

1. Termin Bürgerwerkstatt Verkehr

– Gestaltung des überörtlichen Verkehrs auf der B 8 –

Öffentliche Veranstaltung der Gemeinde Kleinostheim

am Dienstag, den 14. Januar 2014, um 19.30 Uhr

Maingauhalle, Kleinostheim

mit ca. 66 Teilnehmer/-innen

1

Programm

- (1) Begrüßung und Einführung
- (2) Informationen zu
 - a. Verkehrserhebung und Analyse der Belastung auf der B 8
 - b. Planungsgrundlagen, Finanzierung und Gestaltung von Maßnahmen auf der B 8
 - c. Städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten auf der B 8
- (3) Diskussion der Maßnahmenvorschläge der Bürger/innen (Auftaktveranstaltung) und mögliche Alternativen
 - Wirkungen der Umbaumaßnahmen an der Kreuzung Aschaffener Str./ Saalackerstr./ Mainparkstr.
 - Wirkungen der vorhandenen Kreiseln auf den Verkehrsfluss
 - Ampeln, Kreiseln, Tempo 30 auf der B 8
 - Lkw-Durchfahrt- bzw. Nachtfahrtsverbot (B 8 und Hörsteiner Straße)
 - Einfluss auf Navigations-Software
 - Ausweichverkehr unterbinden (u.a. Goethestraße, Rennstraße)
 - Gefahrenpunkte entschärfen (u.a. Einmündung Frankfurter Str.)
- (4) Meinungsbild zu empfehlenswerten Maßnahmen

Ergebnisse

Vorbemerkung: Die Tagesordnungspunkte 3 und 4 werden zusammenhängend behandelt dokumentiert.

zu (1) Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Hubert Kammerlander begrüßt sehr erfreut die zahlreich erschienenen Teilnehmer/innen der ersten Bürgerwerkstatt Verkehr und übergibt an die Moderatorin, Frau Dorte Meyer-Marquart.

Die Moderatorin begrüßt die Fachexperten, die für Informationen und Diskussionen zur Seite stehen:

- Herr Wolfgang Maier, Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Straßenbauamt

Bürgerwerkstatt VERKEHR

- Herr Roland Schultes, Polizeiinspektion Aschaffenburg
- Herr Dipl.-Ing. Michael Preuß, Büro MODUS CONSULT, Ulm, Verkehrsplaner
- Herr Prof. Dipl.-Ing. Rolf Gebhardt, Ortsplaner Kleinostheim

Zur Einführung weist Frau Meyer-Marquart ausdrücklich darauf hin, dass - wie in der Auftaktveranstaltung angekündigt - die Beiträge der Beteiligten Struktur und Inhalt der Bürgerwerkstätten bestimmen. Nach einem kurzen inhaltlichen Rückblick auf die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung (*Anlage 1, Seite 2*) gibt sie einen Überblick über die Inhalte der geplanten drei Werkstatt-Termine (*Seite 3*). Weiter erläutert sie Ziele und Programmablauf des heutigen Abends (*Seite 4-5*).

zu 2) Informationen

Frau Meyer-Marquart bezieht sich auf die Dokumentation Auftaktveranstaltung und stellt fest, dass hinsichtlich der Leitziele für die Gestaltung des Verkehrs Einigkeit bei den Beteiligten besteht:

- höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität
(dabei nicht genannt, aber wichtig: Erhalt der Kundenfrequenz);
- weniger Lärm, mehr Sicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer;
- weniger Schwerlastverkehr und weniger Schleichverkehr.

