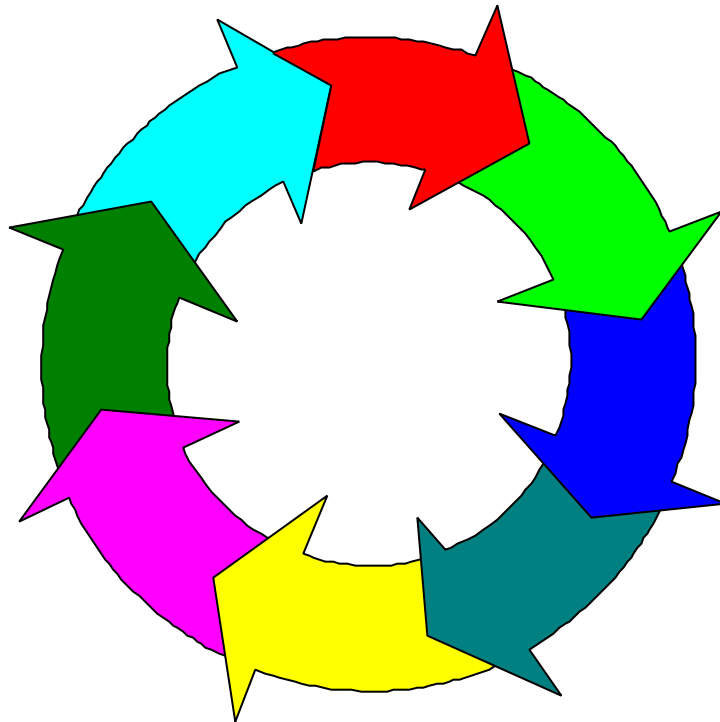


Sichere Mobilität für alle



"Erst denken - dann lenken"

Verkehrskonzept

Bündnis 90 / Die Grünen

Ortsverband Oestrich-Winkel

Verkehrskonzept
Bündnis 90 / Die Grünen
Ortsverband Oestrich-Winkel

Gliederung:

1. Einleitung

2. Verkehrsführung des individuellen motorisierten Verkehrs

2.1. Einbahnstraßen

2.2. Zusammenfassung der Einbahnstraßenregelungen

2.3. Anbindung Winkeler Sportplatz und Schloss Vollrads

2.4. Anbindung Neues Rathaus in Oestrich

2.5. Verbindungsstraße

2.6. Bahnübergang Oestrich

2.7. Tempo 30

3. Radwegenetz

4. Vorschläge eines verbesserten ÖPNV

4.1. Ist-Situation

4.2. Minibus

4.3. Schnellbus

4.4. Bahn

4.5. Fähre

4.6. Gesamtüberblick

5. Verkehrskonzepte in der detaillierten Betrachtung

- 5.1. Engpass Hauptstraße Winkel; zw. Schillerstr. u. Goethestraße
- 5.2. Hauptstraße Winkel
- 5.3. Friedensplatz Oestrich
- 5.4. Umgehungsstraße
- 5.5. Konzept für nicht motorisierten Verkehr

6. Vorteile des grünen Verkehrskonzeptes

- 6.1. Grüne Alternativen als Gesamtkonzept
- 6.2. Verbindungsstraße Oestrich / Mittelheim
- 6.3. Verkehrsströme

7. Die einzelnen Vorschläge und deren Auswirkungen

- 7.1. Straßenlänge / Landschaftsverbrauch
- 7.2. Schallschutz
- 7.3. Weitere Baumaßnahmen
- 7.4. Weitere Kosten
- 7.5. Die finanzielle Situation der Stadt Oestrich-Winkel
- 7.6. Kosten der einzelnen Varianten (NUR Plankosten)
- 7.7. Kosten für den Straßenunterhalt

8. Anhang

- 8.1. Karte Winkel
- 8.2. Karte Oestrich
- 8.3. Karte Gesamtüberblick

1. Einleitung

"Sichere Mobilität für alle - Erst denken, dann lenken" lautet der Titel des Verkehrskonzeptes von Bündnis 90 / Die Grünen in Oestrich-Winkel.

Bevor Verkehrskonzepte umgesetzt werden, muss in der Verkehrsplanung die Gesamtmobilität bedacht werden. An diesem Punkt der gesamtheitlichen Verkehrsbetrachtung setzen Bündnis 90 / Die Grünen mit ihrem Konzept an. Denn es macht keinen Sinn, nur den individuellen motorisierten Verkehr (imV) isoliert zu betrachten. Auch Radfahrer und Fußgänger sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.

Zur Zeit erlebt Oestrich-Winkel eine Verkehrsplanung, die sich ausschließlich auf eine nördliche Umgehungsstraße konzentriert. Eine Verkehrsplanung, die sich mit einer sinnvollen innerörtlichen Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung, Entzerrung der innerörtlichen Verkehrsschwerpunkte, etc.) auseinandersetzt, ist nicht in Sicht. Ein umfassendes Verkehrskonzept für alle motorisierten, alle nicht-motorisierten und vor allem den in ihrer Mobilität eingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern fehlt. Es ist bereits jetzt ersichtlich, dass die bestehenden Probleme durch eine Umgehungsstraße nicht gelöst werden.

Mit großem Erstaunen mussten Bündnis 90 / Die Grünen zur Kenntnis nehmen, dass aus der ursprünglich angedachten innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen Mittelheim und Oestrich eine 3,5 km lange Umgehungsstraße am nördlichen Ortsrand geworden ist. Diese zieht nicht nur mehr Verkehr von den Höhengemeinden Geisenheims an, sondern wird unser Landschaftsbild nachhaltig zerstören und dazu noch 2,57 Mio. Euro (laut Planung Variante 3b - ohne Verbindungsstraßen zu den einzelnen Stadtgebieten) an zusätzlichen Krediten verursachen. Es handelt sich hierbei um ein von CDU / FDP / SPD / FWG gewolltes großwahn sinniges Projekt, das unser Stadtbild, aber auch unsere Stadtkasse ruinieren wird.

An dieser Stelle sei nochmals ausdrücklich an den Unter-Titel unseres Verkehrskonzeptes erinnert: "Erst denken - dann lenken"!

Bündnis 90 / Die Grünen wollen Mobilität für die ganze Familie, denn jedes Familienmitglied ist zwangsläufig auch Verkehrsteilnehmer. Aber die Mobilität der Familienmitglieder braucht nicht in erster Linie über den motorisierten Verkehr abgewickelt zu werden.

Viele Wege, die für die Familie anfallen, fallen innerhalb unserer Stadt (Schule, Kindergarten, Sportstätte, Einkaufen, Arztbesuch, etc.) an. Das Bewusstsein, mit dem Rad innerörtliche Ziele zu erreichen, muss gestärkt werden. Ein Mittel hierfür ist die Ausweisung von sicheren Radwegen, besser noch ganzen Radwegenetzen.

