

Diplomingenieure
Architekt Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Verkehringenieur Edgar Streichert

Dankstraße 1 · 81371 München
Telefon (089) 76 13 82, Telefax (089) 77 39 55

Alsenstraße 9 · 44789 Bochum
Telefon (0 234) 33 79 92, Telefax (0 234) 3 76 14

CONSULTING · STÄDTEBAU · VERKEHRSTECHNIK · ARCHITEKTUR

ENTWICKLUNGSGUTACHTEN KURBAD
REGION BAD COLBERG - HELDBURG
UND UMMERSTADT

TEIL VERKEHR
SCHLUSSBERICHT MÄRZ 1995

Der vorliegende Schlußbericht ist ein Teilbericht des Entwicklungsgutachtens Kurbad der Stadt Bad Colberg-Heldburg. Die verkehrlichen Vorschläge berücksichtigen weitgehend die Vorschläge der anderen Fachgutachter; gleichzeitig sind sie in deren Inhalte eingeflossen.

Der Bericht ist das Ergebnis eines zweijährigen Diskussionsprozesses. Alle dabei eingebrachten Argumente wurden gewertet und gewichtet, entsprechend handelt es sich um Kompromißvorschläge, bei denen nicht alle Vorstellungen und Wünsche voll berücksichtigt werden konnten - zumal die Wünsche der Bürger zu Verkehr und Umwelt nicht immer gleichzeitig erfüllbar sind.

Entwicklungsgutachten Kurbad
Region Bad Colberg - Heldburg
und Ummerstadt

Teil Verkehr
Schlußbericht März 1995

Inhalt

1. Randbedingungen und grundsätzliche Zielsetzungen
 - 1.1 Ausgangslage und Problemstellung in der Region
 - 1.2 Allgemeine Methodik und Zielsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung
 - 1.3 Ortsübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung mit besonderen Anforderungen an die ökologische Entwicklung einer Kurbadregion

2. Bestandsanalyse
 - 2.1 Siedlungsstruktur und Landschaft
 - 2.2 Einbindung der Region in das Verkehrswegenetz
 - 2.2.1 Straßen
 - 2.2.2 Schienenwege
 - 2.3 Straßencharakteristik und baulicher Zustand
 - 2.3.1 Außerörtliche Straßen
 - 2.3.2 Innerörtliche Straßen
 - 2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 2.5 Fußgänger- und Radverkehr
 - 2.6 Öffentlicher Personenverkehr

3. Zielplanung der Verkehrsentwicklung
 - 3.1 Vergleich Extremszenarien: Auto-Erschließung/ Auto-Freiheit
 - 3.2 Zielsetzung: Differenzierte und flächenhafte Verkehrsberuhigung
 - 3.3 Abwicklung der Verkehrsarten
 - 3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - 3.3.2 Rad- und Fußgängerverkehr
 - 3.3.3 Öffentlicher Personenverkehr
 - 3.3.4 Ruhender Verkehr
 - 3.4 Erschließung und Siedlungsentwicklung
 - 3.5 Verkehrliche Vorgaben für die Kureinrichtungen

4. Testentwürfe zu Einzelmaßnahmen

- 4.1 Die Umfahrung der Altstadt Heldburg
 - 4.1.1 Große oder kleine Umfahrung
 - 4.1.2 Einige Detailpunkte der kleinen Umfahrung
- 4.2 Ortseinfahrten
- 4.3 Innerortsstraßen
- 4.4 Verkehrsberuhigte Landstraßen

5. Zeitliche Prioritäten

Pläne

Bestand

- Plan 1: Siedlungen und schützenswerte Landschaftsräume
- Plan 2: Regionales Straßennetz
- Plan 3: Bus- und Schienennetz
- Plan 4: Außerörtliche Straßen - Straßenbild, Fahrbahnbreiten und baulicher Zustand
- Plan 5: KFZ-Verkehrsmengen

Planung

- Plan 6: Differenzierte Verkehrsberuhigung im regionalen Straßennetz
- Plan 7: Differenzierte Verkehrsberuhigung - Zielplanung
- Plan 8: Umweltabhängige KFZ-Verkehrsmengenprognose 2010
- Plan 9: Kurbuslinie
- Plan 10: Differenzierte Verkehrsberuhigung - Bauliche Maßnahmen
- Plan 11: Differenzierte Verkehrsberuhigung - Organisatorische Maßnahmen
- Plan 12: Übersichtskarte kleine Altstadtumfahrung Heldburg
- Plan 13: Testentwurf Heldburg Ortseinfahrt West
- Plan 14: Testentwurf Heldburg Altstadtumfahrung Abzweigung Bad Colberg
- Plan 15: Testentwurf Heldburg Straßenknoten "Alter Bahnhof"
- Plan 16: Testentwurf Lindenau Ortseinfahrt Nord
- Plan 17: Testentwurf Bad Colberg Ortsdurchfahrt
- Plan 18: Testentwurf Verkehrsberuhigte Landstraße

Abbildungen

- Abb. 1: Neu ausgebaute Straße zwischen Ummerstadt und Gehegsmühle (Gemünda)
- Abb. 2: Ausbauarbeiten auf der bayerischen Seite Holzhausen- Rodach
- Abb. 3: Ortseinfahrt Bad Colberg aus Richtung Sülzfeld
- Abb. 4: Verbindung Ummerstadt - Bad Colberg
- Abb. 5: Abzweigung von der Landesstraße 134 nach Holzhausen mit Ausweichstellen
- Abb. 6: Verbindung Lindenau - Ummerstadt an der Abzweigung Erlebach
- Abb. 7: Bad Colberg - Ortsmittelpunkt
- Abb. 8: Ummerstadt - Marktplatz
- Abb. 9: Heldburg - Markt
- Abb. 10: Holzhausen
- Abb. 11: Neuer Parkplatz in Ummerstadt/ am südlichen Ortseingang
- Abb. 12: Gefährdete Fußgänger in Bad Colberg - Ortseingang von Sülzfeld
- Abb. 13: Fahrplan Busverbindung Hildburghausen - Ummerstadt
- Abb. 14: Fahrplan Busverbindung Heldburg - Coburg
- Abb. 15: Bushaltestelle Bad Colberg
- Abb. 16: Verkehrlich ungünstiges Neubaugebiet unterhalb der Veste Heldburg

1. Randbedingungen und grundsätzliche Zielsetzungen

1.1 Ausgangslage und Problemstellung in der Region

Durch jahrzehntelange Randlage des südlichen Landkreises Hildburghausen und des nördlichen Landkreises Coburg ist die Region gekennzeichnet durch geringe wirtschaftliche Entwicklung, dünne Besiedlung und - bezogen auf die Fläche und nicht auf die Einwohnerzahl - geringen Verkehrsausbau. Eine naturnahe Landschaft, die nicht durch Verkehrsausbauten, Industrieansiedlungen, sonstige Zersiedelung oder Infrastruktur beeinträchtigt ist, ist ausgesprochen selten. Das gleiche gilt für die traditionellen, unverfälschten und kompakten Ortsbilder. Diese Eigenschaften können sich hinsichtlich einer Kurgebietsentwicklung wie auch der allgemeinen Lebensqualität als ganz außergewöhnliche Vorteile für die Region erweisen.

Zentrum der Planung ist Bad Colberg, Standort der Kurbadanlage. Zum Raumordnungsverfahren für die Erweiterung der Kureinrichtungen wurden in einer Umweltverträglichkeitsstudie u.a. die verkehrlichen Anforderungen an den Raum prognostiziert und deren Verträglichkeit aus damaliger Sicht überprüft. Das Gutachten beurteilte die verkehrliche Einordnung des Vorhabens seinerseits unter Annahmen, die teilweise durch den heutigen Diskussionsstand der Orts- und Verkehrsentwicklungsplanung als überholt angesehen werden müssen. Dies betrifft vor allem Aspekte der Verkehrsberuhigung.

Es seien nun eine Reihe von Aspekten aufgezeigt, die den Rahmen für eine Verkehrsentwicklungsplanung in der Region Bad Colberg - Heldburg und Ummerstadt abstecken:

- Eine herkömmliche flächige Erschließungsverbesserung durch den Ausbau des Straßennetzes birgt erhebliche Gefahren in sich: Landschaft und städtebauliche Qualitäten erfahren durch Verkehrsausbauten zunächst eine direkte Beeinträchtigung. In der Folge setzen verstärkt Pendlerbewegungen ein; eine verbesserte großmaßstäbige Erschließung zieht vermehrt Bevölkerung aus dem städtischen Raum (z.B. Coburg) an, die die Region als geeigneten Standort für ihre Wochenend- und Zweitwohnsitze betrachtet. In diesem Sinne sollten Verkehrsausbauten in jedem Falle erst nach Überprüfung und Übereinstimmung mit den Planungszielen getätigt werden.

- Derzeit liegt Bad Colberg etwa in der Mitte eines Ringes von Bundesstraßen und Staatsstraßen (Coburg, Dietersdorf, Heldburg, Streufdorf, Eishausen, Rodach, Wiesenfeld). In der Mitte dieses Ringes bietet sich die Schaffung einer Ruhezone an. Einige derzeit geplante und realisierte Straßenstücke könnten jedoch die Gefahr beinhalten, daß gerade Ummerstadt und Bad Colberg erheblich stärker belastet werden: Wenn die Verbindung Gemünda-Rodach und die Verbindung Heldburg-Coburg durchgehend ausgebaut werden würden, könnten sich für Ummerstadt und Bad Colberg letztlich viel zu hohe unerwünschte Belastungen ergeben. Diese könnten verstärkt werden, wenn der Bau einer Bundesautobahn westlich von Coburg weiter verfolgt wird.

- Die Bevölkerung erwartet zu Recht einen Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung. Dazu gehört zweifelsfrei auch die Verbesserung der Erreichbarkeit von Dienstleistungen, Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen, Freizeiteinrichtungen etc.. Die Erreichbarkeit ist notwendig innerhalb der Region, zu den nahe gelegenen Zentren und zu den Verbindungen der Fernverkehrsnetze. Angesichts der dünnen Besiedlung der Region kommt dabei realistischer Weise der individuelle Autoverkehr als Haupttransportmittel in Frage.

- Es muß zu Bedenken gegeben werden, daß der Gesamttraum für eine erfolgreiche Gewerbeansiedlung in traditioneller Weise nur beschränkt geeignet ist. Erfolgreiche industrielle Siedlungsräume benötigen zwar nicht unbedingt viele städtische Verdichtungen; Einzugsbereiche von nahezu 500.000 Einwohnern in Tagespendlerentfernung scheinen jedoch erfahrungsgemäß hierfür notwendig. Diese Voraussetzung ist in der Region nicht gegeben. Es besteht also die Gefahr, daß im Hinblick auf ein nicht realisierbares regionales Entwicklungsziel die eigentlichen spezifischen Kapitalien der Region aufgegeben werden. Die Erschließung dennoch geplanter Gewerbegebiete in Heldburg und Ummerstadt ist daher in ein Konzept verkehrsberuhigender Maßnahmen einzubinden.

