

Umgestaltung B43 Nord

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

am 21.02.2017 im Rathaus Mühlheim am Main

Inhalt

1. Informationen zur Veranstaltung	2
2. Ergebnis und Ausblick	3
3. Diskussion (nach Themen)	4
Derzeitige Situation	4
Parken	4
Gehweg	4
Radverkehr	4
Signalisierung	5
Zur Planung	5
Parken	5
Gehweg	6
Schutzstreifen	6
Provisorium	6
Verkehrsfluss	7
Kosten	8
Bürgerbeteiligung	8
Planungsalternativen	8
Zweifel an der Verkehrsuntersuchung	9

1. Informationen zur Veranstaltung

Rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben am Dienstag, den 21.02.2017 an der Veranstaltung Bürgerbeteiligung zum Thema „Umgestaltung der B43 Nord“ teilgenommen.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden durch ca. 550 Flyer, Pressemitteilung und Pressebericht und Veranstaltungshinweise in der Offenbach Post und der Stadtpost, Plakate in der Innenstadt 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 Planung zur Umgestaltung der B43 zwischen Fährenstraße und Albertstraße von einer zweispurigen Verkehrsführung auf eine einspurige Verkehrsführung mit Seitenbereichen vorzustellen, Fragen aus der Bürgerschaft fachkundig zu beantworten und die Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft aufzunehmen.

Ablauf

- | | |
|-----------|--|
| 19:00 Uhr | Eintreffen der Teilnehmer und informeller Kontakt |
| 19:30 Uhr | Begrüßung und Einführung
Bürgermeister Daniel Tybussek |
| 19:40 Uhr | Vorstellung der Planung
Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau |
| • | Ausgangssituation |
| • | Planungskonzept (Endausbau) |
| • | Verkehrstechnische Voruntersuchung |
| • | Provisorium zum Praxisnachweis |
| • | Ausblick |
| 20:30 Uhr | informelle Diskussion der Teilnehmer anhand der Pläne im Maßstab 1:250 |
| 20:40 Uhr | Diskussion und Fragerunde im Forum
Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Bürgermeister Daniel Tybussek |
| 21:45 Uhr | Ausblick auf den weiteren Prozess
Bürgermeister Daniel Tybussek |
| 22:00 Uhr | informeller Ausklang und Ende der Veranstaltung |



2. Ergebnis und Ausblick

Die rund 100 interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren in der Mehrzahl positiv gegenüber der Planung und dem Praxisnachweis eingestellt.

Herr Mayer von der Ingenieurgesellschaft mbH Habermehl und Follmann hat die Verkehrsuntersuchung, die Planung und den Praxisnachweis der Bürgerschaft näher bringen können. Die Pläne zum Endausbau und zum Provisorium im Maßstab 1:250 mit den jeweiligen Querschnitten geben einen Einblick in die konkrete Planung.

Die 36 Fragen und Anregungen während der Diskussion wurden durch Herrn Mayer beantwortet bzw. mit verkehrstechnischen Vorgaben erläutert. Insgesamt sind aus der Bürgerschaft 46 Nennungen von 18 Wortführern bezogen auf drei Themenbereiche (Bestand, Planung, Planungsalternativen und Zweifel) und sieben Einzelaspekte (Parken, Gehweg, Radverkehr bzw. Schutzstreifen, Signalisierung, Provisorium, Verkehrsfluss, Kosten) erfasst.

Die konkreten Fragen, Anregungen und Bedenken sowie die Erläuterungen des Planungsbüros sind unter Punkt 3 thematisch zusammengefasst.

36 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, 15 davon in der Gruppe der „Anwohner“, haben Interesse daran bekundet, über den Fortgang informiert zu werden bzw. an weiteren Veranstaltungen zu dem Thema teilzunehmen.

3. Diskussion (nach Themen)

Derzeitige Situation

Stellungnahme Dipl.-Ing. E. Mayer

Parken

Es wird kritisiert, dass zurzeit auf dem Gehweg geparkt wird.

Als neuralgischer Punkt (für Parker) wird der Abschnitt zwischen Volksbank und Sparkasse angesehen (*Dietesheimer Straße 2-20*). Da entstünden Staus durch Parken in zweiter Reihe (Poststelle).

Es wird eine zugeparkte Einfahrt durch Kunden eines nahegelegenen Ladengeschäfts beklagt.

(siehe „Zur Planung“, Parken)

Gehweg

Der zurzeit sehr schmale Gehweg sei ein Schulweg. Sie bange um ihre Kinder. Sie weiß von verkehrsbedingten Zwischenfällen auf dem Schulweg.

Adäquate Gehwegbreiten von 2,50 Meter Breite in der Innenstadt für den Begegnungsfall zwischen zwei Fußgängern erhöhen die städtebauliche Attraktivität der Innenstadt. Alles unter der Maßgabe der Abwicklung der Verkehre auf der Bundesstraße.