Zur Steigerung der Sicherheit für Radfahrer auf unseren stark von Autos frequentierten Strassen müssen die Verkehrsströme des motorisierten Verkehrs geteilt und damit entschärft werden. Durch intelligente Verkehrsführung kann der innerörtliche Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer und Anlieger insgesamt entlastet werden.

Neben den Aspekten geänderter Verkehrsführung und neuem Radwegekonzept schlagen Bündnis 90 / Die Grünen ein innerörtliches Bussystem vor, das sich mit den Nachbargemeinden verzahnt.

Als grundlegende Aspekte für ein sinnvolles Verkehrskonzept für Oestrich-Winkel hat der Ortsverband Bündnis 90 / Die Grünen folgende Kernpunkte aufgestellt:

- Grundsätzlich nicht vermeidbare Verkehrsströme auf kürzesten Wegen auf die Hauptverkehrsadern abfließen lassen (hier B42)
- Keine Verkehrsströme einfach nur verlagern und an anderer Stelle bündeln, sondern durch Aufteilung der Verkehrsströme die Belastung für alle Anlieger verträglich machen
- Bei innerörtlichem Verkehr Umwege und Suchverkehr durch intelligente Streckenführungen vermeiden
- Überörtlichen Verkehr durch gezielte Einbahnstraßenregelungen vom Ortskern fernhalten
- Verschiedene Transportmittel nach deren Vorzügen sinnvoll kombinieren
 - Bessere Bahnverbindungen oder ein Schnellbus mit wenigen Haltestellen für Städteverbindungen (Rheingau / Wiesbaden)
 - Wabenbusse mit hoher Taktfrequenz (ca. 30 min) für innerörtliche Mobilität und Angrenzung an Nachbargemeinden
 - Integration in die Verkehrstakte RMV, RTV, Bahn
 - Innerörtliches Radwegenetz
- Beförderung- und Bewegungsmöglichkeiten für nicht motorisierte Zielgruppen (Senioren / Jugendliche) anbieten und fördern, wie z.B. Wabenbus, sichere Fahrradwege
- Keine Unterstützung einer überörtlichen Verkehrsader nördlich der Gemeinde, da dies unweigerlich ein Puzzlestück einer Rheingau-Höhenstraße darstellt.

Bündnis 90 / Die Grünen haben sich intensiv mit ihrem Verkehrskonzept beschäftigt. So wurde vor über einem Jahr eine Arbeitsgemeinschaft "Verkehr" gebildet, die sich ausschließlich mit der Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes befasste.

In dieser Zeit wurden Ortsbegehungen durchgeführt, Verkehrsexperten zu Rate gezogen und mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern intensive Diskussionen geführt, die uns im Ergebnis von der Richtigkeit unseres Konzeptes überzeugten.

Wir sind davon überzeugt, mit unserem Verkehrskonzept eine Diskussionsgrundlage geschaffen zu haben, die den Bau einer monströsen Umgehungsstraße unnötig macht, die innerörtlichen Verkehrsprobleme entschärft und die sichere Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger steigert.

Wir würden uns freuen, mit Ihnen in die Diskussion einsteigen zu dürfen.

Weitere Informationen zu unserer politischen Arbeit finden Sie unter:
www.gruene-oestrich-winkel.de

Für den Vorstand
Jürgen Lange

Für die Fraktion
Dr. Antje Kluge-Pinsker

Für die AG Verkehr
Anette Massmig

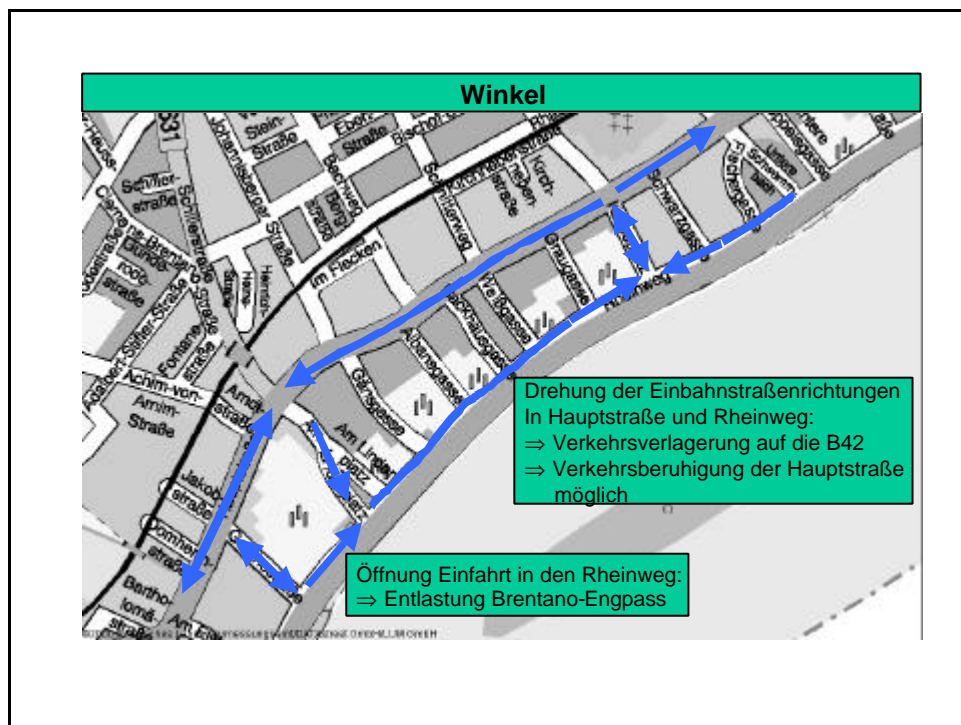
2. Verkehrsführung des individuellen motorisierten Verkehrs

Dieser Abschnitt befasst sich mit der Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs und stellt eine echte Alternative zu den bekannten Plänen einer Umgehungsstraße dar.

