

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 14.10.2019

Fachbereich/Eigenbetrieb	Fachbereich III
Fachdienst	FD III.1

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	15.10.2019	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	21.10.2019	vorberatend
Verkehrsausschuss	21.10.2019	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	22.10.2019	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	24.10.2019	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	03.02.2020	vorberatend
Verkehrsausschuss	03.02.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	04.02.2020	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	06.02.2020	beschließend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	04.05.2020	vorberatend
Verkehrsausschuss	04.05.2020	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	05.05.2020	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	07.05.2020	beschließend

Betreff:

Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Stadt Raunheim

Hier: Grundsatzbeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird als Grundlage zur Beratung weitreichender Neuregelungen zum fließenden und ruhenden Verkehr in der Stadt Raunheim zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Vorlage dargestellten grundsätzlichen Planungen weiter zu verfolgen und zu konkretisieren.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das dargestellte Radverkehrskonzept zu konkretisieren und zeitnah umzusetzen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Kreuzungspunkte Liebfrauenstraße / Mainzer Straße, als auch Mathildenstraße / Frankfurter Straße gem. des dargestellten Entwurfs umzubauen.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge:

2010-109-0932 Verkehrsprojekt Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre
2013-050-0405 Sachstandsbericht verkehrslenkende Maßnahmen
2018-372 Projektvorhaben Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre
Anschluss der Flörsheimer Straße an die B 43
2016-48 Sanierung und Verkehrsberuhigung der Aschaffener Straße zwischen Haßlocher Straße und Wilhelm-Raabe-Straße mit Bau von zwei Kreisverkehrsplätzen
2018-310 Aufwertung von Innenstadtquartieren durch verkehrslenkende Maßnahmen nach Realisierung der Anschlüsse Ost und West sowie nach Umbau des Bahnhofsvorplatzes
2015-868 Konzept für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung
Hier: Kommunales Klimaschutzkonzept mit Liegenschaftskonzept für die Stadt Raunheim
2016-78 Sanierung und Verkehrsberuhigung der Aschaffener Straße zwischen Haßlocher Straße und Wilhelm-Raabe-Straße
2016-973 Projektvorhaben Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre
Anschluss der Flörsheimer Straße an die Bundesstraße 43 (Anschluss West)
Prüfantrag 2015 – 958 der SPD-Fraktion
Verbesserung des Verkehrsflusses im Einmündungsbereich Schnelser Weg / Mainzer Straße

1. Ausgangslage

Dem Thema Mobilität ist in den letzten 10 Jahren eine wachsende, übergeordnete Bedeutung zugekommen. Es beinhaltet mehr als die Bewegung von Personen oder Gütern von einem Ort zu einem anderen. Gut und nachhaltig organisierte Mobilität gewährleistet Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben, sichert die wirtschaftlichen Grundlagen und optimiert die Lebensqualität in Räumen, die bislang durch Lärm, Verkehrsgefahren und Schadstoffimmissionen belastet sind. Nachhaltige Mobilitätskonzepte haben sich darum zu bemühen, die individuellen Erwartungen und Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmern mit den Anforderungen der Klimaschutzziele zu vereinbaren.

Mobilität ist immer individuell. Vorgefertigte Lösungen für ein Land, Regionen oder Städte können immer nur anteilig greifen. Das Verhalten der Nutzer ändert sich zudem stetig und passt sich neuen Anforderungen und technischen Neuerungen, letztlich auch modischen Trends, an. Aktuell verändern sich die Strukturen und Formen der individuellen Mobilität deutlich wahrnehmbar und auch schnell. Durch diese Veränderungen wird auch eine Anpassung der lokalen und überörtlichen Infrastruktur und des zur Verfügung gestellten Raumes (Straßen, Plätze und andere Flächen) möglich, beziehungsweise erforderlich. Die Veränderungen der Struktur und Zusammensetzung der individuellen Mobilität bietet nun die Chance, die bislang dominierenden individuellen Mobilitätslösungen (motorisierter Individualverkehr - MIV), durch zukunftsorientierte alternative Angebote zu ergänzen. Anpassungen des Raumes und seiner Nutzungen bieten auch das Potential, weitere Leitziele einer nachhaltigen Stadtgestaltung umzusetzen.

Maßgebliche Ziele können hier bspw. Barrierefreiheit, die Flächenentsiegelung, die Biodiversität als auch die Vernetzung der örtlichen Grünstrukturen sein.

der Ankauf des Bahnhofsgebäudes und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Erweiterung der regionalen Buslinie 72 und die Schaffung von zusätzlichem Parkraumangeboten im ganzen Stadtgebiet.

Mit dem neuen Stadtleitbild 2.0 aus dem Jahr 2019 werden nun Leitziele für die kommenden Jahre neu formuliert. Neben der immer noch starken Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Stadt, wird nun auch die ganze Bandbreite der zukunftsorientierten, individuellen Mobilität einbezogen und beschrieben. Ein Schwerpunkt der Leitziele leitet sich auch aus den Potentialen eines möglichen Umbaus der Bereiche ab, welche bisher vorrangig für den MIV vorgehalten werden. Hier werden durch nachhaltige, ökologische Ziele entsprechende Akzente im Zukunftsprogramm der Stadt gesetzt.



Grafik:shutterstock.com/oleksiigerman

Die in dieser Vorlage vorgelegten Planungen und Überlegungen berücksichtigen die die gesamte Bandbreite der, sich zum Teil widersprechenden, Leitziele zu den Fragen der Organisation von Mobilität in Raunheim. Zugleich wird der Versuch unternommen, Konflikte durch widerstreitende Erwartungen in den Leitzielen (z. B. mehr Parkplätze versus Begrenzung des Parkraumes) durch intelligente Lösungen zu überwinden.

Vor dem Hintergrund dieser Aufgabenstellungen soll ein zukunftsorientiertes, individuelle Bedürfnisse und übergeordnete Anforderungen (Klimaschutz) berücksichtigendes Mobilitätskonzept für Raunheim entstehen.

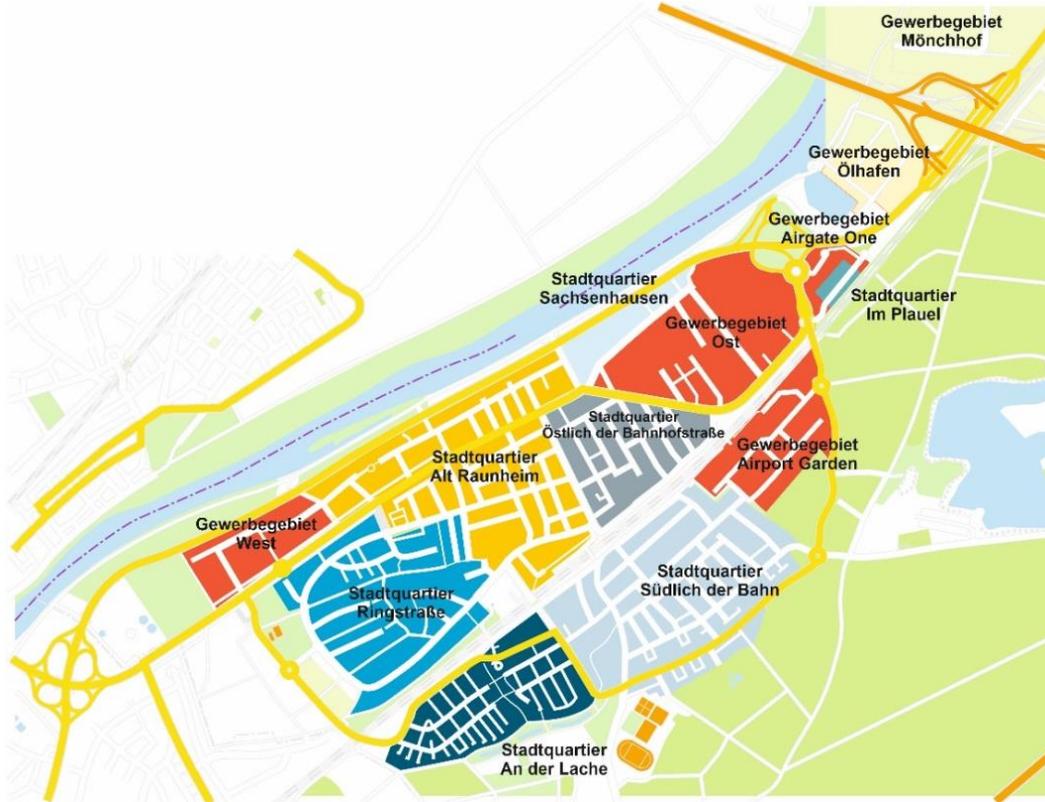
2. Aufbau

Wie in der Einleitung beschrieben, entstehen neue Formen von Mobilität und damit verbunden auch der gesellschaftliche Wunsch, an diesen neuen Mobilitätsformen zu partizipieren und deren Vorteile zu nutzen. Dies bedeutet im Umkehrschluss aber nicht, dass bisher genutzte Formen individueller Mobilität einfach ignoriert oder unzureichend berücksichtigt werden dürfen. Insofern ist zunächst darauf zu achten, dass alle Formen der Mobilität angemessen in ein Konzept eingebunden werden. Durch leitende, wegweisende Akzente in der Umsetzung werden dann Schwerpunkte gesetzt, welche mittelfristig zu einer gewollten Veränderung des Nutzerverhaltens führen sollen.

Entsprechend wurde folgender Aufbau des Konzeptes gewählt:

- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr
- Zukunftsweisende Mobilität (Smart Mobility)

- Vernetzung der Grünstrukturen im Stadtgebiet



Stadtquartiere in Raunheim

3. Motorisierter Individualverkehr

Bedeutung und Ausgangslage:

Bedingt durch den Bau der B43 in den 1970er Jahren, belasten weniger relevante Durchgangsverkehre die Stadt. Regionaler, überörtlicher Verkehr wird über diese, an das nördliche Stadtgebiet angrenzende Bundesstraße geführt. Auf den Verkehrswegen in Raunheim werden daher nur Ziel- und Quellverkehre aus den eigenen Wohn- und Gewerbequartieren geführt. Durch die Zunahme der Bevölkerung hat sich aber die zu bewältigende Verkehrsmenge aus Ziel- und Quellverkehren kontinuierlich erhöht. Hinzu kommt, dass statistisch die Zahl von Kfz-Zulassungen pro Person deutlich angestiegen ist.

Die städtebaulichen Vorgaben der letzten Jahrzehnte haben bewirkt, dass relevante gewerbliche Strukturen konsequent außerhalb der innerstädtischen Wohnquartiere entwickelt wurden. Somit belasten gewerblich veranlasste Verkehre nur in deutlich untergeordnetem Maße das wohnbaulich strukturierte Zentrum der Stadt.

Aufbauend auf dieser guten Ausgangslage wurde durch die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen des Projektes „Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre“ die Realisierung der Anschlüsse Ost und West beschlossen und zügig umgesetzt. Die zusätzliche Anbindung an die B43 ermöglicht eine Entflechtung der quartiersbezogenen Verkehrsströme im gesamten Stadtgebiet. Zielsetzung ist eine Entlastung der Wohnquartiere von quartiersbezogenen Verkehrsbelastungen um bis zu 50%.



