// AMTLICHE BEKANNTMACHUNG //

Bau-, Planungs- und Umweltausschuss
Vorsitzender:
Angelo Pellilli

Postanschrift
Postfach 11 52
65479 Raunheim

24. Januar 2022

E/6

Am **Montag, 31.01.2022, 19:30 Uhr**

findet im Airport Garden Loft**,** Am Messeplatz

eine öffentliche gemeinsame Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses und des Verkehrsausschusses statt.

Tagesordnung

1.		Genehmigung des Protokolls der Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses vom 13.12.2021
2.	2022-166	1. Sachstandsbericht Verkehrsanalyse nach Öffnung des Anschlusses West 2. Prüfung eines Anschlusses West „Light plus“ an die Bundesstraße 43 3. Vorgezogene Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Mainzer und Frankfurter Straße
3.	2022-167	Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“
4.	FA/2021-128	B90/Die Grünen Antrag; Erstellung einer Prioritätenliste bei der Straßensanierung
4.1	2022-165	Prioritätenliste für Straßensanierungsmaßnahmen
5.	FA/2021-944	B90/Die Grünen-Antrag; Aufbau eines Schwalbenhauses/Schwalbenquartiers in Raunheim
6.	2022-168	Bebauungsplan 61.23.42 „Am gemeinen Damm“ hier: Antrag zur erneuten Änderung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans
7.		Errichtung eines Waldlehrpfades - mündlicher Bericht -
8.		Verschiedenes

Angelo Pellilli
Ausschussvorsitzender

Drucksache
2022-166

STADT RAUNHEIM

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 14.01.2022

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich III
Fachdienst	FD III.1

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	18.01.2022	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	vorberatend
Verkehrsausschuss	31.01.2022	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	03.02.2022	beschließend

Betreff:

1. **Sachstandsbericht Verkehrsanalyse nach Öffnung des Anschlusses West**

2. **Prüfung eines Anschlusses West „Light plus“ an die Bundesstraße 43**

3. **Vorgezogene Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Mainzer und Frankfurter Straße**

Beschlussvorschlag:

1. Der Sachstandsbericht zur Verkehrsanalyse nach Öffnung des Anschlusses West wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen, die Realisierbarkeit sowie die Kosten eines Anschlusses West „Light plus“ an die Bundesstraße 43 zu prüfen.

3. Die vorgezogene Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Mainzer und Frankfurter Straße wird beschlossen.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge:

0. Allgemeines

In den zurückliegenden Jahren wurde mit sehr viel Engagement die Planung und Inbetriebnahme der Anschlüsse „Ost“ und „West“ betrieben, die wesentliche Bestandteile des städt. Projekts zur Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre darstellen. Mit diesem Projekt wurden direkte Anbindungen an die überregionale Bundesstraße 43 erstellt, die im Zusammenwirken mit einer an der Peripherie Raunheims gelegenen Verkehrsachse (Flörsheimer Straße - Schnelser Weg - Ludwig-Buxbaum-Allee – Aschaffenburger Straße – Geschwister-Scholl-Straße) die Innenstadt maßgeblich von vermeidbaren Verkehren entlasten.
Mit Inbetriebnahme der Anschlüsse war erwartbar, dass sich prognostizierte Entlastungswirkungen nicht zeitlich unmittelbar, sondern vielmehr in einem mehrjährigen Entwicklungsprozess ergeben werden. Zudem wurde mit dem beschlossenen Verkehrs- und Mobilitätskonzept der Auftrag verbunden, durch verkehrslenkende Maßnahmen die Nutzungsquoten der neuen Anschlüsse weiter zu erhöhen.
Zur Sicherstellung eines hinreichenden Erkenntnisstandes über die Entwicklung der Nutzung der neu geschaffenen Anschlüsse ist vorgesehen, die Stadtverordnetenversammlung und den Magistrat über entsprechende Verkehrszählungen zu unterrichten.

1. Sachstandsbericht zur Verkehrsanalyse nach Öffnung des Anschlusses West

Um den Einfluss des Anschlusses West und der periphären Verkehrsachse auf den Innenstadtverkehr feststellen zu können, wurden im September 2021 Verkehrsstromzählungen im Stadtgebiet durchgeführt und mit den Daten vorangegangener Zählungen verglichen. So wurden zur Erfassung des aktuellen Verkehrsgeschehens am 28.09.2021 an den maßgeblichen Verkehrsknotenpunkten

- Mainzer Straße/Flörsheimer Straße/Schnelser Weg
- Anschluss West
- Anschluss Ost

Verkehrszählungen im Zeitraum von 06:00 – 10:00 Uhr sowie von 15:00 – 19:00 Uhr mittels Videotechnik durchgeführt und anschließend ausgewertet.

Feststellungen zum allgemeinen Verkehrsaufkommen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Quell- und Zielverkehr an den o.g. Zählstellen zwischen 2012 (also vor Inbetriebnahme der Anschlüsse Ost und West) und 2019 (nach Inbetriebnahme der beiden Anschlüsse) um knapp 12 %, das entspricht ca. 2.250 KFZ/8 h, zugenommen hat. Dabei sind im Osten keine nennenswerten Veränderungen zu verzeichnen. Im Westen hat hingegen die Verkehrsbelastung auf der Mainzer Straße zwischen Rüsselsheim und Raunheim um über 5 %, das entspricht ca. 500 KFZ/8 h, zugenommen.

Die o.a. Verkehrszunahme ist vermutlich auf Strukturveränderungen zurückzuführen. So hat z.B. die Bevölkerung Raunheims zwischen 2012 und 2018 um über 8 %, von rund 15.700 Einwohnern auf ca. 17.000, zugenommen.

Querschnitt	Zählung 2012 (KFZ/8h)	Zählung 2019 (KFZ/8h)	Zählung 2021 (KFZ/8h)
Mainzer Straße West	8.955	9.457 (+5,6 %)	9.499 (+0,4 %)
Kelsterbacher Str. Ost	10.274	10.240 (-0,3 %)	9.520 (-7,0 %)
Anschluss West	-	1.776	2.077 (+17 %)
Summe	**19.229**	**21.473** (+11,7 %)	**21.096** (-1,8 %)

Tabelle 1: Entwicklung des Quell- und Zielverkehrs (KFZ/8 h) und Aufteilung auf Erschließungsstraßen

Entlastungswirkungen nach Realisierung der Anschlüsse Ost und West
Im Innenstadtbereich im Zuge der Mainzer Straße sowie der Bahnhof- und Ludwigstraße hat die Verkehrsbelastung zwischen 2012 und 2019 deutlich abgenommen. Insbesondere in der westlichen Frankfurter Straße und in der Ludwigstraße ist der KFZ-Verkehr in den Erhebungszeiträumen um über 20 % zurückgegangen.

In der nördlichen Bahnhofstraße ist ein Rückgang der Verkehrsbelastung um rund 15 % zu verzeichnen, während in der Mainzer Straße westlich der Ludwigstraße knapp 9 % weniger Fahrzeuge gezählt wurden. Vor dem Hintergrund einer deutlichen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs seit 2012 ist damit festzustellen, dass durch die Herstellung der Anschlüsse nicht nur relevante Mehrverkehre verhindert, sondern das Verkehrsaufkommen insgesamt deutlich reduziert werden konnte. Dies wirkt sich auf die Wohnquartiere dahingehend aus, dass sich durch die Minderung der Belastungen durch Lärm, Abgase und Gefährdungssituationen die Wohnqualität verbessern ließ.

Im nördlichen Schnelser Weg und in der Mainzer Straße, östlich der Einmündung in den Schnelser Weg, hat hingegen die Verkehrsbelastung zwischen 2012 und 2019 deutlich zugenommen. Hier scheinen sich die o.g. Strukturveränderungen und Wirkungen aus Änderungen im Straßennetz zu überlagern. So ist beispielsweise nach der Zählung im Jahr 2012 eine direkte Erschließung der Einkaufsmärkte in der Mainzer Straße über den Dietrich-Bonhoeffer-Kreisel entstanden. Dadurch verlagern sich Verkehrsströme aus/nach Rüsselsheim von der Flörsheimer Straße auf die Mainzer Straße. Diese Entwicklung war ausdrücklich gewollt, weil damit Verkehre, die bislang maßgeblich über die Ringstraße und Moselstraße stattfanden, aus diesem Wohnquartiersbereich an den unbewohnten Stadtrand verlagert werden konnten.

Querschnitt	2012 (KFZ/8 h)	2019 (KFZ/8 h)	Veränderung in %
Mainzer Straße westl. Einmündung Ludwigstraße	4.133	3.769	- 8,8 %
Frankfurter Straße West	4.470	3.537	-20,9 %
Ludwigstraße Nord	984	754	-23,4 %
Bahnhofstraße Nord	893	761	-14,8 %
Schnelser Weg Nord	3.778	5.313	+40,6 %
Flörsheimer Straße Süd	4.081	2.963	-27,4 %

Mainzer Straße östl. Schnelser Weg bis Dietrich-Bonhoeffer-Kreisel	3.602	5.393	+49,7 %

Tabelle 2: Entwicklung der Verkehrsbelastung im weiteren innerstädtischen Bereich (KFZ/8 h)

Durch die Verlagerung von insbesondere kurzen KFZ-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) in Kombination mit Verlagerungen des Quell- und Zielverkehrs auf die für die jeweilige KFZ-Fahrt kürzeste Verbindung zur B 43, bestehen weitere Potentiale zur Entlastung des alten Stadtkerns. Eine Verbesserung der Radinfrastruktur, des ÖPNV-Angebots und Maßnahmen zur Erhöhung des Widerstands für den KFZ-Verkehr auf sensiblen Streckenabschnitten im Bereich des alten Ortskerns können zu weiteren Entlastungen führen.
Eine weitere wesentliche Entlastung auf der Achse Kelsterbacher Straße, Frankfurter Straße, Mainzer Straße würde entstehen, wenn dem Kfz-Verkehr eine attraktivere Alternative zur Verfügung stünde. Dies gilt insbesondere für Verkehre, die aus Richtung Kelsterbach auf die westlich gelegenen Wohnquartiere (Ringstraßensiedlung) gerichtet sind.
Hierzu wird auf eine Planungsidee verwiesen, die vor und 15 Jahren entstanden ist, der sog. Anschluss West „Light plus“.