2.1. Einbahnstraßen

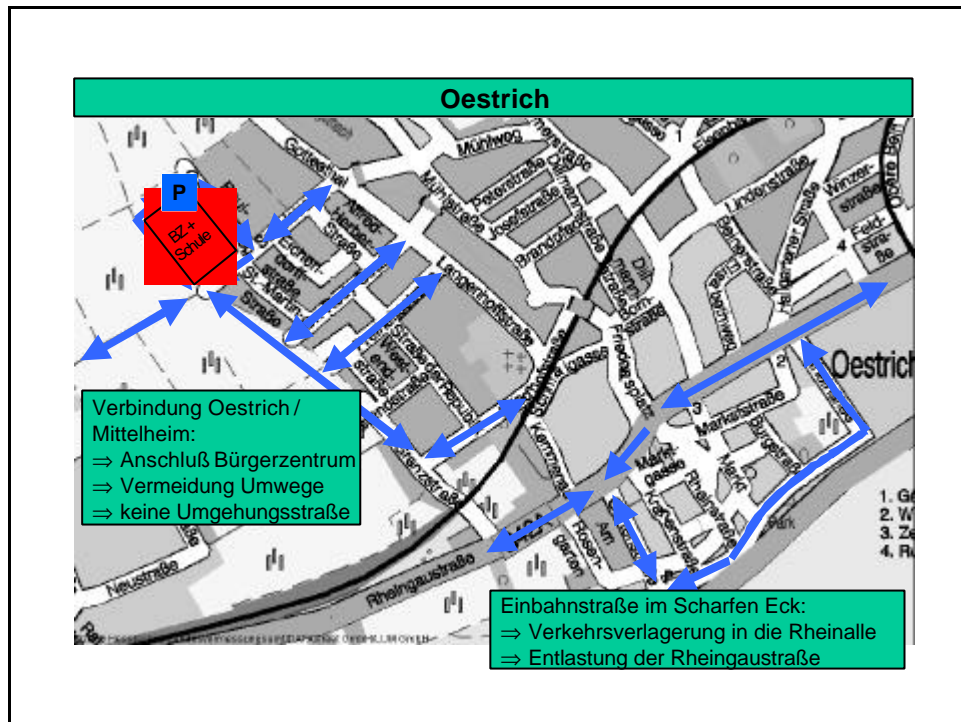
Unsere Vorschläge und Begründungen:

Das hohe Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Oestrich-Winkel ist ein bekanntes Problem, was u.a. zur Planung einer Umgehungsstraße geführt hat. Mit dem dargestellten Vorschlag einer geänderten Verkehrsführung soll ebenfalls eine Entlastung der Ortskerne erreicht werden.



(siehe 8.1. Karte Winkel)

Durch den Wechsel der Einbahnstraßen-Richtung in Höhe des Kerbeplatzes in Winkel wird die Durchgängigkeit der Streckenführung gebrochen, was die Attraktivität als Durchfahrtsstraße reduziert. Ein Entlastungseffekt soll dadurch ermöglicht werden, dass eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Hauptstraße, über den Rheinweg, auf die B 42 erfolgt. In Ost-West-Richtung ist die Nutzung der B 42 auf Grund einfacherer Auffahrten besser für kurze Strecken nutzbar als in West-Ost-Richtung. Die Öffnung des Rheinweges zur Einfahrt von der Goethestraße aus könnte zudem eine Entlastung im besonders kritischen Brentano-Engpass ermöglichen.



(siehe 8.2. Karte Oestrich)

Mit den dargestellten Änderungen der Streckenführung in Oestrich soll die Rheingaustraße durch eine Teil-Verlagerung der Verkehre in die Rheinallee entlastet werden. Dies bringt insbesondere in diesem Bereich der Rheingaustraße eine erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Durch eine Einbahnstraßenregelung im "Scharfen Eck" wird dieses Nadelöhr entschärft.

Die genannten Maßnahmen können aus unserer Sicht ohne größeren Aufwand relativ schnell realisiert werden. Sie bringen neben einer Entschärfung neuralgischer Punkte entlang der Hauptstraße / der Rheingaustraße die Chance auf eine Verringerung des Verkehrs in Zentren, womit eine Steigerung der Attraktivität der Zentren für das Geschäftsleben einhergeht. Weitergehende Verkehrsberuhigungen sind auf dieser Streckenführung denkbar.

2.2. Zusammenfassung der Einbahnstraßenregelungen

a.) Winkel:

Nr.	Örtlichkeit	Bestand	Änderung
1	Hauptstraße, zw. Goethestraße und Kirchstraße	Im Brentano-Engpass mit Gegenverkehr; ansonsten Einbahnstraße von West nach Ost.	Einbahnstraße von Ost nach West zwischen Kirchstraße und Am Lindenplatz. Im Brentano- Engpass Vorfahrt für den Verkehr in Richtung West.
2	Rheinweg, zw. Am Lindenplatz und Kerbeplatz	Einbahnstraße von Ost nach West.	Einbahnstraße von West nach Ost.
3	Rheinweg, zw. Lindenplatz und Goethestraße	gesperrt.	Öffnung als Einbahnstraße von West nach Ost.
4	Am Lindenplatz	2 Teilstücke Einbahnstraße.	Drehung der Einbahnstraßen- Richtungen.

b.) Oestrich:

Nr.	Örtlichkeit	Bestand	Änderung
1	Rheingaustraße, zw. Friedensplatz und Gartenstraße	mit Gegenverkehr.	Einbahnstraße von Ost nach West.
2	Rheingaustraße in Höhe Elisabethweg		Einrichtung eines Zebrastrreifens.

2.3. Anbindung Winkeler Sportplatz und Schloss Vollrads

Für eine verbesserte Anbindung an den Winkeler Sportplatz und Schloss Vollrads liegt von den anderen Fraktionen bislang kein Vorschlag vor. Das derzeitige Verkehrsproblem zeigt sich durch einen verstärkten Zufahrts-Verkehr aus der Greiffenclaustraße in Winkel, mit der Folge, dass diese Straße sehr stark befahren wird.

Wir schlagen vor, den Zufahrtsverkehr durch eine neue Ausschilderung an der B 42 zu verteilen. Hierfür müsste an der Ausfahrt B 42 in Mittelheim ein Hinweisschild für den Sportplatz und Schloss Vollrads angebracht werden, damit der Verkehr insbesondere aus Richtung Wiesbaden kommend über den Rheinweg, Kreuzgarten, Engerweg, Greiffenclaustraße und Kirchstraße oder alternativ über die Obere Schwemmbach auf die Vollradser Allee zum östlichen Eingang geleitet wird.

2.4. Anbindung Neues Rathaus in Oestrich

Die Vorstellung der CDU / FDP / SPD / FWG ist es, durch eine nördliche Umgehungsstraße das neue Rathaus anzubinden.

Unsere Vorstellungen einer vernünftigen Verkehrsanbindung ist es, keine Umgehungsstraße zu schaffen, sondern durch unser Konzept einer Verbindungsstraße zwischen Mittelheim und Oestrich den Zugang zum Rathaus zu ermöglichen. Parallel dazu wird der Zugang zu dem Rathaus durch den Einsatz unseres vorgeschlagenen Minibusses und ein Radwegenetz ergänzt.

2.5. Verbindungsstraße

CDU / FDP / SPD / FWG planen den Bau einer nördlichen Umgehungsstraße in Oestrich, wobei die SPD auch nördlich von Winkel die Trassenführung umsetzen möchte.

Zur Vermeidung einer Umgehungsstraße schlagen Bündnis 90 / Die Grünen eine kleine Lösung vor, die lediglich dem Bedürfnis einer direkten Verbindung der nördlichen Teile von Oestrich und Mittelheim/Winkel Rechnung trägt; bei nur minimalem weiteren Straßenausbau.

