



Stadt Zwingenberg • B 3 verbindet



Stadt Zwingenberg • B 3 verbindet

2. Planungswerkstatt „Zukünftige Gestaltung der B 3“

am Donnerstag, 6. April 2017, 18.30 bis 21.45 Uhr

Diefenbachsaal im Gasthaus Bunter Löwe, Löwenplatz 6, 64673 Zwingenberg

25 Teilnehmer/-innen (Anlage 1)

PROGRAMM

- (1) Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
- (2) Ergebnisse der städtebaulichen Strukturanalyse
- Vorschläge zu Maßnahmen und Planungen zur städtebaulichen Gestaltung
- (3) Diskussion von alternativen Nutzungsszenarien der Straßenfläche B 3
- (4) Ergebnisberichte aus den Arbeitsgruppen und Meinungsbild
- (5) Zusammenfassung und Ausblick auf die dritte Planungswerkstatt

1

DOKUMENTATION

zu 1) Begrüßung und Einführung

Die Moderatorin, Frau Meyer-Marquart, heißt die Anwesenden zum „2. Akt“ - zur 2. Planungswerkstatt - herzlich willkommen. Zur allgemeinen Einleitung und besonders für neue Teilnehmer/innen erklärt die Moderatorin kurz die Beteiligungsschritte zur Gestaltung der B 3. Inhaltlich fasst sie die Ergebnisse der 1. Planungswerkstatt zusammen: So wurden im ersten Schritt Stärken und Schwächen vertieft und auf einer Karte eingetragen/ lokalisiert. Im zweiten Schritt wurden Zielvorstellungen für die Gestaltung der Ortsdurchfahrt entwickelt, die die Grundlage für die zweite Veranstaltung bilden (Anlage 2, Seite 1 – 4).

In Bezug auf parallel laufende Aktivitäten (z.B. Unterschriftenaktion) appelliert sie an die Mitwirkenden, den dafür vorgesehenen „Runden Tisch“ in der Werkstatt zu nutzen. Denn diese Planungswerk-



statt wurde eingerichtet, um in einem fairen Dialog alle Sichtweisen in der Planung zu berücksichtigen - letztlich mit dem Ziel, wie es auch in 1. Werkstatt benannt wurde, eine faire Nutzungsverteilung zu gestalten.

Frau Meyer-Marquart erläutert Ziele und Ablauf des 1. Werkstatt-Termins (Anlage 2, Seite 5).

zu 2) Ergebnisse der städtebaulichen Strukturanalyse

Im Rahmen der Strukturanalyse hat das Fachbüro Eichler + Schauss u.a. die historische Siedlungsentwicklung, die Gebäudenutzungen sowie verkehrsrechtliche Bedingungen untersucht (siehe Anlage 2, Seite 7-9). Herr Eichler stellt fest, dass seine fachliche Analyse weitgehend der Analyse der Planungswerkstatt entspricht (Seite 10 und 11). Die Analyse verlangt Lösungen für a) die kontinuierliche verkehrliche Nutzung, b) temporäre verkehrliche Nutzungen (z.B. KiTa, Schule, Kirche) sowie für c) örtliche Schwerpunkte (z.B. Laden- und Dienstleistungslokale).

Weiter erläutert er, durch welche Merkmale die gestalterische Wirkung, der Charakter und die Atmosphäre einer Ortsdurchfahrt bestimmt werden (Seite 12) und veranschaulicht anhand von Fotos die gestalterischen Defizite der Ortsdurchfahrt:

- fehlende Raumkanten und defizitäre Freiflächengestaltung (im Einzelnen Seite 13 bis 21),
- städtebauliche und landschaftsplanerische Defizite (im Einzelnen Seite 22 bis 34).

Die Gestaltungspotentiale liegen nach Feststellung des Fachplaners beim Stadtpark mit Stadtmauer und Altstadt, beim Gasthaus „Bunter Löwe“ und beim Rathaus, bei der Katholischen Kirche, der Bergkirche und bei Einzelgebäuden entlang der Straße (Anlage 2, Seite 35 bis 46).