2. Anschluss West „Light plus“

Während der Anschluss Ost einen sog. Vollanschluss darstellt, der alle Verkehrsbeziehungen und Fahrtrichtungen bedient, handelt es sich beim Anschluss West um einen Teilanschluss. Über diesen können lediglich die aus Rüsselsheim über die B 43 kommenden Verkehre sowie die in Richtung Kelsterbach auffahrenden Verkehre abgewickelt werden. Eine Ausfahrt aus Fahrtrichtung Kelsterbach kommend sowie eine Auffahrt nach Rüsselsheim führend, existiert nicht.

Ein Vollanschluss, wie er noch in den 90er Jahren planerisch beabsichtigt war, ist unter den, sich in den letzten 20 Jahren konsequent weiter entwickelten Genehmigungsvoraussetzungen nicht mehr realisierbar. Ein so weitreichender baulicher Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet „Hessische Mainaue“ (Mainvorland), das auch eine relevante Hochwasserretentionsfunktion übernimmt, ist mit den bestehenden naturschutzrechtlichen Vorgaben nicht zu vereinbaren. Frühere Bestrebungen der Stadt Raunheim zur Genehmigung eines Vollanschlusses wurden folglich durch den Straßenbaulastträger, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie die Naturschutzbehörden abgelehnt.

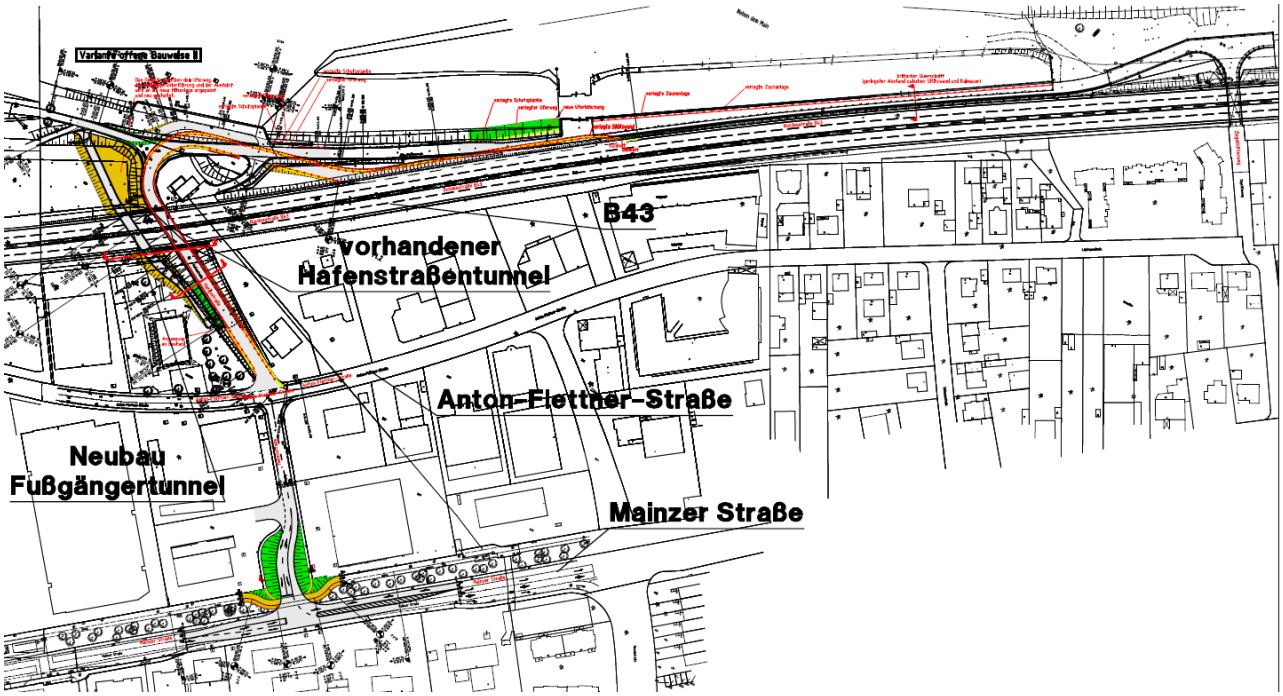
Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten sowie gleichzeitig dem Erfordernis, in noch wirksamerer Weise Verkehre aus belasteten Wohnquartieren auf die Mainuferstraße zu verlagern, wurde vor rund 15 Jahren die Überlegung entwickelt, für die gewünschte Ableitung der Verkehre ein bestehendes, bereits asphaltiertes Wegesystem zwischen der Unterführung in der Hafenstraße und dem Hafengelände des Yachtclubs Untermain e.V. als Abfahrt von der B 43, aus Kelsterbach kommend, zu nutzen. Diese Abfahrt würde durch die Unterführung in der Hafenstraße und über die Anton-Flettner-Straßen führen und bis zur Mainzer Straße durchgebunden. Diese mit dem Arbeitstitel Anschlussstelle West „Light plus“ bezeichnete Anbindung hätte

den Vorteil, dass auf den Bau eines neuen Unterführungsbauwerks unter der B 43 verzichtet werden könnte, da die Unterführung Hafenstraße für diese Zwecke genutzt würde. Mittels einer einfachen Rampenanlage, die von der B 43 auf die bestehende, asphaltierte Wegeführung zwischen der Unterführung Hafenstraße und dem Hafengelände führen würde, könnte eine Abfahrt für die Fahrtrichtung Kelsterbach – Rüsselsheim geschaffen werden. Somit verfügten Autofahrer über die Möglichkeit, am bestehenden Anschluss West in Fahrtrichtung Kelsterbach auf die B 43 aufzufahren und am Anschluss West „Light plus“ in umgekehrter Fahrtrichtung wieder abfahren zu können.

Durch den bestehenden Anschluss West besteht derzeit lediglich eine Auffahrtsmöglichkeit in Fahrtrichtung Kelsterbach. Verkehre in Gegenrichtung benutzen daher die Anschlussstelle Ost und fahren durch die Innenstadt, um z.B. ein Ziel in der Ringstraße anzusteuern. Mit Realisierung eines Anschlusses West „Light plus“ besteht folglich die Möglichkeit, vermeidbare Innenstadtverkehre in nennenswertem Umfang weiter zu reduzieren.

Da mit der ausschließlichen Nutzung dieses Bauwerks für den Fahrverkehr die fußläufige Verbindung in das Mainvorland unterbrochen würde, müsste daher ein neues, einfaches Querungsbauwerk für den Fußgänger- und Radverkehr erstellt werden. Dieses würde nicht zuletzt für die Aufrechterhaltung des Sportbetriebs im Kanuclub Wanderfahrer e.V. erforderlich werden, um die Ruderboote auch weiterhin zur vereinseigenen Steganlage im Mainvorland tragen zu können.

Für die Anschlusslösung West „Light Plus“ wurden bereits Vorentwürfe erstellt, auf denen weitere Planungen aufgebaut werden können. Die Planungsidee stellt sich wie folgt dar:



Die aktuelle finanzielle Lage erschwert den zeitlich unmittelbaren Einstieg in Ausführungsplanungen oder gar eine Realisierung. Die Verwaltung sollte jedoch zur Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen damit beauftragt werden, mit den zuständigen Stellen in einen Dialog zur Erkundung der Möglichkeit einer Genehmigungsfähigkeit einzutreten. Teil dieses Prüfauftrages sollte zudem sein, die erwartbaren Kosten einer solchen Variante für einen verbesserten Anschluss zu ermitteln.

3. Vorgezogene Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Mainzer und Frankfurter Straße

Die städt. Gremien beschlossen im Jahr 2019 ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept, das u.a. bauliche Maßnahmen in der Mainzer, Frankfurter und Kelsterbacher Straße zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt vorsieht.

In diesem Zusammenhang nahm die Stadtverordnetenversammlung den Prüfantrag 2021-44 der FDP-Fraktion vom 05.07.2021 zur vorgezogenen Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in o.g. Straßenzügen an.

Die unter 2. vorgestellte Verkehrsanalyse weist die Wirksamkeit der Anschlüsse Ost und West für eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt nach. Gleichzeitig empfiehlt sie weitere Maßnahmen, um die bereits erzielte Verkehrsentlastung weiter zu steigern. So wird u.a. auch eine Erhöhung des Widerstands für den KFZ-Verkehr in der Kernstadt empfohlen, der Gegenstand des Antrags 2021-44 vom 05.07.2021 ist und durch die Verwaltung geprüft wurde.

Die Verkehrsplaner Heinz + Feier GmbH aus Wiesbaden erstellten ein Konzept zur vorgezogenen Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Mainzer und Frankfurter Straße.

Der anliegende Entwurf identifiziert und verortet Maßnahmen, die zu einer Unterbrechung des gewohnten, nahezu ungehinderten Verkehrsflusses in der Mainzer und Frankfurter Straße führen. Neben einfachen Farbmarkierungen, die Stellplätze auf der Fahrbahn ausweisen, werden Kunststoffrecycling-Elemente eingesetzt, um bauliche Hindernisse im Verkehrsraum zu schaffen. Diese Elemente sind genormt und verfügen über eine BASt-Zulassung (Bundesanstalt für Straßenwesen).

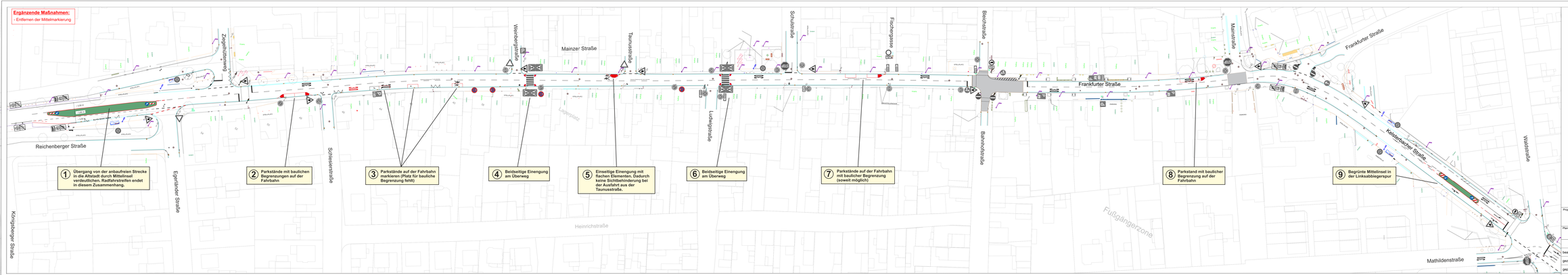
An der westlichen und östlichen Einfahrt in die Kernstadt werden jeweils bepflanzte Mittelinseln vorgesehen, die den geradlinigen Straßenverlauf der Mainzer und Kelsterbacher Straße unterbrechen. Neben einer veränderten Linienführung, die zu reduzierten Fahrgeschwindigkeiten führt, bieten die beiden bepflanzten Mittelinseln zudem einen positiven stadtgestalterischen Aspekt.

