



Kurstadt Bad Orb
im Spessart

Lebendige Zentren „KERNBEREICH BAD ORB“

Verkehrs- und Parkraumkonzept



INHALTSVERZEICHNIS

1 /
Grußwort des Bürgermeisters, S. 5

2 /
Hauptstraße wird Fußgängerzone, S. 6-11

3 /
Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich, S. 12-13

4 /
Bewohnerparken in der Altstadt, S. 14-15

5 /
Übergang Salinenplatz – Altstadt, S. 16-17

6 /
Burgring / Molkenbergstraße. S. 18-19

1 / Grußwort des Bürgermeisters



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Jahr 2019 wurde im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Aktive Kernbereiche in Hessen“, jetzt „Lebendige Zentren“, das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) unter breiter Mitwirkung der Öffentlichkeit für die Kurstadt Bad Orb erstellt.

Das Verkehrs- und Parkraumkonzept für das Fördergebiet „Kernbereich Bad Orb“ stellt neben dem Rad- und Fußwegkonzept und dem Konzept zur Herstellung von Barrierefreiheit eine der ersten Maßnahmen des ISEKs dar, die durch das Planungsbüro von Mörner erfolgreich umgesetzt wurde.

Die vorliegende Broschüre zum Verkehrs- und Parkraumkonzept zeigt neben der Verkehrsentlastung, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit im Stadtkern Bad Orb Möglichkeiten zur Erweiterung des Stellplatzangebotes für private Nutzer insbesondere in der Altstadt auf. Eine Optimierung des Parkraumes im Stadtgebiet sowie eine gezielte Bewirtschaftung des begrenzten Parkraumangebotes soll sicherstellen, dass alle Nutzergruppen genügend Parkraum vorfinden. Durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs wird eine Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt angestrebt.

Das Verkehrs- und Parkraumkonzept stellt zudem eine Grundlage für die im Rahmen des ISEKs vorgesehenen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich des Marktplatzes, der Hauptstraße, des Solplatzes, des Salinenplatzes sowie weiterer Bereiche im öffentlichen Raum des Kernbereichs Bad Orbs dar.

Trotz der derzeit angespannten Lage sind wir aktiv im Einsatz, um unsere schöne Stadt Bad Orb gemeinsam zukunftsfähig zu gestalten.

Herzliche Grüße und bleiben Sie gesund,

Ihr Roland Weiß

2 Hauptstraße wird Fußgängerzone (Verkehrskonzept)

Die Hauptstraße in der Innenstadt ist zentraler Dreh- und Angelpunkt für viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Hier sind zahlreiche Geschäfte angesiedelt, die zum Bummeln und Flanieren einladen. Die lokale Gastronomie mit ihren Außenplätzen unterstreicht diese gemütliche Atmosphäre: Nach einem entspannten Stadtbummel noch bei einem leckeren Stück Kuchen und einer Tasse Kaffee die Sonne auf dem Marktplatz genießen – in ruhiger Atmosphäre mit hoher Aufenthaltsqualität.

Um diese Vision einer menschenfreundlichen und lebendigen Bad Orber Innenstadt auch in Zukunft sicherzustellen, werden einige Veränderungen auf den Weg gebracht.

Wichtigster Schritt ist hierbei: Die Hauptstraße soll zur Fußgängerzone umgebaut werden. Dies fördert die Aufenthaltsqualität und stellt die Nutzung durch Menschen – nicht durch Autos – in den Vordergrund. Derzeit teilen sich Menschen mit dem motorisierten Verkehr den Platz, wodurch es immer wieder zu Interessens- und Nutzungskonflikten kommt: Beim Flanieren müssen Fußgängerinnen und Fußgänger ausweichen und den Autos Vorrang einräumen. Geparkte Fahrzeuge schränken den Platz ein, der Fußgehenden sowie der Gastronomie und Geschäften zur Verfügung steht. Durchgangsverkehr reduziert die Aufenthaltsqualität. Wer isst schon gerne ein Stück Kuchen, wenn direkt daneben Autos vorbeifahren und die Gespräche mit der Begleitung von lauten Motorengeräuschen überlagert werden?