Vorschläge zu Maßnahmen und Planungen zur städtebaulichen Gestaltung

Aus der Analyse leitet Herr Eichler Maßnahmen und Planungen zur städtebaulichen Gestaltung von Gebäuden und Freiflächen an der Ortsdurchfahrt Zwingenberg ab. Sie umfassen die Aufgabenfelder Gestaltung

- (1) der Straßenrandbebauung und
- (2) des Stadtpark sowie der Pierrefondsanlage (siehe Seite 47 bis 50);
- (3) der Werbeanlagen/Möblierung;
- (4) der öffentlichen Platzflächen wie Sparkasse/Schule, Obertor/Parkeingang, Einmündung Bahnhofstraße und
- (5) der Straßenräume, wie „Fristo“-Parkplatz, Ausfahrt katholische Kirche (siehe Seite 51 bis 58);
- (6) Beseitigung von Bäumen/störenden Bepflanzungen wie im Bereich katholische Kirche und Stadtpark sowie
- (7) Neuanpflanzung von Bäumen auf öffentlichen und privaten Grundstücken (siehe Seite 59 bis 63).

Auf Rückfragen der Teilnehmer/-innen erläutert Herr Eichler:

- Durch Solitärer Bäume wird kein Beitrag zum Lärmschutz geleistet.
- Die Sicht auf die Stadtmauer ist wegen der Höhe eingeschränkt.



Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Rahmen der Dorferneuerung ein Konzept für den Stadtpark erstellt werden soll.

zu 3) Diskussion von alternativen Nutzungsszenarien der Straßenfläche B 3

Die Moderatorin betont in der Einführung zur Diskussion, dass die Nutzungsszenarien lediglich ein Hilfsmittel sind, um sich einer umsetzungsfähigen und akzeptierten Variante anzunähern. Weiter erinnert sie daran, welche Vielfalt an Nutzungen neben der rein verkehrlichen auf einer Ortsdurchfahrt zu berücksichtigen sind, welche unterschiedlichen Erwartungen die Nutzer an Sie stellen und dass die Mitwirkenden der Planungswerkstatt bewusst in die Rolle schlüpfen und die Sichtweise vertreten sollen, für die sie in der Werkstatt mitwirken (vgl. Anlage 2, Seite 65 bis 68). Sie gibt Regeln für die Gesprächsführung vor und benennt die zentrale Fragestellung für die Diskussion:

- Welche Vor- bzw. Nachteile hat das Nutzungsszenarium in Bezug auf die Ziele?
- Warum? – Argumente!
- Für wen? – Sichtweisen!

Zur inhaltlichen Einführung erläutert Herr Eichler die rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen zur Querschnittgestaltung (Anlage 2, Seite 73), die für alle Varianten gelten. Er verdeutlicht, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 bei allen Varianten zur Lärmreduzierung, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung der Trennwirkung und zur höheren „Gleichwertigkeit“ der Verkehrsteilnehmer beitragen würde (Seite 74). Schließlich skizziert er die Unterschiede der drei zur Diskussion gestellten Szenarien (Anlage 2, Seite 75-77):

- 1) mit und ohne Parkstreifen, Fahrbahnbreite 6,5 m, kein Schutzstreifen für Radfahrer
- 2) Parkstreifen und Schutzstreifen einseitig, Fahrbahnbreite: 7,0 m, 1 Schutzstreifen westlich
- 3) Parkstreifen und Schutzstreifen beidseitig, Fahrbahnbreite: 7,5 m - 8,5 m

Auf Rückfrage wird geklärt:

- Tempo 30 ist rechtlich nicht nur aus Immissionsschutzgründen möglich, sondern auch in Gebieten/ Abschnitten mit hoher Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf (z.B. im Bereich einer KiTa, Schule, Senioreneinrichtung) und dies nicht nur im Eingangsbereich, auch im „Zulauf“ einer Einrichtung.
- Tempo 30 ist nicht als Voraussetzung für die drei Szenarien zu verstehen, sondern als generelle Empfehlung zur Erhöhung der Zielerreichung.
- Die Regelbreite der Gehwege beträgt 1,5 m; vor Geschäften wird der Gehweg auf 2,0 m erweitert.