Das gibt dann (Einkaufen für täglichen Bedarf in Offenbach und Hanau) für ältere Menschen ein Problem, wenn Sie nicht mehr Auto fahren können.¹

Durch Mühlheim würden keine Menschenmassen durch die Straßen strömen, die es erforderlich machten, Fußwege zu verbreitern.²

Radverkehr

Radfahrer fahren zwischen Marktstraße und Bahnhofstraße entgegen der Einbahnstraße.

Mit dem Rad führen gerade ältere Leute falsch (gegen die Einbahnstraße, auf dem Gehweg). Auch Eltern mit ihren Kindern führen mit dem Rad auf dem Gehweg.

Der Fahrradverkehr sei mit 6 bis 20 Fahrrädern/Stunde gemäß eigenen aktuellen Zählungen überschaubar. Dabei führen die Fahrräder wo es ihnen gerade beliebt: auf dem Gehweg und entgegen der Einbahnstraße.

Wenn Radfahrer den Gehweg nutzen, zeigt das deutlich, dass Flächen für den Radverkehr angeboten werden müssen, um die Innenstadt für diese Verkehrsart attraktiv zu machen.

Witterungsbedingt werden im Februar weniger Radfahrer gezählt. Der geringe Radverkehrsanteil ist Anlass Radverkehrseinrichtungen anzubieten. Bei der Betrachtung der Gesamtsituation für den Radverkehr bei der heutigen Ausgestaltung ist nicht mit einem höheren Radverkehrsanteil zu rechnen, da der Radverkehr die B 43 meiden wird. (Siehe auch „Zur Planung“, Schutzstreifen).

¹ Per Email vor der Veranstaltung

² Per Email vor der Veranstaltung

Signalisierung

Die Lichtsignalanlagen seien zurzeit nicht optimal geschaltet.

Die Grünphasen an Fußgängersignalisierung sei zu kurz: Menschen mit Rollator stünden bei rotem Fußgängersignal noch auf der Fahrbahn, weil sie in der Fußgänger-Grünphase die Straße nicht haben queren können.

Zur Optimierung der Lichtsignalanlage wird die Hauptrichtung vorrangig abgewickelt. Das bedeutet, dass die Nebenstraßen im Umlauf von etwa 60 -80 Sekunden eine kürzere Grünphase erhalten.

(Mit der vorgesehenen Einstufigkeit wird die Querungslänge in etwa halbiert.)

Zur Planung

Wir waren auch auf der Versammlung am Dienstag und sind grundsätzlich für eine Verengung auf einen Fahrstreifen.³

Stellungnahme Dipl.-Ing. E. Mayer

Parken

Parkplätze westlich der Markstraße werden begrüßt.⁴

Gibt es zwischen Volksbank und Sparkasse mehr Parkplätze?

Im Abschnitt Volksbank bis Sparkasse sind 12 neue Parkstände vorgesehen.

) Parkplätze in Längsrichtung: beim Rückwärts Einparken kommt es dann zu Problemen, () zu Verzögerungen des Verkehrs und zu gefährlichen Situationen. Wenn man die Parkstreifen schräg anordnet (), könnte man vorwärts einparken, ohne den Verkehr zu behindern. Dazu müsste die Fahrbahn verändert werden und der Fußgängerweg an diesen Stellen schmäler gemacht werden.⁵

Weiterhin sollte speziell für Fahrzeuge der Postanlieferung (LKW) eine besondere Parkbucht entstehen (Längsrichtung). Wenn diese auf der schmalen Straße parken und ein Bus die Haltestelle anfährt ist sonst kein Durchkommen der Fahrzeuge gewährleistet.⁶

(Bürgermeister:) Der Mühlheimer Gewerbeverein e.V. hat im Jahr 2010 eine mit rund 1700 Unterschriften unterstützte Petition für eine einstreifige Verkehrsführung und für mehr Kurzzeitparkplätze vorgelegt.

Insgesamt sind im Maßnahmenbereich 100 Parkstände geplant, 40 mehr als im Bestand.

(Die geplanten Parkstände sind so ausgelegt, dass sie vorwärts angefahren werden können, um Störungen im Verkehrsablauf zu minimieren.)

Es ist eine Lieferbucht geplant. *(Siehe auch „Derzeitige Situation“, Parken)*

³ Per Email nach der Veranstaltung

⁴ Telefonisch vor der Veranstaltung

⁵ Per Email nach der Veranstaltung

⁶ Per Email nach der Veranstaltung

Gehweg

Die Verbreiterung des Gehwegs werde sehr begrüßt zur Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg und für die Aufenthaltsqualität, die sich die Bürgerin sehr schön vorstellen könne. (*Applaus*)

Dieses Pilotprojekt zugunsten der Randflächen hat richtungsweisenden Charakter. Vor 10 Jahren wäre eine solche Verbesserung zugunsten der Fußgänger nicht denkbar gewesen. Diese Entwicklung zur Nahmobilität zeigt sich auch zum Beispiel in Planungen zu Radschnellwegen. Anforderungen an die städtebauliche Attraktivität sowie Anforderungen von Fuß- und Radverkehr haben in der Verkehrsplanung in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen.