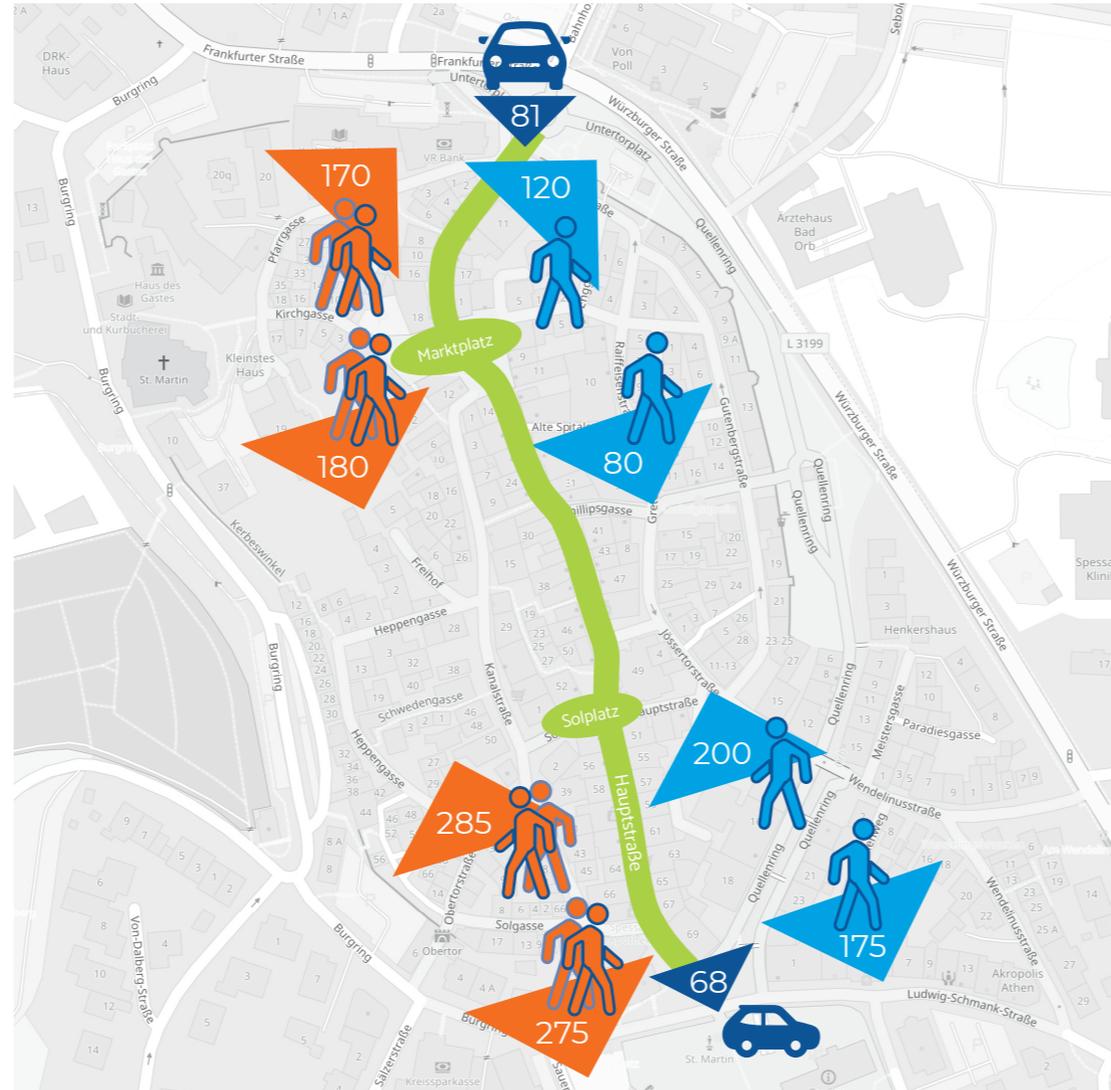
In einer Fußgängerzone haben ganz klar die Menschen Vorrang: Der Durchgangsverkehr wird unterbunden, der Platz, den bisher geparkte Autos eingenommen haben, wird den Menschen zur Verfügung gestellt. Es werden öffentliche Sitzgelegenheiten eingerichtet, die zum Verweilen und Ausruhen einladen. So können sich auch Personen, die hin und wieder eine Pause benötigen, hinsetzen – ohne Konsumzwang.



Die Karte der Bad Orber Innenstadt zeigt die geplanten Änderungen im Straßenverkehr. Gelb markiert ist die zukünftige Fußgängerzone „Hauptstraße“ mit der neuen Beschilderung (oben rechts).