Dafür wurde eine Fülle von Handlungsvorschlägen gemacht, aber auch eine Reihe von Fragen zur Ausgangssituation und zu den Rahmenbedingungen gestellt. Deshalb sollen zuerst die Fragen, die zu den nachfolgenden Themen a bis c zusammengefasst wurden, geklärt werden:

a. Verkehrserhebung und Analyse der Belastung auf der B 8 (Michael Preuß, Büro MODUS CONSULT, Verkehrsplaner)

Anhand einer Präsentation (*Anlage 2*) erläutert Herr Preuß die Entwicklung der Verkehrsbelastung, insbesondere auf der Hauptachse, der B 8, und der Goethestraße, von 2007 im Vergleich zu 1997, einem Zeitpunkt vor der Umsetzung von Maßnahmenempfehlungen (z. B. Kreisverkehre, Verlängerung Goethestraße, Anschluss AS 45/ B8). Es ist festzustellen, dass der Verkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, zwischenzeitlich zwar abgenommen hat, aber nach einer Prognose für 2025 voraussichtlich wieder deutlich zunimmt; dabei bleibt die Belastung unter dem Niveau von 1997 (*Anlage 2, Seite 3 bis 5*). Die Analyse des Durchgangsverkehrs zeigt, dass die Verkehrsströme überwiegend dem Nahbereich mit Schwerpunkt Aschaffenburg Karlstein, Kahl und Alzenau zuzuordnen sind. Außerdem ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs sehr hoch, darunter hat die Verkehrsbeziehung Kleinostheim – Aschaffenburg mit Abstand den größten Anteil (*Seite 7*).

Angesichts der auch in der Zukunft weiter steigenden Verkehrsbelastung bestehen grundsätzlich folgende Handlungsmöglichkeiten:

- Verkehrsentlastung durch Verlagerung
- Verbesserung des Verkehrsflusses (Geschwindigkeit, Verkehrsqualität)
- Verbesserung der Lärm- und Schadstoffsituation

Dabei ist stets die Funktion zu berücksichtigen, die einer klassifizierten Straße zugewiesen ist.

Fragen und Diskussionsbeiträge der Anwesenden sowie Antworten des Fachexperten:

- Auf Nachfrage macht Herr Preuß deutlich, dass bei der Verkehrszählung die Schillerstraße berücksichtigt wurde.
- Zur Frage nach der zukünftigen Entwicklung erläutert Herr Preuss die Prognose-Daten für 2025 (Anlage 2, Seite 5), die zeigen, dass der Verkehr erwartungsgemäß wieder zunehmen wird.
- Auf die Frage, ob der Verkehr tatsächlich vor Ort erhoben wurde und nicht geschätzt wurde, führt Herr Preuss aus, dass die Daten vor Ort ermittelt und dass die dabei geltenden fachlichen Anforderungen berücksichtigt wurden (z. B. 14-Stunden-Zählung von 6 Uhr bis 20 Uhr, Fahrzeuge wurden angehalten und die Fahrer befragt, u. a. nach ihrem Ziel).
- Zum Problem der Erschütterungen, die durch den Zustand der Straßen mit verursacht werden, erklärt er, dass der Straßenzustand nicht erfasst wurde.
- Zur Entwicklung des Durchgangsverkehrs erläutert er, dass der Verkehr auf der B 8 seit Anschluss an die A 45 abgenommen hat; er vermutet, dass Fahrzeuge aus Kahl und Karlstein die Autobahn nutzen.
- Zur Frage, ob bei der Verkehrsprognose auch Wechselwirkungen einkalkuliert wurden, also etwa Verlagerungen, zeigt Herr Preuss auf, dass diese im Prognose-Modell grundsätzlich berücksichtigt wurden. Allerdings lagen für die Rennstraße keine Zähl-daten vor, weshalb diese Straße nicht in das Prognose-Modell einbezogen wurde.
- Von mehreren Teilnehmer/innen wird betont, dass der persönlichen Beobachtung nach der Verkehr nicht abgenommen hat und sie vermuten, dass Lkw die Strecke durch Kleinostheim als Abkürzung benutzen, u. a. um Zeit und Mautgebühren zu sparen. Herr Preuss erläutert, dass dies nur eine direkte Verkehrszählung bzw. -befragung klären kann.

b. Planungsgrundlagen, Finanzierung und Gestaltung von Maßnahmen auf der B 8 (Wolfgang Maier, Staatliches Bauamt Aschaffenburg)

