



Mobilitätskonzept Kleinheubach  
3. Beteiligung der Bürgerschaft | 05.10.2023

# Mobilitätskonzept Kleinheubach

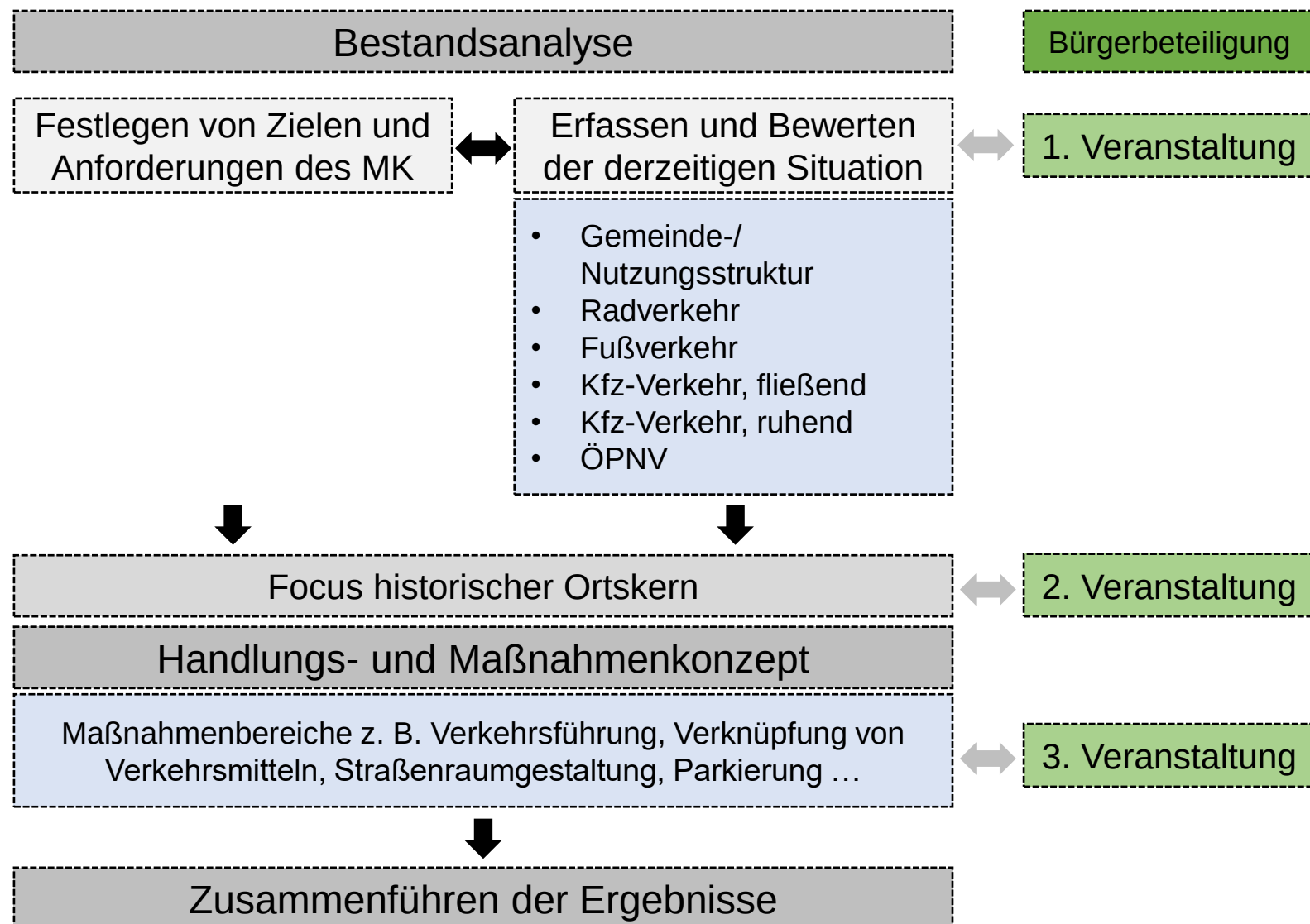
## Ablauf 3. Bürgerbeteiligung

|               |                                                                                             |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 19:00 - 19:15 | Begrüßung Bürgermeister Münig                                                               |
| 19:15 – 20:05 | Präsentation der Handlungsfelder und Maßnahmen,<br>anschließend Verständnis- und Rückfragen |
| 20:05 - 20:15 | <i>Pause</i>                                                                                |
| 20:15 – 20:45 | Beteiligung der Bürgerschaft: Gallery-Walk                                                  |
| 20:45 – 20:55 | Fazit / Zusammenfassung des Gallery-Walks                                                   |
| 20:55 – 21:00 | Weiteres Vorgehen und Verabschiedung Bürgermeister Münig                                    |



# Mobilitätskonzept Kleinheubach

## Vorgehen



Auftaktveranstaltung, 19. Mai 2022



Spaziergang Altort, 06. Oktober 2022

# **Handlungs- und Maßnahmenkonzept**

für das Mobilitätskonzept Kleinheubach

# Ziele und Anforderungen für das Mobilitätskonzept

Aus dem **Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain** (REMOSI 2021)

## Politische Ziele

- CO<sub>2</sub>-Minderung (Klimaschutz)
- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme
- Stärkung des ländlichen Raums und Sicherstellung der Daseinsvorsorge (gleichwertige Lebensverhältnisse)

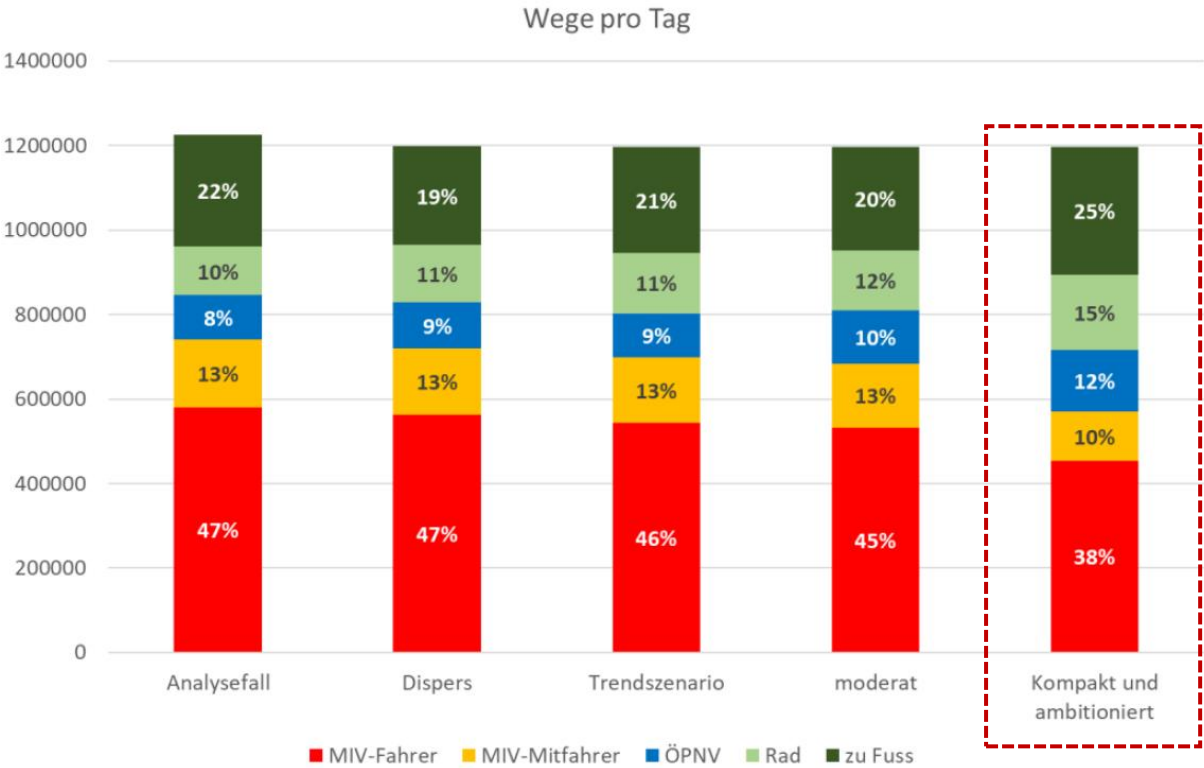
## Ziele für den Verkehr / die Mobilität

