

Umgestaltung B43 Nord

Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

am 21.03.2019 im Jugendzentrum Mühlheim am Main

1. Informationen zur Veranstaltung.....	1
2. Diskussion (nach Themen)	2
Monitoring	3
Lärm und Luft.....	3
Parken	3
Radverkehr.....	4
Verkehrsablauf.....	4
Weiteres Vorgehen.....	5

1. Informationen zur Veranstaltung

Rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben am Dienstag, den 21.03.2019 an der Veranstaltung zum Thema „Umgestaltung der B43 Nord“ teilgenommen.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden durch Pressemitteilung und Pressebericht, Plakate, Veranstaltungshinweise in der Offenbach Post und der Stadtpost und über den Internetauftritt der Stadt Mühlheim am Main sowie über einen Newsletter informiert.

Ziel der Veranstaltung war, die Ergebnisse aus dem Monitoring zum Feldversuch vorzustellen, Fragen aus der Bürgerschaft fachkundig zu beantworten und die Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft aufzunehmen.

Ablauf

19:00 Uhr	Begrüßung und Einführung, Bürgermeister Daniel Tybussek
19:40 Uhr	Vorstellung der Ergebnisse des Monitorings Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau Rückblick, Arbeitsprogramm Monitoring, Vorher-Nachher-Vergleich Verständnisfragen
20:40 Uhr	Diskussion Dipl.- Ing. Edwin Mayer, Bürgermeister Daniel Tybussek

Herr Mayer von der Ingenieurgesellschaft mbH Habermehl und Follmann stellte die Ergebnisse des Monitorings vor.

- Streckenzug und Knotenpunkte bleiben bei 1-streifiger Führung leistungsfähig
- Reduzierung der Trennwirkung durch breitere Seitenräume und durch reduzierte Fahrbahnbreite
- keine Unfallauffälligkeiten im Verkehrsversuch, keine Unfälle mit Radverkehr
- Reduzierung auf einen Fahrstreifen führen zu erhöhten Reisezeiten (ca. +1 min) bzw.
- höhere mittlere Rückstaulängen (ca. 5 bis 10 Fahrzeuge) in den Hauptverkehrszeiten
- Qualität des Verkehrsablaufs:
 - punktueller temporärer Rückstau in der Morgenspitze (Abschnitt Ost) bzw.
 - Überlastung des Streckenabschnitts auf Grund von Störungen im übergeordneten Straßennetz (BAB A3) bzw.
 - Ausfall/ Störung der Lichtsignalanlagen

Die rund 80 interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellten 10 Fragen und trugen weitere 34 Stellungnahmen vor.

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

2. Diskussion (nach Themen)

Fragen zur Dokumentation (Monitoring)	Dipl.-Ing. E. Mayer/ Bürgermeister Daniel Tybussek
Wann ist die Spitzenstunde?	Die Spitzenstunde ist die Stunde der höchsten Verkehrsbelastung in der Tagesganglinie, sie liegt etwa zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr.
Wurde die Leistungsfähigkeit aufgrund der 24-Stunden-Zählung vorgenommen?	Die Leistungsfähigkeit wird auf die Spitzenstunde bezogen ermittelt.
Gibt es eine Erklärung, warum der Verkehr zurückgegangen ist?	Wir haben keine konkrete Antwort, weil dafür großräumiger gezählt werden müsste. Bei Stichprobenmessungen konnten keine lokalen Verlagerungseffekte festgestellt werden, was großräumigere Verlagerungseffekte nahelegt.
Ist die fehlende Fährverbindung eine Erklärung für die niedrigere Verkehrsmenge?	Nein, die Differenz zwischen Bestand und Feldversuch bei den betreffenden Strömen sind mit 44 Fahrzeugen/Stunde zu klein. (siehe Folie 12 der Präsentation)
Welche Aspekte fließen in die Leistungsberechnung ein?	In die Leistungsfähigkeitsberechnung für jeden Knoten fließen zum Beispiel Knotengeometrie, Aufstelllängen, Grünverteilung und Bewertung der Fahrströme ein. Der schlechteste Wert ergibt die Bewertung der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens. Hessen Mobil wird diese Berechnungen überprüfen, da diese Werte die Hauptfragestellung für den Feldversuch bilden.
Wurde auch der Radverkehr erhoben?	Ja, im Winter ist es weniger, im Sommer mehr. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Ein höheres Radverkehrsaufkommen entwickelt sich in der Regel mit dem entsprechenden Angebot.
Was würde der Umbau die Anwohner kosten?	Bürgermeister: Die Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Mühlheim wurde aufgehoben, damit werden keine Erschließungsbeiträge von Anwohnern mehr erhoben.
Bei der Folie Rückstau (S. 16) sind die Zahlen jeweils auf eine oder auf zwei Spuren bezogen?	Der Rückstau im Bestand wurde für beide Fahrspuren ermittelt und der jeweils größte Rückstau dokumentiert.
Sind Umweltmessungen gemacht worden?	Nein, die entscheidende Frage war, ob die einstreifige Verkehrsführung mit dem Nachweis der Leistungsfähigkeit möglich ist.
Wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt?	Nein.