Pylonbrücke Anschluss Ost in Raunheim

Um die Effekte der umgesetzten Infrastrukturprojekte optimal zu erreichen, ist die Umsetzung von zusätzlichen verkehrslenkenden Maßnahmen erforderlich. Dies begründet sich dadurch, dass Verkehrsteilnehmer hinreichend leistungsfähige und attraktive Verkehrsbeziehungen auch dann weiter nutzen, wenn für sie mindestens gleichwertige oder sogar leistungsfähigere Alternativen zur Verfügung stehen.

Es müssen folglich aktiv Steuerungen und Eingriffe erfolgen, um Verkehre umfänglich so führen zu können, dass sie die Innenstadtquartiere nur noch im geringsten Maße belasten und zugleich durch die Verringerung der Verkehrsmenge neue Optionen für Kfz-freie Mobilitätsformen schaffen. Die Überlegungen zu geeignet erscheinenden Steuerungs- und Eingriffsinstrumenten werden im Folgenden vorgestellt und erläutert.

Die Zulassungen von privaten PKW sind in Raunheim weiter ansteigend. Dies entspricht zwar der Situation vergleichbar gelegener Kleinstädte, steht aber im Gegensatz zum aktuellen Trend in den Großstädten. Hier zeigen umfangreiche Studien, dass die jüngere Generation zunehmend auf eigene PKW verzichtet. Die Tendenzen in Kleinstädten in Randlage zu Großstädten zeigt, wie dargestellt, gegenwärtig noch ein ansteigendes Interesse an der Kfz-Nutzung. Ein solches sollte stadtplanerisch nicht ignoriert werden, denn dies würde ein Verkennen der Realität bedeuten. Für Raunheim wird daher zunächst noch der Planungsschwerpunkt auf die Optimierung der Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs zu legen sein. Mittelfristige Zielsetzung soll es aber sein, durch Ausbau alternativer Mobilitätsangebote, insbesondere in der Optimierung der Nahmobilität (Rad- und Fußwegeverbindungen) sowie zukunftsweisenden Mobilitätsformen (Car-sharing) den Anteil der privaten PKW am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt zu reduzieren. Der Anteil der privaten PKW am Gesamtverkehr ist in Raunheim insbesondere auch im Bereich des ruhenden Verkehrs durch eine starke Nutzung des öffentlichen Parkraumangebotes spürbar. Wobei dies, anders als in Großstädten, mit einer Unternutzung der eigenen Stellplätze einhergeht.

Im Regelfall verfügen die baulichen Nutzungen über ausreichend Stellplätze auf den zugehörigen Grundstücken. Ergänzend stehen in den Wohn- und Geschäftsquartieren in Raunheim ausreichende Parkplatzangebote im öffentlichen Raum zur Verfügung.

Eine Ausnahme bildet das Wohnquartier „An der Lache“. Hier ist eine deutliche Auslastung der öffentlichen Parkplatzangebote zu verzeichnen. Die Gebäude verfügen überwiegend, im Hinblick auf die aktuelle Kfz-Nutzungshäufigkeit, über eine nicht ausreichende Anzahl an privaten Stellplatzflächen auf den jeweils eigenen Grundstücken.

Der wahrnehmbare Parkdruck in einzelnen Bereichen mancher Wohnquartiere wird größtenteils durch lokale öffentliche Infrastrukturangebote (Schulen, Bahnhof) oder auch private Einrichtungen (Hotel, lokale Betriebe) ausgelöst. In den Bereichen rund um die S-Bahnstation wird auch zunehmend eine relevante Anzahl an sogenannten Urlaubsparkern festgestellt.

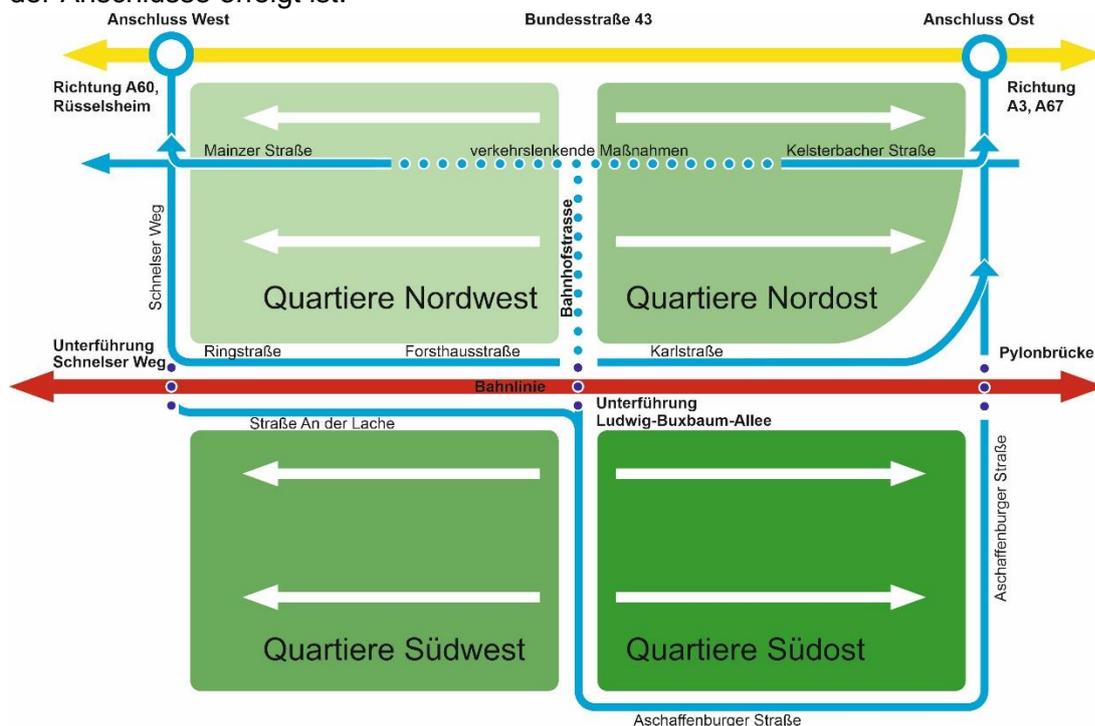
Durch die Veränderungen im Einkaufsverhalten der Bürgerinnen und Bürger, nämlich dem Kauf von Waren aller Art über das Internet, werden zunehmend Anlieferverkehre, überwiegend über Kastentransportwagen, teils aber auch über Lastkraftwagen ausgelöst.

Auch ist eine hohe Anzahl an parkenden Lieferdienstfahrzeugen (Sprinter) im Bereich der Wohnparkflächen auffällig, als auch lokal begrenzt abgestellte Lastkraftwagen oder Auflieger.

Steuerung des fließenden motorisierten Individualverkehrs:

Feste Gewohnheiten abzulegen ist bekanntermaßen nicht einfach. So war auch zu erwarten, dass nach Realisierung der Anschlüsse Ost und West an die B43 weiterhin viele Anwohner ihren bisher gefahrenen Routen durch die Stadtquartiere zum Stadtausgang folgen.

Durch verkehrslenkende Maßnahmen soll nun erreicht werden, dass künftig alle Anwohner die Sammelstraßen zu den Anschlüssen Ost und West nutzen, sofern ihre Ziele nicht innerhalb des Kernbereichs der Stadt liegen. Auf diese Weise ließen sich die innerstädtischen Wohnquartiere in noch deutlich höherem Maße von Kfz-Verkehren entlasten, als das bislang mit der Herstellung der Anschlüsse erfolgt ist.



Prinzipskizze: Lenkung des MIV in Raunheim

Das Erschließungsprinzip, welches mit dem Bau der Anschlüsse Ost und West realisiert wurde, unterteilt die Stadt in vier verkehrliche Abschnitte. Die südwestlich und nordwestlich gelegenen Quartiere sollen über den Anschluss West geführt werden. Die nordöstlichen und südöstlichen Quartiere entsprechend über den Anschluss Ost. Bisher wird die Achse Mainzer Straße - Kelster-

bacher Straße als „gewohnte“ Verbindung zur B43 zwar deutlich weniger als vor der Inbetriebnahme der Anschlüsse Ost und West genutzt, jedoch finden sich dort immer noch so viele motorisierte Verkehrsteilnehmer, dass der mögliche Entlastungseffekt für die innerstädtischen Wohnquartiere bei Weitem nicht erreicht wird.

Bereits in den Verkehrsstudien zum Projekt „Umlenkung vermeidbarer Innenstadtverkehre“ wurde deutlich, dass nur durch relevante verkehrsberuhigende und verkehrssteuernde bauliche Maßnahmen im Bereich der Mainzer Straße, die Zielsetzungen des Projektes erreicht werden können. Die jüngst durchgeführten Verkehrszählungen bestätigen im Übrigen die Einschätzung, dass die Entlastungspotentiale durch die Herstellung der Anschlüsse Ost und West noch nicht ausgeschöpft sind.

Kernstück der nun vorgelegten, grundhaften Planungen zur Steuerung des fließenden motorisierten Individualverkehrs ist eine deutliche Umgestaltung des Straßenraumes der Mainzer Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung des Ziegelhüttenweges und der Einmündung der Mathildenstraße. Hier ist vorgesehen, eine sogenannte „Shared Space“- Fläche einzurichten, in welcher allen Verkehrsteilnehmern die gleichen Mobilitätsrechte eingeräumt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird deutlich, analog zu den Vorgaben für sogenannte „verkehrsberuhigte Bereiche“, - auf max. 10km/h - reduziert.

Durch den Umbau des Straßenraumes sollen Flächen für Platzanlagen, moderne zukunftsweisende Infrastruktur (Smart Mobility), vor allem aber für Straßenbäume und Grünanlagen geschaffen werden.

Die städtebauliche Situation der westlichen Stadteinfahrt, als auch der Eingang zum „alten“ Ortskern ist geprägt durch die breit ausgebaute, gradlinig verlaufende Mainzer Straße. Auch in ihrem weiteren Verlauf und als Kelsterbacher Straße fortführend, prägt diese ehemalige Raunheimer Hauptverkehrsachse das Stadtbild. Bereits mit Beginn der Umbauarbeiten wird dem Bereich Mainzer Straße / Kelsterbacher Straße seine Funktion als attraktiver Ost-West-Verbindung genommen werden. Die daraus folgende Reduzierung der Verkehrsbewegungen ermöglicht flankierend künftig auch die Knotenpunkte im Bereich des Ziegelhüttenweges, der Moselstraße, und der Mathildenstraße neu zu gestalten, da die Verkehrsströme in die Kreisverkehre künftig gleichmäßig in allen Fahrtrichtungen sein werden.

Um dies zu erreichen, soll mit dem Konzept des „Shared Space“ (frei übersetzt: Gemeinsam genutzter Raum) operiert werden. In „Shared Space“- Flächen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge auf 10km/h begrenzt. Dieses Konzept wurde in Raunheim bereits im Rahmen des 3. Bauabschnittes der Stadtzentrentwicklung aufgegriffen und mit der Verlegung der Niddastraße erfolgreich realisiert. Auch für den Bereich des Bahnhofsvorplatzes wurde eine „Shared Space“- Fläche beschlossen und befindet sich derzeit in der Realisierung.