Die Anwesenden verteilen sich nach dem Zufallsprinzip auf drei Gruppen. Jede der Gruppen bewertet die drei Nutzungsszenarien. Die drei Co-Moderatoren Herr Eichler, Herr Schüle und Frau Meyer-Marquart halten die Ergebnisse in Tabellen fest:



NUTZUNGSVARIANTE 1 (mit und ohne Parkstreifen, Fahrbahnbreite 6,5 m, kein Schutzstreifen)		
Kriterium	(+) Vorteile / (-) Nachteile	Hinweise
Verkehrliche Aspekte		
verbesserte Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer		
- insbesondere Ein- / Ausfahrbedingungen der Seitenstraßen	- keine Verbesserung bei westlichen Einfahrten in die B 3 - Parkstreifen zu nah an Einmündung Neugasse + allgemein bessere Sicht (z.B. aus Wiesengasse)	
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer		
- für Fußgänger	+ profitieren am meisten + mehr Gehwegfläche	- mehr Zebrastreifen - mehr Fußgänger-Querungsmöglichkeiten
- für Radfahrer	+ bei Tempo 30 profitieren auch Radfahrer - aber kein Schutzstreifen, Fahrradfahren zu wenig möglich, kein Angebot, nur bei Tempo 30 sinnvoll, Voraussetzung für sicheren Radverkehr - kein Schutz für Fahrradfahrer	- „für erfahrene Radfahrer bestehen auch im Status Quo keine erheblichen Gefahren“ - Variante schmerzlich für Radfahrer
- spezifische Punkte: KiTa, Schule, Kirche, Sparkasse	+ Vorplatz an Schule und KiTa haben mehr Gestaltungsfläche	
mehr Radfahrer auf der Straße		
Umfang der Parkplätze	- Wildparken vor Pass 11-13 befürchtet + mehr Parkplätze, Empfehlung diese besser zu verteilen	
Städtebauliche Aspekte		
- Ordnung der Parkplätze/ Parkzone	- Parkplätze im südl. Teil des Stadtparks überflüssig - Konflikte bei KiTa, Bäcker, Pass 11-13 - Parkplätze vor Geschäften Pass 13 sollen erhalten bleiben, stattdessen auf Ostseite Parken entfernen - dann aber eingeschränkte Sicht aus Wiesenpromenade - Parkplätze näher an schmalere Fahrbahn verlegen - an KiTa beidseitig Parken/ in beiden Richtungen empfohlen	



	- zu wenig Parkplätze vor Geschäften - Bushaltestelle an Arresthausgasse verschieben nach Norden	
- Gestalterische Wirkung der Fahrbahn	+ schmaler und dadurch geringere Geschwindigkeit + Gestaltungsmöglichkeit auf Gehwegen größer	-Verschiebung der Bushaltestellen
- Erreichbarkeit der Geschäfte/ Betriebe / öffentl. Einrichtungen	- neue Bushaltestelle mit Hochboard an Bäckerei German, dann keine Zufahrtmöglichkeit zu Grundstücken	
- Wahrnehmbarkeit Altstadt / Stadtpark	- optische Einschränkung des Stadtparks, Blickbeziehungen auf Altstadt verstellt	

NUTZUNGSVARIANTE 2 (Parkstreifen und Schutzstreifen einseitig, Fahrbahnbreite: 7,0 m, 1 Schutzstreifen westlich)		
Kriterium	(-) Vorteile / (+) Nachteile	Hinweise
Verkehrliche Aspekte		
verbesserte Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer	+ positive Wirkung der Verkehrsberuhigung auf Westseite der B 3	- Schutzstreifen auf Ostseite wäre sinnvoller
- insbesondere Ein- / Ausfahrbedingungen der Seitenstraßen	+ sehr gute Einsicht in B 3 + Schutzstreifen auf Westseite sehr gut - im Bereich Neugasse Parken zu nah im Einmündungsbereich - keine wesentliche Verbesserung, nur dort wo Parkplätze wegfallen - Zufahrt zum Bäcker German schwierig	
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer		- „ganz oder gar nicht“ – beidseitig oder kein Schutzstreifen
- für Fußgänger	- keine Vorteile für Fußgänger + Schutzstreifen für Schulkinder gut, da fast alle auf Westseite laufen	
- für Radfahrer	- im Bereich Stadtpark Parkstreifen unterbrechen, bessere Sicht auf Radfahrer	- keine Gefahr für Radfahrer im Status quo



