

PROJEKT: **Ortsdurchfahrt B27 in Gössenheim - Randbereiche**  
THEMA: Besprechungstermin Staatl. Straßenbauamt Würzburg, Kroatengasse 4-8  
ORT: Würzburg, Kroatengasse 4-8, 25.11.2011, 10.00 Uhr

#### Teilnehmer

Firma / Büro	Name
Straßenbauamt Würzburg	Herr Fuchs
Straßenbauamt Würzburg	Herr Reiser
Straßenbauamt Würzburg	Herr Weber
ALE	Herr Fischer
Gemeinde Gössenheim	Herr Fenn, 2. Bürgermeister
Arbeitskreis B27	Frau Höfling
Arbeitskreis B27	Herr Wirtmann
Mitglied Gemeinderat	Herr Neumann
IB Land + plan	Frau Siebenlist, Landschaftsarchitektin
AB Haase vertr. d. AB Uhl	Herr Uhl, Architekt

#### 1. Begrüßung:

Herr Fischer, begrüßte alle Teilnehmer zu dem Vorstellungstermin und stellt den Anlass für dieses Gespräch dar: Vorgestellt werden sollen die Problembereiche der B27 in Gössenheim und Vorschläge unterschiedlicher Lösungsansätze. In enger Zusammenarbeit mit den Teilnehmern des Arbeitskreis B27 der Dorferneuerung Gössenheim, der ALE und einer grundlegenden Bestandsanalyse erarbeiteten die Planer die nun vorliegenden Pläne.

Den Bürgern, der ALE und den Planer ist bewusst, dass die gemachten Vorschläge sich außerhalb der Ausbaurichtlinien einer Bundesstraße liegen. Trotzdem sollen Sie als Diskussionsgrundlage und zur Vermittlung der Problembereiche dargestellt werden.

Aufgrund der bekannten Konfliktsituation im Straßenraum haben die Gössenheimer Bürger den Satz „**Der Mensch hat Vorrang vor den Fahrzeugen**“ als Leitziel der Dorferneuerung gewählt.

#### 2. Vorstellung der Pläne Gössenheim

Vorab stellte Herr Uhl anhand eines Bildvortages den Verantwortlichen des Straßenbauamtes die Ortsdurchfahrt mit ihren Problembereichen vor. Anschließend erläuterte Frau Siebenlist das Maßnahmen-Strukturkonzept B27. Als verkehrliche Schwerpunkte hier sind vor allem die Ortseinfahrten zu sehen.

##### 2.1 Problembereich 1 im Bestand: Ortseinfahrt Süd

Innerhalb des Ortsgebietes im SÜDEN ist die großzügige Abzweigung nach Gemünden. Auf dem Luftbild ist sichtbar, dass diese überdimensioniert ist und der Verkehr mit zu hohen Geschwindigkeiten in den Ort fährt oder beim

Abbiegen die Markierungen überfahren werden und die Kurve schneiden.

**Lösungsvorschlag 1: Ausbildung eines Kreisels**

- Vorteile:
- geschwindigkeitsreduzierend
  - entsiegelnd
  - verkehrsregulierend
  - Identifikation durch ortsbezogene Gestaltung der Mitte

Beurteilung Straßenbauamt: Der dargestellte Kreisellösung mit 30m ist für Bundesstraßen zu klein. Der Mindestdurchmesser müsste 36m bis 40m sein. Die Einkröpfung müsste stärker ausgebildet werden, damit ein Durchschuss vermieden wird. Die Geräuschentwicklung ist in den jeweiligen Szenarien gegeneinander abzuwägen. Eine vollständige Kostenübernahme durch das Straßenbauamt wird nicht erfolgen können, da diese keinen Planungsgrund haben.

Alternativ könnte die Einmündung so rückgebaut werden, dass hochgelegte Inseln (Sperrflächen) mit entsprechenden Radien ein Überfahren der Einmündung verhindern.  
Nachteil: Der Verkehr auf der B27 bleibt hiervon unberührt.