- Der Ansatz zur Entwicklung einer Kurregion bietet gute Voraussetzungen, gegebene Potentiale zu nutzen und zu erhalten. Die generelle Zielsetzung sollte dabei naturnahe Erholung, Ruhe und Bäderwesen beinhalten. Das erfordert und bedingt Langzeitaufenthalte der Kurgäste. Von geringerer Bedeutung dürften Einrichtungen des Freizeitkonsums sein. Zum einen wären sie auf die Nähe von Ballungsgebieten angewiesen, und zum anderen würden sie Tagesausflugsverkehr anziehen, der eher skeptisch zu beurteilen ist. Besonderer Wert sollte auf amublante Kurgäste gelegt werden, da diese die in den Orten angesiedelten Dienstleistungen in Anspruch nehmen und damit die regionale Wirtschaftsentwicklung

unterstützen. Aus dem Aufsuchen von Geschäften, Gastronomie und Beherbergungsbetrieben heraus entsteht Verkehr, der auf schonende Weise abgewickelt werden kann.

Die Erholungsnachfrage resultiert aus den generellen Streßfolgen der städtischen Lebensformen; an erster Stelle sind dabei die Verkehrsbelastungen wie Lärm, Abgase und andere Gefährdungen zu nennen. Für die Entwicklung der Region in Bezug auf Verkehr muß daher gelten:

- Es darf kein unnötiges Verkehrsaufkommen erzeugt werden.
- Der zur Erschließung notwendige Verkehr muß verträglich abgewickelt werden.
- An notwendige Verkehrsanlagen müssen besondere Anforderungen an städtebauliche und landschaftsplanerische Einbindung gestellt werden; keinesfalls dürfen sie überdimensioniert werden.
- Eine Verkehrsberuhigung muß grundsätzlich für den gesamten Verkehr in der Region gelten: Für Kurgäste ebenso wie für die dort lebende Bevölkerung.
- Verkehrliche Ruhebereiche sollten mit ruhebedingten Kureinrichtungen verbunden werden. Einrichtungen, die Verkehr erzeugen, sollten in der Nähe vorhandener regionaler Verbindungsstraßen angesiedelt werden.

1.2 Allgemeine Methodik und Zielsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung

Herkömmliche Generalverkehrsplanungen berücksichtigten meist einseitig die Ansprüche des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dies begünstigte das Verkehrswachstum im MIV, was eine zunehmend autoorientierte Straßengestaltung in Dörfern und Städten zur Folge hatte und hinterließ besonders im ländlichen Raum eine Vielzahl überdimensionierter Straßen. Dies wird zunehmend von Bürgern und Entscheidungsträgern kritisiert.

Die Zielsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung versucht im Gegensatz dazu eine derartige Einseitigkeit zu vermeiden, indem sie einerseits

- **alle Verkehrsarten** berücksichtigt und deren Ansprüche untereinander abwägt und andererseits
- die Belange von **Städtebau** und **Landschaftspflege** mit den Belangen des Verkehrs abwägt.

In Städten und Dörfern wird dem **öffentlichen Raum** in seiner Funktion als Wohn- und Arbeitsumfeld sowie als Aufenthalts- und Kommunikationsbereich eine erhebliche Bedeutung zugestanden. Durch Geschwindigkeitsverringerungen beim MIV und entsprechender Straßengestaltung können hier erhebliche Verbesserungen erreicht werden.

Der in den letzten Jahren eher vernachlässigte nichtmotorisierte Individualverkehr wie Fußgänger- und Radverkehr und öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll dabei gefördert werden, auch unter Inkaufnahme von Komforteinschränkungen für den MIV.

In der Abwägung wird desweiteren beachtet, daß sich die Komfortmerkmale auch auf die Verkehrsmengen auswirken. Bei großen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeiten tatsächlich verkürzen, reagieren Verkehrsteilnehmer oft mit einer Wohn- und Arbeitsstandortwahl, die große Distanzen zur Folge hat. Der vermeintliche Entlastungseffekt bleibt dann aus.

Der erwünschte **Interessenausgleich** bei der Abwägung fordert stets auch politische Entscheidungen. Die Verkehrsentwicklungsplanung will keine fertigen Maßnahmenpakete liefern, sie will die Entscheidungsträger beraten und in enger Zusammenarbeit mit ihnen schlüssige Verkehrskonzepte entwerfen.

Die Zielsetzungen der Verkehrsentwicklungsplanung erfordern eine **Erweiterung des** quantitativen und rein verkehrlich ausgerichteten **Methodenrepertoires** (z.B. Zählungen, Prognosen). Die Bestandsanalyse berücksichtigt folglich auch nicht-verkehrliche Merkmale und einige qualitative Betrachtungen, bei der die Straßengestaltung eine herausragende Rolle spielt. Die entsprechenden Untersuchungen der anderen Fachgutachter waren hierfür unverzichtbar.

1.3 Ortsübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung mit besonderen Anforderungen an die ökologische Entwicklung einer Kurbadregion

Die regionale, ortsübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung beachtet im Rahmen der im vorangegangenen Kapitel dargestellten allgemeinen Methodik und Zielsetzung folgende Aspekte:

- Sie berücksichtigt die Belange der einzelnen Siedlungen,
- sie setzt diese Siedlungen in einen regionalen Zusammenhang und
- sie trifft verkehrliche Entscheidungen für die gesamte Region unter Berücksichtigung der überregionalen Einbindung in das Verkehrsnetz.

Die nachhaltige Entwicklung einer Kurbadregion stellt dabei noch zusätzliche Anforderungen an eine Verkehrsentwicklungsplanung: Es gilt den Konflikt zwischen Fernerreichbarkeiten auf der einen Seite und dem Bedürfnis nach Ruhe und Schonung der Landschaft und Ortsbilder auf der anderen Seite zu lösen.

2. Bestandsanalyse

2.1 Siedlungsstruktur und Landschaft

Die Untersuchungsregion war jahrzehntelang durch eine extreme DDR-Randlage gekennzeichnet. Auf drei Seiten waren die Aktionsräume und Verflechtungen von der ehemaligen innerdeutschen Grenze gekappt. Die bauliche Entwicklung fand äußerst verhalten und weitgehend im Bestand statt. Größere landschaftsverändernde Infrastrukturausbauten unterblieben. Heute können günstige Ausgangsbedingungen für Kurbad- und Siedlungsentwicklung festgestellt werden:

- Kompakte Städte/ Ortschaften mit historischem Ortsbild, gemischter Struktur und relativ klaren Ortsrändern; die Einwohnerzahlen bewegen sich zwischen 50 und 1200 Einwohnern.
- Reizvolle Natur- und Kulturlandschaft, gegliedert in Flußauen, großflächig bewaldete Höhenzüge und Kuppen (Höhendifferenz ca. 100 m) und überwiegend landwirtschaftlich genutzte Hangflächen dazwischen.

Die Verkehrsentwicklung darf diese Qualitäten nicht gefährden. Gerade kompakte und gemischte Städte bieten die Chance, den motorisierten Individualverkehr auf einem verträglichen Niveau zu stabilisieren, wenn sich Bewohner und politische Vertreter auch als Anwalt ihrer Landschaft verstehen (Plan 1).

2.2 Einbindung der Region in das Verkehrswegenetz

2.2.1 Straßen

Die Region Bad Colberg - Heldburg und Ummerstadt befindet sich zwischen den Verkehrsachsen Hildburghausen - Heldburg - Seßlach im Südwesten und Hildburghausen - Rodach - Coburg im Nordosten in einer landschaftlich noch unberührten, von Verkehrsausbauten nahezu unbeeinträchtigten Ruhezone. Zusammen mit der südlich verlaufenden B 303 über Dietersdorf und Tambach nach Coburg bilden die Staats- bzw. Landesstraßen I. Ordnung einen Ring um die Region, der den Verkehr vollständig aufnehmen und den Erhalt der landschaftlichen und siedlungsstrukturellen Qualitäten sichern kann.

Plan 2 zeigt die Einbindung der Region in das klassifizierte Straßennetz. Bad Colberg ist dabei direkt über Sülzfeld und Mährenhausen an die überregionale Verbindung Hildburghausen - Rodach - Coburg angebunden. Ummerstadt hat mit der neuausgebauten Verbindung über Gehegmühle/ Gemünda und über Weitramsdorf ebenfalls direkten Anschluß an Bundes- bzw. Staatsstraßen.

Insgesamt ist die Region durch ein dichtes Netz klassifizierter Straßen hervorragend erschlossen; die Netzdichte ist im Hinblick auf Fläche und Einwohnerzahl sehr hoch. Die Bundesstraßen B 4 und B 303 sind maximal 20 km entfernt; die Staatsstraßen L IO 135 bzw. St 2205 liegen in kaum 10 km Abstand voneinander.

Das untergeordnete Netz - also Staatsstraßen II. Ordnung, Kreisstraßen und Ortsverbindungsstraßen - ist vielfach widersprüchlich im Hinblick auf Klassifizierung, Verkehrsbedeutung, Ausbauzustand und übliche Fahrgeschwindigkeiten.

Vorgesehen ist der Neubau einer Bundesautobahn Nürnberg - Erfurt in Süd-Nord-Richtung durch das Coburger Land. Noch unklar ist ihre Trassenführung, diskutiert wurde u.a. eine nur wenige Kilometer östlich von Ummerstadt und Bad Colberg verlaufende Variante. Die Entwicklung dieses Vorhabens muß weiter sorgfältig beobachtet werden, auch wenn die derzeitige Beschlußlage eine Trasse östlich von Coburg zu priorisieren scheint.

2.2.2 Schienenwege

Es besteht keine direkte Schienenanbindung in der Region. Der räumlich nächstgelegene Bahnhof befindet sich in Rodach, doch wird die dort endende Stichstrecke nur 3 mal täglich in und aus Richtung Coburg bedient. Der wohl wichtigste Bahnhof befindet sich in Coburg mit Anbindung an Bamberg und auch in Richtung Thüringen. Eine ICE-Strecke über Coburg (ohne Halt) ist im Bundesverkehrswegeplan 1992 mit hoher Priorität eingestuft. Plan 3 stellt die für die Region relevanten Schienenverbindungen dar.

2.3 Straßencharakteristik und baulicher Zustand

2.3.1 Außerörtliche Straßen (Plan 4)

Im Zuge der Grenzöffnung haben sich erste Veränderungen im außerörtlichen Straßennetz ergeben: Die unterbrochenen Straßenverbindungen nach Bayern wurden wieder hergestellt und zum Teil weiter ausgebaut. Dies geschah und geschieht mit herkömmlichen Straßenbaustandards (s. Abb. 1, 2 und 3).

Abb. 1: Neu ausgebaute Straße zwischen Ummerstadt und Gehegmühle (Gemünda)

Abb. 2: Ausbauarbeiten auf der bayerischen Seite Holzhausen- Rodach

Abb. 3: Ortseinfahrt Bad Colberg aus Richtung Sülzfeld

Die Straße nach Gellershausen befindet sich zum Zeitpunkt der Erhebung im Ausbau. Das thüringische Straßenbauamt in Suhl plant in unmittelbarer Zukunft keine weiteren Straßenbauten in der Region. Auf bayerischer Seite dagegen sind bereits größer dimensionierte Straßen in Bau; z.B. die Straße von Rodach in Richtung Holzhausen und die Verbindung von Weitramsdorf in Richtung Ummerstadt.