Hierzu soll die vorhandene Straße im Feld zwischen Schulstraße und Ägidiusstraße im Gegenverkehr freigegeben werden. Zur Verkehrsbegrenzung in der Schulstraße soll diese an der Schule verkehrsberuhigt und als Einbahnstraße in Richtung Mittelheim ausgewiesen werden. In die Gegenrichtung soll der Verkehr über die Grenzstraße in das angrenzende Straßennetz dezentral verteilt fließen.

Das neue Bürgerzentrum soll durch eine neue Zufahrt zum Parkplatz über den Ausbau eines Feldweges (in Verlängerung der Grenzstraße) westlich der Schule erreichbar sein.

Der Vorteil:

Die Stadt erhält eine Ost-West Verbindung oberhalb der Bahn, ohne die Schulstraße unnötig zu belasten, weil der Verkehr an der Schule nur in Richtung Mittelheim abfließen kann.

Der Absicht, die Orte oberhalb der Bahn zu verbinden, wird Rechnung getragen; der Bau einer überdimensionierten Nordumgehung ist überflüssig.

2.6. Bahnübergang Oestrich

Die anderen Fraktionen wollen den Bau einer Unterführung in der Hallgartener Straße, um die Hallgartener Straße in die Obere Bein zu leiten. Bündnis 90 / Die Grünen befürchten, dass hiermit unnötig viel Verkehr aus Hallgarten angezogen und der Verkehr der Umgehungsstraße die Anlieger zusätzlich belasten wird.

Unser Vorschlag ist klar: keine Bahnunterführung in der Hallgartener Straße!

2.7. Tempo 30

Bündnis 90 / Die Grünen fordern die Wiedereinführung von Tempo 30 flächendeckend auch unterhalb der Bahn. Haupt- und Rheingaustraße sollen als Ortsstraße abgewertet werden, falls hierzu erforderlich.

3. Radwegenetz

Die dem Fahrradverkehr zur Verfügung stehende Infrastruktur in Oestrich-Winkel ist mangelhaft und macht das Fahrradfahren unattraktiv, mitunter gefährlich. Derzeit sind lediglich der Rheinweg zwischen Oestrich und Mittelheim und die Rheingaustraße (Schloss Reinhartshausen) als Radweg ausgewiesen. Hinzu kommt der durch die Weinbergsgemarkung führende Riesling-Radwanderweg R3.

Ein ausgeschildertes Radwegenetz durch Oestrich-Winkel fehlt bisher. Wege innerhalb des Stadtgebiets von Oestrich-Winkel könnten mehr, als es derzeit der Fall ist, mit dem Fahrrad bewältigt werden. Dies steht im Gegensatz zur Versorgung der Bevölkerung mit leistungsfähigen Fahrrädern und zur durchaus vorhandenen größeren Bereitschaft, diese zu nutzen.

Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel für die Bewältigung von Strecken der in Oestrich-Winkel gegebenen Größenordnung (bis 5 km) trotz einschlägiger positiver Erfahrungen in anderen Regionen nicht ernstgenommen und unterschätzt.

Die Problempunkte "Oestrich/Ost" und "Ost-West/West-Ost-Verbindung" sprechen wir konkret an, weil die Situation hier nicht nur unter passionierten Fahrradfahrern als unzumutbar und gefährlich empfunden wird, insbesondere im Bereich der Zufahrten zu den Supermärkten im Gewerbegebiet „Untere Bein“. Derartige Gefahrenpunkte müssen erkannt und beseitigt werden.

Auf der Grundlage einer Erfassung und Bewertung des gegenwärtigen Zustandes soll ein Konzept für ein alltagtauglichen Radwegenetz erarbeitet werden. Wir halten die Ausweisung einer Querverbindung zwischen den Oestrich-Winkeler Stadtteilen für erforderlich. Dabei ist das Augenmerk nicht allein auf den Radwege(neu)bau zu lenken sondern auch auf andere Methoden, Wege für den Fahrradverkehr auszuweisen und zu sichern. Im Zusammenhang mit zur Entscheidung stehenden Straßenbaumaßnahmen müssen die Auswirkungen auf den nicht motorisierten Verkehr unbedingt dargestellt werden.

Dringend erforderlich ist darüber hinaus eine Verbesserung der Fahrradwegeverbindungen zwischen den Gemeinden. Der derzeitige Fahrradwegebau entlang der Rheingaustraße wird nur bis zum Ortsausgang reichen. Dabei darf es nicht bleiben. Viele Oestrich-Winkeler Kinder besuchen Schulen in anderen Stadtteilen bzw. in den Nachbargemeinden Geisenheim und Eltville. Das Fahrrad kann für einen Teil der Schüler durchaus ein alternatives Verkehrsmittel sein.

Bündnis 90 / Die Grünen schlagen die Ausweisung eines Radwegs am Leinpfad vor.

Auch durch eine Werbeaktion "Fahr mit dem Rad" kann das Bewusstsein zur verstärkten Nutzung des Fahrrades für Fahrten innerhalb von Oestrich-Winkel, gestärkt werden.

Das Verkehrskonzept von Bündnis 90 / Die Grünen wird den innerörtlichen motorisierten Verkehr entzerren (siehe: Verkehrsführung des motorisierten individuellen Verkehrs). Neben der Sicherheit für Fußgänger wird auch die der Fahrradfahrer gesteigert. Die Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr wird als Teil eines integrierten Verkehrssystems zweifellos einen Beitrag für ein familienfreundliches Oestrich-Winkel leisten.

4. Vorschläge eines verbesserten ÖPNV

Bündnis 90 / Die Grünen arbeiten derzeit an einem Vorschlag zur Verbesserung des ÖPNV.

4.1 Ist-Situation

Die Verkehrs-AG befasst sich mit dem Thema ÖPNV, weil die Anbindungen der einzelnen Ortsteile in Oestrich-Winkel nicht zufriedenstellend gelöst und die Zeittakte des bestehenden ÖPNV zu groß sind.

In Oestrich-Winkel würde die Umgehungsstraße nichts zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs beitragen. Kinder und Jugendliche sowie die zunehmend älter werdende Bevölkerung wären weiterhin auf Mitfahrgelegenheiten bei Nachbarn und Freunden angewiesen, um z. Bsp. die Geschäfte zu erreichen oder den Linienbus oder den Bahnanschluss nach Wiesbaden oder Rüdeshheim.

Auch um das geplante Rathaus im Bürgerzentrum in Oestrich zu erreichen, ist man als älterer Mitbürger auf die Hilfe anderer angewiesen.