Herr Maier erläutert die Merkmale, die für die Planung bzw. Gestaltung von Straßen zugrunde gelegt werden, z. B. Netzbedeutung, Verkehrsfunktion, städtebauliche Merkmale (*siehe Anlage 3, Seite 2*). In Bezug auf die Funktion der B 8 erläutert er anhand des Umstufungskonzepts, dass der Abschnitt zwischen A 45 und A 3 auch in Zukunft auf alle Fälle seine Aufgabe als Bedarfsumleitung der Autobahn behalten wird, weil keine andere realistische Alternative zur Verfügung steht. Denn nur allein wegen der Bedarfsumleitungen, die an wenigen Tagen im Jahr eingerichtet wird, kommt eine zweite Brücke über den Main aus Kostengründen nicht in Betracht.

Des Weiteren veranschaulicht er, dass anhand der Merkmale bestimmte Regelquerschnitte (Mindestbreiten) abgeleitet werden und gemäß RAS - Richtlinie für die Anlage von Straßen - einzuhalten sind: So ist für den innerörtlichen Bereich der B 8 aufgrund ihrer Funktion eine Breite von mind. 6,50 m zu erreichen. Das hat beispielsweise in Kleinostheim zur Konsequenz, dass eigene Radwege nicht durchgängig in beiden Fahrtrichtungen herstellbar sind, aber dennoch praktikable Lösungen gesucht werden (*Seite 4 bis 10*).

Abschließend erläutert Herr Maier, wer für welchen Teil einer Straße Baulastträger ist und somit die Kosten zu tragen hat (*Seite 11*). Im Falle der B 8 ist die Gemeinde für die Gehwege einschl. Bord zuständig und die Anlieger haben gemäß der Gemeindegesetzgebung einen Anteil mitzutragen; für Fahrbahn und

Radweg kommt der Bund auf. Somit hätten die Anlieger bei einer Herabstufung als Gemeindestraße weitaus höhere Kosten zu tragen als bei den derzeitigen Eigentumsverhältnissen.

Fragen und Diskussionsbeiträge der Anwesenden sowie Antworten des Fachexperten:

- Auf Nachfrage bekräftigt Herr Maier, dass eine zweite Brücke über den Main wegen des geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses für den Baulastträger, den Bund, nicht in Betracht kommt.
- Auf die Frage, ob die B8 bleibt und nicht herabgestuft wird, erläutert Herr Maier, dass - unabhängig von der Klassifikation als Bundesstraße - die Strecke durch Kleinostheim die Aufgabe als Bedarfsumleitung der Autobahnen A3 und A45 übernehmen muss. Im Falle einer Herabstufung als Gemeindestraße kämen auf die Gemeinde somit die gesamten Unterhaltskosten für die Straße zu. Auch der Freistaat wird kein Interesse daran haben. Deshalb sei zu überlegen, ob eine Herabstufung Vorteile für die Gemeinde brächte.
- Zum Thema Bedarfsumleitung wird nochmals nachgefragt, ob tatsächlich abschließend geklärt ist, dass es keine andere Möglichkeit gibt als die Bedarfsumleitung durch Kleinostheim zu führen. Herr Maier erläutert, dass der Main das eigentliche Hindernis ist, die nächste Brücke für eine alternative Umleitung zu weit entfernt liegt (Großkrotzenburg) und demzufolge nur eine neue Brücke eine Lösung brächte, welche aber zu teuer sei.
- Zur Frage der Zuständigkeit für die Instandhaltung für die Fahrbahn der B8, bestätigt Herr Maier, dass dies Aufgabe des Baulastträgers ist, also des Bundes.
- Von Seiten eines betroffenen Anliegers wird nochmals bekräftigt (siehe a.), dass neben dem Lärm auch Belastungen durch Erschütterungen infolge des schlechten Fahrbahnzustands zu beklagen sind und berücksichtigt werden sollten. Herr Maier erklärt, dass eine Fahrbahnerneuerung in Aussicht gestellt wird (siehe auch 3.5 Thema Lärmschutz – DSH-Beleg).