Für die außerörtlichen Straßen der Region Bad Colberg-Heldburg und Ummerstadt wird in Plan 4 der Versuch einer Typisierung der Straßen nach Straßenbild, Fahrbahnbreiten und baulichem Zustand unternommen.

Dabei wird zunächst die **Fahrbahnbreite** differenziert nach

- **breit:** 6 - 7 m, problemlose LKW-Begegnung möglich
- **mittel:** 5 m, problemlose PKW-Begegnung möglich, LKW-Begegnung an Ausweichstellen bzw. unter Mitbenutzung des Banketts.
- **schmal:** ca. 3 m, PKW-Begegnung an Ausweichstellen bzw. unter Mitbenutzung des Banketts.

Die Typisierung der Straßen nach dem **Straßenbild** soll nun anhand von Fotos erläutert werden:

- **Geschwindigkeitsorientierte Trassierung**

Dieser Straßentyp weist kaum unübersichtliche Kurven auf; lange, gerade Straßenstücke laden zu hohen Fahrgeschwindigkeiten ein. Die Fahrbahnbreiten liegen bei 6 - 7 m, die Fahrbahnen sind befestigt und mit Mittel- und Seitenmarkierung ausgestattet. Dämme und Einschnitte verringern Steigungen/ Gefälle. Dies betrifft zum einen die Staatsstraße Hildburghausen - Heldburg - Lindenau, die Straße von Heldburg in Richtung Hellingen sowie die im Zuge der Grenzöffnung neugebauten Straßen zwischen Gehegsmühle (Gemünda) und Ummerstadt (Abb. 1) und zwischen Bad Colberg und Sülzfeld (Abb. 3). Diese schon nach gängigen Standards ausgebauten Straßen können für wichtige Transportfunktionen genutzt werden und liegen hierfür günstig an den Rändern der Region.

- **Landschaftsorientierte Trassierung**

Dieser Straßentyp bezeichnet Straßen, deren Maßstäblichkeit die landschaftliche Umgebung stärker respektiert. Kurvige Streckenabschnitte passen sich den landschaftlichen

Abb. 4: Verbindung Ummerstadt - Bad Colberg

Abb. 5: Abzweigung von der Landesstraße 134 nach Holzhausen mit Ausweichstellen

Abb. 6: Verbindung Lindenau - Ummerstadt an der Abzweigung Erlebach

Formen an und erfordern niedrige Geschwindigkeiten. Die Fahrbahnen sind in der Regel befestigt, ihre Fahrbahnbreiten liegen zwischen 3 und 5 m. Dieser Straßentyp ist charakteristisch für die Region, die Abbildungen 4 - 6 zeigen verschiedene Beispiele.

Straßenbild und Fahrbahnbreiten sind im Zusammenhang zu sehen und werden deshalb in Plan 4 kombiniert und in 3 Straßentypen differenziert: So ist die Geschwindigkeitsorientierung mit breiten Fahrbahnen verbunden. Die Fahrbahnbreiten landschaftsorientierter Straßen liegen im mittleren und schmalen Bereich.

Die außerörtlichen Straßen weisen zum Teil technische Schäden in unterschiedlichem Ausmaß auf, ihr **baulicher Zustand** wird in Plan 4 wie folgt differenziert:

- **voll gebrauchsfähig:** die Straße ist in gutem Zustand bzw. wurde sie nach der Grenzöffnung bereits neu asphaltiert,
- **noch gebrauchsfähig:** die Asphaltdecke ist stellenweise beschädigt und weist durchgehend eine unebene Oberfläche auf,

- **erneuerungsbedürftig:** die Asphaltdecke ist auf der gesamten Strecke stark beschädigt und erfordert zum Teil Schrittgeschwindigkeit. Dies betrifft zum einen die Straße Bad Colberg in Richtung Gauerstadt nach Billmuthhausen mit stark beschädigter Asphaltdecke. Zum anderen handelt es sich um Straßen mit nahezu zerstörter Decke wie zwischen Holzhausen und der Landesgrenze.

Insgesamt gesehen bietet das regionale Straßennetz gute Voraussetzungen für eine verkehrsberuhigte, für den Radfahrer und Fußgänger attraktive Gestaltung der Straßen: Im Innenbereich der Region sind zum größten Teil Dimensionen erhalten geblieben, die keinen Rückbau nötig machen. Alleebäume, Waldstücke und kurvige, der Landschaft angepaßte Strecken besitzen Erlebnischarakter.

2.3.2 Innerörtliche Straßen

Innerörtliche Straßen sind die wesentlichen öffentlichen Räume einer Stadt oder eines Dorfes. Sie haben viele unterschiedliche Funktionen. Sie dienen der Verbindung für und Erschließung durch öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr und Fußgänger- und Fahrradverkehr. Sie bieten Raum und Gelegenheit für Aufenthalt, zwanglose Kontakte, Kinderspiel, Repräsentation, Geschäftsauslagen und andere bebauungsbezogene Nutzungen. Darüberhinaus können sie die Identität und die Geschichte eines Ortes vermitteln.

Der heutige Zustand der Innerortsstraßen der Region stellt keinen ausgewogenen Kompromiß zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen dar. Es dominiert die Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr, vor allem, wo bereits Instandsetzungen begonnen haben.

Zu den Merkmalen im Einzelnen:

- In der Regel bestimmen Fahrbahnflächen die Ortsmittelpunkte und Zentren.
- Breite Fahrbahn führen vor allem an den Ortseingängen zu überhöhten Geschwindigkeiten. Besondere Gefahrensituationen ergeben sich in Lindenau im Verlauf der Landesstraße.
- Die Fahrbahnen sind im Allgemeinen asphaltiert. Gehwege fehlen häufig oder sind äußerst schmal. An vielen zentralen Stellen befindet sich unter der Asphaltdecke eine Pflasterung, so in Heldburg, Gellershausen und Ummerstadt. Die meisten Straßen weisen Schäden auf,

charakteristisch ist ein "Durcheinander" von unterschiedlichen Pflasterungen, Asphalt und anderen Belägen.

- Die Ortsinnenbereiche sind nur wenig begrünt und mit Aufenthaltsgelegenheiten ausgestattet.

Die folgenden Abbildungen 7 bis 10 veranschaulichen die gestalterischen und funktionalen Defizite.

Abb. 7: Bad Colberg - Ortsmittelpunkt

Abb. 8: Ummerstadt - Marktplatz

Abb. 9: Heldburg - Markt

Abb. 10: Holzhausen

2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV ist das Hauptverkehrsmittel im Regionalverkehr des Untersuchungsraumes. Der Siedlungsstruktur und der großräumigen Lage entsprechend weist das Straßennetz ausnahmslos relativ geringe Verkehrsmengen auf (s. Plan 5). Kapazitätsprobleme existieren nicht. Sie sind auch im Falle der Kurbadentwicklung nicht zu erwarten. Probleme entstehen jedoch für andere Straßennutzer und Verkehrsteilnehmer durch die Dominanz des MIV im Straßenraum und durch hohe Geschwindigkeiten auf innerörtlichen Straßen (s. Kap. 2.3.2 und 2.5).

Der ruhende Verkehr wird zum einen relativ ungeordnet im Straßenraum abgewickelt, zum anderen stehen kleinere Parkplätze - auf den Marktplätzen sowie an Ortsrändern zur Verfügung. Seit der Grenzöffnung sind an den Ortsrändern neue, ebenfalls kleindimensionierte Parkplätze hinzugekommen (s. Abb. 15).

Abb. 11: Neuer Parkplatz in Ummerstadt am südlichen Ortseingang

2.5 Fußgängerverkehr und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr kann im Innerortsverkehr in kleinen kompakten Ortschaften und Städten das meistbenutzte Verkehrsmittel sein. Maßgeblich für seinen Komfort und seine Sicherheit sind die Flächenaufteilung im Straßenraum und die MIV-Geschwindigkeiten. Hohe MIV-Geschwindigkeiten und dürftige Fußgängerschutzbereiche verursachen sehr unattraktive Verhältnisse (s. Kap. 2.3.2). Besonders in den Ortseingangsbereichen fehlen Maßnahmen zur Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs (s. Abb. 14).

Die Untersuchungsregion bietet auch für den Fahrradverkehr grundsätzlich gute Bedingungen für den Fahrradverkehr

- Entfernungen im innerregionalen Verkehr von 2 - 6 km;
- landschaftsorientierte Trassierung der Ortsverbindungsstraßen mit niedrigen MIV-Geschwindigkeiten und Begegnungsmöglichkeiten Fahrrad - PKW;
- weitgehend steigungsfreie Ortsverbindungen entlang der Flußauen; auch stärkere Steigungen und Höhenunterschiede von maximal 80 m stellen kein grundsätzliches Hindernis für den Fahrradverkehr über die Höhenzüge dar.

Abb. 12: Gefährdete Fußgänger in Bad Colberg - Ortseingang von Sülzfeld

2.6 Öffentlicher Personenverkehr

Auf Grund ihrer Randlage ist die Region in ein relativ kompliziertes System des öffentlichen Busverkehrs eingebunden (s. Plan 3). Das Planungsgebiet wird von folgenden Buslinien der Liniengerätekooperation Hildburghausen GmbH (LVK) bedient.

- Auf der Strecke Hildburghausen - Ummerstadt fahren an Werktagen 8 Busse nach Hildburghausen, 7 Busse in die Gegenrichtung. An den Wochenenden werden die Fahrten auf 3 (Samstag) bzw. 1 (Sonntags) Buspaare reduziert. Der Bus benötigt durchschnittlich 40 Minuten. Der Fahrplan in Abb. 11 zeigt, wie unterschiedlich dabei die einzelnen Haltestellen angebunden werden. Es bestehen keine vertakteten Abfahrtszeiten, in der Spätverkehrszeit (nach 19.00 Uhr) fahren keine Busse.

Abb. 13: Fahrplan Busverbindung Hildburghausen - Ummerstadt

- Es besteht eine ebenfalls von der LVK nur Montag bis Freitag mit drei Buspaaren bediente Buslinie von Heldburg nach Coburg über Bad Colberg, Ummerstadt und Lindenau (Abb. 12). Ab der thüringisch/ bayerischen Landesgrenze fährt dieser Bus ohne Halt über die B 303 nach Coburg.

Abb. 14: Fahrplan Busverbindung Heldburg - Coburg

Die Vernetzung und Abstimmung der Buslinien ist unzureichend. Will man beispielsweise von Ummerstadt nach Gemünda, so ist dies nur über Coburg möglich. Die Orte auf der bayerischen Seite werden nur über eine Buslinie des Onnibusverkehrs Franken (OVF) von Coburg aus bedient.

Die Haltestellen sind in der Regel mit einem Fahrplan (ohne Netzplan) ausgestattet, der kompliziert lesbar ist und die verwirrende Bedienung der Linie widerspiegelt. Sitzbänke und Wartehäuschen an Haltestellen sind nur zum Teil vorhanden (Abb. 13).

