



Mobilitätskonzept Kleinheubach

Dokumentation der 2. Bürgerbeteiligung am 06.10.2022



HINTERGRUND

Der Markt Kleinheubach möchte sich verkehrlich zukunftsgerichtet entwickeln. Um die Weichen für eine ökologisch verantwortliche, sozial verträgliche und wirtschaftlich vernünftige Entwicklung zu stellen, wird derzeit ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Konzept sieht eine umfängliche Betrachtung aller Verkehrsmittel und deren Infrastrukturen vor und soll als Grundlage für zukünftige Entscheidungen rund um die Mobilität in Kleinheubach dienen.

Im Zuge der Aufstellung des Mobilitätskonzepts soll auch die Bürgerschaft der Markt-gemeinde einbezogen werden. Insgesamt sieht das Beteiligungskonzept im Laufe des Bearbeitungszeitraums drei Veranstaltungen vor, bei denen sich Bürgerinnen und Bürger informieren und/oder beteiligen:

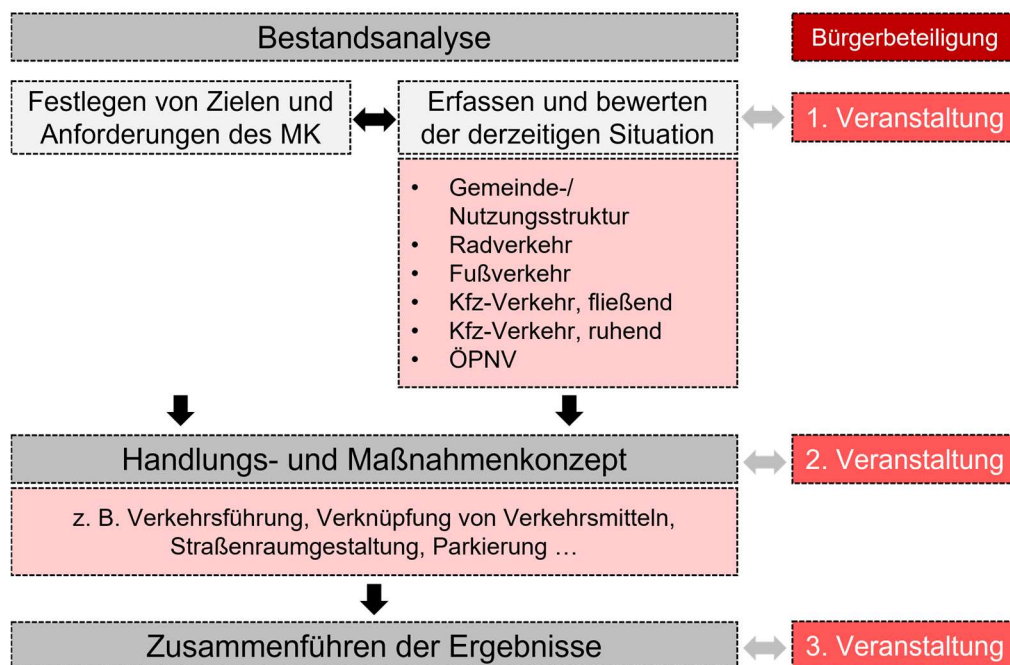


Abbildung 1: Arbeitspakete des Mobilitätskonzept und geplante Beteiligungen

In der **zweiten Veranstaltung am 06. Oktober 2022** sollen interessierte Bürgerinnen und Bürger über eine erste Maßnahme informiert und beteiligt werden: Der Umbau bzw. die Umgestaltung eines Teils des historischen Ortskerns in den Straßenzügen Bachgasse, Marktstraße und Baugasse. Um die Beteiligung und die Diskussion des Vorhabens möglichst konkret zu gestalten, wurde die Veranstaltung im Format eines Bürgerspaziergangs durchgeführt. In allen drei Straßenabschnitten konnten sich die Teilnehmenden über die Umgestaltungsideen informieren und eigene Inputs geben.