Die Verwaltung empfiehlt eine Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, die nach einer Erprobungsphase jederzeit nachjustiert werden können.

Finanzielle Auswirkungen:

Jühe Bürgermeister	Laubscheer Fachbereich III	Brune Fachdienst Infrastruktur

Ergänzende Maßnahmen:
- Entfernen der Mittelmarkierung



Legende:

Bestand

- Markierung
- Beschilderung

Neuplanungen

- Mittelinsel ggf. mit Bepflanzung
- Verschwenkungselement Typ Lüft „Verschwenkungsinsel"
- Verschwenkungselement, Typ Lüft „Verkehrswächter"
- Ergänzende Beschilderung
- Markierung
- 6 Beidseitige Einengung am Überweg — Nummerierung und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Projekt:

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Mainzer Straße / Frankfurter Straße

Planbezeichnung: Übersichtsplan			Maßstab: 1:500	Plan: 1
	Zeichen	Datum	Planverfasser: 65205 Wiesbaden, Kreuzberger Ring 24, Tel.: (0611) 71464-0, Fax: 71464-79, E-Mail: info@heinz-feier.de	
bearbeitet	RM	21.12.2021		
gezeichnet	TR/gö	20.01.2022		
geprüft	JF	20.01.2022	HEINZ + FEIER GmbH	

Drucksache
2022-167

STADT RAUNHEIM

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 14.01.2022

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich III
Fachdienst	FD III.1

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	18.01.2022	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	vorberatend
Verkehrsausschuss	31.01.2022	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	03.02.2022	beschließend

Betreff:

Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“

Beschlussvorschlag:

Das Bemühen des ADFC Hessen, des VCD Hessen und des Fachverbands Fußverkehr e.V. zur Einführung eines Verkehrswendegesetzes wird begrüßt.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge:

Die Stadt Raunheim hat in den letzten Jahrzehnten konsequent daran gearbeitet, die auf die Wohnquartiere in der Stadtmitte einwirkenden Belastungen durch Verkehrslärm, Abgase und Unfallgefahren zu minimieren.
Mit dem beschlossenen Verkehrs- und Mobilitätskonzept hat sich die Stadt für die Zukunft das Ziel gesetzt, alternative Verkehrsformen zu fördern und Radfahrern sowie Fußgängern mehr Raum zu geben.
Zur Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen wird die Stadt auf Fördermittel angewiesen sein, die seitens des Landes, des Bundes und ggf. auch der EU bereitzustellen sind.
In diesem Kontext erscheinen Initiativen wie die des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Hessen, dem Alternativen Autoclub (VCD) Hessen sowie dem Fachverband Fußverkehr e.V. hilfreich, die gemeinsam mit den Radentscheiden Darmstadt, Frankfurt am Main, Kassel und Offenbach ein Verkehrswendegesetz für Hessen erarbeitet haben.

Das vorgelegte Verkehrswendegesetz soll die Verkehrsarten des Umweltverbunds – zu Fuß gehen, Radfahren, Nutzung von Bussen und Bahnen – so attraktiv machen, dass hierüber mindestens 65 Prozent des Personenverkehrs in Hessen abgewickelt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Erhöhung des bisherigen Prozentsatzes um rund 20 Prozentpunkte erforderlich.

Nach Ansicht des o.a. Bündnisses ist ein Volksbegehren die beste Möglichkeit, die für eine Verkehrswende notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Ein wichtiges Ziel des Gesetzes ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Hierzu soll es an allen Schulen für die Klassen 1 – 7 Schulwegpläne geben. Ferner soll der Fußverkehr durch breitere Gehwege und ein Hauptfußwegenetz eine deutliche Aufwertung erfahren. Ein hessenweites Radnetz soll die Verbindung zwischen Städten und Gemeinden für Radfahrer deutlich verbessern. Innerhalb der Ortschaften sollen bessere, breitere und durchgängigere Radwege die Verkehrswende in Hessen beschleunigen.

Um attraktive Alternativen zum Autoverkehr, insbesondere in ländlichen Räumen, zu bieten, soll der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) leistungsfähiger werden, mehr Orte bedienen und die Verbindungen so häufig anbieten, dass sich ein sog. „Hessentakt“ ergibt. So soll zwischen 05:00 Uhr früh und 23:00 Uhr abends von jedem hess. Ort aus das nächste Mittel- oder Oberzentrum einmal in der Stunde erreichbar sein.

Das angestrebte Verkehrswendegesetz kann im Volltext unter https://verkehrswende-hessen.de/verkehrswendegesetz-volltext/ im Internet eingesehen werden.

Da erwartet werden darf, dass derlei Initiativen im Ergebnis zu einer deutlichen Ausweitung von Fördertöpfen zur Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen führen können, empfiehlt die Verwaltung den städt. Gremien, die Aktion der genannten Verbände zu begrüßen und damit zu unterstützen.

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen		Wählen Sie ein Element aus.	
Haushaltsjahr		Haushaltsjahr	
Kostenstelle		Kostenstelle	
Sachkonto		Sachkonto	
Investitionsnummer		Investitionsnummer	
Bedarf bei außer- oder überplanmäßigen Ausgaben		Betrag Euro	
Deckungsvorschlag	Kosteneinsparung	Betrag Euro	Kostenstelle
			Sachkonto
	Ertragserhöhung	Betrag Euro	Kostenstelle
			Sachkonto
Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung		Wählen Sie ein Element aus.	
Sonstige Hinweise:			
Klicken Sie hier, um Text einzugeben.			

Jühe
Bürgermeister

Laubscheer
Fachbereich III

Brune
Fachdienst Infrastruktur

Antrag
FA/2021-128

Fraktionsantrag
- öffentlich -

Datum: 30.11.2021

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich I
Fachdienst	FT I.1.b
Antragsteller	B 90/Die Grünen

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	13.12.2021	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	14.12.2021	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	16.12.2021	beschließend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	zur Kenntnis
Stadtverordnetenversammlung	03.02.2022	zur Kenntnis

Betreff:
B90/Die Grünen Antrag;
Erstellung einer Prioritätenliste bei der Straßensanierung

Anlage(n):
(1) Fraktionsantrag

2021-128

Inge Bruttger
Fraktionsvorsitzende
des Ortsverbandes Raunheim
von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Limesstraße 37
65479 Raunheim

inge@bruttger.de

Inge Bruttger, 65479 Raunheim, Limesstraße 37

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
David Rendel
Am Stadtzentrum 1

65479 Raunheim

Raunheim, den 26.11.2021

Antrag:

Erstellung einer Prioritätenliste bei der Straßensanierung und Prüfung, welche Sanierungen verschoben werden können.

Begründung:

Zur notwendigen Konsolidierung der kommenden Haushalte sollten die Sanierungen auf mehrere Jahre verschoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

I. Bruttger

Drucksache
2022-165

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 14.01.2022

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich III
Fachdienst	FD III.1

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	18.01.2022	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	03.02.2022	beschließend

Betreff:

Prioritätenliste für Straßensanierungsmaßnahmen

Beschlussvorschlag:

Die aktuelle Prioritätenliste für Straßensanierungsmaßnahmen wird zur Kenntnis genommen.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge:

Allgemeines
Die ca. 150 Straßen der Stadt Raunheim besitzen eine Gesamtlänge von ca. 40 km. Insbesondere in den Jahren zwischen 1960 und 1970 wurden mit der Erschließung und Entwicklung großer Wohngebietsflächen (Ringstraßensiedlung, Wohngebiet „Südlich der Bahn“) zahlreiche Wohn-, Erschließungs- und Sammelstraßen gebaut. Mit dem Wohngebiet „An der Lache“, den Gewerbegebieten Airport Garden und Airgate One, den Anschlüssen West und Ost, der Durchbindung der Karlstraße sowie dem auf Raunheimer Gemarkung befindlichen Teil des Mönchhofgeländes kam in jüngerer Vergangenheit ein umfangreiches, aber auch nach aktuellen Baustandards erstelltes Straßennetz hinzu.

Der Fachdienst Infrastruktur ist im Rahmen der zu organisierenden baulichen Unterhaltung stets bemüht, Schadensbilder zeitnah zu registrieren und darauf aufbauend fachlich geeignete und zugleich wirtschaftliche Maßnahmen zur Abwehr größerer Schäden zu initiieren. Folglich ist es in den vergangenen Jahrzehnten durchweg gut gelungen, Straßenbeläge weit über die anzunehmende Altersgrenze hinweg funktionsfähig zu halten.

Trotz dieses Systems der Vorsorge- und Sofortmaßnahmen ergeben sich im Laufe der Zeit unabwendbar Sanierungsbedarfe. Das allgemeine Verkehrsaufkommen belastet nachvollziehbar die zahlreiche Stadtstraßen, die je nach vorhandener Stärke des frostsicheren Aufbaues, der Dicke und Qualität der Tragschichten sowie die Beschaffenheit ihrer Deckschichten unterschiedlich stark auf diese Einwirkungen reagieren. Dementsprechend ergeben sich nachhaltige Schäden insbesondere bei Stadtstraßen, die älter als 30 Jahre sind.

Die Folge sind Schadensbilder, die jedem Autofahrer bekannt sind: Schlaglöcher, Unebenheiten durch Setzungen, Asphaltausbrüche, Risse und Pfützenbildung. Gemäß nachstehendem Schaubild setzt hier die Unterhaltungspflicht der Stadt ein, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, die Leistungsfähigkeit der Straßen sicherzustellen und dem Substanzverlust des Straßennetzes entgegenzuwirken.

Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung)		z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung
Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung	z.B. akute Kleinreparaturen
	Instandsetzung	z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht
	Erneuerung	z.B. Aufbruch und Neueinbau des Oberbaus
Um- und Ausbau		z.B. Querschnittsänderungen
Erweiterung		z.B. Anbau von Fahrstreifen
Neubau		z.B. Bau neuer Anschlussstellen

Schaubild: Prinzip der Unterhaltung von Stadtstraßen

Aufgabenstellung
Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.12.2021 wird die Verwaltung beauftragt, der Stadtverordnetenversammlung die aktuelle Prioritätenliste für die Sanierung von Straßen und Gehwegen zur Kenntnis zu geben.
Ziel dieses Auftrags ist es, eine aktuelle Übersicht über die Anzahl der sanierungsbedürftigen Straßen, den zukünftigen Sanierungsaufwand und die geplanten Sanierungszeiträume zu erhalten.

Grundlagenermittlung
Nach Auswertung der Protokolle jährlich durchgeführter Begehungen aller Stadtstraßen ergibt sich eine Übersicht über deren baulichen Zustand. Die vorhandenen Schadensbilder werden bewertet und die Verkehrsbelastung der Straßenzüge kategorisiert. Hierbei werden Straßenzüge mit sehr starker, starker und schwacher Verkehrsbelastung unterschieden. Anschließend werden Sanierungsabschnitte definiert, die zum einen auf technischen Erwägungen (Wie lange hält die Straße noch?) und zum anderen auf finanziellen Rahmenbedingungen (Wie viele Quadratmeter Straßenoberfläche können mit einem definierten Jahresbudget saniert werden?) beruhen.

Kostenermittlung und Sanierungsstandards
Aus zahlreichen Straßensanierungsmaßnahmen der zurückliegenden Jahre liegen die Abrechnungskosten vor. Anhand von Mittelwertbildungen und der Annahme von Zuschlagsfaktoren können hiermit überschlägliche Kostenermittlungen für zukünftige Sanierungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Im Folgenden wird für eine einfache Deckensanierung (Abfräsen der alten Deckschicht und Aufzug einer neuen Deckschicht) von einem Einheitspreis in Höhe von 40,- EUR/m² ausgegangen. Parallel auszuführende Arbeiten, wie z.B. das Erneuern von Entwässerungsrinnen und Bordsteinen, werden mit weiteren 20,- EUR/m² bewertet. Somit errechnet sich ein Ansatz von 60,- EUR/m² für die Sanierung von Fahrbahnen im Vorzugsverfahren „Deckenüberzug“.

Mit einer angenommenen durchschnittlichen Mittelbereitstellung von 300.000,- EUR/Jahr können somit jährlich ca. 5.000 m² Fahrbahnflächen im Überzugsverfahren instandgesetzt werden. Bei einer Gesamtfahrbahnlänge aller Straßen von ca. 40.000 m und einer durchschnittlichen Fahrbahnbreite von 6,00 m errechnet sich eine Fahrbahngesamtfläche von ca. 240.000 m². Bei einer jährlichen Sanierungsquote von ca. 5.000 m² können somit rechnerisch alle Stadtstraßen in ca. 50 Jahren einmal mit einer neuen Decke überzogen werden.

Das Überzugsverfahren fällt gemäß o.a. Schaubild (grün hinterlegt) unter Instandsetzungsarbeiten, die in ihrer Dauerhaftigkeit nicht an das Erneuerungsverfahren (Aufbruch und Neueinbau des Unter- und Oberbaus einer Straße) heranreichen. Allerdings sind diese Erneuerungsverfahren um ein Mehrfaches teurer als Instandsetzungsarbeiten. Daher wird aus Kostengründen bereits seit Jahren nicht mehr über eine grundhafte Sanierung aufbauschwacher Straßen nachgedacht, sondern nahezu ausschließlich das Deckenüberzugsverfahren angewendet, das sich in Raunheim auch durchweg bewährt hat.

Prioritätenliste
A. Straßenzüge mit sehr starker Verkehrsbelastung

Maßnahme	Straße	Abschnitt	Fläche in m²	Kosten brutto in EUR	Sanierungsjahr (geplant)
1	Mainzer Straße/Einmündung Bonner Straße	Von Ampelanlage bis Stadtgrenze	1.000	60.000	2024

2	Schnelser Weg	Gesamt	5.300	318.000	2024
3	Ludwig-Buxbaum-Allee	Gesamt	3.100	186.000	2025
4	Seinestraße	Gesamt	2.500	150.000	2030
5	Mönchhofallee	Abschnitts-weise	3.600	216.000	2030
6	Tejostraße	Gesamt	1.800	108.000	2035
7	Werrastraße	Gesamt	1.800	108.000	2035
8	Kelsterbacher Straße	Abschnitts-weise	3.600	216.000	2035
9	Anschlüsse Ost und West	Kreisverkehre und Rampen	5.000	300.000	2036

B. Straßenzüge mit starker Verkehrsbelastung

Maßnahme	Straße	Abschnitt	Fläche in m²	Kosten brutto in EUR	Sanierungs-jahr (geplant)
10	Industriestraße	Gesamt	1.800	108.000	2023
11	Anton-Flettner-Straße	Von Mainzer Straße bis Autowaschanlage	2.500	150.000	2023
12	Mathilden-straße	Gesamt	1.600	96.000	2025
13	Frankfurter Straße	Hochhaus bis Unterführung Frankfurter Straße	2.600	156.000	2026
14	Bahnhofstraße	Abschnitts-weise	1.000	60.000	2026
15	Gottfried-Keller-Straße	Gesamt	3.200	192.000	2027
16	Wilhelm-Leuschner-Straße	Gesamt	1.900	114.000	2028

C. Straßenzüge mit schwacher Verkehrsbelastung

Maßnahme	Straße	Abschnitt	Fläche in m²	Kosten brutto in EUR	Sanierungs-jahr (geplant)
17	Karl-Liebknecht-Straße	Zwischen Mathilden- und Katharinen-straße	1.700	102.000	2026
18	Waldstraße	Gesamt	800	48.000	2026
19	Wilhelm-Raabe-Straße	Gesamt	1.100	66.000	2027
20	Thomas-Mann-Straße	Gesamt	1.500	90.000	2028
21	Stresemann-platz	Gesamt	1.500	90.000	2028
22	Hermannstraße	Gesamt	1.000	60.000	2028
23	Schleusen-straße	Gesamt	700	42.000	2029
23	Hafenstraße	Gesamt	700	42.000	2029
24	Wirtschaftsweg an Gesamts-chule	Gesamt	1.000	100.000	2029

26	Wirtschaftsweg Asylbewerber-unterkunft	Gesamt	1.000	100.000	2029
27	Römerstraße	Gesamt	2.300	138.000	2031
28	Uhlandstraße	Gesamt	2.800	168.000	2031
29	Dr.-Hermann-Ehlers-Straße	Gesamt	1.200	72.000	2032
30	Dr.-Kurt-Schu-macher-Straße	Gesamt	1.100	66.000	2032
31	Ernst-Reuter-Straße	Gesamt	1.500	90.000	2032
32	August-Bebel-Straße	Gesamt	2.000	120.000	2032
33	Klopstock-straße	Gesamt	2.000 und Gehwege	200.000	2033
34	Wilhelm-Busch-Straße	Gesamt	1.500	90.000	2033
35	Lessingstraße	Gesamt	1.700	102.000	2034
36	Heinrich-Heine-Straße	Gesamt	800	48.000	2034
37	Hermann-Hesse-Straße	Gesamt	800	48.000	2034
38	Hebbelplatz	Gesamt	800	48.000	2034
39	Gerhart-Haupt-mann-Straße	Gesamt	800	48.000	2034
40	Ernst-Wiechert-Straße	Gesamt	800	48.000	2034
41	Büchnerplatz	Gesamt	800	48.000	2034
42	Theodor-Storm-Straße	Gesamt	900	54.000	2034
42 Straßen			**ca. 76.000**	**ca. 4.700.000**	**15 Jahre**

Schlussbemerkung

Das Straßennetz der Stadt Raunheim stellt einen erheblichen Vermögenswert dar, der einer geplanten und effektiven baulichen Erhaltung bedarf. Straßen stellen Schlagadern für die Entwicklung und Versorgung von Siedlungsräumen dar. Wird, wie bislang, mit dem Vorsorge- und Sofortmaßnahmensystem überwachend und pflegerisch auf das Straßennetz eingewirkt, kann dessen Substanzverlust über die erwartbare Lebensdauer hinaus erfolgreich entgegengesteuert werden.

Im Gegensatz zu vielen anderen Kommunen haben Magistrat und Stadtverordnetenversammlung diese Abhängigkeiten erkannt und deshalb die Verwaltung das gut funktionierende System der Vorsorge- und Sofortmaßnahmen in den zurückliegenden Jahren konsequent anwenden lassen.
Wenn trotz dieses Systems umfänglichere Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden, sollten diese in einer Prioritätenliste erfasst und im Hinblick auf Ort, Umfang und voraussichtliche Sanierungszeiträume strukturiert sein.

Unter der Annahme, dass sich anstehende Straßensanierungsmaßnahmen nicht durch einfachere Reparaturen zeitlich schieben lassen, ergäbe sich, dass insgesamt ca. 4,7 Mio. EUR in den kommenden 15 Jahren aufgewendet werden müssten.

STADT RAUNHEIM

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen		Wählen Sie ein Element aus.	
Haushaltsjahr		Haushaltsjahr	
Kostenstelle		Kostenstelle	
Sachkonto		Sachkonto	
Investitionsnummer		Investitionsnummer	
Bedarf bei außer- oder überplanmäßigen Ausgaben		Betrag Euro	
Deckungsvorschlag	Kosteneinsparung	Betrag Euro	Kostenstelle
			Sachkonto
	Ertragserhöhung	Betrag Euro	Kostenstelle
			Sachkonto
Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung		Wählen Sie ein Element aus.	
Sonstige Hinweise:			
Klicken Sie hier, um Text einzugeben.			

