



Ausbau der Nibelungenstraße Ost / 1. Bauabschnitt Zustimmung zum Entwurf

<i>Organisationseinheit:</i> Bauamt <i>Bearbeitung:</i> Frank Lindemann	<i>Datum</i> 12.05.2022
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Magistrat der Stadt Birstadt (Entscheidung)	24.05.2022	N
Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität (Anhörung)	28.06.2022	Ö
Stadtverordnetenversammlung (Entscheidung)	20.07.2022	Ö

Beschlussvorschlag

1. Dem Entwurf zum Ausbau der Nibelungenstraße Ost (Bauabschnitt 1) wird zugestimmt.
2. Mit dem so beschlossenen Entwurf soll die Ausschreibung durchgeführt werden.

Sachverhalt

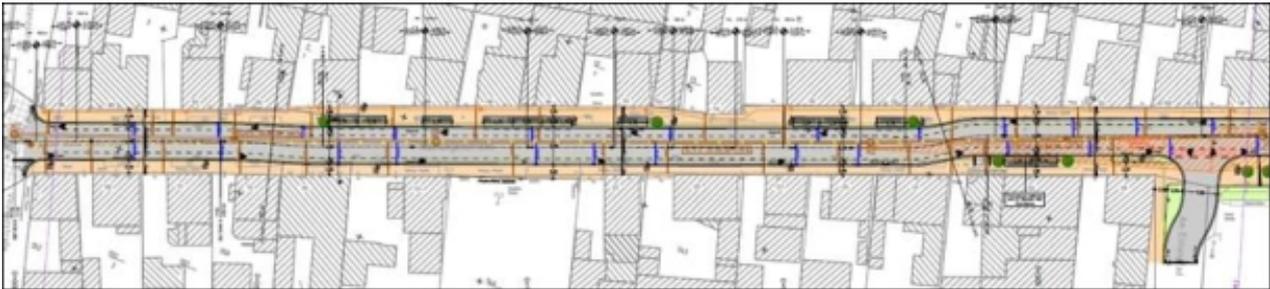
Für den 1. Bauabschnitt zum Ausbau der Nibelungenstraße Ost ist der Entwurf zur Planung mittlerweile fertiggestellt. Das beauftragte Planungsbüro wird die Planung am 18.05. vorstellen und für Fragen zur Verfügung stehen. Zu diesem Tagesordnungspunkt sind die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität eingeladen.

Die entsprechenden Pläne sind der Vorlage als PDF beigefügt. Auf einen Ausdruck der vollständigen, großen Pläne wird zur Papier-Ersparnis verzichtet. Im Folgenden sind die maßgebenden Ausschnitte zum besseren Verständnis eingefügt (unmaßstäblich).

Bereich Unterführung (Dammstr. / Vinzenzstr.)



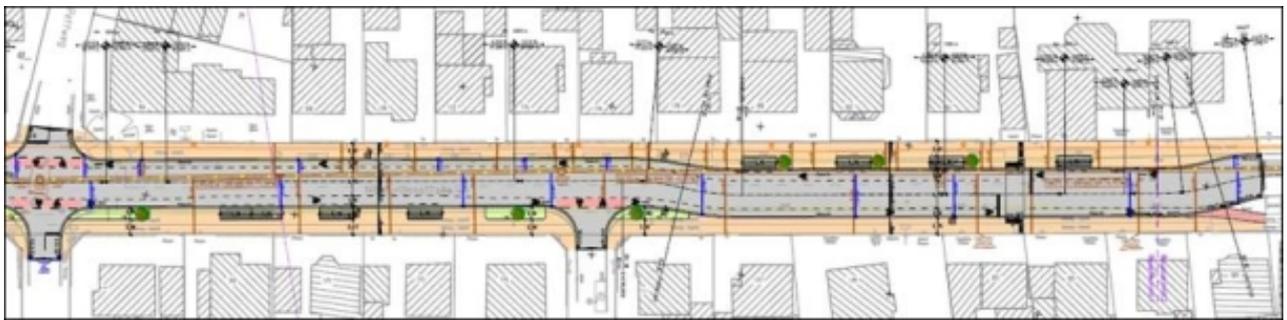
Bereich Vinzenzstr. bis Am Entenpfad



Bereich Groß-Gerauerstr. bis Pettweg



Bereich Pettweg bis Boxheimerhofstraße



Die Zustimmung zum Entwurf ist Voraussetzung dafür, die Ausschreibung einzuleiten. Daher wird von der Verwaltung empfohlen, dem Entwurf zuzustimmen.

Im Oktober 2021 wurden die Anregungen von Bürgern zu der Planung gesammelt. Hierfür wurden folgende Formate gewählt:

- Bürgerinformationveranstaltung
- Soziale Partnerschaft
- Quartiersbüro
- Schriftliche Eingaben

Dien entsprechende Dokumentation ist als Anlage beigefügt.

Frank Lindemann
Leiter des Stadtbauamtes

Ergänzung der Vorlage auf Grund der Beratung im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität am 28. Juni 2022:

In besagter Sitzung wurden folgende Beschlussempfehlungen für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung getroffen:

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität bitten die Verwaltung um Überprüfung der Einrichtung einer innerörtlich streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Bereich Nibelungenstraße Ost, Höhe Viadukt bis Einmündung Am Entenpfad.

Abstimmungsergebnis

Zustimmung: 9 Ablehnung: - Enthaltung: 1

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität stimmen dem Entwurf zum Ausbau der Nibelungenstraße Ost (Bauabschnitt 1) zu.

Abstimmungsergebnis

Zustimmung: 6 Ablehnung: - Enthaltung: 4

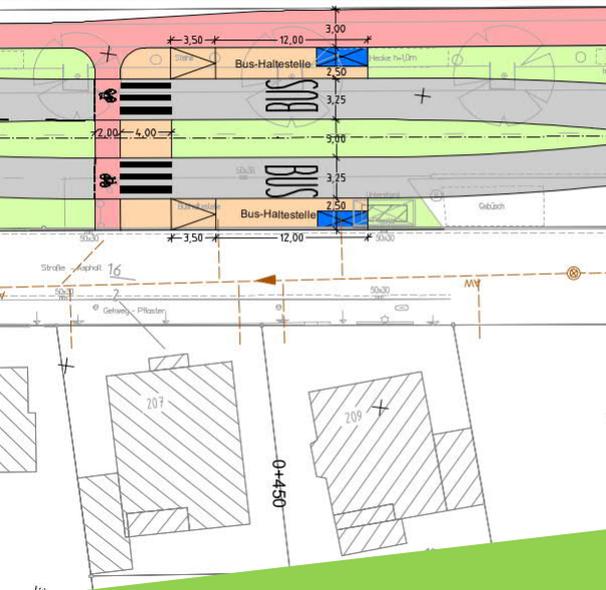
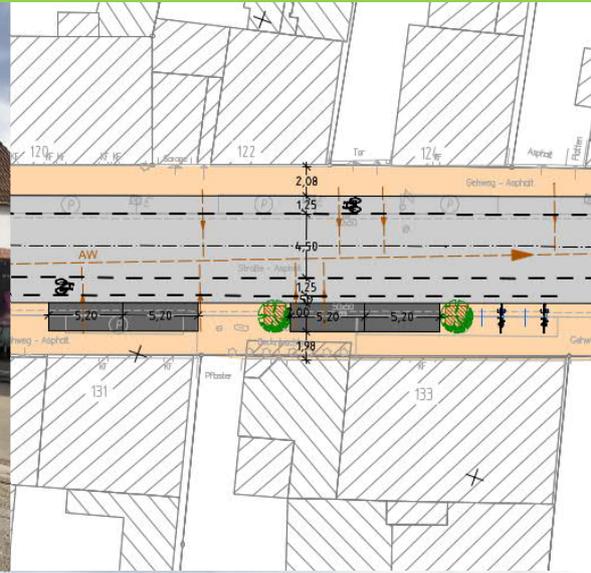
Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Energie und Mobilität empfehlen dem so beschlossenen Entwurf auszuschreiben.

Abstimmungsergebnis

Zustimmung: 6 Ablehnung: - Enthaltung: 4

Anlage/n

1	5-1-1_L_PEPK01_BA1
2	5-1-2_L_PEPK02_BA1
3	5-1-3_L_PEPK03_BA1
4	5-1-4_L_PEPK04_BA1
5	211018 Zusammenfassung Anregungen Nibelungenstraße



UMGESTALTUNG NIBELUNGENSTRASSE OST

ANREGUNGEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

OKTOBER 2021



QuartiersBüro
in der Stadt Bürstadt



PROJEKTSTADT
EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

Hintergrund

Die Nibelungenstraße stellt die Haupteerschließungsstraße der Bürstädter Kernstadt in Ost-West-Richtung dar. Nach Umgestaltung des innerstädtischen Teilstücks sollen in den nächsten Jahren auch die Abschnitte östlich des Viadukts erneuert und umgebaut werden.

Ziele und Planungsinhalte für diese Umgestaltung ergeben sich aus dem Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für die östliche Kernstadt als Fördergebiet im Programm "Sozialer Zusammenhalt". Das ISEK wurde in einem intensiven Dialog mit den Bürger*innen entwickelt und am 26.06.2019 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bürstadt beschlossen. Ein Poster mit den im ISEK formulierten Zielen und Planungsinhalten für die Nibelungenstraße findet sich als Anhang 0 der Dokumentation.

Die Stadt Bürstadt hat die Planungsleistungen auf Grundlage eines europaweiten Vergabeverfahrens an das Ingenieurbüro Mailänder Consult vergeben, das zunächst im Rahmen der Vorplanung mit der Ausarbeitung eines funktionalen und gestalterischen Gesamtkonzepts für den gesamten Umbaubereich betraut worden ist.

Diese Vorplanung wurde einer Informationsveranstaltung am 06. Juli 2021 den Bürger*innen vorgestellt und danach auf der Homepage der Stadt sowie im Quartiersbüro veröffentlicht. Die Bürger*innen haben bis Ende August 2021 die Möglichkeit genutzt, ihre Anregungen und Fragen zum Planungsstand einzubringen. Zentraler Ansprechpartner war das Quartiersbüro mit der Sozialagentur Fortuna.

Die Umgestaltungspläne haben während des Beteiligungszeitraums eine große Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Neben der persönlichen Betroffenheit der Eigentümer*innen und Anwohner*innen auch mit grundstückbezogenen Wünschen besteht durch die Funktion als innerörtliche Haupteerschließungsstraße ein großes Interesse an der Mitsprache von allen Bürstädter*innen, die die Straße regelmäßig mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und unterwegs zu verschiedenen Zielen in der Stadt nutzen. Dies spiegelt sich auch in der Vielfalt der Rückmeldungen aus der Bürgerschaft wider, die jedoch auch konkurrierende Meinungen und Ziele zu Tage fördern. Dies betrifft insbesondere eine Vielzahl von Äußerungen, die sich mit den Themen „ausreichender Parkraum“ oder „sicherer Fahrradverkehr“ beschäftigen.

Formate

Anregungen wurden auf verschiedenen Wegen gesammelt:

Bürgerinformationsveranstaltung

Am 06.07.2021 fand auf dem Beethovenplatz eine Informationsveranstaltung statt, die für alle die Gelegenheit bot, sich über den Planungsstand zu informieren und direkt im Austausch mit dem Planungsbüro Anregungen zu geben und Fragen zu stellen. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die Veranstaltung unter besonderen Auflagen statt. So mussten sich die Teilnehmenden zur Veranstaltung anmelden; zur Einhaltung der Abstandsregelung war der

Teilnehmerkreis zu begrenzen, so dass die Informationsveranstaltung am Abend zwei Mal durchgeführt wurde. Insgesamt nahmen 75 Bürger*innen teil. Die im Rahmen der Veranstaltungen geäußerten Fragen und Anregungen wurden durch das Büro Mailänder Consult protokolliert und liegen als Anhang I der Dokumentation bei.