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen sei ein Problem, da viele Radfahrer gegen die Richtung führen. Daher solle der Schutzstreifen in Gegenrichtung befahrbar sein und so angelegt sein, dass die Radfahrer auch vor rücksichtslosen Autofahrern geschützt seien.

Es wird kritisiert, dass der Bus auf dem Schutzstreifen hält.

Eine Radverbindung auf der B43 von Westen nach Osten (*entgegen der Einbahnstraße*) ist nicht realisierbar. Es müsste ein baulich abgetrennter Streifen von mindestens 1,85 Meter Breite zu Lasten der Fußgänger, der Radfahrer in Fahrtrichtung der Einbahnstraße und der Parkstände eingerichtet werden.

Der Schutzstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn und nicht ausschließlich den Radfahrern vorbehalten, sondern die Leitlinie darf von anderen Fahrzeug "bei Bedarf" überfahren werden. Ein zusätzlicher, den Radfahrern allein vorbehaltener Radweg ist zusätzlich zu der Fahrbahn von 5 Meter Breite nicht möglich.

Die Radfahrer führen entgegen der Richtung der Einbahnstraße. Mit breiteren Gehwegen sei mehr Platz, um das Rad ein Stück in Gegenrichtung auf dem Gehweg zu schieben, was zurzeit nicht möglich sei.

Provisorium

Man müsse dem Ganzen eine Chance geben.

Kann während des Provisoriums etwas verändert werden an der Planung/ am Versuch?

Das Provisorium könne für weitere Verbesserungen genutzt werden.

Während des Provisoriums kann es Nachbesserungen geben. Nachbesserungsbedarf wird ggf. von Hessen Mobil bzw. der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Offenbachs eingefordert.

Verkehrsfluss

Besonders die Raserei am späten Abend sei sehr störend und Veränderungen werden begrüßt.⁷

Das Einfädeln auf eine Spur führe zu Staus. Es müsse bereits frühzeitig auf das Einfädeln aufmerksam gemacht werden.

Es bleibt aber eine "physikalische" Größe - wenn der Durchfluss verringert wird, dauert der Abfluss eben länger. z.B. 2000 Fahrzeuge /Std. bleiben 2000 Fahrzeuge und die können nicht weg, wenn nur noch eine Spur, auch wenn sie 5m breit sein sollte, vorhanden ist⁸.

Die Linksabbieger in die Bahnhofstraße würden zu Staus führen, da der folgende Verkehr den Abbiegevorgang abwarten müsse.

Stop & Go bedeute fahren im höheren Drehzahlbereich, was mehr Emissionen verursacht, die krank machen. Ziel müsse die Verringerung der Emissionen sein.

Die Baustelle von November 2009 bis Dezember 2010 sei für die Anwohner eine Belastung gewesen.

Wird es bei dem Praxisnachweis eine begleitende Schallmessung geben?

Mit nur einer Fahrbahn seien die Seitenstraßen durch Schleichverkehre belastet, weil die Autofahrer keine Alternative hätten.

In Dietesheim funktioniere die einspurige Fahrbahn.

Es sei vorstellbar, dass durch die Umgestaltung der Durchgangsverkehr eine andere Route wähle.

Es wird angemerkt, dass Staus während der Baustelle 2010 aufgrund von zeitweise Vollsperrungen entstanden seien.

Die Änderung der Verkehrsführung wird vor dem Knoten Dietesheimer Straße/ Ludwigstraße durch Schilder und Markierungen frühzeitig angezeigt.

Die durchschnittliche Verlustzeit, bezogen auf den Maßnahmenbereich, verlängert sich in der Spitzenstunde um 15 Sekunden.

(Diese Verkehrssituation mit Aufstellbereichen ist im Plan „Endausbau Mitte“ dargestellt.)

Immissionen werden berechnet und nicht gemessen. Für das Monitoring während des Praxisnachweises sind deshalb keine Lärmessungen vorgesehen. Jedoch liegen mit der vorgestellten Verkehrsuntersuchung und der Planung Daten für eine Lärmberechnung vor.

Schleichverkehre werden vermieden durch die koordinierte Signalisierung, die einen guten Verkehrsablauf sicherstellt. In der Zeit der Baustelle, die hier kritisiert wird, war die Signalisierung nicht auf die Situation abgestimmt.