Jühe
Bürgermeister

Laubscheer
Fachbereich III

Brune
Fachdienst Infrastruktur

Antrag
FA/2021-944

Fraktionsantrag
- öffentlich -

Datum: 20.01.2021

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich I
Fachdienst	FT I.1.b
Antragsteller	

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	01.02.2021	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	02.02.2021	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	04.02.2021	beschließend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	17.05.2021	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	zur Kenntnis

Betreff:
B90/Die Grünen-Antrag;
Aufbau eines Schwalbenhauses/Schwalbenquartiers in Raunheim

Anlage(n):
(1) 2021-944 B90-Die Grünen Antrag Aufbau eines Schwalbenhauses in Raunheim

2021-944

Gernot Lahm
Fraktionsvorsitzender
des Ortsverbandes Raunheim
von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Uhlandstraße 9
65479 Raunheim

Gernot.Lahm@gruene-raunheim.de

Gernot Lahm, 65479 Raunheim, Uhlandstraße 9

Raunheim, den 18.01.2021

Antrag:

Aufbau eines Schwalbenhauses/Schwalbenquartiers in Raunheim

Begründung:

Im Rahmen des Biodiversitätskonzeptes der Stadt Raunheim wurde festgestellt dass es Brutmöglichkeiten der Uferschwalbe im Bereich Waldsee gibt, leider haben wir nur wenige oder keine Brutmöglichkeiten für Mehl- und Rauchschwalben im Stadtgebiet. Hier sollte eine Möglichkeit der Bruthilfe geschaffen werden. Als geeignete Flächen im Stadtgebiet bieten sich der erweiterte Teil des Lehrgartens oder das angrenzende Lachebecken A an. Beides hätte auch den Vorteil, dass es zugleich für Lernzwecke von Schulen und Kindergärten genutzt werden könnte.

Mit freundlichen Grüßen

G. Lahm

Gernot Lahm

In den Anlagen stellen wir ihnen zwei Modelle vor.

Unsere Produkte & Leistungen

Unsere Schwalben- und Artenschutzhäuser sind handwerklich aus Multiplex- und Dreischichtplatten auf einer verzinkten Stahlaufnahme gefertigt.

Das Dach ist vollflächig mit einem Flüssigkunststoff versiegelt und mit einer Entlüftung gegen Überhitzung der Bruträume versehen. Bei der farblichen Gestaltung des Daches kann zwischen Anthrazit, Rotbraun, Patina oder Grau gewählt werden.

Im Dachraum können Fledermausquartiere, für spaltenbewohnende Arten, und im Artenschutzhaus darüber hinaus Nistkästen für Gebäudebrüter eingebaut werden.

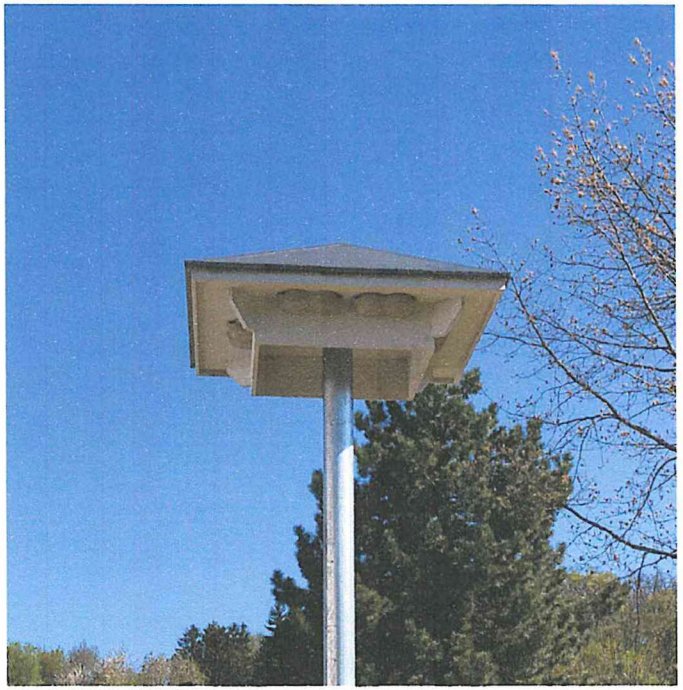
Die Blende mit den Nestern für die Mehlschwalben ist mit Silikat-Putz behandelt und bietet den Schwalben einen rauen Untergrund um weitere Nester zu bauen.

Der Mast mit Flansch ist 6,0 m hoch. Wir erreichen eine Traufhöhe von 5,60 m für ungestörtes Brüten der Elterntiere und gute Startbedingungen der Jungtiere beim Erstflug.

Zur Erweiterung unserer Schwalbenhäuser besteht die Möglichkeit, Fledermaus-Großraumsommerröhren oder Fledermaus Flachsteine nach Dr. Nagel, für viele einheimische Fledermausarten, an den Mast anzubringen.

Zum Lieferumfang unserer Schwalben- und Artenschutzhäuser gehört immer ein statischer Nachweis mit Fundamentplänen. Falls ein Bauantrag zur Errichtung eines Schwalbenhauses in Ihrer Gemeinde erforderlich ist, können diese Unterlagen verwendet werden. Die Erstellung des Fundaments kann durch Eigenleistung erbracht werden.

Kleines Schwalbenhaus bis 24 Nester



Grundmaße ca. 1,60 x 1,60 x 0,65 m, verzinkte Rohrsäule als Kippmast mit U – Profilen, Gesamthöhe ca. 5,50 m

Kleines 6-eckiges Schwalbenhaus bis 30 Nester

Grundmaße 2,00 x 2,00 x 1,25 m verzinkte Rohrsäule als Kippmast mit U – Profilen, Gesamthöhe ca. 5,50 m

Großes Schwalbenhaus bis 48 Nester

Grundmaße ca. 2,05 x 2,05 x 0,65 m, verzinkter Mast mit Fuß, Gesamthöhe ca. 6,50 m

Großes 6-eckiges Schwalbenhaus bis 42 Nester

Grundmaße ca. 2,45 x 2,45 x 1,25 m, verzinkter Mast mit Fuß, Gesamthöhe ca. 6,50 m

Bio Clean GmbH - Käthe-Kollwitz-Str. 27 - 04600 Altenburg - Tel. 03447 31 52 80 - Fax 03447 31 53 80
www.schwalbenhaus.com

SCHWALBENHAUS

Lieferort:	D-65479	Raunheim	Windlastzone: 1

Modell	Produkt-information	Platz für Schwalben-nester*	Preis*	Fundament / Eigenleistung möglich	Transport und Montage	Kraneinsatz	Gesamt netto	Preis* incl. 16% MwSt.	Preis* incl. 19% MwSt.
Kleines Schwalbenhaus 4-eckig	mehr anzeigen	24	5.242,95 €	2.500,00 €	962,50 €	nicht erforderlich	8.705,45 €	10.098,32 €	10.359,49 €
Kleines Schwalbenhaus 6-eckig		30	5.733,60 €	2.500,00 €	962,50 €	nicht erforderlich	9.196,10 €	10.667,48 €	10.943,36 €
Großes Schwalbenhaus 4-eckig	mehr anzeigen	48	6.386,90 €	2.600,00 €	962,50 €	425,00 €	10.374,40 €	12.034,30 €	12.345,54 €
Großes Schwalbenhaus 6-eckig		42	6.618,20 €	2.600,00 €	962,50 €	425,00 €	10.605,70 €	12.302,61 €	12.620,78 €
Artenschutzhaus mit max. 22 Nistkästen	mehr anzeigen	48	7.314,40 €	2.600,00 €	962,50 €	425,00 €	11.301,90 €	13.110,20 €	13.449,26 €
Schwalbenquartier mit max. 6 Nistkästen	mehr anzeigen	20	4.017,75 €	Eigenleistung empfohlen	Lieferung per Spedition, Preis auf Anfrage	nicht erforderlich	4.017,75 €	4.660,59 €	4.781,12 €
Schwalbenhaus mit 12 Nestern	mehr anzeigen	12	2.099,79 €	Eigenleistung empfohlen	Lieferung per Spedition, Preis auf Anfrage	nicht erforderlich	2.099,79 €	2.435,76 €	2.498,75 €
Vogelhaus mit 8 Nistkästen und 12 Schwalbennestern	mehr anzeigen	12	2.495,54 €	Eigenleistung empfohlen	Lieferung per Spedition, Preis auf Anfrage	nicht erforderlich	2.495,54 €	2.894,83 €	2.969,69 €

Geschäftsführer: René Dreißig
Handelsregister Jena HRB 512507
Steuer Nr.: 161/106/15993
USt-IdNr.: DE307101373

VR-Bank Altenburger Land eG
IBAN: DE52 8306 5408 0006 9614 79
BIC: GENODEF1SLR

Die Mehlschwalbe

in Raunheim 2021/2022

Bernd Petri – Büro für Natur- und Artenschutz

„Modernes“ Schwalbenhaus – kostenintensiv und nur an geeigneten Standorten sinnvoll

Schwalbenhäuser – Aufbau in Mörfelden (li.) und Worfelden (re.).
Bislang ohne Bruterfolg. Gefördert durch Umweltlotterie.

Mehlschwalbe - Merkmale

Mehlschwalbe (Delichon urbicum)

- Klein, gedrungen
- kürzerer, gegabelter Schwanz
- Oberseite metallisch blauschwarz
- Kinn, Kehle und Unterseite und Füße weiß