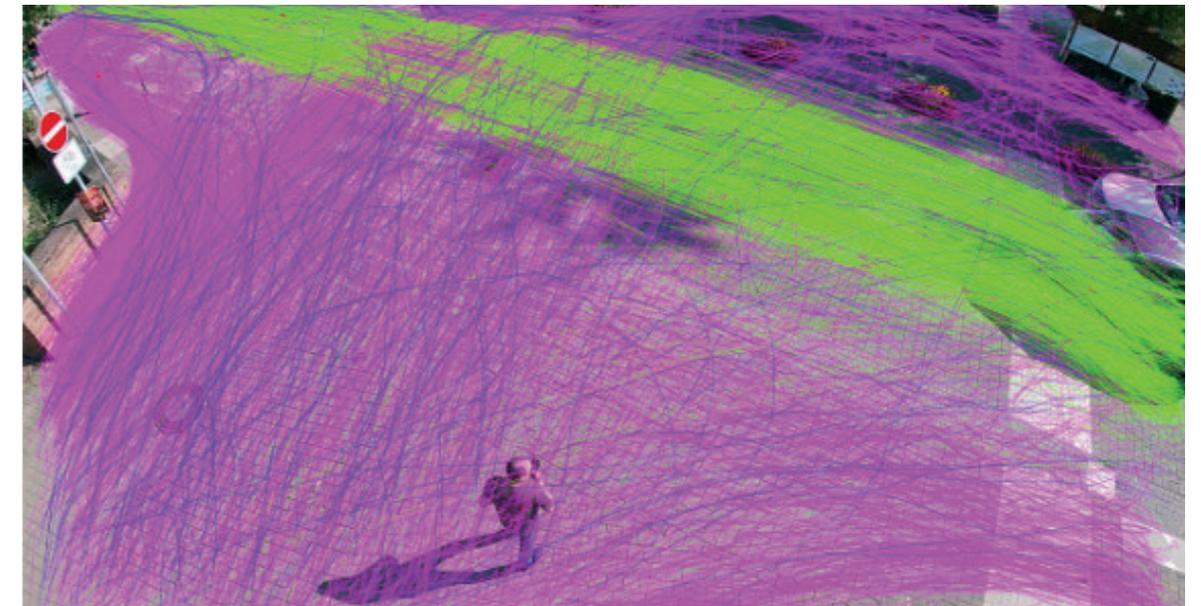
Eine aktuelle Analyse der Hauptstraße zeigt bereits deutlich, dass hauptsächlich zu Fuß Gehende die Hauptstraße nutzen und der motorisierte Verkehr „Gast“ ist. Mit einer Umwidmung der Hauptstraße in eine Fußgängerzone wird damit auch verkehrsrechtlich die Hauptnutzungsgruppe gestärkt und ihr Vorrang eingeräumt.

In Zahlen bedeutet dies: Etwa 200 Menschen gehen in der vormittäglichen Spitzenstunde allein von Süden in die Hauptstraße, von Norden sind es weitere knapp 80. Am Nachmittag steigert sich die Nutzung auf knapp 285 Fußgängerinnen und Fußgänger von Süden kommend, sowie 180 von Norden kommend. Der motorisierte Verkehr kommt zu Spitzenzeiten nur auf eine Nutzung von ca. 80 Fahrzeugen in der Stunde. Derzeit ist die Hauptstraße für den motorisierten Verkehr im Sommer ohnehin nur in den Vormittagsstunden befahrbar (im Winter bis 18 Uhr), sodass sich viele Vorteile für den Fußverkehr, aber nur wenig Veränderungen für den Kraftverkehr ergeben.



- Fußgehende am Nachmittag – Spitzenstunde [Fg/h]*
- Fußgehende am Vormittag – Spitzenstunde [Fg/h]*
- Hauptstraße
- Autos [Kfz/h]

(* Spitzenstunde Fg $\hat{=}$ 40% der 4-h-Gruppe)



Das Bild zeigt alle Bewegungslinien von zu Fuß Gehenden, Kraftfahrzeugen und Fahrrädern (kaum sichtbar) über den Zeitraum von 4h am Untertor (links) und am Salinenplatz (rechts). Die überwiegende Nutzung durch Fußgehende wird in dieser Analyse besonders deutlich.



So sieht es heute aus mit Autos im Straßenraum.



So wird die Straße schon heute in voller Breite genutzt, wenn keine Autos dort parken.

Natürlich ist in einer Fußgängerzone die Warenanlieferung für Geschäfte und Gastronomie weiterhin sichergestellt. Hier bleibt eine zeitlich beschränkte Andienung erhalten, wie sie auch derzeit gehandhabt wird. Auch Anwohnerinnen und Anwohner werden keine Nachteile haben. Ihnen steht die Zufahrt zu ihren Grundstücken selbstverständlich jederzeit offen.

In einer Fußgängerzone gilt prinzipiell Parkverbot. Der Wegfall von Parkplätzen in Innenstädten löst oft Bedenken aus. Innenstädte würden aussterben und die Attraktivität sowie die Zahl der Besucherinnen und Besucher würden sinken. Erfahrungen in vielen europäischen Städten und auch einige Untersuchungen und Studien zeigen, dass dies nicht der Fall ist. Menschen kommen dorthin, wo sie sich gerne aufhalten, wo sie sich wohlfühlen und gerne ihre Zeit verbringen.

Quelle u.a. „The Pedestrian Pound“ 2014 Eilis Lawlor, Just Economics, überarbeitet 2018 Moira Tasker für Living Streets.



