

Umgestaltung B43 Nord

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

am 19.06.2018 im Jugendzentrum Mühlheim am Main

Inhalt

1. Informationen zur Veranstaltung.....	1
2. Ergebnis und Ausblick	2
3. Diskussion (nach Themen)	2
Anregungen und Meinungen der Bürgerschaft.....	2
Allgemeine Einschätzungen.....	2
Parken, Halten und Liefern	3
Gehweg.....	4
Radverkehr.....	4
Verkehrsfluss.....	5
Kosten.....	7
Immissionen.....	7

1. Informationen zur Veranstaltung

Rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben am Dienstag, den 19.06.2018 an der Veranstaltung zum Thema „Umgestaltung der B43 Nord“ teilgenommen.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden durch ca. 800 Flyer, Pressemitteilung und Pressebericht und Veranstaltungshinweise in der Offenbach Post und der Stadtpost, und eine Informationsseite auf den Internetseiten der Stadt Mühlheim am Main informiert. Die Anwohner und Geschäftsinhaber im Projektbereich sowie der Gewerbeverein Gemeinschaft Mühlheimer Fachgeschäfte (GMF) und die Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) wurden eingeladen.

Ziel der Veranstaltung war, die ersten Erkenntnisse aus dem Monitoring zum Feldversuch vorzustellen und die bereits durchgeführten Änderungen zu erläutern. Fragen aus der Bürgerschaft fachkundig zu beantworten und die Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft aufzunehmen.

Ablauf

19:30 Uhr	Begrüßung und Einführung, Bürgermeister Daniel Tybussek
19:40 Uhr	Vorstellung der ersten Ergebnisse Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau
	Rückblick, Arbeitsprogramm Monitoring, Vorher-Nachher-Vergleich (Eingewöhnungszeitraum), Optimierungen des Verkehrsversuchs, Ausblick
20:40 Uhr	Diskussion und Fragerunde Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Bürgermeister Daniel Tybussek
21:45 Uhr	Ausblick auf den weiteren Prozess, Bürgermeister Daniel Tybussek

2. Ergebnis und Ausblick

Die rund 70 interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten in der Mehrzahl eine positive Einschätzung zum Feldversuch.

Herr Mayer von der Ingenieurgesellschaft mbH Habermehl und Follmann stellt die Ergebnisse der ersten Zählungen vor.

Während der Diskussion wurden aus der Bürgerschaft 70 Nennungen von 24 Wortführern bezogen auf sieben Einzelaspekte (Allgemein, Parken, Gehweg, Radverkehr, Verkehrsfluss, Kosten, Immissionen) erfasst.

Die meisten Nennungen bezogen sich auf das Parken. Davon waren 2/3 Nennungen der Auffassung, es gäbe nicht genügend Parkplätze.

Der Gehweg wurde durchweg positiv beurteilt, außer in Bezug auf Fahrradfahrer auf dem Gehweg.

Zum Thema Verkehrsfluss wurden Verbesserungsvorschläge zur Flächenaufteilung, Markierung und Beschilderung gemacht.

Die konkreten Fragen, Anregungen und Bedenken sowie die Erläuterungen des Planungsbüros sind hier thematisch zusammengefasst.

3. Diskussion (nach Themen)

Anregungen und Meinungen der Bürgerschaft

**Stellungnahme Dipl.-Ing. E. Mayer/
Bürgermeister Daniel Tybussek**

Allgemeine Einschätzungen

Ein Anwohner beobachtet den Verkehr seit 40 Jahren und war skeptisch. Nun finde er die Idee nicht schlecht.

Grundsätzlich sei der Test eine gute Sache und man solle konstruktive Vorschläge machen und dem Ganzen eine Chance geben.

Die Straße wird wieder nutzbar, zu Fuß und mit dem Rad. Einfach ein Traum!

Es sei ein qualitativer Unterschied. Es sei ruhiger, der Verkehrsfluss ist ruhiger und das Ganze sei eine tolle Sache. Dank der Stadt und dem Bürgermeister diese Umgestaltung auszuprobieren.

Das Projekt werde positiv geredet und habe nur Nachteile.

Kunden blieben weg, weil sie einen anderen Weg fahren würden.

Die Anwohner täten ihr Leid. Sie höre viel Schlechtes und wolle deshalb die Meinung der Anwohner hören.

Wenn der Feldversuch scheitern würde, gibt es keine Möglichkeit die Straße umzugestalten.

Seit 2010 werden Anstrengungen unternommen, die Innenstadt zu stärken. Über 1.000 Unterschriften liegen der Stadt vor für mehr Parkplätze in der Innenstadt.

