

ENTWICKLUNGSKONZEPT MARKT ELSENFELD



STÄDTEBAU UND VERKEHR



Darmstadt, Dezember 2009

STETE PLANUNG

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

STADTPLAN

Skoupil
SKOUPIL

ENTWICKLUNGSKONZEPT MARKT ELSENFELD

STÄDTEBAU UND VERKEHR

Auftraggeberin: **Marktgemeinde Elsenfeld**

Bearbeitung: **StetePlanung** - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
64285 Darmstadt

Telefon: 06151 – 6 52 33

Fax: 06151 – 66 20 35

E-Mail: kontakt@steteplanung.de

Internet: www.steteplanung.de

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Dipl.-Ing. Karin Weber

mit

Stadtplan Skoupil

Heinrich-Delp-Straße 75

64297 Darmstadt

Telefon: 06151-53 72 70

E-Mail: kontakt@stadtplan-skoupil.de

Internet: www.stadtplan-skoupil.de

Dipl.-Ing. Almuth Skoupil

Inhalt	Seite
1 Anlass und Aufgabe.....	1
2 Abgrenzung der Planungs- und Untersuchungsgebiete	2
3 Aus der Geschichte des Eisenfelder Ortskerns	3
4 Vorgaben für die Entwicklungsplanung.....	5
5 Bestandsanalyse	7
5.1 Die Bedeutung Eisenfelds in der Region	7
5.2 Städtebau.....	8
5.2.1 Nutzungsstruktur	8
5.2.2 Baustruktur.....	9
5.2.3 Freiflächenstruktur und Topografie	10
5.2.4 Ortsbild.....	12
5.2.5 Brachen und Leerstände	13
5.3 Verkehr.....	14
5.3.1 Verkehrsnetze	14
5.3.2 Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage.....	17
5.3.3 Verkehrsbelastungen	19
5.3.4 Flächenaufteilung im Straßenraum der Ortsdurchfahrt.....	22
5.3.5 Parkraumangebot im Ortskern	26
5.4 Zusammenfassende Bewertung	28
6 Leitbilder und Ziele der Entwicklung Eisenfelds.....	30
7 Städtebauliches und verkehrliches Entwicklungskonzept	33
7.1 Bereich Kleinwallstädter Strasse.....	34
7.1.1 Städtebau.....	34
7.1.2 Verkehr.....	35
7.2 Bereich um die nördliche Marienstrasse	36
7.2.1 Städtebau.....	36
7.2.2 Verkehr.....	40
7.3 Bereich um die südliche Marienstrasse	41
7.3.1 Städtebau.....	41
7.3.2 Verkehr.....	42
7.4 Bereich entlang der Erlenbacher Strasse	44
7.4.1 Städtebau.....	44
7.4.2 Verkehr.....	44

8	Durchführungskonzept und Empfehlungen zur Umsetzung.....	47
8.1	Städtebau.....	47
8.1.1	Sanierung von Gebäuden und Neubauten:.....	47
8.1.2	Aufstellung von Bebauungsplänen und Bodenordnung	47
8.1.3	Neugestaltung öffentlicher Freiflächen.....	48
8.1.4	Weitere Maßnahmen und Aktionen.....	49
8.2	Verkehr.....	49
8.3	Kostenschätzung Umbau Ortsdurchfahrt.....	51
9	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.....	52

Anhang

Abbildungen im Text	Seite
Abbildung 2–1: Abgrenzung der Planungsgebiete.....	2
Abbildung 5–1: Mittelzentrum Obernburg-Elsenfeld-Erlenbach.....	7
Abbildung 5–2: Einzugsbereich des Einzelhandels	7
Abbildung 5–3: Straßen und Wegenetz	14
Abbildung 5–4: ÖPNV-Netz	16
Abbildung 5–5: Lage der Befragungsstellen und Fahrtzwecke.....	17
Abbildung 5–6: Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage an den Befragungsstellen.....	18
Abbildung 5–7: Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage mit Ziel Ortsmitte und Einkaufsmärkte	19
Abbildung 5–8: Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt (DTVw).....	21
Abbildung 5–9: Geschwindigkeit in der Kleinwallstädter Straße.....	26
Abbildung 5–10: Parkraumangebot im Ortskern.....	27
Abbildung 7–1: Bebauungsvorschlag für die Kleinwallstädter Straße	34
Abbildung 7–2: Alternative Bebauungsvorschläge für das „Fischerseck“	37
Abbildung 7–3: Vorzugs-Alternative für das „Fischerseck“	38
Abbildung 7–4: Neue Bebauung für schmale lange Flächen.....	40
Abbildung 7–5: Radverkehrsnetz.....	43
Tabellen im Text	
Tabelle 5-1: Verkehrsbelastung Spitzenstundengruppe nach Verkehrsmittel	20
Tabelle 5-2: Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt (1999 und 2008).....	21
Tabelle 5-3: Parkraumangebot im Ortskern.....	27
Tabelle 8-1: Überschlägige Kostenschätzung Umbau Ortsdurchfahrt Elsenfeld.....	51

Pläne im Anhang

- Plan 4-1: Vorgaben des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan-Festsetzungen
- Plan 5-1: Nutzungen
- Plan 5-2: Gebäudesubstanz, -höhe und Freiflächen
- Plan 5-3: Ortsbild
- Plan 5-4: Aktuelle und absehbare Leerstände
- Plan 5-5: Einfahrender Verkehr mit Ziel Kernort, Ortsmitte und Märkte
- Plan 5-6: Zellenbezogener Zielverkehr Kernort
- Plan 5-7: Quell- und Zielorte des Durchgangsverkehrs
- Plan 5-8: Knotenstrombelastungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde
- Plan 5-9: Ganglinien der Knotenpunkte der Ortsdurchfahrt
- Plan 7-1: Konzept Städtebau – Übersicht
- Plan 7-2: Verkehrskonzept – Übersicht
- Plan 7-3: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Städtebau
- Plan 7-4: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Verkehr
- Plan 7-5: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Querschnitte Straßenraum
- Plan 7-6: Bereich Marienstraße Nord – Städtebau
- Plan 7-7: Bereich Marienstraße Nord – Verkehr
- Plan 7-8: Bereich Marienstraße Nord – Querschnitte Straßenraum
- Plan 7-9: Bereich Marienstraße Süd – Städtebau
- Plan 7-10: Bereich Marienstraße Süd – Verkehr
- Plan 7-11: Bereich Marienstraße Süd – Querschnitte Straßenraum
- Plan 7-12: Bereich Erlenbacher Strasse – Städtebau
- Plan 7-13: Bereich Erlenbacher Strasse – Verkehr
- Plan 7-14: Bereich Erlenbacher Strasse – Querschnitte Straßenraum
- Plan 8-1: Durchführungskonzept Städtebau – Bereich Nord
- Plan 8-2: Durchführungskonzept Städtebau – Bereich Mitte und Süd
- Plan 9-1: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Probleme
- Plan 9-2: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Prioritäten / Handlungsbedarf
- Plan 9-3: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Stärken / Potenziale Ortsmitte
- Plan 9-4: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Visionen

1 ANLASS UND AUFGABE

Die Marktgemeinde Eisenfeld, in reizvoller Lage direkt am Main gelegen, ist ein attraktiver Wohnstandort im Landkreis Miltenberg. Die Nähe zum Oberzentrum Aschaffenburg und die vergleichsweise günstigen Bodenpreise veranlassen viele Menschen, sich in Eisenfeld anzusiedeln. Allerdings hat in Eisenfeld – wie in vielen Städten und Gemeinden – das Kfz-Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Geänderte Lebensweisen und Siedlungsstrukturen sowie geänderte Logistikstrukturen im Güterwirtschaftsverkehr haben zu einem Anwachsen des Kfz-Verkehrs geführt, was insbesondere für den Kernort von Eisenfeld eine Vielzahl von Problemen mit sich gebracht hat, deren Lösung trotz gezielter Maßnahmen (Umgehungsstraße) nicht im gewünschten Umfang erreicht wurde.

Aktueller Anlass und Anstoß für städtebauliche und verkehrsplanerische Überlegungen zur Entwicklung des Kernorts Eisenfeld ist das auch nach Bau der Umgehungsstraße weiterhin starke Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt (Straßenzug Erlenbacher Straße – Marienstraße – Kleinwallstädter Straße) und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Umfeld. Hinzu kommen die absehbare demografische Entwicklung und die grundlegenden wirtschaftlichen Veränderungen, die mittel- und langfristig allgemein zu einem bereits jetzt spürbaren gesellschaftlichen und ökonomischen Strukturwandel führen werden. Damit werden erhebliche siedlungsstrukturelle und städtebauliche Auswirkungen einhergehen, die sich auch im Verkehrsgeschehen niederschlagen werden.

Es gilt, die Auswirkungen der vorgenannten Entwicklungen zu erfassen, ihre negativen Wirkungen aufzufangen, womöglich ins Positive zu verkehren und sich neu eröffnende Entwicklungschancen zu ergreifen. In diesem Sinne soll bei intensiver Mitwirkung der Eisenfelder Bürgerschaft zunächst ein städtebaulich-verkehrliches Leitbild zur Ortsentwicklung erarbeitet werden. Mit Blick auf dieses Leitbild als Zielsetzung und Maßstab soll die bestehende Bau- und Nutzungsstruktur, die Einwohner- und Wirtschaftsstruktur sowie die Erschließungs- bzw. Verkehrsstruktur und die Verkehrsangebote für alle Verkehrsarten in ihren Wirkungen auf die Ortsentwicklung bewertet werden.

Das Planungsgebiet für das Entwicklungskonzept wurde so abgegrenzt, dass es die erforderlichen Problemlösungen umfasst. Gleichzeitig wurde es auf die Gebiete konzentriert, in denen kurz- und mittelfristig Maßnahmen wie Rückbau und Nachnutzung oder Qualifizierung, Sanierung und Erneuerung durchführbar sind. Das Untersuchungsgebiet für verkehrliche Fragestellungen wurde gegenüber dem Planungsgebiet erweitert.

Aufgabe war es, für das Planungsgebiet ein integriertes städtebauliches und verkehrliches Entwicklungskonzept mit konkreten Maßnahmenvorschlägen zu erarbeiten, das in Empfehlungen zur Umsetzung mündet. Dies wurde mit stadträumlichen Konzepten für 3 Bereiche beispielhaft bzw. aus aktuellem Anlass ergänzt (im Ortskern, am Triebweg, im Bereich an der Ecke Rücker Straße/Marienstraße gegenüber der Kirche).

2 ABGRENZUNG DER PLANUNGS- UND UNTERSUCHUNGSGBIETE

Als Planungsgebiet für das städtebauliche Entwicklungskonzept wurde der Bereich der ehemaligen Ortsdurchfahrt gewählt. Diese grobe Abgrenzung wurde aufgrund bekannter Problemlagen im Detail modifiziert. So ergab sich ein von Norden nach Süden sehr lang gestrecktes Untersuchungs- und Planungsgebiet.

Im nördlichen Bereich zwischen Josef-Zengel-Straße und Knabenweg umfasst es den Straßenraum der Ortsdurchfahrt sowie die beidseits angrenzenden Grundstücke. Im mittleren Bereich zwischen Hofstetter Straße und Elsava-Brücke, der einen großen Teil des Ortskerns umfasst, wurde das Gebiet auf das Quartier an der nördlichen Hauptstraße (zwischen Knabenweg und Friedhofstraße), die Bereiche an der westlichen Hofstetter und Friedhofstraße und auf das Quartier zwischen Friedhofstraße, Rücker Straße und Triebweg ausgedehnt. Im Bereich südlich der Elsava-Brücke wurden die unproblematischen Wohngebäude auf der Ostseite der Erlenbacher Straße abgegrenzt. Lediglich der Bereich an der südlichen Ortseinfahrt ist Teil des Untersuchungs- und Planungsgebiets.

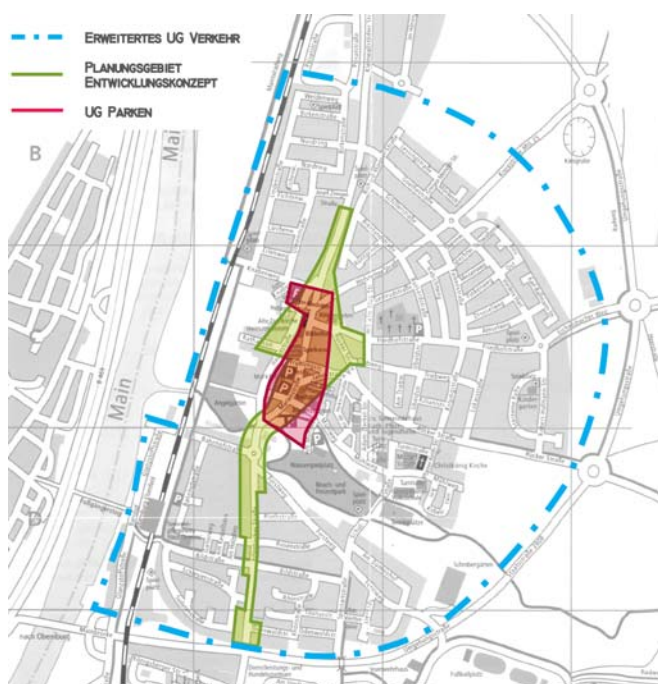


Abbildung 2-1: Abgrenzung der Planungsgebiete

Während das Planungsgebiet für das städtebauliche Konzept sich auf dieses engere Untersuchungsgebiet konzentriert, war es für einzelne Fragestellungen zum Verkehr – insbesondere im Rahmen der Zustandsanalyse – erforderlich, das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz zu betrachten. Konkret wurde das Gebiet für Untersuchungen und Aussagen zum Verkehr bis zur Umgehungsstraße ausgedehnt. Das Untersuchungsgebiet für den ruhenden Verkehr wiederum konzentriert sich auf den Bereich der Geschäftsnutzung im alten Ortskern.

Das Verkehrskonzept mit seinen konkreten Vorschlägen zur Umgestaltung konzentriert sich auf die Ortsdurchfahrt.

3 AUS DER GESCHICHTE DES ELSENFELDER ORTSKERNS

Viele vorgeschichtliche Funde (z.B. Gräberfunde in Elsenfeld) lassen darauf schließen, dass das Gebiet schon vor ca. 5.000 Jahren besiedelt war. Eine kontinuierliche Besiedlung aus vorfränkischer Zeit hat es jedoch nicht gegeben. Die zahlreich vorhandenen Hügelgräber sind ein Zeichen für eine relativ dichte Besiedelung für den Zeitraum der Jahre von etwa 1.600 bis 700 vor unserer Zeitrechnung. Erst in der Zeit des späten 6. Jahrhunderts beginnt die eigentliche geschichtliche Periode.

Elsfeld wurde erstmals im Jahr 1122 urkundlich erwähnt. Mitte des 13. Jahrhunderts wird Elsenfeld mit Schippach und Eichelsbach im so genannten „Koppelfutter-Verzeichnis“ als blühende Dorfgemeinschaft aufgeführt. Elsenfeld hat sich als Haufendorf auf der unteren Mainterrasse um Kirche und Kirchplatz herum entwickelt. Landesherr war ab 1232 der Mainzer Erzbischof und Kurfürst. Daher führt Elsenfeld das Mainzer Rad im Gemeindewappen. 1233 wird Elsenfeld als Eigentum des Klosters Himmelthal erwähnt. Von 1805 bis 1814 gehörte Elsenfeld zum Großherzogtum Frankfurt und fiel danach an das Königreich Bayern.

Landesherr war seit dem 1232 durch Kaiser Friedrich II. erlassenen "Wormser Privileg" der Erzbischof und Kurfürst von Mainz. Deshalb steht im Gemeindewappen das Mainzer Rad.

Elsfeld hat sich als Haufendorf um Kirche und Kirchplatz auf der Niederterrasse des Mains entwickelt. Zum alten Ortskern gehören die Hauptstraße, die Rücker Straße, die Rathausstraße, die Nebengasse und der Mühlweg. Der Name der Rücker Straße zeugt heute noch von der Bedeutung Elsenfelds in der Forstwirtschaft auf dem Wege der geschlagenen Hölzer vom Spessart zum Main.

Aus dem landwirtschaftlichen Dorf entwickelte sich insbesondere in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts eine moderne Wohn- und Industriegemeinde. Das Industriezeitalter begann in Elsenfeld um 1870 mit den Sägewerken, in denen das Holz aus dem Spessart verarbeitet wurde. Mit der Bahnstrecke Miltenberg-Aschaffenburg ab 1876 ging die wirtschaftliche Entwicklung weiter. Ab dieser Zeit siedelten sich entlang der Erlenbacher Straße und entlang der Bahnlinie neue Gewerbe- und Wohngebiete an. Schließlich schloss das "Spessartbähnle" 1910 das Elsavatal an den Schienenverkehr an und brachte Arbeiter, Bauern und Händler ins Tal und sein Hinterland.

1925 beginnt für Elsenfeld mit der Ansiedlung der "Vereinigten-Glanzstoff-Fabriken" ein neues Kapitel der Siedlungsgeschichte. Die umfangreichen Werksbauten und Zufahrtsstraßen, die Beschaffung und Lieferung von Baumaterialien fördern die gewerbliche Wirtschaft. Wie ein Magnet zieht die Verdienstquelle "Glanzstoff" Bauwillige von auswärts an. Folgt die Wohnbebauung zunächst noch den alten Wegen Richtung Kleinwallstadt, Hofstetten, Rück und Erlenbach, so entstanden alsbald auch neue Seitenwege zwischen diesen radial auslaufenden Straßen. 1937 erklärte die bayerische Staatsregierung Elsenfeld aufgrund seiner Entwicklung zum Siedlungsschwerpunkt.

Den 2. Weltkrieg überstand Elsenfeld weitgehend ohne Zerstörung der Gebäude. In den 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden im Ortskern der Marktgemeinde ein Marktplatz mit Tiefgarage (hinter den Gebäuden Marienstraße 4-26) geschaffen, im ältesten Gebäude des Ortes ein Heimatmuseum eingerichtet, eine Gemeindebibliothek in einem Neubau errichtet und Plätze des öffentlichen Lebens wie den Wendelinusplatz und den Rathausplatz, eine durchgehende Fußgängerzone von alter Dorfkirche bis zum Marktplatz sowie das Bürgerzentrum geschaffen.

4 VORGABEN FÜR DIE ENTWICKLUNGSPLANUNG

Plan 4-1: Vorgaben des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan-Festsetzungen

Vorgaben der Regionalplanung:

Regionalplanerisch gehört Eisenfeld zur Region Bayerischer Untermain. Es liegt in der überregional bedeutsamen Entwicklungsachse zwischen Aschaffenburg und Miltenberg. Eisenfeld ist zentrales Mittelzentrum, das bevorzugt zu entwickeln ist. Neben dem Kernort gehören noch die Ortsteile Rück, Schippach und Eichelsbach sowie das ehemalige Kloster Himmelthal in Einzellage zu Eisenfeld, das heute eine berufsbildende Schule nutzt.

Hervorzuheben sind die großen Entwicklungschancen Eisenfelds als Teil des Mittelzentrums mit Obernburg und Erlenbach und aufgrund seiner gegen den Trend wachsenden Bevölkerung. Eine besondere Chance für das Planungsgebiet liegt in ihrem Beschluss zum Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung im Innenbereich und in der Umnutzung.

Gemäß den Entwicklungszielen der Regionalplanung soll sich Eisenfeld als Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt im Verdichtungsraum und regionalen Entwicklungsband verstärkt entwickeln. Das Mittelzentrum Obernburg/Eisenfeld/Erlenbach soll vordringlich zum mittelzentralen Versorgungszentrum für den Südteil des Verdichtungsraums Aschaffenburg entwickelt werden. Eisenfelds Mittelpunktfunktionen liegen im Bereich der Wohnsiedlung, der gewerblichen Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und der Tages- und Wochenenderholung. Eisenfeld hat große Potentiale im Bildungs- und Erziehungsbereich, im Sozial- und Gesundheitswesen sowie in der Versorgung des täglichen Bedarfs. Der Schwerpunkt der Entwicklung soll in der Umnutzung und im Innenbereich liegen.

Vorgaben des Flächennutzungsplans:

Der Flächennutzungsplan leitet aus dem Geburtenüberschuss, der geringeren Belegung der Wohnungen und dem größeren Wohnflächenbedarf pro Einwohner für das Jahr 2015 einen Bedarf von ca. 500 neuen Bauplätzen bzw. ca. 900 neue Wohnungen ab.

Gemischte Bauflächen sind im Ortskern beidseits der Marienstraße zwischen der Kirche und dem Mühlweg, westlich der Kleinwallstädter Straße entlang des dort vorhandenen Grünstreifens, östlich der Erlenbacher Straße zwischen Elsave und Rosenstraße und westlich der Erlenbacher Straße an der Bahnhofstraße dargestellt.