Weiteres Vorgehen:

Die Kreisellösung soll weiter verfolgt werden, evtl. unter Einbeziehung der privaten nachbarlichen Grundstücke in Richtung Ort oder Richtung Kuhbach (dort HQ100-Bereich der Wern).

**Lösungsvorschlag 2: Anpflanzung einer Baumreihe zwischen Eichenau und Abzweig des Gemüden**

- Vorteile:
- geschwindigkeitsreduzierend
  - Verbesserung des Ortsbildes

Beurteilung Straßenbauamt: Diese Maßnahme wird als positiv gesehen. Da innerhalb des Ortsgebietes ist bei der Pflanzung nur auf ein Lichtraumprofil von 4,70 m zu achten.

**Lösungsvorschlag 3: Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h oder erstellen einer Abbiegespur von Süden kommend in die Eichenau (hoher Besucherverkehr der Ruine Homburg)**

Beurteilung Straßenbauamt: Vor Ortsbeginn ist aufgrund der StVO eine Geschwindigkeitsreduzierung an einer Bundesstraße nicht möglich, wenn keine entsprechende Unfallträchtigkeit vorliegt. Das Gleiche gilt für die Abbiegespur.

**2.2 Problembereich 2 im Bestand: Ortseinfahrt Nord**

Außerhalb des Ortsgebietes im NORDEN rollt auf einer Gefällestrecke der Verkehr ungebremst bis zum Ortseingangsschild um dort in den engen historischen Ortsteil von Gössenheim erst abzubremsen. Auf der Strecke sind am Gefälleanfang auf der Höhe der Zufahrt Gewerbegebietes und des Sportplatzes zusätzlich ein Rastplatz und offizielle Querungen eines Wanderweges. In der Vergangenheit gab es hier aufgrund überhöhter Geschwindigkeit bereits 2 Todesopfer.

Auch in der Mitte der Strecke erfolgt aufgrund einer östlichen fußläufigen Anbindung des Sportplatzes unregelmäßiger

Fußgängerverkehr aus der Dietersau über die B27. In diesem Bereich erhöht sich nach einem Geländeknick auch das Gefälle.

**Lösungsvorschlag 1:** **Ausbildung von Mittelinseln mit uneingeschränkten bergauffahrenden Verkehr.**

Vorteile: - geschwindigkeitsreduzierend (gewünscht wäre 70 km/h)

Beurteilung Straßenbauamt: Mittelinseln außerhalb geschlossener Ortschaften sind normal nicht zulässig. Sollten diese als Querungshilfen nötig sein, sind sie zu beleuchten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist technisch nur möglich bei Sichtverhinderung. Ansonsten hat sie nur eine optische Wirkung, wobei die Mittelinseln dazu beitragen können. Der Einsatz von baulichen Maßnahmen könnte hier weiter geprüft werden.

### **2.3 Problembereich 3 im Bestand: Nutzbarkeit der Hauptstraße für Fußgänger (Neubaubereiche)**

Für den innerörtlichen Bereich erläuterte Herr Uhl anhand der Vorentwürfe –Randbereiche B27 Teil Süd und Nord die geplanten Maßnahmen. Wichtiges Gestaltungsziel ist für die ganze Strecke entlang der B27 ein Seitenstreifen mit einem durchgehenden einseitigen Gehbereich von mind. 1,5m auf der östlichen Straßenseite. Begründet darin, dass Schulkinder und Anwohner aus dem großflächigem Neubaugebiet im Osten und der Eichenau ohne Straßenkreuzungen sicher durch den Ort bis zum Sportplatz im Norden gehen können.

Anm.: Eine Breite von 1,50m wird als Mindestmaß eines gleichberechtigten Seitenbereiches verstanden, der regulär eine Breite von 2,50m aufweisen sollte.

**Lösungsvorschlag:** Von SÜDEN aus kommend ist nach dem Kreisel die Fahrbahn bis zum historischen Ortskern 6,50m breit. Östlich verläuft der Seitenstreifen mit Gehbereich und westlich ein Mehrzweckstreifen mit Grünflächen und Längsparkstreifen. Dazwischen liegen diverse Hofzufahrten. Eine lockere Baumpflanzung gestaltet den Straßenraum. Straßenränder sind mit flacher Homburger Rinne gestaltet.