Der Schulweg aus dem Gebiet Bein (Oestrich) zur Grundschule beträgt ca. 2 km. Das Gleiche gilt für den Schulweg weit entfernt wohnender Kinder in Winkel und Mittelheim, die in Oestrich, oder umgekehrt von Oestrich in Winkel zur Schule gehen. Die gleiche Situation trifft für Schülerinnen und Schüler der Rhabanus-Maurus-Schule in Winkel zu. Es gibt keinen internen Bus, der die Grundschüler sicher zur Schule bringt. Nicht einmal sichere Radwege, die die Kinder benutzen könnten, sind vorhanden.

Als Folge hiervon sehen Bündnis 90 / Die Grünen einen verstärkten motorisierten "Schulverkehr", der durch die Eltern erbracht wird.

Der Linienbus und die Bahn sind die einzigen Verbindungen, außer dem Auto, die die Ortschaften des Rheingaus und Wiesbaden miteinander verbinden. Beide Verkehrsangebote sind für die Bewohner der Höhengemeinden oder nördlicher Wohngebiete schwer zu erreichen. Hinzu kommt, dass beide Verkehrsangebote schlecht getaktet sind. Bahnbenutzer haben zudem mit dem Problem von Verspätungen zu kämpfen, das auch den Busbenutzern nicht fremd ist. Und als problematisch erweist sich immer wieder das fehlende Park & Ride Angebot.

Im Rheingau gibt es zur Verbesserung des ÖPNV gute Lösungsansätze, die aber weder aufeinander abgestimmt sind, noch einem Gesamtkonzept folgen.

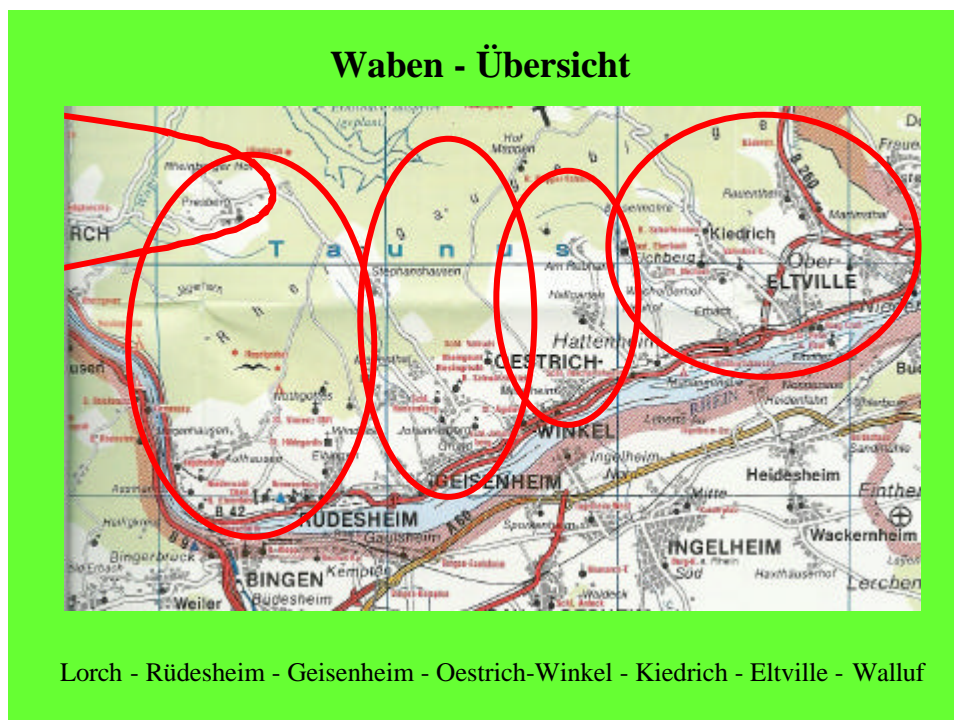
Die Stadt Geisenheim hatte vor Jahren reagiert und für ihre Bürger ein Anrufsammeltaxi eingerichtet, damit die oben genannten Probleme gelöst werden. Eltville überlegt, ein solches Taxi einzurichten. Auch die kleine Gemeinde Hohenstein im Taunus hat einen innerörtlichen Busverkehr ins Leben gerufen. Die Oestrich-Winkeler CDU lehnte dies ab.

Aus diesem Grund haben Bündnis 90 / Die Grünen einen Vorschlag erarbeitet, der den zukünftigen ÖPNV auf vier Säulen stellt:

- Minibus
- Schnellbus
- Bahn
- Fähre

4.2. Minibus

Bündnis 90 / Die Grünen schlagen vor, ein Wabensystem einzuführen. Zentraler Bestandteil einer Wabe ist ein Minibus, der innerhalb jeder Kommune im Ringverkehr fährt und an sich bestimmten Punkten mit dem Minibus der Nachbar-Kommune verzahnt. Die einzelnen Fahrtrouten pro Kommune sind flächen- und bedarfsorientiert ausgerichtet. (siehe Bild)



Als Vorbild dient neben dem Hohensteiner Minibus der Binger Stadtbus. Bei dem Binger Stadtbus handelt es sich um einen Kleinbus mit 8 Sitzplätzen, der alle 20 min durch den engen Stadtbereich fährt (vergleichbar mit der Fläche von Oestrich-Winkel). Die Fahrt dauert 18 min. Erste Fahrt um 7:10 Uhr; die letzte Fahrt 19.40 Uhr. Sonntags fährt der Bus stündlich.

Seit 1996 betreibt der Eigenbetrieb der Stadt Bingen diesen Bus und beauftragt zur Befriedigung des Angebots ein Kleinunternehmen.

4.3. Schnellbus

Auf der B 42 sollten in Richtung Wiesbaden und Lorch Schnellbuslinien installiert werden. Diese Schnellbuslinien würden durch die Minibusse als Zubringer bedient. Ziel sollte es sein, innerhalb einer halben Stunde nach Wiesbaden zu gelangen. Der Vorteil wäre, dass die jetzigen Buslinien sich nicht mehr durch die engen Straßen der Gemeinden quälen müssten und dadurch keine Zeit verlören. Die innerörtliche Versorgung übernehmen die Minibusse.