Unter „Shared Space“ wird eine harmonisch geteilte und konfliktfreie Nutzung eines weitgehend beschilderungs- und regelungsfreien Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer verstanden. Diese Gestaltungsphilosophie basiert vor allem auf städtebaulichen Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Aufhebung der baulichen Trennung, wie bspw. Bordsteine, von Fahrbahn und Gehweg, hohe Gestaltungsqualität vor allem durch Bäume und Grünflächen) und beinhaltet verkehrstechnische Maßnahmen in Form einer weitgehenden Deregulierung (Abbau von Verkehrszeichen und Ampeln), wobei unter anderem die Vorfahrtsregel weiterhin Gültigkeit besitzt. Statt einer dominanten Stellung des motorisierten Verkehrs soll der verfügbare Raum für alle Formen der Mobilität und als nachhaltig gestalteter Lebensbereich ausgebaut werden. Verkehrsteilnehmer und Nutzungen sollen im gesamten Verkehrs- bzw. Aufenthaltsraum gleichwertig nebeneinander existieren und sich den Raum im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme teilen.



Beispiel: „Shared Space“-Fläche in einer Stadtstraße

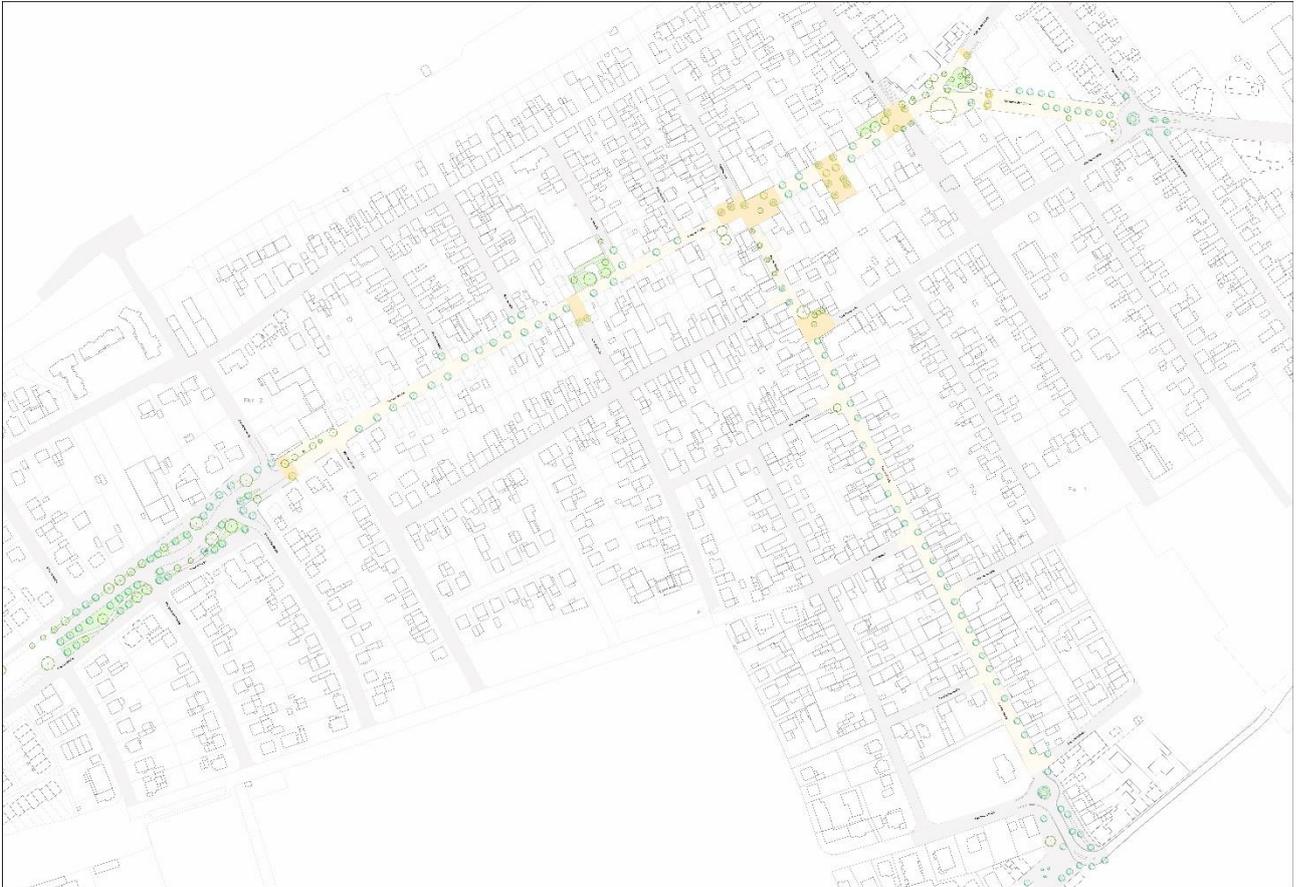
Nach diesem Gestaltungsprinzip sollen im Rahmen des hier vorgestellten Verkehrskonzeptes die Mainzer Straße ab der Einmündung Ziegelhüttenweg bis zum geplanten Kreisverkehrsplatz Waldstraße / Mathildenstraße sowie die Bahnhofstraße ab der Einmündung der Katharinenstraße bis zur Mainzer Straße umgestaltet werden.



Beispiel: „Shared Space“ Studie: Platz „Dalles“

Der vorhandene Straßenraum wird perspektivisch einheitlich gepflastert und mit wechselseitigen Baumreihen in Verbindung mit Stellplätzen für Fahrräder und PKW sowie modernen Infrastrukturangeboten und Stadtmobiliar ausgestattet. Platzbereiche (bspw. „Dalles“ und „Platz der Verschwisterung“, „Haus unter der Linde“) werden durch eine herausgehobene Flächengestaltung mit dem Schwerpunkt auf Aufenthaltsqualität und Grüngestaltung hergestellt.

Durch die Umnutzung der Fläche können deutlich mehr Baumpflanzungen vorgenommen werden. Dies stärkt die Vernetzung der Grünstrukturen in der Stadt und verbessert das innerstädtische Kleinklima. Von der Aufwertung werden Anwohner und Eigentümer der angrenzenden Wohnstraßen, aber auch Dienstleister und die örtliche Gastronomie spürbar profitieren.



Entwurfsplanung Umgestaltung Mainzer Str. / Bahnhofstraße zu einer „Shared Space“- Fläche

b. Umgestaltung Knotenpunkt Mainzer Straße / Ziegelhüttenweg /Egerländer Straße

Bestandssituation:

Der Stadtraum im Bereich der Einmündungen Mainzer Straße / Ziegelhüttenweg und Mainzer Straße / Egerländer Straße ist nahezu vollständig von Verkehrsanlagen für Kraftfahrzeuge (MIV), Anlagen des ruhenden Verkehrs und zwei ÖPNV- Haltepunkte geprägt. Mit wenigen Ausnahmen, ist die überwiegende Fläche versiegelt und als einfaches Verkehrsgrün gestaltet. Die Anordnung von Stellplätzen in den Kreuzungsbereichen von fünf, teils parallel verlaufenden Straßen beeinträchtigt erheblich die Übersichtlichkeit der Verkehrsführung. Das Queren der Fahrbahnen ist nur an einer Fußgängerampel möglich. Der Radverkehr findet in der Anordnung der Verkehrsanlagen kaum Berücksichtigung. Gleichwohl bietet diese Bestandssituation ein großes Umgestaltungspotential, da umfänglich Verkehrsfläche zur Neuordnung und Umnutzung zur Verfügung steht. Hierbei ist zu beachten, dass bestehende verkehrliche Verknüpfungen, als auch Parkraumangebote erhalten bleiben und durch neue Infrastrukturangebote (Radwege, Bike- Station) ergänzt werden. Zielsetzung ist es auch, die Anbindung an die ÖPNV-Haltepunkte attraktiver zu gestalten, die großen Verkehrsflächen zu entsiegeln und die Grünvernetzung durch zusätzliche großkronige Bäume weiter zu verbessern.

Geplante Neugestaltung:

Die Mainzer Straße wird als geradlinige und prägende Zäsur im Stadtbild Raunheim aufgegeben. Durch eine Verschwenkung der Fahrbahn der Mainzer Straße, westlich der Einmündung des Ziegelhüttenweges, und durch die Schaffung einer neuen Anbindung der Reichenberger Straße, als auch der Anliegerfahrbahn parallel zur Mainzer Straße wird der Straßenraum völlig neu gestaltet. Die neue Trassenführung ermöglicht eine zusätzliche Fahrspur zur separaten Führung des Radverkehrs. Zwei gestaltete „Shared-Space“- Bereiche dienen zur Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke und erschließen Stellplätze für PKW und Radfahrer. Die neu gestalteten Bushaltestellen werden näher an die Sparkasse verlegt. Querungshilfen auf der Fahrbahn sorgen für kurze und sichere Wege der ÖPNV-Fahrgäste und Nutzer der Stellplatzanlagen.

Durch die neue Anordnung der Verkehrsflächen kann weitgehend auf trennende Hochbordanlagen verzichtet werden. Die Anlage von „Shared-Space“-Flächen vor den Grundstücken baut Barrieren für mobil beeinträchtigte Menschen ab und erlaubt eine weitreichende Gestaltung der Flächen mit Begrünung und Stadtmobiliar. Im gesamten Stadtraum zwischen der Gaststätte „Bembelsche“, der Sparkasse und der Reichenberger Straße werden ergänzende Baumpflanzungen vorgenommen, die den städtebaulichen Raum gestalterisch wesentlich aufwerten und das städtische Kleinklima signifikant verbessern.

Die Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge wird durch die Verschwenkung der Mainzer Straße allein dadurch nachhaltig reduziert, dass der direkte Blick in die nach Osten weiterführende Mainzer Straße unterbunden wird. Durch die direkte Anbindung der angrenzenden Anliegerstraßen an die Mainzer Straße ergeben sich zusätzliche Einmündungen, die z.B. durch eine mögliche Rechts-vor-Links-Regelung die notwendige Aufmerksamkeit nachhaltig erhöht und damit die Fahrgeschwindigkeit reduziert.



Planung: Umgestaltung Knotenpunkt Mainzer Straße / Ziegelhüttenweg /Egerländer Straße

c. Umgestaltung Knotenpunkt Mainzer Straße / Moselstraße /Anton-Flettner-Straße

Bestandssituation:

Der Knotenpunkt ist derzeit eine Kreuzung der Hauptverkehrsstraße „Mainzer Straße“ mit den verkehrlich untergeordneten Knotenpunktarmen „Moselstraße“ und „Anton-Flettner-Straße“.

Die Kreuzung weist, entsprechend der früheren Verkehrsbedeutung als Bundesstraße, im Verlauf der Mainzer Straße in jeder Fahrrichtung Linksabbiegespuren und Rechtsabbiegestreifen in die untergeordneten Straßen auf. Die Knotenpunktzufahrten sind mit Dreiecksinseln und Fahrbahnteilern gegenüber der Hauptfahrbahn „Mainzer Straße“ abgesetzt und die Kreuzung ist mit einer Lichtsignalregelung ausgestattet.