4

c. Städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten auf der B 8

(Prof. Dipl.-Ing. Rolf Gebhardt, Ortsplaner Kleinostheim)

Prof. Gebhardt veranschaulicht anhand von Entwürfen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt angedacht wurden, welche städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten entlang der B8 bestehen: Besondere Veränderungsmöglichkeiten bzw. Verbesserungsbedarfe sind an den Kreuzungen, den Bushaltestellen und am Ortseingang Süd gegeben (*Anlage 4, Seite 1*). Anhand der nächsten Kartendarstellung erläutert er Beispiele für konkrete Maßnahmen, z. B. Verbreiterung und Verbesserung der Gehsteige, Verändern der Einmündung, Fahrbahnverschwenkungen, Baumpflanzungen. Allerdings sind der Gestaltung auch teilweise starke Grenzen gesetzt, weil gemäß den rechtlichen Vorgaben (gemäß RAS - Richtlinie für die Anlage von Straßen) bestimmte Mindestquerschnitte einzuhalten sind und in Summe nicht überall Fahrbahn, Gehweg, Radfahrstreifen und Parkbereiche durchgängig unterzubringen sind (*Seite 3 und 4*), vielmehr bedarf es je nach zur Verfügung stehenden Platz einer angepassten und somit unterschiedlichen Gestaltung. Zudem schränken die zahlreichen Leitungen im Untergrund die Gestaltung mit Bäumen stark ein (*Seite 5 und 6*). Diese Planungsbedingungen und Konsequenzen verdeutlicht Prof. Gebhardt am Beispiel der Einmündung der Schwanengasse (*Seite 7 und 8*).

Bürgerwerkstatt VERKEHR

Fragen und Diskussionsbeiträge der Anwesenden sowie Antworten des Fachexperten:

- Zur Überlegung, die Bushaltestellen zu verlagern, bestätigt Prof. Gebhardt, dass dies möglich ist, und dass dadurch neue Verknüpfungen geschaffen werden können.
- Zur Frage, ob bei den Versorgungsleitungen Sanierungsbedarf besteht, und zu dem damit verbundenen Appell, im Falle der Sanierung der Fahrbahn und Gehsteige auch die Sanierung der Versorgungsleitungen zu erledigen, bekräftigt Prof. Gebhardt, dass bei den Leitungen Sanierungsbedarf besteht und dass diese im Zuge einer Sanierung der Straße eingeplant wird.
- Angesichts des hohen Anteils des Ziel- und Quellverkehrs appelliert ein Teilnehmer an die Anwesenden bzw. an alle Bewohner/innen von Kleinostheim, innerörtlich häufiger auf das Fahrrad umzusteigen oder zu Fuß zu gehen und - an die Planungsverantwortlichen – gerichtet -, dafür zu sorgen, dass Radfahrer und Fußgänger noch besser berücksichtigt werden.

Bürgerwerkstatt VERKEHR

Zu 3) Diskussion der Maßnahmenvorschlägen und 4) Meinungsbild zu empfehlenswerten Maßnahmen