- Auflösung bestehender (über)örtlicher Verkehrsprobleme (Überlastung, Lärm etc.)
- Verbesserung der Erreichbarkeiten insbesondere in den ländlichen Räumen
- Veränderung des Modal Split zu mehr umweltfreundlicher Mobilität
- Erhöhung der Mobilität durch bessere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger (Intermodalität, Regionale Mobilitätsstationen etc.)
- Entwicklung einer Siedlungsstruktur, die eine nachhaltige Mobilität ermöglicht und unterstützt

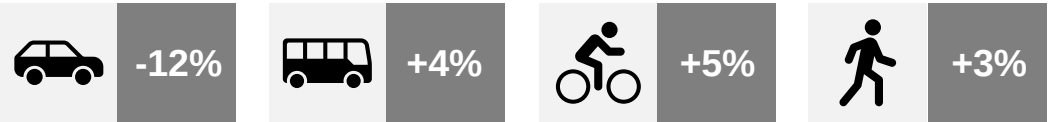


# Ziele und Anforderungen für das Mobilitätskonzept

Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (ReMoSi 2021)

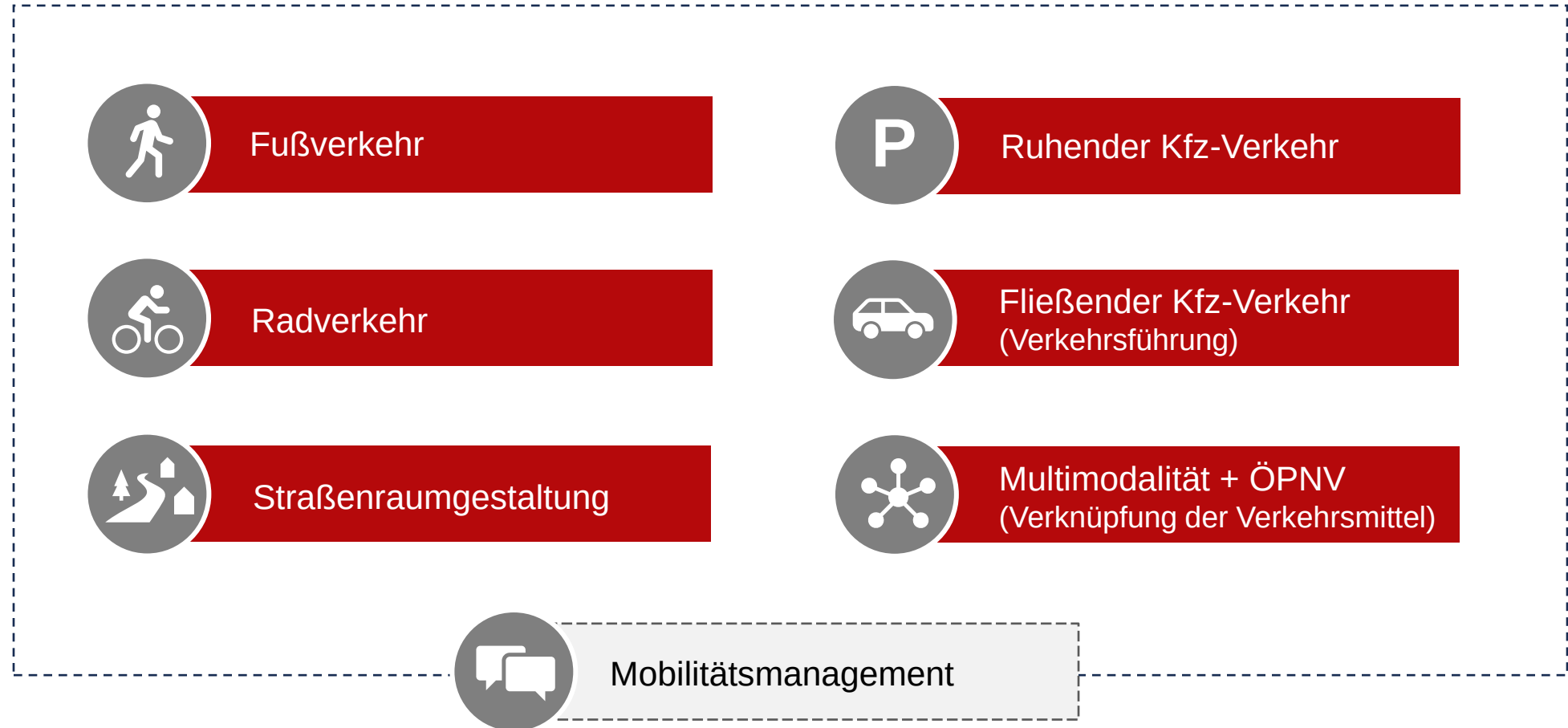


Der Planungsausschuss hat am 25. Juni 2021 einstimmig beschlossen, das Szenario „**Kompakt und ambitioniert**“ als Ziel und Vision für die nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region für **2035+** zugrunde zu legen.



# Handlungs- und Maßnahmenkonzept - Handlungsfelder

für das Mobilitätskonzept Kleinheubach





# Fußverkehr

## Maßnahmen zur Stärkung des Fußnetzes

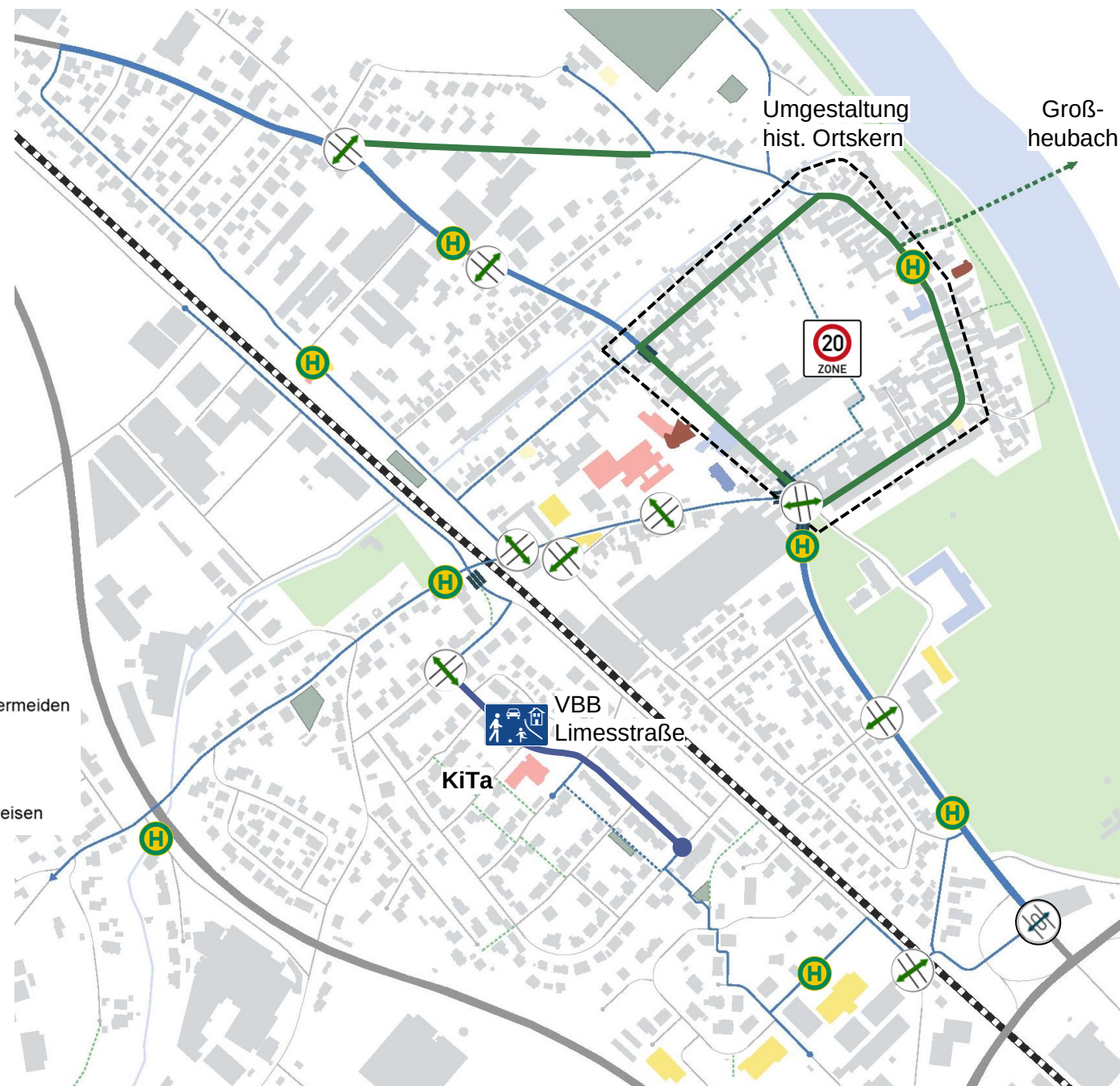
- Gehweg-Engstellen im **historischen Ortskern** werden durch die geplante Umgestaltungsmaßnahme behoben.
- Hauptstraße:** Analyse zeigt, dass hier die Gehwege häufig zu schmal sind, eine Neuaufteilung zugunsten des Fußverkehrs jedoch kaum möglich ist.  
→ Stärkung durch verbesserte Quermöglichkeiten
- Verbesserung der **Querungssituation** im Fußverkehrsnetz durch neue Quermöglichkeit /-angebote (z. B. FGÜ, Mittelinsel, Fahrbahnverengung).
- Einrichtung eines **Verkehrsberuhigten Bereichs** in der Limesstraße (Zulauf KiTa).
- Verbindungssteg** über den Main nach Großheubach / Nordseite.