Abb. 15: Bushaltestelle in Bad Colberg

3. Zielplanung der Verkehrsentwicklung

3.1 Vergleich Extremszenarien: Auto-Erschließung/ Auto-Freiheit

Es bestehen grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten einer verkehrlichen Entwicklung der Region Bad Colberg - Heldburg und Ummerstadt. Die Spannweite reicht von maximaler Auto-Erschließung mit Straßenbau nach konventionellen richtliniengerechten Ausbaustandards Standards bis zu völliger Auto-Freiheit der Kurregion nach dem Vorbild einiger Fremdenverkehrsorte.

Maximale Auto-Erschließung: Mit hohen Geschwindigkeiten bequem befahrbare Straßen machen das Autofahren in der Region gegenüber der Fortbewegung zu Fuß oder mit Fahrrad oder Bus attraktiver. Im Binnenverkehr und im Ziel- und Quellverkehr der Einheimischen, der Beschäftigten und der Besucher werden mehr und längere Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Die Verbesserung der MIV-Erreichbarkeiten zieht vermehrt Pendlerbewegungen nach sich und läßt in allen Lebensbereichen mehr Verkehr entstehen. Die Region wird leichter erreichbar für Naherholungs- und Wohnstandortsuchende, besonders aus dem städtischen Raum. Kombiniert mit großdimensionierten Parkflächen begünstigt dies Tagesein- und auspendler sowie Massenautotourismus.

Zudem werden sich die regionalen Ortsverbindungsstraßen zu Ausweich- und Abkürzungsstrecken für den überregionalen Verkehr entwickeln. Es ist mit deutlich mehr Durchgangsverkehr und höheren LKW-Anteilen zu rechnen.

Landschafts- und Siedlungsflächen müssen verstärkt dem KFZ-Verkehr dienen. Durch Schadstoffeinträge, Verlärmung und Gefährdungen entsteht indirekt ein zusätzlicher Flächenverbrauch. Fußgänger und Radfahrer sind erhöhten Gefahren ausgesetzt. Verkehrsanlagen, die einen schnellen und bequemen Autoverkehr ermöglichen sollen, können auf Landschaftsbilder und innerörtliche Aufenthaltsqualitäten wenig Rücksicht nehmen. Zudem ist mit stärkeren Zersiedelungstendenzen in flächenhafte Einfamilienhausquartiere zu rechnen: Je größer die Belastungen durch den MIV, desto unattraktiver ist das Wohnen und Arbeiten in kompakten Siedlungen.

Besonders schwer wiegen die beschriebenen Folgen in einer Region, deren landschaftliche und dörfliche bzw. städtische Reize Grundlage ihrer Wirtschaftsentwicklung werden sollen. Die für einen Kurbetrieb notwendigen natürlichen, kulturellen und historischen Ressourcen würden von einer Verkehrsentwicklungsplanung mit dem Ziel maximaler Auto-Erschließung langfristig zerstört.

Grundsätzlich denkbar ist deshalb auch die Zielsetzung **maximaler Auto-Freiheit** im Umfeld der Kureinrichtungen nach dem Vorbild bekannter Fremdenverkehrsorte: Das stark touristisch geprägte Zermatt in der Schweiz, am Ende eines engen lawinengefährdeten Gebirgstals gelegen, hält im Ort vorher große Parkflächen vor, in Zermatt selbst fahren ausschließlich Elektrofahrzeuge. Venedig wickelt das Verkehrsaufkommen über Wasserwege ab, große Parkflächen fangen auch hier die Autos vorher ab. Die Nordseeinseln Norderney und Langerooge sind nur per Schiff zu erreichen, auf den Inseln selbst ist motorisierter Verkehr völlig ausgeschlossen.

Alle Beispiele weisen ideale naturräumliche und historische Voraussetzungen für ein Abfangen des Autoverkehrs auf. Dennoch könnte auch im Untersuchungsgebiet, das über mehrere Anschlüsse an das regionale und überregionale Straßennetz verfügt, ein autofreies System organisiert werden: Der MIV könnte an dem Ring von Staatsstraßen und Landesstraßen I. Ordnung abgefangen und auf emissionsarme Busse umgesetzt werden.

Die abzustellenden KFZ könnten sich entlang dieses Ringes in verträglichem Maße verteilen. Grundsätzlich kann es nicht Ziel sein, große Parkflächen ausschließlich für in die autofreie Zone gerichteten Verkehr vorzuhalten. Kleine Parkflächen, die ohnehin im Rahmen einer Nutzung bzw. Siedlung an diesen Stellen entstehen, könnten zu diesem Zweck genutzt werden. Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrssystems und dessen Einbindung in das überregionale Schienennetz sind dabei vorrangig und können die Nachfrage nach Parkflächen am Rande der autofreien Zone verringern.

Eine völlige Freiheit des Gebiets vom motorisierten Verkehr ist aufgrund seiner Größe natürlich nicht erzielbar. Auch wird es weiterhin Transportbedürfnisse geben, die im Individualverkehr abgewickelt werden müssen. Deshalb müßten personen-, fahrzweck- und fahrzeugbezogene Sondergenehmigungen erteilt werden. Dies macht entsprechende Kriterien und einen hohen Verwaltungs- und Kontrollaufwand erforderlich und schwächt die Entlastungswirkung ab.

Grundsätzlich ist die Notwendigkeit einer derart restriktiven Verkehrsentwicklungskonzepts für eine Verträglichkeit von Verkehr, Wohnen und Kurbetrieb zu bezweifeln. Eine zu einseitige Ausrichtung der Verkehrsorganisation auf die Kur- und Erholungsfunktion hemmt die Entwicklung anderer ökonomischer Funktionen. Differenzierte flächenhafte Lösungen sollten bevorzugt werden.

3.2 Zielsetzung: Differenzierte und flächenhafte Verkehrsberuhigung

Die Entwicklung eines prosperierenden Kurbetriebs und die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität führt daher zu differenzierter Zielsetzung - unter Vermeidung der beschriebenen Extrem Lösungen. Besondere Anforderungen an die Verkehrsentwicklungsplanung in der Region Bad Colberg-Heldburg und Ummerstadt sind:

- Erhaltung und Betonung reizvoller Landschafts- und Ortsbilder. Landschaftsprägend sollen weiterhin Waldränder, Hecken, Talauen und die natürliche Topographie sein und nicht die Infrastruktur. Innerorts soll sich der KFZ-Verkehr verträglich in die Vielfalt der verschiedenen Straßenraumnutzungen einordnen.
- Schaffung eines attraktiven Fußweg- und Radwandernetzes unter Mitbenutzung der Ortsverbindungsstraßen.
- Stabilisierung der Verkehrsbelastung auf niedrigem Niveau. Umwelt- und Umfeldkriterien geben Obergrenzen für Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten vor. Dies erfordert angepasste Straßenbaustandards und Verkehrsregelungen.
- Abgrenzung einer Ruhezone um die zentralen Kureinrichtungen (s. Plan 6.). In diesem Bereich sollte der Verkehr besonders intensiv beruhigt und auf den Kurbetrieb abgestimmt werden.
- Gewährleistung der Erreichbarkeit im Binnen- und Ziel-/ Quellverkehr der Region. Die Durchlässigkeit des Straßennetzes ist grundsätzlich zu erhalten. Fahrbeschränkungen im MIV sollten nur teilräumlich und kurzzeitig angeordnet werden.
- Erweiterung des ÖV-Systems als Kurbussystem. Die Einsatzmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs sind in ländlichen Gebieten in der Regel begrenzt, doch sind im vorliegenden Fall besondere Aspekte zu berücksichtigen: Die Chancen, die Gästebediener mit Bussen organisatorisch und finanziell einzubinden, verbessert die Möglichkeiten des ÖPNV.

Die Pläne 6 und 7 veranschaulichen einige wichtige Aspekte der Zielsetzung "Differenzierte und flächenhafte Verkehrsberuhigung".

Im folgenden Kapitel werden die Grundzüge eines organisatorischen und baulichen Maßnahmenpakets für die einzelnen Verkehrsarten aufgezeigt (s. auch Pläne 10 und 11). Diese sind allerdings im Zusammenhang zu betrachten. Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verflochten. Die Anforderungen des Verkehrsberuhigungskonzepts an die Siedlungsplanung werden in Kap. 3.4 aufgezeigt. Verkehrliche Vorgaben für die Kureinrichtungen sind Bestandteil von Kap. 3.5..

3.3 Abwicklung der Verkehrsarten

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Hauptzielsetzung für den motorisierten Individualverkehr ist eine hohe Landschafts- und Stadtverträglichkeit. Voraussetzung für die geplante ökonomische Entwicklung der Region sind die **Begrenzung der MIV-Mengen nach Umweltkriterien** und ihre **verträgliche Abwicklung**. Dies bedeutet vor allem, daß der außer- und innerörtliche Straßenbau erheblich unter den herkömmlichen Standards bleiben muß, sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Außerorts sollten bei notwendigen Straßenerneuerungen die landschaftsangepaßten Merkmale in Grundriß, Querschnitt und Längsneigung beibehalten bzw. wiederhergestellt werden (s. Kap. 2.3.1). Für Netzergänzungen besteht auf absehbare Zeit kein Bedarf. Anbaufreie Umgehungsstraßen sollten keinesfalls gebaut werden.

Die **Durchsetzung einer verkehrlichen Ruhezone** um die Kureinrichtungen verlangt dort außerorts eine besondere Verkehrsorganisation. Dabei sollten die Straßenverbindung Ummerstadt - Bad Colberg sowie Heldburg - Bad Colberg mit zeitlichen Fahrbeschränkungen für den motorisierten Individualverkehr belegt werden.

Eine auf die besonderen Anforderungen der Region und mit dem Busverkehr abgestimmte Form dieser Fahrbeschränkung wäre in einer "**Befahrbarkeit im Blockbetrieb**" zu sehen. Ein derartiges Konzept könnte beinhalten, daß Kraftfahrzeuge die betreffenden Straßen nur im Pulk hinter dem Linienbus befahren dürfen. Es gelte Überholverbot, womit die Grundlage gegeben ist für:

- äußerst schonende **einspurige Straßengestaltung**,

- **langsame Fahrweise**, zwangsläufig der Geschwindigkeit des Busses angepaßt (Tempo 50),
- gleichzeitig relativ **häufige Befahrbarkeit im Takt** - entsprechend dem Bedienungsstandard der Busverbindung mindestens stündlich,
- hohe Qualitäten für Fußgänger und Radfahrer, die eine **Integration dieser Straßen in ein Fuß- und Radwegenetz** möglich macht.

Es erscheint nicht zweckmäßig, eine derartige Regelung auf den Fremdenverkehr zu beschränken: Der gesamte Verkehr (mit Wirtschaftsverkehr) sollte miteinbezogen werden. Eine Privilegierung bestimmter Gruppen läßt sich in der Regel mittelfristig nicht durchhalten.

Eine Einschränkung der Befahrbarkeit wirft eine Reihe von juristischen Fragen auf: So muß geklärt werden, ob eine Entwidmung der betreffenden Straßen erreicht werden muß. Mit einer Umwandlung dieser Straßen in Privatgrund können sich im Falle von Verstößen beispielsweise gegen ein Überholverbot Vorteile ergeben. Privatrechtliche Schritte sind grundsätzlich wirkungsvoller als die Verhängung eines Bußgeldes.