MASSNAHMEN (Vorschläge Auftaktveranstaltung)	BEWERTUNG Vorteile (+) /Nachteile (-) und Empfehlung bzw. Fazit aus Sicht der Fachexperten	ERGÄNZENDE HINWEISE (*) und MEINUNGSBILD -Bewertung/ Empfehlung - der beteiligten Bürger/innen (☒)
(1) Wirkungen der vorhandenen Kreisel entlang der B8	<p><i>Herr Preuss, Modus Consult, Verkehrsplaner :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> + leistungsfähig – resultierender Ausweichverkehr – Verkehr im Kreisel wegen des freien Verkehrsflusses schwierig zu lenken – Rückstau durch Ampel verschärft das Problem im Kreisel <p>Empfehlung: keine Änderung, da keine Umbaumöglichkeiten</p>	Keine ergänzenden Hinweise oder Empfehlungen.
(2) Wirkungen der geplanten Umbaumaßnahmen an der Kreuzung Aschaffenburger Str./ Saaläckerstr./ Mainparkstr.	<p><i>Herr Maier, Staatliches Bauamt (Anlage 5, Seite 5 bis 6):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Derzeit ist die Kreuzung nicht leistungsfähig, insbesondere in Bezug auf die Saaläckerstraße. – Kreisel ist derzeit ebenfalls nicht ausreichend leistungsfähig – Zielkonflikt: Einerseits trägt der Rückstau dazu bei, weiteren Verkehr herauszuhalten, andererseits ist die Leistungsfähigkeit der Kreuzung in Bezug auf das Gewerbegebiet eingeschränkt. <p>Fazit und Empfehlung: Ein ampelgeleiteter Umbau ist leistungsfähiger, auch bei Erschließung der geplanten Gewerbegebiete; Umbau wie geplant vornehmen.</p>	☒ Weiterverfolgen.
Alternativ: Kreisel umbauen anstatt Ampel	<ul style="list-style-type: none"> – nicht genügend leistungsfähig, auch mit so genannten Bypässen nicht 	
(3) Regulierung der Geschwindigkeit / des Verkehrsflusses	<p><i>Herr Schultes, Polizeiinspektion:</i></p>	
a. Wirksamkeit der heutigen Ampeln	<ul style="list-style-type: none"> + wirksam (verdeckte Überwachungen finden statt, Anzahl der Übertretungen sind nicht auffällig) <p>Fazit: kein Handlungsbedarf.</p>	Keine ergänzenden Hinweise oder Empfehlungen.

Bürgerwerkstatt VERKEHR

MASSNAHMEN (Vorschläge Auftaktveranstaltung)	BEWERTUNG Vorteile (+) /Nachteile (-) und Empfehlung bzw. Fazit aus Sicht der Fachexperten	ERGÄNZENDE HINWEISE (*) und MEINUNGSBILD -Bewertung/ Emp- fehlung - der beteiligten Bür- ger/innen (☒)
b. Ampel mit geschwindigkeitsabhängiger Regulierung	– hier nicht zulässig Fazit: keine Lösungsmöglichkeit	Keine ergänzenden Hinweise oder Empfehlungen.
c. Tempo 30	Mögliche Begründungen für Tempo 30 aus rechtlicher Sicht: Überschreitung von Immissionsschutz- oder Lärmschutzgrenzen. Rechtliche Begründung für den bestehenden Abschnitt mit Tempo 30: Lärmüberschreitung in enger Wohnlage	*Überwachung, auch nachts: z. B. kontinuierliche Überwachung durch „Blitzer“ (Herr Schultes: wechselnde mobile „Blitzer“ gelten als effektiver) *Standorte der Tempo 30-Schilder kontrollieren, weil sie zumindest aus Richtung Karlstein leicht zu übersehen sind
c1 auf der B8 zwischen den Kreisel c2 auf der B8 im gesamten innerörtlichen Bereich (alternativ Tempo 40)	+ Lärmschutz – Zielkonflikt, weil Verkehrsverlagerung zu erwarten ist (z. B. Goethestraße) Fazit: aus rechtlicher Sicht keine hinreichende Begründung für Tempo 30; voraussichtlich nicht genehmigungsfähig	☒ Bei beiden Varianten vorrangig/in 1. Priorität Umsetzbarkeit prüfen, Umsetzung einleiten.
c3 im gesamten Ortsgebiet	+ Verlagerung / Ausweichen des Verkehrs wäre unattraktiver – keine Aufteilung der Aufgaben/ Funktionen der verschiedenen Straßen Fazit: Aus rechtlicher Sicht ist es noch schwieriger als bei c1/c2 eine Begründung für Tempo 30 zu finden; in reinen Wohngebieten wäre es aus Lärmschutzgründen ggf. möglich.	☒ Prüfen, ob Tempo 30 in Goethestraße und Schillerstraße möglich.
(4) Lkw-Durchfahrtsverbot		
a. für B8	<i>Herr Schultes, Polizeiinspektion:</i> – rechtlich schwierig	☒ Vorrangig/in 1. Priorität Umsetzbarkeit prüfen, Umsetzung einleiten.
a1 mit 'Anlieger frei'	– dehnbarer Begriff → „stumpfes Schwert“ (z. B. häufig genannter Grund der Lkw-Fahrer wäre Zigaretten holen, was ausreicht)	