Die untergeordneten Straßen „Moselstraße“ und „Anton-Flettner-Straße“ besitzen ebenfalls separate Fahrstreifen für Links- und Rechtsabieger. Durch die Vielzahl der Abbiegestreifen ergibt sich im Bestand eine weitläufige versiegelte Asphaltfläche, die den gesamten Kreuzungsbereich einnimmt.



Planung: Knotenpunkt Mainzer Straße / Moselstraße /Anton-Flettner-Straße

Geplante Neugestaltung:

Der Knotenpunkt kann in seiner Ausdehnung und städtebaulichen Dominanz deutlich reduziert werden. Separate Abbiegespuren für die verschiedenen Verkehrsströme sind bereits heute nicht mehr erforderlich. Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes bietet die Möglichkeit die Lichtsignalanlage zu entfernen und damit Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu verringern sowie Strom-, Wartungs- und Instandsetzungskosten einzusparen. Mit der Anlage eines Kreisverkehrs-

platzes wird die versiegelte Kreuzungsfläche deutlich verringert und durch die Anlage von Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer in den Kreiselfahrten kann ein sicheres Überqueren aller Fahrbahnen gewährleistet werden.

Der freiwerdende Verkehrsraum kann für eine durchgehende Radwegführung entlang der Mainzer Straße genutzt werden. Radfahrer werden auf eigenständigen Radwegen sicher geführt und Fahrbahnen in Ihrer Breite reduziert. Im Zuge der Umgestaltung werden die beiden Bushaltestellen in der Moselstraße barrierefrei ausgebaut und damit für Fahrgäste komfortabler gestaltet. Die Anton-Flettner-Straße erhält zusätzlichen Parkraum durch beidseitige Parkstreifen.

In allen Knotenpunktarbeiten werden Pflanzungen von großkronigen Bäumen vorgenommen, die das Stadtbild gestalterisch aufwerten, das städtische Kleinklima verbessern und die Grünflächenvernetzung in der Stadt vervollständigen helfen. Die Mainzer Straße erhält durch Ergänzung vorhandener Gehölze auf ganzer Länge eine alleeartige Bepflanzung, welche die von der Fahrbahn abgesetzten Radwegeverbindungen attraktiviert.

Die Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge werden durch den Knotenpunktumbau zum Kreiseln nachhaltig reduziert, bei gleichzeitiger Verringerung von Wartezeiten insbesondere für die Fahrbahnen querende Radfahrer und Fußgänger.

d. Umgestaltung Knotenpunkt Kelsterbacher Straße / Waldstraße / Mathildenstraße

Bestandssituation:

Der Knotenpunkt ist derzeit geprägt durch die breite Fahrbahn der Kelsterbacher Straße, mit Abbiegespuren zur Mathildenstraße und Waldstraße. Auf engem Raum treffen an diesem Knotenpunkt die Kelsterbacher Straße als Hauptachse sowie die einmündenden Straßen Waldstraße, Mathildenstraße und August-Bebel-Straße zusammen. Die Waldstraße und die August-Bebel-Straße sind dabei Einbahnstraßen, die von der Kelsterbacher Straße wegführen, aus denen entsprechend keine Fahrzeuge in die Kelsterbacher Straße einbiegen. Zur Querung der Kelsterbacher Straße für Fußgänger ist eine Fußgängerampel vorhanden, die auf Anforderung von den Fußgängern geschaltet werden kann.

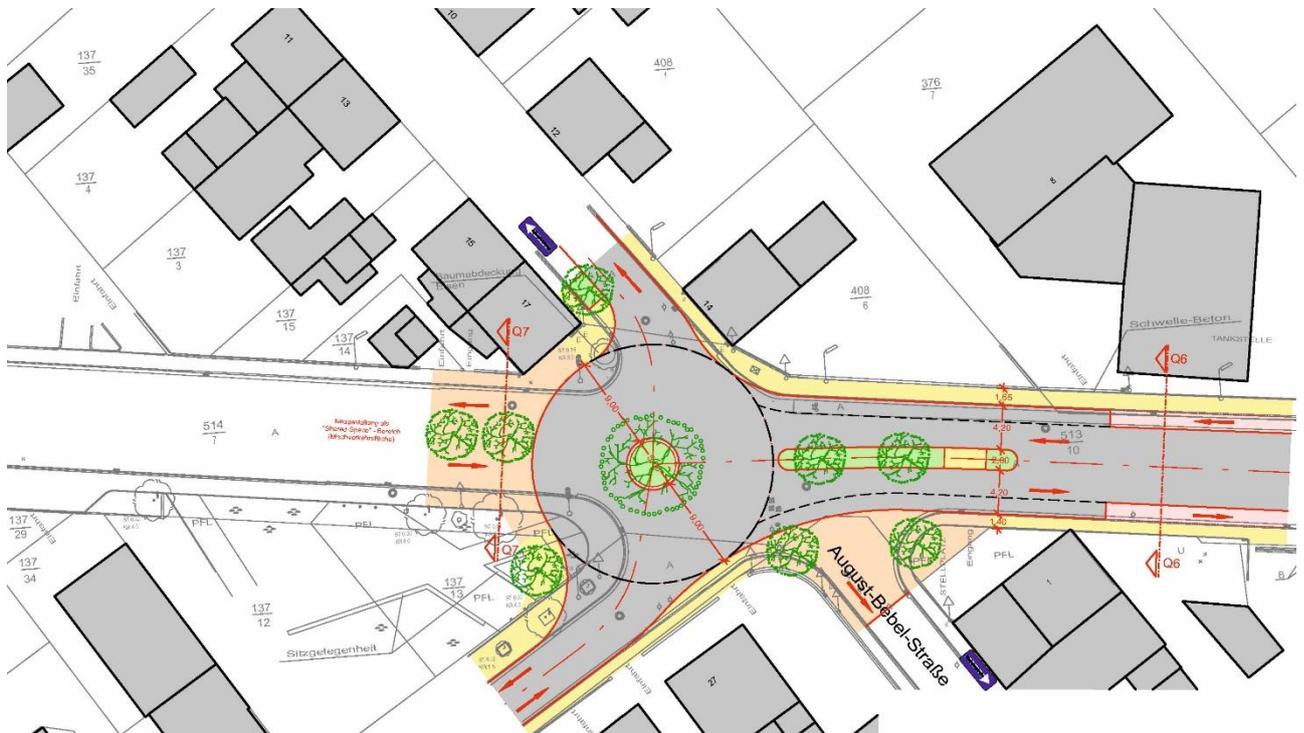
Am nördlichen Rand der Kelsterbacher Straße ist auf der Fahrbahn ein markierter Radweg vorhanden, am südlichen Fahrbahnrand der Kelsterbacher Straße fehlt ein Radweg. Im Umfeld des Knotenpunktes befinden sich Tankstellen und Gastronomiebetriebe, die viele Abbiegevorgänge von Fahrzeugen in beide Fahrtrichtungen verursachen und die Übersichtlichkeit der Verkehrsführungen weiter einschränken. Der Straßenraum ist weitestgehend versiegelt.

Geplante Neugestaltung:

Für die Gestaltung des Knotenpunktes bietet sich durch die eng beieinander liegenden Einmündungen der Ausbau zum Kreisverkehrsplatz an. Der südwestliche Ast der Kelsterbacher Straße erhält einen Fahrbahnsteiler, um das Queren der Fahrbahn für Fußgänger zu erleichtern und die Verkehrsströme vor dem Kreiseln zu sortieren. Außerdem wird hierdurch das Abbiegen von der Kelsterbacher Straße in die August-Bebel-Straße oder die Mathildenstraße direkt vor dem Kreiseln unterbunden.

Nordwestlich des Knotenpunktes wird die Kelsterbacher Straße nicht mehr überwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, sondern es entsteht eine stadträumlich gestaltete „shared Space“- Fläche (Mischverkehrsfläche) für alle Verkehrsteilnehmer. Der geplante Kreisverkehrsplatz markiert damit das Ende der Hauptverkehrsachse Kelsterbacher Straße und verzweigt diese in die weiterführenden Straßen der Wohnquartiere.

Radfahrer erhalten auf der Kelsterbacher Straße entlang des westlichen Fahrbahnrandes einen neuen, stadtauswärts führenden Radweg. Der östliche sowie der westliche Radweg auf der Kelsterbacher Straße südlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes werden durch Bordsteine von der Fahrbahn getrennt, die bisherige Markierung auf der Fahrbahn wird entfernt. Die Kreiselmittelinsel und Fahrbahnteiler werden mit Bäumen bepflanzt. Weitergehende Baumpflanzungen werden in der Stadtraumgestaltung der Kelsterbacher Straße in Richtung des bereits gestalteten Platzes vor dem Hochhaus vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge werden durch den Knotenpunktumbau zum Kreisverkehr nachhaltig reduziert.



Planung: Knotenpunkt Kelsterbacher Straße / Waldstraße / Mathildenstraße

Aufgrund der in der Ausgangslage beschriebenen unterschiedlichen Problemstellungen der einzelnen Quartiere bzw. Teilquartiere, müssen Parkraumkonzeptionen individuell entwickelt und umgesetzt werden. Die Umsetzung und Einhaltung der Vorgaben muss dauerhaft und effizient kontrolliert sowie deren Missachtung sanktioniert werden. Dennoch unterscheiden sich die Problemstellungen im ruhenden Verkehr in Raunheim nicht maßgeblich von denen vergleichbarer Städte rund um Frankfurt bzw. dem Frankfurter Flughafen.

Die teilweise auftretende Überlastung des öffentlichen Parkraumangebotes hat maßgeblich folgende Ursachen:

- Vorhandener Parkraum auf privaten Grundstücken wird nicht genutzt oder ist zweckentfremdet
- Die planungs- und baurechtlichen Vorgaben schreiben nicht ausreichend privaten Parkraum vor (insbesondere in Wohngebieten, die vor dem Inkrafttreten der Stellplatzsatzung entstanden).
- Vorhandener Parkraum wird durch ortsfremde Nutzung zweckentfremdet (Urlaubsparken / Park & Fly, Park & Ride)
- Gäste und Kunden ortsansässiger Betriebe nutzen den öffentlichen Parkraum in Wohnquartieren
- Der öffentliche Parkraum wird für gewerbliches Parken zweckentfremdet (LKW, Trailer, Kastenlieferwagen, sonstige gewerbliche Fahrzeuge)

Natürlich überlagern sich im Stadtgebiet diese Ursachen oder treten zu unterschiedlichen Tageszeiten, Wochentagen oder Urlaubszeiten in unterschiedlichen Kombinationen und Intensitäten auf.