Westlich der Erlenbacher Straße ist zwischen Bahnhofstraße und Tankstelle ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel dargestellt. Südlich daran bis zur südlichen Bahnhofstraße schließt sich zunächst ein Gewerbegebiet und daran ein weiteres Mischgebiet an.

Der Bereich am Rathaus, Bürgerhaus und südlich davon ist für Gemeinbedarfsnutzungen vorgesehen. Hier schließen sich beidseits der Marienstraße entlang der Elsava öffentliche Grünflächen an.

Die übrigen Flächen im Untersuchungsgebiet sind als Wohnbauflächen dargestellt.

Festsetzungen in Bebauungsplänen:

Den Darstellungen im Flächennutzungsplan entsprechen die Festsetzungen eines Bebauungsplans im Rathausbereich.

Der Bebauungsplan „Erlenbacher Straße“ setzt am südlichen Ortseingang zwischen Erlenbacher Straße und Sudetenstraße „Allgemeines Wohngebiet“ fest. Der hier bestehende Einzelhandel muss daher auf die Versorgung des umgebenden Wohngebiets beschränkt werden. An der Ecke Sudetenstraße/Schlesierstraße ist ein Parkplatz festgesetzt, der noch nicht realisiert wurde.

Für das große brachliegende Grundstück westlich der Erlenbacher Straße zwischen Bild-, Bahnhofsstraße und der Straße Am Holzplatz setzt ein Bebauungsplan eine teils 3-, teils 1-geschossige Bebauung für eine Mischnutzung und nördlich der Bahnhofsstraße für eine gewerbliche Nutzung fest. Auf dem Eckgrundstück nördlich der Bahnhofsstraße wird derzeit ein Wohngebäude mit Ladenlokalen im Erdgeschoss errichtet.

Für den Bereich westlich der Kleinwallstädter Straße setzt ein Bebauungsplan Bau- und Baulinien fest. Für die Ecke zwischen Kleinwallstädter und Hofstetter Straße setzt dieser hier geänderte Bebauungsplan Allgemeines Wohngebiet fest.

Vorgaben für den Verkehr:

Die Ortsdurchfahrt (Kleinwallstädter Straße / Marienstraße / Erlenbacher Straße) ist als Staatstraße (St 2309) klassifiziert, ebenso die Jahnstraße / Rücker Straße (St 2308) und der südliche Teil der Ortsumgehung (St 2008). Die Hofstädter Straße ist als Kreisstraße (MIL 25) klassifiziert, und der nördliche Teil der Ortsumgehung, der 2006 fertiggestellt wurde, ist Gemeindestraße.

Es ist geplant, zukünftig die Umgehung ganz in die Trägerschaft des Freistaates Bayern zu übernehmen und dafür die Ortsdurchfahrt zu entwidmen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der Freistaat, vertreten durch das Staatsbauamt Aschaffenburg (STBAAB), verantwortlicher Träger für die Ortsdurchfahrt und muss allen Maßnahmen, z.B. Geschwindigkeitsreduzierung oder Umbau des Straßenquerschnitts, zustimmen.

5 BESTANDSANALYSE

5.1 Die Bedeutung Eisenfelds in der Region

Eisenfeld gilt – zusammen mit Obernburg und Erlenbach – als Mittelzentrum in der Region Bayerischer Untermain. Die Marktgemeinde Eisenfeld hat insbesondere Bedeutung als Einkaufsstandort für angrenzende Gemeinden, aber auch für Orte im Umfeld bis 12 km (Abbildung 5–2). Danach wird der Bedarf nach täglichen, mittel- und langfristigen Einzelhandelsgütern zu einem Großteil in Eisenfeld gedeckt. Das Industrie Center Obernburg (ICO), das südlich der Marktgemeinde und zum Teil auf Eisenfelder Gemarkung liegt, stellt mit ca. 3000 Arbeitsplätzen ebenfalls einen bedeutenden Schwerpunkt dar. Von regionaler Bedeutung in den Bereichen Sport, Freizeit und Kultur sind die Sparkassen-Arena, das Freizeitbad Elsavamar und das Kloster Himmelthal.



Abbildung 5–1: Mittelzentrum Obernburg-Eisenfeld-Erlenbach

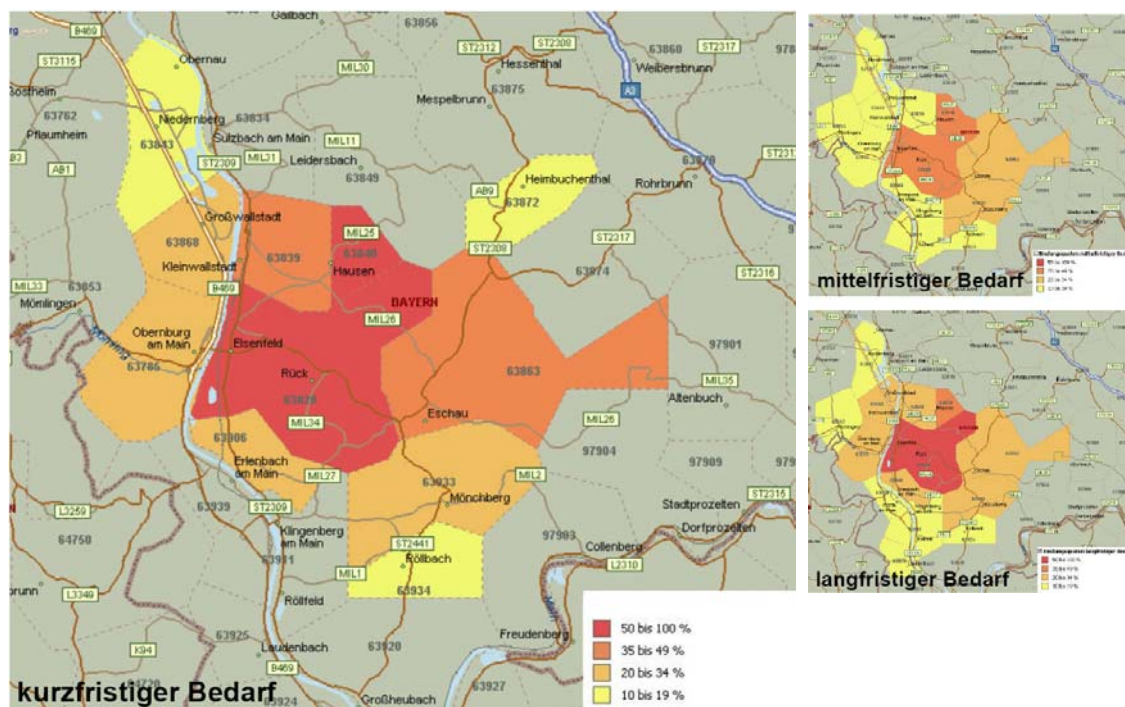


Abbildung 5–2: Einzugsbereich des Einzelhandels
(Quelle: CIMA GmbH: Markt- und Standortanalyse sowie Einzelhandelskonzeption für die Gemeinde Eisenfeld. Untersuchungsbericht 2002)

5.2 Städtebau

5.2.1 Nutzungsstruktur

Plan 5-1: Nutzungen

Die zentrale Bedeutung des Untersuchungsgebiets, das auch wesentliche Teile des Ortskerns umfasst, zeigt sich in den relativ vielen und wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Kirche, Bibliothek, Bürgerhaus, Kindergarten). Die Nutzungsstruktur wird jedoch überwiegend vom Wohnen bestimmt. Die alte dörfliche Struktur mit landwirtschaftlichen Gehöften ist schon lange Geschichte.

Die Nutzungsstruktur ist deutlich in 4 unterschiedliche Zonen gegliedert:

1. Im nördlichen Teil an der Kleinwallstädter Straße nördlich vom Knabenweg überwiegt die Wohnnutzung.
2. Der mittlere Teil zwischen Knabenweg und Elsava-Brücke ist von Dienstleistungs-, Einzelhandels- und öffentlichen Einrichtungen geprägt.
3. Im Bereich südlich der Elsava-Brücke dominieren großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Tankstellen.
4. Am südlichen Ortseingang überwiegt wieder die Wohnnutzung.

Im Kernbereich befinden sich 14 Einzelhandelseinrichtungen in den Erdgeschossen von Wohngebäuden und 2 nutzen jeweils das gesamte Gebäude. Bei den Dienstleistungsnutzungen liegen 10 in Wohngebäuden und 3 nutzen die gesamten Gebäude. Eine Gaststätte nutzt das ganze Gebäude während ein Eiscafé im Erdgeschoss eines Wohngebäudes liegt. Ein gewerblich genutzter Gebäudekomplex liegt ebenfalls im Untersuchungsgebiet (an der Friedhofstraße). Neben dem Rathaus liegen die öffentliche Bibliothek und ein Kindergarten im Kernbereich. Kirche und Bürgerhaus grenzen unmittelbar an.

Hier überwiegt die Nutzung der Freiflächen als befestigte Höfe. Am Knabenweg, südlich der Hofstetter Straße, zwischen Friedhofstraße und Triebweg, nördlich der Frühlingsstraße und an der Elsava gibt es auch Gärten und natürlich die öffentlichen Grünflächen.

Im Bereich südlich der Elsava-Brücke liegen 5 zumeist sehr große Einzelhandelsgebäude. Weitere 3 Einzelhandelsgeschäfte sind im Erdgeschoss von Wohngebäuden untergebracht. Es gibt hier 3 gastronomische Betriebe, 2 Tankstellen und nur 3 reine Wohngebäude. Die Freiflächen des großflächigen Einzelhandels und der Tankstellen sind entsprechend als Stellplätze, Zufahrten und andere Betriebsflächen befestigt.

Im Bereich am südlichen Ortseingang stehen neben der überwiegenden Wohnnutzung (9 Gebäude) 2 Einzelhandelsgebäude. Bei der Freiflächennutzung überwiegt außer bei den Einzelhandelsgebäuden die Gartennutzung. Unmittelbar an der Straßenkreuzung befindet sich auch eine öffentliche Grünfläche.

Nutzungsqualitäten und –mängel:

In den besonders lärmbelasteten Bereichen entlang der ehemaligen Ortsdurchfahrt sind Nutzungskonflikte zwischen dem Verkehr einerseits und dem Wohnen, dem Einzelhandel und der Naherholung (Elsava-Aue) andererseits festzustellen. Der Konflikt zwischen Verkehr und Einzelhandel entsteht nicht nur durch die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs sondern auch durch die Flächeninanspruchnahme des fließenden Verkehrs und die Verdrängung des ruhenden und des Fußverkehrs.

Dieser Nutzungsmangel trifft besonders die Wohngebäude an der Kleinwallstädter Straße, die nur ein sehr schmaler Gehweg von der Fahrbahn trennt. Die rückwärtigen Bereiche der zumeist sehr tiefen Grundstücke weisen dagegen hohe Qualitäten für die Wohnnutzung auf.

Im Kernbereich wurde der Mangel an ausreichenden Gehwegen vor den Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen größtenteils durch zurücksetzen der Neubauten und durch Verlagern des Fußverkehrs und der Stellplätze in die rückwärtigen Bereiche gemildert.

5.2.2 Baustruktur

Plan 5-2: Gebäudesubstanz, -höhe und Freiflächen

Auch bezüglich der Baustruktur ist das Untersuchungsgebiet entsprechend den im vorigen Kapitel beschriebenen Nutzungen in dieselben Bereiche gegliedert:

1. Im nördlichen Bereich ist die Baustruktur recht kleinteilig. Zwar dominieren 2-geschossige Gebäude, es gibt aber auch viele 1-geschossige. Im Süden und Westen der Kleinwallstädter Straße stehen die Gebäude unmittelbar am Straßenrand. Die Gebäude haben durchweg geneigte Dächer, die mit dem Giebel zur Straße stehen. Im Norden, im Bereich des Grünstreifens grenzen die Gärten an den Straßenraum und die hier nur 1-geschossigen Gebäude stehen an der Richard-Wagner-Straße.
2. Auch bei der Baustruktur im zentralen Bereich überwiegen 2-geschossige, giebelständige Gebäude mit geneigten Dächern. Dieser Bereich ist jedoch deutlich heterogener bebaut. Die Gebäude an der Marienstraße sind größer und einige sind 3-geschossig, während in den Seitenstraßen kleinere Gebäude stehen.
3. Die Baustruktur im Bereich südlich der Elsava-Brücke ist entsprechend den Nutzungen sehr grobkörnig und mit wenigen Ausnahmen 1-geschossig. Die Dachformen weisen keine bestimmte Charakteristik auf.
4. Der Bereich am südlichen Ortseingang ist heterogen bebaut. Neben 2-geschossigen freistehenden Einzel- und Reihenhäusern und Gebäudezeilen mit geneigten Dächern stehen 1-geschossige größere Gebäude mit Flachdächern.

Qualitäten und Mängel der Bausubstanz:

Erfasst wurden die Hauptgebäude nach äußerem Augenschein. Daher sind keine Ausstattungsmängel z.B. bezüglich der Sanitäranlagen und der Heizung erfasst. Auf den Plänen sind die neuen und gleichwertig eingeschätzten Gebäude, wie durchsanierte Altbauten, markiert und Gebäude, bei denen eine Teilsanierung oder eine durchgreifende Sanierung erforderlich erscheint. Hier sind Modernisierungsgutachten zu erstellen, die den notwendigen Instandsetzungsaufwand feststellen. Bei einigen Gebäuden wird möglicherweise eine Sanierung nicht mehr mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich sein.

Im nördlichen Teilbereich stehen an der Richard-Wagner Straße nur neuwertige Gebäude. Im südlichen Bereich der Kleinwallstädter Straße häufen sich dagegen Gebäude mit mehr oder weniger hohem Sanierungsbedarf.

Im mittleren Bereich gibt es eine Häufung sanierungsbedürftiger Gebäude an der Nebengasse. An der Hauptstraße stehen einige durchsanierte Altbauten. Die Gebäude an der Marienstraße sind zumeist in gutem Zustand. Sanierungsbedarf gibt es an der Rücker Straße und an der Frühlingsstraße.

Die Gebäudesubstanz im südlichen Abschnitt ist durchweg unauffällig. Lediglich das kleine Gebäude neben Marienstraße 2 und das Einzelhandelsgebäude Erlenbacherstraße 26 weisen erhebliche Mängel auf. Erwähnenswert ist noch das derzeit im Rohbau befindliche Gebäude an der Einmündung der südlichen Bahnhofstraße.

5.2.3 Freiflächenstruktur und Topografie

Plan 5-2: Gebäudesubstanz, -höhe und Freiflächen

An der Kleinwallstädter Straße fällt der Grünstreifen entlang der Straße auf, der den Gehweg vom übrigen Straßenraum trennt.

Der Einmündungsbereich von Hauptstraße und Knabenweg ist von Bäumen und anderen Gehölzen auf dem dreieckigen Platz mit Brunnen und Bänken, auf dem Parkplatz und am Straßenrand geprägt.

Die Freiflächenstruktur im Kernbereich wird trotz dichter Bebauung auch von vielen Bäumen geprägt. Ein Grünstreifen mit Großbäumen liegt südlich der Friedhofstraße entlang der Marienstraße. 2 sehr große Bäume stehen zwischen Kirche und Bibliothek. Vor den Gebäuden Marienstraße 24 bis 26 und vor und neben dem Rathaus wachsen Großbäume. 2 sehr große Bäume vor der Gaststätte und weitere Bäume und Gehölze an der Elsava markieren den südlichen Eingang zum Ortskern.

Die Freiflächen südlich der Elsava-Brücke sind sehr viel großflächiger strukturiert und weniger von Grünelementen als von Werbeanlagen, Lager- und Parkplätzen geprägt. Erst am südlichen Ortseingang stehen wieder Bäume und Gehölze. Hier ist auch eine kleine repräsentative Grünfläche angelegt.

Qualitäten und Mängel der Freiflächenstruktur:

Eine besondere Qualität ist die Lage der Elsava mit ihren Grünflächen im Ortskern. Sie bietet mit ihren Fußwegen eine attraktive Vernetzung mit den Naherholungsbereichen am Main und in der freien Landschaft im Osten und trägt zur Wohn- und Nutzungsqualität des Ortskerns bei. Sie dient mit der Signalisierung des Eingangs zur Ortsmitte auch der Orientierung.

Die Freiflächen im Untersuchungsgebiet sind durchweg gepflegt und weisen kaum funktionale Mängel auf. Hiervon ausgenommen sind natürlich die ungenutzten bzw. nicht angemessen genutzten Flächen wie große Rasen- und Ackerflächen, die im urbanen Ortskern fehl am Platz sind.

Problematisch erscheinen allerdings die sehr steinernen Freiflächen über der Tiefgarage. Als Wegeverbindung sind sie überflüssig, da Marienstraße und Hauptstraße an die jeweils andere Gebäudeseite grenzen, diese erschließen und Passanten weiter führen. Die öffentliche Widmung dieser Freiflächen bedeutet für die Gebäude Marienstraße 4 bis 30, dass sie weder eine halbprivate Zone an den Hauseingängen noch private Freiflächen bzw. Gärten haben. Ein kleiner Anteil der Flächen wird gastronomisch genutzt. Diese Flächen werden außerdem über die zugehörigen Gebäude an der Hauptstraße erschlossen.

Ein funktionales Problem erzeugt die Lage des Grünstreifens entlang der Kleinwallstädter Straße zwischen Gehweg und übrigen Straßenraum. Diese hindert Fußgänger am Queren der Straße.

Die kleine Grüninsel am südlichen Ortseingang wird ihrer besonderen Bedeutung und Funktion als einladender Ortseingang und Beginn einer innerörtlichen Situation auch aufgrund ihrer isolierten Position nicht gerecht.

Topografie:

Die Topografie im Planungsgebiet ist ebenso wie in der gesamten Ortslage sehr ruhig, fast eben. Lediglich durch die Tiefgarage westlich der Marienstraße zwischen Mühlweg und Kirche entsteht eine Niveaudifferenz, die allerdings nur zwischen den Gebäuden Hauptstraße 21 und 23 fast Stockwerkshöhe erreicht.

Dennoch spielt die Topografie in Gestalt der Berghänge des Spessart auf der Ostseite und der Randberge des Mains auf der Westseite im Orts- und Straßenbild eine große Rolle.

5.2.4 Ortsbild

Plan 5-3: Ortsbild

Denkmalschutz:

Von den Gebäuden im Untersuchungsgebiet steht nur ein Ensemble in der Hauptstraße Nr. 6 bis 10 unter Denkmalschutz. Daneben ist die Bildsäule des Heiligen Nepomuk an der Elsava-Brücke als Denkmal aufgelistet.

Die beiden Linden in der Jahnstraße vor dem Gebäude Nr. 3 sind als Naturdenkmäler gelistet.

Gestaltqualitäten und –mängel:

Die Eigenart und Identität eines Ortes sollte sich im Ortsbild abbilden. Also prägen alle Elemente, die dem besonderen Charakter des Ortes entsprechen und ihn unverwechselbar machen, das Ortsbild positiv. Gebäudeformen, Fassaden, Materialien und Grünelemente, die fremd in der gewachsenen Bau- und Freiflächenstruktur sind, stören das Ortsbild. Negativ zu werten sind auch Gestaltungselemente aus dem globalen Bau- und Gartenmarkt-Einerlei zu werten.

Eine positive Prägung erfährt das gesamte Untersuchungsgebiet durch die Ausblicke beidseits des Straßenzugs auf die Randberge des Mains im Westen und die Hänge des Spessarts im Osten. Im mittleren und nördlichen Teilbereich werden diese Ausblicke nach außen um solche nach innen auf die Kirche ergänzt.

Merkzeichen, die der Orientierung und der Unverwechselbarkeit dienen, sind neben der Kirche u. a. der Bildstock des Brückenheiligen (Nepomuk), der Uhrturm und das Wappen am Rathaus, aber auch die Pflanzinsel am Ortseingang und die Mittelinsel des Kreisels.

Im Untersuchungsgebiet fallen 3 Gebäudegruppen auf, die das Ortsbild im besten Sinne prägen (rot umrandet) Aber auch viele Einzelgebäude insbesondere in der Ortsmitte prägen das Ortsbild positiv. Hier gibt es auch nur wenige Gebäude (5), die durch ihre Fassadengestalt oder Einzelelemente das Ortsbild stören.

Dies sieht im südlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes ganz anders aus. Hier dominieren Gebäude, die durch ihre Fassadengestalt oder Einzelelemente das Ortsbild stören. Es gibt auch 2 durch Baukörper und Fassaden störende Gebäude

Positiv prägende Freiflächen sind neben den Grünflächen an der Elsava die Grünfläche gegenüber der Kirche und der dreieckige Platz an der Einmündung der Hauptstraße in die Marienstraße. Auch einige große Einzelbäume haben eine positive Wirkung auf das Ortsbild.