Alle anderen Straßen innerhalb der verkehrlichen Ruhezone sind von stark untergeordneter Bedeutung im MIV-Netz. Die Verbindung von Bad Colberg über die Wüstung Billmuthhausen und das Grüne Haus zur Straße nach Heldburg sollte für den KFZ-Verkehr gesperrt und als Rad- und Fußweg instandgesetzt werden. Gleiches ist für die Straßenverbindung Ummerstadt - Lindenau denkbar. Letzere könnte alternativ auch im Blockbetrieb mit dem regionalen Busverkehr abgestimmt organisiert werden.

Die regionale Aufbauphase mit ihrem Bauverkehr muß anders behandelt werden als eine spätere Zielphase mit konsolidiertem Kurbetrieb: Aus dem Bauverkehr heraus entstehende Gewohnheiten erleichteter Zufahrten dürfen im Endzustand des Verkehrssystems nicht beibehalten werden.

Innerorts ist in erster Linie die Vielfalt unterschiedlichster Straßennutzungen zu beachten und zu schützen. Verkehrsordnung und Straßen-/ Platzgestaltung müssen einen ausgewogenen Kompromiß zwischen motorisiertem Verkehr, nichtmotorisiertem Verkehr, Aufenthalt, Repräsentation, Identität der Orte und bebauungsbezogenen Nutzungen (z.B. Kinderspiel vor dem Haus) erhalten bzw. schaffen. Insbesondere aus Gründen der Sicherheit soll ein

Straßenumfeld geschaffen werden, in dem Rücksichtnahme leicht fällt. Dies bedeutet im Besonderen:

- Flächig Tempo-30. Es gilt "Rechts vor Links" mit Ausnahme von Straßen mit eindeutig "optischer Vorfahrt". In zentralen Bereichen mit höherem Fußgängeraufkommen und wichtiger Aufenthaltsfunktion können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von 20 km/h angeordnet werden (= Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). In Wohnstraßen mit intensiverer Nutzung der Hausvorbereiche kann Schrittgeschwindigkeit und Fußgängervorrang angeordnet werden (= Verkehrsberuhigter Bereich).
- äußerst sparsame Anwendung von Einbahnstraßen, Abbiegeverboten und Durchfahrverboten. Für die heutigen und zu erwartenden Verkehrsmengen sind sie nicht erforderlich. Auch in einspurigen Straßen ist Gegenverkehr möglich, wenn Ausweichstellen vorhanden sind oder Übersichtlichkeit gegeben ist. Umwege und damit überflüssiger Verkehr sind zu vermeiden.
- Stellplatzkonzept (s. Kap. 3.3.4);
- städtebaulich orientierte Straßenraumgestaltung ohne rein restriktive Maßnahmen wie Fahrbahnversätze, Schwellen usw.. Die Verwendung orts- bzw. regionstypischer Materialien und Konstruktionen, die teilweise Überlagerung von Straßenraumnutzungen und eine liebevolle Gestaltung im Ganzen und im Detail fördern ein verträgliches Verkehrsklima und senken die Fahrgeschwindigkeiten - die wesentliche Voraussetzung für Sicherheit und Komfort für Fußgänger und Radfahrer und für niedrige Abgas- und Lärmbelastungen. Die bauliche Gestaltung sollte neutral in Bezug auf die Verkehrsordnung sein. Letzere wechselt in kürzeren Zeitabständen. Der Straßenbau sollte keine langfristigen Festlegungen verursachen.

Klare Ortseingangssituationen bewirken eine eindeutige Unterscheidung von innerorts und außerorts, die auch für das Fahrverhalten bedeutsam ist. Hier und in anderen Zusammenhängen ergeben sich auch verkehrliche Anforderungen an die Siedlungsentwicklung, die in Kap. 3.4 erläutert werden.

Die **Zielprognose 2010** (Plan 8) zeigt die mit dem vorgeschlagenen Konzept angestrebte räumlich differenzierte Verkehrsentwicklung und die ungefähren zukünftigen MIV-Mengen. Dabei sind ein Kurbetrieb in der derzeit diskutierten Größenordnung und eine unveränderte überörtliche Verkehrspolitik von Bund und Land unterstellt.

3.3.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Grundsätzlich sind Rad- und Fußgängerverkehr in der Region in doppelter Hinsicht zu fördern: als Verkehrsmittel und als Sportmöglichkeit.

Zum einen sollten Rad und Fuß als **vollwertige Verkehrsmittel** (z.B. im Berufsverkehr) betrachtet werden. In diesem Sinne sind im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung verschiedene Aspekte zu beachten. So ist eine kompakte Siedlungsstruktur mit möglichst kurzen Wegen eine notwendige Voraussetzung für die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad oder auch zu Fuß beispielsweise den Arbeitsplatz in der Kurklinik zu erreichen (s. auch Kap. 3.4). Die Gestaltung der Straßen soll Gefährdungen für Radfahrer und Fußgänger möglichst ausschließen. Dies geschieht am besten mittels "reduzierter" Straßengestaltung, die die Geschwindigkeit der KFZ von vorneherein drosselt.

Die Geschwindigkeitsminderung durch Straßengestaltung ist innerorts und außerorts die zentrale Maßnahme zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Jede Straßenbaumaßnahme muß sorgfältig drauf überprüft werden, ob sie diese Ziele erfüllt; die übliche richtliniengerechte Entwurf entspricht den Anforderungen in der Regel nicht.

Zugunsten der Fußgänger ist besonders innerhalb der Ortsbereiche auf eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs zu achten. Dies heißt, daß Ortsdurchfahrten in jedem Fall in verkehrsberuhigter Weise geplant werden sollten und dem Fußgänger auch gestalterisch hochwertige Straßen- und Platzräume bieten sollten.

Fuß und Rad sollten außerdem die **Grundpfeiler des Verkehrs im Freizeitbereich** darstellen. Bewohnern der Region wie auch Kurgästen - in Ergänzung zu ihrem festen Kuraufenthalt - sollte die Gelegenheit zu Rad- und Fußwanderungen gegeben werden. Diesbezüglich gilt es, ruhige Wege- und Straßenbeziehungen zu erhalten und neue im Rahmen eines Rad- und Wanderwegenetzes zu schaffen. Von Bedeutung ist dabei, die vom MIV genutzten Straßen so zu gestalten, daß sie in dieses Rad- und Wanderwegenetz problemlos integriert werden können. Das Rad- und Fußwegenetz sollte außerdem mit den Landwirten abgestimmt werden, damit landwirtschaftliche Wege zu Netzen geschlossen und mitbenutzt werden können.

3.3.3 Öffentlicher Personenverkehr

In dünn besiedelten Regionen bedarf ein leistungsfähiger ÖPNV besonderer Anstrengungen. Die Notwendigkeit des Ruhebereiches für den Kurbetrieb und der Dienstleistung für die Kurpatienten erfordert Fahrdienste seitens der Kurbetreiber

Es wird daher empfohlen, den Kur-ÖV in den allgemeinen Busbetrieb zu integrieren. Eine Kurbus-Linie (Plan 9) sollte fahrplanabgestimmt zwischen dem Bahnhof Coburg über Ummerstadt und Bad Colberg nach Heldburg verkehren. Deren Kosten sollten von den betroffenen Landkreisen und den Betreibern der Kurkliniken und -einrichtungen gemeinsam finanziert werden.

Eine Ergänzung durch Anruf-Sammel-Taxi zu Schwachlastzeiten vervollständigt das ÖV-Angebot. "Kur ohne Auto" kann so ohne Mobilitätseinschränkung ein zugkräftiger Slogan werden, der unbedingt in das Werbekonzept miteinbezogen werden sollte.

Die Kurbuslinie muß mit den Busnetzen der betroffenen Landkreise und der Stadt Coburg abgestimmt werden; der DB-Anschluß Coburg erfordert ebenfalls zwingend ein länderübergreifendes Bussystem. Das System muß Fahrpläne, Strecken- und Liniennetz, Bedienungskomfort, Tarife und Werbekonzept schlüssig koordinieren und mindestens von Coburg bis Hildburghausen reichen.

3.3.4 Ruhender Verkehr

Großdimensionierte Parkplätze an der Oberfläche sind aus landschaftspflegerischen und städtebaulichen Gründen zu vermeiden. Wenn nötig, sollten derartige Stellflächen an ohnehin beeinträchtigten Standorten wie beispielsweise entlang des Staatsstraßenrings eingerichtet werden.

Im Zusammenhang mit der ÖV-Planung ist die Anlage von Park + Ride - Stellplätzen in Heldburg im weiteren Umfeld der Kreuzung "Alter Bahnhof" empfehlenswert. Parkmöglichkeiten in der engeren Kurzone zur Verlagerung und räumlichen Konzentration des ruhenden Verkehrs sollten kleinteilig gestaltet werden (wie z.B. der neue Parkplatz in Ummerstadt am südlichen Ortseingang; s. Abb. 11, Kap. 2.4).

Ein eingeschränktes Zonenhalteverbot o.ä. in städtebaulich hochwertigen Straßen und Plätzen gewährleistet die Akzeptanz und Wirtschaftlichkeit solcher Anlagen und wertet gleichzeitig die Innerortslagen auf.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist, die Parkplatznachfrage in der Region insgesamt zu reduzieren bzw. gering zu halten. Dies kann u.a. mit Hilfe des zu schaffenden öffentlichen Busverkehrssystems geschehen, für Kurgäste vor allem mit einer Anbindung an den Bahnhof Coburg. Angemessene (hohe) Gebühren für die Parkplatzbenutzung könnten in das öffentliche Verkehrssystem investiert werden.

Eine komplexe Lösung des ruhenden Verkehrs liegt möglicherweise in der Gründung einer "Mobilitäts"-Gesellschaft: Kommunen und LVA sorgen als Gesellschafter für eine für die Region optimale Abwicklung des Verkehrs. Auf diese Weise kämen finanzielle Vorteile des öffentlichen Transportsystems gegenüber der Vorhaltung von Stellplätzen (beispielsweise in Form der von der LVA geplanten Tiefgarage) zum tragen. In der Gesamtrechnung stellt sich ein auf Verkehrsberuhigung ausgerichtetes Verkehrssystem ohnehin als wirtschaftlicher heraus.

3.4 Erschließung und Siedlungsentwicklung

Die in den Kapiteln 3.2 und 3.3 dargestellte Form der Verkehrsentwicklungsplanung steht in Wechselwirkung mit bestimmten Formen der Siedlungsstruktur. Bei der Schaffung neuen Wohn- und Gewerberaums sollte daher aus verkehrlicher Sicht Verschiedenes berücksichtigt werden.

- Kompakte Siedlung und räumliche Nähe

Um die Region vor unnötiger Verkehrsbelastung zu schützen bzw. das Verkehrsaufkommen so gering wie möglich zu halten, ist grundsätzlich eine hohe bauliche Dichte und kleinteilige funktionale Mischung innerhalb der Siedlungen anzustreben.