Lebensraum

- Dörfer, Stadträndер mit umliegendem Kulturland, Gehöfte

Foto: Fotonatur

Foto: Gerhard Pahl

Mehlschwalbe - Lebensweise

- Nahrung: kleinere, fliegenden Insekten, wie Fliegen, Mücken und Blattläuse

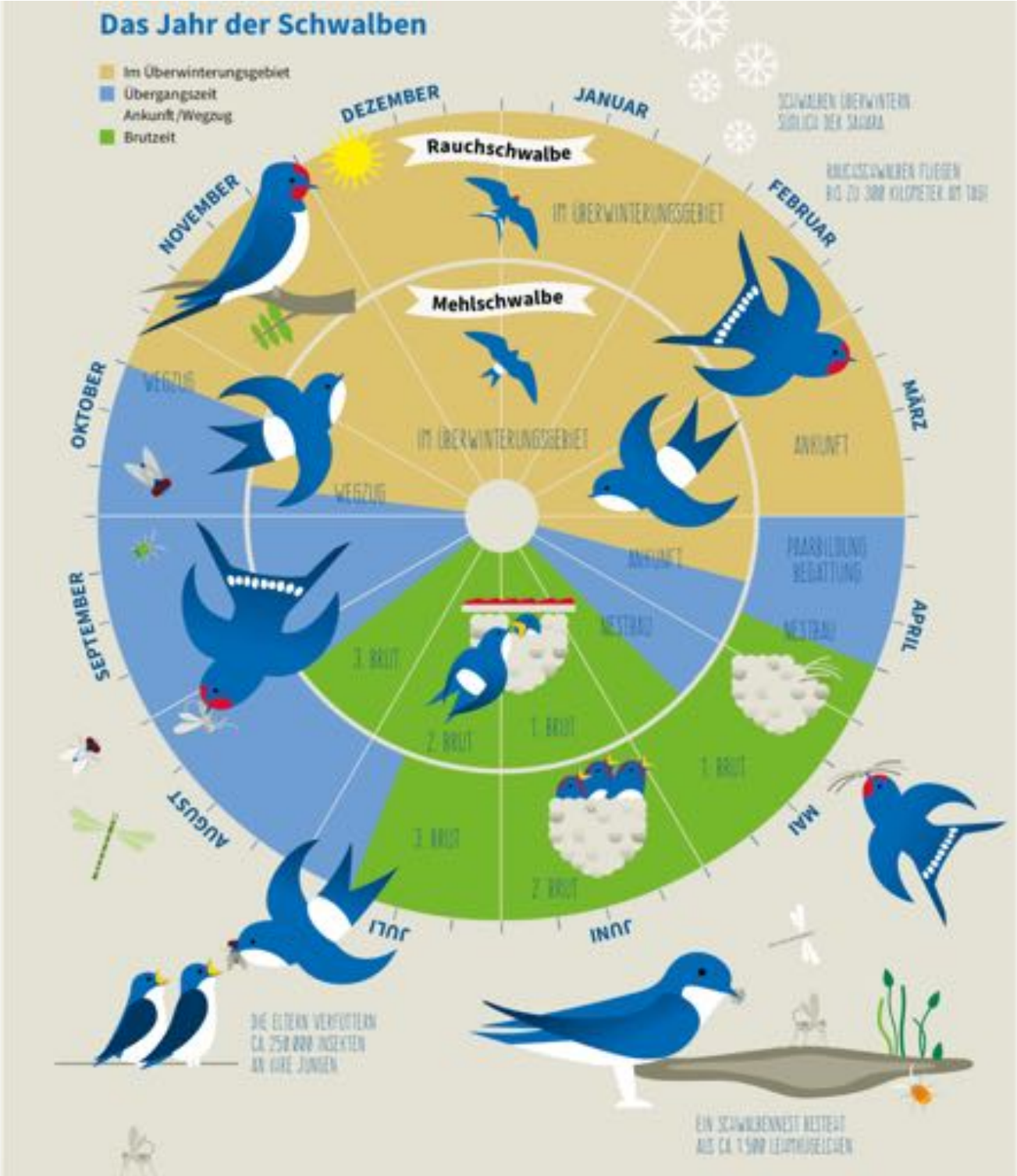
Nisten

- unter Dächern und Brücken
- Nester aus Ton oder Lehm mit seitlichem Schlupfloch

Fortpflanzung

- Mai -September
- 2-3 Bruten
- Gelege 4-5 Eier

Foto: pixelio/Dieter Schütz


Das Jahr der Schwalben
Im Überwinterungsgebiet
Übergangszeit
Ankunft/Wegzug
Brutzeit
DEZEMBER
JANUAR
FEBRUAR
MÄRZ
APRIL
MAI
JUNI
JULI
AUGUST
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
Rauchschwalbe
Mehlschwalbe
IM ÜBERWINTERUNGSGEBIET
WEGZUG
ANKUNFT
PAARBILDUNG
BEGATTUNG
NESTBAU
1. BRUT
2. BRUT
3. BRUT
SCHWALBEN ÜBERWINTERN
SÜDLICH DER SAHARA
RAUCHSCHWALBEN FLIEGEN
BIS ZU 300 KILOMETER AM TAG!
DIE ELTERN VERFÜTTERN
CA. 250 000 INSEKTEN
AN IHRE JUNGEN
EIN SCHWALBENNEST BESTEHT
AUS CA. 1 500 LEHMKÜGELCHEN

Schwalben - Gefährdungsursachen

- Mangel an geeigneten Brutplätzen
- Zerstörung vorhandener Nester
- Abbaggern/Verfüllen von Kiesgruben (Uferschwalbe)
- Flächenversiegelung

Foto: NABU/ Klemens Karkow

Schwalben - Schutzmaßnahmen

- Brutplätze schützen
- Nisthilfen anbieten

Foto: Werner Voigt / www.bilder-der-natur.de

Das Zuhause für die Mehlschwalben-Familie

Kunstnest zum Selbstbauen

Überall dort, wo Schwalben zu wenig Lehmboden für den natürlichen Nestbau finden, können Sie ihnen Kunstnester anbieten. Da Mehlschwalben gerne in Gesellschaft brüten, ist es stets gut, mehrere Nester nebeneinander und – wenn es der Platz hergibt – auch in mehreren Stockwerken übereinander anzubringen.

Das brauchen Sie

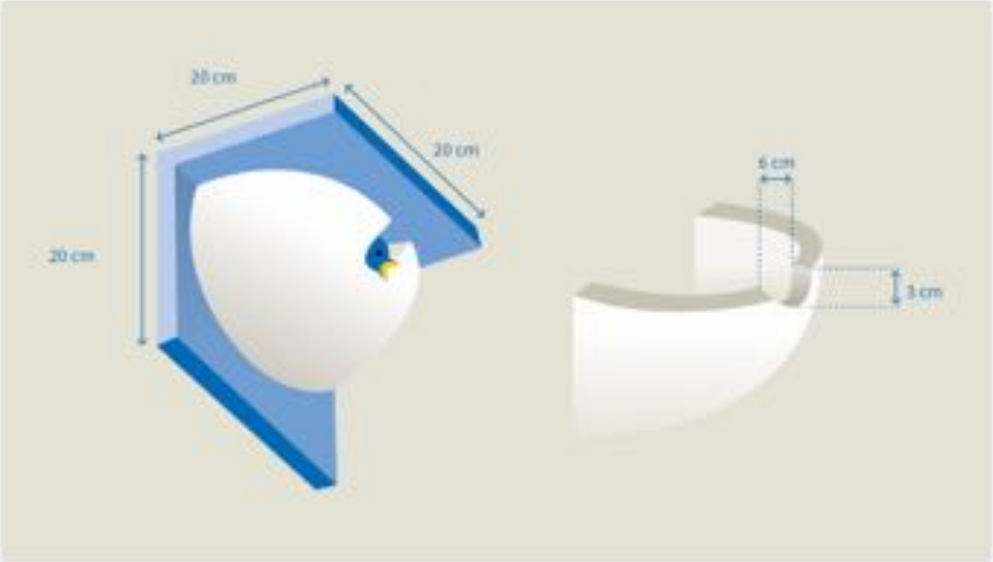
- 1 Modellkugel aus Styropor oder ähnlichem Material, ø 15 cm
- 2 Holzbretter, ca. 20 × 20 cm
- kleine Handsäge, Esslöffel und Spachtel zum Anrühren, Schleifpapier
- Nägel von 4 bis 5 cm Länge, Winkel/Ösen zum Montieren an die Wand
- Gips, Kontaktkleber, Frischhaltefolie, Gummibecher
- Sägemehl oder Kleintierstreu
- Holzkohle oder Farbpulver

Der Standort

Sie können Kunstnester unter dem Dachgiebel von Häusern, Garagen oder Stallungen in einer Mindesthöhe von 2,5 Meter anbringen. Der Dachvorsprung sollte mindestens 30 cm betragen. Bevorzugen Sie, wenn möglich, beim Anbringen von Kunstnestern die Süd-Ost-Richtung.