Der Rathausplatz hat zwar eine große Bedeutung als Ortsmitte wird aber aufgrund der Dominanz der Straße kaum als solche wahrgenommen. Er wirkt etwas „übermöbliert“ und zu unruhig.

Der südliche Teilbereich des Untersuchungsgebietes ist für das Ortsbild auch bezüglich der Freiflächengestalt eher ein Problemgebiet. Straßenraumfassungen fehlen meist und die vorhandenen sind unansehnlich, wie die Lärmschutzwand am südlichen Ortseingang und der Zaun des Bau- Und Gartenmarktes. Auch bei an sich positiv wirkende Merkmale sind Einschränkungen zu machen: die Pflanzinsel am Ortseingang steht zu isoliert da und der Bildstock vor dem Anwesen Bildstraße 16 wird unschön eingerahmt von Stromanschlusskästen.

5.2.5 Brachen und Leerstände

Plan 5-4: Aktuelle und absehbare Leerstände

Eine räumliche Konzentration der Leerstände ist an der Kleinwallstädter Straße festzustellen. Im südlich angrenzenden Bereich bis zur Friedhofstraße stehen weitere 3 Gebäude leer. Zudem liegen in diesem nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets 6 Grundstücke brach, bzw. sind nicht bebaut wie es ihrer Lage entsprechen würde.

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 12 Gebäude leer, wodurch auch die Grundstücke nicht angemessen genutzt werden. Dazu kommen insgesamt 12 un- bzw. fehl- oder untergenutzte Grundstücke.

Absehbare Wohnungsleerstände aufgrund der Altersstruktur:

Da der Anteil der alten Menschen an der Bewohnerzahl auch in Eisenfeld stark zunimmt und insbesondere im Ortskern nicht entsprechend viele jüngere Menschen zuziehen, ist hier mittelfristig mit weiteren Wohnungs- bzw. Gebäudeleerständen zu rechnen. Daher wurden auch Gebäude markiert, deren Bewohner überwiegend älter als 65, 70 und 80 Jahre sind.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist bei 19 Häusern der Leerstand aufgrund der Altersstruktur der Bewohner abzusehen. Auch hier ist eine Häufung an der Kleinwallstädter Straße festzustellen.

Leerstände gesamt:

Leerstände von Gebäuden sind angesichts der allgemeinen Lage und absehbaren demografischen Entwicklung ein besonders ernst zu nehmendes Problem. Da die Bevölkerung allgemein älter und weniger werden wird, ist mit kurzfristigen Neunutzungen nicht unbedingt zu rechnen. Ungenutzte Gebäude leiden nicht nur in ihrer Bausubstanz, auch das Grundstück und die Nachbarschaft werden in ihrem Erscheinungsbild so beeinträchtigt, dass ein „Flächenbrand“ an Leerständen entstehen kann.

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet 44 Gebäude bereits leer oder ihre langfristige Nutzung ist nicht gesichert und damit in ihr Bestand gefährdet. Zu diesen bebauten und ungenutzten Grundstücken kommen derzeit noch 12 brachliegende Grundstücke hinzu.

5.3 Verkehr

5.3.1 Verkehrsnetze

Straßen- und Wegenetze

Das Straßennetz von Eisenfeld spiegelt die Siedlungsstruktur wider. Auf die parallel zum Main und zur Bahnlinie in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptverkehrsachse (Ortsdurchfahrt Kleinwallstädter Straße – Marienstraße - Erlenbacher Straße) treffen im Bereich des alten Ortskerns radiale Verbindungsstraßen aus den Eisenfelder Ortsteilen (früher eigenständige Dörfer) und benachbarten Gemeinden.



Abbildung 5–3: Straßen und Wegenetz

Die innerörtlichen Verbindungen zwischen den Radialen (z.B. Goethestraße) dienen als Sammelstraßen für die Quartiere. Weitere Sammelstraßen wie die Dammsfeldstraße oder die Bahnhofstraße schließen schleifenförmig an die Hauptverkehrsstraßen an und erschließen überörtlich bedeutsame Funktionen wie Bahnhof und Einkaufsmärkte oder Schulen und Freizeiteinrichtungen.

Das übrige Straßennetz dient in wesentlichen dem Anliegerverkehr, die Straßen sind in der Regel Bestandteile von Tempo-30-Zonen, wenige Abschnitte sind als Verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO) ausgewiesen.

Der halbkreisförmig am Main liegende Kernort wird heute von der Ortsumfahrung umfasst, die den Durchgangsverkehr aus dem Ortsbereich heraushalten und auch Ziel- und Quellverkehr der außenliegenden Siedlungsflächen führen soll. Dieser Funktion kommt die Ortsumfahrung nach Einschätzung der Bevölkerung nicht im angestrebten Umfang nach. Insbesondere der Durchgangsverkehr benutze weiterhin die deutlich kürzere Ortsdurchfahrt. Um dies zu verifizieren, wurden Verkehrsbefragungen durchgeführt (siehe Kap. 5.3.2), allerdings belegen Verkehrszählungen aus den Jahren 1999 und 2005¹ (vor und nach der Eröffnung des Nordabschnitts der Ortsumfahrung) eine deutliche Entlastungswirkung im Straßennetz des Kernorts.

Das Fußwegenetz wird zum überwiegenden Teil von straßenbegleitenden Gehwegen gebildet. Dazwischen finden sich kleinteilige Verbindungen nur für den Fußverkehr, die auch für den Radverkehr freigegeben sind. Entlang des Main- und Elsave-Ufers bestehen – zum Teil überregional bedeutsame – Fuß- und Radverkehrswege.

Ein zusammenhängendes bzw. als solches ausgewiesenes Radverkehrsnetz besteht nicht. Der Radverkehr nutzt im Bereich der Tempo 30-Zonen die Fahrbahn (was den Vorgaben der StVO entspricht), entlang der mit 50 km/h geregelten Hauptverkehrsstraßen fehlen separate Radverkehrsanlagen bzw. sind nur in wenigen Abschnitten der Friedhofstraße und der Rücker Straße vorhanden.

Der Südteil des Ortes ist mittels Fuß- und Radverkehrs-Brücken mit angrenzenden Gebieten verbunden (Steg über den Main nach Obernburg in Höhe des Bahnhofs, Brücke zum Gebiet Dammsfeldstraße über die St 2808). Damit erhält der Fuß- und Radverkehr die Möglichkeit, abseits von dem hochbelasteten Knoten „Am Stachus“ (St 2309/ St 2808) die Barrieren Umgehungsstraße und Main zu queren.

¹ Habermehl und Follmann: Verkehrsgutachten „Kommunale Entlastungsstraße Eisenfeld/ DHZ Eisenfeld“, 1999
Staatliches Bauamt Aschaffenburg: Verkehrsmengen 2005 (DTV-Kfz)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eisenfeld liegt an der Bahnstrecke Aschaffenburg-Miltenberg (Maintalbahn) und teilt sich mit der Nachbargemeinde den Bahnhof Obernburg-Eisenfeld. Auf der Ostseite der Bahnlinie erschließen 4 Buslinien das weitere Gemeindegebiet Eisenfelds einschließlich der Ortsteile Eichelsbach, Rück und Schippach sowie andere Gemeinden (siehe Abbildung 5–4). Dabei ist die Ortsdurchfahrt zentrale Erschließungsachse auch für den ÖPNV.

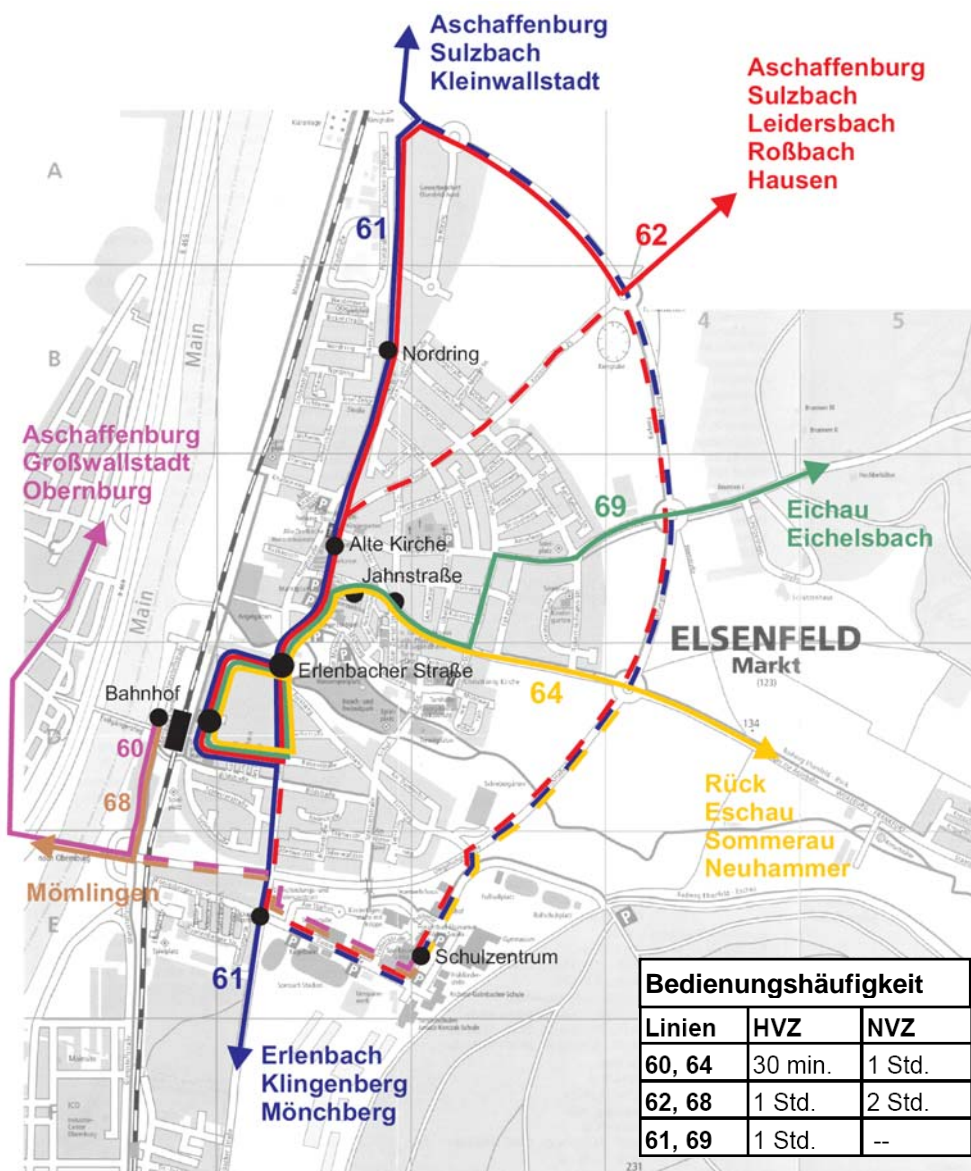


Abbildung 5–4: ÖPNV-Netz
(Stand: Nov. 2008; zwischenzeitlich wurde die Linie 69 neu konzipiert)

Die Bedienungshäufigkeit beträgt in der Hauptverkehrszeit 30 Minuten bei den Linien 60 und 64 und 60 Minuten bei den Linien 61, 62, 68, 69. In der Nebenverkehrszeit reduziert sich die Bedienungshäufigkeit auf 60 oder 120 Minuten.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt, die in ihrer gesamten Länge von Buslinien befahren wird, liegen drei Haltestellen, von denen keine barrierefrei ausgebaut ist. Die Ausstattung besteht in einigen Fällen lediglich aus Haltestellenschild mit Aushang. Wartehäuschen fehlen an den Haltestellen Alte Kirche (Richtung Norden) und Erlenbacher Straße (Richtung Süden). Wichtige Umsteigehaltestelle ist der Bahnhof, der von allen Buslinien angefahren wird. Hier besteht ein Übergang zu den Regionalzügen Richtung Aschaffenburg und Miltenberg. In der Erlenbacher Straße südlich des Kreisels bis zum „Stachus“ befinden sich auf 650m Länge keine Haltestellen.

5.3.2 Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage

Plan 5-5: Einfahrender Verkehr mit Ziel Kernort, Ortsmitte und Märkte

Plan 5-6: Zellenbezogener Zielverkehr Kernort

Plan 5-7: Quell- und Zielorte des Durchgangsverkehrs

Um die Anteile des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs am Verkehrsaufkommen bestimmen zu können, wurde im April 2009 eine umfangreiche Verkehrsbefragung durchgeführt. Hierfür wurden während der Hauptverkehrszeiten vormittags und nachmittags an den 5 wichtigsten Zufahrten in den Kernort die Fahrzeugführer nach Herkunfts- und Zielort, Fahrtzweck, etc. befragt (siehe Abbildung Abbildung 5–5). Fahrzeugführer, die als Durchgangsverkehr identifiziert wurden (d.h. weder Quelle noch Ziel in Eisenfeld angaben), wurden gefragt, ob sie in Eisenfeld ihre Fahrt unterbrechen, und wenn ja, zu welchem Zweck (z.B. um einzukaufen).

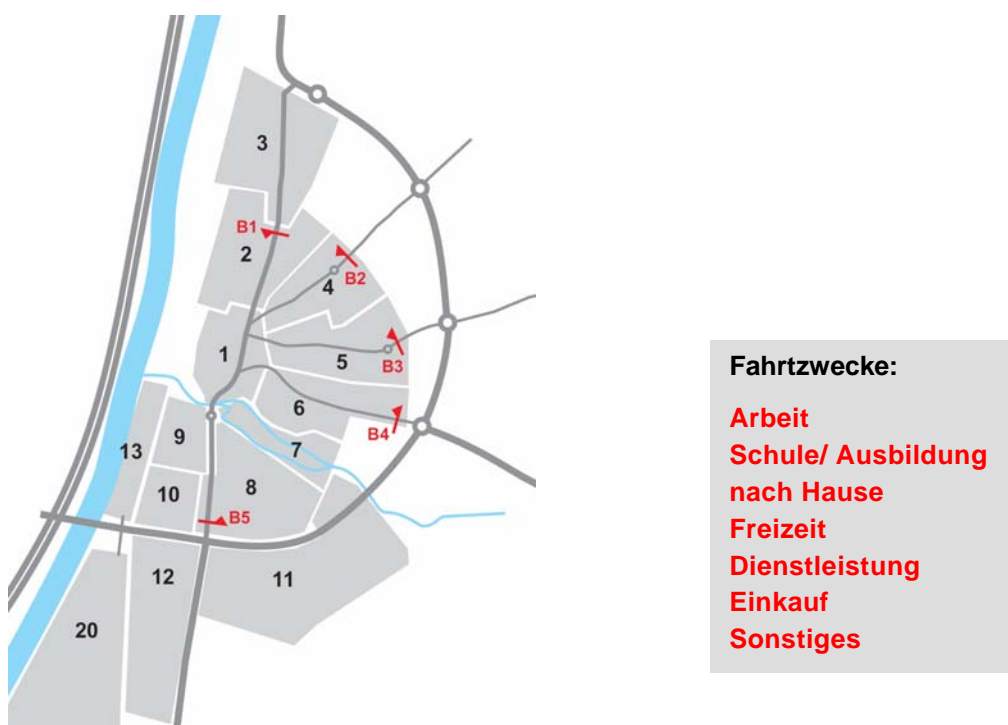


Abbildung 5–5: Lage der Befragungsstellen und Fahrtzwecke

Für die Ermittlung des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs wurden Verkehrszellen gebildet, die Ergebnisse wurden auf den werktäglichen Tagesverkehr (DTVw) hochgerechnet. Bei der Definition des Ziel- und Quellverkehrs wurde unterschieden zwischen ZV/ QV aus den Ortsteilen von Eisenfeld und ZV/ QV des Kernorts. Gesondert ausgewiesen wurde der Verkehr in die Eisenfelder Gewerbegebiete.

Als Kernergebnisse der Verkehrsbefragung lassen sich festhalten:

- Bezogen auf den Kernort liegt der reine Durchgangsverkehrsanteil bei knapp 20%, d.h. 80% sind Ziel- bzw. Quellverkehr. Der höchste DV-Anteil wurde am Einfahrquerschnitt Kleinwallstädter Straße ermittelt (siehe Abbildung 5–6),
- Hauptzufahrten in den Kernort sind die Erlenbacher Straße mit etwas über 50% der Verkehrsmenge und die Kleinwallstädter Straße mit ca. 25%.
- Ca. 10% der einfahrenden Fahrzeuge mit Herkunft und Ziel außerhalb unterbrechen ihre Fahrt in Eisenfeld für Einkäufen, Erledigungen, etc.

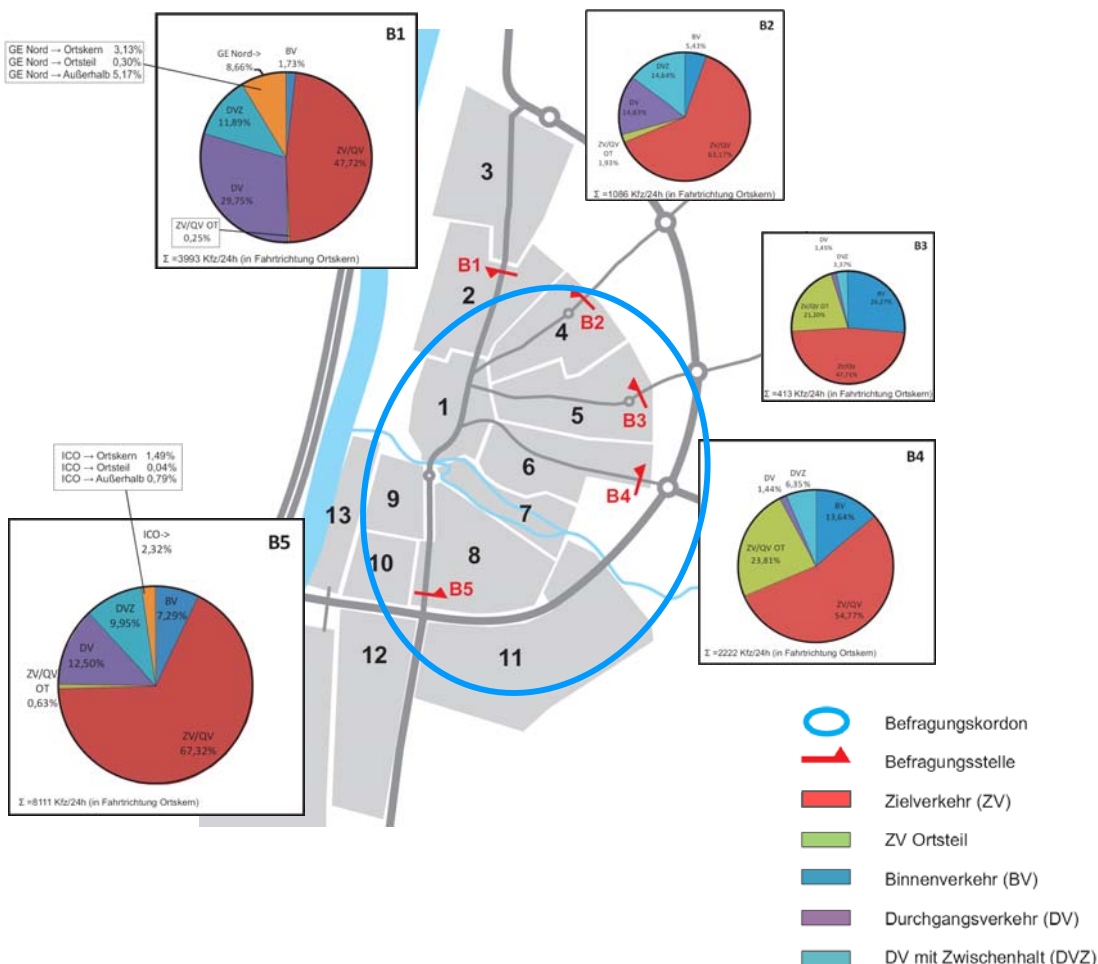


Abbildung 5–6: Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage an den Befragungsstellen (Quelle: Verkehrsgutachten Habermehl+Follmann)

- Die Fahrtzwecke beim Ziel Ortsmitte (ca. 1.900 Kfz/ 24 Std.) sind vielfältig (z.B. zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Dienstleistungen wie Frisör, zur Freizeit, etc.) und relativ gleichmäßig verteilt (siehe Abbildung 5–7).
- Fahrten mit Ziel Bahnhofstraße / Einkaufsmärkte (ca. 2.900 Kfz/ 24 Std.) werden zu fast drei Viertel zum Einkaufen unternommen.