### Maßnahmen für den Fußverkehr:

-  Zielnetz für den Fußverkehr
-  Gehwege verbreitern, Engstelle vermeiden (vgl. Untersuchung Ortskern)
-  Quermöglichkeit schaffen
-  Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen
-  Mainquerung schaffen

### Bestand:

-  Fußwegeverbindung
-  Fußgängerüberweg (FGÜ)
-  Quermöglichkeit (Mittelinsel)
-  Haltestelle ÖPNV





# Fußverkehr

Gute Beispiele für Querungsangebote



# Radverkehr

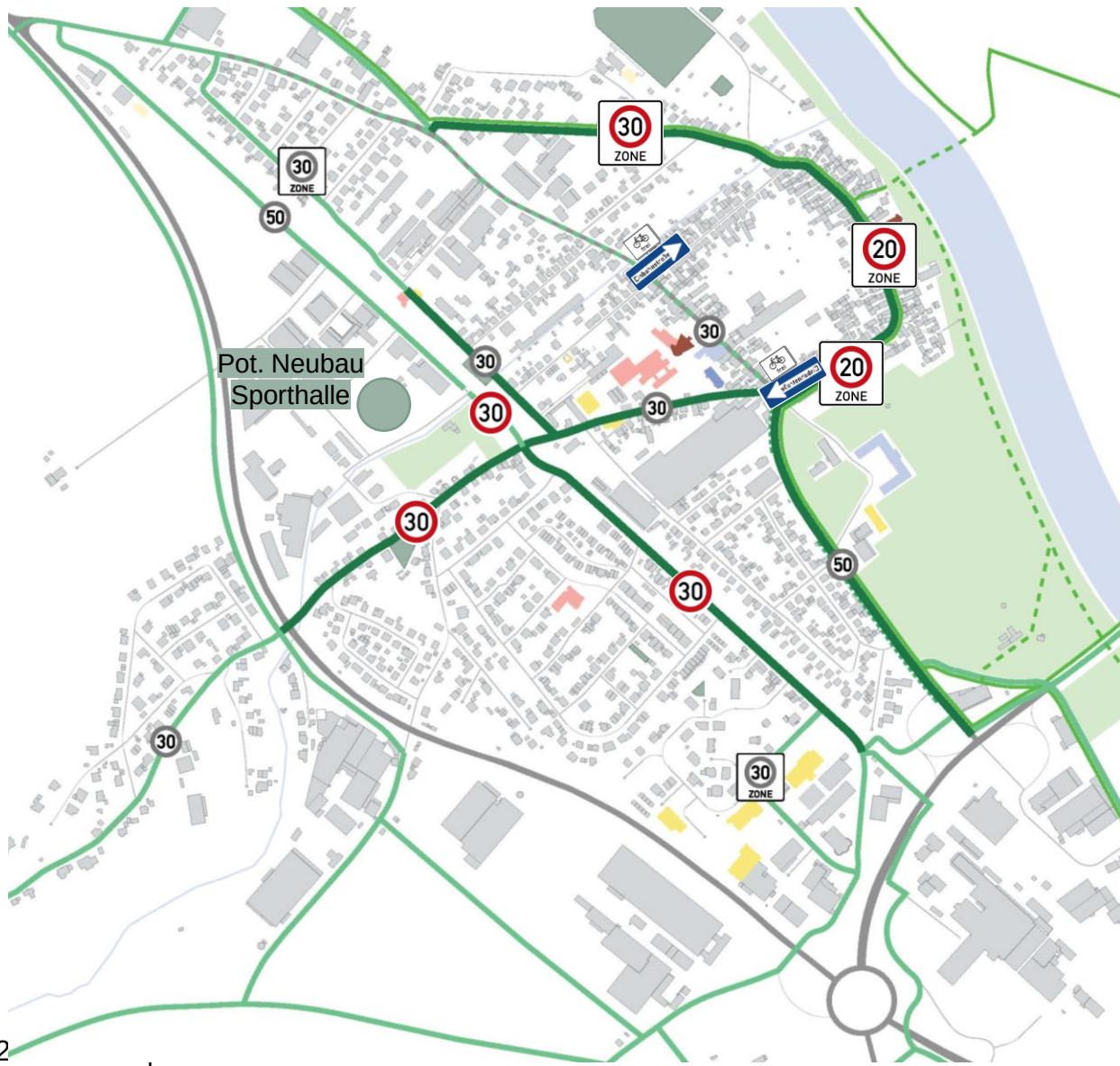
## Rahmenbedingungen für die Netzentwicklung

- Wenn wichtige Radverkehrsachsen in Straßen mit Tempo 50 geführt werden, müssen Maßnahmen zur sicheren Führung ergriffen werden, z. B. in Form von separaten Radverkehrsanlagen
- ➔ In Kleinheubach sind die Straßenräume für separate Radanlagen überwiegend nicht ausreichend breit
- Wenn wichtige Radverkehrsachsen in Straßen mit  $\leq$  Tempo 30 verlaufen, können beide Verkehrsarten im Mischverkehr geführt werden.
- ➔ **Ansatz:** Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf max. Tempo 30 auf wichtigen Radverkehrsachsen
- Sind **separate Radverkehrsanlagen** vom Platz her möglich müssen die Maße der technischen Regelwerke eingehalten werden
- Sollen **Fahrradstraßen** ausgewiesen werden dürfen sie nicht über Hauptachsen des Kfz- oder des öffentlichen Verkehrs führen



Radverkehr

Netzentwicklung – Zielnetz Radverkehr für Kleinheubach



| Straße / Abschnitt                                     | Bedeutung im Netz               | Maßnahme(n)                                                        |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Baugasse                                               | HV, TR                          | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (T20), Einbahnstraße, Rad frei |
| Marktstraße                                            | HV, TR                          | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (T20)                          |
| Bildweg                                                | HV, TR                          | Tempo-30-Zone                                                      |
| Rüdenauer Straße / Am Felsenkeller bis Gutenbergstraße | HV                              | Tempo 30                                                           |
| Siemensring und Zur Gänswiese                          | GN                              | Tempo 30 bis Friedhof                                              |
| Im Mittelgewann                                        | HV, GN                          | Tempo 30                                                           |
| Optional:                                              |                                 |                                                                    |
| Schlosspark                                            | alternative HV, TR              | Radweg                                                             |
| Fährgasse / Mainquerung                                | GN, TR, überörtliche Verbindung | Fuß- und Radsteg* (Anschluss an mainRadweg)                        |

HV: Hauptverbindung, GN: Grundnetz, TR: Touristische Route (Limes Radweg)