Schmale Gehwege und geparkte Autos sorgen für Unübersichtlichkeit und lassen kaum Platz für Fußgehende.



Niveaugleiche Gestaltung sorgt dafür, dass die optische Trennung in Fahrbahn und Gehweg aufgehoben wird. Fußgehende werden so eingeladen, sich überall frei zu bewegen.



Der Solplatz schon heute mehr oder weniger niveaugleich gestaltet, allerdings ohne gestalterischen Qualitätsanspruch.

3 / Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich

Die Bad Orber Innenstadt ist mehr als nur die Hauptstraße. Die gesamte Altstadt ist Teil des attraktiven Zentrums, weshalb auch hier einige Anpassungen an den Verkehrs- und Parkregelungen vorgenommen werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität und eine menschenfreundliche Innenstadt sicherzustellen: Die gesamte Altstadt wird zum verkehrsberuhigten Bereich. Hierbei handelt es sich nicht nur um die Platzierung eines neuen Verkehrsschildes, auch baulich wird diese Veränderung sichtbar. Die aktuell schmalen Gehwege und parkenden Fahrzeuge stellen Hürden und Einschränkungen dar für alle Fußgängerinnen, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Gehstock. Der verkehrsberuhigte Bereich zeichnet sich insbesondere durch eine niveaugleiche Bauweise aus. Das bedeutet, dass die Trennung in Fahrbahn und Gehweg entfällt und Fußgehende auf der gesamten Fläche Vorrang haben. Darüber hinaus gibt es keine Bordsteine, sodass die Altstadt für alle Nutzergruppen komfortabel zugänglich ist und eine hohe Aufenthaltsqualität und Nutzerakzeptanz erreicht wird. Parken ist in einem verkehrsberuhigten Bereich nur in den gekennzeichneten Bereichen erlaubt, was den Vorrang für Menschen unterstreicht. Viel Bewegungsfreiheit, Platz und Komfort zum Flanieren, Anhalten und Verweilen werden sichergestellt. Der Besuch der Bad Orber Innenstadt wird so für Groß und Klein, Familien, Senioren und alle weiteren Nutzergruppen zum angenehmen, komfortablen Erlebnis.

Mehr zum Thema niveaugleicher Ausbau der Innenstadt ist in den Flyern „Fußverkehr“ und „Barrierefreiheit“ beschrieben. Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt finden weitere Informationen zum Thema „Parken im verkehrsberuhigten Bereich“ im nachfolgenden Kapitel.