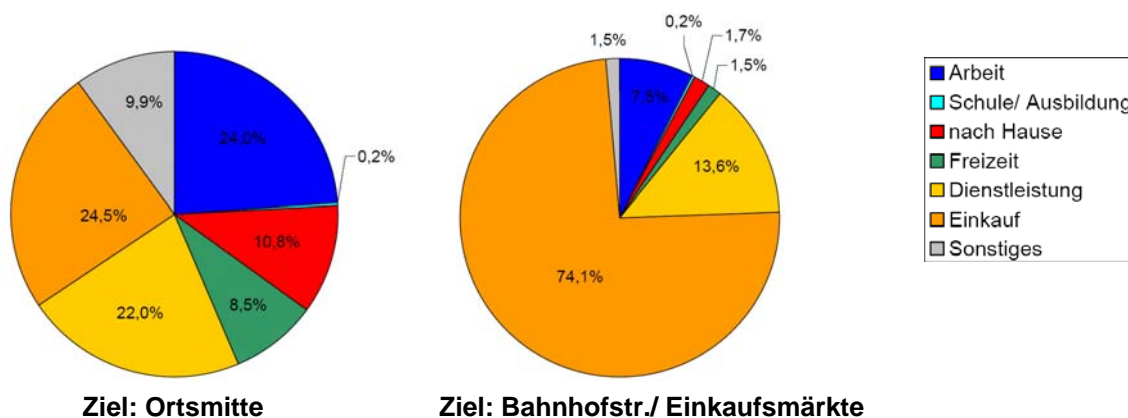


Abbildung 5–7: Struktur der Kfz-Verkehrsnachfrage mit Ziel Ortsmitte und Einkaufsmärkte

- Die Erlenbacher Straße ist Hauptzufahrt für den Verkehr in alle Verkehrszellen des Kernorts, wobei aber auch festzustellen ist, dass Zielverkehre die Umgehungsstraße bzw. die einführenden radialen Straßenverbindungen nutzen (siehe Plan 5-6 im Anhang).
- Je näher die Herkunfts- und Zielorte der Befragten an Eisenfeld liegen, desto höher ist deren Anteil am Durchgangsverkehr (siehe Plan 5-7 im Anhang).

5.3.3 Verkehrsbelastungen

Plan 5-8: Knotenstrombelastungen in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Plan 5-9: Ganglinien der Knotenpunkte der Ortsdurchfahrt

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt sowie der Verkehrsverteilung über die einmündenden Straßen wurden im Herbst 2008 und im Frühjahr 2009 umfangreiche Knotenpunktzählungen durchgeführt. Dabei wurden an ausgewählten Knotenpunkten der Ortsdurchfahrt (Knabenweg, Hofstetter Straße, Rückerstraße, Frühlingstrasse, Jahnstraße, Hauptstraße und Bahnhofstraße) die einzelnen Fahrzeugströme in der nachmittäglichen Spitzenstundengruppe (15 – 19 Uh) differenziert nach Fahrzeugart (Pkw, Lkw, Bus/ Lastzug, Fahrrad) in Viertelstundenintervallen aufgenommen. Die für diese Stundengruppe ermittelte Spitzenstundenbelastung ist maßgeblich für die Bemessung von Verkehrsanlagen.

Als wesentliche Ergebnisse sind festzuhalten:

- Die nachmittägliche Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens liegt zwischen 16 und 17 Uhr. Hier überlagern sich der rückfließende Berufsverkehr mit dem Einkaufs- und Erledigungsverkehr sowie dem Freizeitverkehr.
- Der Straßenzug Kleinwallstädter Straße – Marienstraße – Erlenbacherstraße ist klar als Hauptverkehrachse und Verteilerschiene für den Kfz-Verkehr in die angrenzende Gebiete zu erkennen.
- Aus den einmündenden Straßen ist der Kfz-Verkehr von und nach Süden (Mainbrücke) deutlich stärker als der Verkehr von / nach Norden.
- Hofstetter Straße, Jahnstraße und Bahnhofstraße sind die wichtigsten Sammelstraßen, wobei anzumerken ist, dass die Rücker Straße am Tag der Erhebung wegen Rohrleitungsarbeiten gesperrt war und nicht gezählt wurde.
- Die Ganglinien (siehe Plan 5-9 im Anhang) zeigen eine relativ gleichmäßige Verteilung der Verkehrsbelastungen über den Erhebungszeitraum ohne ausgeprägte Spitzen, d.h. es besteht ein regelmäßiger Verkehrsfluss in der Ortsdurchfahrt.

In der nachmittäglichen Spitzenstundengruppe (15-19 Uhr) betrug der Anteil des Schwerverkehrs (inklusive Linienbusse) in der Ortsdurchfahrt durchschnittlich ca. 1,5% und der Anteil des Radverkehrs 1,2%.

Straßenabschnitt	Pkw		Lkw / Bus / LZ		Rad	
	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil
Kleinwallstädter Straße	2.680	97,4%	46	1,7%	25	0,9%
Marienstraße (nördl. Jahnstr.)	4.200	97,7%	57	1,3%	41	1,0%
Jahnstraße / Rücker Straße	1.325	96,2%	28	2,0%	25	1,8%
Erlenbacher Straße (südl. Bahnhofstr.)	5.560	97,3%	74	1,3%	82	1,4%

Tabelle 5-1: Verkehrsbelastung Spitzenstundengruppe nach Verkehrsmittel

Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Ortsdurchfahrt für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw) wurden durch Hochrechnung der gezählten Werte nach den üblichen Ansätzen ermittelt (siehe Abbildung 5–8). Danach sind die Belastungen in den einzelnen Teilabschnitten der OD sehr unterschiedlich. Die höchsten Belastungen wurden mit 18.450 Kfz in der südlichen Erlenbacher Straße festgestellt. Ursache für diese hohen Belastungen ist zum einen die Brücke im Zuge der St 2808 auf das westliche Mainufer mit Anschluss an die dort verlaufende B 469, die für Eisenfeld die nächste Anbindung über den Main darstellt, zum anderen die in der Erlenbacher Straße angesiedelten Einkaufsmärkte als wesentliche Verkehrserzeuger. Die Belastungen in der Ortsdurchfahrt nehmen Richtung Norden von ca. 18.000 über 17.000 bis 13.000 in der Marienstraße bis auf 9.000 Kfz in der Kleinwallstädter Straße kontinuierlich ab.

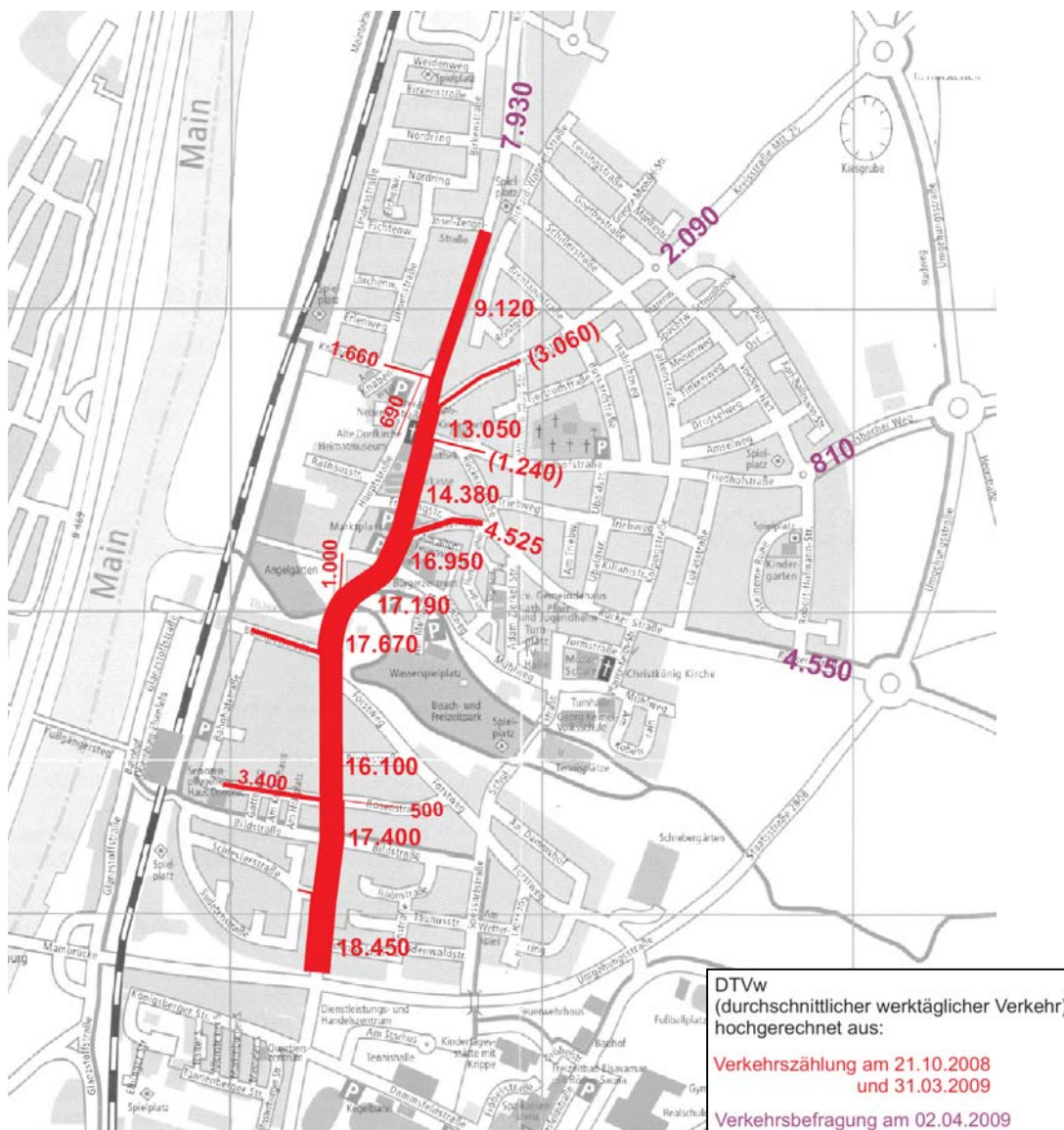


Abbildung 5-8: Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt (DTVw)

Ein Vergleich der aktuellen Verkehrsbelastungen mit den Belastungen von 1999 (vor Fertigstellung der Ortsumfahrung) zeigt, dass die Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt haben deutlich abgenommen haben und der Ortsumfahrung eine Entlastungswirkung bescheinigt werden muss.

Straßenabschnitt	1999 ²	2008 / 2009
Kleinwallstädter Straße	13.900	9.100
Marienstraße (nördlich Jahnstr.)	17.800	13.000 bis 14.400
Jahnstraße / Rücker Straße	9.600	4.500
Erlenbacher Straße	22.500	16.000 bis 18.500

Tabelle 5-2: Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt (1999 und 2008)

² 1999 war nur der südliche Teil der Ortsumgehung in Betrieb. Verkehrsbelastungen aus: Habermehl und Follmann: Verkehrsgutachten „Kommunale Entlastungsstraße Eisenfeld/ DHZ Eisenfeld“, 1999

5.3.4 Flächenaufteilung im Straßenraum der Ortsdurchfahrt

Die Ortsdurchfahrt von Eisenfeld erstreckt sich über eine Länge von 2,5 km, davon liegen ca. 1,6 km im Planungsgebiet zwischen Einmündung Josef-Zengel-Straße/Kleinwallstädter Straße im Norden und „Stachus“ im Süden.



Kleinwallstädter Straße (Wohngebiet)



Kleinwallstädter Straße (Alter Ortskern)

Der Straßenraum an der nördlichen Einfahrt ins Planungsgebiet ist gekennzeichnet durch einen breiten Straßenquerschnitt, der nur auf der Westseite angebaut ist. Die Fahrbahnbreite entspricht mit ca. 6,50m den Erfordernissen. Der angrenzende Parkstreifen von 2,00m Breite geht in einen Grünstreifen über, neben dem ein mit 3,00m relativ breiter Fußweg verläuft. Der Fußweg ist durch die Bepflanzung schlecht einsehbar. Der Gehweg auf der Westseite ist mit ca. 1,00m Breite deutlich zu schmal.

Die Flächenaufteilung im sich anschließenden Abschnitt der Kleinwallstädter Straße als Teil des alten Ortskerns ist klar dominiert von den Flächen für den Kfz-Verkehr mit einer durchgehenden Fahrbahnbreite von 6,50m und beidseits sehr schmalen Gehwegen, die teilweise unter 1,00m liegen. Es fehlen Querungsangebote über die Fahrbahn, mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen oder radfahrende Kinder unter 10 Jahren) können sich hier nur eingeschränkt bewegen. Ein Sich Begegnen ist nur unter Mitbenutzung der Fahrbahn möglich und daher gefährlich.



Einmündung Knabenweg und Hauptstraße



Marienstraße in Höhe der Kirche

Im Übergang zur Marienstraße weitet sich der Straßenraum, die Fahrbahn wird deutlich breiter, die Gehwege dagegen nur wenig. Auch im Bereich des neu gestalteten Grünbereichs gegenüber dem „Lido“ ist der Gehweg nicht breiter als 1,60m und liegt damit unter dem nach Richtlinien erforderlichem Mindestmaß von 2,00 m. Der Einmün-

dungsbereich der Hofstetter Straße ist aufgeweitet und verleitet auch abbiegende Fahrzeuge zu schnellem Fahren. Eine Fußgängerschutzanlage zwischen Hofstetter Straße und Pfarrer-Rudolf-Straße bietet die einzige Möglichkeit einer gesicherten Querung in diesem Abschnitt der Marienstraße.

In Höhe der Geschäftsnutzung (Marienstraße Nr. 4-10) sind Querparkstände angeordnet, die nur mit Überfahren des Gehwegs anfahrbar sind. Die Fahrbahn (je einer Spur pro Richtung) ist hier mit 7,40m überbreit, die angrenzende Busbucht verstärkt den Eindruck der Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum. Auf der Ostseite der Marienstraße besteht durchgängig Halteverbot, das weitgehend eingehalten wird.

In Höhe der Frühlingsstraße beginnt eine Linksabbiegespur bis zur Lichtsignalanlage an der Jahnstraße. Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt ca. 9,60m, die Gehwegbreiten entsprechen auch in diesem Abschnitt nicht den geltenden Richtlinien. Die Bemühungen um eine Aufwertung des Straßenraums mit Bäumen vor der Bebauung auf der Westseite sind anzuerkennen.



nördliche Marienstraße



südliche Marienstraße



Platz vor dem Rathaus



Einmündung Jahnstraße

Die Lichtsignalanlage an der Einmündung mit der Jahnstraße regelt die Verkehrsbeziehungen im Kfz-Verkehr und bietet dem Fußverkehr gesicherte Querungsmöglichkeiten. Der Straßenraum wird auch hier durch die Flächen für den Kfz-Verkehr dominiert. Die freie Rechtsabbiegespur von der Marienstraße in die Jahnstraße, die nicht in die Signalisierung eingeschlossen ist, führt zu unschönen Restflächen (Dreiecksinsel) und zwingt den Fußverkehr zu mehrmaligen Fahrbahnquerungen. Der Abstand zur vorherigen Fußgängerschutzanlage im Norden beträgt ca. 230m.

Im Bereich des Rathauses weitet sich der Straßenraum und es besteht insbesondere auf der Platzfläche ein ausreichendes Bewegungsangebot für den Fußverkehr, das allerdings durch zahlreiche Einbauten (Zugang Tiefgarage, Geländer, Brunnen, Pflanzkübel) sowie durch 10 auf der Platzfläche verteilte Parkplätze eingeschränkt wird.



Marienstraße südlich des Rathauses mit Blick auf die Elsava-Brücke



Kreisverkehr (Bahnhofstr./ Erlenbacher Str.)

Südlich des Rathauses bzw. südlich der Einmündung der Hauptstraße prägt der Grünraum der Elsava das Straßenbild, wobei das Flüsschen selbst nicht wahrnehmbar ist. Die Fahrbahn ist mit ca. 8,40m für den zweispurigen Querschnitt deutlich zu breit, der östliche Gehweg mit 1,60m zu schmal, auf der Westseite stehen etwas mehr als 2,00m zur Verfügung.

Die Einmündung der Bahnhofstraße in die Erlenbacher Straße ist als Kreisverkehr ausgebildet. Die Kreismittelinsel liegt allerdings nicht in der Straßenachse, wodurch die von Kreisverkehren im Regelfall erhoffte Geschwindigkeitsdämpfung für die Süd-Nord-Fahrbeziehung nicht im erwünschten Umfang zum Tragen kommen kann. Über alle Kreisverkehrszufahrten kann der Fußverkehr queren, allerdings sind die Querungen nicht richtliniengerecht als Zebrastreifen ausgebildet. Die Gehwege vor den Gebäuden sind schmal.



nördliche Erlenbacher Straße



Auch der Straßenraum der Erlenbacher Straße ist dominiert vom Kfz-Verkehr. Breite Fahrbahnen, die auf der Westseite angrenzenden weitläufigen Parkierungsflächen der Einkaufsmärkte prägen das Bild. Für den Fußverkehr steht nur ein geringes Flächenangebot (Gehwegbreite Ostseite 1,30m, Westseite 1,70m) zur Verfügung, das durch parkende Fahrzeuge, die den Gehweg mitbenutzen, zusätzlich eingeschränkt wird.

Die Fahrbahnkanten verlaufen nicht gradlinig, sondern sind auf der Westseite in Abhängigkeit von einmündenden Straßen abwechselnd aufgeweitet und verengt (7,00m bis 10,25m), was optisch ein hohes Maß an Unruhe erzeugt. Die fehlende bauliche Begrenzung auf der Westseite erhöht die optische Durchschusswirkung des Straßenraums.

Die Einmündungen der Seitenstraßen sind nicht signalisiert, was in Hauptverkehrszeiten insbesondere an der Einmündung Erlenbacher Straße / Bahnhofstraße / Rosengasse immer wieder zu Behinderungen für linkseinbiegenden Verkehrsströme führt. Davon sind auch einige Buslinien betroffen.

Die einzige gesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgängerinnen und Fußgängern über die Erlenbacher Straße liegt südlich der Einmündung Bildstraße. Angesichts der hohen Verkehrsbelastungen und des hohen Querungsbedarfs zu den Märkten ist dies unter Sicherheitsaspekten nicht ausreichend.



südliche Erlenbacher Straße



Fläche vor dem Bereket-Markt



Ortseinfahrt am „Stachus“ (Erlenbacher Str.)

Im gesamten Südabschnitt der Erlenbacher Straße sind breite Fahrbahnen (mindestens 7,00m im Querschnitt) und nicht richtliniengerechte Gehwegbreiten zu konstatieren. Im Bereich des Bereket-Marktes behindert der ungeordnete Liefer- und Ladeverkehr den Fußverkehr. Auf der gegenüberliegenden Seite sind Parkstände auf dem Gehweg markiert, es verbleibt eine nutzbare Breite von 1,20m. Auch hier fehlt eine Querungsmöglichkeit, die beispielsweise den auf der Ostseite einmündenden Fußweg aufnimmt.

In Richtung „Stachus“ erweitert sich der Straßenraum zu einem 4-spurigen Querschnitt.

Exkurs Kfz-Geschwindigkeiten

Von den Anwohnern werden die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt als zu hoch empfunden, insbesondere im Schwerverkehr. Eine Geschwindigkeitsmessung im Frühjahr 2008 in der Kleinwallstädter Straße (Bereich alter Ortskern) ergab, dass 39 % aller Kfz schneller als 50 km/h fahren (Abbildung 5–9), was für diesen engen Straßenabschnitt mit seinen schmalen Gehwegen ausgesprochen problematisch ist. Als angemessene Geschwindigkeit sollte hier straßenverkehrsrechtlich eine deutlich darunter liegende angeordnet werden (z.B. Tempo 30).