Der Bau ein- bis zweigeschossiger Wohn- und Gewerbeansiedlungen mit großen Verkehrsflächen sollte im Sinne einer Erhaltung naturnaher Landschaft, unverfälschter kompakter Ortsbilder, und schließlich zur Verringerung von Autoverkehr vermieden werden. Denn breit gestreute Einfamilienhausgebiete an den Ortsrändern und darüber hinaus verursachen neben einer Zersiedelung der Landschaft unnötige Verkehrsströme.

Kompakte und mit verschiedenen Funktionen gemischte Siedlungsschwerpunkte begünstigen durch kurze Wege den nichtmotorisierten Verkehr und ermöglichen die Einrichtung und häufige Bedienung einer Haltestelle des öffentlichen Busverkehrs. Eine ganztägige Auslastung des öffentlichen Verkehrs kann nur mit einem großen und differenzierten Fahrgästepotential gewährleistet sein.

Eine besondere Bedeutung besitzen eindeutige, klare Ortsränder, die neben ihrer städtebaulichen Qualität dem Autofahrer optisch deutlich machen, seine Geschwindigkeit zu reduzieren. In der Planung müssen die Ortseinfahrten räumlich festgelegt werden.

Eine weitere wesentliche Komponente ist die räumliche Nähe der einzelnen kompakten Siedlungen zueinander. Werden neue Kur-, Beherbergungs- und auch Wohnstandorte in der Nähe jeweils ergänzender Nutzungen und der Orts-/ Stadtmitte angesiedelt, so kann die Belastung durch den motorisierten Verkehr deutlich in Grenzen gehalten werden: Entfernungen unter 1 km lassen sich in der Regel auch zu Fuß bewältigen. Bei entsprechender, fußgängerfreundlicher bzw. radfahrerfreundlicher Gestaltung der Straßen und Wege bieten kurze Entfernungen einen zusätzlichen Anreiz, das Auto stehen zu lassen.

- Integrierte Verbindungsstraßen

Die Straßen der Region können grundsätzlich der Verbindung von Orten **und gleichzeitig** der Erschließung beidseitig angrenzender Bebauung und Grundstücke dienen. Ein städtebaulich angepaßter Straßenbau und relativ geringe Verkehrsmengen sichern bei richtigem Straßenentwurf die Verträglichkeit von Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Anbaufreie Straßen verleiten dagegen in der Regel zu höheren Entwurfs- und Fahrgeschwindigkeiten.

Falls im Einzelfall dennoch eine Fläche ohne Integration der Verbindungsstraßen entwickelt wird, sollte die Bebauung insgesamt von der Straße abgerückt und wirksam - beispielsweise durch dichte Eingrünung - abgeschildert werden. Dieser Fall tritt jedoch nur vereinzelt an der regionalen Verbindungsstraße Lindenau - Heldburg auf, wo die Erschließung des Gewerbegebietes Heldburg bereits entsprechende Vorgaben festgelegt hat.

Neuansiedlungen sind keinesfalls abseits des bisher vorhandenen Straßennetzes anzulegen. Dies wäre hochgradig unökonomisch. Außerdem würden ohne Not nicht nur Landschaftsteile für

Bauflächen geopfert, sondern auch die bisherigen Siedlungsflächen durch zusätzliche Verkehre entwertet. Diese Siedlungsform ist auch unattraktiv für den öffentlichen Verkehr: Eine Haltestelle im Ort erfordert ein Abweichen von der Hauptroute, eine Haltestelle an der Abzweigung liegt abseits möglicher Fahrgäste. Insofern sind auch Bebauungen entlang den Straßen über Billmuthausen und Erlebach abzulehnen.

Unter den beschriebenen Gesichtspunkten ist etwa das Neubaugebiet unter der Veste Heldburg ein typisches Negativbeispiel der Siedlungsentwicklung: Abseits des bestehenden Straßennetzes und günstiger ÖV-Haltestellen gelegen, nicht geringen Dichten, große Entfernungen in den Stadtkern, und schlechte Erreichbarkeiten zu Fuß (s. Abb. 18).

Abb. 16: Verkehrlich ungünstiges Neubaugebiet unterhalb der Veste Heldburg

Aus diesen Überlegungen lassen sich zwei Lösungen ableiten, die aus verkehrlicher Sicht unproblematisch sind:

- **Innenentwicklung.** Die augenblicklich in der Altbausubstanz der Orts- und Stadtkerne leerstehenden Gebäude und Baulücken stellen ein erhebliches Potential dar und sollten vorrangig neuen Nutzungen verfügbar gemacht werden.
- **Arrondierung und Angliederung neuer Ortsteile.** Hierbei sind folgende verkehrlichen Kriterien zu beachten:

Fußwegentfernung zum Ortskern und zur Bushaltestelle, Verwendung von Ortsverbindungsstraßen zur Erschließung, hohe Dichten, funktionale Mischung, klare Ortsränder, keine Sackgassen sondern vernetzte Dorfstraßen.

In der inneren Kur- und Ruhezone dürfen nur Einrichtungen angesiedelt werden, die einen geringen KFZ-Erschließungsbedarf haben und die von vorneherein Beschränkungen der KFZ-Erreichbarkeit in Kauf nehmen.

Dennoch sind im Bereich der vorgeschlagenen Ruhezone neue Ansiedlungen entlang der bestehenden Straßen durchaus möglich; sie könnten die intensive Verkehrsberuhigung stützen und sichern: Dort dürften nur diejenigen bauen, die verkehrliche Ruhe ausdrücklich wünschen. Es wäre dabei zu prüfen, wie die eingeschränkte MIV-Befahrbarkeit einer derartigen Siedlung öffentlich- und privatrechtlich langfristig gesichert werden kann.

3.5 Verkehrliche Vorgaben für die Kureinrichtungen

Den Planungen zur Anlage neuer Kureinrichtungen in Bad Colberg kann aus verkehrlicher Sicht am vorgesehenen Standort unter Bedingungen zugestimmt werden. Die diskutierten Größenordnungen bewegen sich in einem verkehrsplanerisch vertretbaren Bereich. Der Standort der zukünftigen Gesamtkureinrichtung muß aufgrund der im vorliegenden Gutachten dargestellten verkehrlichen Zielsetzungen folgende Vorgaben einhalten:

1. Die KFZ-Erschließung muß nahezu ausschließlich von Nordosten aus Richtung Sülzfeld erfolgen. Die Bemessung dieser Straße ist ausreichend für die zu erwartenden Verkehrsmengen.
2. Die Anbindung des Vorhabens an diese Straße muß möglichst weit im Norden bzw. Nordosten erfolgen.
3. Die Erschließungsstraßen des Vorhabens müssen öffentliche, oberirdische Straßen sein. Sie müssen sinnvolle Ergänzungen des Gesamtstraßennetzes sein und alle nahegelegenen Grundstücke erschließen.
4. Alle notwendigen Stellplätze nach LBO (Landesbauordnung) müssen als Tiefgaragen angeordnet werden. Der Betreiber muß sich verpflichten, die Benutzung der Tiefgaragenplätze allen Nachfragern (Beschäftigte, Gäste, Anwohner, sonstige Nutzer) zu er-

möglichen und von allen Nutzern kostendeckende Parkgebühren zu erheben (z.B. Magnetkartensystem).

5. Offene Parkplätze im Rodachbereich zwischen Bad Colberg/ Ort und den Kureinrichtungen sind nicht möglich.
6. Der Betreiber des Vorhabens muß sich verpflichten, sich an den Kosten der Buslinie Heldburg - Bad Colberg - Ummerstadt - Coburg Hbf. zu beteiligen.
7. Der Bauverkehr im Zusammenhang mit der Neubaumaßnahme muß ebenfalls über die nördliche Anbindung nach Sülzfeld abgewickelt werden. Bad Colberg und Ummerstadt müssen während dieser Zeit vom Schwerlastverkehr frei bleiben.

Ergänzende Kur- und Freizeiteinrichtungen, insbesondere solche mit vielen Tagesgästen, sollten nicht in der engeren Kur- und Ruhezone liegen. Für diese Nutzungen sind Standorte in direkter Nähe des Staatsstraßenrings und den Ortschaften zugeordnet vorzusehen.

4. Testentwürfe zu Einzelmaßnahmen

Das Prinzip, den Verkehr **flächenhaft zu dämpfen**, zu verlangsamen und verträglich zu machen, erschließt sich insbesondere im straßenbaulichen Detail. Hier wird deutlich, daß der Straßenbau nicht zu flüssigem, schnellen Fahren anregen soll, daß verhalten und rücksichtsvoll gefahren werden muß, daß der Straßenbau landschaftlich und städtebaulich eingebunden sein muß, und daß er beitragen kann zu einem verträglichen Verkehrsklima. Die im folgenden dargestellten Testentwürfe zu Einzelmaßnahmen sollen daher **anschauliche Darstellungen konkreter Beispiele** sein. Vielfach sind sie jedoch vereinfacht und abstrahiert, um die Übertragbarkeit auf vergleichbare Situationen zu verdeutlichen. Es handelt sich also nicht um ausführungsfähige Entwürfe; dies würde den Rahmen der vorliegenden Untersuchung sprengen. Dennoch sind Situationen ausgewählt, die als Einzelmaßnahmen eine relativ frühzeitige Realisierungschance haben, sodaß an Hand der Testentwürfe bereits erste Diskussionen um die Art der Durchführung stattfinden können.

4.1 Die Umfahrung der Altstadt Heldburg

Die Entscheidung für oder gegen Umgehungsstraßen hängt von verschiedenen Kriterien ab:

- Verkehr auf der Ortsdurchfahrt: Absolute Verkehrsmenge, LKW-Anteil, Durchgangsverkehrsanteil, verlagerbare Anteile je nach Richtung und Verkehrsbeziehung.
- Städtebauliche Empfindlichkeit der Ortsdurchfahrt: Art und Maß der Nutzung, Anzahl der Betroffenen, bauliches Umfeld, verfügbare Fläche, Stadtgestalt und Denkmalschutz.
- Möglichkeiten verkehrlicher Verbesserung der Ortsdurchfahrt: Geschwindigkeitsminderung, städtebauliche Aufwertung, Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer, Nutzungsänderungen der anliegenden Gebäude.
- Nutzen möglicher Alternativen für Umfahrungen: Verbesserungen für den Regionalverkehr, Entlastungswirkung auf Innerortsstraßen für Durchgangsverkehr, Entlastungswirkung auf Innerortsstraßen für Teile des Ziel- und Quellverkehrs.
- Schädwirkungen möglicher Alternativen für Umfahrungen: Bodenversiegelung, flächenhafte Lärm- und Abgaswirkungen, Trennwirkungen, Landschaftsschutz, Erholung, Kurbetrieb, Umwegführung.
- Kosten und zeitliche Realisierungschancen.

Die Abwägung dieser Merkmale führt nahezu überall im Planungsgebiet zu dem Schluß, die Ortsdurchfahrten vom überörtlichen Verkehr mitbenutzen zu lassen und städtebaulich und verkehrlich zu verbessern; **Umgehungsstraßen werden nicht für zweckmäßig gehalten**. Es wird sogar darüberhinaus vorgeschlagen, **neue Siedlungen möglichst unmittelbar an die vorhandenen Straßen** anzulagern.

