

**Die Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Hattersheim am Main
XI. Wahlperiode**

Drucksache Nr. 577/0830/REF 5/2019/XI/1

B e r i c h t

des Magistrats

betreffend

**Verkehrsnetze und Maßnahmen für den Radverkehr und den Fußverkehr im
Zentrum der Stadt Hattersheim am Main**

Eine gute Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur ist sowohl ein bedeutender harter Standortfaktor als ein wichtiger Bestandteil, um die Stadt zu einem modernen, sicheren und lebenswerten Wohnstandort weiter zu entwickeln.

Das vorgelegte Rad- und Fußverkehrskonzept soll die Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit der Innenstadt verbessern. Es formuliert Vorschläge bereits vorhandener Konzepte wie den Nahmobilitätsplan aus und entwickelt Lösungsvorschläge für von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Maßnahmen. Darüber hinaus dient er der Vorbereitung weiterer Planungen wie der barrierefreien Andienung des Bahnhofs Hattersheims und der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfelds. Die vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechen den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Zu den Zielsetzungen und deren Lösungen im Einzelnen:

1. Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler und Verbesserung der Erreichbarkeit der Heinrich-Böll-Schule

Die Erreichbarkeit der Heinrich-Böll-Schule für den Radverkehr und die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schülerverkehr wurde in mehreren Drucksachen als Zielsetzung definiert (Drucksachen Nr. 159, 179, 231, 362, 530, 535, 538). Mit dem Innenstadtkonzept wird eine ausgearbeitete Planung für die Weingartenstraße vorgelegt, um diese als Fahrradstraße auszuweisen. Damit wird eine Alternativroute für die Schulstraße angeboten, sowie der Verkehr in dem Keltenpfad entzerrt. Fahrradfahrer, die gerne zügig fahren möchten, nutzen die Weingartenstraße, so dass der Keltenpfad mit dem kombinierten Fuß- und Radweg den Fußgängern und vorsichtigen Fahrradfahrern vorbehalten bleibt.

2. Verbesserung der Barrierefreiheit

Das Konzept identifiziert die Bereiche, in denen die Barrierefreiheit verbessert werden muss. Dazu gehören insbesondere die Querungen der Bahnlinie am Schwarzbach und am Bahnhof sowie der Durchgangsweg an der Robinson-Schule und dem Zugang zum Mosonmagyaróvár-Platz. Die

Gehwege im südlichen Abschnitt der Rathausstraße und an der Eddersheimer Straße sind so schmal, dass sie von Rollstuhlfahrern nicht benutzt werden können. Hier bietet sich die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder eine Verbreiterung der Gehwege an. Die Baumaßnahmen für den Radverkehr in den Knotenpunkten (Querungen Mainzer Landstraße/Bergstraße, Mainzer Landstraße/Hessendamm, Einmündung Hauptstraße/Rathausstraße) werden barrierefrei ausgeführt und verbessern damit gleichzeitig die Situation für mobilitätseingeschränkte Menschen.

3. Bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger und Fahrradfahrer

Die Mainzer Landstraße, der Hessendamm, sowie der Einrichtungsverkehr stellen heute für den Rad- und Fußverkehr eine Barriere dar. Die Innenstadt kann nur über Umwege, Wartezeiten oder mit Absteigen und Schieben erreicht werden. Damit die Innenstadt auch für Radfahrer und Fußgänger attraktiv ist, muss sie aus allen Richtungen über durchgehende und komfortable Routen angebunden werden. Die empfohlenen Fahrradschleusen verbessern die Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.

4. Anbindung des Bahnhofs und der neuen barrierefreien Querung

Das Innenstadtkonzept untersucht die Einbindung der zukünftigen Querung in das Fuß- und Radwegenetz. Dabei behandelt es folgende Fragen: ist die Beibehaltung der bisherigen Unterführung notwendig und sinnvoll? Sollte eine Unter- oder Überführung gewählt werden? Welche Maßnahmen müssen erfolgen, um die neue Querung in das Rad- und Fußwegenetz einzubinden?

Das Gutachten empfiehlt, die bisherige Unterführung aufgrund der Netzbedeutung als zusätzliche Bahnquerung beizubehalten. Aufgrund der kürzeren Rampenlängen rät es, die neue Bahnquerung als Unterführung auszuführen und in der Voltastraße eine Fußgängerquerung einzurichten.

5. Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrskonzepts des Main-Taunus-Kreises

Das Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises schlägt ebenfalls Maßnahmen in der Innenstadt von Hattersheim vor. Das Innenstadtkonzept behandelt folgende Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Main-Taunus-Kreises:

HA 5: Barrierefreier Ausbau des Hattersheimer Bahnhofs
siehe Punkt 4

HA 6: Kriffel – Hattersheim, Querung Mainzer Landstraße

Die Mainzer Landstraße ist für aus der Innenstadt kommende Radfahrer schlecht zu queren. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens stellt die nicht signalisierte Einfahrt vom Posthofparkplatz in die Staufenstraße ein Sicherheitsrisiko dar. Von der Sarceller Straße aus kann heute nicht in die Bergstraße eingefahren werden.

