



**Unabhängige
Kelkheimer
Wählerinitiative**

Stadtverordnetenfraktion
Hornauer Straße 63
0 61 95/6 54 61
18. März 2018

An den
Magistrat der Stadt Kelkheim
Rathaus Kelkheim

Nahmobilitätskonzept im Rahmen des Kelkheimer Klimaschutzkonzepts

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleg*innen,

die Stadtverordnetenversammlung hat die Aufstellung eines integrierten Klimaschutzkonzepts für Kelkheim durch ein Fachbüro beschlossen. Bestandteil wird ein Nahmobilitätskonzept sein. Zur Konkretisierung der Aufgabenstellung haben wir die folgenden Eckpunkte, Fragen und Hinweise formuliert, die wir bitten und anregen, bei der Auftragserteilung und Begleitung der Planung einzubringen.

Wichtigste Voraussetzung für die Entlastung Kelkheims von den verkehrsbedingten Emissionen, für den Abbau der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen und für die schiere Erreichbarkeit der Zentren angesichts künftig zu erwartender Einschränkungen beim Parkraum oder Fahrverboten in den Großstädten ist die Taktverdichtung bei der K-Bahn, der Viertelstundentakt zwischen Frankfurt und Kelkheim-Mitte zu den Hauptverkehrszeiten 6 – 9 und 16 – 20 Uhr mit ausreichend langen Zügen. Dies war vom RMV schon vor einigen Jahren vorgesehen und sollte unbedingt im neuen Nahverkehrsplan als Grundlage für die Neuausschreibung der Linie in 2019 aufgenommen werden.

Parallel dazu muss die Busanbindung von Eppenhain – Ruppertshain – Fischbach zum Bahnhof angepasst werden.

Hierzu ist im Rahmen des Kelkheimer Nahmobilitätskonzepts zu prüfen:

Taktverdichtung der Linie 804 oder zusätzliche Buslinie nur als Bahnhofszubringer, evtl. mit anderem Fahrweg? Bahnhof Hornau oder Mitte als Endhaltestelle?

In Kelkheim-Mitte ist die derzeitige Lage der Bushaltestellen optimal, da die Wege zum Bahnsteig sehr kurz sind. Ist der Platz bei künftig dichterer Taktfolge ausreichend oder zusätzlicher Bushalte-/wendeplatz auf Westseite der Bahn erforderlich?

Das Fahrrad wird künftig eine größere Rolle spielen. Für Pendler sind möglichst nah an den drei Bahnhöfen deutlich mehr Fahrradabstellplätze und auch abschließbare Fahrradboxen mit e-bike-Ladestationen vorzusehen. Ein e-bike-Verleih am Bahnhof Mitte ergänzt das Angebot.

Hierfür erwarten wir konkrete Standort- und Gestaltungsvorschläge.

Auch für car-sharing bzw. e-car-sharing ist ein zentraler Standort vorzusehen. (Rathaus, Floriansplatz, Großer Haingraben, Bahnhof?)

Ist bei konsequenter Umsetzung der genannten Punkte die Förderung des klassischen park-and-ride durch Bau eines großen Parkhauses (evtl. mit Tiefgarage) an der Altkönigstraße noch sinnvoll oder notwendig?

Im Erdgeschoss dieses Gebäudes könnten Fahrradstellplätze und e-bike sowie Bushaltestellen und car-sharing-Plätze untergebracht werden.

Dabei stellt sich die Frage der Anbindung an den Bahnsteig. Das Gebäude läge in etwa 20 Meter Entfernung vom Bahnsteig, der Fußweg dorthin würde aber knapp 300 Meter betragen.

Die Frage eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs wurde in den letzten Jahren ausgiebig untersucht und diskutiert. Möglich erscheinen nur die folgenden Varianten:

1. ein schienengleicher Zugang von Westen (Garagenstraße) am Südenende des Bahnsteigs. Dieser würde für die neu zu schaffenden Infrastruktureinrichtungen keine Verbesserung bringen, da der Fußweg über den Bahnübergang Fischbacher Straße etwa gleichlang wäre; aus Richtung Stadtmitte würde er über den Übergang Gustav-Adolf-Straße erreicht und ist daher nur sinnvoll, wenn dieser offen bleibt¹.
2. Unterführung (oder Überführung²) im Bereich Parkplatz Altkönigstraße – Friedrichstraße³. Im Zusammenhang mit dem o.g. Gebäude ergäbe sich durch die gemeinsame Nutzung des Aufzuges und den Wegfall der Rampen zur Unterführung an der Westseite eine Synergie.

Zu den genannten Punkten erwarten wir nicht nur Standortvorschläge und Aussagen zur Dimensionierung (z.B. sinnvolle und (aufgrund der räumlichen Gegebenheiten) mögliche Anzahl von Fahrradstellplätzen), sondern auch Kostenschätzungen, Vorschläge zur Vermarktung (Fahrradboxen, Parkhaus soweit vorgeschlagen) und das Aufzeigen von Zuschussmöglichkeiten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der Altkönigstraße ein Kinderspielplatz und eine Grünanlage in angemessener Größe erhalten bleiben müssen.

Wir würden uns über die Berücksichtigung der vorgenannten Anregungen und Fragestellungen freuen und verbleiben mit freundlichen Grüßen,

Doris Salmon
(Fraktionsvorsitzende)

¹ siehe Gutachten der TÜV Rheinland Grebner Ruchay Consulting GmbH vom 19.11.2010 und die einschlägigen Protokolle von Verkehrskommission und Verkehrsausschuss.

² Da für eine barrierefreie Überführung drei teure und störanfällige Aufzüge erforderlich wären und ein hohes, wenig ansprechendes Bauwerk entstünde, erscheint die Überführung als die schlechteste Lösung.

³ siehe die im Mai 2017 im Ausschuss für Stadtplanung vorgestellten Planungen.