Anregungen und Meinungen der Bürgerschaft

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

Monitoring

Die Auswertung und die Erläuterungen seien eine gute Grundlage zur Diskussion.

Kein Ton würde über Umweltschutz verloren.

Das Prüfprogramm bezieht sich zunächst auf den Nachweis der Leistungsfähigkeit, ob ein Umbau überhaupt möglich wäre.

Lärm und Luft

Ein Anwohner bestätigt, dass es nachts deutlich ruhiger geworden sei mit der einstreifigen Verkehrsführung.

Anwohner könnten wegen der Luftverschmutzung kein Fenster mehr öffnen.

Wir haben mit dem Feldversuch eine praxistaugliche Querschnittsbemessung mit komfortablem Schutzstreifen und 20 % weniger Verkehr.

Warum gehe jemand davon aus, dass es bei weniger Autos mehr Abgase gäbe? Erfahrungsgemäß würde die Strecke jetzt mit ca. 30-45 km/h befahren, außer bei Stau.

Das Ziel die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sei verfehlt durch mehr Abgase beim stop + go.

Bürgermeister:
Es sind jetzt 200 Fahrzeuge weniger, die Schadstoffe ausstoßen.

Parken

Autofahrer würden am liebsten in den Markt reinfahren.

Die Parkplätze haben für Kunden wenig gebracht, da dort jetzt Anwohner parken.

Jetzt gibt es 40 Parkplätze mehr. Wo haben die Kunden denn vorher geparkt?

Dauerparker blockieren die neuen Parkstände, zeitweise mit Reisebussen. Es gäbe keine Kontrollen.

Bürgermeister: Die Ordnungspolizei führt in unregelmäßigen Zeitabständen Kontrollen des ruhenden Verkehrs im Bereich des 1-Spur Versuches der B43 und in der Bahnhofstraße durch und leiten ggfs. ein Ordnungswidrigkeitsverfahren ein.

Warum wurde die Parkzeit zwischen Bahnhofstraße und Friedrichstraße verkürzt?

In dem Bereich stehen nur wenige Parkplätze zur Verfügung und sollen vor allem für Kurzparker und Lieferanten vorgehalten werden. Eine kurze Parkzeit bietet eine hohe Chance auf einen freien Parkplatz.

Die private Einfahrt sei zugeparkt. Dadurch käme es auf der Bundesstraße zu Rückstau, da sie nicht in ihre Einfahrt einfahren könne.

(Maßnahmen geplant)

Anregungen und Meinungen der Bürgerschaft

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

Radverkehr

Endlich könne sie ganz entspannt mit dem Rad die Bundesstraße benutzen. Entspannter auch deshalb, weil der KFZ-Verkehr langsamer geworden sei und es weniger Raser gäbe.

Angebote für Radverkehr seien wichtig, gerade mit Blick auf eine Verkehrswende.

Wenn mehr Rad gefahren würde, wäre Mühlheim verkehrlich viel entspannter.

Radfahrer fahren immer noch über den Gehweg. Es wurde versprochen, mehr zu kontrollieren, insbesondere Fahrradfahrer die sich nicht an Verkehrsregeln hielten und Falschparker.

Durch die bauliche Situation im Provisorium wird u.a. der Abstand zwischen Bordstein und Leitelement von Fahrradfahrer genutzt. Zurzeit kann sich der Fahrradfahrer, auch wenn er es nicht darf, relativ sicher in diesem Streifen hinter den Leitelementen gegen die Fahrtrichtung bewegen. Nach einem Umbau, ohne die Leitelemente, wäre die Situation eine andere. Die Neuaufteilung der Flächen wird zu einer Entspannung der Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern führen.

Verkehrsablauf

Ein Befürworter findet die Einspurigkeit sensationell. Die gestiegenen Reisezeiten unter einer Minute seien dagegen absolut hinnehmbar.

Weniger Unfälle sei eine gute Nachricht und spräche eindeutig für die Einspurigkeit.

Es gäbe zwar kurzfristig Stau, aber meist fließe es.

Verstärkt würde in die Ludwigstraße abgebogen, um dann durch die Mozartstraße zu fahren.

Die Zählungen bestätigen das nicht. Erhöhte Werte bei den genannten Strömen sind nicht zu erkennen.

Die Strecke durch die Ludwigstraße und dann nach Osten durch die Seitenstraßen sei keine Alternative Strecke. Hier sei es zu eng, und würde nach seinen Beobachtungen als Anwohner nicht als Schleichweg benutzt.

An der Ampel Fahrenstraße würden Staus umfahren, indem links in die Ludwigstraße eingebogen, gewendet und wieder links in die Dietesheimer Straße eingebogen würde.

Die Zählungen bestätigen das nicht. Erhöhte Werte bei den genannten Strömen sind nicht zu erkennen. (siehe Folie 12)

Als Anwohner sehe ich an der B43, was auf der A3 los ist.

Die Ortsdurchfahrt Mühlheim ist nicht die Umgehungsstraße für die Autobahn. Von daher ist die B43 in Mühlheim nicht auf diesen Fall auszulegen.

Anregungen und Meinungen der Bürgerschaft

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

Aus der Fahrenstraße könne man nicht mehr auf die Dietesheimer Straße einbiegen und müsse über die Bleichstraße auf die Bundesstraße auffahren.

(Anmerkung der Schriftführung: die Antwort lautet:) Eine Erhebung von möglichem Rückstau in den Nebenstraßen hat nicht stattgefunden. Aufgrund der gezählten Belastungen ist ein Rückstau auf kurzzeitige Belastungsspitze zurückzuführen. Im Feldversuch sind die Belastungen der Nebenrichtungen ähnlich dem Bestand und die Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen wurden auf Grundlage der Bestandsbelastung verteilt.

Wenn es Stau gibt, zeigen viele ihren guten Willen und lassen Fahrzeuge aus den Seitenstraßen einfahren.

Es seien intelligente Ampelschaltungen versprochen worden.

Die angepassten Signalprogramme laufen behelfsmäßig auf alter Verkehrstechnik, also ungünstigere Voraussetzungen als nach einem Umbau.

Im Zusammenhang mit Arbeiten am Signal würden von einem Anwohner Verkehrsstörungen beobachtet.

Die Signaltechnik hatte im Feldversuch mehrfach Störungen, die Signalprogramme werden dadurch unterbrochen und es kommt zu Störungen im Verkehrsablauf.

Störungen im Bereich der Post werden oft beobachtet.

Ein Anwohner findet die einstreifige Verkehrsführung, auch trotz Störungen, sinnvoll.

In Mühlheim gäbe es vergleichsweise kurze Staus. In Offenbach stehe man deutlich länger.

Ist die Durchfahrt mit 50 km/h gewährleistet?

Die Koordinierung der Signale basiert auf Tempo 50 km/h.

Weiteres Vorgehen

Wird jetzt wieder alles abgebaut bis eine Entscheidung vorliegt?

Wird von allen Seiten der Umbau angestrebt, schließt sich der Umbau an, ohne die Einrichtungen und Signalprogramme und Markierungen zwischenzeitlich zu entfernen, zurückzubauen bzw. umzuprogrammieren. Das ist grundsätzlich von der Rückmeldung des Bundes abhängig. Das weitere Vorgehen ist mit dem Bund, vertreten durch Hessen Mobil, zu vereinbaren.



Susanne Breuer
Protokollführung

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Büro Rhein - Main
Frankfurter Straße 79 · D-63410 Rodgau
Telefon 06106 85 25-5 · Fax 06106 85 25-96
info@habermehl-follmann.de
www.habermehl-follmann.de

Dipl.-Ing. Edwin Mayer
Ingenieurgesellschaft mbH, Rodgau



Daniel Tybussek
Bürgermeister