und des Anliegerverkehrs. Dem besonderen Schutzbedürfnis auch ungeübter Radfahrerinnen und Radfahrer wird Rechnung getragen. Durch geeignete Gestaltungsmittel und z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraße (Zeichen 244.1).

Übergänge, zum Beispiel im Bereich Rewe/Übergang zum Main (Rüsselsheimer Straße 115/133) könnten durch Erhöhung/Aufpflasterung des Belags die Straße dergestalt unterbrechen, so dass den kreuzenden Fußgängern Vorrang eingeräumt wird. (siehe Abbildung 4)

Sachdarstellung

Die ehemalige Bundesstraße im Bereich der Rüsselsheimer Straße wurde vor einigen Jahren entwidmet. Darüber hinaus hat sich mit der Entwicklung des Enka-Geländes und dem Bau der Max-Fremery-Straße der Durchgangsverkehr fast vollständig verlagert. Die Rüsselsheimer Straße ist damit zu einer reinen Anliegerstraße mit reduziertem Autoverkehr geworden.

Durch die Neugestaltung dieses öffentlichen Raums, 14 Meter breit und zwei Kilometer lang, ergeben sich ausgezeichnete Chancen neue Akzente in der städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich zu setzen.

Doch welches sind die grundlegenden Kriterien für die Neugestaltung? Dabei könnten zwei Stichworte eine Rolle spielen: Aus Sicht der Verkehrsplanung die „Mobilität der Zukunft“ und aus stadtplanerischer Sicht die „Stadt für Menschen“.

Unter dem Stichwort „Mobilität der Zukunft“ wird in letzter Zeit immer mehr darüber debattiert, in welche Richtung sich Planung bewegen sollte. Die Friedrich-Ebert-Stiftung hat kürzlich eine Studie mit dem Titel „Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten - Konzept für eine Mobilitätsstrategie“ herausgegeben. Die Stärkung der Nahmobilität spielt darin neben vielen anderen Faktoren eine große Rolle. Auch die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen“ zeugt davon.

Eng damit zusammen hängen stadtplanerische Aspekte. Die „autogerechte“ Stadtplanung der vergangenen Jahrzehnte gerät in immer stärkere Kritik und bei neuen Projekten wird heute auch vieles anders gemacht, als noch vor 20 Jahren. Doch die technischen Regelwerke nach denen heute geplant wird, basieren größtenteils auf den Erfahrungen aus genau dieser „autogerechten“ Zeit. Die psychologische Wirkung der Architektur auf die Menschen, das „menschliche Maß“ (Gehl), das für eine lebendige und sichere Umgebung notwendig ist, werden zu wenig berücksichtigt. Dabei ist der Faktor „Stadt für Menschen“ eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Aufenthaltsqualität steigt und die Stärkung der Nahmobilität gelingt.

In der Projektbeschreibung der NH ProjektStadt zum Rückbau und der Umgestaltung der Rüsselsheimer Straße sind Ansätze bereits vorhanden. Die Straße soll für Fußgänger und Radfahrer attraktiver werden. „Die Umgestaltung verfolgt auch das Ziel einer Öffnung des Quartiers (Mainhöhe) zur Gesamtstadt hin.“ Insofern ist die Erweiterung des Gebietes für das Projekt Soziale Stadt gutzuheißen, nicht nur im Hinblick auf eventuelle Fördermittel.

Die Vernetzung mit den Mainanlagen ist bereits angedacht. Das ist im Freizeitverkehr auch ein wichtiger Aspekt.

Jedoch ist der Alltagsverkehr noch ausschlaggebender. Für die täglich zurückzulegenden Wege ist die Annäherung des Quartiers Mainhöhe an den Rest der Stadt richtig und wichtig. Auf die Rüsselsheimer Straße insgesamt betrachtet gibt es weitere Faktoren, die zu berücksichtigen sind:

- das entstehende Gewerbegebiet Enka, über dessen (fußläufige) Verzahnung mit dem gegenüberliegenden Quartier nachgedacht werden muss
- die avisierten Neubauprojekte der Nassauischen Heimstätte und der Umbau des ehemaligen Enka-Kantinengebäudes
- die Nutzung des Graf-de Chardonnet-Platzes, der heute meistens menschenleer vorzufinden ist
- es ist wünschenswert, wenn auch das Fachmarktzentrum Enka aus Sicht der Fußgänger und Radfahrer durch die stadträumliche Gestaltung näher an die Gesamtstadt heranrückt.

Die aktive Einbeziehung der Stadtverordnetenversammlung sowie der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess hilft Planungsfehler zu vermeiden und begünstigt die Akzeptanz des Projektes.

Literatur

Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.)(2017), Wiso-Diskurs 02/2017, Nachhaltige Mobilitätskultur in Hessen gestalten - Konzept für eine Mobilitätsstrategie, <http://www.fes.de/de/landesbuero-hessen/publikationen/>

Gehl, Jan (2015), Städte für Menschen

Graf, Thimo (2016), Handbuch: Radverkehr in der Kommune - Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing

Holzappel, Helmut (2016) Urbanismus und Verkehr - Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner

Initiative Mobiles Hessen 2020 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, <https://www.mobileshessen2020.de/>

Heinrich-Böll-Stiftung: Dossier Kommunale Verkehrswende
<https://www.boell.de/de/kommunale-verkehrswende>

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads 'Bruno Zecha'.

Bruno Zecha

Anhang Abbildungen



Abb. 1 - Ansicht Rüsselsheimer Straße heute - die Verkehrsfläche ist weitgehend 14 Meter breit, mit 10 Metern Fahrbahnbreite



Abb. 2 - Möglicher "Boulevard" mit Allee, Ansicht von Westen



Abb. 3 – Möglicher "Boulevard", Ansicht von Osten



Abb. 4 Beispiel-Übergang/Aufpflasterung in Höhe des REWE-Marktes