



Stadt Zwingenberg • B 3 verbindet

3. Planungswerkstatt „Zukünftige Gestaltung der B 3“

am Dienstag, 23. Mai 2017, 18.30 bis 22.15 Uhr

Diefenbachsaal im Gasthaus Bunter Löwe, Löwenplatz 6, 64673 Zwingenberg

23 Teilnehmer/-innen (Anlage 1)

PROGRAMM

- (1) Begrüßung und Einführung
- (2) Diskussion von Lösungsvarianten für Teilbereiche und Entscheidung
- (3) Diskussion und Entscheidung zum Gesamtkonzept für die Nutzungsaufteilung / Gestaltung
- (4) Zusammenfassung und Ausblick auf weitere Schritte

1

DOKUMENTATION

zu 1) Begrüßung und Einführung

Frau Meyer-Marquart begrüßt die Anwesenden zur 3. und abschließenden Planungswerkstatt. Zur allgemeinen Einleitung und insbesondere für die neuen Teilnehmer/-innen erläutert die Moderatorin die Beteiligungsschritte zur Gestaltung der B 3 (Anlage 2, Seite 2). Sie dankt für die Organisation der Vertretungen und bittet wegen der wechselnden Teilnehmerschaft alle um besondere Aufmerksamkeit, sich in der Diskussion nicht zu wiederholen, sondern ergebnisorientiert einen Schritt weiterzukommen.

Die Moderatorin fasst die Ergebnisse der 2. Planungswerkstatt zusammen: Anhand einer Übersicht der Vor- und Nachteile (Anlage 2, Seite 4) erinnert sie daran, dass keine der drei Nutzungsvarianten eindeutig favorisiert worden war, u.a. weil die vorgelegten Varianten für bestimmte Teilbereiche zu wenig differenziert waren und somit zu viele Punkte offen geblieben waren. Deshalb wurde die Idee einer auf dem gesamten Planungsabschnitt durchgängigen Lösungsvariante aufgegeben und stattdessen für besonders sensible Teilbereiche differenzierte Lösungen angestrebt (Anlage 2, Seite 5).



Außerdem stellt sie grundlegend klar, dass in diesem frühen Planungsstadium nicht alle Erwartungen und Anforderungen der Auftaktveranstaltung und der ersten Planungswerkstatt befriedigt werden können; dazu ist sie noch zu grob. Vorrang hat deshalb die Diskussion über die grundsätzliche Funktions- bzw. Nutzungsaufteilung, weil sie wesentliche Voraussetzungen für die spätere Gestaltungsplanung schafft (Anlage 2, Seite 6).

Abschließend erläutert Frau Meyer-Marquart Ziele und Ablauf des 3. Werkstatt-Termins (Anlage 2, Seite 7).

zu 2) Diskussion von Lösungsvarianten für Teilbereiche und Entscheidung

Zur Einführung erläutert Herr Eichler zunächst die Rahmenbedingungen und Prämissen des Nutzungskonzepts einschließlich der Teilbereiche (Anlage 2, Seiten 8 bis 15): Dazu gehören im Wesentlichen die jeweiligen Nutzungsansprüche der verschiedenen Nutzer des Straßenraums und die erforderlichen Abmessungen für Fahrradschutzstreifen, Sicherheitstrennstreifen, Bürgersteigbreite, Parkplatzbreite und Fahrbahn (Seite 11 und 12) und die Prämissen der Nutzungsverteilung (Seite 13 und 14).

Die **Diskussion über die Rahmenbedingungen des Nutzungskonzepts** ergibt folgende Fragen, Bedenken und Anregungen:

- Auf die Frage aus Sicht des Vertreters für Radfahrer, ob die Sicherheitsabstände zwischen dem Gehsteig und dem Fahrradschutzstreifen zu knapp bemessen sein könnten, erläutert Herr Eichler, dass es sich dabei um die so genannten Sicherheitstrennstreifen handelt, die mit 0,5 m regelgerecht bemessen sind.
- Auf die Frage, ob die Engstellen, an denen der Schutzstreifen aus Platzmangel nicht vorgesehen ist, speziell gekennzeichnet werden, wird erklärt, dass dies eher dem Normalfall der Nutzungsaufteilung entspricht und nicht gesondert gekennzeichnet werden muss; im Gegenteil: Wenn es enger wird, sind alle Verkehrsteilnehmer aufgefordert, besonders aufmerksam zu sein.
Wegen der möglichen Gefahren wird u.a. aus Sicht der Radfahrer angeregt, solche Bereiche zu kennzeichnen.
- Aus Sicht der Grundschule wird der Fahrradschutzstreifen für die Zielgruppe der Fahranfänger und Älteren als eher gefährdend und somit als kontraproduktiv bewertet, insbesondere, wenn der Streifen an mehreren Stellen unterbrochen wird. Aus Sicht des Vertreters für Radfahrer sind Fahrradschutzstreifen immer sicherer als keine, auch wenn sie unterbrochen werden.
- Es wird angeregt, Tempo 30 einzurichten und auf die Schutzstreifen für Radfahrer zu verzichten. Herr Eichler erläutert, dass Tempo 30 nicht im Rahmen dieser Planung geregelt werden kann, sondern als zusätzliche Maßnahme für das Gesamtkonzept begünstigend hinzukäme. Deshalb ist das Konzept unabhängig von einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf eine Optimierung aller Interessen im Rahmen des zur Verfügung stehenden Raumes ausgerichtet.
- Zur Frage von Tempo 30 informiert Herr Bürgermeister Dr. Habich, dass für nachts eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung grundsätzlich aus dem hessischem Lärmaktionsplan abgeleitet werden kann (siehe auch Protokoll der 2. Planungswerkstatt, Seite 3). Allerdings ist noch offen, ob das Land Hessen die Kompetenz für diese Regelung hat. Ob Tempo 30 auch tagsüber angeordnet werden kann und zwar mit der Begründung von sensiblen Einrichtungen (z.B. KiTa), ist



ebenfalls noch nicht geklärt; eventuell reichen die Voraussetzungen dafür in Zwingenberg nicht aus.

- Es wird gefragt, ob der Gehsteig für Fußgänger ausreichend breit ist, ob die Parkstreifen nicht eher einer Herabwürdigung der Fußgänger entspricht. Von Seiten der Planung wird dargelegt, dass für Fußgänger durchgängig mindestens 1,50 m vorgesehen ist, im Bereich von Geschäften möglichst breiter, und dass die höhengleichen Parkstreifen zum Gehweg gehören. Sofern sie nicht gerade zum Parken genutzt werden, stehen die Parkstreifen dem Fußgänger zur Verfügung. Deshalb handelt es sich eher um eine fußgängerfreundliche Lösung.
- Auf die Frage, ob der Parkraum markiert wird, wird geklärt, dass eine eindeutige Markierung vorgesehen ist: zum einen die Beschilderung „Parken auf Gehwegen“, zum anderen eine farbliche Markierung der Abgrenzung und an gefährlichen Stellen u.U. Poler.



Es wird angeregt, deutlicher zu markieren als in Auerbach. Ein Beispiel für eine gute Markierung sind in Zwingenberg die Alsbacher Straße und die Bahnhofstraße.

- Auf die Frage, ob Parkflächen für Menschen mit Beeinträchtigungen vorgesehen sind, erklärt Herr Eichler, dass der Platz dafür vorhanden ist, diese Stellflächen müssen später bei der Ausführung reserviert und gesondert gekennzeichnet werden. Die mit dem Gehsteig höhengleichen Parkstreifen sind in diesem Fall besonders von Vorteil.
- Auf die Frage, ob eine Begrünung vorgesehen ist, wird dies bestätigt und im Weiteren auf TOP 4 verwiesen, das gleiche gilt für die Frage nach Querungshilfen.
- Zur Frage, ob ausreichend Platz für Mülltonnen im Falle der Abfuhr vorhanden ist, erklärt Herr Eichler, dass dies eine Aufgabe der späteren Detailplanung ist.
- Es wird von mehreren Seiten gut geheißen, dass das Gesamtkonzept flexibel gestaltet und passend für Zwingenberg ist.

Bevor über das Gesamtkonzept abgestimmt wird, wird einvernehmlich geklärt, zuerst die Teilbereiche zu erörtern und abzustimmen.

Frau Meyer-Marquart erinnert zu Beginn der Diskussion der Teilbereiche und des Gesamtkonzepts nochmals ausdrücklich an die Rolle der Teilnehmer als Vertretung einer bestimmten Zielgruppe und an die gemeinsam in der 1. Planungswerkstatt festgelegten Ziele der Planung als Maßstab für die Bewertung der Varianten (vgl. Dokumentation 1. Planungswerkstatt). Kurz gefasst sind dies die Zielkriterien

- verbesserte Übersicht,
- Sicherheit für alle, insbesondere Fußgänger und Radfahrer
- mehr Radfahrer,
- Umfang/ Ordnung Parkplätze,
- Erreichbarkeit der Geschäfte u.a.