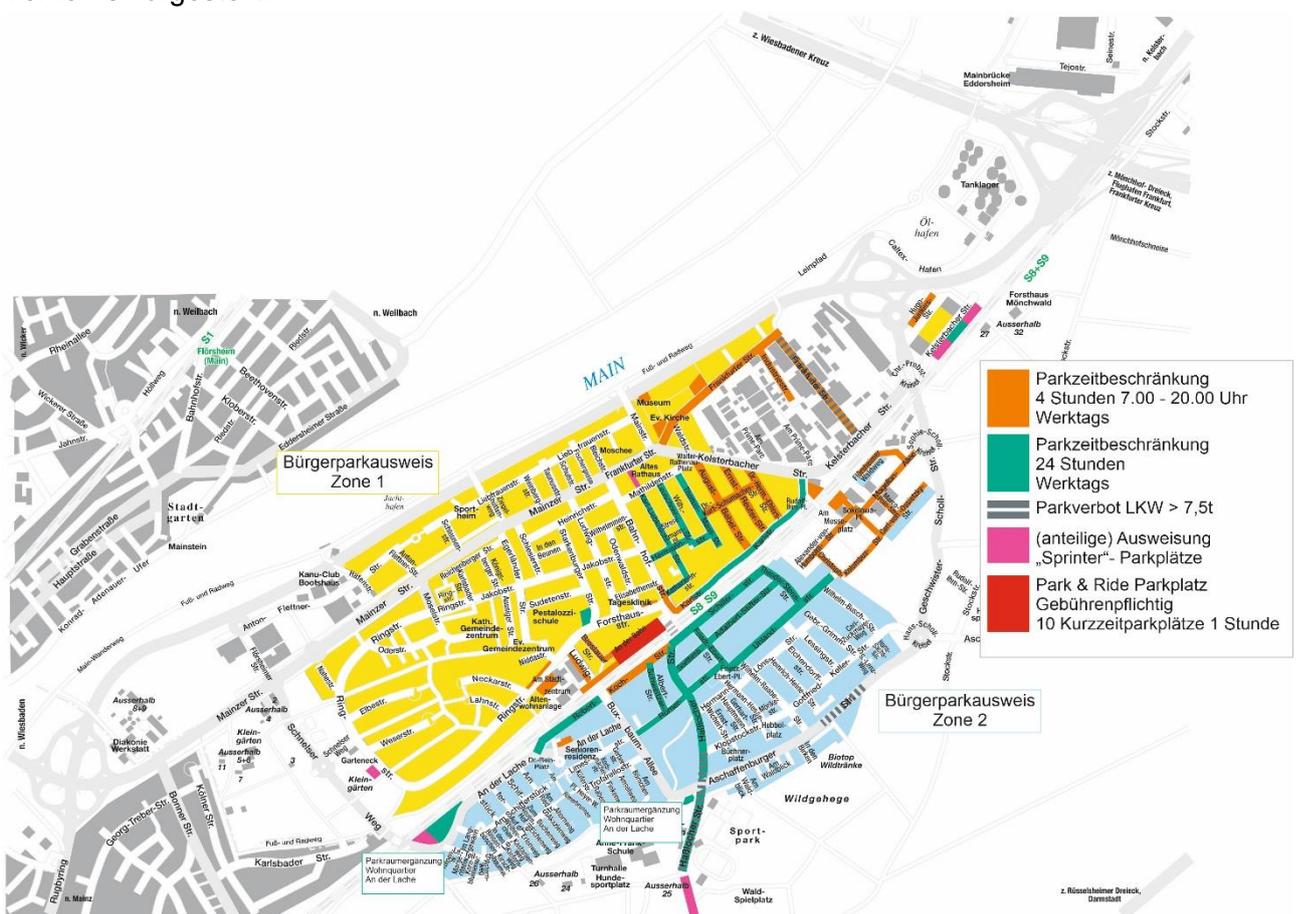
Bei der Ausarbeitung der grundsätzlichen Planungen zeigte sich dennoch, dass es zum einen sinnvoll erscheint, quartiersbezogene oder auch auf Straßenzüge bezogene Regelungen zu treffen, zum anderen, eine zunächst überschaubare Anzahl von Festsetzungen zu erlassen und diese dann an mehreren Stellen im Stadtgebiet einzuführen.

Viele Parkraumbewirtschaftungsregelungen werden von den Anwohnern ambivalent betrachtet: Zum einen profitieren sie von mehr freien Parkplätzen im öffentlichen Raum, zum anderen müssen auch die Anwohner die neuen rechtlichen Regelungen nach ihrer Einführung einhalten.

Hier soll der **Raunheimer Bürgerparkausweis** Abhilfe schaffen. Der Bürgerparkausweis wird Bürgerinnen und Bürgern mit berechtigtem Interesse, die Regelungen sind in einer Satzung noch näher zu bestimmen, für einen auf sie zugelassenen PKW ausgestellt. Der Bürgerparkausweis befreit von jeglicher Parkzeitbeschränkung auf öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet, mit Ausnahme der Park & Ride-Anlage am Bahnhof. Hierdurch wird es möglich, Parkzonen mit zeitlichen Beschränkungen im Stadtgebiet deutlich umfangreicher als bisher einzuführen, ohne gleichzeitig Anwohner zu benachteiligen. Für gewerblich angemeldete Fahrzeuge (Kastenlieferwagen, LKW, etc.) erhält der Fahrzeugeigentümer keinen Bürgerparkausweis. Die Antragsstellung und Verwaltung der Bürgerparkausweise werden an den Vorgaben des bekannten „Anwohnerparkausweises“ orientiert. Die Verwaltung hat die rechtliche Verpflichtung, für die Ausstellung eines solchen Ausweises eine Mindestgebühr zu verlangen.

Die Bürgerparkausweise können in zwei Zonen aufgeteilt werden, genauere Bestimmungen sind in einer folgenden Vorlage auszuarbeiten.

Im nachfolgenden werden die weiteren geplanten Maßnahmen zur Regulierung des ruhenden Verkehrs vorgestellt.



Planung: Maßnahmen zur Regulierung des ruhenden Verkehrs

Parken mit Parkzeitbeschränkung 4 Stunden (tagsüber, werktags):

Über diese Maßnahme lässt sich insbesondere das ortsfremde Parken rund um den Bahnhof (Pendler aus Nachbarstädten) und das ortsbegrenzende gewerbliche Parken, wie beispielsweise rund um die Hotels in der Kelsterbacher Straße regulieren und sehr gut eingrenzen. Durch die zeitliche Vorgabe werden Firmenkunden nicht grundsätzlich abgeschreckt und somit das örtliche Gewerbe nicht benachteiligt, Firmen hingegen motiviert, ihren Mitarbeitern auf dem eigenen Grundstück Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Hotels, insbesondere mit Tagungsangeboten, werden ebenfalls durch diese Einschränkungen motiviert, ihren Gästen entsprechende Parkplatzangebote auf dem eigenen Grundstück zur Verfügung zu stellen. Flughafenbezogenes Parken wird durch diese Vorgaben allerdings gänzlich ausgeschlossen.

Parken mit Parkzeitbeschränkung 24 Stunden (werktags):

Durch diese Beschränkungen wird maßgeblich das flughafenbezogene Parken eingeschränkt. Daher werden hier maßgeblich die Bereiche rund um den S-Bahnhof Raunheim neu geregelt.

Zweckentfremdung von privaten Stellplatzanlagen:

Da sich die Anzahl der Zulassungen privater PKW pro Wohneinheit in den letzten Jahren stetig erhöht hat, ist es wichtig, dass die baugenehmigten privaten Stellplätze auch entsprechend anfahrbar sind und genutzt werden. Dieses wird in den kommenden zwei Jahren verstärkt durch die Verwaltung kontrolliert und die Festlegungen der jeweiligen Baugenehmigung überprüft und durchgesetzt.

Wohnquartiere mit wenigen öffentlichen Parkraumangeboten:

Aufgrund von städtebaulichen Konzepten und planungsrechtlichen Vorgaben, wie bspw. im Wohnquartier „An der Lache“ oder durch historische bauliche Bestandssituationen, wie bspw. im alten Ortskern, kann es zu einer Knappheit an privatem und / oder öffentlichem Parkraum kommen.

Hier ist es zunächst wichtig, den gemäß Baugenehmigung vorgegebenen privaten Parkraum konsequent abzuverlangen. Es wird aber auch, wenn möglich und stadträumlich vertretbar, ergänzender öffentlicher Parkraum geschaffen. So wurde beispielweise im alten Ortskern ein neuer Parkplatz am Friedhof, ein weiterer am „Renneisengrundstück“ und weitere Stellplätze am „Haus unter der Linde“ sowie am alten Rathaus geschaffen. Innerhalb des Wohngebietes „An der Lache“ konnte ein Parkplatz am Dr.-Rein-Platz sowie ergänzende Stellplätze in der Robert-Koch-Straße erstellt werden. Hinzu sollen zwei weitere Parkplätze kommen, welche am östlichen und westlichen Rand des Wohnquartieres liegen: In der Straße An der Lache wurde bereits eine neue Parkplatzanlage erstellt. Eine weitere ist im angrenzenden Umfeld zum Buxbaum-Platz geplant. Beide Stellplatzanlagen sollen über breite Infrastrukturangebote, wie z.B. Car-Sharing und Bike-Stationen, motivieren, das eigene Auto dezentral zu parken und zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Wohnung zu erreichen.

Gewerbliches Parken:

Gewerbliches Parken im Übermaß ist im öffentlichen Raum grundsätzlich nicht zulässig. So ist es auch jetzt schon zu sanktionieren, wenn ein Unternehmen bspw. mehrere Kastenlieferwagen im öffentlichen Straßenraum parkt. Häufig sind diese Kastenwagen aber als einziges Fahrzeug auf den Eigentümer angemeldet, was dazu führt, dass diese Fahrzeuge regelmäßig abends öffentlichen Parkraum in den Wohnquartieren blockieren.

In Zusammenarbeit mit mehreren Lieferdiensten, für welche diese Fahrzeugeigentümer tätig sind, konnte vereinbart werden, dass künftig diese Fahrzeuge am Abend auf den Firmengeländen abgestellt werden dürfen. Ebenso haben sich mehrere Anbieter bereiterklärt, den Ausbau von geeigneten Parkplätzen finanziell zu unterstützen und sowohl die angestellten als auch die beauftragten Fahrer mit Firmenfahrrädern auszustatten. Eine finanzielle Beteiligung an dezentralen Bike-Stationen ist ebenfalls vorgesehen. In einem Testzeitraum soll zunächst in einem eingeschränkten Umfang geprüft werden, ob diese Angebote angenommen werden.

Folgende Anzahl und Verortung an Sprinterparkplätzen ist zunächst vorgesehen:

- 8 Stellplätze Parkplatz Kelsterbacher Straße „Im Plauel“
- 8 Stellplätze Parkplatz Ringstraße West / Kleingartenanlage
- 15 Stellplätze Parkplatz Straße An der Lache
- 8 Stellplätze Haßlocher Straße / Außerhalb
- 3 Stellplätze Parkplatz „Renneisengrundstück“

Grundsätzlich ist das Einfahren nach Raunheim mit LKW oberhalb von 3,5 t nur zu Anlieferungszwecken erlaubt. Über die Nachtzeit abgestellte Trailer, Wechselbrücken, etc. werden daher bereits heute sanktioniert. Es ist vorgesehen, dass über die nachhaltige Verstärkung der städtischen Hilfspolizeikräfte eine optimierte Überwachung des einfahrenden LKW-Verkehrs erfolgen kann. Probleme bereiten regulär einfahrende LKW derzeit im Stadtgebiet in breiten, gut erreichbaren Straßen. Daher ist es vorgesehen, ein Parkverbot für LKW auch mit Anlieferungsgrund ab 7,5 t zunächst in folgenden Bereichen festzusetzen:

- Frankfurter Straße (ab Kelsterbacher Straße bis Industriestraße)
- Aschaffener Str. (Hans-Scholl-Kreisel – Stadtwerke)
- Haßlocher Straße (Waldbereich – Römerstraße)

Park & Ride Anlage am Bahnhof:

Die Park & Ride- Anlage wird stark in Anspruch genommen. Bis zu 7000 Pendler nutzen wochentags die S-Bahnstation in Raunheim und viele wechseln vom eigenen Fahrzeug auf den Zug.

Tagsüber ist festzustellen, dass die Park & Ride-Anlage ausgelastet ist. Pendler belasten darüber hinaus die umliegenden Parkräume in den bahnhofsnahen Straßenzügen. Eine Umfrage unter den Nutzern der Park & Ride-Anlage zeigte, dass nur rund die Hälfte der Nutzer aus Raunheim kommt. Die andere Hälfte kommt aus den direkten Nachbarstädten. Als Argument für den Wechsel auf die Parkanlage in Raunheim wurde überwiegend geantwortet, dass die Park & Ride-Anlagen in den Nachbarstädten kostenpflichtig sind. Tatsächlich verhält es sich so, dass nahezu alle Nachbarstädte Gebühren an ihren bahnhofsnahen Park & Ride-Anlagen erheben.

Zielsetzung muss es daher sein, die örtliche Park & Ride-Anlage zunächst als Umsteigepunkt für die eigene Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Um hier künftig die o.a. Verlagerungseffekte zu vermeiden, ist angedacht, die Anlage mit einer Gebühr zu belegen. Neben einer kostenfreien Standzeit von einer Stunde (sogenannte Brötchentaste), welchen Kunden der umliegenden Geschäfte und des Ärztehauses ermöglicht, kostenfrei zu parken, sind zwei Parkzeiten mit folgenden Gebühren geplant:

Halbtagesticket 4 Stunden = 2,00 Euro und Ganztagesticket 8 Stunden = 4,00 Euro.

Die hierdurch erzielten Einnahmen decken die Kosten der aufzustellenden Ticketautomaten und die Kontrolle durch die Ordnungskräfte.

4. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Bedeutung und Ausgangslage

Raunheim verfügt über ein sehr gut ausgebautes ÖPNV Angebot. Der zentral gelegene S-Bahnhof ist aus den Wohnquartieren fußläufig, mit dem Fahrrad oder über die von der Stadt Raunheim finanzierten zusätzlichen Buslinien 78 und 79 zu erreichen. Die Linien S8/S9 verbinden Raunheim mit den größeren Städten der Rhein-Main-Region. Die regionale Buslinie 72 und die durch die Stadt eingerichteten ergänzenden Stadtbushlinien verbinden die Wohnquartiere und Gewerbeflächen mit wichtigen lokalen und überörtlichen Infrastrukturpunkten. Die Haltestellen in Raunheim sind zu einem großen Teil bereits barrierefrei ausgebaut und modern ausgestattet, der barrierefreie Umbau weiterer Haltepunkte wird in den kommenden Jahren folgen.

Die Stadt hat das Bahnhofsgebäude mit großen Teilen des Bahnhofsvorplatzes von der DB AG erworben. Derzeit wird dieser Bereich umfänglich umgestaltet, modernisiert und zukunftsweisend ausgestattet. Auf Drängen der Stadt Raunheim werden derzeit ebenfalls die Bahnsteiganlagen der DB AG durch diese umfänglich aufgewertet und durch zwei neue Personenaufzüge barrierefrei erschlossen.

Planungsstand und Prognose

Die Anbindungsqualität des S-Bahnhofes sowie die Taktung der örtlichen Buslinien liegt weit über dem Standard, den vergleichbare Städte in der Rhein-Main-Region bieten. Durch den Umbau des Bahnhofsvorplatzes und die Neugestaltung von Teilen der Forsthausstraße und Karlstraße ist es nun möglich, die regionale Linie 72 direkt an den Bahnhof zu führen und so ein Umsteigen auf die S-Bahn-Linien S8/ S9 zu ermöglichen. Hierdurch wird die Anbindungsqualität der Stadt an den regionalen und überregionalen Nahverkehr nochmals deutlich optimiert. An den Haltestellen am Rathaus wurden moderne Fahrgastinformationssysteme über zwei Jahre getestet. Diese Systeme sollen künftig an allen wichtigen Umsteigepunkten Fahrgastinformationen und Stadtinformationen in Echtzeit liefern. Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird auf eine optimierte Verzahnung verschiedener nachhaltiger Mobilitätsformen geachtet. Hierunter fallen z.B. Bike-Stationen (überdachte Fahrradparkplätze, Fahrradleihstationen) und Car-Sharing Angebote.

Diese Angebote sollen auch an oder in der Nähe von weiteren ÖPNV Haltepunkten im Stadtgebiet eingerichtet werden.



Ab Winterfahrplan 2020: Buslinienführung mit zentralem Umsteigepunkt am Bahnhof Raunheim

5. Radverkehr

Ausgangslage

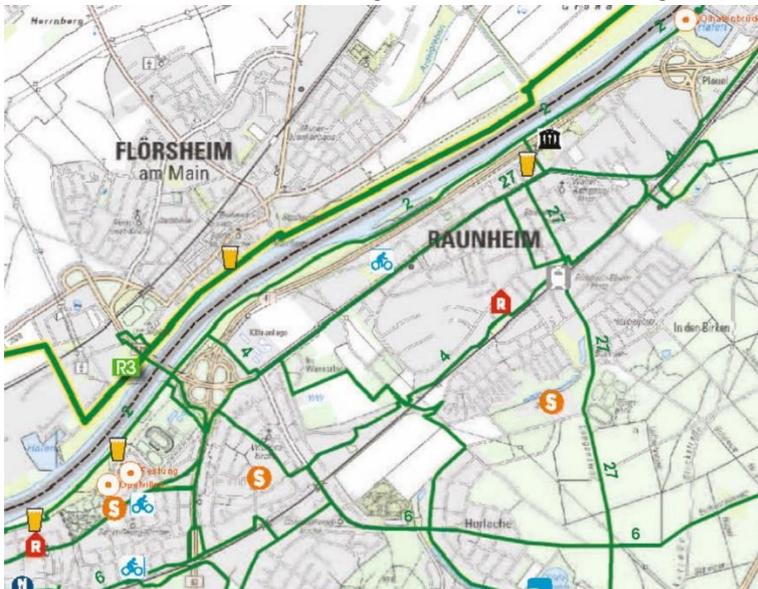
Das Fahrrad und fahrradähnliche Fortbewegungsmittel bilden einen zentralen Baustein in der Nahmobilität der Zukunft. Die Einführung der E-Bikes hat dazu beigetragen, dass mit dem Fahrrad auch mittlere Distanzen bis zu 30 km gut zu erreichen sind und die allgemeine Nutzung des Fahrrades deutlich gestiegen ist. Es ist davon auszugehen, dass hier ein großes Potential besteht, den innerörtlichen und lokalen motorisierten Straßenverkehr durch eine Infrastrukturoptimierung zugunsten der Fahrradnutzung zu reduzieren.

Unabhängig von einer Optimierung der örtlichen Radfahrinfrastruktur wird sich der Anteil des Radverkehrs an der Nahmobilität deutlich erhöhen.

Raunheim ist bereits gut an die regionalen Radfahrrouten angebunden. Nachbarstädte und wichtige regionale Arbeitgeber und Gewerbegebiete, wie bspw. die Adam Opel AG in Rüsselsheim, der Frankfurter Flughafen oder das Mönchhofgelände, sind schnell mit dem Fahrrad zu erreichen. Auch mittlere Distanzziele wie Frankfurt oder Darmstadt sind gut an das örtliche Radwegenetz angebunden. Mit dem Lückenschluss der nördlichen Fahrradtrasse entlang des Mains durch den

Bau der Ölhafenbrücke wurde durch die Stadt eine zusätzliche, wichtige Ost-West-Verbindung geschaffen, die auch touristisch stark frequentiert wird.

Die innerörtliche Radwegführung folgt bisher dem allgemeinen Verständnis, dass Fahrradfahrer in Straßen mit einer überwiegenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h mit dem fließenden motorisierten Verkehr mitfahren. Dies bereitet insbesondere älteren und ganz jungen Fahrradfahrern Probleme, denn sie werden durch den an ihnen vorbeifahrenden Kfz-Verkehr verunsichert. Es gibt derzeit in Raunheim zwar ausgewiesene Fahrradwege, diese sind aber nicht immer durchgängig. Eine Ausnahme bildet der Fahrradweg am Main, welcher auch gut angenommen wird. Die Beschilderung der Radwege ist aufgrund der Häufigkeit der Wegweisungen unübersichtlich und wird im Zuge einer Überarbeitung der Fahrradinfrastruktur angepasst.



Radwegkarte des Kreis Groß-Gerau. (Quelle: www.kreisgg.de)

Erschließungskonzept

Das neue Radverkehrskonzept baut darauf auf, künftig drei Ost-West-Verbindungen im Stadtgebiet zu stärken und zu eigenständigen, ausgewiesenen „Sammelradwegen“ auszubauen. Diese ausgewiesenen Radwege sollen, soweit möglich, parallel zur Fahrbahn geführt werden und durchgängig markiert werden (rot oder blau). Im Bereich der geplanten „Shared Space“- Fläche wird es keinen ausgewiesenen Radweg geben, allerdings eine fahrradgerechte Infrastruktur. Zudem nimmt die Beschränkung der für Kfz dort geltenden Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h die bislang häufig konstatierte Verunsicherung durch (knapp) vorbeifahrende Kfz.

Die Sammelradwege werden an die regionalen Fahrradroutes angebunden und in der Beschilderung gesondert gekennzeichnet.

Folgende Sammelradwege sind vorgesehen:

Die Regionalparkroute / der Radweg entlang des Mains ist bereits hergestellt und wird bereits stark frequentiert. Eine Optimierung der Nutzung wird noch durch ergänzende geplante Beschilderung, ggf. Ausleuchtung und zusätzliche Fahrradparkplätze bewirkt.

Zusätzlich ist geplant, einen beidseitigen und durchgängigen Radweg entlang der Mainzer Straße und Kelsterbacher Straße herzustellen. Dieser verbindet die ankommenden regionalen westlichen Radwege, die Nachbarstadt Rüsselsheim mit den regionalen östlichen Radwege die im Bereich des Plauels beginnen sowie die Nachbarstadt Kelsterbach.