Parken, Halten und Liefern

An der Poststelle und an der Apotheke sei früher ein Notparkplatz gewesen, ein Haltepunkt, der nun nicht mehr da sei.

Die Leitelemente sollen baulich den eingeengten Fahrraum simulieren. Im Endausbau befände sich dort das Bord als Abgrenzung zum Gehweg.

Wie sollen die Geschäfte zwischen Bleichstraße und Marktstraße angeliefert werden?

Ein Geschäftsmann beklagt Umsatzeinbußen, da man vor seinem Geschäft wegen der Leitelemente nicht mehr Parken könne. Zu der beantragten Änderung wird nachgefragt, wann diese realisiert würde und vorgeschlagen, die Änderung weiter nach Westen auszuweiten, da dort der Gehweg zum Parken noch breiter sei.

Eine Änderung zur Aufweitung an bestimmten Stellen ist bei Hessen Mobil beantragt. Ob und wann diese Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung durchgeführt werden kann ist noch offen und kann von hier aus nicht eingeschätzt werden.

Der Parkstreifen an der Post reiche für die Lieferfahrzeuge nicht aus.

Aufgrund von Sichtbehinderungen durch Lieferfahrzeuge und wegen der wenigen Lücken im Verkehr könne man aus der privaten Ausfahrt nicht raus fahren und nicht rein fahren.

Die Parkdauer von einer halben Stunde im Bereich der Parkbucht zwischen Bahnhofstraße und Marktstraße sei für andere Geschäftsleute zu kurz.

Geschäftsleute geben die Meinung von Kunden wieder: in Frankfurt wisse man, dass man ins Parkhaus muss, in Mühlheim wolle man vor der Tür parken.

Eine Anwohnerin beklagt, sie fände tagsüber keinen Parkplatz, da die Parkzeit auf 2 Stunden begrenzt wurde.

Bürgermeister:

Im öffentlichen Raum gibt es kein Anrecht auf einen privaten Stellplatz. Wir werden das Anliegen prüfen, auch wie es sich mit den wohnungszugehörigen Stellplätzen gemäß der Stellplatzsatzung verhält.

(Hier: laut Baugenehmigung: eine Garage je Wohnung).

Die neuen Parkstände vor der Volksbank seien von Anwohnern bzw. Langzeitparkern belegt. Daher sollten Parkstände für Anwohner und Langzeitparker an anderer Stelle ermöglicht werden.

Die Parkplätze seien von Anwohner blockiert. Daher stünden sie für Geschäftskunden nicht zur Verfügung.

Die Nutzung der Parkstände vor dem Haus sei zu laut.

Die Parkzeitangabe von "0,5 h " sei nicht verständlich. Da müsse man rechnen können, um festzustellen, dass 30 Minuten gemeint seien.

Das wilde Parken habe zugenommen insbesondere an Ausfahrten (*wo keine Leitelemente stehen*). Es müsse mehr kontrolliert werden.

Die Ordnungsämter können keine Rundumüberwachung durchführen. Für diese Problematik können keine Antworten durch die Konzeption des Verkehrsraums gegeben werden.

Fahrräder würden vermehrt an Hauswänden abgestellt.

Bürgermeister: Die Parkstände wurden neu beschildert. Beim Regelbetrieb werden erst Hinweise gegeben, danach wird die Ordnungspolizei tätig.

Mehr Radverkehr bedeutet auch einen höheren Bedarf an Radabstellanlagen. Im Endausbau würden mehr Radabstellanlagen vorgesehen.

Gehweg

Eine Dame betont, dass sie sich auf dem Gehweg sicherer fühle, da die Fahrzeuge insbesondere LKW nicht mehr unmittelbar an Passanten vorbeifahren, wie das vorher der Fall war.

Durch die schmalere Fahrbahn sei die Trennwirkung der Straße nicht mehr so stark und die Querbarkeit ist verbessert.

Die kurze Querung auf der schmaleren Fahrbahn führt zu deutlich mehr Sicherheit insbesondere von den neuen Parkständen vor der Volksbank zur Poststelle und Kinderarzt (Feldstraße).

Die Fußgängerampel an der Marktstraße ist sicherer geworden, da sie eine längere Grünphase für Fußgänger habe.

Die Grünphase an der Fußgängerampel Marktstraße sei für Personen mit Rollator immer noch knapp bemessen.

Wir werden das noch einmal überprüfen.

Die Mehrzahl der Radfahrer führen auf dem Gehweg.