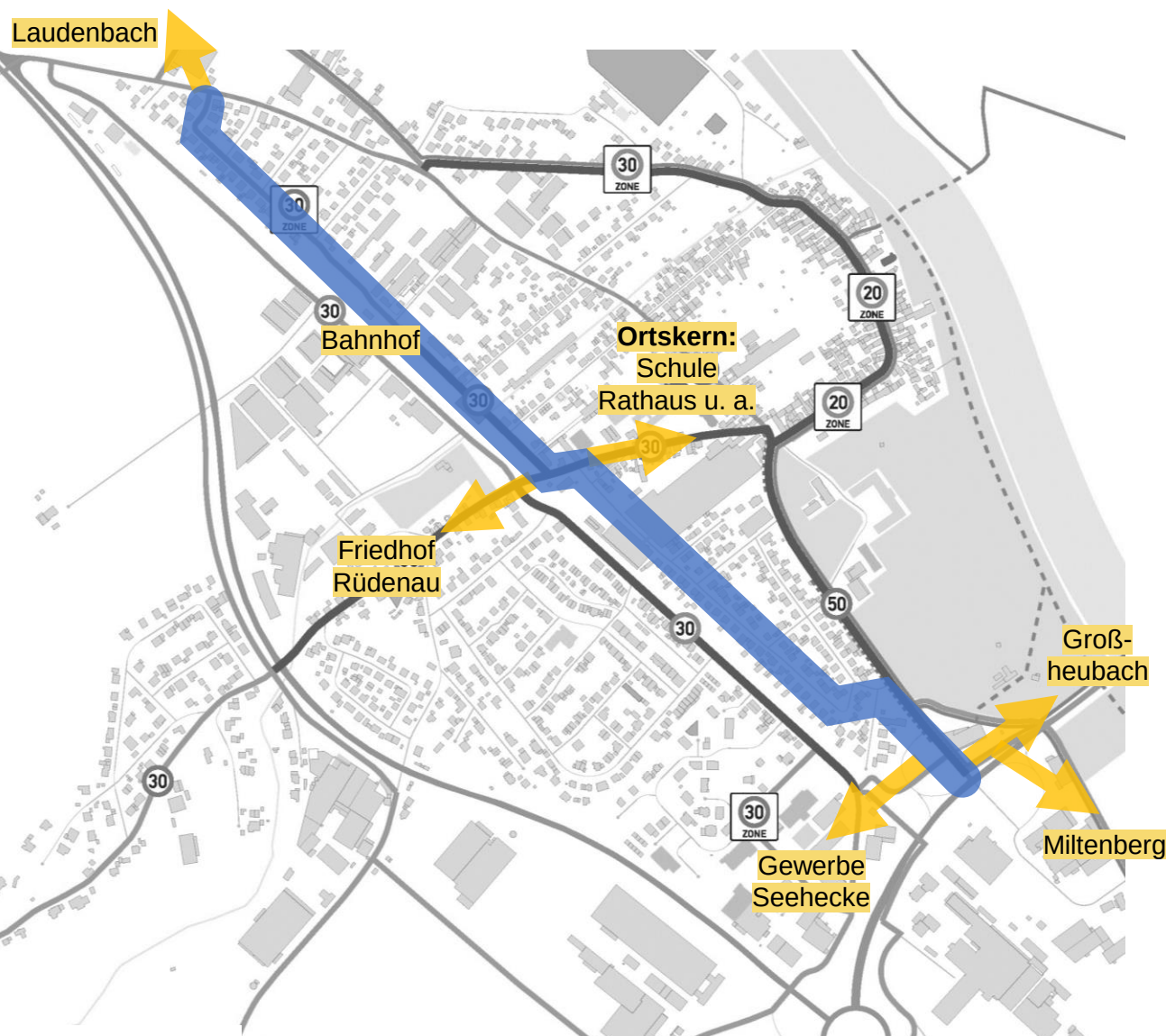
- Radzielnetz**
  - Radhauptverbindung
  - Grundnetz
  - Touristische Route (Limesradweg)
  - Optionale Radverbindung
- Maßnahmen**
  - Erhalt Tempo-Regelung
  - Neue Tempo-Regelung
  - Einbahnstraße, Rad frei

\* Brücke gemäß ReMoSi 2021



# Radverkehr

## Netzentwicklung – Weitere Maßnahmenideen



### „Radvorrangachse Nord – Süd“

Rückgrat für den Radverkehr in Kleinheubach

- ➔ Alle Nord-Süd-Verbindungen in Kleinheubach sind stark befahren und/oder von hohem Schwerverkehrsaufkommen gekennzeichnet.
- ➔ Die geringen Fahrbahnbreiten im Bestand erlauben kaum angemessene Maßnahmen, um den Radverkehr zu stärken.
- ➔ Die Hauptrouten des Radverkehrs sind auch immer wichtige Achsen für den Kfz-Verkehr, wodurch eine „Umwidmung“ z. B. zur Fahrradstraße nicht möglich ist.
- ➔ **Idee:** Eine neue „Radvorrangachse Nord-Süd“ als Parallelverbindung zu den bestehenden Radhaupttrouten, aber im Nebennetz des Kfz-Verkehrs geführt (für mehr Handlungsspielraum).
- ➔ Von dieser Achse können beinahe alle wichtigen Ziele im Ort erreicht werden und es besteht Anschluss an alle wichtigen regionalen Radverbindungen im Landkreis.

# Radverkehr

## Netzentwicklung – Weitere Maßnahmenideen



### „Radvorrangachse Nord – Süd“

Rückgrat für den Radverkehr in Kleinheubach

#### Maßnahme(n):

- Fahrradstraße Löwensteinring – Gottlieb-Wagner-Straße
- Erhalt Tempo 30 südliche Bahnhofstraße (Busverbindung, Erschließung P+R-Parkplätze)
- Fahrradstraße nördliche Bahnhofstraße

#### Begründung / Vorteile:

- Parallelverbindung zur Hauptstraße mit geringerer Kfz-Verkehrsbelastungen (→ unsichere Verkehrsteilnehmende)
- Schon heute (fast) durchgehend Tempo 30 (wie in Fahrradstraße)
- Nördlicher und südlicher Zugang schon heute „unechte“ Einbahnstraße → günstig für Fahrradstraße

#### Herausforderungen:

- Anschluss Hauptstraße / Spessartring
- Übergang G.-Wagner-Straße - Friedensstraße - Bahnhofstraße



# Kfz-Verkehr

## Verkehrsrechtliche Regelungen - Netzanpassungen

| Bereich                                 | Maßnahme                                    | Begründung                       |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------|
| Altort (Baugasse, Marktstr., Bachgasse) | Tempo-20-Zone, Einbahnstr.: Bau-/ Bachgasse | s. Umgestaltungs-konzept Altort  |
| Bildweg                                 | Tempo-30-Zone                               | Radhauptverbindung               |
| Bahnhofstraße Nord                      | Fahrradstr., Kfz frei                       | Radvorrangachse (bzw. Grundnetz) |
| Gottlieb-Wagner-Str., Löwensteinring    | Fahrradstr., Kfz frei                       | Radvorrangachse                  |
| Z. Gänswiese, Siemensring               | T. 30 bis Friedhof                          | Rad-Grundnetz                    |
| Im Mittelgewann / Rüdener Straße        | Tempo 30                                    | Radhauptverbindung               |
| Dientzenhofer Str.                      | Tempo-30-Zone                               | Fußnetz                          |
| Limesstraße                             | Verkehrsberuhigter Bereich                  | Fußnetz / sensible Einrichtung   |

- Einrichtung/Optimierung eines statischen Leitsystems für den Lkw/Schwerverkehr mit Zielen in Kleinheubach:
- Ausweisung der Betriebe an den am günstigsten gelegenen Ausfahrten der B 469.
- Einrichtung eines Lkw-Durchfahrverbots?