ABLAUF DER 2. VERANSTALTUNG

18:00 - 18:15	Begrüßung Bürgermeister Münig Vorstellung des Ablaufs der Veranstaltung und Einteilung der anwesenden Bürgerschaft in zwei Gruppen
18:15 - 18:45	Start des Spaziergangs, Besuch von 3 Stationen im Uhrzeigersinn, gleicher Ablauf an allen Stationen (siehe S. 3) Erste Station (Gruppe 1: Bachgasse / Gruppe 2: Baugasse):
18:45 - 19:15	Zweite Station (Gruppe 1: Marktstraße / Gruppe 2: Bachgasse)
19:15 - 19:45	Dritte Station (Gruppe 1: Baugasse / Gruppe 2: Marktstraße)
19:45 - 20:00	Verabschiedung Bürgermeister Münig

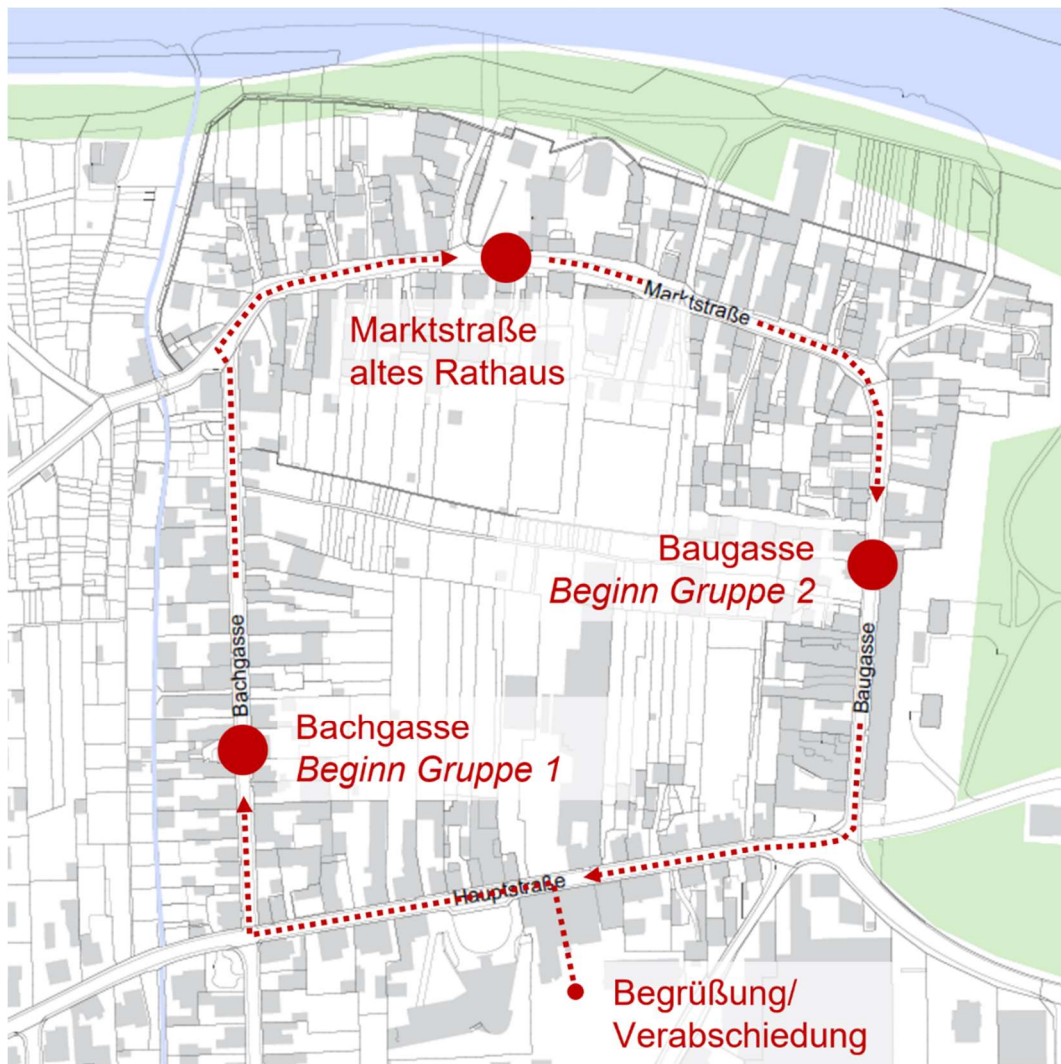


Abbildung 2: Verlauf des Spaziergangs im Ortskern Kleinheubachs

Der Ablauf an den drei Stationen folgte stets dem gleichen Muster:

- Vorstellung des **derzeitigen Zustands** des Straßenzuges aus verkehrlicher und Gestaltungssicht durch das Büro StetePlanung (Straßenquerschnitt, verkehrsrechtliche Regelungen, Parkierungssituation, Bedeutung für den Radverkehr und den ÖPNV, Anmerkungen aus der ersten Bürgerveranstaltung)
- Vorstellung der **Planungen für einen Umbau** des jeweiligen Straßenzugs durch die Büros ISB Ingenieure und StetePlanung (Verkehrsrechtliche Regelungen, Straßenquerschnitt, Parkierungssituation)
- **Rückfragen und Diskussion** aus bzw. mit der Bürgerschaft zu den vorgestellten Inhalten.

BEGRÜSSUNG

Herr Bürgermeister Münig begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde Kleinheubach sowie die Fachplanungsbüros ISB Ingenieure und StetePlanung, die die Veranstaltung vorbereitet haben, den Spaziergang begleiten und die fachlichen Inputs geben.

Er verleiht seiner Freude Ausdruck, dass so viele der Einladung gefolgt sind. Ziel der Beteiligung sei es, den Anwesenden erste Überlegungen zur Umgestaltung des historischen Altorts (Bachgasse, Marktstraße und Baugasse) zu präsentieren und gemeinsam zu diskutieren. Ziel der Umgestaltung der drei Straßen sei es, dass diese weitgehend einheitlich erfolgt, wobei jeweils auf die spezifische Situation mit geeigneten Maßnahmen und Materialien reagiert werden soll.

Er erläutert den Ablauf der Veranstaltung und verweist zuletzt darauf, dass die heutige Veranstaltung die zweite von insgesamt drei Bürgerveranstaltungen im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für die Marktgemeinde Kleinheubach ist. Die Hinweise aus der ersten Veranstaltung zu Baugasse, Bachgasse und Marktstraße wurden gezielt ausgewertet und werden an den drei Stationen präsentiert.

FACHLICHER INPUT UND DISKUSSION MIT DER BÜRGERSCHAFT

Bachgasse

Bestandssituation:

- Die Bachgasse ist derzeit als Tempo-30-Zone ausgewiesen, der Verkehr ist in beide Fahrrichtungen zulässig.
- Das Abstellen/Parken von Kfz ist auf der Nordseite möglich, auf der Südseite wird dies durch die Regelung „eingeschränktes Halteverbot“ unterbunden.
- Die nutzbare Fahrbahnbreite liegt im Bereich parkender Fahrzeuge bei maximal 4,00 m (s. Abbildung 3).
- Durch die Bachgasse führt keine Buslinie, die Bachgasse ist keine Achse des kommunalen und regionalen Radnetzes.
- Gehwege sind beidseitig vorhanden, die Breite der Gehwege liegt deutlich unterhalb der geforderten Regelbreite von 2,50 m (gemäß DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen, Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum), auf der Südseite wird der Gehweg punktuell durch Treppenstufen unterbrochen. Hier muss der Fußverkehr auf die Fahrbahn ausweichen.



Abbildung 3: Beispielhafter Querschnitt der Bachgasse

Rückmeldungen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Die Parkierungssituation in der Bachgasse wird als schwierig wahrgenommen.
- Es gibt keine Park- oder Abstellmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge.
- Es wird angeregt, dass privat vorhandene Stellplätze (v. a. in Innenhöfen) von der Anwohnerschaft intensiver genutzt werden sollten.
- Es wird angeregt, dass mehr Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Ansätze der Umgestaltung:

- In der Bachgasse soll eine Einbahnstraße in Richtung Marktstraße eingerichtet werden, der Radverkehr wird in Gegenrichtung freigegeben.
- Die nutzbare Fahrbahnbreite wird 3,50 m betragen. Die Seitenräume und die Fahrbahn sind durch ein sehr niedriges Bord voneinander getrennt.
- Parken für Pkw wird weiterhin einseitig ermöglicht. Flächen für Parken werden markiert bzw. kenntlich gemacht, sodass illegales Parken, z. B. vor Hofeinfahrten, klar unterbunden wird.
- Ein Gehweg wird durchgehend auf der Nordseite eingerichtet, mit einer Mindestbreite von 1,25 m an Engstellen und breiter, wo immer möglich. Auf der Südseite werden im Bereich der in den Straßenraum ragenden Treppen ausreichend Bewegungsflächen eingerichtet.
- Verkehrsrechtlich soll eine Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) eingerichtet werden. Tempo 30 wäre – falls gewünscht – auch bei der vorgeschlagenen Umgestaltung möglich.
- Ein Verschwenken der Fahrbahn im Zuge der Bachgasse, um die optische Durchschusswirkung zu reduzieren, ist denkbar, z. B. durch versetztes Anordnen der Parkstände auf der Nord- und der Südseite.

Beiträge aus der Diskussion mit der Bürgerschaft:

<p>Parken gegenüber von Hof- und Grundstücksein- und Ausfahrten wird kontrovers besprochen: Führt zu Behinderungen und zu Einschränkungen der Sichtfelder, schafft aber mehr Parkmöglichkeiten.</p>
<p>Parkstände im öffentlichen Straßenraum werden dauerhaft von Anwohnerinnen und Anwohnern belegt, obwohl Stellplätze auf privater Fläche (z. B. in den Innenhöfen) vorhanden sind. Wie kann das verhindert werden? → Grundsätzlich schwierig, da i. d. R. nur ein erhöhter Parkdruck (z. B. durch Reduzierung des Angebots im öffentlichen Raum) zu einer verstärkten Nutzung privater Flächen führt. Alternativ ist lediglich der Appell an die Anwohnerinnen und Anwohner möglich, diese privaten Stellplätze für Parken von Pkw zu nutzen.</p>
<p>Frage, ob durch die Umgestaltung Parkstände im Straßenraum entfallen? → Durch die Umgestaltung soll illegales Pkw-Parken (z. B. in Kreuzungsbereichen) unterbunden werden. Es kann in etwa die gleiche Anzahl an legalen Parkständen wieder hergestellt werden.</p>
<p>Kennzeichnung von Parkständen wird positiv aufgenommen: Führt zu Erleichterung der Parkraumüberwachung – Falschparken wird damit eindeutig.</p>
<p>Parkraumkontrolle sollte zukünftig auch am Abend erfolgen.</p>
<p>Landwirtschaftliche und Campingfahrzeuge nutzen derzeit bevorzugt die Baugasse zur Durchfahrt. Auf Grund der Einbahnstraßenregelung würden sich diese Verkehre in die Bachgasse verlagern → Abbiegen von der Bachgasse in die Marktstraße bzw. den Bildweg wird kritisch gesehen / Beschilderung müsste angepasst werden. → Wird durch Schleppkurvenprüfungen im Zuge der Planung berücksichtigt.</p>

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße in der Bachgasse wird befürchtet, dass die optische Durchschusswirkung erhöht wird und damit die Geschwindigkeiten des fließenden Kfz-Verkehr zu nehmen.

→ Mögliche Maßnahmen wären ein Verschwenken der Fahrbahn, Aufpflasterungen oder farbliches Absetzen von Straßenabschnitten.

Diskussion über das geeignete Material der Fahrbahnoberflächen: Asphalt oder Pflaster – letzteres hat eine zusätzliche geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.

Rückfrage, ob alternativ die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Bachgasse möglich wäre?

→ In der Bachgasse wäre ein verkehrsberuhigter Bereich grundsätzlich möglich, da kein Bus fährt und keine Radachse hindurchfährt. Der Ansatz der Planung ist jedoch eine einheitliche Lösung für alle drei Straßenzüge, und zwar als Tempo-20-Zone. Die Erfahrung zeigt, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h der gelebten Praxis am nächsten kommt und zugleich die Gefährdung des Fußverkehrs geringer ist als bei Tempo 30.