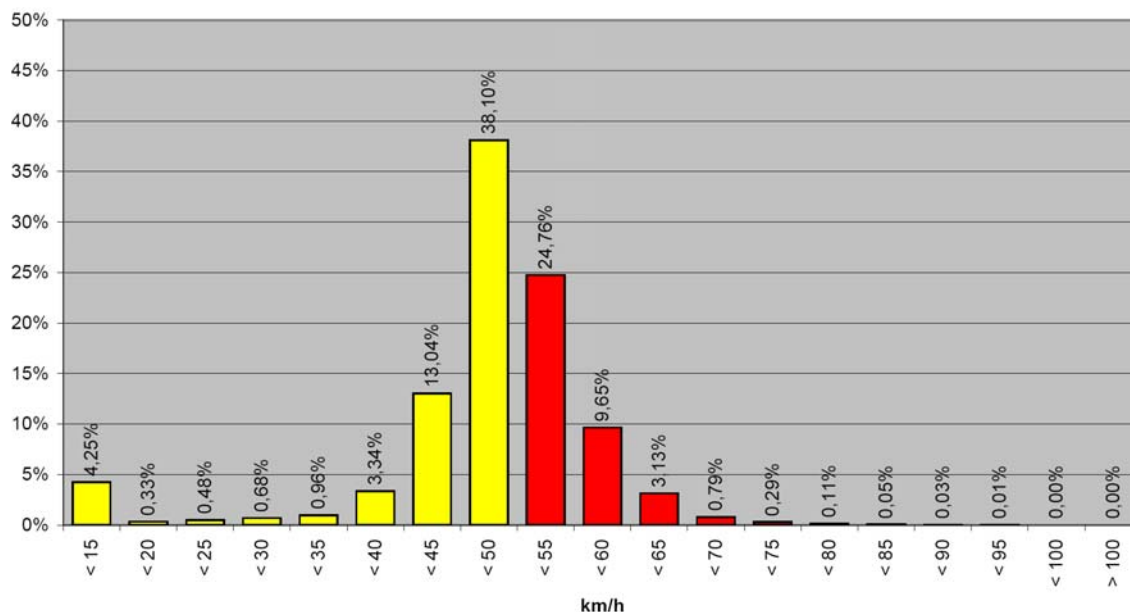


Abbildung 5–9: Geschwindigkeit in der Kleinwallstädter Straße

5.3.5 Parkraumangebot im Ortskern

Das Parkraumangebot im alten Ortskern ist in Tabelle 5-3 und in Abbildung 5–10 dargestellt. Es besteht ein differenziertes Angebot aus zeitlich begrenzt oder unbegrenzt nutzbaren Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Parkplätze, Tiefgarage, im Straßenraum, zusammen ca. 385 P) und auf privaten Flächen (ca. 105 Parkplätze für Kunden). Mit insgesamt knapp 500 P steht Kunden und Besuchern ein ausreichendes Parkraumangebot zur Verfügung.

Das Angebot ist zeitlich und räumlich gestaffelt (siehe Tabelle 5-1), wobei die zentral gelegenen Bereiche die kürzeste Parkzeit bieten. Neben in mit Zeichen 314 StVO (P-Schild) ausgewiesenen Bereichen kann auch in vielen Straßenabschnitten in die Ortsdurchfahrt der einmündenden Straßen ohne Halteverbot am Straßenrand geparkt werden. Das Parken ist in allen Bereichen unentgeltlich.

Bereich	Parkhöchstdauer	Anzahl Parkstände
Rathaus, östl. Mühlweg, Marktplatz, Frühlingstraße	1 Stunde	63
Marienstraße, Kirche, Rücker Straße	90 Minuten	24
Westl. Mühlweg, Hauptstraße, Pfarrer-Rudolf-Straße, Kindergarten	2 Stunden	64
Knabenweg, Parkplatz Frühlingstraße	3 Stunden	28
Tiefgarage, Parkplatz am Mühlweg	ungegrenzt	130
südl. und nördl. Hauptstraße, Rathausstraße, Jahnstraße, Rücker Straße	ungegrenzt	ca. 75
Verschiedene Kundenparkplätze	für die Dauer des Einkaufs	ca. 105
Summe		ca. 490

Tabelle 5-3: Parkraumangebot im Ortskern

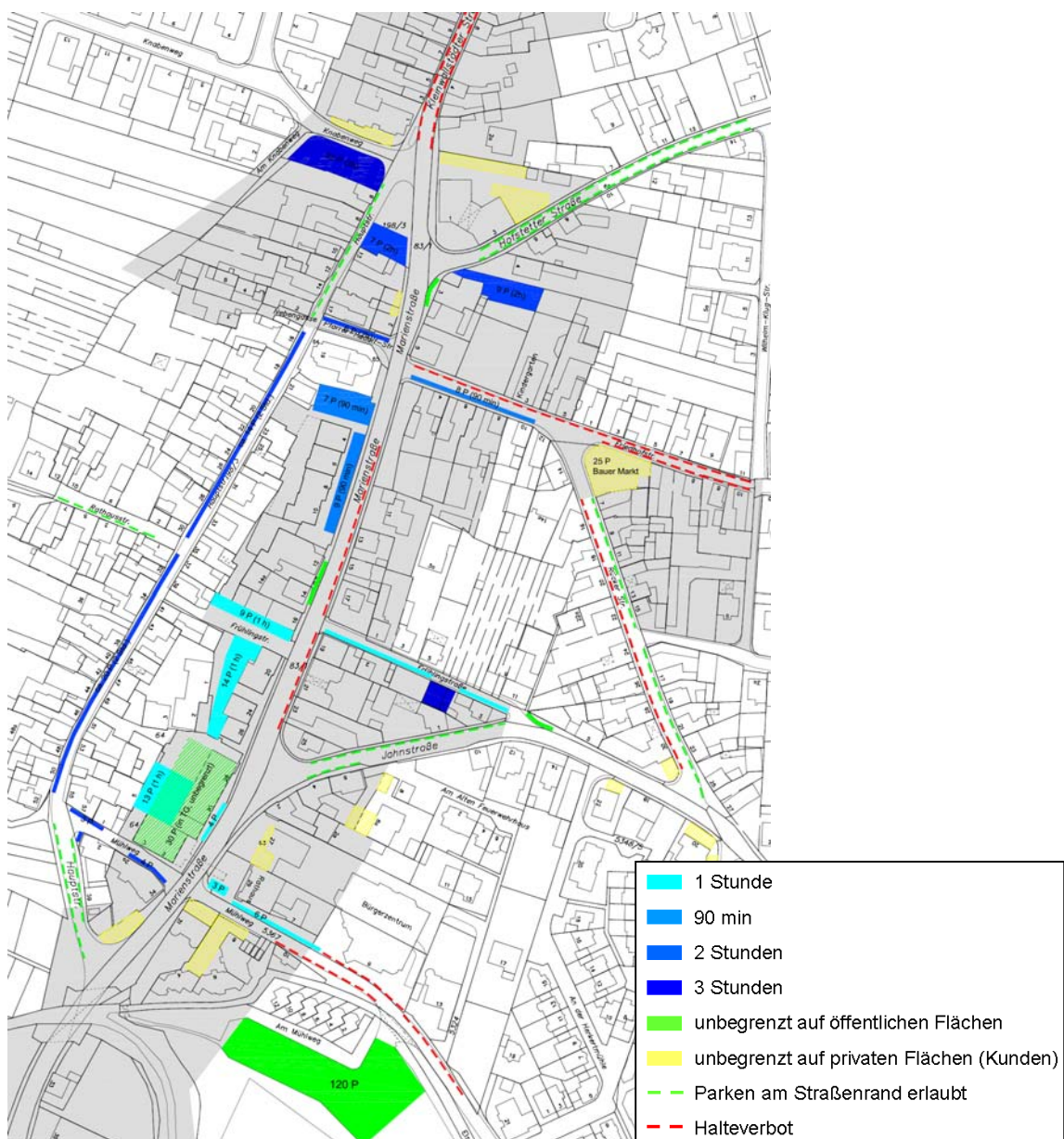


Abbildung 5–10: Parkraumangebot im Ortskern

5.4 Zusammenfassende Bewertung

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die städtebauliche und die verkehrliche Situation im Planungsgebiet zum einen differenziert betrachtet werden muss, dass zum anderen alle Abschnitte der Ortsdurchfahrt ähnliche Probleme aufweisen.

In den besonders lärmbelasteten Bereichen entlang der Ortsdurchfahrt sind Nutzungskonflikte zwischen dem Verkehr einerseits und dem Wohnen, dem Einzelhandel und der Naherholung andererseits festzustellen. Diese Konflikte entstehen nicht nur durch die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs sondern auch durch die Flächeninanspruchnahme des fließenden Verkehrs und die Verdrängung bzw. Einschränkungen des Fußverkehrs.

Dieser Nutzungsmangel trifft besonders die Wohngebäude an der Kleinwallstädter Straße, die nur ein sehr schmaler Gehweg von der Fahrbahn trennt. In Verbindung mit den sehr geringen Wohnflächen der Altbauten auf der westlichen Straßenseite hat dies hier zu besonders zahlreichen Leerständen und zu einem Verfall der Bausubstanz geführt. Die rückwärtigen Bereiche der hier zumeist sehr tiefen Grundstücke weisen dagegen hohe Qualitäten für die Wohnnutzung auf.

Das Planungsgebiet weist im mittleren Bereich an der Marienstraße noch die besondere Qualität eines Ortskerns auf: die Multifunktionalität, die Nutzungsmischung aus Läden, Dienstleistungen, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen und Wohnen. Allerdings dominieren auch hier die Kfz-Verkehrsflächen das Erscheinungsbild und es fehlen Querungsangebote für den Fußverkehr in diesem auf beiden Seiten mit Läden und Dienstleistungen besetzten Abschnitt.

Es zeigen sich erste Erosionen in der Bedeutung dieses Bereichs als Ortskern und Zentrum des gemeindlichen Lebens: Es gibt bereits Leerstände bei Ladenlokalen, Büroräumen und Wohnungen und die öffentlichen Räume weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Im Ansatz Aufenthaltsqualität bietet der Platz vor dem Rathaus, dessen Nutzbarkeit allerdings durch viele Einbauten eingeschränkt ist.

Die Untersuchung der Altersstruktur der Bewohner ergab, dass die Wohnungsleerstände absehbar zunehmen werden. Dies wird eine weitere Ausdünnung der Nahversorgungsangebote zur Folge haben. In den Quartieren östlich der Marienstraße fallen ausgedehnte Acker- und Gartenflächen auf, die im Ortskern eine Fehl- bzw. Mindernutzung darstellen.

In der „Fußgängerzone“ zwischen den Gebäuden an der Marienstraße und denen an der Hauptstraße zeigt sich, dass die Größenordnung und Bedeutung des Ortskerns als Versorgungszentrum nicht ausreicht, um diese Kfz-fernen Flächen mit Leben zu füllen. Die Wohnqualität in diesen Gebäuden ist mangels zugehöriger Freiflächen eingeschränkt.

Ein gravierender Mangel ist das Fehlen eines zentralen Platzes, der die Ortsmitte erleben lässt. Zudem lassen die teilweise sehr ausgedehnten Straßenräume (z. B. an der

Einmündung der Jahnstraße) zuweilen Zweifel aufkommen ob man sich in der Ortsmitte befindet.

Der Bereich an der Erlenbacher Straße ist durch seine Heterogenität in Nutzung und Bebauung charakterisiert. Der großflächige Einzelhandel westlich der Erlenbacher Straße ist mit seiner grobkörnigen Nutzungs- und Baustruktur ein Fremdkörper im Ortsbild und in der charakteristischen städtebaulichen Struktur Elsenfelds. Die Nähe dieser „Einkaufsmagneten“ zur Ortsmitte an der Marien- und Hauptstraße sichert jedoch deren Bestand und Weiterentwicklung wenn Kunden ihre Besorgungen an der Erlenbacher Straße mit Erlebniseinkauf oder Arzt- oder Amtsbesuchen im Ortskern verbinden. Wie die Verkehrsbefragungen gezeigt haben, nutzt ein nicht unerheblicher Teil von auswärtigen Kfz-Lenkern dieses Angebot.

Die städtebaulichen Mängel am südlichen Ortseingang sind im ungefassten Straßenraum, im wenig einladenden Straßenbild und in funktionalen Mängeln am Supermarkt begründet. Am Südeingang wurden die höchsten Verkehrsbelastungen festgestellt, wobei der höchste Anteil des Verkehrsaufkommens dem Ziel- und Quellverkehr nach / von Elsenfeld zuzuordnen ist, bedingt durch die Anbindung an die Mainbrücke.

Eine besondere Qualität der Freiflächenstruktur des Ortskerns ist durch den Grünzug entlang der Elsava entstanden. Dies ist jedoch im Ortsbild wie es sich entlang des Hauptstraßenzugs in der Erlenbacher und Marienstraße zu wenig erlebbar.

Das Ortsbild im gesamten Untersuchungsgebiet erfährt eine positive Prägung durch die Ausblicke beidseits des Straßenzug auf die Randberge des Mains im Westen und die Hänge des Spessarts im Osten. In der Kleinwallstädter Straße und der Marienstraße werden diese angenehmen ortstypischen Ausblicke in die Umgebung um solche in die Ortsmitte auf die Kirche ergänzt.

6 LEITBILDER UND ZIELE DER ENTWICKLUNG ELSENFELDS

Damit Elsenfeld auch in Zukunft für Bürgerinnen und Bürger, für Besucher und Beschäftigte attraktiv ist, muss es Ziel sein, eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität zu schaffen bzw. zu erhalten, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren.

Eine hohe Wohndichte soll nicht nur den Ortskern lebendiger machen, sondern auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Versorgungsangebote und Dienstleistungseinrichtungen stärken und so ihren Fortbestand sichern. Eine wichtige Grundlage für diese Nutzungsverdichtung hat die Marktgemeinde bereits mit ihrem Beschluss gelegt, keine neuen Baugebiete im Außenbereich zuzulassen.

Ungenutzte oder fehl genutzte Grundstücke und leer stehende Gebäude sollen neu genutzt und bebaut werden. Dabei soll die vorhandene Parzellenstruktur möglichst wenig verändert werden, um eine zügige Realisierung der Planung nicht zu behindern und auch die typische Kleinteiligkeit des Ortsgrundrisses zu erhalten. Diese und andere Eigenarten Elsenfelds sollen bewahrt und weiterentwickelt werden, um seine Identität zu erhalten und den Elsenfeldern ein Heimatgefühl zu ermöglichen.

Folgende Entwicklungsziele werden aus übergeordneten Planungen vorgegeben:

- Von der Regionalplanung: Aufgrund der regionalen Bedeutung Elsenfelds als Teil des Mittelzentrums Obernburg/Elsenfeld/Erlenbach soll sich die Marktgemeinde im Bereich der Wohnsiedlung, der gewerblichen Wirtschaft, des Fremdenverkehrs und der Tages- und Wochenenderholung weiter entwickeln. Auch die großen Potentiale Elsenfelds im Bildungs- und Erziehungsbereich, im Sozial- und Gesundheitswesen sowie in der Versorgung des täglichen Bedarfs sollen ausgebaut werden.
- Der Flächennutzungsplan leitet aus dem Geburtenüberschuss, der geringeren Belegung der Wohnungen und dem größeren Wohnflächenbedarf pro Einwohner für das Jahr 2015 einen Bedarf von ca. 500 neuen Bauplätzen bzw. ca. 900 neue Wohnungen ab. Der Schwerpunkt dieser Entwicklung soll in der Umnutzung und im Innenbereich liegen.

Wünsche und Visionen für die Entwicklung von Elsenfeld und seine wesentlichen positiven Merkmale im Jahr 2020 wurden im Rahmen einer Planungswerkstatt (siehe hierzu Kapitel 9) von Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerschaft und der Politik formuliert. Die hierbei erarbeiteten Ansätze wurden von den Planungsbüros zu folgenden Zukunftsbildern weiterentwickelt:

Eisenfeld ist **qualitätvoller Wohnort** für alle Altersgruppen, Haushaltsgrößen, Herkunftsethnien und die Vielfalt moderner Lebensformen (für Familien mit Kindern, Senioren, Singles, Wohngemeinschaften, Wohnen in der Gruppe usw.). Kurze Wege zu Versorgungs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangeboten bieten auch berufstätigen Eltern und Singles, Senioren, Kindern und Jugendlichen das geeignete Umfeld für eine hohe Lebensqualität.



Eisenfeld hat ein **reiches Kultur- und Freizeitangebot** und lebendige Kommunikationsorte unter Dach (Bürgerhaus, Heimatmuseum, Mehrgenerationenhaus, Senioren- und Kindertagesstätte, Elterntreff, Jugendhaus, Gastronomie usw.) und im Freien (Freiflächen der vorgenannten Einrichtungen, ruhige und exponierte Plätze mit Ruhebänken u. a. Angeboten zum Aufenthalt wie Spielen für alle Generationen unter Einbeziehung der Elsave, Biergarten, Straßencafé, Wochen- und Bauernmärkten, Festplatz usw.)



Eisenfeld ist **attraktiver Einkaufsort** für die tägliche Versorgung mit Lebensmittel, alle Bedarfe rund um Wohnung, Haus und Garten und vielfältiges Erlebnis-Shopping auch für die Nachbargemeinden. Die Läden und Serviceeinrichtungen sind mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Restaurants, Straßencafés und Biergarten ergänzen den Erlebniseinkauf ebenso wie ruhige und lebhaft Plätze zur Kommunikation.



Eisenfeld reiht sich mit seinem **touristischen Potential** (Main, Spessart, Altort) in die Perlenkette der Anziehungspunkte am Main ein.



Eisenfeld leistet einen angemessenen Beitrag zum Klimaschutz und zur Schonung natürlicher Ressourcen und damit zu Klimaverbesserung im Ort und für die Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger durch **nachhaltige Entwicklung in allen relevanten Bereichen** (Infrastruktur, Verkehr und Bausubstanz).



Eisenfeld hat **attraktive öffentliche Straßenräume**, in denen sich alle sicher und komfortabel bewegen. Die **nicht-motorisierte Mobilität** zu Fuß und mit dem Fahrrad hat sichtbar an Bedeutung gewonnen, im Alltags- wie im Freizeitverkehr gleichermaßen. Kindern und älteren Menschen mit ihrer hohen Nahraumorientierung sichert das qualitätvolle Angebot im Fuß- und Radverkehr Eigenständigkeit und Unabhängigkeit. Ein **Bürgerbus** für mobilitätseingeschränkte Menschen verbindet alle Quartiere der Gemeinde und bietet barrierefreie Übergänge an den Haltestellen zum regionalen Busnetz.



Kein Durchgangsverkehr belastet mehr die Ortsdurchfahrt sondern er nutzt die Umgehungsstraße. Der verbleibende Kfz-Verkehr bewegt sich mit verträglichen Geschwindigkeiten auf Verkehrsflächen, die auf das notwendige Maß reduziert sind.

7 STÄDTEBAULICHES UND VERKEHRLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Plan 7-1: Konzept Städtebau – Übersicht

Plan 7-2: Verkehrskonzept – Übersicht

Das Planungsgebiet im angebauten Bereich der Ortsdurchfahrt von Eisenfeld (zwischen Josef-Zengel-Straße im Norden und „Stachus“ im Süden) erstreckt sich über eine Länge von ca. 1,6 km. Die Randbedingungen in der Ortsdurchfahrt bezüglich der Bebauung (Baudichte und -höhe, Nutzungen), des Straßenraums (Straßenraumbreite und Flächenaufteilung) und der Verkehrssituation (Verkehrsbelastungen, Anteil Durchgangsverkehr) sind sehr unterschiedlich, weswegen eine Einteilung in Bereiche vorgenommen wurde. Von Norden nach Süden sind dies:

Kleinwallstädter Straße: Wohngebiet (einseitig angebaut, breiter Straßenraum)
alter Ortskern (beidseitig angebaut, enger Straßenraum)
mittlere Verkehrsbelastungen bei spürbarem DV-Anteil

Nördliche Marienstraße: Ortsmitte (wechselnde Gebäudestruktur)

Südliche Marienstraße: Ortsmitte mit Rathausplatz / Elsavabrücke

Nördl. Erlenbacher Str.: Großmärkte und kleinteilige Bebauung mit Mischnutzung

Südl. Erlenbacher Str.: heterogene Baustruktur, Mischnutzung, Ortseingang
hohe Verkehrsbelastungen bei niedrigem DV-Anteil

Für diese Bereiche wurde jeweils ein an die Randbedingungen angepasstes städtebauliches Konzept entwickelt und mit dem parallel erarbeiteten Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die einzelnen Abschnitte der Ortsdurchfahrt überlagert. Mit Straßenraumquerschnitten für die heutige und die zukünftige Situation wird die gestalterische Absicht für den Straßenraum dargelegt. Damit konnten die aus dem städtebaulichen Kontext entwickelten Maßnahmen mit den verkehrlichen Maßnahmen rückgekoppelt und die Schnittstellen optimiert werden.

Straßenverkehrsrechtlich soll der Bereich zwischen Kleinwallstädter Straße (alter Ortskern) und Einmündung Mühlweg künftig mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h geregelt werden. Dies ist auch für weitere Abschnitte der Ortsdurchfahrt wünschenswert, allerdings muss davon ausgegangen werden, dass dies aufgrund der derzeitigen verkehrsrechtlichen Bestimmungen ein eher langfristiges Ziel ist. Bei der Bemessung der Verkehrsanlagen wurde dafür Sorge getragen, dass sich keine diesbezüglichen Einschränkungen ergeben.

Um den Aufwand und die Kosten für die Umgestaltung niedrig zu halten, wurden die heutigen Fahrbahnrande erhalten, so weit dies möglich und sinnvoll war. Auch Provisionen für Teilbereiche, die im Rahmen einer Testphase denkbar sind (siehe hierzu Kap. 8.2) sind so einfacher einzurichten.