# Multimodalität

## Mobilitätsstationen & Bimodale Verknüpfung

- Stärkung der bimodalen Verknüpfung: Ausbau von Radabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV und an wichtigen Zielen ohne Abstellanlage (Mainufer, Sportanlage)
- Einrichtung von zwei Mobilitätsstationen (Bhf, Rathaus) mit multimodalen Mobilitätsangeboten - mit der Perspektive auf weitere



**Einrichtung einer Mobilitätsstation  
mit Einzugsbereich  $r = 300\text{m}$**   
(s. folgende Folie)

### Ausweitung Radabstellangebot



Erhalt der Abstellanlagen wie heute



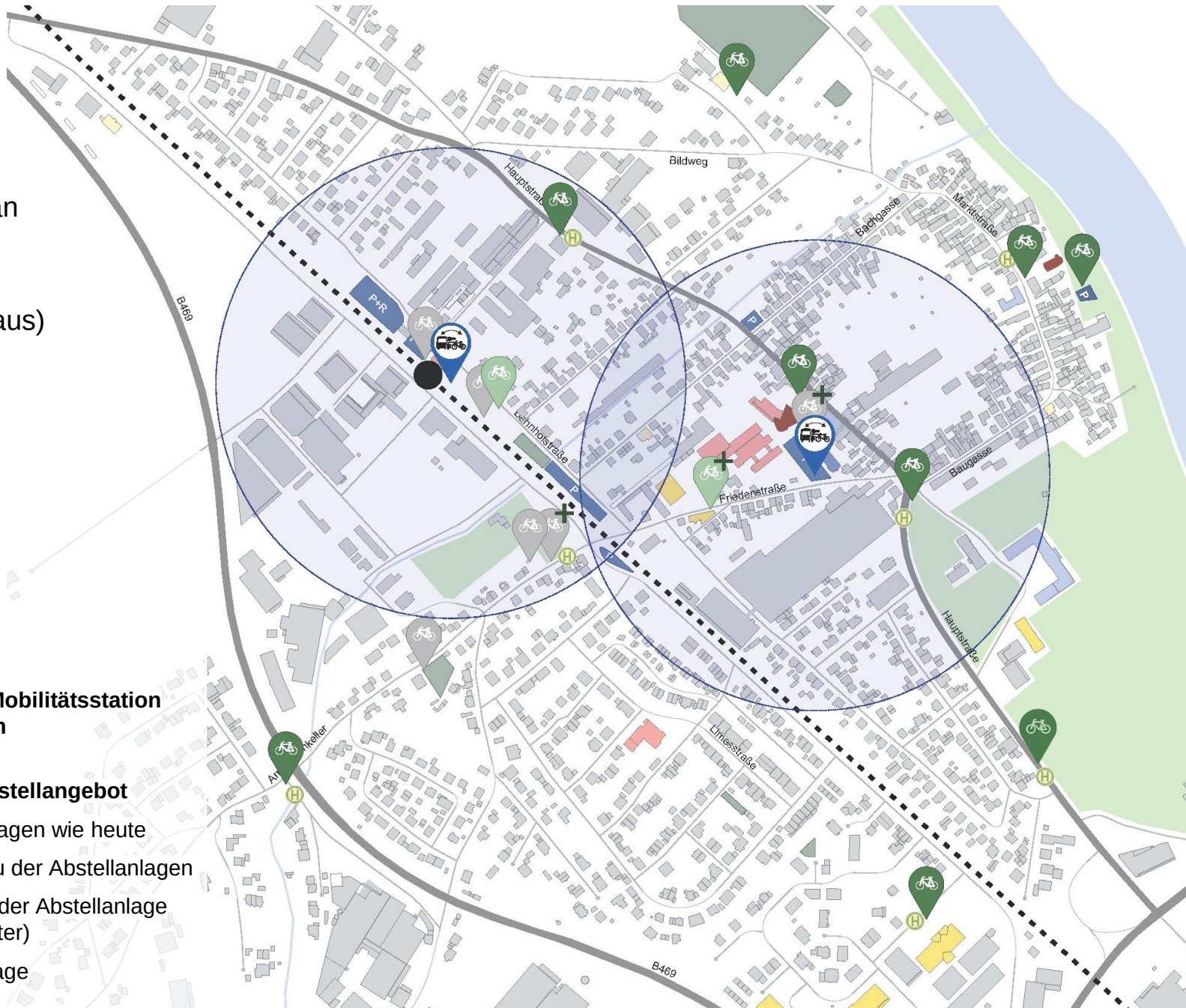
Quantitativer Ausbau der Abstellanlagen



Qualitativer Ausbau der Abstellanlage  
(Keine Vorderradhalter)



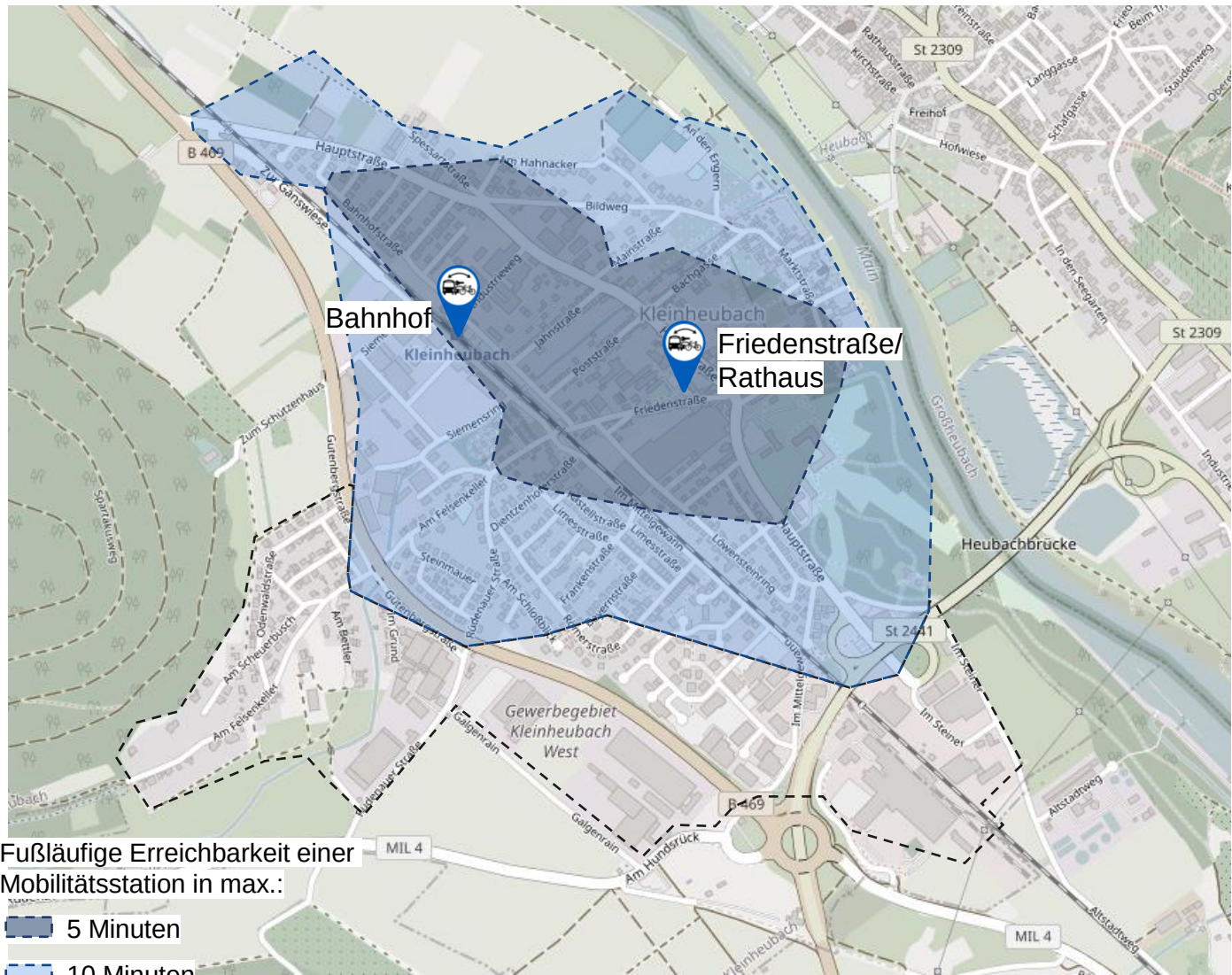
Neue Radabstellanlage





# Multimodalität

Erreichbarkeit und Angebote Mobilitätsstationen



|                          | Friedenstraße / Rathaus             | Bahnhof                           |
|--------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Einzug:<br>(5 / 10 min.) | 1.200 / 2.800 EW<br>~ 75 % aller EW | 610 / 2.540 EW<br>~ 68 % aller EW |
| Angebote                 |                                     |                                   |
| P+R   B+R                | P+R / B+R                           |                                   |
|                          | -                                   | X                                 |
| Bushalt                  | -                                   | X                                 |
| Bahnhalt                 | -                                   | X                                 |
| Carsharing               | X                                   | (X)                               |
| Lastenrad-sharing        | X                                   | (X)                               |
| Fahrrad-parken           | X                                   | X                                 |
| Infostele                | X                                   | X                                 |
| E-Lade-infrastruktur     | X                                   | X                                 |