Soziale Partnerschaft

Die Soziale Partnerschaft im Programm Sozialer Zusammenhalt (SoPa) hat in sich ihrer Sitzung am 06.07.2021 mit der Planung befasst und ebenfalls Anregungen und Anmerkungen gesammelt, die als Anhang II Bestandteil der Dokumentation sind.

Quartiersbüro

Als zentrale Anlaufstelle für Information und Anregungen stand den Bürger*innen das Quartiersbüro am Beethovenplatz zu Verfügung. Die Planung hing in den Fenstern des Büros aus und die Bürger*innen konnten ihre Anregungen schriftlich abgeben oder zu den Öffnungszeiten mündlich vorbringen. An zwei Nachmittagen waren die Bürger*innen eingeladen, den Planungsstand am Quartiersbüro mit einem Mitarbeiter der *ProjektStadt* zu diskutieren und ihre Meinungen zu schildern. Diese Anregungen und Fragen wurden protokollarisch ohne Namensnennung festgehalten (siehe Anhang III). Am 20.07.2021 sind 12 Personen erschienen, am 17.08.2021 waren es 34. Einige Bürger*innen, die ihre Sichtweise mündlich geschildert haben, haben diese parallel auch schriftlich eingegeben.

Schriftliche Eingaben

Der Stadt liegen 25 schriftliche Eingaben von Bürger*innen vor. Diese haben ihre Anmerkungen, Anregungen und Fragen auf dem Rückmeldebogen des Quartiersmanagements, per Online-Formular über die städtische Homepage, das bis zum 23.08.2021 freigeschaltet war, oder per E-Mail an die Stadt oder das Quartiersmanagement vorgebracht. Einzelne Bürger*innen haben mehr als ein Schreiben eingereicht. Die aus Datenschutzgründen anonymisierten Rückmeldungen finden sich im Anhang IV.

Zudem liegt das Schreiben des Agenda-Tisches Naturschutzes mit konkreten Anregungen zur Planung vor (s. Anhang V)

Zentrale Themen der Rückmeldungen

In der Gesamtbetrachtung aller Rückmeldungen wird deutlich, dass es bestimmte, dominierende Oberthemen gibt. Diese sollen im Folgenden umrissen werden.

Belastungen durch hohe Geschwindigkeiten und Lärm sowie Verkehrsführung Kfz

In vielen Rückmeldungen insbesondere der Anwohner*innen werden konsequentere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gewünscht (z.B. Aufpflasterungen, stärkere Verschwenke, auch wechselseitige Parkplätze als Verengung im Straßenraum; Blitzer, konsequente ordnungsrechtliche Verfolgung). Auch der Wunsch nach Ausweisung eines Tempo-30-Abschnitts zwischen Viadukt und Forsthausstraße wird regelmäßig vor allem mit dem Ziel der Lärmreduzierung oder verbesserter Sicherheit für Schüler*innen und Radfahrende geäußert.

Von anderen Bürgerinnen werden allerdings entschleunigende Maßnahmen wie die geplante Anordnung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn (ohne Bucht) als Störung des Verkehrsflusses und Auslöser für Staubbildung gesehen.

In diesem Zusammenhang wird auch die Einrichtung einer Geradeaus-Spur am Knoten Forsthausstraße von Westen kommend wiederholt gewünscht, um einen Rückstau bei geschlossener Schranke zu vermeiden.

Fahrradverkehr

Insbesondere Bürger*innen, die das Fahrrad regelmäßig nutzen, wünschen sich „konsequentere Lösungen“ für den Fahrradverkehr. Schutzstreifen werden als keine überzeugende Lösung, um Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen, gesehen. Die Schutzstreifen werden v.a. für unsichere Radfahrer*innen (insbesondere Kinder und ältere Menschen) als schlecht geeignet eingestuft. Nach Meinung dieser Bürger*innen sollten daher von der Kfz-Fahrspur getrennte Fahrradwege auch auf Kosten von Parkplätzen entstehen.

Als konkrete Anregungen für den Fahrradverkehr werden häufig

- eine bessere Lösung zur Überquerung der Nibelungenstraße auf Höhe Forsthausstr. / Boxheimerhofstraße mit Ziel Industriegebiet (v.a. Netto, Agrarmarkt, Skatepark) sowie
- der Wunsch nach einem ausgewiesenen Fahrradweg am Platz der Deutschen Einheit (östlich Brüningstraße) anstatt der Fahrradführung auf der Straße

genannt.

Fußverkehr

Der Fußverkehr steht in den Anregungen nicht so häufig im Fokus wie andere Themenbereiche. Als konkrete Anregungen für den Fußverkehr werden aber

- eine bessere Lösung zur Überquerung der Nibelungenstraße auf Höhe Forsthausstr. / Boxheimerhofstraße mit Ziel Industriegebiet (v.a. Netto, Agrarmarkt, Skatepark) sowie
- der Wunsch nach verbesserten Querungsmöglichkeiten für Schüler auf ihrem Weg insbesondere von Bahnhof zu den Schulen

genannt.

Parken

Insbesondere von Anrainern wird mit der mit der Neuordnung verbundene Wegfall von Parkmöglichkeiten im Straßenraum als Problem gesehen. Hier wird der Parkplatzbedarf von Anwohner*innen und deren Besucher*innen sowie auch von Kund*innen der Gewerbebetriebe sowie Mitarbeiter*innen der AWO benannt.

Anwohnende der angrenzenden Quartiere befürchten zudem Verlagerung in die dortigen Straßen.

Es wird angeregt, neben einer Optimierung des Parkplatzangebots im Straßenraum auch die Herstellung weiterer Parkplätze am Beethovenplatz / Am Entenpfad zu überlegen.

Bürger*innen, die andere Funktionen bzw. Gestaltungsmerkmale der Straße als wichtiger ansehen (z.B. Grün oder Nahmobilität) merken dagegen an, dass Anwohner*innen grundsätzlich ihre Pkw auf dem Grundstück und nicht im öffentlichen Raum parken sollten.

Ansässige Betriebe (Bäckerei, Hofladen) / Wirtschaftsverkehr

Von ansässigen Betrieben wird der Hinweis auf die Anforderungen für eine funktionierende Anlieferung mit entsprechenden Flächen gegeben. Zudem besteht hier der Wunsch nach Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Geschäftsnähe für Kund*innen mit Kurzzeitparkplätzen.

Von in Bürstadt ansässigen Landwirten kommt Hinweis auf überbreite Abmessungen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die den Abschnitt Forsthausstraße - Ortsausgang von der Wasserwerkstraße kommend nutzen, so dass ein entsprechender Ausbau der Straßenabschnitte gefordert wird.

Begrünung

Insbesondere vom Runden Tisch Naturschutz und seinen Mitgliedern wird gefordert, bestehende Bäume grundsätzlich zu erhalten und in die Planung zu integrieren. Hier werden verschiedene konkrete Vorschläge zum Erhalt von Bäumen sowie zur Ergänzung von Bäumen vorgetragen.

Zudem wird vorgeschlagen, Flächen, die nicht für die Mindestbemessungen von Gehwegen und Parkplätzen benötigt werden, konsequent zu entsiegeln und entsprechend als Vegetationsfläche anzulegen (Kleinklima, Entwässerung/Starkregenereignisse). Auch hier werden konkrete Flächen benannt.

Ein Anwohner regt Patenschaften für Grünflächen und Bäume an.

Daneben geben einzelne Anwohner*innen an, man möge auf Bäume vor ihrem Haus oder gar generell im Straßenraum verzichten.

Interessenskonflikte

Wie bereits eingangs bemerkt, werden aus den verschiedenen Anregungen die Interessenskonflikte deutlich, die gerade in den engeren Bereichen der Nibelungenstraße bestehen. Insbesondere die Wünsche nach eigenständigen Fahrradwegen, Parkplätzen und verkehrsbegleitenden Grünstrukturen stehen in einem begrenzten Raum in Konkurrenz zueinander: Wo ein Parkplatz entsteht, kann kein Baum stehen und umgedreht. Und eigenständige Fahrradwege brauchen Fläche, die dann für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung steht. Interessenskonflikte ergeben sich aber auch bei anderen Themen, etwa jenem der Geschwindigkeitsreduzierung: In vielen Anregungen werden entschleunigende

Maßnahmen begrüßt, in anderen findet sich die Befürchtung, dass solche Maßnahmen zu Staus führen könnten.

Aufgabe der Vorplanung ist es, hier in Abwägung der Interessen ein Konzept zu entwickeln, das technisch umsetzbar ist und möglichst vielen Belangen entgegenkommt. Die finale Abwägungsentscheidung obliegt den politischen Gremien.

Anhang

- Anhang 0: Ziele und Planungsinhalte für die Nibelungenstraße gemäß ISEK
- Anhang I: Anregungen und Fragen aus der Bürgerveranstaltung am 06. Juli 2021
- Anhang II: Anregungen der SoPa aus der Sitzung vom 06. Juli 2021
- Anhang III: Anregungen und Anmerkungen aus den Gesprächen am Quartiersbüro am 20. Juli sowie 17. August 2021
- Anhang IV: Schriftliche Eingaben der Bürger*innen (anonymisiert)
- Anhang V: Anregungen des Rundes Tisches Naturschutz

Anhang 0: Ziele und Planungsinhalte für die Nibelungenstraße gemäß ISEK



QuartiersBüro
in der Stadt Bürstadt



PROJEKTSTADT
EINE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE
NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

ISEK-Maßnahme: Umgestaltung der Nibelungenstraße (Ost)

Im Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) sind alle mit den Bürger*innen entwickelten Maßnahmen für die östliche Kernstadt (Programmgebiet "Sozialer Zusammenhalt") dargestellt. Die Nibelungenstraße östlich des Viadukts soll nun in den nächsten Jahren umgestaltet werden.

Für die Nibelungenstraße sind im ISEK folgende Ziele und Planungsinhalte genannt:

Ziele

- Stärkung der Nahmobilität, Förderung und Vernetzung Fuß- und Radverkehr, Entschleunigung des MIV
- Schaffung von Gelegenheiten der Begegnung und Bewegung im Alltag
- Verbesserung der Mobilitätsbedingungen im Hinblick auf die demografische Entwicklung
- Gestalterische Aufwertung des Stadtbildes
- Biodiversität und mikroklimatische Verbesserungen



Planungsinhalte

- Sichere und funktionale Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Nibelungenstraße-Forsthausstraße sowie anderer Kreuzungsbereiche (z.B. Kreisverkehr Wasserwerksstraße)
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Optimierung Rad- und Fußwegwegführung,
- Schaffung von Querungshilfen
- Herstellung Barrierefreiheit
- Erneuerung Bushaltestellen
- Optimierung der Beleuchtung
- Instandsetzung und Ausbau des Straßenbegleitgrüns
- Umgestaltung des Parkraums
- Erneuerung des Straßenbelags und des Pflasters

Mehr Infos erhalten Sie hier:

- Erläuterung der Projektinhalte am **06. Juli 2020 ab 18:00** auf dem **Beethovenplatz**, danach:
- Aushang der Pläne über die Sommerferien im Quartiersbüro
- Veröffentlichung der Entwurfspläne auf www.buerstadt.de

Bringen Sie sich ein!