Im folgenden werden das städtebauliche Konzept und das Verkehrs- und Gestaltungskonzept entsprechend der gebildeten Abschnitte erläutert.

7.1 Bereich Kleinwallstädter Strasse

7.1.1 Städtebau

Plan 7-3: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Städtebau

Hier wurden zahlreiche Leerstände insbesondere auf der Westseite der Straße festgestellt. Die Ursachen hierfür liegen nicht nur in der Verkehrsbelastung sondern auch in der mangelhaften Nutzungsqualität aufgrund der geringen Wohnflächen der Gebäude (teilweise nur ca. 50 qm Grundfläche) und dem Fehlen einer Vorzone zwischen Straße und Haus.

Schwerpunkt der Nutzung soll das Wohnen bleiben. Die Wohnqualität muss also aufgewertet werden. Der nahe liegenden Gedanke, die nutzungsgestörten, kleinen Gebäude abzurechen und größere Neubauten mit etwas mehr Abstand zur Straße zu errichten, wurde jedoch verworfen, weil diese kleinen Altbauten den Straßenraum baulich fassen und wesentlich zum innerörtlichen Erscheinungsbild der Kleinwallstädter Straße beitragen. Deshalb soll am Gebäudebestand festgehalten werden, aber mit lärmunempfindlicheren Nutzungen. Dies bedeutet nicht unbedingt immer Substanzerhaltung, auch Um- und Neubauten können dieselbe Funktion im Straßenraum erfüllen.

Die Hauptwohngebäude sollen in der ehemaligen Scheunenreihe errichtet oder noch vorhandene Scheunen dazu ausgebaut werden. Dies hat folgende Vorteile:

- Die rückwärtigen Neubauten bieten mit ihrer ruhigen Lage und direktem Freiflächenbezug attraktives Wohnen auch für Familien mit Kindern.
- Sie erhalten bzw. rekonstruieren die auch in Eisenfeld typische Bauform der fränkischen Hofreite, die insgesamt mit ihren vielfältigen und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten eine hohe Wohnqualität aufweist.
- Sie schaffen eine hohe Bebauungsdichte und tragen damit zur Auslastung und Sicherung der sozialen und technischen Infrastruktur im Ortskern bei.

In Grundriss, Schnitt und Perspektive ist genauer zu sehen wie solch ein Anwesen aussehen könnte:

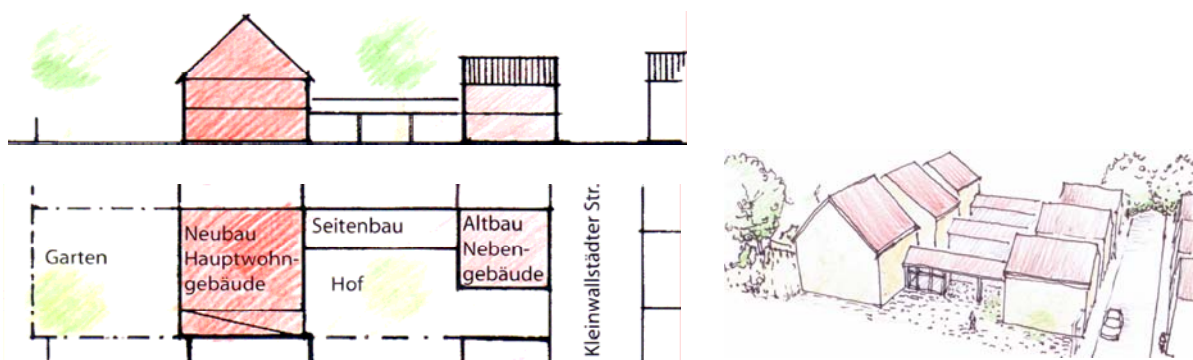


Abbildung 7-1: Bebauungsvorschlag für die Kleinwallstädter Straße

Der kleine Altbau an der Straße kann als Nebengebäude mit Carport, Büro, Arbeitsraum, Gästezimmer, Abstellräumen, Single- oder Senioren-Appartement genutzt werden. Ein bestehendes oder neues Seitengebäude zwischen Alt- und Neubau kann zu einem Wintergarten umgebaut oder zum Abstellen von Fahrrädern, Kinderwagen, Mülltonnen usw. genutzt werden.

Diese ergänzende Bebauung in Form einer fränkischen Hofreite wird auch für einige weitere Standorte im Ortskern vorgeschlagen, um qualitätvolle Wohnangebote für Familien und eine nachhaltige Verdichtung zu schaffen.

7.1.2 Verkehr

Plan 7-4: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Verkehr

Plan 7-5: Bereich Kleinwallstädter Strasse – Querschnitte Straßenraum

Der Beginn des angebauten Bereichs auf Höhe der Einmündung Josef-Zengel-Straße wird mit einem zweifachen Baumtor und einer Mittelinsel als Querungshilfe betont, die den von Osten kommenden Fußweg aufnimmt. Der östliche Seitenraum der Kleinwallstädter Straße (Parkstreifen mit Ausstieg zum Grünstreifen und dahinter liegendem Fuß- und Radweg) wird umorganisiert mit dem Ziel, den nichtmotorisierten Verkehr von der Straße aus sichtbar zu machen und damit die soziale Kontrolle zu erhöhen. Darüber hinaus werden parkenden Kfz direkt vom Fußweg der Ostseite erreicht, es entfällt das Aussteigen in den Grünstreifen. Der Fußweg wird verbreitert sowie ein in beide Richtungen befahrbarer Radweg angeordnet (Straßenraumquerschnitt A). Damit erhält der Radverkehr von/ zu den Einkaufsgelegenheiten im Norden (Toom, Bauer-Markt) eigene Radverkehrsanlagen. Ab der Josef-Zengel-Straße wird er Richtung Süden dann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30).

Der Bereich des alten Ortskerns bietet aufgrund der beengten Verhältnisse wenig Umgestaltungsmöglichkeiten. Die vorhandene Fahrbahnbreite (6,50m) ist für den Busbegegnungsverkehr bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erforderlich; sie kann auf 6,00m reduziert werden, wenn die Geschwindigkeit auf 30km/h begrenzt wird. Die heutigen Gehwege sind zu schmal und es besteht - auch bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00m - keine Möglichkeit, sie unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs über die gesamte Länge des Abschnitts auf eine Mindestbreite von 2,00 m zu verbreitern (max. 1,35m sind möglich). Daher werden am nördlichen Beginn des Abschnitts „alter Ortskern“ und in seiner Mitte Engstellen (Fahrbahnbreite 4,50m) angelegt, die im Gehwegbereich größere Flächen bieten. Hier ist der Begegnungsverkehr Pkw / Pkw bei verminderter Geschwindigkeit sichergestellt, größere Fahrzeuge warten den Gegenverkehr ab. Fußgängerinnen und Fußgänger finden hier nicht nur breitere Gehwegabschnitte sondern auch Querungshilfen vor (Straßenraumquerschnitt B). Zur Verdeutlichung wird die Fahrbahn in diesem Abschnitt eine anders gestaltete Oberfläche erhalten, z.B. im sog. Streetprint-Verfahren, bei dem mit eingefärbten, strukturierendem Asphalt die optische Wirkung einer Pflasterfläche erzielt wird. Die in Höhe Haus Nr. 16 von der Richard-Wagner-Straße kommende Fußwegeverbindung soll auf der gegenüberliegenden Straßenseite Richtung Westen fortgeführt werden.

7.2 Bereich um die nördliche Marienstraße

7.2.1 Städtebau

Plan 7-6: Bereich Marienstraße Nord – Städtebau

Zur ortsbildprägenden und denkmalgeschützten **Hofanlage Marienstraße 3 und 5**: die derzeitige Nutzung ist nicht gesichert. Gut vorstellbar ist hier eine Nutzung im Kultur- oder Sozialbereich. Hierbei können Synergieeffekte mit dem benachbarten Kindergarten genutzt werden. Aber auch für eine Nutzung als Gemeinschaftswohnanlage z. B. für ältere Menschen ist das Anwesen gut geeignet.

Zum Quartier **Hauptstraße, Knabenweg, Nebengasse**: Hier wird eine Verbindungsstraße zwischen Knabenweg und Nebengasse bzw. Hauptstraße und eine Neubebauung vorgeschlagen: die Vervollständigung der Scheunenreihe als Wohngebäude und freistehende Wohnhäuser am Rand der Mainwiesen.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Kirche könnte in diesem Quartier ein Mehrgenerationenhaus errichtet werden, ein Haus mit Service- und Kommunikationsangeboten für jedes Lebensalter von Beratungen für werdende Eltern über Vorlese-, Spiel- und Bastelangebote von Senioren für Kinder, Börsen für private Dienstleistungen sozialer Art bis zum Erfahrungsaustausch für pflegende Familienangehörige. Ein Mehrgenerationenhaus vernetzt Nachbarschaftshilfe und soziale Dienstleistungen, verbindet private und freiwillige Initiativen mit staatlichen Leistungen. Freiwillige und professionelle Kräfte arbeiten eng zusammen. Ein Mehrgenerationenhaus wäre ein wichtiger Beitrag zur Lebendigkeit und Multifunktionalität des Ortskerns.

Der Gebäudebestand an der Nebengasse ist nämlich nicht nur in sehr schlechtem Zustand sondern weist auch so kleine Grundflächen und Gebäudehöhen auf, dass Objektsanierungen nicht empfohlen werden können. Durch eine Verbindung der beiden Stichstraßen können direkt im Ortskern neue Baugrundstücke mit sehr guter Wohnqualität erschlossen werden. Diese Arrondierung des bebauten Bereichs erspart Landschaftsverbrauch an anderer Stelle. Zu klären ist allerdings der - wenn auch sehr geringe - Eingriff in die Retentionsfläche bzw. in das Hochwasserschutzgebiet.

Zur **Ecke Rücker Straße/Marienstraße („Fischerseck“)**: Hierfür und für das zum Verkauf stehende Anwesen Rücker Straße 4 besteht das Interesse eines Investors, einen Neubau für einen gastronomischen Betrieb mit Biergarten und Wohnungen zu errichten. Dies wäre auch im Sinne der Zukunftsbilder für Eisenfeld und der Oberziele des städtebaulichen Entwicklungskonzepts (Belebung des Ortskerns, Verdichtung der Bebauung und Nutzung). Der Standort eignet sich zudem gut für eine gastronomische Nutzung.

Ausgehend vom Konzept des Investors wurden Bebauungsalternativen skizziert. Sie passen sich in die vorhandene Baustruktur ein, schaffen eine angemessene Verdichtung und stützen die gestalterische und funktionale Aufwertung des Ortskerns.

Alternative A

Kleine Platzfläche (Biergarten) an Straßenecke,
 Rekonstruktion einer fränkischen Hofreite,
 Wohnhausneubau mit Gartenhof fasst Rückcker Straße.

**Alternative B1**

Große Platzfläche (Parkplatz) an Straßenecke,
 ortstypische giebelständige Zeilen an der
 Marienstraße,
 Neubau von 3 Reihenwohnhäusern.

**Alternative B2**

Große Platzfläche (Parkplatz) an Straßenecke,
 ortstypische giebelständige Zeilen an der
 Marienstraße,
 Neubau von 2 Gartenhofwohnhäusern

**Alternative C**

Bauliche Fassung des Straßenraums Rückcker Straße und Marienstraße,
 Freiräume von Kirche und Restaurant liegen gegenüber,
 Neubau von 2 Gartenhofwohnhäusern.



Abbildung 7–2: Alternative Bebauungsvorschläge für das „Fischerseck“

Der Verlust der Straßenraumfassung bei den Alternativen A, B1 und B2 ist allerdings kritisch zu sehen, weil die Straßenräume zur Stützung der angestrebten Verkehrsberu-

higung eher enger gefasst werden sollen. Deshalb wird aus städtebaulicher Sicht der Alternative C den Vorzug gegeben.

Diese Bebauungsalternative wird noch einmal größer und mit einer Seniorentagesstätte im 2. Gebäude dargestellt. Dies wäre aus folgenden Gründen der beste Standort für eine Seniorentagesstätte:

- mitten im Leben des Ortskerns,
- mit Blick auf die belebte Marienstraße,
- die Nachbarschaft zu Kirche und Kindergarten legt Synergien nahe,
- aus allen Bereichen des Ortskerns fußläufig und
- über die vor dem Haus liegende Bushaltestelle aus der gesamten Gemeinde gut erreichbar.

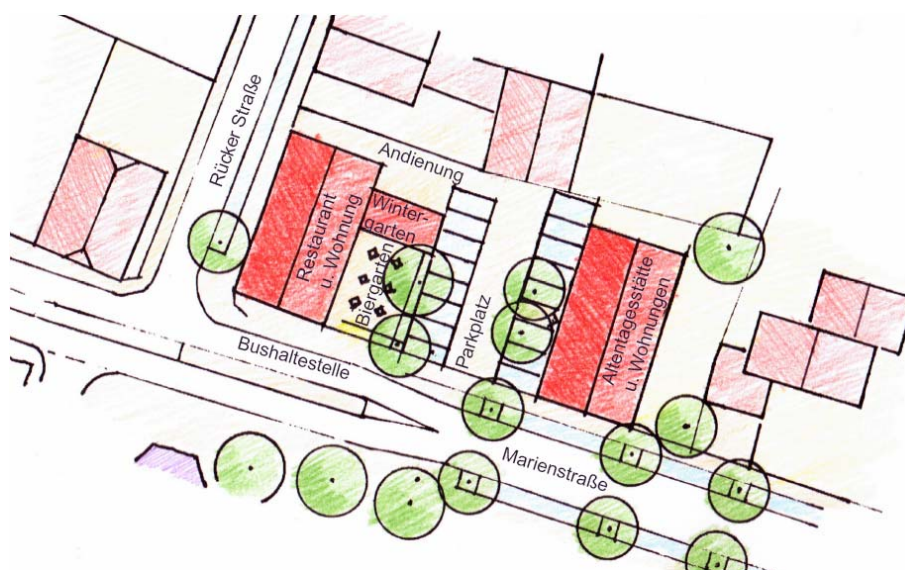


Abbildung 7–3: Vorzugs-Alternative für das „Fischerseck“

Zum **Bereich zwischen Marien- und Hauptstraße:** Die derzeit unbelebten öffentlichen Flächen zwischen den Gebäuden an der Marienstraße und an der Hauptstraße sollen einer privaten Nutzung durch Anlieger z. B. für das Abstellen von Fahrrädern, Kinderwagen usw. oder zum Aufenthalt und Spielen im Freien zur Verfügung gestellt werden. Dann konzentriert sich das öffentliche Leben wieder auf Marien- und Hauptstraße und die privaten Freiflächen werden als Gartenhöfe das Wohnen im Ortskern auf. Diese Nutzungsrechte für die Anlieger sollen auf den Bereich zwischen der Bibliothek und der Frühlingsstraße begrenzt werden. Südlich der Frühlingsstraße soll die öffentliche Fußgängerzone erhalten bleiben.

Im Bereich **zwischen Marien-, Rücker und Frühlingsstraße hinter dem bestehenden kleinen Lebensmittelmarkt** liegen größere zusammenhängende untergenutzte Flächen. Hier wird die Errichtung eines Lebensmittelmarkts mit Vollsortiment vorgeschlagen. Denn derzeit wird die Lebensqualität für nicht motorisierte Bewohner im Ortskern dadurch beeinträchtigt, dass nur ein sehr eingeschränktes Lebensmittelsorti-

ment fußläufig erreichbar ist. Zudem würde das Angebot eines Lebensmittelmarkts mit Vollsortiment auch andere Käuferschichten in den Ortskern ziehen und so alle Geschäfte und Dienstleistungen im Ortskern in ihrem Fortbestand stützen.

Ein weiterer Vorteil dieses Projekts wäre der Wegfall der problematischen Querungen der Einkäufer über die Rücker Straße. Außerdem könnte der ortsbildstörende Parkplatz an der Ecke Friedhofstraße/Rücker Straße dann wie hier dargestellt angemessen bebaut werden.

Zum **Quartier zwischen Frühling- und Jahnstraße**: Das Gebäude **Jahnstraße 3** mit den beiden großen Bäumen bildet einen markanten Blickpunkt für alle, die auf der Jahnstraße in den Ort hineingehen oder fahren. Die vorhandene Nutzung als Malschule sollte stabilisiert werden. Es sollte nach ergänzenden Nutzungen eventuell in der Erwachsenenbildung gesucht werden, um seine Erhaltung zu sichern. Der Freibereich unter den Bäumen könnte als Treff- und Kommunikationsplatz mit Ausblick in die Zufahrtsstraße zum Ortskern gestaltet werden.

An der Frühlingstraße sind Neubauten in besonderen Bauformen möglich ähnlich wie zum folgenden Bereich erläutert.

Zum Bereich **zwischen Rücker Strasse, Triebweg und Friedhofstrasse**: er ist gekennzeichnet durch fehl genutzte Flächen und ungefasste Straßenräume. Hier sollten im Interesse einer Verdichtung neue Wohngebäude errichtet werden.

Auf der sehr schmalen und tiefen Fläche in der Blockmitte werden Wohngebäude für Familien als 1- und 2-geschossigen Winkeltypen vorgeschlagen. Die erforderlichen Stellplätze könnten am Triebweg errichtet werden.

In Abbildung 7–4 ist genauer dargestellt, wie eine solche Wohnbebauung aussehen könnte: Die Winkelhäuser sind an einem Privatweg aufgereiht. Hier können Kinder gefahrlos spielen und Nachbarn ein Schwätzchen halten. Denn er wird nicht bzw. nur von den Anwohnern zum Be- und Entladen von KFZs befahren. Die beiden Gebäudeflügel jedes Anwesens schließen einen Garten ein, der jeder Familie einen nicht einsehbaren privaten Freibereich bietet. Ein Gebäudeflügel kann ein-, der andere zweigeschossig sein (siehe Abbildung nächste Seite).

Die Gebäudeform ist sehr flexibel: z. B. kann, wie in der Abbildung dargestellt, mit wenigen Umbaumaßnahmen aus dem Einfamilienhaus für ein Paar mit drei Kindern ein Haus für zwei Erwachsene und eine Einliegerwohnung z. B. für ein erwachsenes Kind oder die Oma gemacht werden.

Trotz der kleinen und damit auch für so genannte Schwellenhaushalte erschwinglichen Grundstücke bietet diese Bauweise eine hohe Wohnqualität und wird auch für andere sonst kaum bebaubare schmale Flächen in Eisenfeld vorgeschlagen.

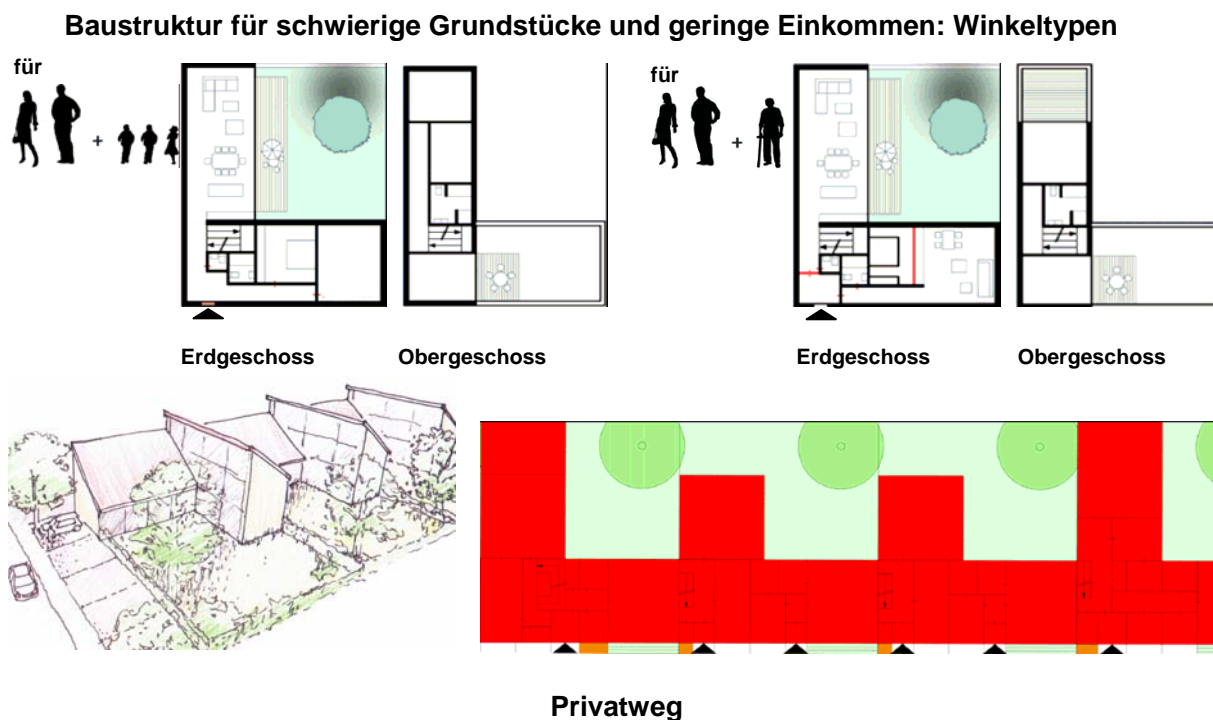


Abbildung 7-4: Neue Bebauung für schmale lange Flächen

7.2.2 Verkehr

Plan 7-7: Bereich Marienstraße Nord – Verkehr

Plan 7-8: Bereich Marienstraße Nord – Querschnitte Straßenraum

Ab der Einmündung Knabenweg beginnt die funktionale Ortsmitte, die durch ein weiteres Baumtor betont wird. Wechselnde Bauungsstrukturen beinhalten öffentliche Einrichtungen, Parkplätze, Nahversorgung, Fachgeschäfte und Dienstleistungen, Gastronomie, Wohnen in den Obergeschossen etc. beidseits der Marienstraße. Im gesamten Bereich besteht hoher Querungsbedarf im Fußverkehr und auch (links) abbiegende Fahrzeuge treten hier häufig auf.