Bürgerwerkstatt VERKEHR

MASSNAHMEN (Vorschläge Auftaktveranstaltung)	BEWERTUNG Vorteile (+) /Nachteile (-) und Empfehlung bzw. Fazit aus Sicht der Fachexperten	ERGÄNZENDE HINWEISE (*) und MEINUNGSBILD -Bewertung/ Emp- fehlung - der beteiligten Bür- ger/innen (☒)
a2 nachts ohne 'Anlie- ger frei'	<ul style="list-style-type: none"> – rechtlich schwierig – keine Belieferung/Andienung der Nahversorger in der Ortsmitte möglich (z. B. Nahkauf) 	
b. Hörsteiner Straße	Siehe 4a.	<p>* häufiges Ausweichen/Befahren des Gehsteigs mit Lkw als ein Argument prüfen</p> <p>☒ Umsetzbarkeit eines nächtlichen Lkw-Durchfahrtsverbotes und alternative Streckenführung über 'In der Heubracht' vorrangig/in 1. Priorität prüfen, Umsetzung einleiten (Minderheitenvotum).</p>
(5) Möglichkeiten des Lärmschutzes	<p><i>Herr Maier, Staatliches Bauamt (Anlage 6, Seite 1 bis 6):</i></p> <p>Die rechtlichen Möglichkeiten für Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind ausgeschöpft (siehe 3.).</p> <p>Freiwillig kann die Kommune ergänzend passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) ergreifen und bezuschussen, wurde z.T. auch bereits durchgeführt.</p> <p>Lärmarme Beläge sind eine gute und wirkungsvolle Option.</p> <p>Mittel aus dem Lärmschutzprogramm des Bundes sollten genutzt werden.</p>	
a. Flüsterasphalt im Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> – Flüsterasphalt ist im Ortsbereich nicht wirksam, muss regelmäßig erneuert werden und ist daher kostenaufwändig 	
Alternativ: „DSH“-Belag	<ul style="list-style-type: none"> + DSH-Belag ist wirksam + Finanzierung durch den Bund + haltbarer als Flüsterasphalt <p>Fazit: Zusage, dass das Material eingebaut wird</p>	<i>Feststellung der Moderation:</i> keine kontroverse Diskussion, zustimmend zur Kenntnis genommen.
b. Private Lärmschutzwände an der B8	<ul style="list-style-type: none"> – nicht genügend Platz dafür – aus städtebaulichen Gründen nicht zu befürworten: verschlechtert das Ortsbild 	<i>Feststellung der Moderation:</i> zur Kenntnis genommen.