Anhang I: Anregungen und Fragen aus der Bürgerveranstaltung am 06. Juli 2021

Fragen der Bürgerinnen und Bürger:

- Wären Bodenwellen als zusätzliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung sinnvoll? Allein die Versätze werden nicht ausreichend sein.
- Ist eine zusätzliche Radarkontrolle zur Geschwindigkeitsdämpfung sinnvoll?
- Ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen?
Es wird Tempo 30 in der Nibelungenstraße gefordert.
Für welchen Zeithorizont gilt die erwähnte Verkehrszählung?
- Warum wird der Knotenpunkt Forsthausstraße nicht als Kreisverkehr ausgebildet?
- Am Knotenpunkt Forsthausstraße gibt es keinen separaten Linkseinbiegerstreifen (am Knotenpunkt Arm westl. Nibelungenstr.). Der Verkehr, der aus der westl. Nibelungenstraße kommt und nach rechts in östl. Nibelungenstraße einbiegen möchte, wird bei geschlossenem BÜ evtl. durch wartende linkseinbiegende Fahrzeuge aufgehalten.
- Es ist keine separate Führung des linkseinbiegenden Radverkehrs am Knotenpunkt Forsthausstraße vorhanden. Dies wäre wichtig, um z.B. zum Skatepark zu gelangen.
- Eine BÜ-Beseitigung für den MIV wird als nicht sinnvoll angesehen, da die Zugänglichkeit zum Industriegebiet sonst eingeschränkt wird.
- Was bedeutet „Verkehrsschau“?
- Es sind zu wenig Stellplätze am Fahrbahnrand entlang der bebauten Nibelungenstraße geplant (v.a. im Umfeld von Wohnungen mit mehreren Parteien).
- Im Bereich der Stellplätze beim Schwimmbad könnte es zu Konflikten zwischen rückwärts ausparkenden PKWs und Radfahrern kommen.
- Können die geplanten Stellplätze entlang der Fahrbahn westl. des Kreisverkehrs zugunsten des Radweges entfernt werden? Hier besteht keine Notwendigkeit zu parken.
- Der geplante Stellplatz vor Nibelungenstr. 178 muss entfernt werden, da mittlerweile ein Stellplatz auf dem Privatgrundstück vorhanden ist.
- Vor dem Bauernladen Kühn (Nibelungenstr. 125) sollte eine Ladezone (v. a. für Sattelschlepper) berücksichtigt werden.
- Es sollten weitere Stellplätze auf der gegenüberliegenden Seite der Bäckerei Blüm vorgesehen werden. Ansonsten werden Kunden der Bäckerei dort trotzdem kurzzeitig auf dem Schutzstreifen parken.
- Warum kann der Radverkehr nicht auf dem Gehweg geführt werden?

- Ist die Radverkehrsführung hinter den Bushaltestellen möglich, wenn Flächen verfügbar
- sind? Es werden dadurch weniger Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem MIV gesehen und eine sicherere Radverkehrsführung an Engstellen (Mittelinseln) erhofft.
- Ist eine Verbreiterung des nördl. Radweges zu einem Zweirichtungsradweg weiter westl. schon möglich, sodass die Radfahrer in Richtung östl. Ortsausgang früher die Straßenseite wechseln können?
- Der R9 wird in der Planung oft unterbrochen. Ist eine übersichtlichere Gestaltung möglich?
- Was bedeutet „Kap-Haltestelle“? Wie ist der Übergang zur Querungsstelle ausgebildet?
- Ist eine Platzierung der Bushaltestellen im Seitenraum möglich, wenn Flächen vorhanden sind?
- Sind an Bushaltestellen Kreuzungsmöglichkeiten v. a. für Schulkinder vorgesehen mit z. B. Zebrastreifen?
- Ist in der Planung generell eine sichere Führung der Schulkinder mit ausreichend Querungsmöglichkeiten berücksichtigt?
- Sind die Privatgrundstücke während der Bauphasen immer zugänglich?
- Wie lange dauert die Bauausführung?
- Wird der Bereich Marktstr. bis Dammstr. noch baulich umgesetzt?
- Die Schleppkurven von landwirtschaftl. Fahrzeugen sollten im Kreisverkehr und an Engstellen (Fahrbahn mit Mittelinsel) geprüft werden.
- Wie wird die Instandhaltung der geplanten Grünflächen umgesetzt?
- Ist eine Aufdimensionierung der Kanalisation geplant? Durch die zukünftig dichtere Wohnbebauung und vermehrten Starkregen wäre das sinnvoll.

Anhang II: Anregungen der SoPa aus der Sitzung vom 06. Juli 2021

- Die Bushaltestelle Dammstraße unter dem Viadukt wird aufgrund der hier vorhandenen Engstelle als sehr problematisch und konfliktträchtig gesehen. Gleichzeitiges Warten einer Gruppe sowie Vorbeigehen auf dem (nicht wirklich vorhandenen) Fußweg ist kaum möglich, ohne auf die Straße zu treten. Konfliktsituationen können insbesondere mit vom Bahnsteig kommenden Schülern oder auch mit Schulkinder-/Kindergartengruppen auftreten. Zudem wird es hier nicht möglich sein, dass Kinder an der Bushaltestelle auf dem Gehweg Fahrrad fahren. Die Haltestellen sollten daher verschoben werden.
- Es wird angemerkt, dass in der jetzigen Situation der halbseitig parkenden Kfz räumliche Engstellen auf der Fahrbahn entstehen, die bei Begegnungsverkehr der Kfz zu einer Entschleunigung führen. Durch eine Anordnung der Parkstände im Seitenstreifen bietet die Fahrbahn keine „Hindernisse“ mehr und verleitet weiterhin zum Schnellfahren. Bitte geschwindigkeitsreduzierende Elemente berücksichtigen, so dass ein Umbau auch zu rechtfertigen ist.
- Es sollte das Ziel sein, Tempo 30 in der Nibelungenstraße (zumindest ab Forsthausstraße) einzurichten. Die Verwaltung wird gebeten, die aktuelle Entwicklung der STVO in diesem Zusammenhang im Auge zu behalten.
- Es sollte auf die von der Bäckerei Blüm erforderlichen Lieferverkehre geachtet werden (wie groß sind die Lieferfahrzeuge? kann der Hof angefahren werden? wird die Fahrbahn oder der Seitenstreifen genutzt?).
- Die Fußgängerampel auf Höhe der AWO sollte so geschaltet sein, dass sie für sich nähernde Kfz grundsätzlich auf rot steht und eine Verlangsamung bewirkt und dann im Nahbereich auf grün umspringt (Beispiele in anderen Städten vorhanden).
- Der Geradeausverkehr von Westen kommend an Knoten Forsthausstraße sollte eine eigene Spur erhalten, um Rückstau zu vermeiden.
- Die weite Schleppkurve bremst Lkw, die Richtung Industriegebiet fahren, nicht ab, so dass ein Gefahrenpunkt an dem neuen Fahrradüberweg vor dem Bahnübergang zu erwarten ist, wenn die Fahrradfahrer durch den Lkw-Fahrer zu spät gesehen werden.
- Die Überquerung der Nibelungenstraße auf Höhe Boxheimerhofstraße mit Ziel Industriegebiet (v.a. Netto) ist nicht gelöst.
- Bitte prüfen, ob am Knoten Forsthausstraße ein Kreisverkehr möglich ist.
- Die Brüningstraße ist neu als Einbahnstraße gekennzeichnet. Welche Regelung ist für den Fahrradfahrer angedacht? Der Fahrradfahrer wird weiterhin in beide Richtungen fahren (wollen).
- Am Platz der deutschen Einheit soll der Fahrradfahrer nicht auf die Fahrbahn geführt werden. Die Parkplätze können hier entfallen, um Platz für den Fahrradfahrer zu erhalten. Eine entsprechende Lösung für den Fahrradverkehr an der Bushaltestelle ist zu entwerfen. Ggf. kann auch in die Grünfläche eingegriffen werden.

- Es wird auf die Konfliktsituation am Parkplatz vor dem Schwimmbad zwischen rückwärts ausparkenden Kfz und Radfahrern hingewiesen.
- Der Fahrradüberweg auf Höhe des Bubenlachinges sollte nach Westen verschoben werden und entsprechend Fahrbahn und Begleitgrün angepasst werden. Am jetzt dargestellten Standort trifft der Überweg auf eine alte Eiche!
- Durch die Umgestaltung / Neueinrichtung der Zufahrten zur Anliegerstraße westlich des Bubenlachinges erhält diese Anliegerstraße auch eine andere Funktion bei der Verkehrsabwicklung Nibelungenstraße. Dies sollte im Hinblick auf die Anwohner berücksichtigt werden.
- Zwischen Viadukt und Beethovenplatz sollte eine Fahrradstraße eingerichtet werden.

Anhang III: Anregungen und Anmerkungen aus den Gesprächen am Quartiersbüro am 20. Juli sowie 17. August 2021

- Verkehrsführung Pkw
 - Die Maße von landwirtschaftlichen Fahrzeugen sollen bei der Bemessung des Abschnitts Forsthausstraße bis Ortsausgang einschließlich des Kreisverkehrs Wasserwerkstraße berücksichtigt werden (wichtige Wegebeziehungen von Boxheimer Hof zu Betriebsflächen)
 - Hauszufahrt zu Nr. 195 über Fahrradweg wird als Einschränkung gesehen. Funktionalität insbesondere bei Anlieferung Heizöl aber auch bei Ausfahrt mit Pkw in Richtung Stadt wird angezweifelt.
 - Die Abkoppelung der Erzbergerstraße von der Anbindung Wasserwerkstraße wird positiv gesehen.
 - Hinweis: Die Brüningstraße wird derzeit stark als Durchfahrt in Richtung Sonneneck genutzt. Das sollte unterbunden werden
 - Hinweis: Schwerverkehr mit Ziel Logistik-Großlager fahren immer noch über die Nibelungenstraße/Forsthausstraße. Wenn dies unterbunden werden könnten ergäbe sich eine Verbesserung der Situation.
 - Durch Neuaufteilung des Verkehrsraums kommt es zur Verschiebung und damit teilweise zu einer näheren Lage der Fahrbahn an den Gebäuden. In Teilbereichen, in denen die Gebäude direkt an den öffentlichen Raum grenzen (bspweise Gebäude Nr. 118 bis Nr. 134) besteht bei Umsetzung der Planung nur noch ein Abstand von gut 2 m bis zum Gebäude. Das sei aufgrund der Erschütterung und des Lärms nicht hinnehmbar.

- Fußgängerverkehr
 - Bei der Lage der Fußgängerüberwege sollten die Schulwege zu Schillerschule und Erich-Kästner-Schule berücksichtigt werden. Schüler, die vom Bahnhof von Westen kommen, überqueren die Nibelungenstraße in Höhe Bäckerei Blüm / Fortmann; an dieser Stelle fehlt ein Überweg, während der am Beethovenplatz nicht für den Schulweg geeignet ist.
 - Sichere Quermöglichkeit Höhe Boxheimerhofstraße fehlt, um als Fußgänger / Radfahrer in Forsthausstraße (z.B. mit Ziel Netto, Gartenmarkt Engert, Skaterpark) zu gelangen.