Für den Diskussionsverlauf sind folgende Schritte vorgesehen:

- (1) Präsentation des Planers
- (2) Rückfragen zum Verständnis
- (3) Ergänzungen/ Anregungen mit Begründung (Bezug zu den Zielkriterien):
- (4) Widerspruch mit Begründung/ ggf. Lösungsvorschlag
- (5) Zusammenfassung/ Entscheidung



Sie weist darauf hin, dass das Abstimmungsergebnis der Planungswerkstatt den Charakter und die Bedeutung einer Empfehlung an die Entscheidungsgremien hat (Stadtverordnetenversammlung): Je klarer die Argumente und je deutlicher die Abstimmung ausfällt, desto stärker ist das Votum.

Teilbereich 1 „Geschäftsbereich Löwenplatz“

Alternative A: Fahrradschutzstreifen beidseitig länger; weniger Stellplätze (siehe Anlage 2, Seite 27; im Vergleich mit B auf Seite 29)	Alternative B: Fahrradschutzstreifen ausgesetzt; Stellplätze beidseitig anlegen (zusätzlich oder insgesamt? 9 bis 10 Stellplätze) (siehe Anlage 2, Seite 28; im Vergleich mit A auf Seite 29)
Nachteil: fehlende Parkplätze	Vorteil: die meisten der Ziele werden mit dieser Lösung erreicht, mit Ausnahme von mehr Sicherheit für Radfahrer und Übersicht für alle Es wird aufgefordert, die Lage der Bushaltestelle zu überprüfen und nach einer Alternative zu suchen, z.B. in Höhe des Rathauses.
Ergebnis der Abstimmung per Handzeichen: Eine sehr große Mehrheit votiert für Variante B (19 der 20 abstimmenden Teilnehmer/innen dafür, 1 dagegen)	

Teilbereich 2 „Kita/ katholische Kirche“

Alternative A: mit Fahrrad-Schutzstreifen beidseitig, keine Stellplätze (siehe Anlage 2, Seite 31; im Vergleich mit B auf Seite 33)	Alternative B: ohne Fahrradschutzstreifen; auf der Ostseite Stellplätze anlegen, die im Vergleich zu heute rechtlich zulässig sind (siehe Anlage 2, Seite 32; im Vergleich mit A auf Seite 33)
Nachteil: keine Stellplätze, was insbesondere vor der Kita ein Problem darstellt	Vorteil: Stellplätze für die Kita und bei Gottesdiensten Vorteil: Situation wird „geklärt“ und im Vergleich zu heute legalisiert
Ergebnis der Abstimmung per Handzeichen: Eine sehr große Mehrheit votiert für Variante B (18 der 20 abstimmenden Teilnehmer/innen dafür, 1 dagegen; 1 Enthaltung)	



zu 3) Diskussion und Entscheidung zum Gesamtkonzept für die Nutzungsaufteilung / Gestaltung

Herr Eichler erläutert unter Bezugnahme auf die eingangs geschilderten Rahmenbedingungen und Prämissen des Nutzungskonzepts das Gesamtkonzept für die B 3 (Anlage 2, Seiten 16 bis 19).

Die **Diskussion über das Gesamtkonzept** ergibt über die Diskussion der Rahmenbedingungen hinaus (siehe TOP 2, Seite 2/3) folgende Fragen, Bedenken und Anregungen:

- Wegen der Durchgängigkeit des Konzepts und weil auf dem Privatgrundstück Stellplätze vorhanden sind, wurde vor den Arztpraxen auf drei Stellplätze verzichtet. Diese werden an dieser Stelle für wichtig erachtet, deshalb wird von mehreren Seiten angeregt zu prüfen, ob Stellplätze vorgesehen werden können.
- Zu den Bedenken, dass die Stellplätze nicht ausreichen, erläutert Herr Eichler, dass es etwas weniger als im Bestand sein werden, sie aber durch Parkplatzbewirtschaftung hinsichtlich der Auslastung optimiert werden könnten und dass illegale Parksituationen beseitigt werden. Insgesamt wird gleichzeitig mehr Schutz für Radfahrer und Fußgänger erreicht.
- Herr Eichler weist nochmals ausdrücklich darauf hin, dass die Umsetzbarkeit der Vorschläge in Bezug auf den Straßenquerschnitt überprüft wurden; jedoch nicht in Bezug auf die Straßenachse.
- Auf die Bedenken, ob nach der Entscheidung über die Teilbereiche 1 und 2 ohne Fahrrad-schutzstreifen noch genügend vorhanden sind, wird angeregt, die Schutzstreifen-Abschnitte mit Hessen mobil auf ihre Durchführbarkeit zu überprüfen.
- Auf die Frage, ob Zebrastreifen vorgesehen sind, erläutert Herr Eichler, dass diese in den fraglichen Abschnitten nicht geeignet und rechtlich nicht zulässig sind, weshalb Lichtsignalanlagen (Ampeln) vorgesehen sind.