Als gestalterisches und funktionales Element wird ein Mittelstreifen angelegt, der abschnittsweise als Mittelinsel zum Queren der Fahrbahn oder als Linksabbiegespur dient (Multifunktionsstreifen). An Grundstückszufahrten ist er aus beiden Fahrtrichtungen überfahrbar oder ermöglicht größeren Fahrzeugen das Ein- und Ausbiegen an einmündenden kleineren Straßen und Gassen. An anderen Stellen wird er mit Bordstein angelegt und dient ausschließlich der leichteren Querbarkeit (z.B. an der Bushaltestelle „Alte Kirche“). Die nicht überfahrbaren Bereiche erhalten eine andere Oberfläche (Einpflasterung oder „Streetprint“).

Die Einmündungsbereiche der Hofstetter Straße, Rücker Straße und Pfarrer-Rudolf-Straße werden auf das notwendige Maß zurückgebaut und die dortigen Querungen

ebenfalls gestalterisch abgesetzt. Die Fußgängerschutzanlage (Ampel) in Höhe Marienstraße 3-5 kann bei einer Reduzierung des Verkehrs und mit Anlage der Querungshilfe (Mittelstreifen) ggfs. durch einen Zebrastreifen ersetzt werden.

Auf die Busbucht gegenüber der Kirche wird verzichtet, der Bus hält hier – genauso wie heute in der Gegenrichtung – auf der Fahrbahn. Beide Haltestellen werden als sog. Buskaps ausgebildet, wo ein Hochbord einen behindertengerechten/ barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Die Parkplätze vor und neben der Bibliothek werden umgestaltet, die Fußverkehrsflächen stärker vor ein- und ausparkenden Fahrzeugen geschützt, indem die Stellplätze direkt an der Straße (Schrägparken) angeordnet werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist Längsparken vorgesehen. Die Marienstraße wird in diesem Abschnitt, in dem viele Gebäude von der Straße abgerückt sind, räumlich von Bäumen gefasst, zwischen denen die Parkplätze angeordnet sind. Es entsteht der Charakter einer kurzen Allee (Straßenraumquerschnitt C).

Südlich davon bis zur Einmündung Jahnstraße wird wieder der oben beschriebene Mittelstreifen eingesetzt (Straßenraumquerschnitt D).

7.3 Bereich um die südliche Marienstrasse

7.3.1 Städtebau

Plan 7-9: Bereich Marienstraße Süd – Städtebau

Dieser Bereich mit dem **Rathaus** ist die eigentliche Ortsmitte. Er sollte auch Bindeglied sein zwischen dem alten Ortskern und der neueren Entwicklung an der Erlenbacher Strasse. Hier wird um das Rathaus herum ein Platz als erlebbare Mitte der Marktgemeinde vorgeschlagen, der bisher im Zuge der Ortsdurchfahrt, dem Rückgrat von Eisenfeld fehlt.

Dieser Platz soll ein Ort der Identifikation und Kommunikation sein. Er soll als Markt sowie für örtliche Feste und andere Freiluftveranstaltungen genutzt werden können. Er sollte als offener steinerner Platz gestaltet werden, um seine besondere Bedeutung gegenüber dem benachbarten Grünbereich an der Elsava und den Straßenräumen mit Baumreihen hervorzuheben.

Eine Verengung der Einmündung der Jahnstraße ermöglicht hier den Bau eines neuen Gebäudes als Wohn- und Geschäftshaus oder besser als Seniorentagesstätte und Café öffentlich nutzbar. Dies Haus fasst den Platz im Norden. Im Süden bietet das Bestandsgebäude Marienstraße 31 eine sehr schöne Platzfassung. In der anderen Richtung reicht der Platz von den Gebäuden an der Marienstraße bis zum Bürgerzentrum.

Die kleine **Grünfläche nordwestlich der Elsava-Brücke** sollte mit mehr Aufenthaltsqualität und Zugang zum Wasser neu gestaltet werden. Damit würde das für Eisenfeld

so wichtige Flösschen stärker in das Bewusstsein rücken und auch an der Ortsdurchfahrt erlebbar sein. Untersucht werden sollte eine Fortführung des Wegs entlang der Elsava bis zum Main.

Die Tankstelle am Kreisel sollte mittelfristig an einen besser geeigneten Standort, z. B. an die Umgehungsstraße umgesetzt werden. Die Fläche sollte in den Grünbereich entlang der Elsava eingebunden werden. Dadurch wäre die charakteristische Gliederung des Ortskerns durch die Grünflächen an der Elsava und die Elsava selbst an der Marienstraße stärker erlebbar.

7.3.2 Verkehr

Plan 7-10: Bereich Marienstraße Süd – Verkehr

Plan 7-11: Bereich Marienstraße Süd – Querschnitte Straßenraum

Die südliche Marienstraße ab der Einmündung Jahnstraße stellt funktional einen Sonderfall dar, auf den die Straßenraumgestaltung reagiert. Der Platz vor dem Rathaus und Bürgerzentrum wird von seinen vielfältigen Einbauten befreit und bis zur gegenüberliegenden Gebäudefassade mit einem einheitlich aussehenden Oberflächenbelag versehen. Hier ist die geografische und funktionale Mitte von Elsenfeld, und der Platzcharakter dominiert, auch wenn – gegenüber heute deutlich reduzierte – Fahrspuren ihn am westlichen Rand überqueren. Aussagen darüber, wie die Führung des Kfz-Verkehrs auf den ihm zugewiesenen Spuren gestalterisch erfolgt, werden erst in der nächsten Bearbeitungsstufe (Detailplanung) getroffen.

Der Einmündungsbereich zur Jahnstraße wird zurückgebaut. Die heute überdimensionierten Abbiegespuren werden auf das notwendige Maß reduziert, auf den sog. „freien Rechtsabbieger“ aus Richtung Süden wird ganz verzichtet. Eine kombinierte Geradeaus-Rechtsabbiegespur genügt nach Überprüfung der Leistungsfähigkeit. Für den Fußverkehr besteht die Möglichkeit, an allen Kreuzungszufahrten signalisiert in einem Zug die Fahrbahn zu queren. Dies ist gegenüber dem heutigen, teilweise unsignalisierten „Insel-Hüpfen“ ein deutlicher Gewinn. Eine Lichtsignalanlage ist auch für den Kfz-Verkehr weiterhin erforderlich, da sonst linkseinbiegende Kfz aus der Jahnstraße in die Marienstraße Richtung Süden zu lange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Die Flächenreduzierung an der Einmündung Jahnstraße/ Marienstraße eröffnet städtebauliche Potenziale für neue Gebäude, die insbesondere den Rathausplatz auf der Nordseite fassen.

Exkurs: Kreisverkehr Jahnstraße / Marienstraße

Zu prüfen war, ob dieser Einmündungsbereich auch als Kreisverkehr umgestaltet werden kann. Die Platzverhältnisse erlauben dies bei Eingriffen in den heutigen Gehweg an 2 Stellen, allerdings wird gegenüber einem LSA-geregelten Knotenpunkt eine deutlich größere Fläche in Anspruch genommen. Für den Fußverkehr

und die städtebauliche Gesamtsituation ist gegenüber heute keine Verbesserung zu erzielen. Die Variante wurde daher nicht weiter verfolgt.

Der südlich an den Rathausplatz anschließende Bereich der Elsave-Aue bis zum Kreisverkehr ist weitgehend anbaufrei. Zwischen der zurückgebauten Einmündung Hauptstraße - deren südlichster Abschnitt zur Einbahnstraße erklärt werden kann - quert die Wegeverbindung entlang der Elsave mit Hilfe einer Mittelinsel die Fahrbahn. Die Fahrbahn ist hier mit 8,40m überbreit und wird zugunsten von seitlichen Schutzstreifen für den Radverkehr verschmälert (Straßenraumquerschnitt E). Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle (Hochbord) ist hier der einzige bauliche Eingriff.

Exkurs: Radverkehr

Für den Radverkehr wurde ein Konzept entwickelt, das eine weitest gehende Führung abseits der Ortsdurchfahrt vorsieht, entweder auf vorhandenen Radwegen (z.B. entlang der Bahntrasse) oder im Mischverkehr in Tempo-30-Straßen (z.B. Ulmenstraße, Hauptstraße). Die Elsavabrücke ist ein wichtiger Teilabschnitt im Radverkehrsnetz. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind Radverkehrsanlagen (in diesem Fall sog. Schutzstreifen) erforderlich. In diesem Bereich herrscht wenig Parkdruck, daher ist nicht mit Falschparkern auf dem Schutzstreifen zu rechnen. In der Erlenbacher Straße wurden Alternativen entwickelt (siehe Kapitel 7.4.2).

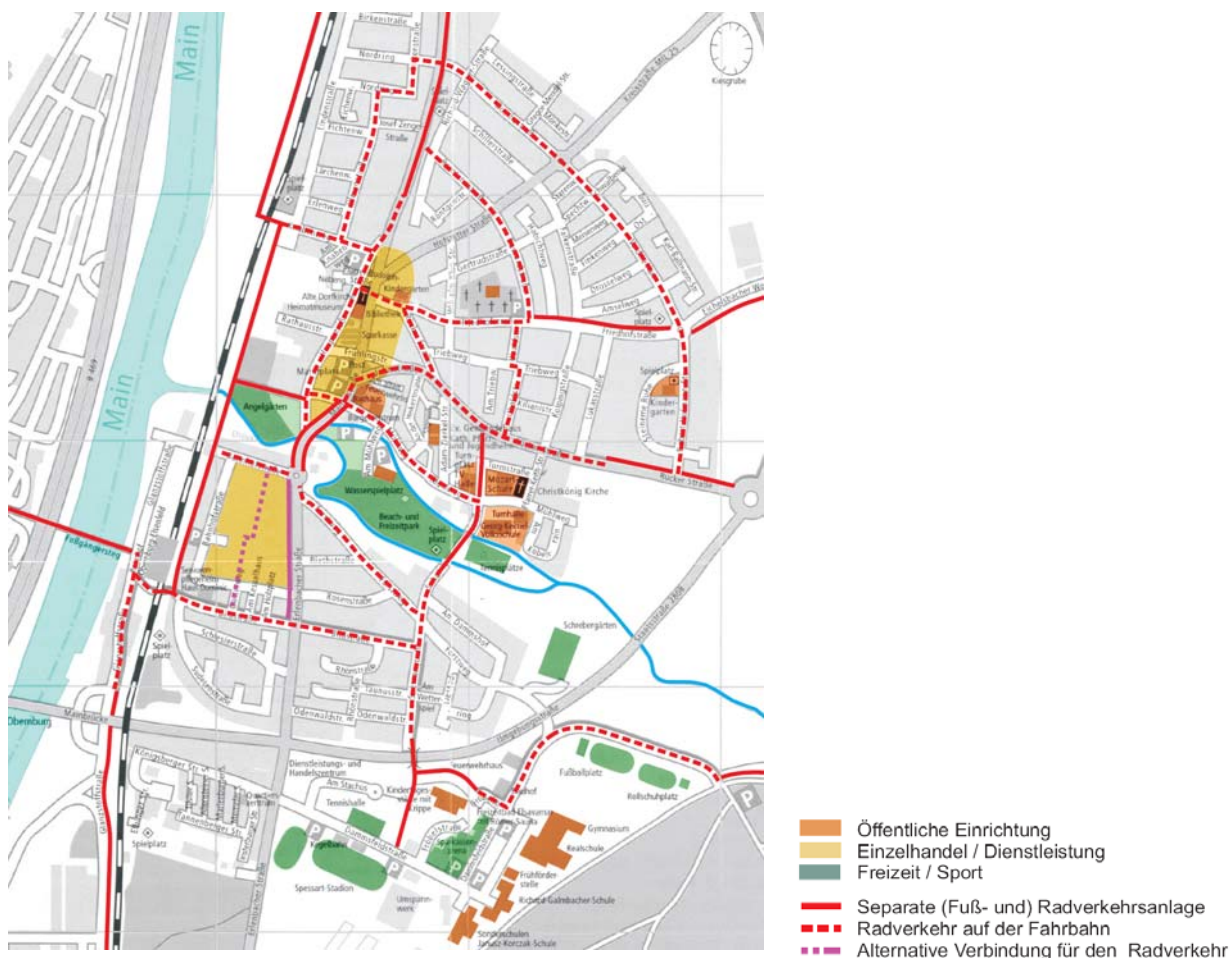


Abbildung 7–5: Radverkehrsnetz

Der provisorisch eingerichtete Kreisverkehr an der Einmündung Bahnhofstraße / Marienstraße / Erlenbacher Straße ist funktionsfähig und wird zunächst beibehalten. Sollte allerdings die Tankstelle mittelfristig aufgegeben werden und deren Ein- und Ausfahrten entfallen, sollte der Kreis in die Mittelachse der Hauptverkehrsstraßen verlegt und eine klare Linienführung der Straßenränder geschaffen werden. Die Verlegung des Kreisels bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die Flächen vor den Geschäftshäusern zu vergrößern und besser zu gestalten. Ebenfalls anzugehen ist die barrierefreie Gestaltung und verbesserte Ausstattung der Haltestelle auf der Ostseite.

7.4 Bereich entlang der Erlenbacher Strasse

7.4.1 Städtebau

Plan 7-12: Bereich Erlenbacher Strasse – Städtebau

Dieser Bereich ist geprägt von großflächigen Handelsbetrieben mit einer grobkörnigen Baustruktur (große flache Gebäude, ausgedehnte Freiflächen). Er ist dadurch ein Fremdkörper im Ortsbild. Um ihn harmonischer in die charakteristische kleinteilige Baustruktur Eisenfelds einzupassen, wird eine Reihe kleinerer möglichst 2-geschossiger Neubauten an der Straße vorgeschlagen. Diese Gebäude könnten Nutzungen aufnehmen, die den großflächigen Einzelhandel ergänzen bzw. mit ihm in Zusammenhang stehen wie z. B. Sozialräume, Büros, Sonderverkaufsräume, Cafeterias, Kioske. Sie könnten auch als Werbeträger dienen. Insbesondere fassen sie den sehr breiten Straßenraum mit kleinteiligen Gebäuden und filtern wie die Bäume den Blick auf die grobkörnige Bau- und Freiflächenstruktur dahinter.

Im Bereich am **südlichen Ortseingang** wird eine Lärmschutzmaßnahme angeregt. Damit wäre eine weitere Bebauung und mit Baumpflanzungen eine attraktivere Gestaltung möglich, die gleichzeitig den Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße verweist.

7.4.2 Verkehr

Plan 7-13: Bereich Erlenbacher Strasse – Verkehr

Plan 7-14: Bereich Erlenbacher Strasse – Querschnitte Straßenraum

Nördliche Erlenbacher Straße

In der nördlichen Erlenbacher Straße mit ihren Großmärkten und deren Parkplätze auf der Westseite und der straßenständigen kleinteiligen Bebauung mit Mischnutzung auf der Ostseite ist der heutige Straßenraum bestimmt durch breite Fahrbahnen und vielfältige Aufweitungen für Linksabbiegespuren mit immer wieder verschwenkenden Fahrbahnrandern.

Auch hier wird das Prinzip des multifunktionalen Mittelstreifens eingesetzt. Angepasst an die städtebauliche Situation wird der Mittelbereich an den Stellen, die nicht für Abbiegevorgänge benötigt werden sondern der Querung für den Fußverkehr dienen, mit Bäumen bepflanzt. Diese gliedern das Straßenraumprofil und bilden einen Filter zwischen der Wohnnutzung auf der Ostseite und den gegenüberliegenden Märkten. Der östliche Gehweg wird angesichts der hohen Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit von 50 km/h durchgehend auf 2m verbreitert (Straßenraumquerschnitt F).

Für dieses Gestaltungskonzept werden auf der Westseite an wenigen Stellen (dort, wo heute keine Abbiegespuren vorhanden sind) schmale Streifen einiger Marktgrundstücke (Erlenbacher Straße 6, 10 u. 12; insgesamt ca. 190m²) für einen angemessen breiten Gehweg benötigt. Es handelt sich um Bereiche, die momentan meist als Grünstreifen zur Trennung von Gehweg und Parkplatz angelegt sind.

Für den Radverkehr sind 2 Alternativen denkbar (siehe auch Abbildung 7–5):

- entweder eine durchgehende Verbindung durch das Marktgebiet (dazu müssten die heute zum Teil durch Zäune getrennten Parkplatzeinheiten der Märkte zumindest für den Fuß- und Radverkehr miteinander verbunden werden),
- oder ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite (dazu sind weitgehendere Eingriffe in die Grundstücke notwendig, siehe Straßenraumquerschnitt F – Alternative mit Radweg).

Eine endgültige Entscheidung zur Radverkehrsführung und deren bauliche Ausgestaltung sollte getroffen werden, wenn die Möglichkeiten einer Führung über das Gelände der Märkte in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern geprüft ist.

Exkurs Einrichtungsstraße Erlenbacher Straße

Zu prüfen war, welche Auswirkungen eine Ausweisung der Erlenbacher Straße als Einrichtungsstraße Richtung Norden zwischen den beiden Einmündungen Bahnhofstraße auf die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere haben würde. Von einer Einrichtungsstraßenausweisung erhoffen sich die Initiatoren zum einen eine Erschwerung des Durchgangsverkehrs und eine damit verbundene stärkere Verlagerung auf die Ortsumgehung Eisenfeld, zum andern wären die erforderlichen Flächen für einen straßenbegleitenden Radweg in beide Richtungen ohne Grundstückseingriffe möglich, da für den Kfz-Verkehr 2 Fahrspuren (Geradausspur und Abbiegespur auf die Parkplätze der Märkte) ausreichen. Geprüft wurden alle Fahrbeziehungen von / nach Norden (Richtung Ortsmitte) und von / Nach Süden (Richtung Stachus). Die Prüfung erfolgte qualitativ, konkrete Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr (z.B. der Umfang von Verlagerungseffekten) konnten nicht quantifiziert werden. Die Prüfung führte zum Ergebnis, dass eine Einrichtungsstraße im betrachteten Abschnitt der Erlenbacher Straße zum einen Mehrverkehr in den einmündenden bzw. abzweigenden Straßen erzeugt und zum andern zu Umwegfahrten im Anwohnerverkehr in teilweise erheblichem Umfang führt. Die Orientierbarkeit im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr wäre deutlich erschwert und auch der Linienbusverkehr

wäre betroffen (Fahrzeitverlängerungen, Haltestellenverlegung). Daher wurde diese Lösung nicht weiter verfolgt.

Um die Probleme an der stark belasteten Kreuzung Erlenbacher Straße / Rosenstraße / Bahnhofstraße (keine gesicherten Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr sowie lange Wartezeiten zur Hauptverkehrszeit für linkseinbiegende Kfz in die Erlenbacher Straße von durchschnittlich 50 sec) zu lösen, wird eine Lichtsignalanlage eingesetzt. Der Knotenpunkt mit allen erforderlichen Spuren und Furten für den Fußverkehr kann auf der vorhandenen Fläche im öffentlichen Straßenraum umgesetzt werden. Die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr wird erhöht und es entsteht ein gesichertes Querungsangebot über alle Knotenpunktsarme.