Leider führen viele Radfahrer auf dem Gehweg.

Es scheine unklar zu sein, dass die Flächen hinter den Leitelementen zum Gehweg zählen und kein Radweg sind. Man solle die Radfahrer mal bezahlen lassen.

Radfahrer führen rücksichtslos auf dem Gehweg.

Die Kehrmaschine kehre nicht hinter den Leitelementen.

Bürgermeister: Wir haben das im Blick.

Radverkehr

Radfahren sei vorher auf der B43 nicht möglich gewesen. Den Schutzstreifen finde sie gut und sie fühle sich dort sicher.

Weitere Radabstellanlagen sollten insbesondere unmittelbar vor der Post eingerichtet werden.

Kann man den Radweg für die Gegenrichtung kennzeichnen?

Nein. Ein Radweg in Gegenrichtung müsste baulich getrennt werden und entsprechend breit ausgebildet werden. Das hieße in der Konsequenz, dass die Gehwege eingeschränkt würden und kein zusätzlicher Parkstand bliebe, bzw. würde die Gehwegbreite entsprechend der Innenstadtlage ausgelegt und Parkstände eingerichtet, bliebe quasi kein Platz für die eigentliche Bundesstraße.

Eine Alternative zum Schutzstreifen sei ein kombinierter Rad/Gehweg. Auf dem Schutzstreifen führe fast kein Radler, alle führen auf dem Gehweg.

Der Schutzstreifen ist eine Angebotsplanung, das heißt zu Anfang werden erst wenige Fahrradfahrer den Schutzstreifen benutzen, später wird die Nutzung zunehmen.

Verkehrsfluss

Es wird sitzsamer gefahren.

Es wird langsamer gefahren als vorher und das ist gut.

Es wird nicht mehr so schnell gefahren.

Die veränderte Verkehrsführung solle bereits in Höhe des Bürgerhauses angekündigt werden.

Wir bedanken uns für den Hinweis und werden prüfen, ob Maßnahmen möglich und erforderlich sind.

Eine Linksabbiegespur vor der Bahnhofstraße solle eingerichtet werden.

Dort wo Möglichkeiten bestehen und wo es Verbesserungsbedarf gibt, wird nach Lösungen gesucht.

Eine Linksabbiegespur in die Bahnhofstraße würde für LKWs die Abbiegesituation nicht verändern, da LKWs zum Abbiegen weiter ausscheren müssen.

Die Bemessung der Verkehrsanlagen erfolgt nach dem Prinzip, wie kann der Gesamtverkehr verträglich abgewickelt werden. Dabei wird nicht für jede Situation das größte Bemessungsfahrzeug zugrunde gelegt.

Linksabbiegen in die Bahnhofstraße sei bis zu zwei Fahrzeugen kein Problem. Man müsse bis zur Fußgängerfurt vorfahren und sich entsprechend aufstellen. Das Problem liegt bei den Autofahrern.

Abbieger auf die Bahnhofstraße sollen bis zur Fußgängerfurt fahren, dann kann der nachfolgende Verkehr weiter fließen.

Die Hauptfahrspur sei zu schmal. Die Autos führen mit dem rechten Reifen auf der Markierung zum Schutzstreifen.

Der Radverkehr habe durch die Leitelemente keine Fluchtmöglichkeit vor zu nah heranfahrenden Autos und LKWs.

Der Schutzstreifen mit Blockmarkierung ist eine Radverkehrsanlage, die in Ausnahmefällen von anderen Fahrzeugen überfahren werden darf im Gegensatz zu einer Radspur mit durchgezogener Linie. Eine breitere Fahrbahn als 5 Meter wäre faktisch zweispurig.

