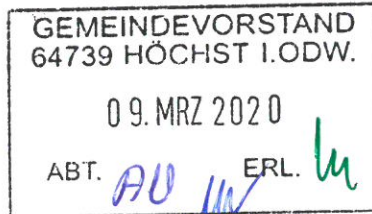




**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

HÖCHST/ODW

Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen in der Gemeindevertretung der Gemeinde Höchst i. Odw.



Sigrid Maline Thierolf-Jöckel

Vorsitzende

Dusenbacher Straße 8

64739 Höchst

Tel. 06163-938043

Höchst, den 7. März 2020

An den Vorsitzenden der Gemeindevertretung
der Gemeinde Höchst i. Odw.

Herrn Hartmut Klein oder Vertreter im Amt

Rathaus, Montmelianer Platz 4

64739 Höchst i. Odw.

Änderungs-Antrag

zur Drucksache 244 Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Montmelianer Platz

Sehr geehrter Herr Klein,
sehr geehrte Damen und Herren,
die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, den Beschlussvorschlag zur Drucksache 244 wie folgt
zu ändern:

Für die weitere Planung des Kreisverkehrsplatzes am Montmelianer Platz wird die Variante 1,
Kreisverkehrsplatz mit 28 m Durchmesser, zur Ausführung beschlossen. Die städtebauliche Gestaltung
des Umfeldes, welche im Zuge des IKEK-Prozesses noch festgelegt wird, ist in die Planung
miteinzubeziehen. Die Belange von Fuß- und Radverkehr sind zu berücksichtigen.
Der Änderungs-Antrag soll im zuständigen Ausschuss der Gemeindevertretung beraten werden.

Begründung:

Ein Kreisverkehrsplatz mit einem Durchmesser von 34 Metern (Variante 2) würde die Ortsmitte von
Höchst dominieren. Dieser würde in der Größe dem Kreisverkehrsplatz an der B426 außerorts nahe
dem Rewe-Markt in Höchst entsprechen und wäre innerorts überdimensioniert. Die verschiedenen
Beispiele innerörtlicher Kreisverkehrsplätze mit einem Durchmesser von 26 oder 28 Meter in der
näheren und weiteren Umgebung zeigen, dass sich diese in der Praxis bewährt haben in Mömlingen
am Eiscafé an der Bundesstraße 426 ebenso wie in Ober-Ramstadt - am Abzweig nach Roßdorf und
im Gewerbegebiet mit Einkaufsmärkten und Caparol. Aber auch in Dieburg, Groß-Zimmern und in
Aschaffenburg gibt es entsprechende Beispiele an innerörtlichen viel befahrenen Kreiseln zu
begutachten. Ein überdimensionierter Kreisel ist in der Ortsmitte von Höchst fehl am Platz, benachteiligt
den fußläufigen und den Fahrradverkehr.

Bei der Gegenüberstellung der Varianten 1 und 2 mit Nennung der jeweiligen Vor- und Nachteile
werden wichtige Parameter nicht genannt bzw. bleiben unberücksichtigt, die im Januar 2020 vom
Planungsteam Jakobs Gänsle (PJG) beim Variantenvergleich noch aufgeführt wurden: Die Ergebnisse
der Verkehrszählung vom Mai 2019, die Fläche des Kreisverkehrs (mit und ohne Insel) und die Fläche
der Zufahrten sowie die Wegstrecken für die Fußgänger an den wichtigsten Gehstrecken
(Montmelianer Platz – Probst; Montmelianer Platz – Polizei u.a.) und die Belange des Fahrradverkehrs.
Die Planungen berücksichtigen nicht, dass Erbacher Straße (Tempo 30 Zone/für Lkw gesperrt) und
Wilhelminenstraße Gemeindestraßen sind, die Bachgasse eine Einbahnstraße und ohne Ausfahrt am
Ristorante Engel ist.

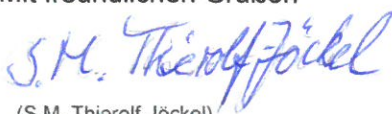
Die von PJG aufgeführten Vorteile für die 34-Meter-Lösung (Variante 2) gelten überwiegend auch für
den 28-Meter Kreisel (Variante 1), wurden dort aber nicht aufgeführt. Beispielsweise die nahezu
rechtwinklige Führung der Knotenarme.

Die Überfahungshäufigkeit des Innenrings und von Seitenflächen resultiert aus zu hoher Geschwindigkeit und Fahrfehlern bei der Durchfahrt und hängt nicht von der Größe ab (das lässt sich am Kreisell - Durchmesser 40 Meter - an der B45 zwischen Höchst und Mümling-Grumbach an den demolierten Leitplanken erkennen). Diese Risiken lassen sich durch entsprechende bauliche Maßnahmen (Gestaltung Innenring und Abgrenzung Seitenflächen) sowie Tempobeschränkungen bei den Ein- und Ausfahrten steuern.