4 Bewohnerparken in der Altstadt

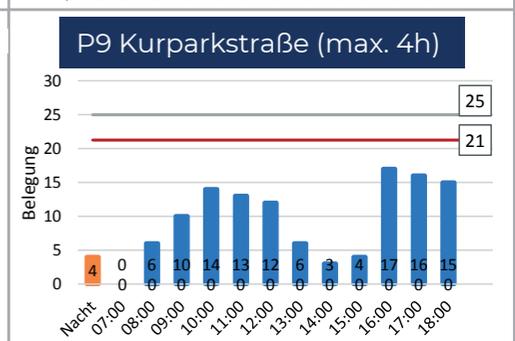
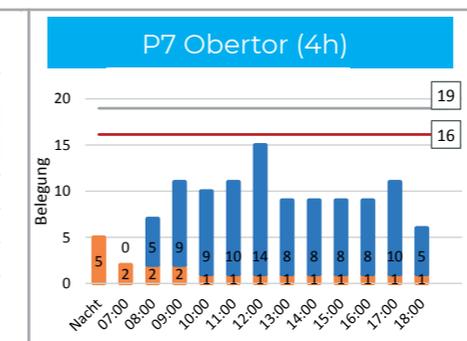
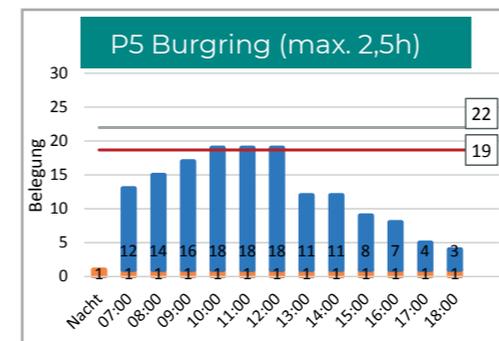
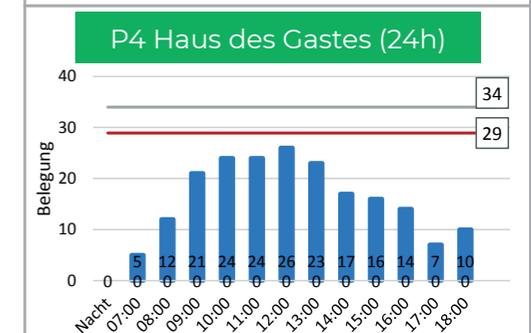
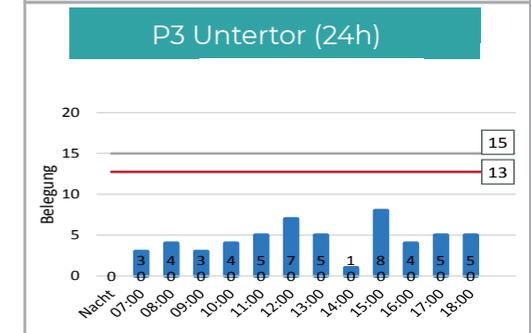
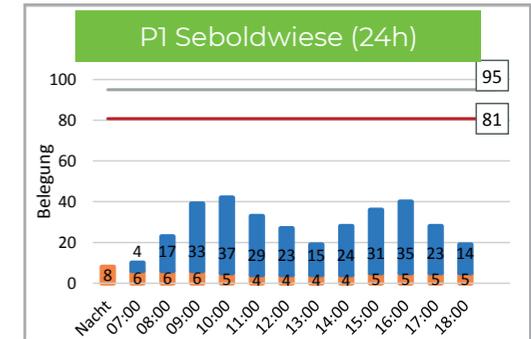
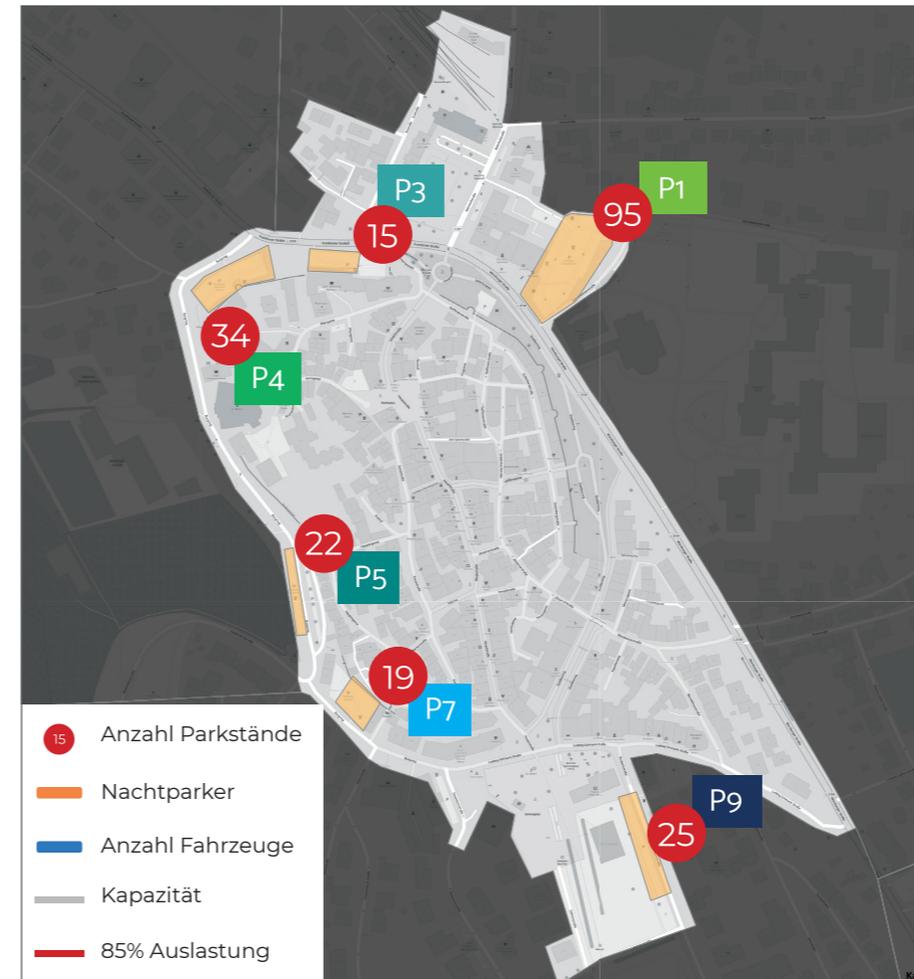
Für Anwohnerinnen und Anwohner bringt die Ausweisung der Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich einige Veränderungen mit sich. Zunächst können sie sich über weniger Durchgangsverkehr sowie langsameren Verkehr freuen. Das sorgt für eine höhere Lebensqualität und mehr Sicherheit. Für Kinder ergeben sich so zum Beispiel auch neue Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Bereichs „Straßenraum“ zum Spielen, Radfahren und vieles mehr. Des Weiteren stehen alle Parkplätze im verkehrsberuhigten Bereich ausschließlich den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung. Nur sie können eine entsprechende Berechtigung zum Parken auf den gekennzeichneten Flächen gegen eine geringe Gebühr erhalten. Private Parkstände auf dem eigenen Gelände sind von dieser Regelung natürlich ausgenommen und können nach wie vor genutzt werden.