Eine Ausnahme bildet Heldburg. In Nord-Richtung besteht bereits eine ortsnahe Umgehung des Altstadtkernes, wobei diese durchaus besiedelte Teile durchfährt und durchfahren kann, also auch Ortsdurchfahrt ist. Von und nach Westen gerichtete Verkehre durchfahren dagegen derzeit in höchst störender Weise die Altstadt. Hierzu sollen im Folgenden alternative Möglichkeiten untersucht werden.

4.1.1 Große oder kleine Umfahrung Heldburg

Die Straßenbaubehörden sind entsprechend ihrem Auftrag vorrangig daran interessiert, den regionalen und überregionalen Verkehr möglichst reibungslos und schnell an Heldburg vorbeizuleiten. Dieser Verkehr ist für die Stadt selbst nur von Nachteil. Die Stadt hat ein legitimes Interesse, diese Nachteile möglichst gering zu halten; sie muß dieses Interesse bei den Straßenbaubehörden nachhaltig vertreten und einbringen.

Bei der Erörterung unterschiedlicher Varianten für eine Umfahrung liegt das Stadtinteresse einmal darin, den **größten verkehrlichen Nutzen** zu erzielen. Das ist dann der Fall, wenn nicht nur **alle Durchgangsverkehre**, sondern auch **Teilstrecken von Ziel- und Quellverkehren** von der Umfahrung mitbenutzt werden können. Das ist regelmäßig bei sehr ortsnahen Umfahrungen mit vielen Zwischenanbindungen möglich. Gleichzeitig ist es Stadtinteresse, daß die Umfahrung den **geringsten Schaden** verursacht; dabei spielen Landschaftsschutz, Geschwindigkeitsminimierung, Verwendung vorhandener Straßen, und anderes eine vorrangige Rolle.

Für die Heldburger Südumfahrung stehen insbesondere zwei Alternativen zur Diskussion (s. Plan 12):

- Vorschlag der Straßenbauverwaltung: Ortsferne Umgehung. Die Trasse umgeht in großem Bogen die Stadt etwa in Höhe des Schwimmbades, und schwenkt nach einer neuen Querung der Kreck nach Norden ein.
- Gutachternvorschlag neue Ortsdurchfahrt mit gewerblichen Anliegern (innerörtliche Umfahrung). Diese schwenkt etwa an der Schule nach Süden und biegt unmittelbar südlich des Kulturhauses Anker-Mechanik in die vorhandene Umfahrung ein.

Eine Diskussion der jeweiligen Vor- und Nachteile führt zu folgenden Bewertungen:

Die **Entlastungswirkung** für die Altstadt ist bei der innerörtlichen Umfahrung deutlich günstiger: Es wird nicht nur der gesamte Durchgangsverkehr, sondern auch der überwiegende Teil des Ziel- und Quellverkehrs für das südliche Heldburg unmittelbar auf die Umfahrung geführt. Damit ist auch die **Lärm- und Abgassituation** bei der inneren Umfahrung günstiger. Zwar sind durch die innerörtliche Führung mehr Anlieger unmittelbar betroffen, diese sind jedoch durch Gewerbenutzung weniger empfindlich und lassen sich gut gegen die Wohnnutzungen abschirmen. Die Führung innerorts ist **insgesamt kürzer** und mit **geringeren Geschwindigkeiten** befahrbar. Außerorts treten längere Wege mit höheren Geschwindigkeiten auf; betroffen sind dort Freizeit- und Kurgebiete.

Die Trennwirkung der Straße ist innerorts durch entsprechenden Straßenbau eher beherrschbar; außerorts ist die **Trennwirkung durch die hohen Geschwindigkeiten** sehr stark insbesondere wenn man Aspekte des Landschaftsschutzes und der Landschaftsnutzung für Erholung und Kurbetrieb hoch einschätzt.

Die verkehrlichen Vorteile für den Regionalverkehr sind bei der ortsfernen Umfahrung geringfügig größer als bei der innerörtlichen kleinen Umfahrung. Die nicht auf Heldburg bezogenen Fahrten haben etwas längere Wege, die jedoch durch höhere Fahrgeschwindigkeiten überkompensiert werden und die **Fahrzeit insgesamt verkürzen**. Gegenüber der derzeitigen Altsstadtdurchfahrt hat jedoch **auch die innerörtliche Südumfahrung erhebliche Komfort- und Reisezeitvorteile für den Regionalverkehr**.

Die Kosten sind bei der innerörtlichen Umfahrung ungleich geringer; es gibt lediglich einen geringfügigen Mehraufwand durch eine Modifizierung innerörtlicher Straßen, die für die

Erschließung von Baugebieten innerorts ohnehin notwendig wären. Zur Verteilung der Kosten müßte ein Schlüssel gefunden werden, der sowohl die Erschließung als auch die regionale Bedeutung der Straße angemessen berücksichtigt.

Der **Zeithorizont** der Realisierung spricht ebenfalls eindeutig **für die kleine Umfahrung**: Diese kann auf vorhandenen Feldwegtrassen über Erschließungsbeiträge von der Stadt in kürzestem Zeitraum realisiert werden; es ist sogar durch eine einfache Staubfreimachung und geringfügige Verbreiterung ein Provisorium möglich, das im Zweifel durch den städtischen Bauhof provisorisch realisiert werden könnte und ad hoc die volle Entlastungswirkung der Altstadt bewirken könnte.

Dem gegenüber ist ein Zeithorizont für die außerörtliche Führung in keiner Weise absehbar. Selbst bei guten politischen Beziehungen zur Landesregierung muß gesehen werden, daß im thüringer Fernstraßenbauprogramm Umfahrungen mit erheblich günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnissen vorliegen, die eine Realisierung einer Umfahrung von Heldburg in einem Zeitraum von 10 Jahren höchst unwahrscheinlich machen.

Die vorstehenden Abwägungen führen zu einem **eindeutigen Votum** der Gutachter, die **innerörtliche Umfahrung möglichst bald zu realisieren**. Die großräumige Umfahrung mit den entsprechenden Implikationen für die Landschaftsplanung ist dann auch langfristig nicht mehr erforderlich.

4.1.2 Einige Detailpunkte der innerörtlichen Umfahrung

Die Umfahrung beginnt im Westen unmittelbar an der Schule (s. Plan 13). Hier sollte gleichzeitig der **Beginn der bebauten Ortslage** von Heldburg festgelegt werden. Damit ändert sich hier gleichzeitig die Straßencharakteristik.

Als Hauptfahrtrichtung sollte die Umfahrung erkennbar sein; der Weg zur Altstadt sollte nur über einen Abbiegevorgang erreichbar sein. Gleichzeitig soll die Situation die städtebauliche Besonderheit der Ortseinfahrt verdeutlichen. Die **kurvige Führung** sorgt in Zusammenhang mit den Inseln für eine notwendige Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten. Die Inseln ermöglichen Fußgänger- und Radfahrerquerungen; insbesondere ist die Querung für Radfahrer erforderlich, da außerorts der Radweg nur einseitig geführt wird. Die neue Umfahrung sollte

eine Straßenraumbreite von etwa 17 m haben, um ihrer Aufgabe als Regionalstraße, innerörtliche Sammelstraße und Anliegerstraße für Gewerbe gerecht zu werden. Die Bebauung entlang dieser Straße sollte den Notwendigkeiten gewerblicher Anlagen entsprechen, die anliegenden Wohngebiete abschirmen und ihre gewerblichen Höfe zur neuen Straße hin orientieren und öffnen. **Häufige Zufahrten auf die neue Straße** sind dabei zweckmäßig.

Im weiteren Verlauf mündet die kleine Umfahrung südlich des Kulturhauses Anker-Mechanik in die vorhandene Staatsstraße. Alle Einmündungen und Kreuzungen mit Hauptfußwegen müssen dabei mit Querungshilfen, Inseln, und **geschwindigkeitsmindernder Gestaltung** aufgewertet werden.

Eine weitere derartige Situation zeigt der Plan 14 an der Abzweigung der Straße nach Bad Colberg. Die denkmalgeschützte Brücke über die Kreck sollte statisch saniert werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h sowie **gegebenenfalls Achslastbeschränkungen** sind dabei auch langfristig denkbar. Die Siedlungsansätze um die Abzweigung der Straße nach Bad Colberg sollten dabei so ergänzt werden, daß die Straßenführung in diesem Bereich **eindeutig als Innerortslage erkennbar** ist. Diese sorgt für eine angemessene Geschwindigkeitsreduzierung im Zusammenhang mit der unmittelbaren Nähe von Heldburg sowie der empfindlichen Kreckauen. In den Ortslagen selbst ist eine Geschwindigkeit von 40 km/h angemessen. Dies sichert die Einmündungen der untergeordneten Straßen für KFZ, Radfahrer und Fußgänger. An der Straße selbst empfehlen sich **vornehmlich Gewerbebauten**, während ininigem Abstand ein derart kleiner Siedlungskörper durchaus auch durch Wohnbauten ergänzt werden kann.

Es folgt wiederum ein kurzes nicht angebautes Straßenstück, das die Verbindung zwischen Landschaft und Kreckaue freihält und gleichzeitig den **Blick auf die Silhouette** der Altstadt ermöglicht.

Am Knoten Alter Bahnhof (s. Plan 15) folgt erneut ein Stück Ortsdurchfahrt. Sowohl die Tradition des Alten Bahnhofs als auch der vielfältige Treffpunkt von Altstadtzufahrt, Zufahrt zur Veste, und Bushaltestelle machen hier eine **städtebaulich sorgfältige Gestaltung** zweckmäßig. Die regionale Straße hat zwar eindeutigen Vorrang; sie muß sich aber im straßenbaulichen Detail durchaus den **Notwendigkeiten der anliegenden Bebauung** sowie der querenden Fußgänger und Radfahrer anpassen. Es wird dort ein kleiner **Platz mit Brunnen**

vorgeschlagen. Insbesondere die Zufahrt zur Altstadt sollte durch eine angemessene Gestaltung der Bedeutung dieses Platzes gerecht werden.

Insgesamt soll deutlich gemacht werden, daß die Entlastung der Alstadtdurchfahrt nicht durch eine neue Schneise durch die Landschaft erkauft werden muß und soll. Vielmehr handelt es sich um eine ohnehin zur Erschießung notwendige Straße als neue Ortsdurchfahrt, bei der die **Notwendigkeiten des Durchgangsverkehrs** und die **Notwendigkeiten der städtebaulichen Situation** in angemessener Weise **aufeinander angepaßt** werden können. Dies ermöglicht größten verkehrlichen Nutzen für Heldburg; es vermeidet langjährige Verzögerungen und dauerhafte erhebliche Beeinträchtigungen der Landschaftsräume und verbessert in erheblichem Maße die regionale Verkehrssituation.

4.2 Ortseinfahrten

Als weiteres Beispiel für eine Ortseinfahrt nach der Heldburger Westeinfahrt an der Schule wird die Nordeinfahrt von Lindenau dargestellt. Wegen sehr kurzen Entfernungen nach Einöd sowie zum Gewerbegebiet am Schwimmbad sollten die Radwege auch außerorts beidseitig geführt werden; hier ist eine Abstimmung mit dem landschaftlich geführten Radweg entlang der Kreckaue im Detail erforderlich.