	<p>Die Leitelemente sollen baulich den eingeeengten Fahrraum simulieren. Im Endausbau befände sich dort das Bord als Abgrenzung zum Gehweg. Wir nehmen die Anregung insofern auf, dass im Endausbau ggfs. ein Rundbord statt eines Hochbords vorgesehen wird.</p>
<p>Der Radstreifen solle unmittelbar am bestehenden Gehweg entlang führen und die Fahrspur entsprechend breiter vorgesehen werden.</p>	<p>Alle Anforderungen sind im Blick zu behalten, der Verkehrsablauf und die Sicherheit auch zum Beispiel beim Queren der Straße.</p>
<p>Standverkehr fast den ganzen Tag.</p>	<p>Wenn der Feldversuch scheitern würde, gibt es keine Möglichkeit die Straße umzugestalten.</p>
<p>Täglich gäbe es die Situation, dass Einsatzfahrzeuge nicht durchkommen.</p>	<p>Der reibungslose Ablauf von Einsatzfahrzeugen im Einsatz mit Blaulicht wird durch das Monitoring bestätigt.</p>
<p>Der Verkehr nimmt nicht ab.</p>	
<p>Morgens ist Stau zu beobachten, über den Tag bewegt sich der Verkehr ruhig und fließend.</p>	
<p>Der langsamere Verkehr läge an dem Tempolimit von 30 km/h</p>	<p>Tempo 50 ist hier nach wie vor zulässig.</p>
<p>Es wird angeregt, Tempo 50- Schilder aufzustellen, damit wirklich Tempo 50 gefahren wird.</p>	
<p>Die Straße sei so unübersichtlich, dass man sich gar nicht trauen würde 50 km/h zu fahren.</p>	
<p>Das Müllfahrzeug verursache Stau.</p>	
<p>Samstags um 10:00 Uhr sei nur Stau und man könne nicht in die Innenstadt von Mühlheim mit dem Auto einkaufen.</p>	
<p>Der Verkehr nutze verstärkt die Fahrenstraße.</p>	<p>Bürgermeister: Das verstärkt Schleichwege genutzt würden, wird durch unsere Verkehrserhebungen nicht bestätigt: in der Rodastraße wurden täglich 15 Fahrzeuge pro Tag mehr gemessen als im Jahr 2017 (2.331 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2017, 2.346 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2018). Eine Veränderung gibt es, bei der Verteilung der Fahrzeuge auf die Fahrtrichtungen: es fahren 164 Fahrzeuge am Tag weniger Richtung Dietesheim und 179 Fahrzeuge mehr Richtung Offenbach. Die Verkehrszählungen belegen keine Schleichverkehre. Wir werden das weiter beobachten.</p>

Kosten

Was kostet das?

280.000 € um der Zielsetzung näher zu kommen: breitere Gehwege, sicheres Radfahren, mehr Parkstände bei einem ruhiger fließenden Verkehr. Der Feldversuch ist Voraussetzung für einen möglichen Umbau der Straße.

Welchen Anteil werden die Anlieger am Umbau zahlen über Straßenbeiträge? Womöglich müsse man für etwas zahlen, das man gar nicht will.

Straßenbeitragssatzungen sind grundsätzlich in der Diskussion. Zu Kosten können derzeit keine verlässlichen Zahlen genannt werden.

Die Straße sei 1966 gebaut worden. Das Haus wackele, wenn ein LKW über einen Kanaldeckel fährt. Der Gehweg gehöre dem Bund und dürfe die Anwohner nichts kosten.

Es handelt sich um ein Pilotprojekt und es ist zu früh über Kosten eines möglichen Endausbaus nach einem positiv verlaufenden Feldversuch zu sprechen.

Immissionen

Sie wohne nicht unmittelbar an der B43, fände es deutlich ruhiger. Ihre Bekannten entlang der Bundesstraße würden auch sagen, dass es deutlich ruhiger geworden sei.

Als Anlieger beurteilt sei es gefühlt ruhiger geworden.

Es wird deutlich langsamer gefahren. Das sei auch gut für die Fußgänger und Fahrradfahrer.

Es sei deutlich leiser geworden.

Es ist deutlich ruhiger geworden. Werden Lärmmessungen durchgeführt?

Immissionen wie Lärm werden berechnet und nicht gemessen. Für das Monitoring während des Praxisnachweises sind deshalb keine Lärmmessungen vorgesehen. Mit der vorgestellten Verkehrsuntersuchung und der Planung liegen Daten für eine Lärmberechnung vor.

Die Lärmbelastung sei gestiegen durch stehende Autos und durch Hupkonzerte. Man solle eine Messung durchführen.

Die Lärmberechnung ist nicht Teil des Arbeitsprogramms. Anhand der Verkehrszählungen und der Tagesganglinie können Aussagen getroffen werden, ob die Lärmbelastung nach der morgendlichen Spitzenstunde abnimmt.

Können Stickoxide bei den Verkehrsmengenerfassungen mitgemessen werden? Stickoxide seien gesundheitsschädlich. Daher sollten die Abgase auch von stehenden Fahrzeugen gemessen werden.

Geräte zur Verkehrsmengenerhebung können keine Stickoxide messen. Jedoch können aus den Verkehrsmengen Schlussfolgerungen gezogen werden auf Immissionen.



Susanne Breuer
Protokollführung



Dipl.-Ing. Edwin Mayer
Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau



Daniel Tybussek
Bürgermeister