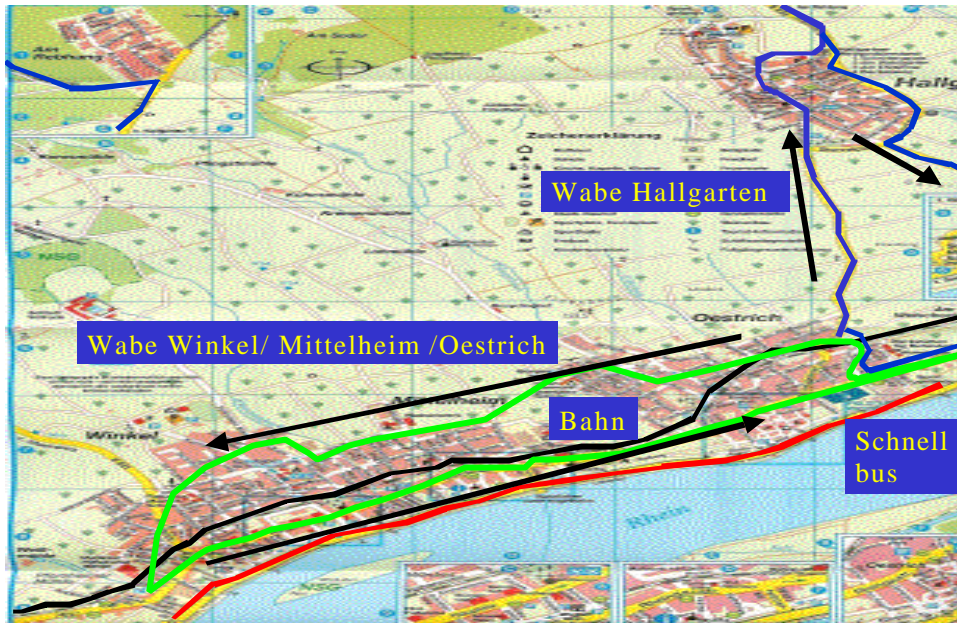
4.4. Bahn

Eine weitere Versorgung des ÖPNV mit der Bahn ist schwierig. Für eine S-Bahn Verbindung fehlt das dritte Gleis. Weitere Zugverbindungen sind auf Grund der hohen Freqüentierung kaum möglich. Ein Ziel wäre es, die Verspätungen zu beseitigen, um die Attraktivität der Bahn zu erhöhen. Die Direktverbindung nach Frankfurt muss wieder angeboten werden.

4.5. Fähre

Busse, Minibusse und die Bahn müssen an die Fähre angebunden werden; d.h. die Zeittakte sollten im Wesentlichen aufeinander abgestimmt sein. Natürlich gilt es auch, ein Preissystem, in das die Fähre mit eingebunden ist, aufzubauen. Die Fahrzeiten der Fähre muss auf 24 Uhr ausgeweitet werden.

4.6. Gesamtüberblick



Wir werden diesen Vorschlag nicht nur den städtischen Gremien, sondern insbesondere auch dem RTV unterbreiten, in der Erwartung, dass der gesamte ÖPNV an Attraktivität gewinnt. Der Vorschlag wird im Frühjahr 2004 vorgestellt.

5. Verkehrskonzepte in der detaillierten Betrachtung

Welche Vorschläge der übrigen Parteien sind mit den Vorschlägen von Bündnis 90 / Die Grünen in Einklang zu bringen? Wir liefern Ihnen an dieser Stelle eine detaillierte Übersicht.

5.1. Engpass Hauptstraße / Winkel; zwischen Schillerstr. u. Goethestr.

Partei	Vorschlag
CDU / FDP	Kein Vorschlag
SPD	In diesem Bereich Einbahnstraße Richtung Ost; Goethestraße = Einbahnstraße in Richtung B 42, Optional Öffnung des gesperrten Teilstücks Rheinweg nach Osten, Rheinweg führt in Richtung Ost
FWG	Öffnung des gesperrten Teilstücks Rheinweg zw. Schillerstr. und Goethestr, nach Osten (wurde bereits in der SVV abgelehnt)
Grüne	Im Brentano-Engpass: Vorfahrt für den Verkehr in Richtung West
Meiste Übereinstimmung	SPD

5.2. Hauptstraße Winkel

Partei	Vorschlag
CDU / FDP	Vorschlag P. Weimann (Rhg. Echo 30.10.03): Westliche Teilstrecke Am Lindenplatz Richtung Süden; Rheinweg = Einbahnstraße Richtung Osten Hauptstraße (inkl. Mittelheim) Richtung Westen
SPD	Hauptstraße: Fahrtrichtung Osten bleibt bestehen; Rheinweg 2-spurig mit Gegenverkehr; Westliche Teilstrecke Am Lindenplatz Richtung Norden; Östliche Teilstrecke Am Lindenplatz Richtung Süden; Öffnung des gesperrten Teilstücks Rheinweg zw. Schillerstr. und Goethestr. nach Osten (wurde bereits in der SVV abgelehnt)
FWG	Öffnung des gesperrten Teilstücks Rheinweg nach Osten (wurde bereits in der SVV abgelehnt)
Grüne	Westliche Teilstrecke Am Lindenplatz Richtung Süden; Rheinweg = Einbahnstraße Richtung Osten Hauptstraße (ab Kerbeplatz) Richtung Westen; Öffnung des gesperrten Teilstücks Rheinweg zw. Schillerstr. und Goethestr. von West nach Ost
Meiste Überein- stimmung	CDU (P. Weimann)

5.3. Friedensplatz Oestrich

Partei	Vorschlag
CDU / FDP	Die B 42 a soll wieder Ortsstraße werden; Tempo 30 Zone "Nordtangente"
SPD	LKW-Verbot ab 7,5 Tonnen. Beschilderung: Rheingaustraße / Hallgartener Straße Europaallee / Rheinallee B 42 Minigolfplatz Rheingaustraße / Gartenstraße "Entlastungsstraße"
FWG	Kein Vorschlag
Grüne	Rheingaustraße: zwischen Friedensplatz und Gartenstraße = Einbahnstraße von Ost nach West Durchfahrt für LKW-Verkehr verboten Rheingaustraße in Höhe Elisabethweg = Einrichtung eines Zebrastrreifens
Meiste Überein- stimmung	Keine Übereinstimmung

5.4. Umgehungsstraße

Partei	Vorschlag
CDU / FDP	Variante 3 b; Bahnunterführung Hallgartener Straße, Anbindung an Rheingaustraße über Koepp-Gleise "Nordtangente"
SPD	Im Grunde ortsnahe Variante 1 Bahnunterführung Hallgartener Straße Richtung Ortskern Oestrich über Koepp-Gleise Richtung Wiesbaden in Obere Bein an der Bahn entlang Richtung Kreisel Hattenheim "Entlastungsstraße"
FWG	Kein Vorschlag
Grüne	Feldweg zwischen Oestrich u.,. Mittelheim wird Verbindungsstraße Verbindungsstraße Richtung Osten = in Grenzstraße oder Parkplatz Rathaus; An der Schule = Einbahnstraße Richtung Westen; "Verbindungsstraße"
Meiste Übereinstimmung	Keine Übereinstimmung

5.5. Konzept für nicht motorisierten Verkehr

Partei	Vorschlag
CDU / FDP	"Bus-Ringverkehr" zum neuen Rathaus; P. Weimann
SPD	Kein Vorschlag
FWG	Kein Vorschlag
Grüne	Radwegenetz (Beantragt in der SVV vom 27.04.03) RTV - Wabenkonzept;
Meiste Übereinstimmung	Übereinstimmung CDU ?