Altstädte sind üblicherweise geprägt von engen Gassen, dicht aneinander gebauten Häusern und insgesamt wenig Platz. Dies zeichnet auch Teile der Bad Orber Innenstadt aus. Diese Gegebenheiten dürfen nicht dazu führen, dass die Sicherheit leidet – so müssen zu jedem Zeitpunkt die Wege frei sein für Rettungsfahrzeuge und Krankenwagen. Auch dies ist ein Grund, weshalb es zukünftig weniger öffentliche Parkmöglichkeiten im Bereich der Altstadt geben wird. Als Alternative wird Bewohnerinnen und Bewohnern angeboten, für die umliegenden Parkplätze eine Parkberechtigung zu erhalten.

Mit diesem Vorgehen wird eine hohe Lebensqualität, Sicherheit und Komfort für Anwohnerinnen und Anwohner der Altstadt erreicht und die Aufenthaltsqualität für alle Nutzer deutlich erhöht.

Die rote Linie in den Säulendiagrammen markiert die Grenze zur 85%igen Auslastung des Parkplatzes. In der Verkehrsplanung ist dies die kritische Marke, bei der die Wahrscheinlichkeit von Parksuchverkehr erhöht wird - Parkplatzsuchende bekommen ggf. nicht direkt einen Parkplatz. Die Analyse der Parkraumuntersuchung zeigt deutlich, dass nur auf dem Parkplatz am Burgring zu Spitzenzeiten diese kritische Marke erreicht wird. Alle anderen Parkplätze verfügen über ausreichend freie Parkstände. Eine Verlagerung von Parkständen aus der Altstadt in die Randbereiche ist daher gut und komfortabel möglich.

Erhebungsdatum: 15.09.2020



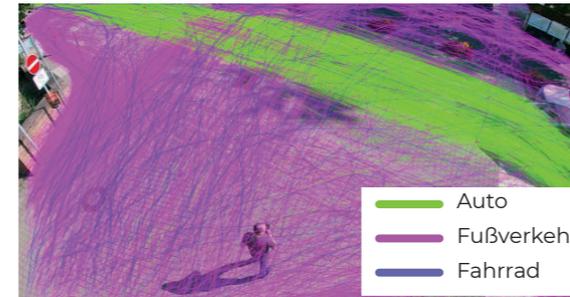


Das Bild zeigt, dass Fußgehenden trotz baulicher Gestaltung und Zebrastreifen kein Vorrang durch Autofahrende eingeräumt wird.

5 / Übergang Salinenplatz – Altstadt



Mit Einbau von sogenannten Sinuswellen soll die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs verringert und Fußgehende beim Queren der Straße bevorzugt werden.



Der Übergang vom Salinenplatz zur Altstadt wird von vielen Fußgehenden intensiv und über die gesamte Breite genutzt. Deutlich wird dies an den Bewegungslinien, die über den Zeitraum von 4h analysiert wurden.