Frage, ob der örtliche Parkplatz an der westlichen Zufahrt der Bachgasse bleibt – ein Entfallen würde den Parkdruck auf die Bachgasse erhöhen.

→ Der Parkplatz bleibt zunächst erhalten. Die Fläche war ursprünglich als Baustellenlagerfläche angedacht.

Anregung: Um Grünflächen im Straßenraum zu schaffen, müssten Flächen für parkende Pkw wegfallen. So kann die Aufenthaltsqualität im Straßenraum gesteigert werden.

Allgemeine Forderung: Alternative Führung des Radverkehrs durch den Schlosspark entlang des Mains.



Fotografie: Jennifer Lässig

MARKTSTRASSE

Bestandssituation:

- Die Marktstraße ist derzeit als Tempo-30-Zone ausgewiesen, der Verkehr ist in beide Fahrrichtungen zulässig.
- Das Abstellen/Parken von Kfz ist abschnittsweise auf beiden Seiten der Fahrbahn erlaubt, auf markierten Flächen im Gehwegbereich.
- Durch die Marktstraße führt Busverkehr (in Fahrtrichtung Süden), hier liegt die Haltestelle „Marktstraße“ (nicht barrierefrei ausgebaut), des Weiteren ist die Marktstraße Hauptachse des kommunalen und regionalen Radnetzes.
- Die Breite des Straßenraums bzw. die verfügbare Fläche im Querschnitt schwankt auf Grund der baulichen Strukturen z. T. deutlich.
- Die Flächenaufteilung (Seitenraum / Fahrbahn) geht zulasten der Seitenräume. Eine Fahrbahnbreite ist mit mindestens 5.00 m durchgängig gewährleistet. Gehwege sind beidseitig zwar vorhanden, deren Breite schwankt jedoch stark, punktuell ist der Gehweg vollständig unterbrochen.
- Es gibt punktuell Grünflächen und Bäume in der Marktstraße.



Abbildung 4: Querschnitt der Marktstraße (Engstelle altes Rathaus)

Rückmeldungen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Die gefahrenen Geschwindigkeiten des fließenden Kfz-Verkehr werden als überhöht wahrgenommen.
- Die Parkierungssituation in der Marktstraße wird als schwierig wahrgenommen.
- Es gibt keine Park- oder Abstellmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge.
- Es wird angeregt, Anwohnerparken für die Anliegerschaft einzurichten.

Ansätze der Umgestaltung:

- In der Marktstraße soll der Verkehr weiterhin in beide Fahrtrichtungen zugelassen bleiben - die Fahrbahn soll im Regelquerschnitt bei 6,00 m breit sein, um einen ungestörten Ablauf auch bei Begegnungsverkehr mit einem Bus sicherzustellen.
- Pkw-Parken wird weiterhin beidseitig innerhalb markierter Flächen ermöglicht, allerdings nur dort, wo eine ausreichenden Gehwegbreite gewahrt wird.
- Ein Gehweg soll - mit einer Mindestbreite von 1,25 m an Engstellen und breiter, wenn möglich - durchgehend eingerichtet werden. Das bedeutet z. B. in der Engstelle am alten Rathaus eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen.
- In der Marktstraße soll eine Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) eingerichtet werden. Tempo 30 wäre – falls gewünscht – auch bei der vorgeschlagenen Umgestaltung möglich.
- Um eine optische Durchschusswirkung in der Marktstraße zu verhindern, kann die Fahrbahn -bei entsprechenden Sichtverhältnissen zugunsten von Gehweg- oder ggfs. Parkplatzflächen- durch punktuelle Einengungen auf ein Mindestmaß von 4,50 (Begegnungsverkehr Pkw-Pkw möglich) reduziert werden, z. B. dort, wo ein erhöhter Querungsbedarf für den Fußverkehr vorliegt.