- Parkplätze:
 - Es sollte nochmal geprüft werden, ob die Anordnung der Parkplätze im Seitenstreifen noch optimiert werden kann, so dass weitere Parkplätze hergestellt werden können.
 - Weitere Parkplätze (Schrägparker) am Beethovenplatz (Fläche mit Bäumen Ecke Entenpfad) oder in der Straße Am Entenpfad einrichten
 - Auf dem Grundstück Nibelungenstraße 178 werden auf ganzer Breite private Stellplätze angeordnet (Genehmigung liegt vor). Die davor vorgesehenen Parkplätze im öffentlichen Raum müssen entfallen.
 - Stadt sollte keine Genehmigungen mehr für Stellplätze auf ganzer Breite des Grundstücks aussprechen, da so benötigte Parkplätze im öffentlichen Raum

fehlen. Stadt sollte darauf achten, dass Anwohner die Fahrzeuge zwar auf den privaten Grundstücken unterbringen, jedoch in der Hofeinfahrt, auch hintereinander.

- Der Parkplatz in der Baulücke gegenüber Fortmann könnte optimiert werden.
- Vor der Bäckerei könnte ein Behindertenparkplatz ausgewiesen werden.
- Durch Reduzierung von Parkmöglichkeiten kommt es zu weiteren Belastungen in den Nebenstraßen; Parken von Lehrern in den Nebenstraßen bereits jetzt ein Problem; Mitarbeiter der AWO besetzen Parkplätze in der Nibelungenstraße und tragen zur Verknappung des Parkraums bei.

- **Begrünung**

- Bestandsbäume sollten als Zwangspunkte für die Planung gesehen und grundsätzlich erhalten werden
- Z.B.: Erhalt des Baumes in neuem Kurvenbereich Forsthausstraße
- Z.B.: Eiche und kleinere Bäume, die zur Herstellung des Linksabbiegers Bubenlachring weichen müssten, sollten erhalten bleiben. Linksabbieger ist nicht erforderlich.
- Flächen, die nicht für die Mindestbemessungen von Gehwegen und Parkplätzen benötigt werden, sollten konsequent entsiegelt und entsprechend als Vegetationsfläche angelegt werden (Kleinklima, Entwässerung)
- Planung überprüfen, wo noch Bäume ergänzt werden können
- Parkstreifen am Waldschwimmbad noch durch 2 Bäume ergänzen
- Grünpflege und -schnitt auch im Bestand sinnvoll, um Einsicht in bestehende Forsthausstraße zu verbessern
- Bitte keinen Baum vor dem Haus Nr. 106 (Laub auf Gehweg, Verhinderung Ausblick auf Straße)
- Bitte keinen Baum direkt vor dem Eingang der Bäckerei (Eingangssituation wird verdeckt)

- **Fahrradwege**

- am Platz der Deutschen Einheit (östlich Brüningstraße) unbedingt den Fahrradverkehr bis zum Kreisel nicht auf der Fahrbahn führen! Parkplätze können entfallen.
- Für den Fahrradverkehr sollte konsequenter geplant werden (auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele Bund/Land); Schutzstreifen sind keine überzeugende Lösung, um Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu gewinnen. Insbesondere für unsichere Radfahrer (v.a. Kinder und ältere Menschen) keine überzeugende Lösung, um ein mehr Menschen auf das Fahrrad

- **Bushaltestellen**

- Bushaltestellen sollten in einer Bucht angeordnet werden, um Staus in den Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. Um die Geschwindigkeit der Pkw in diesen Bereichen zu reduzieren, sollte die Fahrbahn hier mit geringer Erhöhung aufgepflastert werden.

- Bei Anordnung von Fahrbahnteilern / Verkehrsinseln an den Bushaltestellen werden Gefahrenstellen für Radfahrer befürchtet, wenn Autofahrer hier noch vor den Bushaltestellen in Zufahrt auf die Engstelle einen Fahrradfahrer überholen.
- Geplante Einbahnstraßenregelungen
 - Geplante Einbahnstraßenregelung Brüningstraße umkehren und mit einer Einbahnstraße Boxheimerhofstraße verbinden.
- Baustellen-Organisation
 - Im Realisierungszeitraum ist die Anfahrt eines Rettungswagens sowie Pkw-Abholung von Schwerbehinderten vom Grundstück zu gewährleisten (im konkreten Fall geht es um die Sorge, dass eine schwerbehinderte Dame in Zeiten der Baustelle nicht versorgt werden kann)
 - Während der Baustelle wird die Bäckerei einen weiteren Verkaufsraum anmieten, um den erwarteten Umsatzverlust auszugleichen. Der Betreiber der Bäckerei möchte daher mit entsprechendem Vorlauf über den Umsetzungszeitraum informiert werden.
 - Während der Baustelle ist die Benutzung der Tiefgarage Haus. Nr. 179 sicherzustellen (ca. 20 Fahrzeuge).

Anhang IV: Schriftliche Eingaben der Bürger*innen (anonymisiert)

Rückmeldung 1 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Als Anregung: Weshalb sollen Bürgersteige 2,5m breit werden (Wer läuft denn da?), dafür die Fahrbahn schmaler werden und somit Gefahrenquellen – Fahranfänger und unsichere Autolenker – entstehen?

Warum muss der Bus auf der Straße anhalten? Um einen Stau zu produzieren? Der Pflanzstreifen an der Ecke Wolfstraße sollte entfernt werden um eine Durchfahrt bei Stau (Bahn) zu gewährleisten. Vom Bahndamm bis zum Entenpfad ist die Straße sehr eng, was will man da verbreitern?

Rückmeldung 2 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Einmal davon abgesehen, dass die Anwohner der Nibelungenstraße 178 zwischenzeitlich auf ihrem Privatgrundstück Parkfläche geschaffen haben und dieser vorgesehene Parkplatz daher wegfällt, finden wir die vorgesehenen 11 Parkplätze auf dem Teilstück von der Wolf- bis zur Einmündung der Forsthausstraße äußerst knapp bemessen. Andererseits sollte es eigentlich auch reichen, denn immerhin wurden wir Anwohner in der Vergangenheit des Öfteren auf diese künstliche Parkplatzverknappung vorbereitet. Durch die Zunahme der Egoisten, die es mit Bravour verstanden, sich mit einem Auto auf zwei Parkplätze zu stellen, wissen wir Anwohner mit dieser neuen Situation bereits umzugehen. Es ist also nichts Neues für uns.

Was die Verlagerung der zu parkenden Autos in die Seitenstraßen betrifft, hat die Stadt in der Sofienstraße ein solides Fundament geschaffen, falsch geparkte Autos können völlig unkompliziert erfasst werden. Hierüber freut sich sicherlich auch der Stadtkämmerer ;-) (wenn es denn auch geahndet wird).

Welche Veränderungen die bevorstehende Verkehrswende bringen wird, vermögen wir derzeit nicht vorherzusagen. Eins ist allerdings jetzt schon klar, durch die Zunahme der E-Mobilität und die damit einhergehende Ladeinfrastruktur, die dann auf dem eigenen Grundstück einzuplanen ist, wird es ohnehin eine Verlagerung auf die Privatgrundstücke geben. Die Stadt sollte daher auch tunlichst keine Ladeinfrastruktur in diesem Teilabschnitt vorsehen. Die nicht aufzuhaltende Verteuerung des Individualverkehrs wird zwangsläufig ebenfalls einen Beitrag zur Entspannung der Parksituation beitragen.

Resümierend kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir diese Planung gut finden.

Vor etlichen Jahren waren wir bereits auf dem Rathaus vorstellig geworden, da wir eine Baumpatenschaft für einen noch zu pflanzenden Baum vor unserem Haus zu übernehmen bereit wären. Bei der derzeitigen Planung ist dies nicht vorgesehen, an unserem Angebot bezüglich dieser Patenschaft hat sich jedoch nichts geändert.

Rückmeldung 3 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (besonders in der Nacht) sind zu wenig
→ von 22:00-6:00 30er Zone; Kontrolle mit stationärem Blitzer, der drehbar in verschiedene Richtungen ist
- Fahrradfahrer werden zu wenig konsequent berücksichtigt
→ konsequenter Ausbau von Fahrradwegen

Frage: Müssen die Anlieger mit Kosten rechnen?

Rückmeldung 4 (Per Mail ans Quartiersbüro)

Die Umbaupläne sind wohl schon ziemlich festgeschrieben. Es sind jedoch von Seiten der Bürger noch offene Fragen bzw. Anregungen vorhanden. Dies sollte man jedoch klären

1. Wann war die letzte Zählung? (2019 o. 2018 o. 10 Jahre her)
2. Man soll die neue Fahrstrecke mit Schuko-Autos aufbauen und nachvollziehen. Dies kann Fehler wie beim Kreisel in der Nibelungenstraße oder seinerzeit am Bahnübergang Forsthaus Str. vermeiden
3. Der Bahnübergang in der Forsthausstraße ist für Bürstadt dringend nötig. Wie soll der vierspurige Verkehr sonst in das Industriegebiet, zum Netto, zur Fa. Engert, zum Friedhof u. anderen Firmen gelangen Soll dies alles über die Nibelungen- und Mainstraße erfolgen, oder über die Umgehungsstraße Richtung Bobstadt und dann ist die Mainstraße.
4. Ein Straßenplan mit alter und neuer Führung wäre hilfreich
5. Die Nibelungen-, Main- u. Lampertheimer Str. ist nicht nur für die Radfahrer zu benutzen. Z.Z. fahren die Radfahrer kreuz und quer in der Nibelungenstraße, die Autofahrer müssen Rücksicht nehmen und haben anscheinend keine Rechte, nur Pflichten.

Rückmeldung 5 (Per Mail ans Quartiersbüro)

Kreisel an der Aral Tankstelle

Die Maße von dem Kreisel sind zu eng gefasst für große landwirtschaftliche Fahrzeuge. Ich habe den Kreisel Lampertheimer Straße gemessen und festgestellt, dass dort die Fahrbahn 7,8m hat und der Durchmesser 30m ist. In dem Bereich haben LKWs schon Schwierigkeiten mit der Fahrbahnbreite.

Planung Kreisel Aral: Durchmesser 26m, Fahrbahn 6,75m, die Zufahrten sind mit 3,55m angegeben. Die Landwirtschaft hat bei zugelassenen Fahrzeugen eine Breite von 3,5m. Wir bitten das in der Planung zu berücksichtigen. Der landwirtschaftliche Verkehr kommt vom Süden Bürstadts über die Wasserwerkstraße, um nach Riedrode oder zur Forsthausstraße zu gelangen.

LKW-Verkehr zum Boxheimer Hof

Gärtnersiedlung über die Wasserwerkstraße

Rückmeldung 6 (Per Mail ans Quartiersbüro)

Anbei sind meine Anmerkungen zu der geplanten Umgestaltung der Nibelungenstraße Ost aufgelistet, mit der Bitte um Weiterleitung an die entsprechenden Stellen.

- In Höhe der Nibelungenstraße 178 müssen die beiden geplanten Parkplätze sowie der Baum entfernt werden, da hier mittlerweile ein Stellplatz vorhanden ist (siehe angefügtes Bild).
- Die Begrünung mit Bäumen finde ich sehr gut, jedoch sollten sie nicht direkt an die Parkflächen angrenzen, da dies das Ein- und Ausparken erschwert. Lieber auf der restlichen Bürgersteigfläche einplanen.
- Anstatt 2 Fahrradflächen auf der Fahrbahn (für jede Richtung einen) sollte es eine breitere, von der Fahrbahn abgegrenzte, Fahrradfläche geben. Ähnlich dem aktuellen Fahrradweg in Höhe der Nibelungenstraße 177. Besonders für ältere und sehr junge Fahrradfahrer ist das Fahren auf der Fahrbahn gefährlich und stressig (besonders wenn sich mehrere Autos bereits hinter einem anstauen, da nicht überholt werden kann).