6. Vorteile des grünen Verkehrskonzeptes

In Punkt 6.1. bis 6.3. werden die wichtigsten Aspekte unsere Konzeptes zusammengefasst.

6.1. Alternativen als Gesamtkonzept

Bündnis 90 / Die Grünen haben seit Jahren und auch im Wahlprogramm 2001 darauf hingewiesen, dass die Verkehrsführungen geändert werden müssen, um die einzelnen Verkehrsproblemzonen zu entlasten.

Dagegen haben sich CDU / SPD / FDP auf die Hoffnung, durch den Bau einer "Entlastungsstraße" bzw. einer "Nordtangente" die Verkehrsprobleme auf der Hauptstraße und auf der Rheingaustraße zu entschärfen, konzentriert.

Natürlich haben CDU / SPD / FDP auch Vorschläge zu Verkehrsführungen - ohne Straßenbau - erarbeitet, um die Verkehrssituation zu verbessern.

Aber warum, so fragen sich Bündnis 90 / Die Grünen, werden nicht die Verkehrsführungen als erste Maßnahme realisiert? Warum sollen für viel Geld riesige Straßenbauprojekte realisiert werden, wenn man zuvor nicht einmal günstigere Alternativen umzusetzen versucht?

Eine Alternative, die leider oftmals belächelt wird, ist, die Bürgerinnen und Bürger für die Erledigung innerörtlicher Fahrten auf das Fahrrad zu bekommen. Es lässt sich schwer sagen, wie viel innerörtliche Fahrten in einem Radius von bis zu 5 km mit dem Auto erledigt werden, obgleich die Fahrten auch per Rad oder gar zu Fuß bewältigt werden könnten.

Bündnis 90 / Die Grünen betonen dies ganz ausdrücklich. Denn jeder Autofahrer, der sich über den innerörtlichen Verkehr beschwert und gleichzeitig kurze Strecken im Ort nur mit seinem Auto erledigen zu können glaubt, trägt selbst zum Grund seiner Beschwerde bei. Hier muss ein Umdenken erfolgen und von Seiten der städtischen Gremien gefördert werden.

Eine Alternative schlagen Bündnis 90 / Die Grünen für nicht-mobile Verkehrsteilnehmer vor. Der Ortsverband setzt sich für eine Ringbus-Lösung ein. Das Konzept des Ring-Busses, der im RTV als Wabenkonzept integriert ist, wird im Frühjahr 2004 vorgestellt.

Der ursprüngliche Auftrag für eine Verbindung zwischen Mittelheim und Oestrich oberhalb der Bahnlinie lautete: "Schaffung einer Verbindungsstraße" und nicht "Entlastungsstraße" oder "Nordtangente".

Auch dieser Forderung wurde in diesem Konzept Rechnung getragen. Diese vier Schwerpunkte, als Alternative zu den jetzigen Planungen, bilden ein grünes Gesamtkonzept, das in sich schlüssig ist, alle Verkehrsteilnehmer mit einbezieht und auf die finanziellen Gegebenheiten der Stadtkasse eingeht.

6.2. Verbindungsstraße

Bündnis 90 / Die Grünen haben sich bis dato gegen eine derartige Verbindungsstraße ausgesprochen. Denn dieser Teil der Kulturlandschaft dient als Frischluftschneise und Kaltluftzone.

Deshalb ist die Trasse einer Verbindungsstraße als alternativer Vorschlag und nicht als Forderung zu verstehen. Unser Vorschlag soll zur Erkenntnis beitragen, dass eine kleine Lösung durchaus vorteilhaft ist. Als Begründung lesen Sie bitte die unten stehenden Bewertungen.

6.3. Verkehrsströme

Der entscheidende Vorteil unseres Vorschlages einer "echten" Verbindungsstraße beruht auf der Tatsache, dass hier ausschließlich innerörtlicher Verkehr fließen kann!

Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten muss davon ausgegangen werden, dass in erster Linie der westliche oberhalb der Bahnlinie liegende Teil Oestrichs über diese Verbindung nach Mittelheim fährt und umgekehrt.

Warum der Ortsverband der Grünen auf eine ausschließlich innerörtliche Lösung drängt, liegt auf der Hand. Denn laut den Plänen der CDU ist mit einer Errichtung einer kreuzungsfreien Anbindung auf der B 42 an der European Business School (ebs) zu rechnen. Sollte diese Maßnahme realisiert werden, wird diese und die von den anderen Parteien vorgeschlagenen Varianten wohl auch dazu führen, dass wesentlich mehr Verkehr auf die neu gebaute Straße geführt wird, als es jetzt die Planungszahlen erahnen lassen.

7. Die einzelnen Vorschläge und deren Auswirkungen

Wir bieten Ihnen einen Vergleich an. Entscheiden Sie selbst, welche Variante für die Stadt Oestrich-Winkel die günstigste ist und ob es vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Stadt nicht angebracht wäre, Alternativen zum Bau einer Straße zu überprüfen.

Die Zahlen sind den bekannten Gutachten entnommen; teilweise mussten sie auch geschätzt werden. Die sich ergebenden Relationen bleiben davon unberührt.

7.1. Straßenlänge / Landschaftsverbrauch

Der Landschaftsverbrauch ist abhängig von den Straßenlängen und Straßenvarianten der einzelnen Vorschläge.

Bündnis 90 / Die Grünen bewerten den Landschaftsverbrauch im Falle der SPD-Variante als am höchsten ein. Der Vorschlag, der am wenigsten Landschaftsverbrauch und Bodenversiegelung mit sich bringen würde, ist der Vorschlag von Bündnis 90 / Die Grünen.

7.2. Schallschutz

Eine Tatsache, die in den Diskussionen bisher nicht richtig zur Geltung gekommen sind, sind die gesetzlichen Bestimmungen des Schallschutzes bei Straßenneubauten.

Um für die Anlieger einer neu gebauten Straße die Lärmemission so niedrig wie möglich zu halten, schreibt das Gutachten die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen vor. Dies bedeutet die Errichtung von 3 mtr. (in Worten: drei Meter!) hohen Schallschutz-wänden für die Variante 3 b und die Variante der SPD.

Partei	Schallschutzwand (mtr.)	Kosten
CDU / FDP	1.500 mtr.	1,2 Mio. €
SPD	2.000 mtr. (mindest.)	mindest. 1,5 Mio. €
Grüne	0,0 km	0,00 €

7.3. Weitere Baumaßnahmen

Die jeweiligen Bauvorhaben ziehen weitere Baumaßnahmen nach sich.

Partei	Maßnahme	Kosten
CDU / FDP	Untertunnelung Hallg. Str.	ca. 3 Mio. €
SPD	Untertunnelung Hallg. Str.	ca. 3 Mio. €
Grüne	- / -	0,00 €

7.4. Weitere Kosten

Für Ausgleichsfläche muss gesorgt werden. Hier entstehen weitere Kosten.