# Multimodalität

## Mobilitätsstationen

E-Carsharing



Lastenradsharing



Fahrradparken



Sichtbar machen/  
Hinweisen

Informieren



Räumlich bündeln  
(inkl. ÖPNV)



# Öffentlicher Verkehr

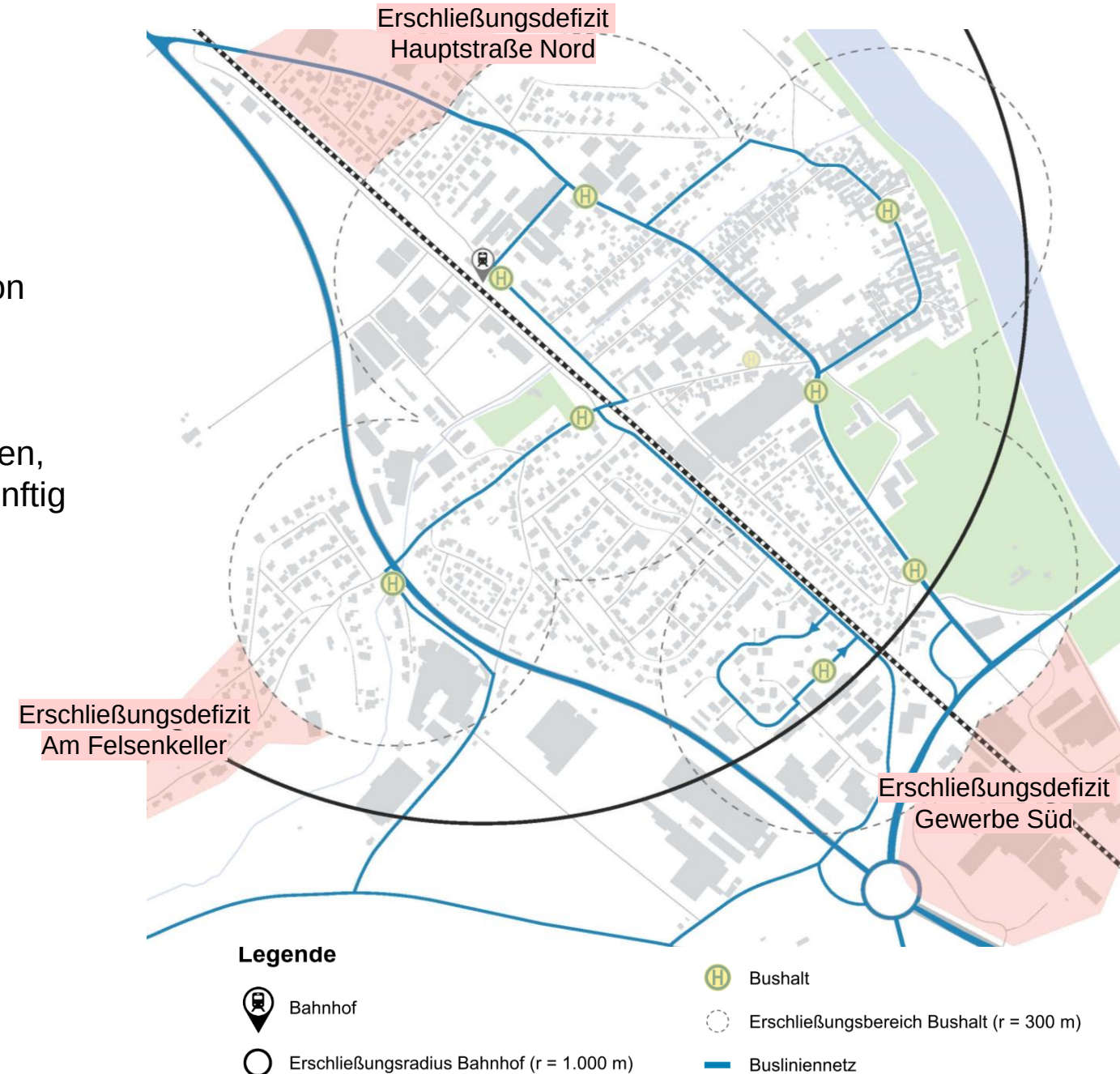
## Verbesserung Erschließungsqualität

### Grundsätzlich:

Aufgabenträger für Maßnahmen im ÖPNV sind die Landkreise (u. a. MIL), die durch die ARGE-ÖPNV in der Region bayerischer Untermain repräsentiert/vertreten werden (→ Nahverkehrsplan).

Um in Kleinheubach die **Erschließungsqualität** zu erhöhen, müssen die folgenden (Rand-)Bereiche mit Defiziten zukünftig besser versorgt werden:

- Nördliche Hauptstraße
- Gewerbe Süd
- Am Felsenkeller



# Öffentlicher Verkehr

Verbesserung Erschließungsqualität

*Maßnahme Nördliche Hauptstraße:*

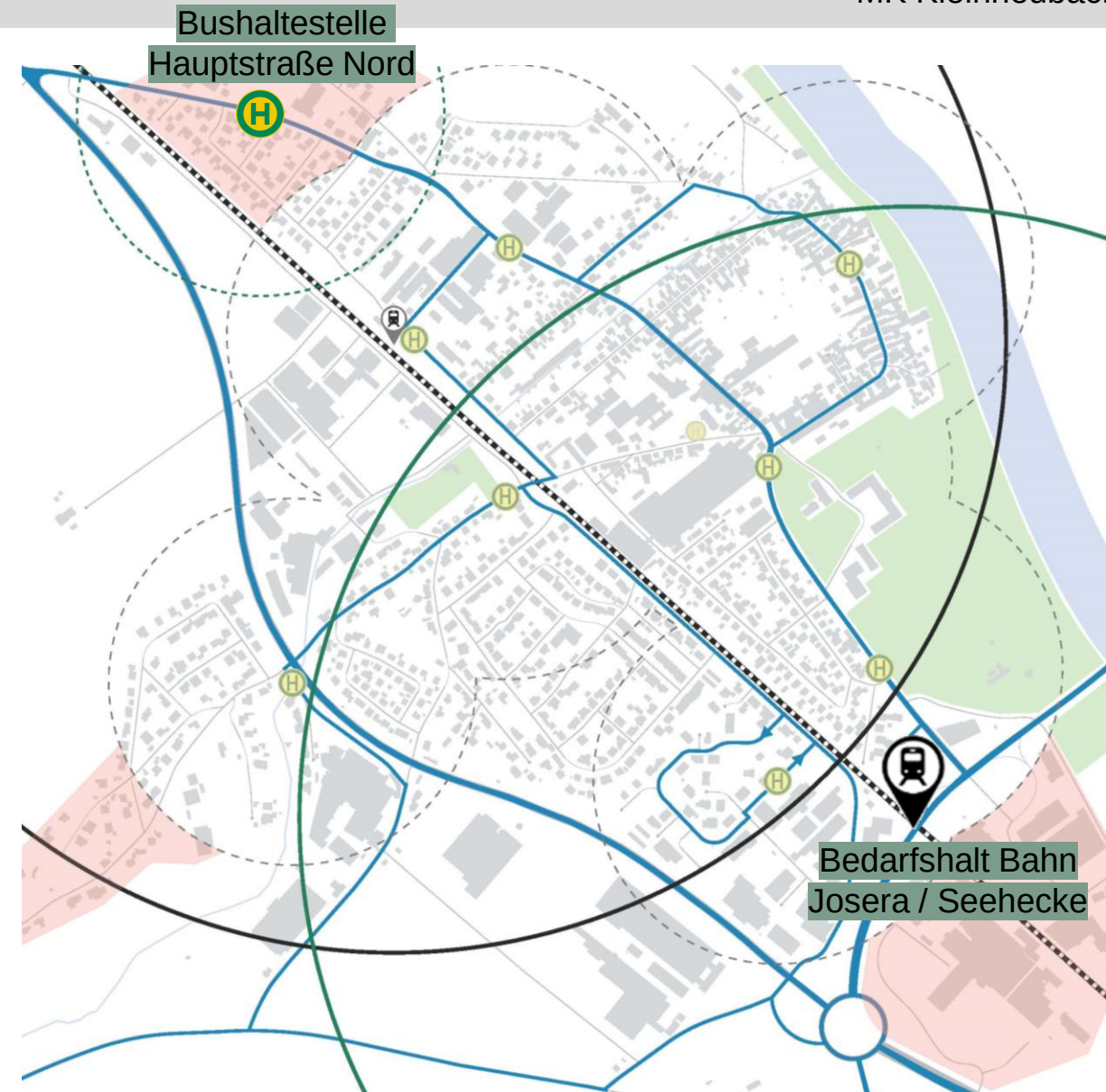
- Einrichtung einer ergänzenden Haltestelle mit Halt der Buslinie 86.