5

Vor der Abstimmung wird auf Zuruf einvernehmlich geklärt, dass die Abstimmung über das Gesamtkonzept die drei Prüfaufträge in Bezug

- auf die Lage der Bushaltestelle im Teilbereich 1 (Geschäftsbereich Löwenplatz),
- die Stellplätze vor den Arztpraxen und in Bezug auf
- die Durchführbarkeit der Schutzstreifen-Abschnitte mit Hessen mobil

einschließt.

Ergebnis der Abstimmung per Handzeichen:

In der abschließenden Abstimmung über das Gesamtkonzept einschl. der Prüfaufträge wird mit sehr großer Mehrheit für das vorgelegte Konzept votiert (17 Stimmen dafür, 1 Stimme dagegen, 2 Enthaltungen).

In Ergänzung zum Gesamtkonzept knüpft Herr Eichler an die Vorschläge zu **Maßnahmen der städtebaulichen Gestaltung** an, die er in der 2. Planungswerkstatt bereits vorgetragen hat, wiederholt diese in einer kurzen Übersicht und geht im Besonderen auf die Querungshilfen und die Begrünung ein.



Querungshilfe

Für den unübersichtlichen Bereich zwischen Pfarrhausgasse und Wiesenstraße empfiehlt der Fachplaner eine Mittelinsel als Querungshilfe (Anlage 2, Seite 34).

In der Diskussion wird Folgendes angemerkt:

- Es wird gefragt, ob wegen der angestrebten direkten Wegebeziehung vom Melibokusparkplatz aus die Mittelinsel in Richtung Pfarrhausgasse bzw. Arresthausgasse verschoben werden könnte. Der Fachplaner erläutert, dass dies wegen der erforderlichen Schleppkurven aus den Seitenstraßen nicht möglich ist.
- Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Orientierung für Busfahrer zum Melibokusparkplatz gewährleistet bleiben muss.
- Es wird angeregt, diese Querungshilfe mit Hessen mobil abzustimmen.

In der Abstimmung über den Vorschlag zur Querungshilfe wird mit Mehrheit für das vorgelegte Konzept votiert (13 Stimmen dafür, 6 Enthaltungen).

Begründung und andere gestalterische Ansätze

Herr Eichler erläutert nochmals die Begrüpfungsmöglichkeiten und weist darauf hin, dass man bei der Realisierung bis auf wenige Ausnahmen überwiegend auf die Kooperation mit privaten Grundstückseigentümern angewiesen ist (Anlage 2, Seiten 35 und 36).

In der kurzen Aussprache wird deutlich gemacht, dass nicht nur ein „Kaschieren“ gewünscht wird, sondern – so weit möglich – ein aktives Lenken und Gestalten, auch auf privaten Grundstücken.

6

In der Abstimmung über die gestalterischen Maßnahmen wird einstimmig bekundet, dass die Vorschläge des Planers mitgetragen werden.

zu 4) Zusammenfassung und Ausblick auf weitere Schritte

Frau Meyer-Marquart hält abschließend fest, dass die für die 3. Planungswerkstatt erarbeiteten Vorschläge mit großer Mehrheit befürwortet werden und somit als starkes Votum in die Beratungen der politischen Gremien gehen.

Die weiteren Schritte sind

- Juni: Abstimmung Nutzungskonzept mit HessenMobil
- Juni: Integration der vorgeschlagenen Gestaltungsmaßnahmen in das Nutzungskonzept
- Ende Juni: Öffentliche Abschlussveranstaltung
- nach den Sommerferien: Vorstellung der Ergebnisse in der StVv:
„Vorentwurf“ mit Nutzungskonzept/ Funktionsverteilung und Gestaltungsmerkmalen

Die Moderatorin bedankt sich abschließend für die Geduld und die aufmerksame Mitwirkung.



Herr Eichler bedankt sich für die konstruktive und teilweise auch kontroverse Beteiligung der Bürger. Das vorliegende Ergebnis der Planung zeigt, dass eine auf die spezielle Situation in Zwingenberg zugeschnittene Planung erstellt werden konnte. Dazu waren auch die Hinweise und Anregungen der Bürger zu den örtlichen Verhältnissen und Problemen sehr hilfreich.

Für die Dokumentation: Dorte Meyer-Marquart und Christian Eichler

Anlagen:

Anlage 1: Teilnehmerliste

Anlage 2: Präsentation des Büros Eichler +Schauss und der Moderation