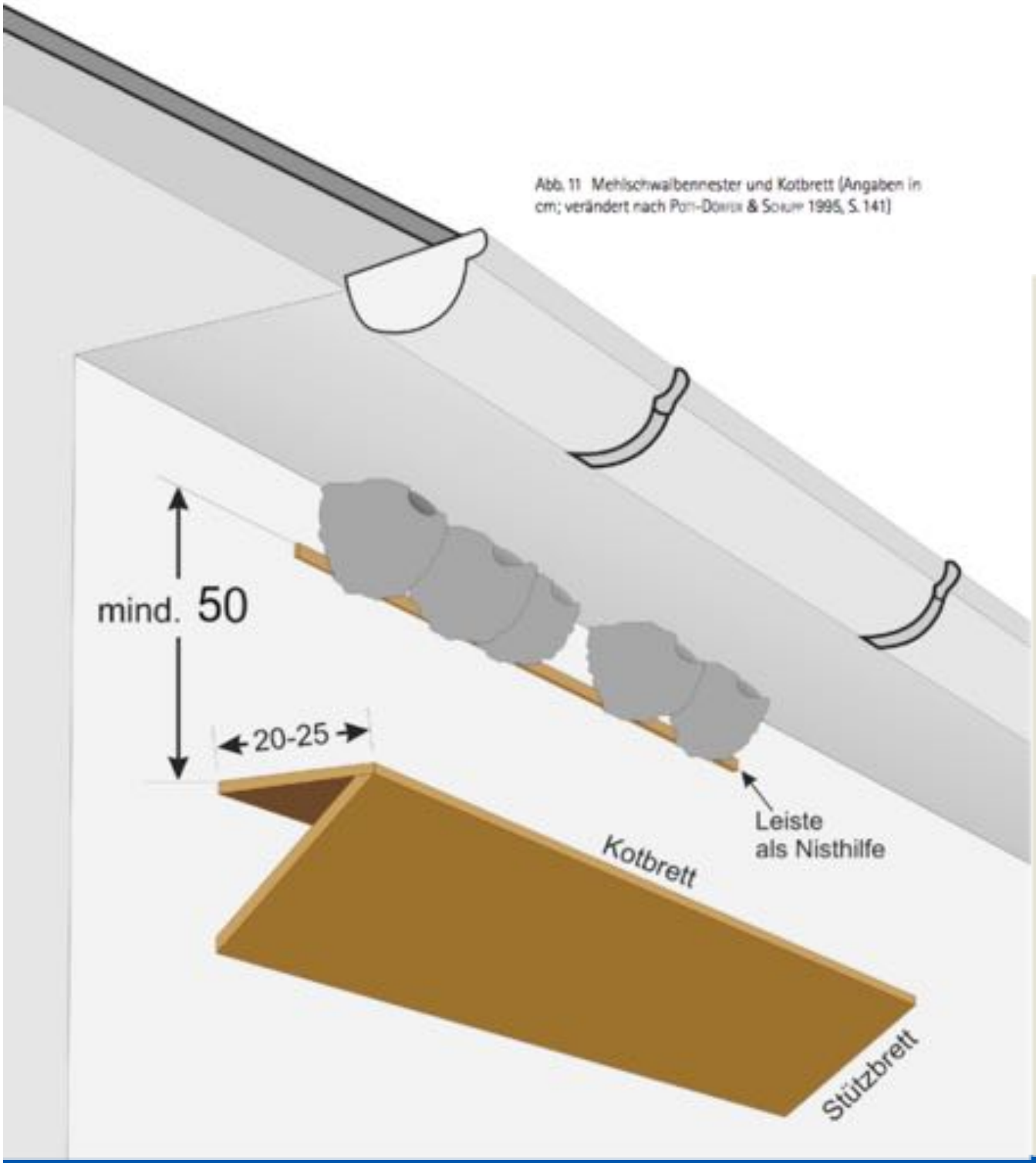
So geht's

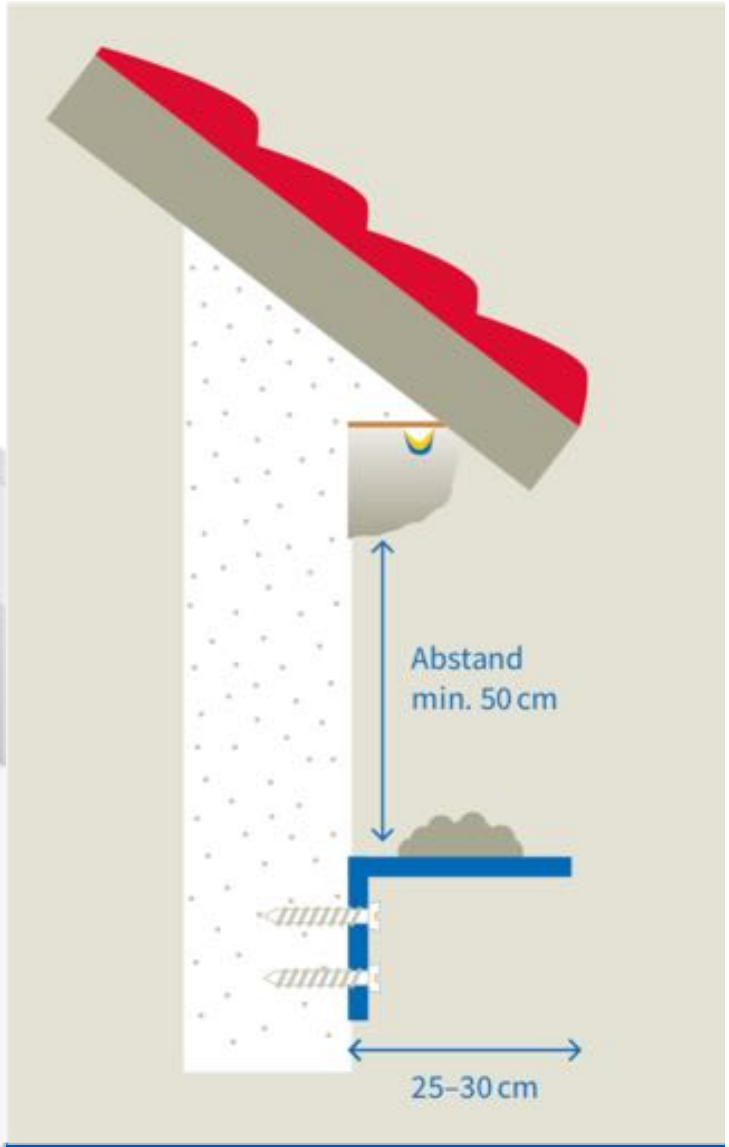
1. Zerschneiden Sie die Kugel mit einer Handsäge in vier Viertel.
2. Kleben Sie eine Viertelkugel mit dem Kontaktkleber an den Rand des einen Bretts leicht an. Lassen Sie den Kleber kurz trocknen.
3. Schlagen Sie entlang des Bogens der Viertelkugel in einem Abstand von ca. 7 mm 6 bis 7 Nägel in das Brett, sodass diese 2 bis 3 cm herausstehen. Die Nägel geben der Gesamtkonstruktion mehr Halt.



4. Damit sich die Gipsmasse später ablösen lässt, decken Sie die Viertelkugel mit Frischhaltefolie ab.
5. Vermischen Sie im Gummibecher mit dem Spachtel 3 EL Gips und 1 bis 2 EL Sägemehl im Verhältnis 2 : 1. Geben Sie jeweils kleine Mengen Wasser hinzu. Verrühren Sie den Teig. Für eine dunklere Färbung des Nestes geben Sie etwas Farbpulver oder Holzkohlemehl aus zerkleinerter Grillkohle hinzu. Die Mixtur sollte nicht zu dünnflüssig sein.
6. Tragen Sie die Gipsmasse zügig auf die mit Folie bedeckte Viertelkugel auf. Beginnen Sie am unteren Teil des Nestes, arbeiten Sie sich nach oben vor. Gipsen Sie dabei die Nägel mit ein. Rühren Sie jeweils kleine Portionen des Teiges neu an. Insgesamt sollte die Schicht mindestens 1,5 cm betragen, unten kann sie etwas dicker, oben etwas dünner sein.
7. Für Mehlschwalben lassen Sie oben in der Mitte eine Aussparung von 6 cm Breite und 3 cm Höhe für das Einflugloch.
8. Mit der angefeuchteten Rückseite des Esslöffels können Sie die Übergänge der Portionen und Schichten glätten.
9. Das Nest muss nun 1 bis 2 Tage gut trocknen.
10. Wenn das Nest ausgetrocknet ist, lösen Sie die Viertelkugel aus dem Nest. Runden Sie die Kante und die Einflugöffnung mit Schleifpapier etwas ab.
11. Montieren Sie das zweite Brett rechtwinklig und bündig zum Nest an das vorhandene Brett. Schlagen Sie hierzu 4 Nägel in einem Abstand von 4 cm ein.
12. Sie können nun die fertige Konstruktion an einem geeigneten Standort z. B. mithilfe von Ösen fixieren oder an die Wand dübeln.

Abb. 11 Mehlschwalbennester und Kotbrett (Angaben in cm; verändert nach Pott-Dörfer & Schupp 1995, S. 141)





Schwalben - Schutzmaßnahmen

- Lehmpfützen anlegen

- naturnahe Gestaltung von öffentlichem und privatem Grün

Foto: pixelio / Stefan Lange

Untersuchungsraum
Nest-Nachweise
Main
Kaufland Raunheim
REWE
Kilius Center

8 Häuser in Raunheim mit nachgewiesenen
Mehlschwalben-Nestern

Fördergebiete für Mehlschwalben
Frankfurter Straße
Heinrichstraße
Königsberger Straße
Bahnhofstraße
Mainzer Str.
Jakobstraße
Raunheim

Fördergebiet Bahnhofstraße

Fördergebiet Heinrichstraße

Fördergebiet Königsberger Straße

Erfassung Nester der Mehlschwalbe in Raunheim Januar 2022

Karl-Liebknecht-Str. 32: 1 Naturnest + einige Nestspuren

Bahnhofstraße 51: Relikte alter Nester

Bahnhofstraße 59: 1 Naturnest (Frau Sabo)

Bahnhofstraße 47: 4 Kunstnester + 3 Naturnester

Bahnhofstraße 62: 1 Naturnest

Frankfurter Straße 7: altes Naturnest

Heinrichstraße 37: 3 Naturnester + Nestspuren

Königsberger Straße 4: 4 Kunstnester (Herr Oswald)

Bahnhofstraße 59

Bahnhofstraße 51

Bahnhofstraße 47 – kleine Population

Bahnhofstraße 47 – kleine Population

Karl-Liebknecht-Str. 32

Karl-Liebknecht-Str. 32

Frankfurter Straße 7

Frankfurter Straße 7

Königsberger Straße 4 – 4 künstliche Nester 2021 belegt

Brutvorkommen Heinrichstraße 37 – kleine Population

Nester
Heinrichstr. 37

Fördergebiete für Mehlschwalben
Frankfurter Straße
Heinrichstraße
Königsberger Straße
Bahnhofstraße
Mainzer Str.
Jakobstraße
Raunheim

Für Raunheim erst in zweiter
Linie zu empfehlen.

Künstliche Nisthilfen sind kostengünstig und einfach anzubringen

LBV

Lehmpfützen sind wichtig

NABU-Auszeichnung „Schwalbenfreundliches Haus

Empfohlene Artenhilfsmaßnahmen für die Mehlschwalbe in der Stadt Raunheim

1. Anbringung von künstlichen Nisthilfen in den 4 genannten „Fördergebieten Bahnhofstraße, Heinrichstraße, Königsberger Straße und Frankfurter Straße Verständigung mit den Hauseigentümern – Zusammenarbeit mit NABU/BUND
   Umsetzung bis ca. 15. April

2. Anbringung von Kotbrettern zur Förderung der Akzeptanz

3. Anlegen und Unterhaltung von Lehmpfützen zur Nestbauhilfe
   Umsetzung bis ca. 15. April

4. Öffentlichkeitswirksames Wirken und Werben für „Naturnahe Gärten“ zur Verbesserung der Lebensräume für Insekten

5. Monitoring der Maßnahmen und des Bruterfolges 2022 – Evaluation
   bis Oktober 2022

6. Die Errichtung eines Schwalbenhauses kann als Antrag für die Umweltlotterie „GENAU“ formuliert werden – möglicherweise 5 Tsd. € Förderung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Drucksache
2022-168

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 21.01.2022

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich III
Fachdienst	FD III.2

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	25.01.2022	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	31.01.2022	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	01.02.2022	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	03.02.2022	beschließend

Betreff:

Bebauungsplan 61.23.42 „Am gemeinen Damm“

hier: Antrag zur erneuten Änderung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans beim zuständigen Planungsträger zu beantragen.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge:
-

Ausgangssituation

Die Städte Rüsselsheim, Raunheim und Kelsterbach vereinbarten die gemeinsame Erbringung von zentralen Dienstleistungen für ihre Bürgerinnen und Bürger u. a. in den Bereichen Grünpflege, Straßenreinigung, Abfallentsorgung, Bauhofdienstleistungen etc.
Hierfür wurde die Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts gewählt, weil diese unter den gegebenen rechtlichen Möglichkeiten als zulässig und wirtschaftlicher als eine Zweckverbandskonstruktion festgestellt wurde.