Rückmeldung 7 (Notizzettel nach Gespräch)

- Weiteren Verschwenk in Höhe Beethovenplatz vorsehen; momentan zu gerader Verlauf geplant
- dynamische Hinweisschilder zur gefahrenen Geschwindigkeit einbauen
- Markierungen zum Schulweg ab Bahnhof ergänzen
- Flüsterasphalt einbauen!
- Bei den Fahrradwegen die Kinder berücksichtigen!
- Aufpflasterungen / Rillen in Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung einbauen!
- Bushaltestellen sollten in Buchten vorgesehen werden, um Rückstau in den Hauptverkehrszeiten zu vermeiden

Rückmeldung 8 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Ich bin [Eigentümer*in einer Immobilie in der Nibelungenstraße]. Ich habe zufälligerweise die Pläne der Stadt Bürstadt entdeckt. Eine Umgestaltung bzw. Änderung des Gehwegs vor meinem Haus ist ohne meine Zustimmung nicht möglich. Laut Abschnitt 1 – Plan 02 soll hier der Gehweg verkleinert werden. Damit wird mein Grundstück verkleinert. Die Parkplätze werden zudem hier abgeschafft, auch damit bin ich nicht einverstanden.

Rückmeldung 9 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

1. Für die Linksabbiegerspur zum Bubenlachring von Riedrode kommend müssen 8 Bäume gefällt werden. Eine Eiche ist dabei besonders groß und erhaltenswert. Auf diese Linksabbiegerspur kann verzichtet werden, zumal man mit dem neuen Kreisell die Möglichkeit hat, aus Riedrode kommend bis zum Kreisell zu fahren, dort zu wenden und dann rechts in den Bubenlachring einzubiegen.

Ebenso kann auf die Mittelinsel an gleicher Stelle verzichtet werden, da ja in der Nähe bei der Bushaltestelle eine Querungsmöglichkeit mit Zebrastreifen eingerichtet wird.

Ich fahre täglich mit dem Rad und mir ist sehr daran gelegen, dass die Radinfrastruktur in Bürstadt zu verbessert wird, jedoch ist es an dieser Stelle wesentlich wichtiger, den Grünstreifen mit den Bäumen zu erhalten, als eine zusätzliche Querung zu bekommen.

2. Die Mittelinsel beider Bushaltestelle Bubenlaching sollte schmaler ausgeführt werden, damit die drei großen Bäume (Nordseite) in diesem Bereich erhalten werden können.

3. Gleiches gilt für die Mittelinsel ganz am östlichen Ende des Bubenlachingrings. Auch hier sollte darauf geachtet werden, dass für die Querungshilfe keine Bäume am nördlichen Straßenrand gefällt werden müssen.

4. Beiden Parkplätzen am Schwimmbad sind 6 neue Bäume eingeplant. Hier könnten auch 10 neue Bäume gepflanzt werden, dann ergibt das noch immer 29 neue Parkplätze.

5. Es ist ja lobenswert, dass für die Gehwege genügend Platz vorgesehen wird. Meines Erachtens bieten aber auch 2m breite Gehwege reichlich Platz selbst für Zwillingsskinderwagen. Meist haben Sie 2,5 breite Gehwege und oft deutlich breitere Gehwege geplant. Hier entstehen großflächige versiegelte Räume, die viel Spielraum für Entseidelungen und Grünbereiche entlang der Straße bieten. Unversiegelte, begrünte Bereiche in Städten werden immer größere Bedeutung bekommen, sowohl bei Starkregenereignissen, als auch durch die Aufheizung in Hitzesommern.

Hier überall können Grünbereiche entlang der Straße geschaffen werden:

- a) Rechts und Links des Zebrastreifens der Wasserwerkstraße, also am Garten von Hausnummer 94 und an der Grenze zur Aral-Tankstelle
- b) Westlich der Bushalte Brüningstraße Süd ist Platz für weitere 2 Bäume, sodass hier insgesamt 4 Bäume gepflanzt werden können und auch die Grünfläche entsprechend verlängert werden kann
- c) Östlich der Brüningstraße ist eine Gehwegbreite von 3,5m vorgesehen, was viel zu viel Versiegelung bedeutet. Hier kann eine Grünfläche von 1m-1,5m Breite entstehen, die bis zu den drei Bäumen bei den Parkflächen führt.
- d) Vor dem Haus 127 ist Platz für eine Grünfläche
- e) Vor dem Haus 135 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- f) Vor dem Haus 153 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- g) Vor dem Haus 157 ist Platz für eine Grünfläche
- h) Vor dem Haus 163 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- i) Vor dem Haus 165 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- j) Vor dem Haus 167 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- k) Vor dem Haus 173 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- l) Vor dem Haus 175 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- m) Vor dem Haus Wolfstraße 2 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- n) Östlich der Ausfahrt Entenpfad am Beethovenplatz ist reichlich Platz für eine entsiegelte und begrünte Fläche mit den vier bereits vorgesehenen Bäumen, wenn man den Gehweg auf 2 m Breite begrenzt.
- o) Nördliche Straßenseite, gegenüber der Ausfahrt Boxheimerhofstraße: Hier bietet sich östlich der drei Parkplätze entlang der Kurve viel Platz für einen Grünstreifen.

6. Es sollten Bäume auf den beiden kleinen Grünflächen vor Hausnummer 195 und auf der neuen Grünfläche am Bahnübergang eingeplant werden.

7. Es fehlt eine Querung (Zebrastreifen) zwischen Ausfahrt Boxheimerhofstraße und der abknickenden Vorfahrt, damit man als Fußgänger und Radfahrer von Westen kommend gefahrlos zum Bahnübergang kommt.

8. Wird die Brüningstraße zur Einbahnstraße, sollte der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt sein.

9. Gleiches gilt für die Boxheimerhofstraße. Auch hier sollte Radfahren in beide Richtungen ermöglicht werden.

Werden die vielen, kleinen Grünflächen ansprechend und nicht langweilig mit vielen verschiedenen Stauden bepflanzt, sodass immer etwas blüht, wäre das eine große Bereicherung für alle. In anderen Städten wird das genauso gemacht.

Es gibt Orte, bei denen die Anwohner Patenschaften für die kleinen, städtischen Grünflächen vor ihrem Haus übernehmen, diese gießen und pflegen, um so die Stadtgärtnerei zu entlasten. Dies wäre vielleicht auch eine Option für unser Quartier.

Es ist mir ein großes Anliegen, vor allem die bestehenden Bäume zu erhalten, außerdem nur so viel Flächen, wie tatsächlich notwendig zu pflastern und überall, wo es möglich ist, Flächen zu entsiegeln. Dass der Radverkehr deutlich verbessert werden muss, ist in Ihren Planungen ja schon weitestgehend berücksichtigt.

Rückmeldung 10 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Ich möchte mich als Firmeninhaber an der Nibelungenstraße melden.

Es gibt meiner Meinung nach zu wenige Parkplätze in der Planung. Für meine Kundensituation sind zu wenige Kurzzeitparkplätze vorhanden. Meine Kunden sind sehr oft Pendler, die das Auto benötigen und ihre Einkäufe natürlich dann mit dem Auto machen, da sie ja dann auf dem Weg oder auf dem Nachhauseweg sind.

Parkzeiten von maximal 30 Minuten wären ideal, damit keine Langzeitparker und Anwohner die Parkplätze besetzen. Weiter brauche ich auch eine Möglichkeit für meine Lieferanten mein Geschäft anzufahren und zu parken.

Oft 12 Tonnen und auch ein Silowagen (noch größer), damit mein Silo mit Mehl gefüllt werden kann. Der Füllstutzen ist linksseitig am Nachbargrundstück.

Dort muss eine Möglichkeit bestehen, den Wagen zu parken, da sonst die Fahrbahn und der Fahrradweg behindert wird. Gerne können wir bei einer Ortsbegehung dies genau begutachten.

Weiter brauche ich auch in der Bauphase Zufahrt- und Parkmöglichkeiten für meine Lieferanten und das Silofahrzeug.

Eine genaue Zeitplanung wäre auch sehr wichtig für mich, damit ich meine Ausweichmöglichkeiten planen kann. Anfang und Dauer der Bauphase ist enorm wichtig.

Weiter habe ich schon seit 1980 vor meinem Geschäft eine eigene Pflasterung, die erst vor 3 Jahren erneuert wurde. Wie sieht es damit aus?

Rückmeldung 11 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Anregung / Gedankenanstoß zur geplanten Umgestaltung der Nibelungenstraße im Abschnitt 3 Blatt 07

Für diesen Teilabschnitt der neu zu gestaltenden Nibelungenstraße würde ich als Nutzer des ÖPNV einen Wunsch zum Ausdruck bringen, der aus Sicht meiner langjährigen Erfahrung als Pendler nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Da Busse nicht immer ihren Fahrplan minutiös einhalten können, fahren sie mitunter vorzeitig die Haltestellen an, oder sie halten in der ersten Busbucht hinterm Ortsschild an und warten, bis sie mit ihrer Abfahrtszeit konform sind. Wenn Sie nie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, dann kennen Sie diese Thematik nicht, wenn Ihnen allerdings schon einmal der Bus vor seiner regulären Abfahrtszeit vor der Nase weggefahren ist, dann wissen Sie was ich meine. In der aktuellen Verkehrsführung gibt es hinter unserem Ortsschild eine Busbucht, in der ein Bus seine verfrühte Ankunft in Bürstadt mit einem Boxenstopp dem Fahrplan anpassen kann. Wenn nach der neuen Planung ein Bus zu früh ist, wird dieser sehr wahrscheinlich kein Pauschen einlegen, sondern weiterfahren, was wiederum nicht die Attraktivität des ÖPNV steigern wird. Dem ÖPNV möchte man allerdings in Zukunft auch zu mehr Attraktivität verhelfen, daher bitte ich diesen Aspekt ebenfalls in die laufende Planung mit einzubeziehen.

Mir geht es hierbei nur um die Haltestelle, die von außen kommend die erste im Ort ist. Solch eine Haltebucht würde es sicherlich auch auswärtigen Gästen ermöglichen, sich an einem Stadtplan, der dort ebenfalls ausgestellt sein sollte, orientieren zu können, ohne ein Verkehrshindernis abgeben zu müssen. (LKW-Fahrer trifft dieses Schicksal gleichermaßen).

Rückmeldung 12 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Als Anwohner und Hauseigentümer in der Nibelungenstraße (Abschnitt 1 – Plan 04) habe ich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich Sie bitten möchte:

- Sind mit der Umgestaltung der Nibelungenstraße auch Erneuerungsarbeiten des Kanals, der Trinkwasserleitungen, der Gas- und Stromversorgung sowie Telefon/Internet und einhergehend damit auch entsprechende Hausneuanschlüsse geplant?
- Falls ja, sind bei den Trinkwasseranschlüssen der einzelnen Grundstücke jeweils separate Absperrschieber vorgesehen?
- Muss ich als Hauseigentümer mit einer Kostenbelastung/-beteiligung rechnen (diese Frage besonders vor dem Hintergrund der weggefallenen wiederkehrenden Straßenbeiträge)?

Rückmeldung 13 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt / Per Gespräch)

Wie wir nun dem aktuellen Plan entnehmen konnten, ist vor unserem Haus ein Baum vorgesehen. Hierzu hätten wir noch ein paar Fragen und bitten daher um ein persönliches Gespräch

Rückmeldung 14 (Per Mail an die Stadt)

Nach Ansicht der Umgestaltungspläne Nibelungenstr. Ost habe ich folgende Bemerkungen und Verbesserungsvorschläge:

Beethovenplatz

Beide Bushaltestellen befinden sich auf der Fahrbahn
Radwegmarkierungen werden unterbrochen

Brüningstraße

Beide Bushaltestellen befinden sich auf der Fahrbahn
Radwegmarkierungen werden unterbrochen

Der gesamte nachfolgende Verkehr würde durch die haltenden Busse zum Anhalten zwingen.
Sicherheit der Autofahrer, Fußgänger und Umweltschutz gehen verloren.

Solche Bushaltestellen hatte man auch z.B. in Lampertheim-Neuschloss erstellt.

Haltestelle auf der Fahrbahn.

Schon nach kurzer Zeit, werden dort z.Zt. die Bushaltestellen wieder zurückgebaut und auf die Parallel liegende Straße verlegt.

Solch ein Fehler sollte man vermeiden und nicht das Argument gelten lassen: Entschleunigung des Verkehrs.

Sicherheit und Umweltschutz sollten auch hier berücksichtigt werden, denn der Plätze für die Haltebuchten sind vorhanden.

Vor Forsthausstr. von Stadtmitte kommend, keine Radüberquerung Richtung Forsthausstr.

Viele Radfahrer fahren von der Stadtmitte aus in die Forsthausstr., um dort vor dem Schützenhaus nach Riedrode zu fahren. Deshalb sehe ich mit der jetzigen Streckenführung große Sicherheitsprobleme.

Häufigste Unfallursache: Abbiegender Radverkehr im Kreuzungsbereich

Fahrtrichtung von der Groß-Gerauerstraße links abbiegend in Richtung Osten

Durch den engen Fahrbahnradius der Verkehrsinsel werden größere Fahrzeuge eingeschränkt. Hier muss dann beim Linksabbiegen der Radweg mitbenutzt werden.

Rückmeldung 15 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Kurz bevor die Nibelungenstraße auf der rechten Seite in Am Pettweg mündet, soll bitte kein Parkplatz mehr, weil der die Sicht nimmt. Sehr gefährliche Ausfahrt vom Pettweg her.

Rückmeldung 16 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Einspruch Umgestaltung Nibelungenstraße

Durch die Infoveranstaltung „Umgestaltung Nibelungenstraße“ am 08.07.2021 auf dem Beethovenplatz haben wir von o.g. Umgestaltung erfahren.

Wir haben an dieser Infoveranstaltung selbst teilgenommen und sind mit den dort vorgelegten Plänen nicht einverstanden. Wir führen einen Bauernladen sowie eine Landwirtschaft. Somit sollten bei der Umgestaltung folgende Punkte mit beachtet werden, um unseren Betriebsabläufen nicht zu schaden:

Ladezone für Anlieferungen des Bauernladens

Parkplätze für Kurzparker

Entladezone für landwirtschaftliche Güter (diese muss mind. 24 m lang sein)

Gerne kann die Ladezone und Entladezone zusammengefasst werden, jedoch muss die Länge von 24 Metern eingehalten werden, da unsere landwirtschaftlichen Gerätschaften diese Größe haben.

Rückmeldung 17 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Situation Radweg

Ein Angebotsweg für Radfahrer ist nicht so sicher wie ein echter Radweg.

Alternative: Auf der rechten Straßenseite (Richtung Lorsch) könnte der Gehweg verschmälert werden und der Radweg beibehalten. Dafür könnte auf der gegenüberliegenden Straßenseite ebenfalls ein Radweg angelegt werden. Die Autos könnten damit auf beiden Straßenseiten, jeweils versetzt, geparkt werden.

Vorteil wäre ein beidseitiger, echter Radweg und damit auch mehr Sicherheit für alle Radfahrende, insbesondere auch Kinder und ältere Menschen. Gleichzeitig würde die versetzte Parksituation für eine Entschleunigung der PKW sorgen.

Situation Bus

Durch die aktuellen Bushaltestellen in den Buchten wird der Verkehr momentan nicht behindert.

Werden die Haltebuchten „abgeschafft“ und die Haltestellen an die Straße verlegt, behindern die Busse zukünftig den Verkehr. Dies ist an der Nibelungenstraße als sogenannte Aus- und Einfallstraße ein Verkehrshindernis. Gerade der Berufsverkehr wird dadurch massiv behindert. Pendler, die z. B. nach Bensheim zum Zug müssen, geraten ggf. in Hektik und unnötigen Stress.

Eine Entschleunigung des Verkehrs kann auch durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erreicht werden.

Parkplätze und Straßenbreite

Im momentanen Planungsentwurf sind deutlich weniger Parkplätze vorgesehen. Richtig ist, dass die Anwohner auf ihren Grundstücken parken können/sollen. Da dies aber nicht konsequent umgesetzt werden kann, wird es damit für Besucher fast keine Parkmöglichkeiten mehr geben. Dies ist nicht akzeptabel !!!

Parkplätze sollen nur dort entstehen, wo die Anwohner ihren Vorgarten „grün“ angelegt haben.

Hausbesitzer, die ihren Vorgarten zugestrichelt haben, werden mit einer freien Einfahrt belohnt.

Gleichzeitig werden Fakten geschaffen, damit kein weiterer Hausbesitzer zukünftig seinen Vorgarten

zum Parkplatz macht.

Durch die Verschmälerung der Straße wird Anwohnern, die rückwärts in ihre Grundstücke einfahren, die Einfahrt erschwert.

Auch der Lieferverkehr (z.B. Postauto, Eismann usw.) wird zukünftig auf der Straße halten müssen und zusätzlich den Verkehr aufhalten.

Mit dem derzeitigen Planungsentwurf wird ohne Notwendigkeit die Situation für die Anwohner verschlechtert. Daher lehnen wir diesen ab!

Rückmeldung 18 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Gemäß unserem Bauplan ist auf unserem Grundstück [...] die Errichtung von PKW-Stellplätzen vor dem Haus (derzeitiger Vorgarten) vorgesehen. Daher bitten wir von den geplanten Bepflanzungen auf der Straße abzusehen.

Weiter sollte man berücksichtigen, dass die Mehrzahl der Haushalte mehr als 1,5 PKW besitzt. Aufgrund der geplanten Parkplatzminderung auf der Straße wird die Parksituation ein Problem darstellen. Zumal auch noch Besucher anfahren. Vielleicht sollte man über einen Parkplatz auf dem Beethovenplatz nachdenken. Dies käme auch den in der Straße befindlichen Geschäften zugute.

Rückmeldung 19 (Per Mail ans Quartiersbüro)

In der Presse fiel mir eine Aussage zur Parksituation in der Sophienstraße auf.

Es wurde von parkenden Lehrern der jetzigen Schillerschule (ehemalige Albert-Schweitzer-Schule) in der Sophienstraße geredet.

Dies wird doch hoffentlich durch den Neubau der Schule bald behoben sein. Ich finde auch der Kreis Bergstraße sollte genügend Parkplätze für einen Neubau vorsehen.

Rückmeldung 20 (Per Mail ans Quartiersbüro)

Da sich die Situation langsam konkretisiert und die momentane Planung bei den öffentlichen Terminen u.a. am Quartiersbüro durch zahlreiche Reklamationen von Anwohnern kritisiert wird, möchte ich Ihnen als Hauptverantwortliche Bürgermeisterin und Planungsteam etwas dazu schreiben.

Ich werde jedoch nur meine Ansicht schildern, was jedoch von vielen Nachbarn bestätigt und unterstützt wird.

Ich finde, dass die Planung nicht perfekt durchdacht ist, denn die Nibelungenstraße gibt von der Straßenbreite nicht das her, was man gerne hätte, um alle Verkehrsteilnehmer zufrieden zu stellen.

Nach dem derzeitigen Plan soll z.B. auf der Höhe meines Anwesens (Hausnummer 130) der Gehweg auf 2,08 Meter verringert werden. Heute ist z.B. die Breite inklusive der Parkfläche ca. 3,40 Meter breit (inkl. Parkfläche).

Die heutige Breite ist in Anbetracht des starken Verkehrsaufkommens und Raserei angemessen und sollte keinesfalls verringert werden. Grund dafür ist z.B.: Ein zu nahes Vorbeifahren an den Häusern, was zu Erschütterungen und in Folge zu Rissen in den Häusern führt (diese liegen bei mir heute

bereits stark vor. Das Fundament meines Hauses stammt aus dem Jahr 1900 und ich weiß nicht, wie eine stärkere Erschütterungsproblematik durch nähere Verkehrsnähe die Statik auf die Jahre beeinflusst. Dieses betrifft auch weitere angrenzende Nachbarn). Weiterhin sind Lärm, Abgase, Gesundheit, Fußgänger- und Fahrradfahrersicherheit u.a. auch die Zufahrt zum Grundstück eine Problematik bei zu geringem Fußgängerweg vor dem Haus.

Lt. StVO ist an Straßen mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung (hier: Blüm, Fortmann) eine Gehwegbreite von 3,30 Meter aber mindestens 2,50 Meter vorgesehen. Also wäre der heutige Zustand nach den gesetzlichen Vorgaben eigentlich korrekt und sollte daher aus oben genannten Gründen auch nicht geändert werden.

Es wird u.a. genauer empfohlen, dass ein Gehweg mindestens 2,50 Meter breit sein soll. Besser wäre jedoch 2,70 Meter, 50 cm Abstand zum Fahrradweg und 20 zum Haus. Also fast die 3,30 Meter die StVO für solche Straßen wie die Nibelungenstraße vorgibt.

Geschwindigkeitsregelung

Gemäß dem TÜV Nord dienen Tempo 30 Zonen der Verkehrsberuhigung innerhalb geschlossener Ortschaften. Eingerichtet sind sie vor allem in Wohngebieten, an Schulwegen oder an besonders unfallträchtigen Straßen und Querungen.

Dieses trifft in der östlichen Nibelungenstraße voll und ganz zu und sollte daher auch umgesetzt werden.

Momentan testen 7 großen deutsche Städten Tempo 30 hinsichtlich der Effizienz, Sicherheit und Klimaverbesserung. Hier könnten wir uns in Bürstadt (Stadt mit Herz) doch auch anschließen.

Laut StVO §45 Absatz 1c kann durch die örtliche Verkehrsbehörde innerhalb geschlossener Ortschaften in Wohngebieten, Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrraddichte sowie höherem Querungsbedarf, Tempo 30 angeordnet werden. Würde hier ebenfalls zutreffen, denn hier ist die Situation genauso wie in der Nibelungenstraße von der Fußgängerzone bis zum Viadukt. Außer dass nach dem Viadukt täglich noch viele Schüler vom Bahnhof zur Erich-Kästner-Schule laufen. Also gibt es hier auch noch ein Klientel „Schüler“, welches geschützt werden muss. Ein Fußgängerüberweg und solche modernen Tempoanzeigen und evtl. Blitzanlagen würden ggf. auch helfen, die Geschwindigkeiten auch reduzieren.

Dieses sollte in der auch von Ihnen angesprochenen Durchgangsstraße beachtet und deutlich durchgesetzt werden.

Eine „Rechts vor Links Regel“ wäre ggf. auch ein Mittel, um den Verkehr zu entschleunigen. Die Autofahrer wären dann angehalten vor den Kreuzungen und Einmündungen langsam heranzufahren.

Sollte nach den bisher vorliegenden Informationen, auf dem Beethovenplatz und an einer Hauptverkehrsstraße eine soziale Einrichtung entstehen, haben Sie die Möglichkeit seit Mai 2017 gemäß § 45 (9) 6 StVO davor eine Tempo 30 Zone auszuweisen. Wäre also eine Möglichkeit dieses hier umzusetzen.

Hinsichtlich des Fahrradweges auf beiden Seiten, bin ich der Meinung wie viele andere Anwohner und Nachbarn auch, dass dieses keine gute Idee ist, da ein nur aufgemalter Fahrradweg relativ unsicher und man im direkten Verkehr relativ stark gefährdet ist.

Ein gut ausgebauter und evtl. erhöhter Fahrradweg auf einer Seite, so wie heute, wäre auf diesem Stück Straße völlig ausreichend und vor allem sicher für große und kleine Fahrradfahrer.

Ich hoffe Sie verstehen meine Anliegen und bringen die Vorschläge mit ein, bevor eine endgültige Planung stattfindet und genehmigt wird.

Die meisten Erfahrungen und Erkenntnisse haben nun mal die Anwohner solch einer Straße, da sie direkt mit einer Verkehrssituation konfrontiert sind und wissen wo die Probleme liegen. Seitens der Kommune und Politik sollten solche Informationen und Vorschläge von direkten Anwohnern ernst genommen werden und in die Entscheidungen mit einfließen.

Rückmeldung 21 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Kreuzung Nibelungen-/Forsthausstraße

Hat man auch an Fußgänger gedacht? Wie sollen die die Fahrbahnen überqueren, wenn sie von der südlichen Seite der Straße herkommen? Der Gehweg in der Forsthausstraße befindet sich auf der westlichen Seite, östlich sind Parkplätze und der Radweg. Übrigens ist das Einfädeln in den Radweg lebensgefährlich.

Rückmeldung 22 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Im Rahmen der Umgestaltung der Nibelungenstraße Ost bitten Sie die Bürger um Ideen, Anregungen, Anmerkungen und Fragen.

1. Zu diesem Prozess habe ich folgende Fragen:

- a) Welche Person oder Organisation sammelt diese Aspekte?
- b) Wer bewertet die eingehenden Ideen, Anregungen und Anmerkungen?
- c) Wer beantwortet die eingehenden Fragen?
- d) Wie wird dieser Prozess dokumentiert und wird das Ergebnis der Bewertung vor der endgültigen Umsetzungsentscheidung durch die Stadtverordnetenversammlung veröffentlicht?

2. Zur Umgestaltung der Nibelungenstraße habe ich folgende generelle Anmerkungen bzw. Fragen:

a) Im verabschiedeten Straßenbauprogramm 2018-2022 war die Erneuerung der Nibelungenstraße vom Viadukt bis zum Bahnübergang Forsthausstraße geplant. Im letzten Jahr wurde bekannt, dass die Nibelungenstraße nur noch zwischen dem Viadukt und dem Beethovenplatz erneuert werden soll. Meines Wissens nach gibt es noch kein verabschiedetes Straßenbauprogramm für die Jahre ab 2023. Damit ist nicht sicher, dass die östliche Nibelungenstraße in absehbarer Zeit erneuert wird. Somit stellt sich die Frage: Ist es rechtens, dass die Planung für die Neugestaltung der Nibelungenstraße bis zum östlichen Stadteingang beauftragt wurde?

b) Es laufen Überlegungen, in den nächsten Jahren den Beethovenplatz zu bebauen. Außerdem laufen die Arbeiten auf dem Sportcampus. Beide Projekte verursachen durch die Bautätigkeiten intensiven LKW-Verkehr, der die Nibelungenstraße erheblich belasten wird. Ist es unter diesen Gegebenheiten sinnvoll die östliche Nibelungenstraße zu erneuern oder wäre es nicht besser, die Bautätigkeiten Beethovenplatz und Sportcampus abzuwarten? Es wäre doch schade, wenn eine erneuerte Straße gleich wieder beschädigt würde.

3. Zu den vorgelegten Plänen:

a) Generelle Anmerkung

Bei der Nibelungenstraße handelt es sich um eine innerörtliche Haupterschließungsstraße mit einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen. Oberstes Ziel sollte die Gewährleistung einer sicheren Nutzung der Verkehrsanlage für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr sein.

Verwunderlich sind Aussagen des beauftragten Planers Christian Müller von der Firma Mailänder Consult, der lt. SM Bericht vom 8.7.2021 von „abgefahrenen Spiegeln“, „Schikanen“ und „ausgebremstem Verkehr“ sprach. Solche Maßnahmen passen nicht zu einem schön gestalteten Entree, dienen nicht der Sicherheit und verursachen nur zusätzliche Luftverschmutzungen. Nachdem Herr Müller selbst zugibt, dass seine vorgeschlagenen Maßnahmen bei Rasern auch nichts nützen und er als Lösung auf die Aufgaben des Ordnungsamtes verweist, müssen somit alle geplanten

Schikanen und Hindernisse entfallen, da sie wirkungslos sind.

b) Anmerkungen Plan 1

- Im Plan fehlen Angaben, wie der Fahrradverkehr in der Nibelungenstraße im Bereich des Viaduktes geregelt werden soll.

c) Anmerkungen & Frage Plan 2

- Die Fahrbahnbreite mit 2,25m ist für eine Haupterschließungsstraße zu gering. Linienbusse haben z.B. eine Breite von 2,50m plus Außenspiegel. Fahrzeugführer wären gezwungen, den Fahrradstreifen mit zu nutzen, was zu einer Gefährdung der Radfahrer führt.
- Die Anzahl der Parkplätze (12) ist zu gering dimensioniert. Besonders im Bereich der Bäckerei werden mehr Parkplätze benötigt.
- Warum ist der Gehweg im Bereich Beethovenplatz so breit? Wäre hier eine Grünfläche möglich?

d) Anmerkungen & Frage Plan 3

- Bushaltestellen sollten abseits der Fahrbahn angeordnet werden, um Rückstaus und zusätzliche Luftverschmutzung durch Auspuffgase zu verhindern. Die Mittelinsel kann entfallen, ein Zebrastreifen reicht aus.
- Die Geschwindigkeitsüberwachungen sollten erhalten bleiben.
- 5 Parkplätze zwischen Beethovenplatz und Wolfstraße sind zu wenig. Es gibt aber noch genügend zubetonierte Flächen, die als Parkplätze genutzt werden können.
- Warum werden Parkplätze zu asphaltiert und nicht mittels Rasensteinen begrünt?
- Der Gehweg mit 2,50m auf beiden Seiten ist für das geringe Fußgängeraufkommen zu breit dimensioniert. Im Plan 2 reichen ja auch 2,00m.

e) Anmerkungen Plan 4

- 12 Parkplätze zwischen Wolfstraße und Forsthausstraße sind zu wenig.
- Die Verschwenkung der Fahrbahn im Bereich Sophienstraße ist problematisch, da für Fahrzeuge, die aus der Sophienstraße auf die Nibelungenstraße abbiegen wollen, die Sicht durch Fußgänger, Radfahrer und parkende Fahrzeuge eingeschränkt ist.
- Die Boxheimerhofstraße sollte als Einbahnstraße erhalten bleiben.

f) Anmerkungen & Frage Plan 5

- Die Anbindung der Forsthausstraße an die Nibelungenstraße ist nicht das primäre Problem und könnte von der prinzipiellen Struktur erhalten bleiben und könnte ggf. optimiert werden. Das eigentliche Problem ist die Anbindung der Industriestraße an die Forsthausstraße, da sie für den LKW-Verkehr zu eng ist. Den Bahnübergang zu verlegen macht nur Sinn, wenn damit dieses Problem gelöst würde. Das ist aber nicht der Fall. Somit ist dieser Abschnitt nicht genehmigungsfähig.
- Solange nicht geklärt ist, wie Fußgänger südlich der Nibelungenstraße ins Industriegebiet bzw. zum Netto-Markt gelangen können, ist dieser Abschnitt nicht genehmigungsfähig.
- Ab ca. Nibelungenstraße Hausnummer 181 sollte es stadtauswärts zwei Fahrspuren geben, eine für die Fahrt Richtung Osten und eine für die Fahrt über den Bahnübergang. So kann bei geschlossener Schranke der Verkehr stadtauswärts ungehindert fließen.
- Die Zu-/Abfahrt zum/vom Grundstück Nibelungenstraße 195 über den Radweg ist m.E. für die Anwohner nicht akzeptabel.
- Der Parkstreifen südlich der Fahrbahn wird nicht benötigt. (Wer soll dort parken?)
- Von Osten kommend sollte die Abbiegespur ins Industriegebiet schon viel früher beginnen, damit bei geschlossener Schranke die Zufahrt zur Innenstadt nicht behindert wird.

- Von Osten kommend wäre es nicht möglich in die Brüningsstraße abzubiegen (durchgezogene Markierungslinie). Das würde dazu führen, dass die Anlieger in der Erzbergerstraße und der Brüningsstraße wegen der Einbahnstraßenregelung erst Richtung Stadtmitte oder Industriegebiet fahren müssten, dort irgendwo umkehren müssten, um dann nach Rückkehr endlich in die Brüningsstraße einzubiegen. Diese Variante ist nicht akzeptabel.
- Die Bushaltestelle Brüningsstraße sollte nicht nach Osten verlegt werden, da dort bereits die Bushaltestelle Bubenlachring besteht und den dortigen Bedarf abdeckt. Wenn die Bushaltestelle Brüningsstraße verlegt werden muss, dann zwischen Sophienstraße und Boxheimerhofstraße. Bushaltestellen sollten abseits der Fahrbahn angeordnet werden, um Rückstau und zusätzliche Luftverschmutzung durch Auspuffgase zu verhindern.
- Die Erzbergerstraße als Sackgasse zu gestalten ist problematisch, da die Straße so eng ist, dass zwei sich begegnender Fahrzeuge nicht aneinander vorbeifahren können.
- Ist die geplante Wendemöglichkeit in der Erzbergerstraße für Müllfahrzeuge groß genug?
- Bei einem asphaltierten Kreisel mit Schwerlastverkehr sind erhebliche, jährlichen Reparaturkosten vorprogrammiert. Die jährliche Reparatur wäre eine „Daueraufreger“ (Neue Straße – ständig kaputt).
- Die Zu-/Abfahrt zur Aral-Tankstelle sollte im Plan ersichtlich sein.

g) Fragen Plan 6

- Was bedeutet „Weitgehender Erhalt der Bestandsbäume“? Wie viele Bäume müssen fallen?
- Wird der bestehende Fußgängerübergang nicht mehr benötigt?

h) Anmerkungen & Frage Plan7

- 3 Querungsstellen für Radfahrer in unmittelbarer Nähe im Plan 7 und 8 sind überdimensioniert. Eine Querungsstelle westlich der Tankstelle im Plan 7 reicht aus.
- Ab Bubenlachring ist auf der südlichen Seite kein Radweg erforderlich, da er am Stadtende sowieso auf dieser Seite endet.
- Bleibt die Tankstelle erhalten? (Zapfsäulen befinden sich in der Planung auf dem Gehweg.)
- Die Bushaltestellen sollten abseits der Fahrbahn angeordnet werden, um Rückstau und zusätzliche Luftverschmutzung durch Auspuffgase zu verhindern. Sie können dort bleiben, wo sie heute sind. Die Mittelinsel kann entfallen.
- Die Geschwindigkeitsüberwachungen sollten erhalten bleiben.

l) Bemerkung Plan 8

- Die Querungsstelle für Radfahrer kann entfallen (s. Bemerkungen Plan 7)

Rückmeldung 23 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Wenn es keine Parkplätze vor den Häusern auf unserer Höhe mehr gibt, sollten die Parkmöglichkeiten auf dem bestehenden Parkplatz gegenüber Fortmann Maskerade teilweise als Anwohnerparkplätze gekennzeichnet werden. Zurzeit hat man schon ohne Wegfall der Parkmöglichkeiten, aufgrund von sehr vielen Bahnutzern die ihr Auto in der Nibelungenstraße abstellen, keine Chance auf einen Parkplatz in der Nähe der eigenen Wohnung. Das Einfahren auf das eigene Grundstück ist ein Balanceakt aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens in der Nibelungenstraße zwischen Bahnbrücke und Fortmann Maskerade.