Exkurs: Kreisverkehr Erlenbacher Straße/ Bahnhofstraße/ Rosenstraße

Zusätzlich wurde geprüft, ob für diesem Kreuzungsbereich auch die Anlage eines Kreisverkehrs möglich ist. Die Prüfung führte zum Ergebnis, dass ein Kreisverkehr in den erforderlichen Abmessungen nur unter Inanspruchnahme des derzeit noch unbebauten Flurstücks Nr. 6682/9 realisiert werden kann. Hier würden ca. 140m² benötigt. Allerdings existiert für dieses Grundstück ein Bebauungsplan, der ein Gebäude vorsieht und geändert werden müsste. Erschwerend hinzu kommt, dass durch die Platzverhältnisse – bedingt durch die baulichen Einschränkungen im Bestand auf der Ostseite – eine Führung der Fahrbahnachse auf die Kreismitte nicht im erforderlichen Maß möglich ist und damit die bremsende Wirkung eines Kreisverkehrs ist für die Süd-Nord-Relation kaum zu erzielen ist. Aus diesen Gründen wurde die Variante verworfen.

Südliche Erlenbacher Straße

Die südliche Erlenbacher Straße ist geprägt von einer heterogenen Baustruktur mit Mischnutzung. Hier existieren wenig Spielräume zur Umgestaltung. Ein baubestander Mittelstreifen kann nur in zwei Teilbereichen nördlich der Kreuzung mit der Bildstraße und südlich der Einmündung Schlesierstraße in Höhe der Moschee realisiert werden. An beiden Stellen ist aufgrund der Nutzungen und Quartierswegeverbindungen ein erhöhter Querungsbedarf festzustellen. Im Bereich des Bereket-Marktes wird das Parken auf den heute schon dafür genutzten Flächen neu organisiert und gestaltet mit dem Ziel, die Gehwege in ausreichender Breite von Park- und Ladevorgängen freizuhalten (Straßenraumquerschnitt G).

Südlich der Einmündung Odenwaldstraße markiert ein Baumtor den Ortseingang für die von Süden einfahrenden Verkehre. Wichtig zur Geschwindigkeitsreduzierung ist hier auch der Blick auf den baubestanden Mittelstreifen 70m weiter nördlich, der die heutige optische „Durchschusswirkung“ aufhebt.

8 DURCHFÜHRUNGSKONZEPT UND EMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG

8.1 Städtebau

Plan 8-1: Durchführungskonzept Städtebau – Bereich Nord

Plan 8-2: Durchführungskonzept Städtebau – Bereich Mitte und Süd

Das städtebauliche Durchführungskonzept ist in 2 Plänen mit dem nördlichen und dem südlichen Bereich dargestellt.

8.1.1 Sanierung von Gebäuden und Neubauten:

Die Empfehlungen für Objektsanierungen sind im gesamten Plangebiet verteilt, allerdings mit einer deutlichen Häufung an der Kleinwallstädter Straße. Da es sich durchweg nicht um denkmalgeschützte Gebäude handelt ist auch Abbruch und Neubau im gleichen Volumen möglich falls sich bei genauerer Untersuchung herausstellen sollte, dass die Sanierungskosten den Gebäudewert übersteigen. Der Ersatzbau sollte allerdings im städtebaulichen Zusammenhang dieselbe Wirkung erzielen.

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Gebäudeneubauten beweist die Entwicklungsfähigkeit des Ortskerns. Diese Maßnahmen sind der Initiative der Privateigentümer überlassen. Die Gemeinde kann hier jedoch fördernd aktiv werden.

8.1.2 Aufstellung von Bebauungsplänen und Bodenordnung

In einigen Bereichen muss die Gemeinde mit Bebauungsplänen und Bodenordnung die Voraussetzungen für die geplante Neuordnung und Neubebauung schaffen. Dies gilt für folgende Flächen:

- **„Westlich der Kleinwallstädter Straße“:**
Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet für Wohn-Neubauten (2-geschossig mit Dach) in der ehemaligen Scheunenreihe bei Erhalt, Um- oder Neubau der alten kleinen Wohngebäude an der Straße und Umnutzung zu Nebengebäuden wie Carports, Garagen, Büros, Arbeitsräumen, Gästezimmern, Abstellräumen, Single- oder Senioren-Appartements usw.
Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sollte in einer Nachbarschaftsversammlung zur Erläuterung und Diskussion der Planung auch die Straßenumgestaltung diskutiert werden.
- **„Am Knabenweg-Nebengasse“:**
Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet für Wohn-Neubauten in der nur teilweise noch vorhandenen Scheunenreihe hinter den Gebäuden an der Hauptstraße, Bau einer Verbindungsstraße zwischen Knabenweg und Nebengasse, Abbruch der Ge-

bäude Nebengasse 3, 4 und 6 und Wohnneubauten am Wiesenrand bis zur Grenze des Hochwasserschutzgebiets. Teilweise ist ein Umlegungsverfahren erforderlich.

- **„Südliche Hofstetter Straße“:**
Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet für Wohn-Neubauten (2-geschossig mit Dach) hinter den Gebäuden Hofstetter Straße Nr. 4-8 in der ehemaligen Scheunereihe.
- **„Südlicher Triebweg“:**
Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet für Wohn-Neubauten (1- und 2-geschossig) für eine Bauherrengemeinschaft.
- **„Zwischen Rücker und Frühlingsstraße“:**
Festsetzung als Sondergebiet Nahversorgung für die Weiterentwicklung (oder Ersatz) des Lebensmittel-Vollversorgers (ca. 1.000 qm BGF, ca. 800 qm Verkaufsfläche, ca. 70 Stellplätze), über die Rücker Straße erschlossen. Umlegungsverfahren erforderlich.
Abstimmungen mit Einzelhändler Bauer und/oder Projektentwickler aus dem Einzelhandelsbereich zur Realisierung der Nahversorgungseinrichtung und Ansprechen der Grundeigentümer wegen Geländeinanspruchnahme.
- **„Jahnstraße/Marienstraße“:**
Nach Straßenumbau kann hier ein Mischgebiet festgesetzt werden, eine Neuparzellierung ist erforderlich, Anbau oder Abbruch und Neubau von Marienstraße 25 als Wohn-/Geschäftshaus sowie Neubau oder Anbau von Jahnstraße 2 für eine Senioren-Tagesstätte mit Café und Wohnung im Obergeschoß.
- **„Westlich der Erlenbacher Straße“:**
Festsetzung als Sondergebiet Einzelhandel mit Neubauten und Baumpflanzungen entlang des Straßenraums.
- **„Südliche Erlenbacher Straße“:**
Eine Änderung/Erweiterung des Bebauungsplans zur Neugestaltung des Ortskerneingangs, der Stellplatzsituation und eines Neubaus.
Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sollte in einer Nachbarschaftsversammlung zur Erläuterung und Diskussion der Planung auch das Parkproblem Bereket-Markt, ein Ersatzbau für den Gewerbebau Erlenbacher Straße 30 (Wohngebäude oder Parkplatz), die beiden Neubauvorschläge, die Straßengestaltung und Lärmschutz diskutiert werden.

8.1.3 Neugestaltung öffentlicher Freiflächen

Eine zentrale kommunale Aufgabe ist die Gestaltung und Pflege der öffentlichen Freiflächen, auf denen sich ein Großteil des öffentlichen Lebens abspielt. Diesbezügliche Maßnahmen aus dem Entwicklungskonzept sind neben den Straßenumbaumaßnahmen:

- **„Rathausplatz“:**
Neugestaltung der Ortsmitte vor dem Rathaus als Platz mit Aufenthaltsqualität (einheitliche Pflasterung, Bäume, Bänke, evtl. Brunnen) auch für Nutzung als Markt und kleine Feste.
- **Elsava-Ufer:**
Neugestaltung der Grünfläche nordwestlich der Elsava-Brücke mit Aufenthaltsqualität und Zugang zum Wasser und Weg entlang der Elsava bis zum Mainufer.
- **Tankstelle am Kreisel:**
Aufgabe der Tankstelle und Integration der Fläche in den Grünzug

8.1.4 Weitere Maßnahmen und Aktionen

- **Kultur- oder Sozialeinrichtung in Marienstraße 3/5:**
Kultur- oder Sozialeinrichtung im Gebäudekomplex Marienstraße 3/5 ansiedeln.
- **Kreativzentrum:**
Nutzung von Jahnstraße 3 als Malschule zum Kreativzentrum für Jung und Alt ausbauen und dadurch sichern.
- **Nutzungsrechte für die Anlieger im Bereich „Schlemmergasse“:**
Angebot privater Nutzungsrechte für die Anlieger im Bereich „Schlemmergasse“ hinter den Gebäuden Marienstraße 6 – 16.
- **Vorbereitung der Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“** (in Bayern: „Leben findet innen stadt“) durch eine Arbeitsgruppe mit Gewerbetreibenden, Gastronomen, Grundeigentümern Kreditinstituten und Bürgern. Geeignete Einstiegsprojekte wären der Rathausplatz und das Nahversorgungszentrum.

8.2 Verkehr

Die Umsetzung des Verkehrskonzepts ist abhängig von verschiedenen Randbedingungen. Insbesondere die Tatsache, dass die Ortsdurchfahrt noch immer als Staatsstraße klassifiziert ist, schränkt die Möglichkeiten einer zeitnahen Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ein bzw. erfordert die Zustimmung des Straßenbaulastträgers. Hier wurde allerdings Gesprächsbereitschaft signalisiert, in einem ersten Schritt die vorgeschlagenen Maßnahmen für die mit besonderen Problemen behafteten Kleinwallstädter Straße – möglicherweise als Provisorien – umzusetzen. Die Umsetzung wird sich auf ausgewählte Punkte im Straßenverlauf konzentrieren, wobei auf die Erkennbarkeit und Sinnhaftigkeit der Maßnahmen geachtet werden muss. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass der Umbau als Teil der endgültigen Lösung realisiert wird, sodass nach der Umwidmung der Staatsstraße zur Gemeindestraße keine erneuten Umbauten erforderlich werden.

Als weitere zu beachtende Randbedingung ist die anstehenden Kanalsanierung zu nennen, wo ein Straßenumbau der Ortsdurchfahrt mit den Arbeiten zur Kanalsanierung

abgestimmt werden sollte. Zu einen können dadurch Kosten und Aufwand minimiert werden, zum anderen werden mehrfache Störungen der Anwohner innerhalb weniger Jahre und die mit einer Sperrung / eingeschränkten Befahrbarkeit verbundenen Behinderungen vermieden. Im folgenden werden – differenziert nach Abschnitten – die Empfehlungen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts zusammengefasst:

Staatsstraße Kleinwallstädter Straße

- Zeitnahe (Teil-)Umgestaltung Kleinwallstädter Straße / Einmündung Hofstetter Straße mit Geschwindigkeitsreduzierungen als Motivationsschub für städtebauliche Maßnahmen,
- Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Kostenaufteilung) und dem Kreis Miltenberg (verkehrsrechtliche Regelung T30).

Gemeindestraße Kleinwallstädter Straße

- Endgültige Umgestaltung mit Neuordnung der Flächen im Seitenraum (Parkstreifen) und durchgehender Verbreiterung der Gehwege (Fahrbahn 6.00m) im Zusammenhang mit Kanalsanierung.

Marienstraße

- Neugestaltung / endgültiger Ausbau der Bushaltestelle (Buskap auf Ostseite) in Höhe Haus Nr. 7-11 bereits im Zusammenhang mit Bauvorhaben Draeger (Rücker Straße 1) in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger,
- Umwidmung der Ortsdurchfahrt von einer Staatsstraße zur Gemeindestraße,
- Klären des Zeithorizonts für die Kanalsanierung, Abstimmung mit der Umgestaltung Marienstraße,
- ggfs. Vorziehen von (Teil-)Maßnahmen wie z.B. Umbau KP Jahnstraße / Marienstraße in Abstimmung mit dem Baulastträger (Kostenaufteilung),
- Rathausplatz und Einmündung Hauptstraße / Elsave-Ufer städtebaulich und verkehrlich zusammen umgestalten und verkehrlich regeln (als Gesamtprojekt).

Erlenbacher Straße

- Umwidmung der Ortsdurchfahrt von einer Staatsstraße zur Gemeindestraße,
- ggfs. Vorziehen von Teilmaßnahmen in Abstimmung mit dem Baulastträger, z.B. Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Erlenbacher Straße / Bahnhofstraße / Rosenstraße (Kostenaufteilung),
- Frühzeitige Klärung der Frage des Erwerbs von Privatflächen im Bereich der Märkte, Aufstellen eines Bebauungsplans,
- Klären der planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen neuen Kreisel nach Aufgabe der Tankstelle an der Einmündung Bahnhofstraße.

8.3 Kostenschätzung Umbau Ortsdurchfahrt

Aufgabe des Durchführungskonzepts war es, für die verkehrlichen Maßnahmen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt eine überschlägige Kostenschätzung durchzuführen. Diese Kostenschätzung orientiert sich an den in einer Konzeptphase üblichen Ansätzen (Abschnittslänge, durchschnittliche Straßenraumbreite, durchschnittliche Kostenätze). Die Kosten sind im Rahmen einer Vorplanung für Verkehrsanlagen (§46 HOAI 2009) zu präzisieren. Die präzierte Kostenschätzung kann dabei durchaus zu niedrigeren Werten kommen, da die Vorschläge zur Umgestaltung – wo immer möglich – Eingriffe in den Bestand minimiert haben, was im Detail allerdings erst in der nächsten Bearbeitungsstufe kostenmäßig erfasst werden kann.

Bei der Kostenschätzung wurden zwei Alternativen geprüft. Zum einen wurde davon ausgegangen, dass im Bereich der Fahrbahn die Asphaltdecke nur erneuert werden muss (best case), in der zweiten Alternative wurde von der Notwendigkeit ausgegangen, den gesamten Unterbau im Bereich der Fahrbahn zu erneuern (worst Case). Sollte dies zutreffen, ist eine Abstimmung mit Kanalbauarbeiten unbedingt zu empfehlen, um Zusatzkosten zu vermeiden und Synergieeffekte auf der Kostenseite zu erzielen.

Des weiteren ist festzuhalten, dass in den geschätzten Kosten die ggfs. für den Erwerb von Grundstücken anfallenden Kosten nicht berücksichtigt sind.

Unter diesen Annahmen stellen sich die Kosten für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wie folgt dar:

Abschnitt	Länge	Alternative 1	Alternative 2
Klein Wallstädter Straße	ca. 350 m	542.500 €	814.000 €
Nördliche Marienstraße	ca. 300 m	489.000 €	733.500 €
Südliche Marienstraße	ca. 280 m	588.000 €	882.000 €
Nördliche Erlenbacher Straße	ca. 360 m	522.000 €	783.000 €
Südliche Erlenbacher Straße	ca. 280 m	364.000 €	546.000 €
Summe Baukosten		2.505.500 €	3.758.500 €

Tabelle 8-1: Überschlägige Kostenschätzung Umbau Ortsdurchfahrt Eisenfeld

Danach bewegen sich die auf Konzeptebene abgeschätzten Umbaukosten für den im Untersuchungsgebiet liegenden ca. 1.600 m langen Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt Eisenfeld zwischen 2.5 Mio. € für Alternative 1 und 3.76 Mio. € für Alternative 2. Zu beachten ist hierbei, dass – unabhängig von einer zeitlich gestaffelten Umsetzung - alle vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten sind, z.B. auch der Umbau der Klein Wallstädter Straße im Bereich des Grün- / Parkstreifens, der in der zweiten Planungswerkstatt als nicht vordringlich eingestuft wurde.

9 BETEILIGUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

Plan 9-1: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Probleme

Plan 9-2: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Prioritäten / Handlungsbedarf

Plan 9-3: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Stärken / Potenziale Ortsmitte

Plan 9-4: Ergebnisse Planungswerkstatt 1 – Visionen

Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärung und die gemeinschaftliche Diskussion sind wichtige und unverzichtbare Instrumente einer erfolgreichen Arbeit in der kommunalen Entwicklungsplanung. Ob für Bürgerinnen und Bürger, die Politik, die örtliche Wirtschaft, die Verbände und Vereine, die Verwaltung und auch für die Planerinnen, die integrierte Entwicklungsplanung stellt für alle Beteiligten einen Lernprozess dar. Neue Informationen werden produziert, Anschauungen über Problemsituationen und Dringlichkeit ihrer Lösung ausgetauscht und überprüft, Lösungsentwürfe entwickelt, diskutiert und teilweise wieder verworfen, bevor sinnvolle Konzepte letztlich verabschiedet, akzeptiert und umgesetzt werden. Gerade im Themenfeld Verkehr kann Konsens über notwendige Veränderungen erfahrungsgemäß nicht von Anfang an vorausgesetzt werden. Dieser Konsens ist herzustellen bzw. zu verstärken.

Elsenfeld hat in der Vergangenheit bei verschiedenen kommunalen Planungsfragen Bürgerinnen und Bürgern sowie weitere Akteure aus der Marktgemeinde im Rahmen von Informationsveranstaltungen und Workshops mit Erfolg beteiligt. Daher wurde auch im Falle des integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungskonzepts das Instrument der Planungswerkstatt eingesetzt. So konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger aktiv in die Arbeit an dem Entwicklungskonzept mit eingebunden werden. Die Werkstattveranstaltungen dienten nicht nur der Information und dem Austausch von Meinungen und gewährleisteten damit Transparenz im Planungsprozesses, darüber hinaus erhielten die Planerinnen Hinweise zu wichtigen Zusammenhängen durch die Beteiligten.

Zu Beginn des Planungsprozesses im November 2008 fand die erste Veranstaltung statt. Inhaltlich vorbereitet von den Gutachterinnen und moderiert von Markus Seibel, Regionalmanager bei der Initiative Bayrischer Untermain, diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Bürgerschaft und Politik in fünf thematisch gegliederten Arbeitskreisen³. Zunächst wurden die aus Sicht der Teilnehmenden bestehenden Probleme im Kernort von Elsenfeld benannt, aber auch die vorhandenen Potenziale herausgearbeitet und Prioritäten für die Lösung von Problemen gesetzt. In einer weiteren Diskussionsrunde wurden mit einem hohen kreativen Potenzial Visionen für die Zukunft von

³ Arbeitskreise bei der ersten Planungswerkstatt :

AK 1: Wohnen an der Ortsdurchfahrt

AK 2: Einzelhandel/ Dienstleistungen in der Ortsmitte

AK 3: Kinder und Jugendliche unterwegs in Elsenfeld

AK 4: SeniorInnen und mobilitätseingeschränkte Menschen unterwegs in Elsenfeld

AK 5: Elsenfelder mit dem Auto unterwegs

Elsenfeld entwickelt, die teilweise in konkrete Projekte mündeten. Jede Arbeitsphase schloss mit einer gemeinsamen Erörterung im Plenum.

Die Ergebnisse der ersten Planungswerkstatt waren wichtige Grundlage für die von den Planerinnen zu entwickelnden Vorschläge und Lösungsansätze.

Eine zweite Planungswerkstatt im Juni 2009 widmete sich den von den Planerinnen vorgelegten Konzepten und Maßnahmen. Auch hier wurden unterschiedliche Arbeitskreise⁴ gebildet, die sich im wesentlichen an den räumlichen Strukturen orientierten, aber auch das Themenfeld Verkehr behandelten. Die Planungswerkstatt zum Entwicklungskonzept wurde von den Planerinnen inhaltlich vorbereitet und von Bürgermeister Luxem moderiert. Die Arbeitskreise beschäftigten sich im wesentlichen mit der Frage, ob die in der ersten Planungswerkstatt genannten Probleme aus Sicht der Teilnehmenden im Entwicklungskonzept gelöst werden. Darüber hinaus konnten ergänzende Vorschläge eingebracht werden, die von den Gutachterinnen in einem weiteren Schritt geprüft und bewertet werden sollten. In der abschließenden Plenumsdiskussion stießen sowohl das städtebauliche als auch das verkehrliche Entwicklungskonzept auf breite Zustimmung.

Beide Veranstaltungen sind umfassend dokumentiert und über die Homepage der Marktgemeinde Elsenfeld für alle Interessierten zugänglich.

Die in der zweiten Planungswerkstatt vorgebrachten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge wurden in Abstimmung mit der Verwaltung eingehend geprüft, die Ergebnisse sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen.

Das abgestimmte integrierte Entwicklungskonzept für Elsenfeld wurde in einer öffentlichen Sitzung des Gemeinderats am 2. November 2009 unter reger Teilnahme von interessierten Bürgerinnen und Bürgern abschließend vorgestellt.

⁴ Arbeitskreise bei der zweiten Planungswerkstatt :

AK 1: Wohnen und Bewegen in Elsenfeld Nord – Kleinwallstädter Straße

AK 2: Wohnen und Bewegen in Elsenfeld Mitte - Marienstraße

AK 3: Wohnen und Handel in Elsenfeld-Süd – Erlenbacher Straße

AK 4: Die Ortsmitte als Multifunktionales Zentrum

AK 5: Verkehr in Elsenfeld und seine Wirkungen

Anhang