Vorteile:

- ausreichende Fahrbahnbreite
- sichere Fußwegverbindung
- behinderten- und kindgerecht
- entsiegelnd
- Ordnen der parkenden Fahrzeuge außerhalb der B27 (Anmerkung: z.Z. wird direkt auf der B27 geparkt und somit der Verkehrsfluss gehindert.)

Beurteilung Straßenbauamt: keine Einwände

### **2.4 Problembereich 4 im Bestand: Nutzbarkeit der Hauptstraße für Fußgänger (Neubaubereiche)**

Im Historischen Ortskern gibt es keinen durchgehenden sicheren Gehbereich. Momentan sind die Randbereiche stark verspringend und sehr unhomogen. Der Straßenausbau von 6,50 m breite dominiert und drängt den Fußgänger in gefährliche Engstellen. Ein Ausweichen auf die Straße ist nötig und besonders für Kinder gefährlich. Auch Kinder auf Fahrrädern müssen auf der Fahrbahn fahren. Für Gehbehinderte ist noch nicht mal wegen des hohen Bordsteines ein Ausweichen auf die Fahrbahn möglich und somit die Strecke z.T. unpassierbar.

Im Ortsbereich befinden sich zwei bauliche Engstellen. Im Bereich der Kirche ist z.Z. die Fahrbahn noch 6.50m breit jedoch ohne ausreichenden Gehweg. Weiter nördlich im Bereich eines alten Fachwerkhäuses („Gebert-Haus“) ist die Fahrbahn im Bestand nur 6m breit.

Weiter nördlich ist mit der Zehntscheune ein wertvolles denkmalgeschütztes Gebäude mit einer vorgelagerten Platzfläche. Hier wird die Ortsdurchfahrt nach Westen verschwenkt.

### **Lösungsvorschlag 1**

#### **Fahrbahnbreite reduzieren auf 6,00m:**

Der hist. Altortbereich soll gesondert gestaltet werden. Um der durchgehend beengten Situation im Altort Rechnung zu tragen soll eine Reduzierung der Straßenbreite auf 6,00m vorgenommen werden. Durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite wird die Gleichberechtigung von Verkehrsteilnehmer in Seitenbereichen gestärkt und lässt sich die gefahrene Geschwindigkeit reduzieren. Außerdem könnten somit das Verkehrsverhalten besser an die beiden baulich bedingten Engstellen im Ort angepasst werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an den Engstellen wäre wünschenswert um bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite nach von ca. 5,80m bzw. 5,65m den meisten Begegnungsverkehr ohne stoppende Wirkung oder Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer auffangen zu können. Diese Fahrbahnverengung resultiert aus dem geplante sicheren 1,50m (punktuell 1,18m, besser 1,25m) breitem Gehweg.

Zwischen Kirche und „Gebert-Haus“ wünscht sich die Gemeinde die Reaktivierung eines lebendigen Dorfplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Bundesstraße soll hier nicht mehr trennend wirken.

Zudem sind hier die Schulbushaltestellen. Täglich queren hier die Schüler die Straße.

Die geplante räumliche Gestaltung soll den Verkehr auf eine reell gefahrene Geschwindigkeit von ca. 40km/h bewegen.

#### Vorteile:

- kleinteilige Gestaltung wirkt geschwindigkeitsmindernd, da Kraftfahrer mehr Aufmerksamkeit zeigen müssen.
- Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder
- Erhöhung der Identifikation

#### Beurteilung Straßenbauamt:

Eine künstliche Schaffung von Engstellen im Bereich von Bundesstraßen ist nicht möglich. Auch möchte man keinen Präzedenzfall schaffen. Eine Bundesstraße ist den Autofahrern gewidmet und soll frei und großräumig durchfahren werden können.

Hinzu kommen noch förderliche Probleme, da kein regelgerechter Ausbau.

Die Standardbreite einer Bundesstraße ist 6,50 m, da sie vorrangig dem Fahrverkehr dient und autobahnentlastend ist. Sie ergibt sich aus der Begegnungssituation von 2 Linienbussen bei Tempo 50 km/h.