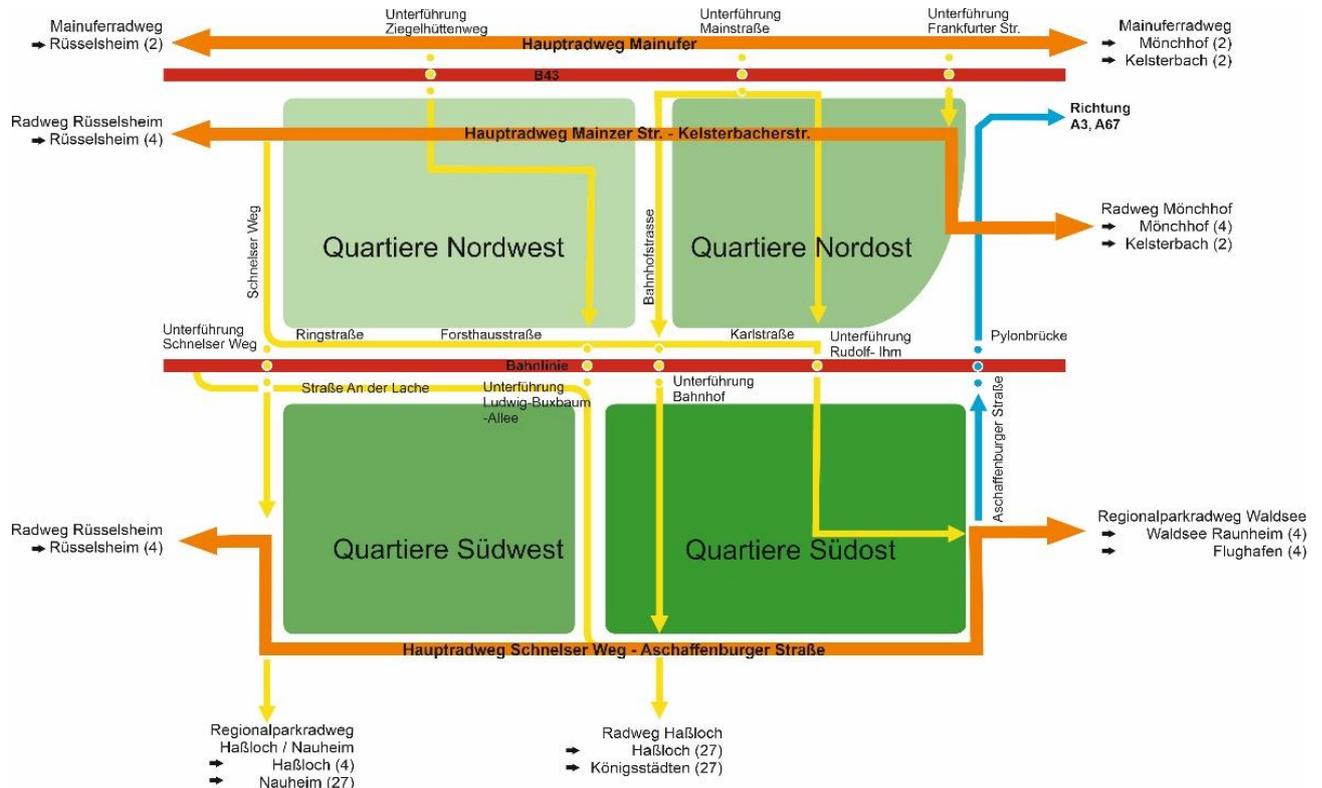
Ein weiterer Radsammelweg ist südlich der Bahnlinie geplant. Beginnend im Bestandradweg „Schnelser Weg“ wird ein neuer Radweg südlich des Wohngebietes „An der Lache“ über die Aschaffenburg Straße mit den süd-östlichen regionalen Radrouten verbunden.

Die Nord-Süd-Anbindungen verlaufen durch die Wohn- bzw. Gewerbequartiere. Hier findet sich ein reduziertes Verkehrsaufkommen und der Fahrradfahrer nimmt ohne ausgewiesenen Radweg am fließenden Verkehr teil. Um die Radwegweisungen übersichtlicher zu gestalten, sollen vorrangig folgende Nord-Süd-Achsen gesondert als Verbindung der wichtigen Ost-West-Routen gekennzeichnet werden:

- Schnelser Weg - Unterführung Schnelser Weg
- Ziegelhüttenweg – Egerländer Str. – Ringstraße – Unterführung Ludwig-Buxbaum-Allee
- Bahnhofsstraße – Bahnhofsvorplatz – Unterführung Bahnhof – Haßlocher Straße
- Mainstraße – Kelsterbacher Straße – Unterführung Platz Rudolf-Ihm – Magellan- Allee
- Unterführung Frankfurter Straße (Sachsenhausen) – Frankfurter Straße – Kelsterbacher Straße

Grundsätzlich folgt die Beschilderung der Radwege einem einfachen, klaren Prinzip: Es gibt das lokale Radwegenetz, welches mit weiß-grünen Hinweisschildern gekennzeichnet ist. Die Radwege sind nummeriert. Radfernwege werden hier ebenfalls mit aufgeführt und haben das Präfix R.

In Raunheim ist für Radfahrer eine einfache Orientierung bedingt durch die Vielzahl der Hinweisschilder sowie deren unübersichtliche Nummerierung nicht immer gegeben. Hier ist gem. den Vorgaben des Hessisches Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (hier: Handbuch zur Radwegweisung in Hessen) vorgesehen, die Wegweisung im Stadtgebiet deutlich zu verbessern und über die Hinleitung zu den Sammelradwegen eine Anbindung an die regionalen Routen zu optimieren.



Geplantes Erschließungsprinzip Radwege in Raunheim

Neben dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist es zudem erforderlich, ergänzende Angebote für Radfahrer im Stadtgebiet vorzusehen. Bereits jetzt wurde der Ausbau der überdachten Fahrradabstellplätze am Bahnhof beschlossen. Zusätzlich sollen an wichtigen Bereichen im Stadtgebiet ebenfalls überdachte Abstellplätze eingerichtet werden. Diese umfassen neben dem Bahnhof auch das Einkaufszentrum, die Gewerbegebiete und das Stadtzentrum. In diesem Zusammenhang verhandelt die Stadt bereits mit Betreibern von Bike- und E-Bike-Leihstationen. Dieses Angebot soll auch auf oder in der Nähe von größeren Parkplätzen angeboten werden, um den Umstieg auf ein privates Fahrzeug oder einen Kurzzeitleihwagen (Car-Sharing) zu ermöglichen. Die neu errichteten Parkplätze (z.B. am Stadtzentrum, Straße An der Lache) sowie zentrale Plätze (z.B. Airport Garden, Stadtzentrum, Hallenbad) verfügen bereits über die notwendige bauliche Infrastruktur, um diese Angebote schnell etablieren zu können.



Beispiel E-Bike Station Grafik: shutterstock.com/mviiding

6. Zukunftsweisende Mobilität (Smart Mobility)

Als intelligente Mobilität wird im Allgemeinen jegliche nachhaltige, zukunftsweisende Form von Mobilität bezeichnet. Die Stadt Raunheim entwickelt darüber hinaus die Zielstellung, diese neuen Formen von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsangeboten mit einer intelligenten städtischen Infrastruktur (Smart City) zu verbinden.

Die Nutzung neuer, teils umwelt- und ressourcenschonender Transportmittel muss vor allem einfach verfügbar, leicht in der Bedienung sowie bequem in der Reservierung und in der Bezahlung sein.

Für die Zukunft gilt es, neue Formen der Mobilität mit bestehenden Angeboten zu verbinden und den Wechsel zwischen den verschiedenen Angeboten möglichst leicht zu gestalten.



Grafik: [shutterstock.com/julia.m](https://www.shutterstock.com/julia.m)

Die Stadt plant daher, in relevanten Dienstleistungs- und Versorgungsbereichen, an Umsteigepunkten (Parkplätze, Bahnhof, etc.) sowie in Bereichen mit relevantem Arbeitsplatzanteil, Fahrradabstellplätze, Fahrrad- und E-Bike-Leihstationen als auch Car-Sharing Stationen einzurichten bzw. betreiben zu lassen..

Über die sich in der Entwicklung befindlichen „Smart-City-App“ sollen diese neuen Angebote schnell und einfach gebucht und automatisiert gezahlt werden können.

Moderne Informationssysteme werden an zentralen Verbindungspunkten über Verkehrs- und Mobilitätsangebote informieren. So wurde bereits ein Echtzeitsystem für den ÖPNV erfolgreich in zwei Informationsstelen am Stadtzentrum getestet. Diese Informationsstelen sollen künftig an relevanten Umsteigepunkten des ÖPNV, an großen Parkplätzen und an relevanten Wegeverbindungen über Anbindungen und Mobilitätsmöglichkeiten in Raunheim informieren. Verfügbare

Stellplätze in den Parkräumen „Am Stadtzentrum“, „An der Bahn“ und an der „Park & Ride-Anlage“ am Bahnhof werden künftig über ein Parkplatzinformationssystem im Stadtgebiet und auch über die Smart- City- App angezeigt.



Informationsstele an neuer Bushaltestelle „Am Stadtzentrum“

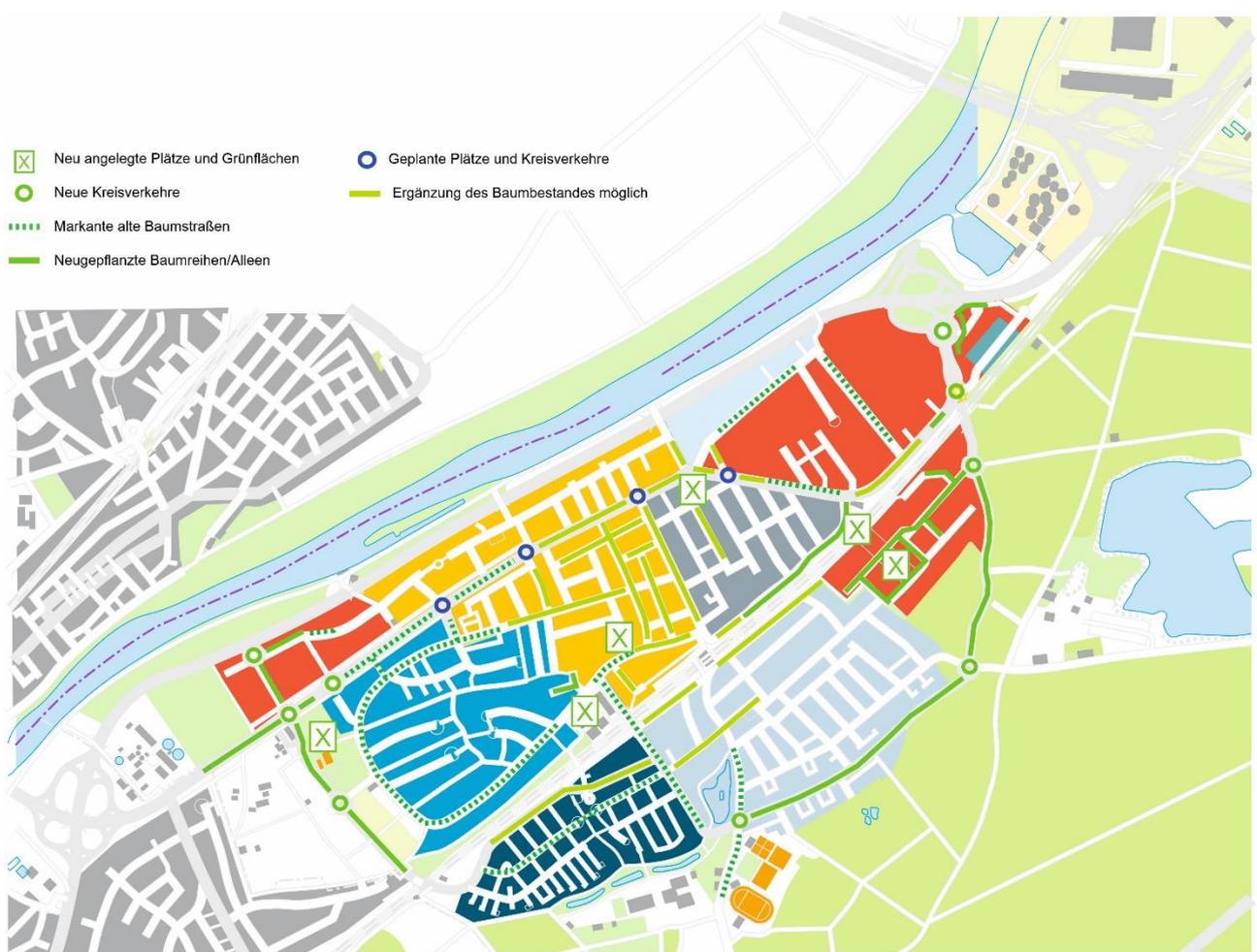
7. Vernetzung der Grünstrukturen im Stadtgebiet