	<ul style="list-style-type: none">- einseitiger Schutzstreifen ist keine Option, da verwirrend+ durchgehender Schutzstreifen ist gut- Kinder wissen nicht, was Schutzstreifen bedeutet	
<ul style="list-style-type: none">- spezifische Punkte: KiTa, Schule, Kirche, Sparkasse	<ul style="list-style-type: none">+ mehr Parkmöglichkeiten- kein Halten auf Schutzstreifen möglich im Bereich KiTa- Parkplätze Geschäftshaus Pass 11-13 -> Verschwenkung der Fahrbahn- Stellplätze auf falscher Seite- Radweg besser auf Ostseite	
mehr Radfahrer auf der Straße	<ul style="list-style-type: none">- ausgeglichene Nutzungsverteilung	
Umfang der Parkplätze	<ul style="list-style-type: none">- zu wenige Parkplätze vor Darmstädter Str. 9-13 und vor Bäcker German+ wechselseitiges Parken vor KiTa und Kirche- Verlust von Parkplätzen ist negativ	
Städtebauliche Aspekte		
<ul style="list-style-type: none">- Ordnung der Parkplätze / Parkzone		
<ul style="list-style-type: none">- Gestalterische Wirkung der Fahrbahn		
<ul style="list-style-type: none">- Erreichbarkeit der Geschäfte/ Betriebe / öffentl. Einrichtungen		
<ul style="list-style-type: none">- Wahrnehmbarkeit Altstadt / Stadtpark	<ul style="list-style-type: none">- Autos versperren die Sicht- Sicht auf Altstadt durch parkende Autos behindert	



NUTZUNGSVARIANTE 3 (Parkstreifen und Schutzstreifen beidseitig, Fahrbahnreite: 7,5 m - 8,5 m)		
Kriterium	(-) Vorteile / (+) Nachteile	Hinweise
Verkehrliche Aspekte		
verbesserte Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer	- lädt zum schnellen Fahren ein	Schutzstreifen wird von vielen Teilnehmern mit Unbehagen wahrgenommen, da vielen Regelung nicht bekannt
- insbesondere Ein- / Ausfahrbedingungen der Seitenstraßen	+ weniger parkende Autos versperren die Sicht (weniger Parkplätze) + verbesserte Einsicht von Seitenstraßen + teilweise Parken etwas zurückgenommen	zeitlich begrenztes Parken einrichten, da tagelang abgestellte Autos den Kunden die Parkplätze verwehren
Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer		
- für Fußgänger	+ Fußgänger haben keinen Nachteil + Gehweg wird am stärksten eingeschränkt, aber sicher, da Schutzstreifen davor + Kinder besser wahrnehmbar, da weniger Sichteinschränkung durch parkende Autos + Straße ist besser zu überqueren durch bessere Sicht	7
- für Radfahrer	+ sicherste Variante für Radfahrer - häufiges Überfahren des Schutzstreifens + optimaler Schutz für Radfahrer - Schutz wird nur suggeriert	Anregung: auf Schutzstreifen an „Enden“ verzichten, keinen durchgängigen Schutzstreifen
- spezifische Punkte: KiTa, Schule, Kirche, Sparkasse	- Haltezone fehlt, da Kurzparker Kinder an KiTa abholen - kein reines Parken an KiTa, Halten erlaubt - Parkmöglichkeiten für Gottesdienst schaffen	- in der Praxis wird illegal vor der Kita geparkt - Interessenkonflikt zw. kleinen Kindern und Parken vor KiTa
mehr Radfahrer auf der Straße	+ mehr Radfahrer	
Umfang der Parkplätze	- Reduzierung der Parkplätze - Parkplätze fehlen, stattdessen ÖPNV verbessern - Parkplätze vor Kirche, KiTa fehlen/ funktionieren nicht - zu wenig Parken vor Bäcker German, Kita, Kirche, am Pass 9-13 - Ostseite mehr Parken schaffen	- Parkplätze im Hof aufwerten, damit bessere Ausnutzung oder beispielweise Parken woanders attraktiver machen z.B. Rewe