Bürgerwerkstatt VERKEHR

MASSNAHMEN (Vorschläge Auftaktveranstaltung)	BEWERTUNG Vorteile (+) /Nachteile (-) und Empfehlung bzw. Fazit aus Sicht der Fachexperten	ERGÄNZENDE HINWEISE (*) und MEINUNGSBILD -Bewertung/ Emp- fehlung - der beteiligten Bür- ger/innen (☒)
c. Lärmschutz an der A3	<i>Herr Oschmann, Gemeindeverwaltung:</i> Es läuft derzeit eine Anfrage bei der Autobahndirektion auf Prüfung aller gegebenen Möglichkeiten.	<i>Zustimmung zum Vorschlag der Moderation:</i> Das Thema wird in der 2. Bürgerwerkstatt aufgegriffen bzw. sobald eine Antwort der Autobahndirektion vorliegt.
(6) Beeinflussung von Navigationssystemen		<i>Zustimmung zum Vorschlag der Moderation:</i> Das Thema wird aus zeitlichen Gründen auf die 2. Werkstatt vertagt.
(7) Ausweich-/Schleichverkehr steuern/ unterbinden	<i>Herr Preuss, Modus Consult:</i> Vermutung, dass es sich bei den Ausweichverkehren um Ortskundige handelt → Öffentlichkeitsarbeit betreiben	
a. Goethestraße und Schillerstraße		
a1 Tempo 30 – Abschnitt auf Tempo 20 reduzieren (so genannter verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) a2 gesamte Goethestraße Tempo 30 Ggf. zusätzlich bauliche Maßnahmen ergreifen, z. B. alternierendes Parken, Verschwenkungen	+ Goethestraße dadurch als Ausweichstrecke unattraktiv – zu eng gefasst, der Verkehrsfluss nimmt evtl. zu stark ab, Funktion als innerörtliche Erschließung nicht mehr gewahrt Fazit: Maßnahmen insgesamt unter Berücksichtigung der Funktion der jeweiligen Straße und der Wechselwirkungen mit anderen Straßen prüfen und mit Bedacht einsetzen.	*Gesamtnetz beachten und prüfen, nicht nur Goethestraße *Radfahren auf der Goethestraße verbessern *Herkunft des Verkehrs auf der Goethestraße klären(eher innerörtlich?) → qualifizierte Erhebung (Befragung) ☒ Nachrangig/in 2. Priorität Umsetzbarkeit prüfen, Umsetzung einleiten.
b. Rennstraße	– Verkehrstechnisch nicht geeignet als reguläre Ausweichstrecke	*Rennstraße wird zurzeit verstärkt genutzt, deshalb prüfen, wie es zu unterbinden ist.
(8) Gefahrenpunkte entschärfen		<i>Zustimmung zum Vorschlag der Moderation:</i> Das Thema wird aus zeitlichen Gründen auf die 2. Werkstatt vertagt.
a. Missachtung der Ampel entlang der B8		
b. Einmündung Frankfurter Straße		
c. Einmündung Hörsteiner Straße (Richtung Karlstein)		

Bürgerwerkstatt VERKEHR

Die Ergebnisse der Werkstatt und die Vorträge werden im Internet auf der Homepage der Gemeinde Kleinostheim veröffentlicht.

Die zweite Bürgerwerkstatt findet statt am Dienstag, den 25. Februar 2014, zum Themenschwerpunkt Innerörtlicher Verkehr und den vertagten Themen Lärmschutz entlang der A3 (Punkt 5c), Beeinflussung von Navis (Punkt 6) sowie Entschärfung von Gefahrenpunkten entlang der B8 (Punkt 8).

Obernburg, 27. Januar 2014
gez. Meyer-Marquart

ANLAGEN:

- (1) Präsentation der Moderation
- (2) Kurzvortrag Verkehrserhebung und Analyse der Belastung auf der B 8
(Dipl.-Ing. Michael Preuß, Büro MODUS CONSULT, Ulm, Verkehrsplaner)
- (3) Kurzvortrag Planungsgrundlagen für überörtlichen Straßenverkehr
(Wolfgang Maier, Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Straßenbauamt)
- (4) Kurzvortrag Städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten auf der B 8
(Prof. Dipl.-Ing. Rolf Gebhardt, Ortsplaner Kleinostheim)
- (5) Kurzvortrag Kreuzungsumbau B8 - Saaläckerstraße - Mainparkstraße
(Wolfgang Maier, Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Straßenbauamt)
- (6) Kurzvortrag Lärmschutz
(Wolfgang Maier, Staatliches Bauamt Aschaffenburg, Straßenbauamt)
- (7) Anwesenheitsliste