Wesentliches Motiv für den Zusammenschluss war die wirtschaftlichere Erbringung von Leistungen, um sowohl die städtischen Haushalte als auch die Gebührenzahler perspektivisch entlasten zu können. Gemeinsames Verständnis der drei Städte war zudem, dass eine deutlich verbesserte Wirtschaftlichkeit im Wesentlichen nur dadurch erreicht werden könne, dass eine optimierte betriebliche Verfasstheit an einem neu zu errichtenden zentralen Standort unter Anwendung optimierter betrieblicher Prozesse realisiert wird. In diesem Zusammenhang erklärte sich die Stadt Raunheim bereit, für eine Realisierung eines gemeinsam getragenen zentralen Standortes auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes umfänglich Grundstücksankäufe zu tätigen, um hinreichend Fläche für die neuen Betriebsanlagen erreichen zu können. Vorgesehen war, dass zunächst Raunheim und Rüsselsheim in die neue AöR eintreten und die Stadt Kelsterbach, nach sorgfältiger Ermittlung des eigenen Leistungs- und Kostenspektrums, später hinzustoßen sollte.

Bereits nach Inbetriebnahme des Städteservices Raunheim / Rüsselsheim AöR am 01.01.2016 veränderten sich nach den Kommunalwahlen im März 2016 die politischen Positionierungen zur interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich der Bau- und Betriebshofdienstleistungen. So ließ der Magistrat der Stadt Rüsselsheim die rechtlichen Möglichkeiten zur Rückabwicklung der AöR prüfen, und die Errichtung des vereinbarten gemeinsamen Standortes auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes wurde von der neuen Mehrheit im Stadtparlament verworfen.

Damit ließen sich die planerisch bereits vorbereiteten optimierten Arbeitsprozesse und damit die verbundenen wirtschaftliche Vorteile nicht mehr realisieren. In der Konsequenz betrieb die Stadt Kelsterbach nicht weiter, sich der dafür ursprünglich vorbereiteten interkommunalen Bau- und Betriebshofkonstruktion anzuschließen. Zwar unternahm die Stadt Raunheim immer wieder Anläufe, in der Stadt Rüsselsheim eine Entscheidung zugunsten eines gemeinsamen Standortes auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes zu erreichen, scheiterte aber an den jeweiligen Mehrheitsverhältnissen.

Unter dem Eindruck dieser Entwicklung hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Raunheim beschlossen, dass nach einem Scheitern des Projektes *zentraler Standort Bau- und Betriebshof auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes* ein Ausstieg aus der Städteservice Raunheim / Rüsselsheim AöR initiiert werden soll.

Dieser Absicht haben sich mittlerweile die aus Rüsselsheim entsandten Verwaltungsratsmitglieder der AöR angeschlossen, allerdings mit der Begründung, eine drohende Verteuerung von kommunalen Dienstleistungen durch eine Umsatzsteuerpflicht abwenden zu wollen. Durch Beschluss des Verwaltungsrates ist nunmehr ein Prozess mit dem Ziel eingeleitet worden, eine Auflösung der AöR unter Beachtung der wirtschaftlichen Interessen der beiden Städte planerisch vorzubereiten.

Nachdem also nunmehr klar ist, dass auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes sowie den von der Stadt Raunheim ergänzend erworbenen Flächen kein Bau- und Betriebshofareal mehr entstehen wird, ist zur Abwendung eines wirtschaftlichen Schadens und zum Zwecke eines sorgsamen Umgangs mit Flächenbedarfen für gewerbliche Zwecke eine alternative Nutzung zu planen und vorzubereiten. Folglich hat die Stadt Raunheim für den Prozess der Auflösung der AöR geltend gemacht, dass wesentliche Teile, des für den Bau des zentralen Bau- und Betriebshofes vorgesehenen Geländes im Bereich des Abwasserzweckverbandes an die Stadt Raunheim eigentumsmäßig zu übertragen ist. Die Preisbildung soll sich an den unter Kommunen üblichen Verfahren orientieren (z. B. Bodenrichtwerte, Gutachterausschuss).

Nach der ursprünglichen Vereinbarung der Städte galt für die Stadt Raunheim seinerzeit der Auftrag, für den zentralen Bau- und Betriebshof auf dem Gelände des Abwasserzweckverbandes Baurecht zu schaffen. Gemäß dem Selbstverständnis der Stadt, bei interkommunalen Vereinbarungen stets ein verlässlicher Partner zu sein, wurden die dafür erforderlichen planerischen Leistungen sofort auf den Weg gebracht. Hierzu gehörten u. a. die Vorbereitungen sowie Durchführung der Änderung des Regionalen Flächennutzungsplanes sowie die Aufstellung eines verbindlichen Bauleitplanes.

Abb. 1: Luftbildausschnitt

Mit der Neudarstellung der notwendigen Fläche als Gemeinbedarfsfläche wurde ein wesentlicher Schritt schließlich auch abgeschlossen. Ein Beschluss der STV über den auch erarbeiteten Entwurf des Bebauungsplans als Satzung ist dann aus den aufgezeigten Gründen, nämlich der ablehnenden Haltung der Stadt Rüsselsheim, nicht mehr erfolgt.

Weiteres Vorgehen:

Da die Stadt Raunheim in relevantem Umfang in die Vorbereitung der Fläche für einen interkommunalen Bau- und Betriebshof investiert hat (Grundstücksankäufe, Planungsleistungen, Verfahrensaufwand etc.), sollte das von ihr nicht selbst verschuldete Scheitern der Städteservice Raunheim / Rüsselsheim AöR nicht zu einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden führen. Dieser kann dadurch abgewendet werden, dass die auf dem Abwasserzweckverbandsgelände vorhandene Fläche, die für den Bau- und Betriebshof vorgesehen war, nunmehr in das vollständige Eigentum der Stadt Raunheim gelangt und sodann als gewerblich nutzbare Fläche Einnahmen aus Grundstücksverkaufserlösen und Gewerbesteuer ermöglicht. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die bauleitplanerischen Voraussetzungen anzupassen.

Antrag auf Änderung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans (RegFNP)

Gemäß § 1 Absatz 4 sowie § 8 des Baugesetzbuches sind Bebauungspläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen und aus dem Flächennutzungsplan (hier: RegFNP) zu entwickeln. Der Plangeltungsbereich befindet sich, wie zu erkennen ist, angrenzend an Flächen für „Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung“ (s. gelbe Darstellung) des RegFNP.

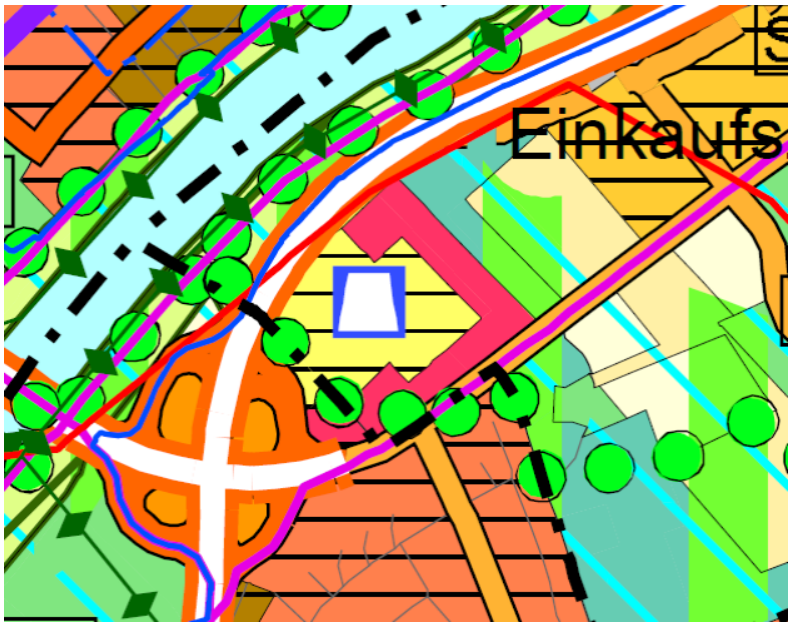


Abb. 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan

Die rote Fläche in Form eines liegenden offenen U beschreibt die Gemeinbedarfsfläche mit Zweckbestimmung „Bau- und Betriebshof“. Da ein künftiger Bebauungsplan allein eine solche Bebauung absichern könnte ist der Regionale Flächennutzungsplan abermals zu ändern. Ein ent-

sprechender Antrag ist beim Planungsträger (Regionalverband und Regierungspräsidium) zu stellen.

Nach der Lage der Fläche kommt für eine künftige Nutzung allein eine gewerbliche (in Richtung der nordöstlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen) in Frage. Wohnbauliche Nutzungen scheiden aus Gründen der Siedlungsbeschränkung grundsätzlich aus. Die südöstlichen Flächen (entlang der Mainzer Straße) werden wieder auf die Darstellung Fläche für „Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung“ zurückgeführt.

Finanzielle Auswirkungen:

<table>
<tr><td colspan="2">Finanzielle Auswirkungen</td><td colspan="2">Nein</td></tr>
<tr><td colspan="2">Haushaltsjahr</td><td colspan="2">2022</td></tr>
<tr><td colspan="2">Kostenstelle</td><td colspan="2">0961200</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sachkonto</td><td colspan="2">612000</td></tr>
<tr><td colspan="2">Investitionsnummer</td><td colspan="2">Investitionsnummer</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedarf bei außer- oder überplanmäßigen Ausgaben</td><td colspan="2">Betrag Euro</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Deckungsvorschlag</td><td rowspan="2">Kosteneinsparung</td><td rowspan="2">Betrag Euro</td><td>Kostenstelle</td></tr>
<tr><td>Sachkonto</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Ertragserhöhung</td><td rowspan="2">Betrag Euro</td><td>Kostenstelle</td></tr>
<tr><td>Sachkonto</td></tr>
<tr><td colspan="2">Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung</td><td colspan="2">Ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Sonstige Hinweise:</td></tr>
<tr><td colspan="4">Klicken Sie hier, um Text einzugeben.</td></tr>
</table>

Jühe Bürgermeister	Laubscheer Fachbereich III	Gomille Fachdienst III.2