Beiträge aus der Diskussion mit der Bürgerschaft:

Parkende Pkw in den Einmündungen führen zu Behinderungen für Müll- und Entsorgungsfahrzeuge → Zwischenlösung: Markieren von Bereichen, in welchen geparkt werden darf und in welchen das Abstellen von Pkw untersagt ist.

Frage: Ist Tempo 20 als Regelgeschwindigkeit für den gesamten Bereich der drei Straßenabschnitte passend? Wie wird sichergestellt, dass das Tempo eingehalten wird?

→ Diskussion unter den Beteiligten: Vorgeschlagen werden „Fahrbahnschwellen“ oder „Haifischzähne“ auf der Fahrbahn, um einerseits auf Vorfahrtsregeln („Rechts-vor-Links“) hinzuweisen und andererseits das Tempo zu reduzieren. Letzteres führe zudem zu weniger Fremd- und Durchgangsverkehr.

→ Engstellen bzw. Einengungen der Fahrbahn, an denen sich Pkw nicht begegnen können, führen einerseits zu geringerem Tempo der Pkw und können andererseits gezielt eingesetzt werden, wo Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht (Vorschlag: Zwischen St.-Martinskirche und altem Rathaus).

Markierte Parkstände im öffentlichen Straßenraum können einfacher kontrolliert werden, weil eindeutig wird, wo Parken zulässig ist und wo nicht.

Das Parkraumangebot in der Marktstraße ist zu gering, da in der Wahrnehmung häufig Auswärtige in diesem Bereich nach Parkraum für deren Pkw suchen.



Fotografie: Jennifer Lässig

BAUGASSE

Bestandssituation:

- Die Baugasse ist derzeit als Tempo-30-Zone ausgewiesen, der Verkehr ist in beide Fahrtrichtungen zulässig.
- Das Abstellen/Parken von Kfz ist auf der Nordseite möglich, auf der Südseite wird dies durch die Regelung „eingeschränktes Halteverbot“ unterbunden.
- Die nutzbare Fahrbahnbreite liegt im Bereich parkender Fahrzeuge bei maximal 4,00 m (s. Abbildung 5).
- Durch die Baugasse führt Busverkehr (in Fahrtrichtung Westen), die Baugasse ist Hauptachse des kommunalen und regionalen Radnetzes.
- Gehwege sind beidseitig vorhanden, die Breite der Gehwege liegt deutlich unterhalb der geforderten Regelbreite von 2,50 m (gemäß DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen, Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum), auf der Südseite wird der Gehweg punktuell durch Treppenstufen unterbrochen.