Die genannten Nachteile der 28-Meter-Variante (1) können wir so nicht nachvollziehen. Die Befahrbarkeit von größeren Fahrzeugen (Lkw und Busse) stellt eher eine Ausnahme im Verkehrsablauf in der Ortsmitte dar. Eine entsprechende Planung sollte bewirken, dass diese Nutzfahrzeuge langsam fahren und damit potenziellen Konflikten präventiv vorbeugen. Der angeführte Durchschusseffekt könnte durch eine Tempo 30-Zone bei den Ein- und Ausfahrten – das ist auch für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs angezeigt – vermieden werden. Zusätzlich könnten optische (Markierung auf Fahrbahn) und konstruktive Maßnahmen (Belagwechsel Asphalt – Betonpflaster) eingeplant werden. Außerdem sollte eine Verschiebung der Variante 1 in südwestlicher Richtung geprüft werden, damit kann das einzige verkehrsplanerische Argument für eine 34-Meter-Variante („Durchschießen“) weiter entkräftet werden.

Die im Variantenvergleich angeführten Regemaße kommen normalerweise bei Außerortsstraßen zur Anwendung. Planungsbüros dürfen und sollten innerorts Abweichungen hiervon gestalten und passgenaue Lösungen für eine solche innerörtliche Situation finden. Nicht nachvollziehbar ist, warum in Variante 1 deutlich breitere Zufahrten (4,25m) und Ausfahrten (5,5m) erforderlich sein sollen als in Variante 2 (3,5m/4,5m). Noch im Januar 2020 war PJG bei Variante 1 der Auffassung: ‚Bei Überprüfung mit Schleppkurve wurde die Funktionsfähigkeit auch bei Schwerlastverkehr und Bussen festgestellt‘. Warum wurde in Variante 2 eine Schleppkurve gezeichnet, wenn es wie bei Variante 1 auch ein einfacher Kreisbogen tut? Näher definiert werden weder die vermeintlichen Vorteile der Variante 2 hinsichtlich ‚richtlinienkonformer Ablenkung‘ und ‚harmonisch‘. Auch ist das ‚hohe Gestaltungspotenzial der Kreisverkehrsinsel‘ aus unserer Sicht vernachlässigbar. Zum Konfliktpunktabstand – dieser ist natürlich stark abhängig von der Geschwindigkeit: Das angeführte ‚unproportionale Verhältnis zwischen den Flächen der Kreisäste in Bezug auf die Kreisfläche‘ sollte noch einmal beziffert werden. Hierbei sind auch die Zufahrten bis 20 Meter vor dem Außenradius zu berücksichtigen. Der Abstand ist bei Variante 1 am Kreisaußenrand mit 22 m um 5 Meter kleiner. Bei 30km/h für den Durchmesser-28m-Kreisell folgt von Konfliktpunkt zu Konfliktpunkt eine Fahrtzeit von 2,6 Sec. Bei Variante 2 ergeben sich bei 30 km/h eine Fahrtzeit von 3,25 Sec. Ein größerer Radius verleitet zum schnelleren Durchfahren, somit ergibt sich bei 40 km/h eine Fahrtzeit von 2,45 Sec. von Konfliktpunkt zu Konfliktpunkt bei der 34m-Variante. Innerörtliche, kleinere Kreisverkehre mit abgesetztem Innenring verhindern laut ADAC-Studie nicht nur das ‚Durchschießen‘, sondern reduzieren die Geschwindigkeit und erhöhen die Verkehrssicherheit für Fahrrad- und Motorradfahrer/-innen. Das Befahren des Innenrings durch Lkws und Busse ist somit nicht als Nachteil zu werten, sondern als eine Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende - letztendlich auch für Fußgänger/-innen, welche die Straßen am Kreisverkehrsplatz queren. Denn auch Kinder und Jugendliche sowie Bürgerinnen und Bürger, die mit Kinderwagen, Gehhilfe oder Rollstuhl unterwegs sind, sollen sicher und barrierefrei in der Ortsmitte von Höchst unterwegs sein können. Ein innerorts üblicher Kreisverkehrsplatz von 28 Meter in Höchst hätte nachweislich die Kapazität das derzeitige und das prognostizierte Verkehrsaufkommen an Autos, Bussen und Lkws aufzunehmen und die oben aufgeführten Beispiele aus anderen Kommunen belegen dies in der Praxis eindrücklich. Außerdem würden die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie städtebauliche Aspekte stärker berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen



(S.M. Thierolf-Jöckel)