// AMTLICHE BEKANNTMACHUNG //

Verkehrsausschuss
Vorsitzender:
Luca Kissel

Postanschrift
Postfach 11 52
65479 Raunheim

24. Januar 2022

E/5

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

findet im Airport Garden Loft, Am Messeplatz

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

Tagesordnung

1.		Genehmigung des Protokolls der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 14.12.2021
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.		Verschiedenes

Luca Kissel
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.

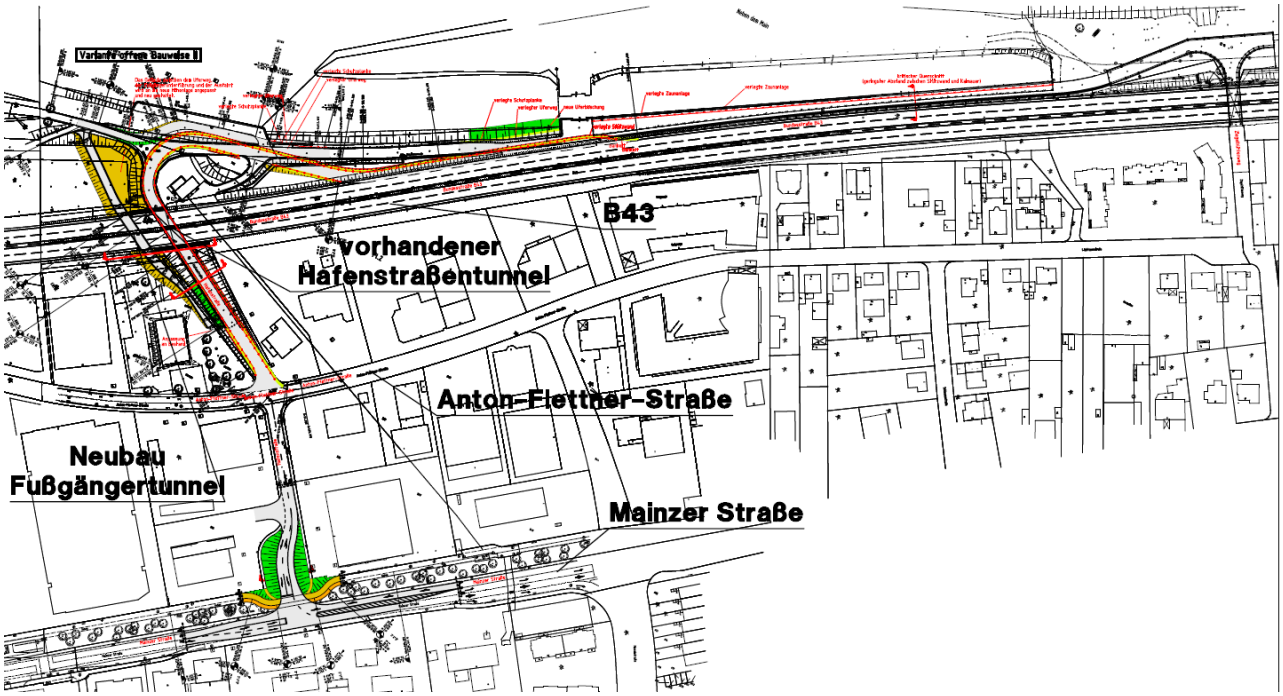
Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten sowie gleichzeitig dem Erfordernis, in noch wirksamerer Weise Verkehre aus belasteten Wohnquartieren auf die Mainuferstraße zu verlagern, wurde vor rund 15 Jahren die Überlegung entwickelt, für die gewünschte Ableitung der Verkehre ein bestehendes, bereits 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).

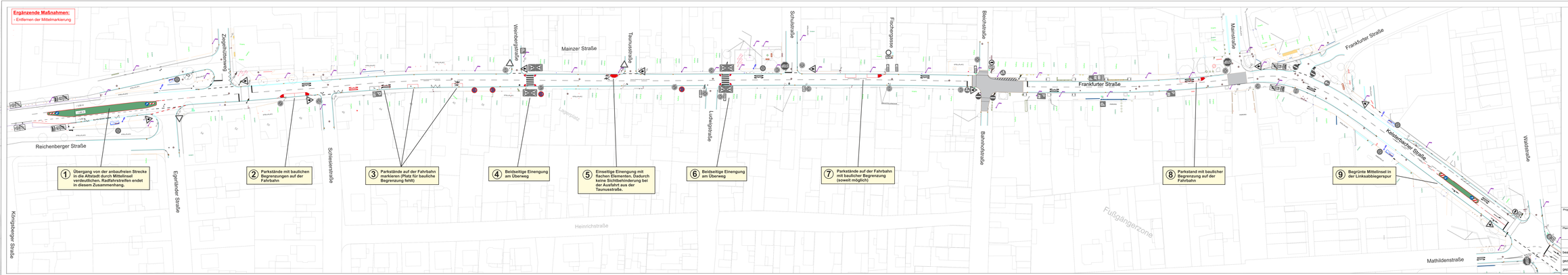
An der westlichen und östlichen Einfahrt in die Kernstadt werden jeweils bepflanzte Mittelinseln vorgesehen, die den geradlinigen Straßenverlauf der Mainzer und Kelsterbacher Straße unterbrechen. Neben einer veränderten Linienführung, die zu reduzierten Fahrgeschwindigkeiten führt, bieten die beiden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