*Maßnahme Gewerbe Süd:*

- Prüfung eines Bedarfshalts der Bahn im Bereich Josera / Seehecke für eine bessere Anbindung des Gewerbe Süd und des Gewerbes „Seehecke“

*Maßnahme Am Felsenkeller:*

- Erschließung des westlichen Bereichs am Felsenkeller durch den Linienverkehr nur mit hohem Aufwand möglich.
- **Ansatz:** Einführung eines Shuttlesystems zur besseren Anbindung der topographisch ungünstig gelegenen Teile der Gemeinde → Insb. zur Anbindung des BHF / Ortskerns



## Legende



Bahnhof



Erschließungsradius Bahnhof (r = 1.000 m)



Bushalt



Erschließungsbereich Bushalt (r = 300 m)



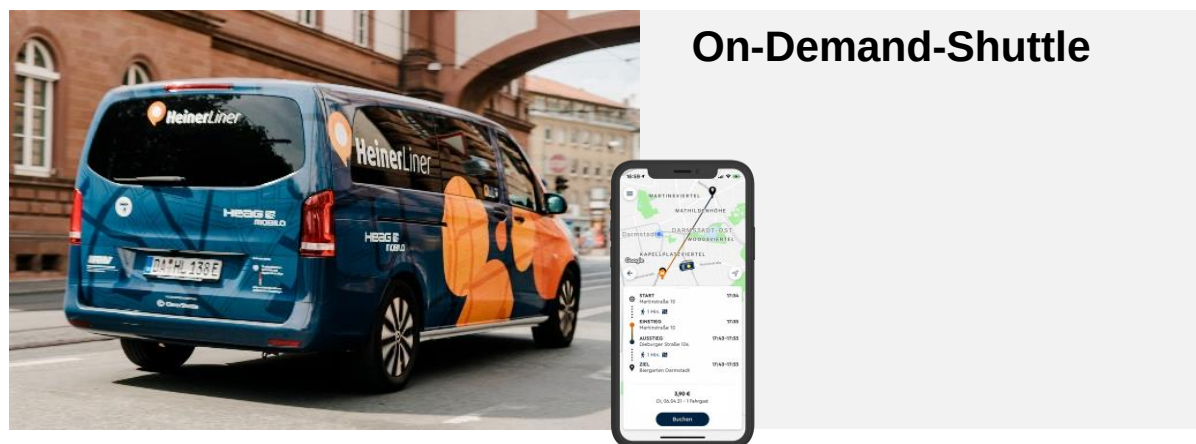
Busliniennetz



# Öffentlicher Verkehr

## Ansatz Shuttleverkehr

- Ausbaumöglichkeiten des (regionalen) Busverkehrs sowie Einfluss der Marktgemeinde begrenzt
- **Stärke** liegt im **Bahnanschluss**, der von einigen Teilen der Gemeinde aus sehr weit entfernt liegt (> 15 Gehminuten)
- Stärkung der Anbindung der entfernt-liegenden Gemeindeteile durch einen **(On-Demand-)Shuttlebus** bzw. **Bürgerbus**



- (Professionelles) Nahverkehrsangebot, das von/durch die ARGE-ÖPNV mitgetragen / mitbetrieben werden muss (*Gemeinsames Modellprojekt am Untermain denkbar?*)
- Fahrten bzw. Mitnahme erfolgt nach Bedarf/Anfrage (per App), Routenführung wird intelligent angepasst
- Kann zu Tagesrandzeiten und am WE als Ersatz zum regulären Busbetrieb verstanden werden
- *Autonome Systeme langfristig möglich*



- Nahverkehrsangebot beruhend auf bürgerschaftlichem Engagement (niederschwelliger in der Umsetzung): Anschaffung des/der Kleinbus(ses) durch die Gemeinde, Fahrten durch BürgerInnen, organisiert im e. V.
- i. d. R. festgelegte Routenführung (wie Linienbus)
- Einführung ohne ARGE-ÖPNV der Landkreise möglich

# Öffentlicher Verkehr

## Verbesserung der Bedienungsqualität

Um in Kleinheubach die **ÖPNV-Bedienungsqualität** zu verbessern sind folgende Anpassungen möglich:

- Verbesserung des Taktes der Buslinie 86 auf 30 Minuten  
(mindestens zu Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag)
- Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf Tagesrandzeiten (nach 19 Uhr) und am Wochenende
- *Vorschlag aus Bürgerschaft: Kleinere Busse mit geringerer Kapazität, die dafür häufiger fahren  
(→ höhere Auslastung)*

$\frac{1}{2}$  h

2 Fahrten  
Pro Stunde



Fahrten nach  
19 Uhr

|    |    |
|----|----|
| MO | FR |
| DI | SA |
| MI | SO |
| DO |    |

Fahrten am  
Wochenende



Kleinere Busse



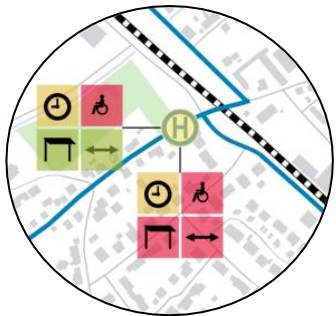
# Öffentlicher Verkehr

## Qualitative Verbesserung der Haltestellen

(Barrierefreier) Ausbau der Bushaltestellen gemäß DIN 18040-3 (barrierefreies Bauen – öffentlicher Verkehrsraum):

- Barrierefreie Zugangswege
- Niederflurgerechter Hochbord
- Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen
- Sitzmöglichkeiten
- Witterungsschutz
- Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen

➔ § 8 PBefG: Vollständige Barrierefreiheit ÖPNV bis 2022!



➔ Defizite in der Analyse erfasst

➔ Ausbau/Anpassung gemäß o. g. Standards

Beispiel Barrierefreie Haltestelle:



Taktiler  
Leitsystem

Hoch-  
bord

Witterungs-  
schutz

Sitzmög-  
lichkeit

Fahrgast-  
information

# Ruhender Kfz-Verkehr



## (Potentielle) Maßnahmen:

- Neuordnung des Parkens im Altort (Ausweisung/ Markierung von Parkständen, StVO-konform)
- Bei Bedarf / steigendem Parkdruck: Ausweitung des Parkplatzes Ecke Hauptstraße / Bachgasse
- Bei zunehmendem Parkdruck im Bahnhofsumfeld: Zeitliche Bewirtschaftung (z. B. Parkdauer max. 2 Stunden begrenzt, Ausnahmeregelung für Anwohnerschaft)
- Im Umfeld größerer Gewerbebetriebe: Bei steigenden Konkurrenzen um Parkstände prüfen, ob weitere Regelungen zum Parken erforderlich werden (z. B. im Bildweg, in der Gottlieb-Wagner-Str.)