Hinzu kommen die Kosten für den Erwerb des ehemaligen Gleiskörpers der Firma Koepp.

Es ist logisch, dass der Vorschlag von Bündnis 90 / Die Grünen an dieser Stelle die geringsten Kosten verursacht.

7.5. Die finanzielle Situation der Stadt Oestrich-Winkel

Die finanzielle Situation der Stadt ist angespannt. Bürgermeister Paul Weimann sprach in seiner Rede zur Einbringung des Haushalts 2004, am 15.12.2003, von einer "*äußerst angespannten Finanzlage*".

Datum	Bezeichnung	Schulden
31.12.2000	Schuldenstand	8,893 Mio. €
31.12.2002	Schuldenstand	9,501 Mio. €
31.12.2004	Haushaltsentwurf 2004	ca. 10,000 Mio. €

7.6. Kosten der einzelnen Varianten (Plankosten!)

Partei	Plankosten
CDU / FDP	ca. 6 Mio. €
SPD	mindest. 8 Mio. €
Grüne	ca. 1,5 Mio. €

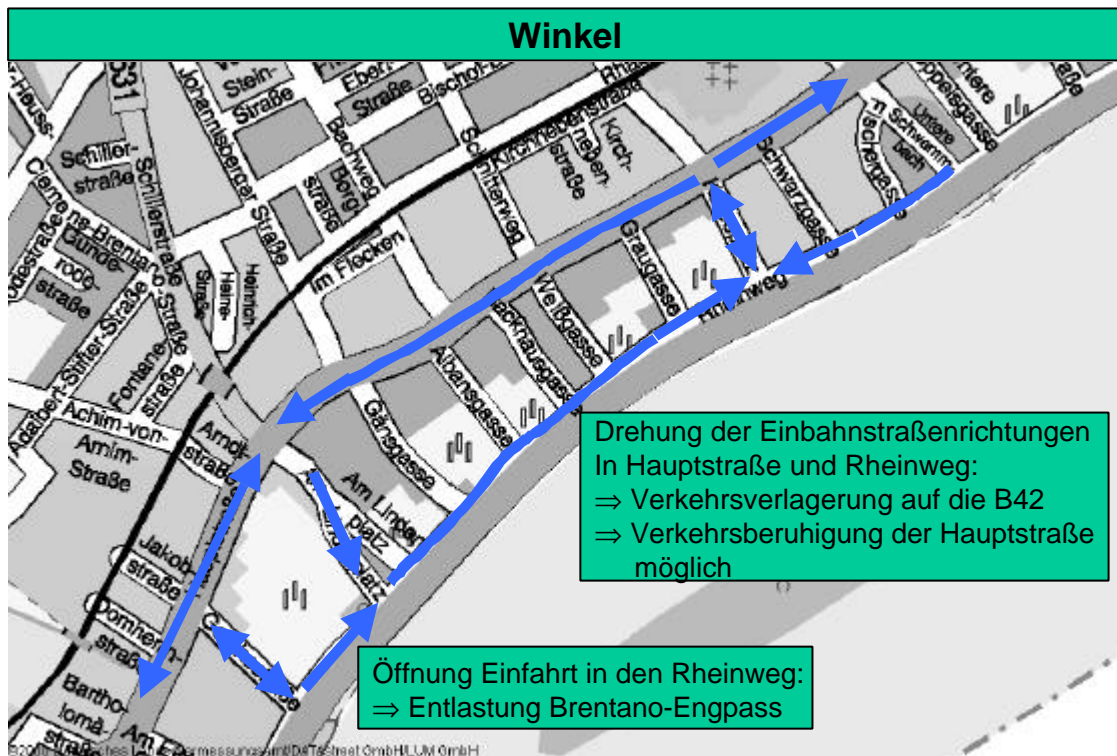
7.7. Kosten für den Straßenunterhalt

Straßen kosten im Unterhalt Geld. Je länger eine neu gebaute Straße ist, um so teurer ist auch deren Unterhalt.

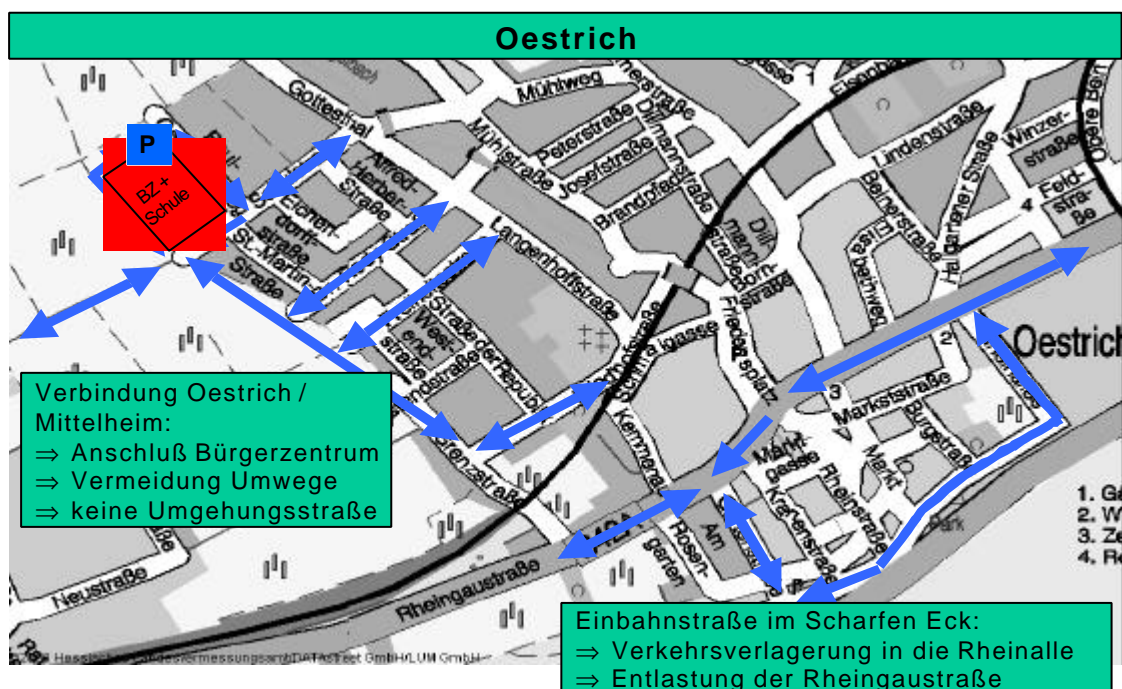
Diese Zahlen muss bei einer finanziellen Gesamtbewertung für den Bau einer Straße berücksichtigt werden.

8. Anhang

8.1. Karte Winkel



8.2. Karte Oestrich



8.3. Gesamtüberblick