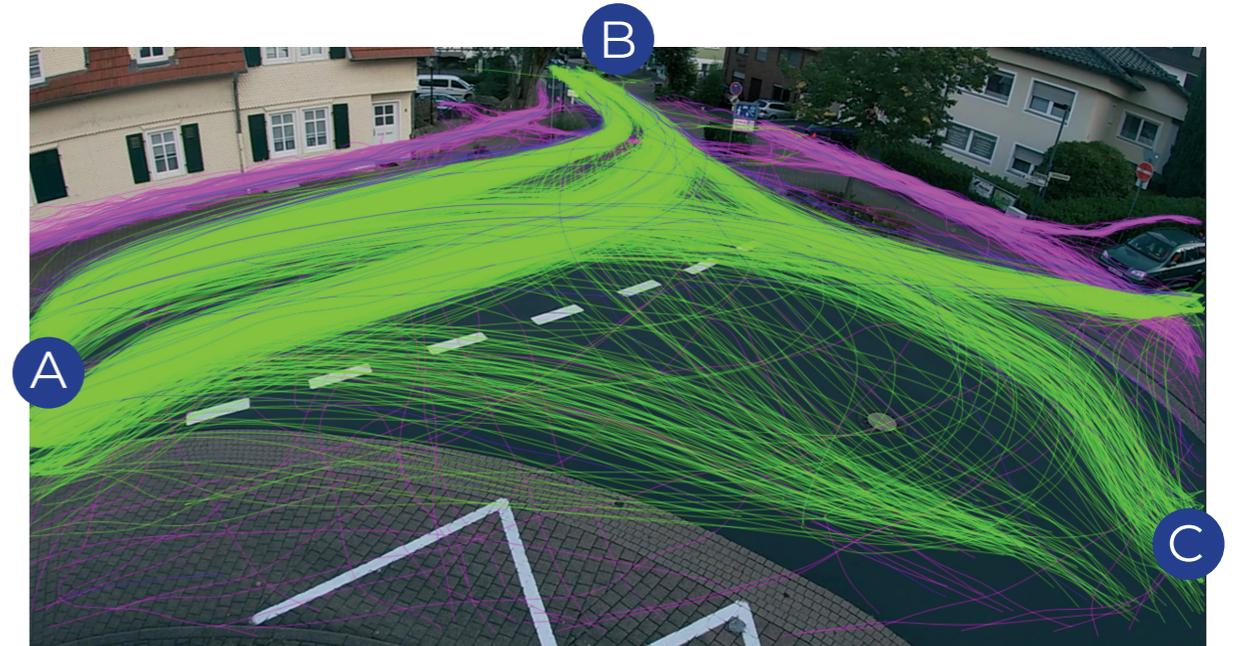
Der Übergang vom Salinenplatz zur Altstadt ist eine Fläche, an die viele unterschiedliche Nutzergruppen Anforderungen stellen. Viele Fußgängerinnen und Fußgänger, die aus der Altstadt kommen oder dorthin möchten, queren die Straße. Für den motorisierten Verkehr ist der Burgring eine Hauptverkehrsader und zusätzlich befindet sich hier eine Bushaltestelle. Obwohl der Bereich als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist und Fußgängerinnen und Fußgänger auch optisch Vorrang angezeigt wird, ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zwischen Hauptstraße und Salinenplatz zu hoch und es wird wenig Rücksicht genommen auf querende Fußgängerinnen und Fußgänger. Um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und so eine sichere Querung für Fußgängerinnen und Fußgängern zu gewährleisten, sollte die Querung zwischen Salinenplatz und Altstadt aufgefästert werden. Das bedeutet, dass der Übergang vom Salinenplatz zur Altstadt höher gefästert wird, um beim motorisierten Verkehr für eine angemessene Geschwindigkeitsreduktion zu sorgen und so eine sichere Querung für den Fußverkehr zu gewährleisten.

Diese bauliche Anpassung fügt sich optisch in die Neugestaltung des Salinenplatzes ein. Gestalterisch wird ebenfalls eine Verbindung zwischen der Altstadt und dem Salinenplatz geschaffen, was den Verkehr nochmal mehr dazu auffordert, die Geschwindigkeit zu reduzieren – auch optisch wird zukünftig daher deutlich, dass Fußgängerinnen und Fußgängern Vorrang zu gewähren ist.