- Neuordnung Parkstände (StVO-konform)
- Erweiterung Parkierungsanlage (bei Bedarf)
- Bei steigendem Parkdruck: zeitliche Bewirtschaftung des Straßenraums gekoppelt mit Anwohnerparken



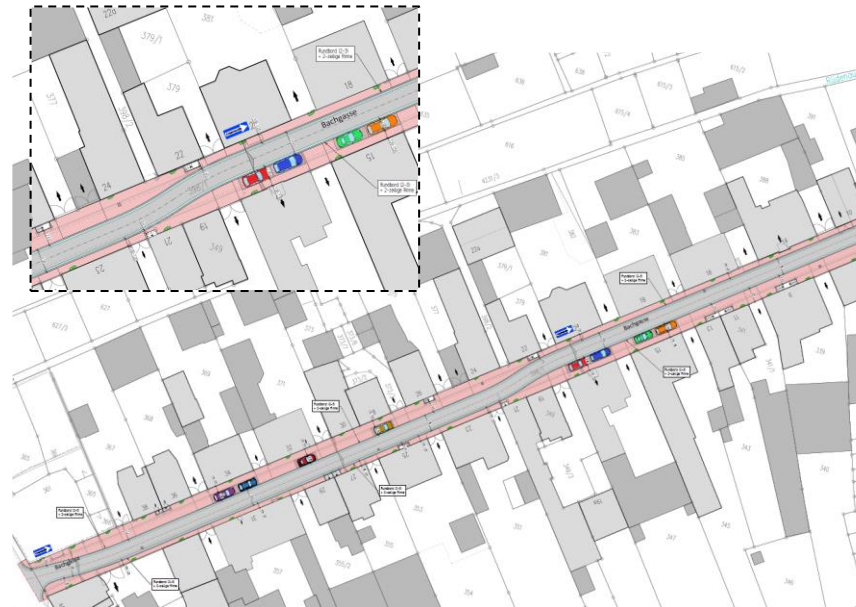
# Straßenraumgestaltung

## Umgestaltung und Flächenneuaufteilung im Straßenraum ...

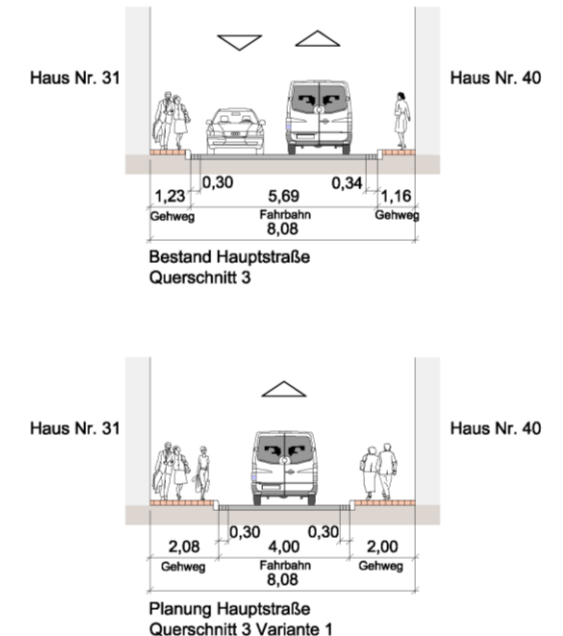
- ... von außen nach innen (gemäß Regelwerk der FGSV), wie im Konzept für den Altort
- ... im Zuge von Maßnahmen für den Radverkehr (z. B. Fahrradstraße Bahnhofstraße und Löwensteinring – Gottlieb-Wagner-Straße)
- ... im Zuge von Maßnahmen für den Fußverkehr und bei Aufwertung des öffentlichen Straßenraums, wie breitere Gehwege, Querungsangebote und Handlungsfeld Klimaanpassung (z. B. Querungsangebote entlang Hauptstraße, Umgestaltung historischer Ortskern, Verkehrsberuhigter Bereich Limesstraße)



Umgestaltung Fahrradstraße Gottlieb-Wagner-Str.



Flächenneuaufteilung Bachgasse



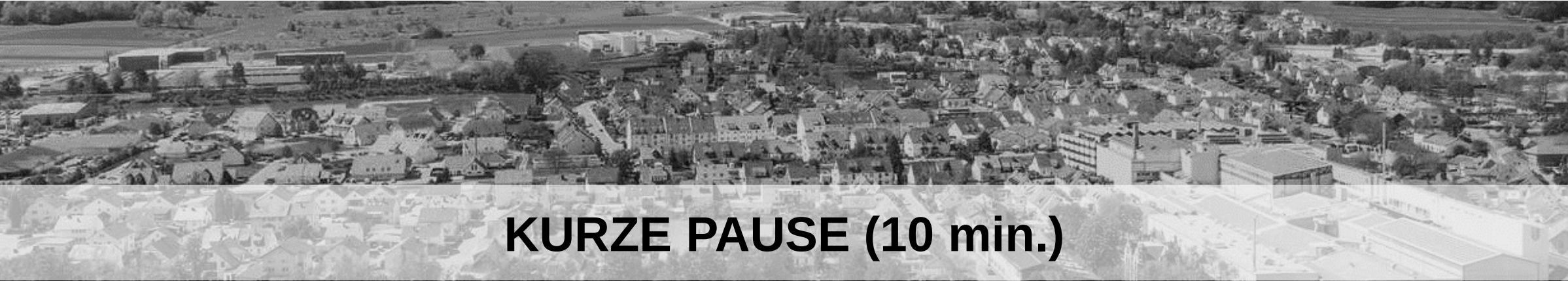
Machbarkeitsstudie Hauptstraße



RÜCKFRAGEN?



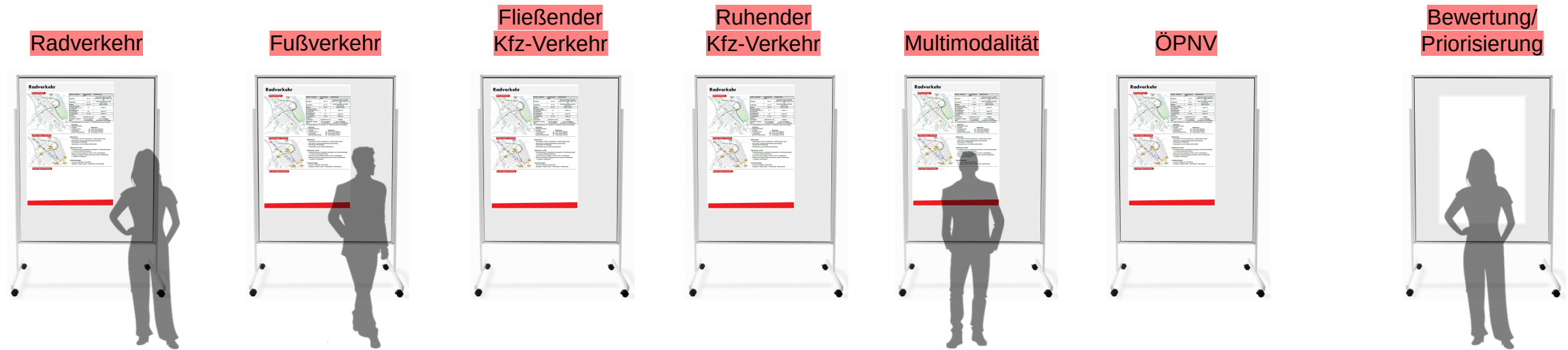


An aerial photograph of a town with many houses and buildings. A semi-transparent rectangular box is overlaid in the center, containing the text "KURZE PAUSE (10 min.)".

**KURZE PAUSE (10 min.)**



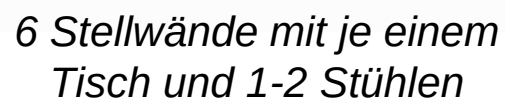
# Ablauf Gallery-Walk



Ablauf



Ich habe folgende Anmerkungen:



# Ablauf Gallery-Walk

Folgendes Thema halte ich für besonders wichtig:

|                  |     |
|------------------|-----|
| Radverkehr       | 👍👍👍 |
| Fußverkehr       | 👍   |
| fl. Kfz-Verkehr  |     |
| Ruh. Kfz-Verkehr | 👍👍  |
| Multimodalität   |     |
| ÖPNV             |     |



Jede/r Bürger/in erhält 2 „Daumen hoch“-Sticker, für ein abschließendes Ranking der Handlungsfelder



## Ein erster Schritt ist geschafft... und es geht weiter!

- Abstimmung des Marktgemeinderats zum Mobilitätskonzept als Strategie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Kleinheubach.
- Maßnahmenkonzepte und Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept werden vertieft untersucht.
- Die Umsetzung von Maßnahmen zu Verkehr und Mobilität in Kleinheubach orientiert sich an den Prioritäten der Bürgerschaft.