⁷ Telefonisch vor der Veranstaltung

⁸ Per Email vor der Veranstaltung

Kosten

Was kostet der ganze Ausbau?

Planung, Baukosten für den Einbau der Elemente und die Markierungen und das Monitoring kosten 300.000 €.

Die Baukosten für den Endausbau werden zurzeit auf 1,5 Mill. € plus x geschätzt. Hessen Mobil wird als zuständiger Baulastträger die Fahrbahnsanierung übernehmen. Die anstehende Fahrbahnsanierung ist wegen des Projekts zurückgestellt.

Für die Seitenbereiche trägt die Stadt die Kosten, wobei hierfür Förderanträge gestellt werden. Da weder die genauen Kosten, noch die Fördergelder beziffert werden können, kann zurzeit keine konkretere Aussage über die Kosten getroffen werden.

Die Kostenfrage werde überschätzt. Die Umgestaltung sei ein Gewinn.

Bürgerbeteiligung

Wie ist die weitere Bürgerbeteiligung vorgesehen?

Es sind weitere Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung geplant. (Bürgermeister)

Planungsalternativen

Stellungnahme Dipl.-Ing. E. Mayer

Die Gelder sollten in den ÖPNV fließen.

Der Verkehr werde zunehmen, weil Mühlheim vom ÖPNV abgekoppelt sei. Ein besseres ÖPNV-Angebot, zum Beispiel Busse nach Offenbach, sei gefragt.

Die Stadt Mühlheim sei mit zwei S-Bahnhalten sehr gut an den ÖPNV angebunden. (30` Takt von 4:38 Uhr bis 1:08 Uhr bzw. 15` -Takt 5:38 - 9:38 Uhr und 15:38 - 19:38 Uhr).

Die LKW sollten in den Südteil der Stadt Mühlheim gelenkt werden.

Auf der B43 wird ein vergleichsweise geringer LKW-Anteil von unter 3% gezählt.

Ein Bürger schlägt vor, die Signalisierung so zu schalten, dass neuralgische Punkte nicht entstehen können und stattdessen der Verkehr zum Beispiel auch über die B43- Südfahrbahn zu leiten. So könne man die Nordfahrbahn der B43 einspurig machen.

Ein Zweirichtungsverkehr auf der Südfahrbahn war nie Gegenstand der Diskussion, aufgrund der tiefgreifenden Veränderungen.

Vielmehr brauchen wir eine Brücke nach Maintal.
(Zum Einkaufen im Globus Maintal)⁹

Man solle lieber (anstatt teure Umgestaltung) die Parkplätze markieren, damit sich nicht drei Leute auf 5 Parkplätze stellen.

⁹ Per Email vor der Veranstaltung

Zweifel an der Verkehrsuntersuchung

Die Erhebung sei fehlerhaft. Die Belastung wurde 2011 gemessen. Inzwischen seien allein in Frankfurt 30.000 Einwohner im Jahr zugezogen.

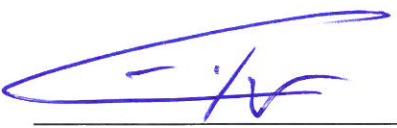
Die Verkehre wurden gezählt. Die Zukunft kann man nicht zählen sondern wurde in Abstimmung mit dem Baulastträger anhand Regionaler Verkehrsmodellen ermittelt, in denen z.B. auch die Bauleitplanung berücksichtigt wird. Herr Mayer unterstreicht die Richtigkeit der erhobenen und prognostizierten Werte, die anhand von Nacherhebungen verifiziert werden können.

Die Erhebung sei fehlerhaft: Ein Bürger zählt 1200 Fahrzeuge am 20.02.2017 und an einem anderen Tag 1300 Fahrzeuge. Er gibt einen Durchschnitt von 800 Fahrzeugen/ Stunde an, wobei in der Mittagszeit 600 Fahrzeuge pro Stunde führen.

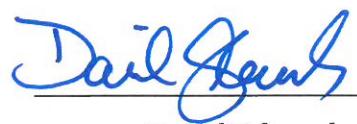
Es gibt Schwankungen im Verkehrsaufkommen zum Beispiel jahreszeitlich bedingt, durch Ferien, Feiertage und Baustellen. Die hier zugrunde gelegten Zählungen fanden an einem "typischen" Werktag statt, entsprechend der einschlägigen Vorgaben für Verkehrserhebungen.

Die zugrunde gelegte Spitzentstunde (7:15 bis 8:15 Uhr) stimme nicht. Ab 6:30 Uhr sei es dort sehr viel befahren. Besonders, wenn die Autobahn dicht sei.

Störungen auf der Autobahn können nicht als Maßgabe für die Dimensionierung dieser Stadtstraße dienen.



Susanne Breuer
Protokollführung



Dipl.-Ing. Edwin Mayer
Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau

Daniel Tybussek
Bürgermeister