Städtebauliche Aspekte

- Ordnung der Parkplätze / Parkzone	- viel Anwohnerparken muss möglich sein - Melibokus-Parkplatz aktivieren	
- Gestalterische Wirkung der Fahrbahn	- Gestaltungsmöglichkeiten auf Freifläche eingeschränkt + Straßenfläche ist sehr breit - Straßenbreite lädt zu schnellerem Fahren ein	
- Erreichbarkeit der Geschäfte/ Betriebe / öffentl. Einrichtungen	- sehr schwierig für Kunden zu erreichen	
- Wahrnehmbarkeit Altstadt / Stadtpark	- Parken auf der Ostseite ist zu viel, da Sicht auf Altstadt versperrt - keinen durchgängigen Parkstreifen -> unterbrechen, um Sicht zu schaffen	





zu 4) Ergebnisberichte aus den Arbeitsgruppen und Meinungsbild

Die Co-Moderatoren berichten aus den Gruppen und fassen die Argumente aus den Tabellen (siehe Punkt 3) für die drei Szenarien zusammen:

Gruppe 1 (Frau Meyer-Marquart) hat für keine der drei Szenarien eindeutig argumentiert. Die Argumente der Gruppe 2 (Herr Eichler) sprechen eher für Szenario 2 mit leichter Tendenz zu Szenario 1, während die Ergebnisse der Gruppe 3 (Herr Schüle) eher auf Szenario 1 deuten. Somit wird insgesamt keines der drei Szenarien eindeutig präferiert. Es wird lediglich deutlich, dass Szenario 3 mit beidseitigem Fahrradschutzstreifen weniger Nutzungsinteressen gerecht wird und somit zu einseitig ausgerichtet wäre.

Da die Bewertung in den Gruppen gezeigt hat, dass die Planungsaufgabe sich als komplex erweist und noch viele Aspekte offen geblieben sind, empfiehlt die Moderatorin zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf ein Meinungsbild über die Auswahl eines bestimmten Szenarios zu verzichten.

zu 5) Zusammenfassung und Ausblick auf die dritte Planungswerkstatt

Herr Eichler schlägt vor, für die 3. Planungswerkstatt Szenario 1 und 2 stärker zu vertiefen und die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer örtlich differenzierter zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass das Nutzungsinteresse der Fußgänger eindeutig und kontinuierlich ist, während die Nutzungsansprüche der Radfahrer derzeit eher geringer sind, das Angebot aber künftig, u.a. aus Gründen des Klimaschutzes, zu erweitern ist. Die Anforderungen des ruhenden Verkehrs/ des Parkplatzbedarfs ist stark verhaltensabhängig. Aus den Argumenten der Teilnehmer/-innen schlussfolgert Herr Eichler, dass bei der weiteren Vertiefung und Detaillierung der Planung insbesondere die Lage der Haltestellen und die Querungshilfen berücksichtigt werden müssen. Aus dem Teilnehmerkreis wird ergänzt, dass die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses bei Schulbussen besondere Aufmerksamkeit verlangt, ebenso die Andienungsmöglichkeiten der Geschäfte.

Auf die Frage der Moderatorin, wer den Vorschlag zum weiteren Vorgehen mitträgt, sprechen sich die Anwesenden bei einer Gegenstimme dafür aus.

Nächster Termin:

Der Termin der 3. Planungswerkstatt findet am **Dienstag, den 23. Mai 2017, ab 18.30 Uhr** im Diefenbachsaal im "Bunten Löwen" statt.

Dazu wird rechtzeitig per E-Mail bzw. schriftlich eingeladen.

Für die Dokumentation: Dorte Meyer-Marquart und Christian Eichler