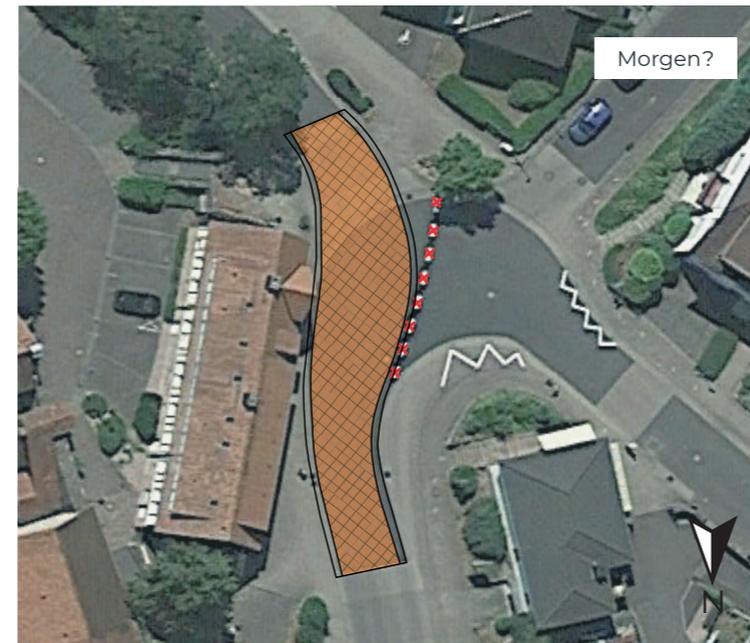
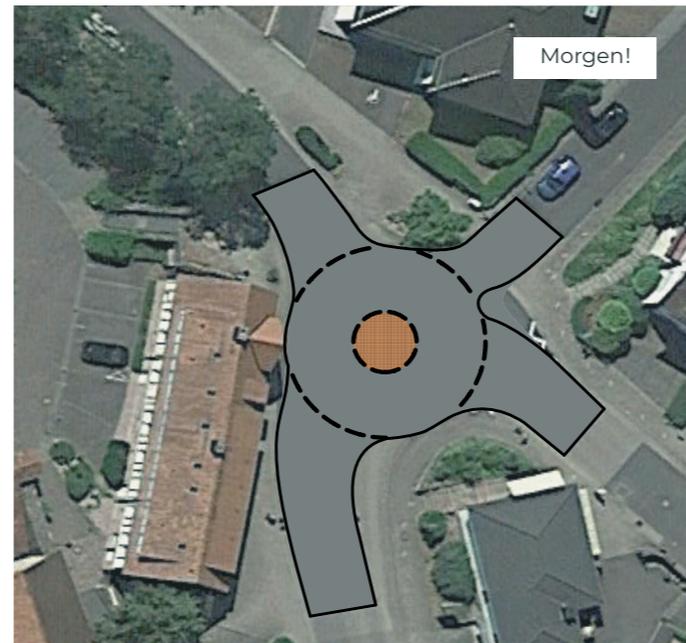
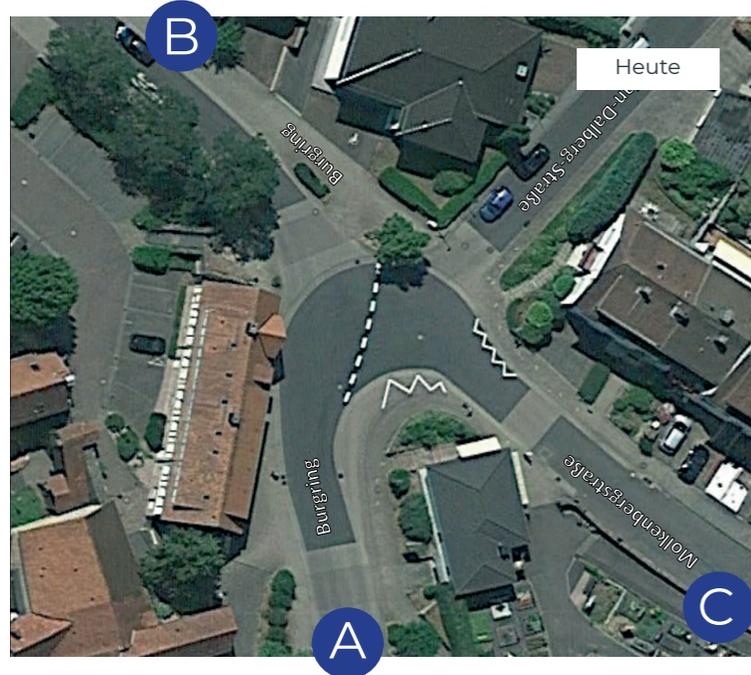
6 / Burgring / Molkenbergstraße

Heute „Abknickende Vorfahrt“
Morgen „Minikreisel“

Die derzeitige Straßengestaltung am Burgring Ecke Molkenbergstraße gibt Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern keine klaren optischen Signale. Die Gegebenheiten dort sind eher unübersichtlich und begünstigen gefährliche Situationen. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt hat bereits notwendige Anpassungen gefordert. Um die wenig eindeutige Situation der abknickenden Vorfahrtsstraße „Burgring“ sicherer zu gestalten, wird ein Mini-Kreisverkehr statt einer vorfahrtsgeregelten Kreuzung vorgeschlagen. Dies führt zu einem flüssig fließenden Verkehr und klaren, gut erkennbaren Verkehrsregelungen. Die durch den Kreisverkehr ebenfalls herbeigeführte Geschwindigkeitsreduktion sorgt zusätzlich für Sicherheit.



- Auto
- Fußverkehr
- Fahrrad



Die Bilder zeigen den Knoten Burgring (A/B) / Molkenbergstraße (C). Deutlich wird anhand der Bewegungslinien in grün, welche Wege von Autofahrenden hauptsächlich genutzt werden. Autofahrende folgen hauptsächlich der abknickenden Vorfahrtsstraße „Burgring“. Die Luftbilder zeigen jedoch, dass die Straßengestaltung diese Wegführung nicht unterstützt und für Verwirrung sorgt. Mit einem Mini-Kreisverkehr würde die unklare Kreuzungssituation entschärft und für Klarheit gesorgt werden (Bild Mitte). Eine Alternative (Bild rechts) wäre, die abknickende Vorfahrtsstraße farbig hervorgehoben zu pflastern. Der Kreisverkehr ist jedoch zu bevorzugen.

Impressum:

Herausgeber:

Magistrat der Stadt Bad Orb
Frankfurter Str. 2
63619 Bad Orb
www.bad-orb.de



Kurstadt Bad Orb
im Spessart

Erstellung:

Planungsbüro von Mörner
Heinrichstraße 233
64287 Darmstadt
vonmoerner.de

Planungsbüro von Mörner



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden

