

Arbeitskreis 2 (AK2)

Verkehr und Erschließung Weiher

Sitzungs-Protokoll:

Protokoll zur außerordentlichen Sitzung des AK2 am 06.10.2008
mit Stellungnahme zu dem von der Verwaltung ohne Abstimmung mit den AK2 am
30.09.2008 veränderten und laut Herrn Theo Sartorius bereits in die gemeindlichen
Gremien eingereichten Planungskonzepts für die Ortsdurchfahrt von Weiher.

Außerordentliche Sitzung des AK2

Datum: 06.10.2008

Ort: Weiher

Zeit: 19:45 Uhr bis 22:00 Uhr

Teilnehmer:

anwesend: Herr Hans Abt (Ortsbeirat Weiher), Herr Prof. Dr. Alois Göpfert, Frau Lisa Jorda,
Herr Stefan Krick und Herr Horst Wagner

entschuldigt: Herr André Kandler,

Gäste: Als Gäste aus anderen Arbeitskreisen und interessierte Bürger waren anwesend:
Herr Manfred Kastner, Herr RA Bangert, Herr Theobald Jäger, Herr Dipl.-Ing.
Dieter Ruetz, Herr Dipl.-Ing. Willi Kleemann

Tagesordnung

1. Gegenstand der Sitzung waren die gravierenden Veränderungen an dem unter breiter Beteiligung der Weiherer Bürger erarbeiteten Planungskonzept für die Ortsdurchfahrt von Weiher.
 - 1.1 Erläuterung der veränderten Sachlage durch den Arbeitskreissprecher.
 - 1.2 Diskussion des veränderten Planungskonzepts.

2. Stellungnahme des AK2

1. Erläuterung der veränderten Sachlage durch den Arbeitskreissprecher.

1.1 Der Sprecher des AK2 Herr Prof. Göpfert erläutert das veränderte Planungskonzept sowie die Chronologie der vorherigen Woche.

Herr Prof. Göpfert bedankt sich bei allen Anwesenden für ihr Kommen und berichtet tabellarisch über die jüngsten Ereignisse.

30.09.2008: auf Anrufbeantworter von Prof. Göpfert eine Nachricht von Frau Petra Hogewind vom Planungsbüro Sartorius + Partner mit der Bitte um Rückruf.

Herr Göpfert findet die Nachricht erst nach 21:00 Uhr und ruft aufgrund der fortgeschrittenen Stunde am nachfolgenden Tag zurück.

01.10.2008: gegen 12:45 Uhr Telefongespräch mit Herrn Theo Sartorius; dieser teilt mit, dass bei einem vortägigen Treffen am Mittag des 30.09.2008 von Mitarbeitern des ASV Bensheim, Bgm. Knopf und Herrn Mücke, sowie Herrn Sartorius Veränderungen an dem in den Arbeitskreissitzungen gemeinsam erarbeiteten Planungskonzept für die Ortsdurchfahrt von Weiher vorgenommen worden seien.

Herr Prof. Göpfert drückt sein Erstaunen darüber aus und bittet Herrn Sartorius um die Zusendung der veränderten Planungsunterlagen.

Herr Sartorius sichert die Zusendung der Unterlagen per e-mail zum gleichen Tag zu, betont die Dringlichkeit und kündigt einen Telefonanruf für den gleichen Abend gegen 20:30 Uhr an.

Aufgrund dienstlicher Erfordernisse kam Herr Prof. Göpfert erst gegen 21:15 Uhr nach Hause; er fand den angekündigten Telefonanruf von Herrn Sartorius auf dem Anrufbeantworter, sowie dessen e-mail mit Anschreiben und Planunterlagen als Anhang.

02.10.2008: gegen 08:00 Uhr Rücksprache mit Herrn Sartorius, dabei betont Prof. Göpfert, dass er vorab keine Zustimmung zu den Planänderungen geben kann und dass dieses Telefongespräch auch nicht als Zustimmung anzusehen ist. Herr Göpfert sichert zu, dass er kurzfristig eine Zusammenkunft des AK2 einberufen wird um die veränderten Planunterlagen zur Diskussion zu stellen.

Im weiteren Verlauf des Gesprächs nimmt Herr Göpfert u.a. Bezug auf das Anschreiben der vortägigen e-mail von Herrn Sartorius:

Darin teilte Herr Sartorius mit, dass es bereits im April 2008 Gespräche mit dem ASV gegeben habe, hierbei hätte das ASV entgegen vorheriger Zustimmung zu den Planungen bezüglich der OD-Weiher dann Vorbehalte geäußert.

Herr Prof. Göpfert brachte sein Missfallen darüber zum Ausdruck, dass erstens die Mitglieder des AK2 über das Stattfinden derartiger Gespräche insgesamt nicht informiert wurden, dass zweitens kein Vertreter des AK2 an den Gesprächen inhaltlich beteiligt wurde, dass drittens die Gespräche und insbesondere die Vorbehalte des ASV während all den nachfolgenden Sitzungen sowie in den an die Arbeitsgruppen verteilten Materialien mit keinem Wort erwähnt wurden.

Herr Sartorius konnte dafür keine befriedigende Erklärung geben.

Als weiteren Punkt fragt Herr Prof. Göpfert nach, wie die Bypass-Variante zwischen der L3120 und der L3409 als integraler Bestandteil des gesamten Entwicklungskonzepts im Rahmen der Gespräche mit dem ASV diskutiert wurden und wie der Plan für die zeitnahe Realisierung aussieht.

Herr Sartorius teilte dazu mit, dass der Themenkomplex Bypass-Variante bei den Gesprächen mit dem ASV nicht erwähnt wurde.

Abschließend stellt Prof. Göpfert noch die Frage wie der Vorschlag des Hessischen Verkehrsministers Dr. Rhiel vom 19. April 2004, nämlich zur Entlastung der OD-

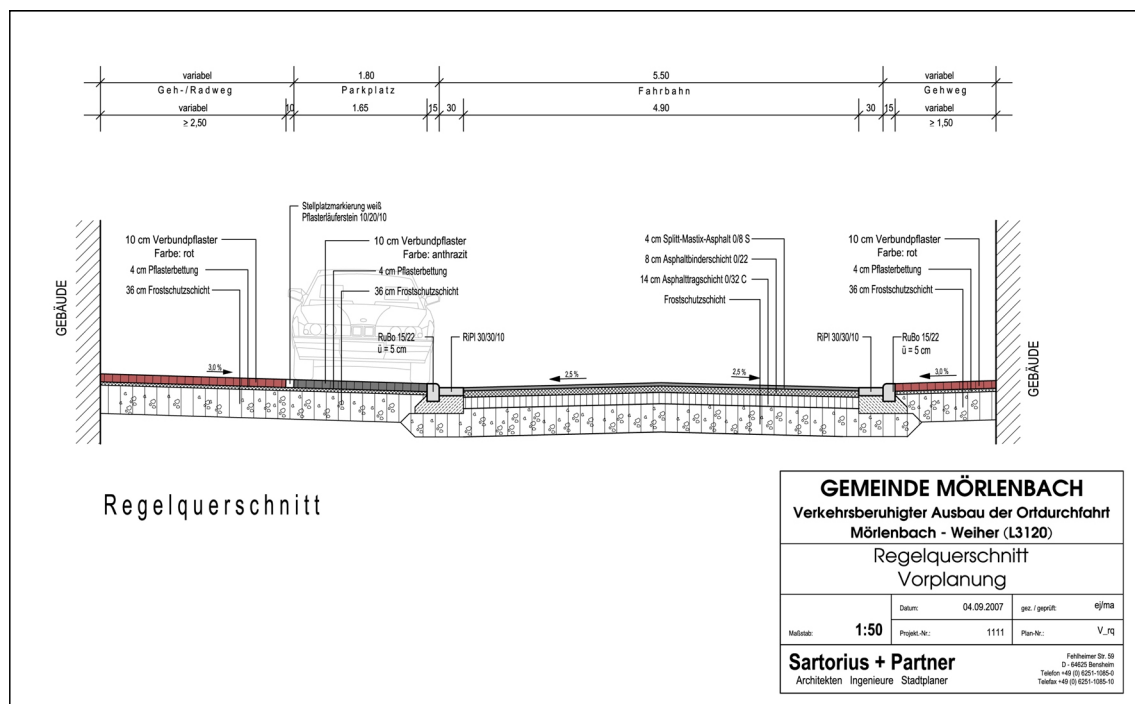
Weier vom Schwerlastverkehr die L3120 zur Gemeindestraße abzustufen und für den Durchgangs-LKW-Verkehr zu sperren. Herr Sartorius gibt zur Antwort, dass ihm davon nichts bekannt sei.

Die anwesenden Personen bitten den Schriftführer, die vorstehende Chronologie vollständig in das Sitzungs-Protokoll aufzunehmen.

1.2 Diskussion des veränderten Planungskonzepts.

Anhand der Pläne diskutierte der Arbeitskreis zusammen mit den Gästen die Unterschiede zwischen dem bisherigen Planungskonzept bezüglich der Gestaltung der Ortsdurchfahrt von Weier und der nun kurzfristig veränderten Version.

a.) Nachstehen noch einmal die planerische Darstellung des vom Arbeitskreis im Informationsaustausch mit der Bevölkerung erarbeiteten Konzept:



Der vorstehende Regelquerschnitt (Blickrichtung West, talabwärts, d.h. Kindergarten, Schule, etc. radwegseitig links) vom 04.09.2007 wurde bereits im Arbeitsgespräch mit den Mitgliedern des AK2 im Rahmen der Workshop-Veranstaltung am 08.02.2008 von Herrn Theo Sartorius selbst vorgeschlagen.

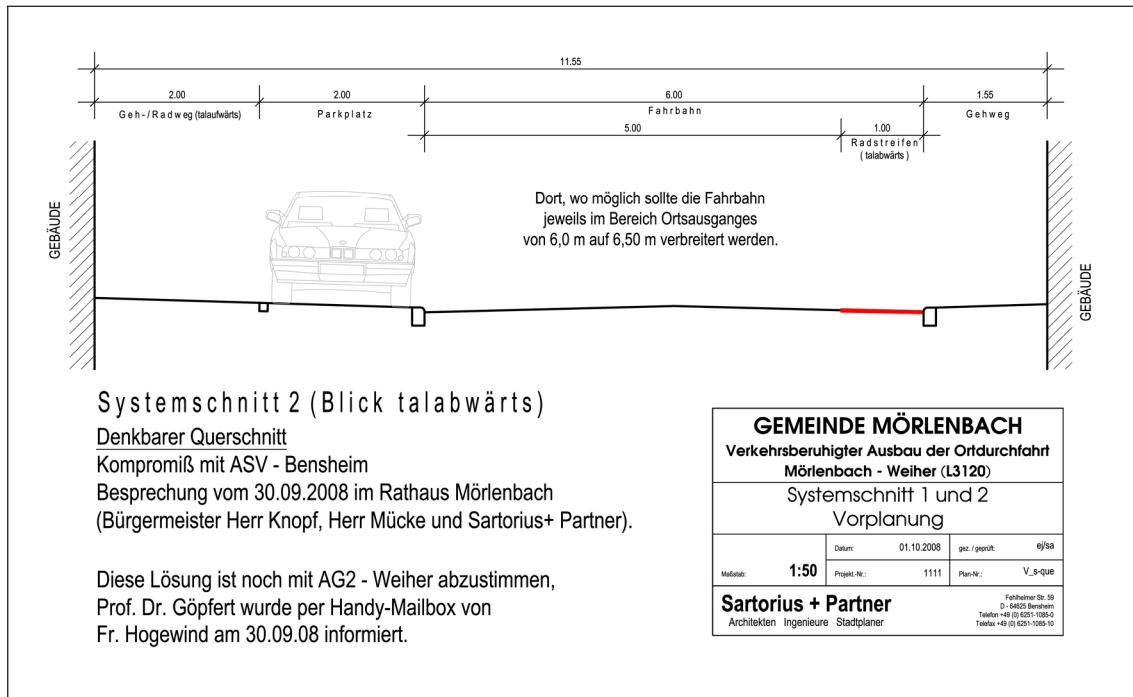
Zusammenfassend zeichnet sich dieser Regelquerschnitt wie folgt aus:

- ausreichend breiter (mind. 2,50 m oder breiter) kombinierter Fuß-Radweg auf der Seite von Kindergarten, Schule, Sportstätten ...
- dann ein Parkstreifen für Pkw
- gefolgt von einer 5,50 m breiten Fahrbahn
- sowie ein ausreichend breiter Fußweg (mind. 1,50 m oder breiter) auf der rechten Seite
- wesentlich: auch auf der rechten Seite ist das Halten/Parken möglich.

Darüber hinaus sind an den Ortseingängen gesonderte Maßnahmen vorgesehen um eine Geschwindigkeitsreduzierung bei der Einfahrt in die Ortschaft zu erreichen und somit auch dem von der Bevölkerung beklagten frühzeitigen Beschleunigen der Fahrzeuge bei der Ausfahrt aus der Ortslage entgegen zu wirken.

Hinweis: Sämtliche erarbeiteten Planungsdetails finden sich im Protokoll zur Sitzung vom 19.05.2008, verfügbar unter http://www.bi-weiher.de/PDFs/Prot_AK2_Verkehr_080519.pdf
Dieses Konzept wurde von den Mitgliedern des AK2 im Laufe des Jahres in zahlreichen Einzelgesprächen mit der Bevölkerung insbesondere mit Anwohnern der Hauptstraße diskutiert und fand in dieser Form Zustimmung.

b.) Die am 30.09.2008 veränderte Version in der Fassung vom 01.10.2008:



Die Darstellung vom 01.10.2008 zeigt einen in der Breite reduzierten kombinierten Fuß-Radweg. Gleichzeitig soll ein Angebotsstreifen mit einer Breite von 1,00 m für den Radverkehr auf der zusammen mit den Kraftverkehr genutzten Fahrbahn markiert werden.

Außerdem soll die Fahrbahnbreite an den Ortseingängen entgegen der vorstehend unter Abschnitt (a.) dargelegten Planungsabsicht auf nun 6,50 m verbreitert werden.

Anmerkung: Ein Teilnehmer des AK2 weist auf folgenden Gesichtspunkt hin:

Die im Plan verwendete Bezeichnung „Radstreifen“ ist in diesem Zusammenhang irreführend, da die jetzt vorgelegte Planzeichnung keinen von der Fahrbahn getrennten Radfahrstreifen ausweist. Entsprechend der gängigen Terminologie ist wie folgt zu unterscheiden:

Ein *Radfahrstreifen* ist durch eine 20 cm breite durchgezogene Linie (Zeichen 237 StVO) markiert; der Radfahrstreifen steht exklusiv dem Radverkehr zur Verfügung und darf vom Kraftverkehr nicht befahren werden.

Im Unterschied dazu ist ein sogenannter *Angebotsstreifen* oder *Schutzstreifen* (empfohlene Breite 1,50 m, Mindestbreite 1,25 m) durch eine dünne unterbrochene Linie (Zeichen 340 StVO) markiert; ruhender Verkehr ist durch Zeichen 283 („Halteverbot“) ausgeschlossen. Der Angebotsstreifen steht dem Rad- und Kraftverkehr gemeinsam zur Verfügung.

Die anschließende Diskussion kann wie folgt zusammen gefasst werden:

Der veränderte Regelquerschnitt (b.) wurde einstimmig als zu gefährlich für die Radfahrer beurteilt. So ist bereits derzeit zu beobachten, dass sowohl jüngere als auch ältere Radfahrer den Bürgersteig benutzen. Dieses Verhalten begründet sich durch die Angst der Radfahrer aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens insbesondere durch den Schwerlastverkehr aus dem Steinbruch Mackenheim und der z.T. rücksichtslosen Fahrweise.

Außerdem lehnen alle Anwesenden eine nur einseitige Park- und Haltemöglichkeit im Straßendorf als nicht akzeptabel ab. Eine nur einseitige Park- bzw. Haltemöglichkeit ist nicht ausreichend.

Der Regelquerschnitt (a.) mit einem kombinierten Fuß-Radweg mit einer Breite von 2,50 m und größer, welcher durch einen Parkstreifen für Pkw von der Fahrbahn getrennt ist, wird von allen Anwesenden aus Gründen der Sicherheit bevorzugt.

Der von Sitzungsteilnehmern mitgebrachten Fachliteratur ist in diesem Zusammenhang folgendes zu entnehmen:

In der Neufassung der „*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*“ (ERA) werden Schutzstreifen dem Führungsprinzip der „Teilseparation“ zugeordnet. Zur Bestimmung der geeigneten Radverkehrsführung ist ein differenzierter Entscheidungskatalog vorgesehen, der in den verkehrsstärkeorientierten Eckdaten mit den „*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*“ (RASt 06) harmonisiert ist.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt der Einsatzbereich von Schutzstreifen danach zwischen 400 und 1800 Kfz/Tag. Ab etwa 800-1000 Kfz/Tag kann der Schutzstreifen mit einer nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsführung im Seitenraum (z.B. ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg) kombiniert werden, um Radfahrern hier ein zusätzliches Angebot zu eröffnen.

Das Verkehrsaufkommen von Lkw und Bussen sollte weniger als 1000 Kfz/Tag betragen.

Dörfliche Ortsdurchfahrten greifen das Verkehrsstärkespektrum von 400-1000 Kfz/Tag auf. Bei nennenswerten Nutzungsansprüchen durch Linienbus oder Schwerlastverkehr werden Schutzstreifen ab Gesamtstraßenraumbreiten (inkl. Seitenräume) von 13,50 m empfohlen.

Generell gilt der Grundsatz der Wahl der jeweils nächstbesten Lösung, wenn eine aufgrund der verkehrlichen Zusammensetzung anzustrebende Führung aus anderen Gründen (z.B. Flächenverfügbarkeit) nicht realisierbar ist.

2. Stellungnahme des AK2 zu den kurzfristig vorgelegten abweichenden Planunterlagen (b.)

Nach eingehender Erörterung und Abwägung aller Gesichtspunkte beschließen die Teilnehmer einstimmig:

- **Die erarbeitete Planungsversion (a.) wird bestätigt.**
- **Die kurzfristig vorgelegte, veränderte Planversion (b.) wird abgelehnt**

Die Teilnehmer der Sitzung sind sich darüber einig, dass die im Jahr 2009 anstehende Neuordnung der Ortsdurchfahrt Weiher unter Berücksichtigung der Beschlusslage aller gemeindlichen Gremien (siehe Protokoll des AK2 Weiher vom 08.02.2008, verfügbar unter: http://www.bi-weiher.de/PDFs/Prot_AK2_Verkehr_080208.pdf) erfolgen muss.

Die von den Gremien beschlossene Entlastung der Ortsdurchfahrt von Weiher durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die bereits vorhandene Umgehungsstraße L3409 steht im Einklang mit der Planungsversion (a.).

Durch die problemlos und zeitnah realisierbare Bypass-Lösung zwischen der L3120 und der L3409 in Höhe der Gewinnlage Lingklingen entfallen auch die Belastungen durch den Schwerlastverkehr aus dem Steinbruch Mackenheim in der Ortslage von Weiher; somit ist eine innerörtliche Fahrbahnbreite von 5,50 m mehr als ausreichend.

Zur Information und zum Dialog mit der Bevölkerung wurden in der öffentlichen Sitzung des AK2 unter Mitwirkung des Planungsbüros Sartorius + Partner am 23.07.2008 in Weiher die aktuellen Planungsergebnisse zur Bypass-Variante einschließlich der kalkulierten Kosten von 1,15 Mio EUR vorgestellt. Wie dabei u.a. bekannt wurde, wird eine Straße zu etwa 94% durch den Schwerlastverkehr zerstört; die restlichen 6% sind durch den restlichen Verkehr und die natürliche Alterung bedingt. Die Ortsdurchfahrt von Weiher wurde wesentlich durch den Schwerlastverkehr aus dem Steinbruch Mackenheim zerstört. Die Kosten für die anstehende Sanierung der Straße von bislang geschätzten 7,2 Mio EUR fallen somit um Jahrzehnte früher an und müssen letztendlich von der Bevölkerung getragen werden; dabei sind die Kosten für die Schäden an den Immobilien entlang der Hauptstraße, die Wertminderung der Immobilien sowie Verluste durch verminderte Mieteinnahmen und Wohnungsleerstände nicht mitgerechnet.

Neben den gesundheitlichen Gefahren durch das schon jetzt hohe Verkehrsaufkommen im Straßendorf Weiher drängt die Bevölkerung, nicht zuletzt auch aus Kostengründen, auf eine umgehende Realisierung der Bypass-Straße.

Mit Bezug auf die Ergebnisse sämtlicher Arbeitskreise betonen die Anwesenden nochmals nachdrücklich, dass die Lösung des Verkehrsproblems in Weiher unabdingbare Voraussetzung für die weitere Entwicklung von Weiher ist.

In diesem Zusammenhang stellt Herr RA Bangert, Mitglied der Gemeindevertretung und Mitglied des Arbeitskreises „Verkehr Mörlenbach-Mitte“ den Anwesenden die Studie vom August 2008 des Planungsbüros Sartorius + Partner zum Ausbau der L3409 zwischen dem Kreisel Zotzenbach und der Kreidacher Höhe vor. Die vorgestellten Planungsergebnisse werden von allen Anwesenden als sehr gut bewertet und deren unverzügliche Realisierung befürwortet.



H. Wagner
(Schriftführer)