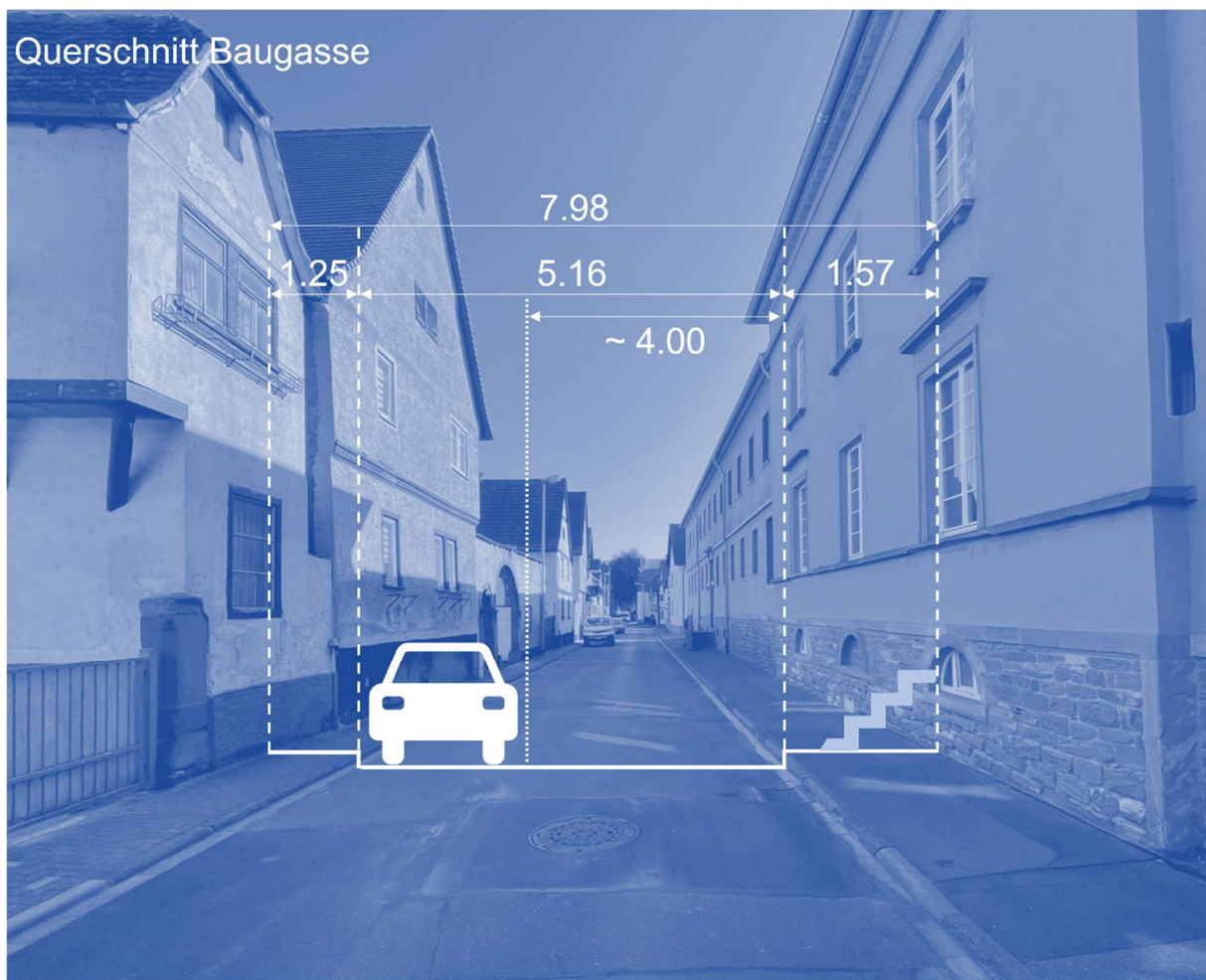


Abbildung 5: Beispielhafter Querschnitt der Baugasse

Rückmeldungen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Auf Grund der beengten Verhältnisse in der Baugasse gibt es Konflikte im Begegnungsfall von Fahrzeugen.
- Die Parkierungssituation in der Baugasse wird als schwierig wahrgenommen.
- Es gibt keine Park- oder Abstellmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge.
- Es wird angeregt, Anwohnerparken für die Anliegerschaft einzurichten.

Ansätze der Umgestaltung:

- In der Baugasse soll eine Einbahnstraße in Richtung Hauptstraße eingerichtet werden (als Pendant zur Bachgasse), der Radverkehr wird auch hier in Gegenrichtung freigegeben, der Busverkehr verbleibt in der Baugasse wie bisher.
- Durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen wird die Fahrbahn mit 3,50 m breit hergestellt. Ein Gehweg auf der Nordseite wird einseitig durchgehend eingerichtet, bei einer Mindestbreite von 1,25 m an Engstellen und breiter wenn möglich. Auf der Südseite kann im Bereich der Treppen nur eine Restfläche ermöglicht werden. Fahrbahn und Gehweg sind durch ein flaches Bord getrennt.
- Parken für Pkw wird weiterhin einseitig ermöglicht. Flächen für Parken werden markiert, sodass illegales Parken, z. B. vor Hofeinfahrten, unterbunden wird und geahndet werden kann.
- In der Baugasse wird eine Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) eingerichtet, Tempo 30 ist jedoch, bei der vorgesehenen Gestaltung, weiterhin möglich.
- Ein Verschwenken der Fahrbahn in Zuge der Baugasse, um die optische Durchschusswirkung zu reduzieren, ist denkbar, z. B. durch versetztes Anordnen des Parkens auf der Nord- und dann auf der Südseite.