Die Prüfung hat ergeben, dass keine sichere Querung in Höhe der Staufenstraße angeboten werden kann. Deswegen wird der Radverkehr auf die Achse Rathausstraße/Sarceller Straße/Bergstraße gelegt. Mit der Einrichtung einer Fahrradschleuse wird die Verkehrssicherheit deutlich verbessert und das Fahrradfahren komfortabel und umwegfrei gestaltet.

HA 8: Hessendamm

Zwischen den Kreuzungen Frankfurter Straße/Hessendamm und Mainzer Landstraße/Hessendamm fehlt eine Radverkehrsanlage. Diese Lücke wird mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite geschlossen. Hiermit wird eine Alternative für den Schwarzbachweg angeboten, der wegen seiner zu geringen Breite dem Freizeitverkehr vorbehalten bleibt. Mit dem Schutzstreifen wird die Sicherheit erhöht und eine schnelle

und direkte Anbindung hergestellt, von der insbesondere der Berufsverkehr profitiert. Eine Aufstellfläche für Fahrräder im Kreuzungsbereich mit der Mainzer Landstraße verbessert die Sichtbarkeit von Fahrradfahrern. Sie beugt damit den gefährlichen Unfällen vor, bei denen durch abbiegende Kraftfahrzeuge Fahrradfahrer schwer verletzt werden können.

6. Umsetzung des Nahmobilitätsplans

Der mit der Drucksache Nr. 568 vorgelegte Nahmobilitätsplan bearbeitet als Schwerpunktthema die Verbesserung der Innenstadt für den Radverkehr. Gemeinsam mit den Fraktionen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern wurden Maßnahmen entwickelt, um die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Radverkehr zu verbessern. Im Rahmen des Innenstadtkonzepts wurden die Vorschläge aufgegriffen, auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und soweit möglich dazu Vorentwürfe ausgearbeitet:

- Verbesserung des Knotenpunkts an der Kreuzung Mainzer Landstraße/Schwarzbachweg/Hessendamm
- Verbesserung des Knotenpunkts Frankfurter Straße-Hessendamm
- Verbesserung der Querung des Hessendamms in Höhe der Brückenstraße
- Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer in der Bergstraße und Hauptstraße
- Einrichtung einer Fahrradstraße in der Weitgartenstraße
Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Haupt- und Rathausstraße wurde geprüft. Hier wurde stattdessen die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr ausgearbeitet.

7. Umsetzung der Leitlinien der Arbeitsgemeinschaft AGNH

Mit der Drucksache Nr. 105 hat die Stadtverordnetenversammlung die Satzung und die Leitlinien der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen beschlossen. Diese beinhalten unter anderem die aktive Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit dem Ziel, den Anteil des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen, die Fahrten im Kurzstreckenbereich vom Pkw auf den Rad- und Fußverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr zu verlagern und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern. Außerdem soll die Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Das vorgelegte Konzept orientiert sich an diesen Leitlinien und setzt die damit gesetzten Ziele um.

Umsetzungsstrategie:

1. Die Ausweisung der Weingartenstraße ist ohne Umbauten möglich und erfolgt kurzfristig.
2. Für die Maßnahmen M 3 - M 12, M 17 wird eine Ausführungsplanung beauftragt sowie die wegweisende Beschilderung überplant. Auf Grundlage der Ausführungsplanung und der Planung für die wegweisende Beschilderung werden Fördermittel für die Nahmobilität (Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität) beantragt. Abhängig von der Förderzusage ist die Ausführung für 2020/2021 geplant.
3. In Abstimmung mit dem Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain werden die neuen Routen in den Radroutenplaner Hessen eingepflegt.
4. Die Planung des barrierefreien Bahnhofs sowie des Bahnhofsumfelds wird mit folgenden Rahmendaten fortgesetzt:
 - Beibehaltung der bisherigen Unterführung
 - Lage der neuen Querung in der Achse Hauptstraße/Rathausstraße
 - Vorentwurf der Querung als Unterführung

- Zuwegung Bahnhof von der Rathausstraße für Fahrräder in beide Richtungen befahrbar
- Öffnung der Einbahnstraße in der Eddersheimer Straße für den Radverkehr
- Querungsstelle über die Voltastraße am Ende der barrierefreien Querung
- Fußgängergerechte Umgestaltung der unteren Rathausstraße.

Hattersheim am Main, 11. Juni 2019

-I/5-

Klaus Schindling
Bürgermeister

Anlagen:

- Erläuterungsbericht
- Pläne 1 – 15

Jeder Fraktion wird ein Plansatz in Originalgröße zur Verfügung gestellt.