In vielen Straßen in Raunheim wird schon heute deutlich, wie wohltuend Baumalleen und begrünte Plätze für das Kleinklima und das Erscheinungsbild in der Stadt sind. Beispiele für ältere Baumreihen sind in diesem Zusammenhang die Ringstraße, die Ludwig-Buxbaum-Allee sowie Teile der Mainzer und Kelsterbacher Straße. Aber auch in der jüngeren Vergangenheit wurde über das Programm „Grünes Raunheim“ z. B. bei Straßenneubau bzw. -erneuerungen sowie bei der Anlage von neuen Plätzen stets darauf geachtet, zusätzliches Grün und dabei vor allem auch großkronige Bäume zu pflanzen. Als Beispiele können hier die Aschaffener Straße, das Gewerbegebiet Airport Garden sowie die Plätze rund um das neue Rathaus angeführt werden. Ergänzend wird seit einigen Jahren an geeigneten Stellen im Stadtgebiet versiegelter Boden im Bereich von Straßen und Gehwegen entsiegelt und in die freien Stellen großkronige Bäume gepflanzt.

Als Leitziel im Stadtleitbild 2.0 wurde u.a. definiert, dass es im Zuge des Klimawandels immer wichtiger wird, die Aufheizung der bebauten und versiegelten Bereiche in den sommerlichen Hitzeperioden im Interesse eines erträglichen Bioklimas zu minimieren. Die Aufstellung eines Verkehrskonzeptes bietet hier die Möglichkeit, alle Stadt- und Straßenräume auch im Hinblick auf ergänzende grüngestalterische Maßnahmen – hier insbesondere Baumpflanzungen - zu prüfen. So werden z.B. im Zuge der anstehenden Umbaumaßnahmen Bahnhofsvorplatz Nord und Süd und Mainzer Straße / Egerländer Straße sowie der geplanten Kreisverkehre Bahnhofstraße / Forsthausstraße, Mainzer Straße / Moselstraße und Kelsterbacher Straße / Waldstraße die versiegelten Verkehrsflächen auf das funktional notwendige Minimum begrenzt, um die entstehenden Freiflächen für die Anlage von Grünzonen sowie die Pflanzung von Bäumen zu nutzen.

Die konsequente Umgestaltung der Mainzer Straße und der Bahnhofstraße als verkehrsberuhigte Zonen fungierende „Shared Space“-Flächen bilden in diesem Kontext die herausragenden Straßenbauprojekte, von denen das Stadtbild, die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima nachhaltig profitieren werden. Aber auch Baumreihen, egal ob einreihig, wechselseitig oder als doppelreihige Alleen, werden hier für eine lokalklimatische Optimierung sorgen. Wie viele Bäume dort jeweils gepflanzt werden können, kann erst nach Berücksichtigung von Einfahrten, Stellplätzen am Straßenrand sowie den Ver- und Entsorgungsleitungen unter den Straßen festgelegt werden.

In Bezug auf die Baumarten, die zukünftig gepflanzt werden, macht der Klimawandel ebenfalls ein Umdenken erforderlich. Dennoch kann an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass schon seit einigen Jahren klimawandelverträgliche Bäume in großer Stückzahl im Stadtgebiet gepflanzt wurden. Hier können beispielhaft der japanische Schnurbaum, Amberbaum, Blasenescche, Blauglockenbaum, Götterbaum sowie der Südliche Zürgelbaum genannt werden. Diese Arten werden zukünftig u.a. durch die Zerreiche, die Hopfenbuche sowie die Gleditschie ergänzt. Nur durch die Verwendung dieser und ähnlicher, gleichermaßen robuster und trockenheitsverträglicher Baumarten kann gewährleistet werden, dass zum einen der Unterhaltungsaufwand der öffentlichen Grünanlagen und Baumpflanzungen weitgehend niedrig bleibt und zum anderen ein Biomassevolumen entsteht und stetig zunimmt, das geeignet ist, die insbesondere in der Innenstadt zu erwartenden Klimaextreme weitgehend zu kompensieren.



Größere Ergänzungspotentiale des Baumbestandes im Stadtgebiet

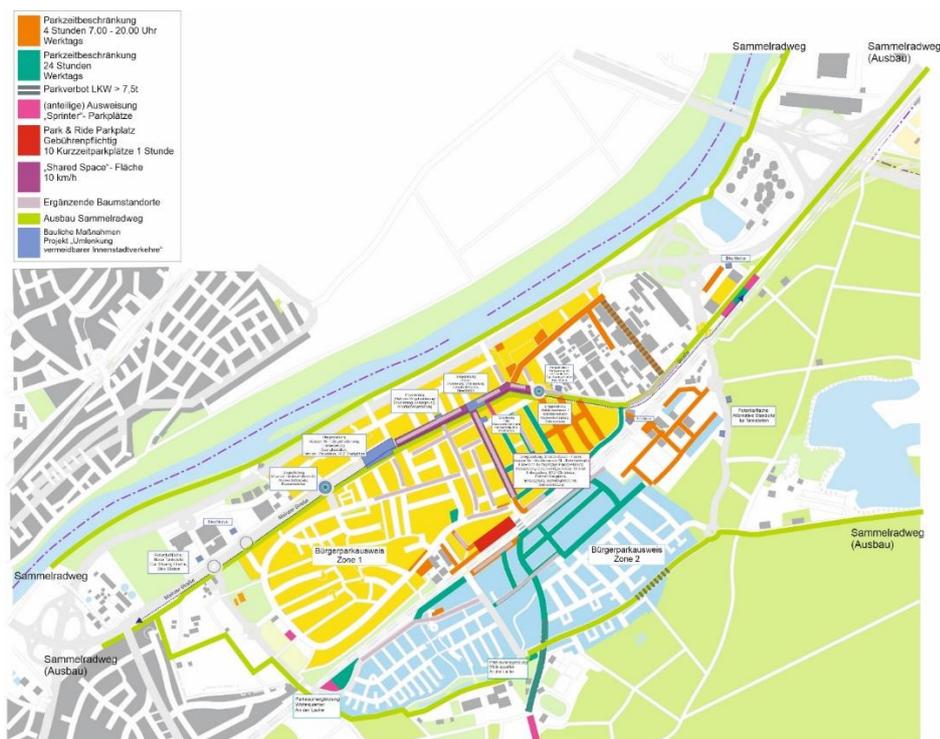
Unter anderem im Rahmen des Programms „Grünes Raunheim“ wurden in den letzten Jahren mehrere hundert neue Bäume gepflanzt. Im Zuge der Fortsetzung dieses Programmes wurde festgestellt, in welchen Straßenzügen ergänzende Baumstandorte oder ganze Alleen realisiert werden können.

7. Fazit / Ausblick

Mit dem Beschluss dieser Vorlage sollen weitreichende Veränderung des urbanen Straßenraums im Bereich des „alten Ortskernes“ und eine Neuausrichtung der Mobilitätsangebote in Raunheim auf den Weg gebracht werden. Die positiven Effekte dieser Veränderungen werden in allen Wohnquartieren spürbar sein und die Stadt in Richtung einer zukunftsweisenden Mobilität ausrichten. Ergänzende Grünstrukturen in den Straßenzügen der Quartiere unterstützen eine nachhaltige, an den stadtklimatischen Bedarfen ausgerichtet Stadtentwicklung.

Zur dauerhaften Optimierung der Parkraumsituation wurde ein Programm entworfen, welches pragmatische und auf den Vorteil der Anwohner ausgerichtete Regelungen vorsieht. Die vorgestellte Neuordnung ist zu flankieren durch die Verstetigung einer verstärkten Überwachung des ruhenden und des fließenden Verkehrs. So sollen in nächster Zeit mehr Hilfspolizeikräfte in den Dienst der Stadt Raunheim aufgenommen werden.

Mit Beschluss dieser Vorlage können viele Maßnahmen, soweit nicht bereits jetzt schon initiiert, kurzfristig realisiert werden. Einige aufwendige, planungs- und kostenintensive bauliche Maßnahmen, werden erst im Laufe der nächsten Jahre Stück für Stück realisiert werden können. Mit der Umsetzung der Maßnahme wird wichtigen Leitzielen des Stadtleitbildes 2.0 und des Klimaschutzkonzeptes entsprochen.



Mobilitätskonzept Raunheim. Maßnahmenübersicht

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

Suerken
Fachbereich II

Anlage(n):

- (1) Anlage 1: Mobilitätskonzept Anlage Grünergänzungen
- (2) Anlage 2: Mobilitätskonzept Anlage Moselstraße
- (3) Anlage 3: Mobilitätskonzept Anlage ÖPNV
- (4) Anlage 4: Mobilitätskonzept Anlage Parkraumbewirtschaftung
- (5) Anlage 5: Mobilitätskonzept Anlage Pikto Verkehrslenkung neu
- (6) Anlage 6: Mobilitätskonzept Anlage Quartierskarte
- (7) Anlage 7: Mobilitätskonzept Anlage Radwege Raunheim
- (8) Anlage 8: Mobilitätskonzept Anlage Shared-Space-Raunheim_03
- (9) Anlage 9: Mobilitätskonzept Anlage Verkehrsberuhigung Mainzer Strasse
- (10) Anlage 10: Mobilitätskonzept Anlage Waldstrasse
- (11) Anlage 11: Mobilitätskonzept Anlage Ziegelhüttenweg1
- (12) Anlage 12: Mobilitätskonzept Anlage verkehrskonzept Alle Maßnahmen
- (13) SPD Antrag Öffnung der Waldstraße

- (14) FDP Ergänzungsanträge
- (15) CDU Ergänzungsanträge
- (16) B90-Die Grünen Prüfauftrag
- (17) B90-Die Grünen Antrag1
- (18) B90-Die Grünen Antrag2
- (19) Synopse Anträge_Verkehrs und Mobilitätskonzept
- (20) Anlage zu Synopse B90-Die Grünen Antrag1
- (21) Anlage zu SynopseB90-Die Grünen Antrag2
- (22) Anlage zu SynopseB90-Die Grünen Prüfauftrag
- (23) Anlage zu SynopseCDU Ergänzungsanträge
- (24) Anlage zu SynopseFDP Ergänzungsanträge
- (25) Anlage zu SynopseSPD Antrag Öffnung der Waldstraße
- (26) Beschilderung_Neues_Mobilitätskonzept