Beiträge aus der Diskussion mit der Bürgerschaft:

Eine Maßnahme eines ISEK ist die Reaktivierung von leerstehenden Gebäuden – damit nähme die Anzahl der Anliegerschaft und zugleich die Anzahl der vorhandenen Pkw, die abgestellt werden müssen, zu.

Hinweis: Die erforderlichen Stellplätze müssen i.d.R. auf dem Grundstück nachgewiesen werden.

Vorschlag: Der gesamte Straßenraum wird ebenerdig, ohne Kanten, hergestellt. Die Trennung erfolgt lediglich über das Anlegen von Baumbeete, Grünflächen oder ähnliches. Bei einer Trennung der Flächen (wie vorgesehen) stünde stets der Kfz-Verkehr im Vordergrund, andere Verkehrsmittel würden nicht ausreichend berücksichtigt.

→ Ein ebenerdiger, flächiger Ausbau des Straßenraums ohne Kanten ist nur im Zuge eines verkehrsberuhigten Bereichs (mit Schrittgeschwindigkeit) zulässig. Dies lässt sich in der Baugasse nicht umsetzen, da hier der Bus verkehrt und eine Hauptroute des Radverkehr hindurchführt.

Einrichtung einer Einbahnstraße wird kritisch gesehen: Damit entstünden Umwege für den Kfz-Verkehr, zugleich ist der Parksuchverkehr bereits heute schon hoch.

→ Die Einrichtung einer Einbahnstraße erlaubt weiterhin Parkstände im öffentlichen Straßenraum anzubieten und zugleich die Konflikte in der Verkehrsabwicklung zu reduzieren (→ Begegnungsfälle von Pkw, Bussen oder Lkw in den engen Straßenräumen des Ortskerns wurde in der ersten Bürgerveranstaltung für kritisch erachtet). Nur so können Flächen für einen durchgängigen Gehweg generiert werden.

Die Restbreite der Gehwege im Bereich der Treppenaufgänge wäre auch nach dem Umbau gering.

Anregung: In der Baugasse gab es auch auf der Nordseite Treppenaufgänge zu den Wohngebäuden, die zwischenzeitlich zurückgebaut wurden. Dies sollte auch für die Treppenaufgänge auf der Südseite geprüft werden. Damit gäbe es keine punktuellen Engstellen mehr und durchgängige Gehwege wären einfacher umsetzbar.

→ Eine Prüfung muss gemeinsam mit dem Denkmalamt erfolgen.

Vorschlag: Der Radverkehr könnte östlich der Baugasse über die Löwengasse zum Main geführt werden. Von dort kann eine Radachse entlang des Mains bis zum Sportplatz unabhängig vom Kfz-Verkehr verlaufen.

Bei der Wahl des Oberflächenmaterials sollte bedacht werden, dass Pflasterflächen schwieriger mit „Stöckelschuhen“ begangen werden können.

VERABSCHIEDUNG

Herr Bürgermeister Münig bedankt sich bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für die Teilnahme am gemeinsamen Spaziergang durch den historischen Altort von Kleinheubach und die in den Prozess eingebrachten Ansichten und Ideen. Er erläutert das weitere Vorgehen bei den Planungen für den Altort (siehe Ausblick) und verabschiedet die Anwesenden.

FAZIT UND AUSBLICK

Die Beiträge aus der zweiten Bürgerveranstaltung werden im Folgenden sorgfältig von den beteiligten Planungsteams geprüft und bei Plausibilität in die weiteren Planungen eingespeist.

Der Umbau der drei Straßenzüge erfolgt sukzessive, der erste Abschnitt wird in der Bachgasse liegen und beginnt voraussichtlich 2023 – in zwei Stufen. Zu Beginn des Umbaus wird nochmals eine Anwohnerversammlung stattfinden, bei der Informationen zum Zeit- und Bauplan und auch zur konkreten Umgestaltung kommuniziert werden.

Für das Mobilitätskonzept der Marktgemeinde Kleinheubach werden parallel dazu weitere Maßnahmen(konzepte) entwickelt, die den Bürgerinnen und Bürgern in der dritten (und voraussichtlich abschließenden) Veranstaltung präsentiert werden.