Rückmeldung 24 (Per Online-Formular über die Homepage der Stadt)

Impulse zur Planung Nibelungenstraße Ost

Der Hessische Radfernweg R 9 wird laut Planung über die Nibelungenstraße geführt werden. Das bringt eine Zunahme des Radverkehrs in der Nibelungenstraße, eine höhere Fahrgeschwindigkeit bei Radfahrenden die Pedelecs oder E-Bikes nutzen und mehr Überholmanöver mit sich.

Qualitätsstandards für Hessische Radfernwege sollten soweit wie möglich umgesetzt werden. Die Empfehlungen der Radverkehrsanlagen (FGSV ERA, 2010) sollten ebenfalls umgesetzt werden.

Abschnitt:

S. 1 Bushaltestelle Ecke Dammstr.-Nibelungenstraße:

Die Lage der Bushaltestelle unter der Bahnüberführung ist problematisch, denn der Bürgersteig entspricht mit 1,83 bzw. 1,64 m nicht der Mindestbreite eines Bürgersteigs von 2,50 m. Eine Zunahme der Nutzung des öffentlichen Verkehrs führt zu einer höheren Anzahl von Wartenden. Eine Bank für gehbeeinträchtigte Bürger kann nicht aufgestellt werden. Fußgänger*innen werden in der Nutzung des Gehwegs behindert. (Empfehlung Verlegung der Bushaltestelle)

S.2 Zwischen Vinzenzstraße und Am Entenpfad

Die Radschutzstreifen weisen mit 1,25 m bei eingeplanten Auto-Parkflächen nicht die Regelbreite von 1,50 m, sondern nur die Mindestbreite auf. (Ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften gegenüber Fortmann ist vorhanden und auf dem Beethovenplatz wäre auch die Schaffung von Parkplätzen möglich). Die Mindestbreite der Gehwege im Bereich der eingeplanten Auto-Parkflächen entspricht nicht der Mindestbreite eines Bürgersteigs. Dies ist insbesondere vor den Geschäften zu schmal. Die vorhandene Breite sollte für ausreichend breite Gehwege mit mind. 2,50 m Breite und Radwege mit 1,85 m Breite genutzt werden. Daher sollte man auf die Parkplätze im Seitenraum verzichten.

S.3 Zwischen Groß-Gerauer Straße und Wolfstraße

Bushaltestellen verengen die Fahrbahn auf 3,50 m pro Fahrstreifen. Für Fußgänger gute Lösung aber für Radfahrende gefährlich, da sie sich die Straße mit den Autos teilen. Radweg mit 1,85 m Breite wäre sicher und könnte weitergeführt werden. Da Autofahrer*innen diesen nicht überfahren dürften würden sich Radfahrende objektiv und subjektiv sicherer fühlen. Mindestens der Radschutzstreifen sollte weitergeführt werden mit 1,50 m Breite bei mind. 2,25 m Restfahrbahn. Seitenraum bei Meßplatz und Jahnplatz wäre vorhanden.

S. 4 Zwischen Am Pettweg und Boxheimerhofstraße

Wie S.3.

S.5 Zwischen Boxheimerhofstraße und Wasserwerkstraße

- Nach links in die Forsthausstraße abbiegende Radfahrende haben keinen Schutzstreifen oder Radweg. Es befindet sich dort das Freizeitkickergelände, Netto...
Empfehlung Radfahrstreifen für links abbiegenden Radverkehr.
- Radweg u. Schutzstreifen im Wechsel ist unübersichtlich für Radfahrende und verengte Straße an den Parkplätzen. Parkplätze könnten bei Bedarf in Erzbergerstr. geschaffen werden und nicht seitlich der Grünfläche an der Nibelungenstraße.
- An der Bushaltestelle wurde Radweg nicht fortgeführt. Autos und Räder teilen sich die Fahrbahn was Radfahrende gefährdet. In diesem Bereich ist mit erhöhtem LKW-Verkehr aus

bzw. zum Industriegebiet zu rechnen. Mindestens der Radschutzstreifen sollte weitergeführt werden mit 1,50 m Breite bei mind. 2,75 m Restfahrbahn.

- Radfahrende, die von der Forsthausstraße in Richtung Nibelungenstraße nach Westen abbiegen wollen, benötigen einen Radweg. Platz ist hier vorhanden.

S.6

- Der Radweg wird in der Nebenstraße unterbrochen. Ortsunkundige Radfahrende werden bezüglich weiterer Radwegführung verunsichert und wechseln evtl. auf andere Seite. Der Radweg in dieser Höhe ist jedoch als Einrichtungsradschutzweg geführt.
- Senkrechtparkplätze gefährden die Radfahrenden, wenn Autos ausparken. Geschwindigkeiten um die 20 km/h und höher sind nicht unüblich, tlw. auch mehr insbesondere bei Pedelecs.
- Alternativ könnte ab Kreisel Richtung Ortsausgang auf Seite des Ackers der Radweg als Zweirichtungsradschutzweg ausgestattet und auf mindestens 2,50 m Regellaß verbreitert werden.
- Der Radweg sollte bis Seite 7 Richtung Ortsausgang durchgeführt werden. Straßenüberquerung ebenfalls rot markieren.

S. 7

Radweg durchgängig fortsetzen mit Rotmarkierung bei Straßenquerung

S. 8

Die letzte Querung des Radwegs ist am Ortsausgang. Dies ist eine gefährliche Stelle, zum Schutz der Radfahrenden ist die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sicherzustellen.

Rückmeldung 25 (Per Briefkasten Quartiersbüro)

Ich schließe mich den Vorschlägen des Agendatischen Naturschutz an.

Das bedeutet den Verzicht auf die Linksabbiegerspur zum Bubenlachring, um das Fällen von 8 Bäumen zu verhindern, insbesondere von der Eiche.

Die beiden geplanten Mittelinseln (Bushaltestelle Bubenlachring ganz am östlichen Ende des Bubenlachringes) sollen schmaler ausgeführt werden, um die vorhandenen Bäume zu erhalten.

Die Bäume zu erhalten hat Vorrang.

Anhang V: Anregungen des Rundes Tisches Naturschutz (17.08.2021)

1. Für die Linksabbiegerspur zum Bubenlachring von Riedrode kommend müssen 8 Bäume gefällt werden. Eine Eiche ist dabei besonders groß und erhaltenswert. Auf diese Linksabbiegerspur kann verzichtet werden, zumal man mit dem neuen Kreisel die Möglichkeit hat, aus Riedrode kommend bis zum Kreisel zu fahren, dort zu wenden und dann rechts in den Bubenlachring einzubiegen. Ebenso kann auf die Mittelinsel an gleicher Stelle verzichtet werden, da ja in der Nähe bei der Bushaltestelle eine Querungsmöglichkeit mit Zebrastreifen eingerichtet wird. Ich fahre täglich mit dem Rad und mir ist sehr daran gelegen, dass die Radinfrastruktur in Bürstadt zu verbessert wird, jedoch ist es an dieser Stelle wesentlich wichtiger, den Grünstreifen mit den Bäumen zu erhalten, als eine zusätzliche Querung zu bekommen.
2. Die Mittelinsel bei der Bushaltestelle Bubenlachring sollte schmaler ausgeführt werden, damit die drei großen Bäume (Nordseite) in diesem Bereich erhalten werden können.
3. Gleiches gilt für die Mittelinsel ganz am östlichen Ende des Bubenlachrings. Auch hier sollte darauf geachtet werden, dass für die Querungshilfe keine Bäume am nördlichen Straßenrand gefällt werden müssen.
4. Bei den Parkplätzen am Schwimmbad sind 6 neue Bäume eingepplant. Hier könnten auch 10 neue Bäume gepflanzt werden, dann ergibt das noch immer 29 neue Parkplätze.
5. Meist haben Sie 2,5 breite Gehwege und oft deutlich breitere Gehwege geplant. Hier entstehen großflächige versiegelte Räume, die viel Spielraum für Entsiegelungen und Grünbereiche entlang der Straße bieten.

Hier überall können Grünbereiche entlang der Straße geschaffen werden:

- a. Rechts und links des Zebrastreifens der Wasserwerkstraße, also am Garten von Hausnummer 94 und an der Grenze zur Aral-Tankstelle
- b. Westlich der Bushalte Brüningsstraße Süd ist Platz für weitere 2 Bäume, sodass hier insgesamt 4 Bäume gepflanzt werden können und auch die Grünfläche entsprechend verlängert werden kann
- c. Östlich der Brüningsstraße ist eine Gehwegbreite von 3,5m vorgesehen. Hier kann eine Grünfläche von 1m-1,5m Breite entstehen, die bis zu den drei Bäumen bei den Parkflächen führt.
- d. Vor dem Haus 127 ist Platz für eine Grünfläche
- e. Vor dem Haus 135 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- f. Vor dem Haus 153 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- g. Vor dem Haus 157 ist Platz für eine Grünfläche
- h. Vor dem Haus 163 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- i. Vor dem Haus 165 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- j. Vor dem Haus 167 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- k. Vor dem Haus 173 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- l. Vor dem Haus 175 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- m. Vor dem Haus Wolfstraße 2 im Baumbereich ist Platz für eine Grünfläche
- n. Östlich der Ausfahrt Entenpfad am Beethovenplatz ist reichlich Platz für eine entsiegelte und begrünte Fläche mit den vier bereits vorgesehenen Bäumen, wenn man den Gehweg auf 2 m Breite begrenzt.

o. Nördliche Straßenseite, gegenüber der Ausfahrt Boxheimerhofstraße: Hier bietet sich östlich der drei Parkplätze entlang der Kurve viel Platz für einen Grünstreifen.

Werden die vielen, kleinen Grünflächen ansprechend mit vielen verschiedenen Stauden bepflanzt, sodass immer etwas blüht, wäre das eine große Bereicherung für alle. In anderen Städten wird das genauso gemacht.

Es gibt Orte, bei denen die Anwohner Patenschaften für die kleinen, städtischen Grünflächen vor ihrem Haus übernehmen, diese gießen und pflegen, um so die Stadtgärtnerei zu entlasten. Dies wäre vielleicht auch eine Option für unser Quartier.

6. Es können Bäume auf den beiden kleinen Grünflächen vor Hausnummer 195 und auf der neuen Grünfläche am Bahnübergang eingeplant werden.

7. Es fehlt eine Querung (Zebrastreifen) zwischen Ausfahrt Boxheimerhofstraße und der abknickenden Vorfahrt, damit man als Fußgänger und Radfahrer von Westen kommend gefahrlos zum Bahnübergang kommt.

8. Wird die Brünigstraße zur Einbahnstraße, sollte der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt sein.

9. Gleiches gilt für die Boxheimerhofstraße. Auch hier sollte Radfahren in beide Richtungen ermöglicht werden.

10. Für die Straßenbeleuchtung ist der Leitfaden zur Neugestaltung und Umrüstung von Außenbeleuchtungsanlagen (BfN) zu berücksichtigen. (https://www.paten-der-nacht.de/wp-content/uploads/2020/01/Empfehlung_Strassenbeleuchtung.pdf)

Der Agendatisch geht davon aus, dass die Punkte bei der Planung und Umsetzung weitestgehend berücksichtigt werden.