Die Engstellen sollten durch geeignete Maßnahmen verhindert werden. Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 bzw. 40 sind nur in Ausnahmefällen zulässig.

### **Lösungsvorschlag 2**

#### **Engstellen beseitigen:**

#### Vorschlag Straßenbauamt:

Wenn an der Engstelle Kirchturm durch eine Umlenkung des Fußgängerverkehrs keine Lösung gefunden werden kann, könnte auch der Kirchturm abgespitzt werden um somit mehr Raum zu erhalten. Dies müsste jedoch bis zu einem Lichtraumprofil von 4,70m Höhe erfolgen. Zwischen Kirche und Fahrbahn sollte kein Gehweg vorgesehen werden .

#### Vorschlag Arbeitskreis B27:

Der Kauf und Abriss der Gebäude mit der Hausnummer 18 („Gebert-Haus“) und 21 (dahinterliegender Nachbar) würde Platz schaffen für eine Verbreiterung der Straße inkl. Gehweg.

Aus städtebaulich Sicht und im Rahmen der Dorferneuerung wird diese Maßnahme als kritisch gesehen (Denkmalpflegerische Untersuchung, Raumbildende Kante). Bei Abbruch ist jedoch zwingend ein entsprechender,

qualitätsvoller Neubau sicher zu stellen, damit die Gestaltung eines Dorfplatzes funktioniert. Insbesondere das Gebert-Haus ist denkmalpflegerisch wertvoll.

#### Stellungnahme Straßenbauamt:

Das Straßenbauamt kann, wenn die Kosten angemessen sind, durch entsprechende Fördermittel einen solchen Grunderwerb unterstützen.

(Anmerkung: Kosten für Abriss und Wiederherstellung einer entsprechenden Raumkante sind hier nicht angesprochen worden.)

#### **Weiterer diskutierter Lösungsvorschlag 3 – Abstufung, Verlegung der B27 über Gemüнден auf die B26:**

Straßenbauamt: Eine solche Maßnahme ist unter den gegebenen Umständen nicht möglich.

#### **Weiterer diskutierter Lösungsvorschlag 4 – 2-seitiger Gehbereich auf Höhe Zehntscheune**

Gewünscht wird, dass ortsauwärts der Gehweg 2-seitig geführt wird. Auch hier wurde von Seiten des Straßenbauamtes angeregt, entsprechende Fördermittel für Grundstückkauf zu erhalten.

### **2.5 Sonstiges:**

- Bei der Frage nach dem Einsatz von Flüsterasphalt wurde vom Straßenbauamt erläutert, dass dieser bei den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht wirkt. Die meiste Lärmerzeugung geht von Einbauten wie Schächte im Fahrbahnbelag aus. Diese sind so gering wie möglich zu halten. Zudem ist ein lärmindernder Belag vorgesehen, der eine Abminderung der Geräuschentwicklung um 2-3 Dezibel erbringt.
- Hinweis des Straßenbauamtes: Bei 6,50 m Standardbreite der Fahrbahn ist die reine Asphaltfläche gemeint. Die Entwässerungsrinnen sind zusätzlich anzusetzen.
- Eine Kostenübernahme der Straßen-Vermessung durch das Straßenbauamt wurde erbeten.

### **3. Fazit und weiteres Vorgehen:**

Folgende Alternativen werden geprüft:

- Prüfung der Turmrücknahme
- Prüfung der Abrisses Anwesen 18-21
- Prüfung des 2-seitigen Gehweges im Bereich Zehntscheune
- Vergrößerung des Kreises mit stärkerer Abkropfung
- Prüfung der nördlichen Ortseinfahrt mit Mittelinseln.

### **4. Zeitplan:**

Ein Ausbau der Bundesstraße wird gemeinsam mit der Dorferneuerung durchgeführt (ca. 2013). Bauliche Maßnahmen in 2012 sind nicht vorgesehen.

Aufgestellt:

S. Siebenlist / M. Uhl

5.Dezember 2011