Die städtebauliche **Besonderheit der Kreckbrücke** sollte genutzt und besonders herausgearbeitet werden. Dabei kann die Fahrbahn auf 4 m verschmälert werden. Dies erlaubt Begegnung von PKW bei verminderter Geschwindigkeit. Dieser Querschnitt kann im Prinzip innerorts weitergeführt werden, wobei im Bereich des vorhandenen Neubaus nur Markierungen verwendet werden sollten.

Das städtebauliche Ensemble der Abzweigung zum neuen nördlichen Baugebiet, den dort verbleibenden Streuwiesen sowie der dörflichen Bebauung sollte im Detail sorgfältig herausgearbeitet werden. Die Randbereiche der Straße sollten sich dabei zu Bebauung hin öffnen. Im Einfahrtsbereich selber ist zusätzlich ein kurzer Haltebereich gegebenenfalls mit einem Großbaum, mit einigen Bänken und einer Aufenthaltsfläche sinnvoll.

4.3 Dörfliche Innerortsstraßen

Plan 17 zeigt in einem Teilbereich ein Ensemble dörflicher Innerortsstraßen. Vom Grundsatz her sollten alle **Dorfstraßen ohne Borde** niveaugleich bis in die Randbereiche der Häuser geführt werden. Im Verlaufe von deutlich längsgerichteten Straßenräumen empfiehlt sich die Andeutung einer Fahrgasse von etwa 4,0 m Breite durch Entwässerungsrinnen. An Knoten bieten sich Aufweitungen im Sinne eines größeren oder mehrerer **kleiner Dorfplätze** an. Die Hauptfahrbereiche sollten dort allenfalls durch Pflasterzeilen angedeutet werden; die Richtung des Straßenraumes kann hier sehr stark aufgelöst werden.

In den Randbereichen sollten befestigte Flächen allmählich in durchgrünte Befestigungen sowie Grünflächen übergehen. Hierbei muß die jeweilige städtebauliche Situation sorgfältig und kleinteilig abgewogen werden. In sehr untergeordneten Dorfstraßen ist ein schmaler befestigter Mittelbereich mit einer einzelnen Mittelrinne durchaus auch ausreichend.

Besondere Regelungen für das Verkehrsverhalten, vorläufig auch für das Parken, sind nicht erforderlich; es wird lediglich die Ausweisung von **Tempo-30-Zonen für alle Innerortslagen** empfohlen. Das Halten und Anliefern im Gesamtbereich je nach Notwendigkeit erfolgen. Im Verlauf gibt es genügend flexible Ausweichmöglichkeiten auch für größere Fahrzeuge.

Der dörfliche Charakter sowie im besonderen eine angemessen wertvolle Gestaltung sorgen für ein verträgliches Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer im Straßenraum. Dies sollte insbesondere in Bad Colberg selbst zu einer **sehr sorgfältigen Gestaltung** führen; die Ortschaft Bad Colberg ist in ihrem Erscheinungsbild für die Attraktivität der Kurfunktion von hervorragender Bedeutung. Die Verkehrsregelungen und Verkehrsbeschränkungen auf den Straßen nach Heldburg und nach Ummerstadt müssen so konsequent durchgeführt werden, daß die Attraktivität des Spaziergangs durch Bad Colberg nicht leidet. Nur geringfügige Kraftverkehrsmengen sind nicht hinderlich; reine Fußgängerzonen werden also auch nicht empfohlen.

Für die Gestaltung der Straßen selbst empfiehlt sich eine möglichst **zurückhaltende, möglichst einheitliche Pflasterung**. Auch wenn die Natursteinpflasterung zunächst eher teuer erscheint, ist sie langfristig mit Abstand der zweckmäßigste Straßenbelag. Es müssen Pflaster ausgewählt werden, die eine ebene, rauhe Oberfläche haben, sodaß die Begehbarkeit gut ist, die Befahrung

für Radfahrer keine Schwierigkeiten macht, und auch das Lärmproblem für Fahrzeuge gering gehalten wird. Ohnehin sind die Unterschiede der Lärmemissionen unterschiedlicher Straßenbeläge bei den beabsichtigten geringen Fahrgeschwindigkeiten kaum meßbar.

4.4 Verkehrsberuhigte Landstraßen

Landstraßen, die vom Entwurf her für reduzierte Verkehrsmengen und reduzierte Fahrgeschwindigkeiten konzipiert sind, sind ein Sonderfall. Er erklärt sich aus den spezifischen Zielsetzungen der Entwicklung Bad Colbergs zum Kurbad und der Absicht, das Gebiet Bad Colberg und die südlich und westlich angrenzenden Landschaftsteile zu **besonderen Ruhegebieten** zu entwickeln. Damit sollten die dort notwendigen Straßen besonders naturnah und besonders geeignet für die Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer gestaltet werden. **Eingeschränkte Befahrbarkeiten** sind dabei durchaus möglich und sogar erwünscht. Sonst würden etwa der richtliniengerechte Ausbau von Heldburg über Bad Colberg nach Sülzfeld regionale Verkehre verursachen, die für die Kurzone und die Innerortslage Bad Colberg nicht zu bewältigen wären.

Beispielhaft wird hier auf bestehende Situationen zurückgegriffen, die in ländlichen Räumen in Bayern und Hessen vielfach üblich sind; insbesondere in der Hochröhn ist ein vergleichsweise dichtes Netz von wenig befahrenen Straßen in ähnlicher Ausführung vorhanden.

Der **Fahrbereich** ist mit **3,0 bis 3,5 m** ausreichend dimensioniert, um Fahrverkehr in eine Richtung zu ermöglichen. Dabei können PKW ohne Gefährdung gelegentlich Fußgängern und Radfahrern ausweichen. Für Begegnungen müssen ausreichend **Ausweichstellen** vorhanden sein, auch wenn die hier vorgeschlagene Befahrung im Blockbetrieb nur einen Einrichtungsverkehr mit kurzfristig wechselnder Befahrung vorsieht. Die Begegnung von PKW sollte nahezu im Gesamtverlauf möglich sein, sie kann durch Ausweichmöglichkeiten auf Bankette aus befahrbarem Schotterstraßen zwischen Alleebäumen gewährleistet sein. In ausreichenden Abständen müssen auch Begegnungsmöglichkeiten für LKW geschaffen werden.

Die Bankette müssen dabei baulich so gestaltet werden, daß sie einerseits durchgrünt werden und ein **naturnahes Erscheinungsbild** bieten. Andererseits müssen sie so dauerhaft befestigt sein, daß auch das Ausweichen von Bussen und LKW keine Schäden anrichtet.

Es kann überlegt werden, zumindest für Teilstücke der Straßen getrennte Geh- und Radwege anzulegen. Hierfür eignen sich landschaftlich besonders attraktive Aufenthaltsflächen oder auch besonders unübersichtliche Teilabschnitte.

Insgesamt muß gesehen werden, daß für die Straße Heldburg - Bad Colberg keine besondere Prioritäten für eine baldige Verbesserung des Ausbauszustands bestehen.

5. Zeitliche Prioritäten

Allgemein wird in den neuen Bundesländern dem Ausbau der Verkehrssysteme in der öffentlichen Diskussion hohe Priorität eingeräumt. In der Tat ist insbesondere die Verbesserung des Bundesautobahnnetzes und der **überregionalen Schienenverbindungen hohe ökonomische Bedeutung** beizumessen, da sie großräumige Personen- und Warenströme als Grundlage einer großräumigen Wirtschaftstätigkeit ermöglicht.

Für regionale und innerörtliche Verbindungen gilt dies nicht oder nur in beschränktem Maße: Zwar sind die Straßen dort meist auch in **schlechtem** technischen Zustand. Sie sind allerdings - wenn auch mit geringerem Komfort - befahrbar; Straßenrenovierungen in diesem Bereich sichern weder höhere Verkehrsmengen noch höhere Reisegeschwindigkeiten, selbst wenn im Einzelfall die Fahrgeschwindigkeiten geringfügig erhöht werden würden. Die vorgeschlagenen **straßenbaulichen Maßnahmen betreffen** zwar den Verkehrssektor, sie nützen jedoch vor allem dem **Komfort des Autoverkehrs** sowie **städtebaulichen Verbesserungen**. Einige Gesichtspunkte sprechen daher dafür, die regionalen Straßenbauten nicht mit höchster Priorität zu behandeln. Für die Region vorgesehene Zuschußmittel sollten eher in **andere Sachbereiche** fließen. Ein Aspekt für den Zeitpunkt von Straßenausbauten ist etwa die Notwendigkeit, in die Straßen neue Leitungen zu verlegen. Die Straßenoberflächen sollten erst dann endgültig ausgebaut werden, wenn auch die **unterirdischen Leitungen** vollständig renoviert sind. Ein weiterer Aspekt betrifft die Hochbaurenovierung: Eine Phase intensiver Bautätigkeit erfordert eine sehr intensive Befahrung mit **schweren Baufahrzeugen**. Diese würden einen neuwertigen Straßenbau stark beanspruchen. Zwar benötigen auch die Baufahrzeuge eine ausreichende Infrastruktur; dies ist jedoch auch mit einfachen Mitteln erreichbar. Der endgültige Straßenbau sollte daher erst erfolgen, wenn die Hochbaurenovierungsphase weitgehend abgeschlossen ist.

Hohe Priorität gilt dagegen **für die Umgehung der Altstadt von Heldburg**. Diese muß sogar zum Schutz des Ensembles der Altstadt so hoch angesetzt werden, daß ein Provisorium baldmöglichst in Betrieb genommen werden sollte.

Auch die **Inbetriebnahme funktionsfähiger ÖV-Verbindungen** wird kurzfristig als außerordentlich wichtig angesehen. Für die Bewohner der Region sowie für die Kurgäste wird es außerordentlich schwierig werden, einen einmal zusammengebrochenen ÖV wiederherzu-

stellen. Wenn Bad Colberg von Anfang an zuverlässig mit den Bundesbahnhöfen verknüpft ist und der Verkehr innerhalb der Region zuverlässig mit ÖV erschlossen ist, wirkt dies frühzeitig imageprägend für die Kurregion mit ihrem hohen Ruhebedürfnis. Hieraus sind auch wichtige Werbeargumente verwendbar.

Darüberhinaus sollten die **Innerortsstraßen baldmöglichst renoviert** werden. Insbesondere die Verkehrsberuhigung des alten Ortskernes von Bad Colberg scheint wichtig, sobald die Kurkliniken in Betrieb genommen werden. Die Ortschaft Bad Colberg ist integraler Bestandteil des Angebotes für die Kurgäste. Ein ländliches Bad ohne ländliches Erscheinungsbild der angrenzenden Dörfer hält seine Versprechungen nicht.

Schließlich ist eine **maßvolle Benutzung** des Autos auf lange Sicht am ehesten möglich, wenn sie von Anfang an von der Gemeinde propagiert wird.

Verhalten, also auch Verkehrsverhalten beginnt im Kopf. Die Maßnahmen der Verkehrsplanung werden nur dann Erfolg haben, wenn ihr Sinn **von den Bürgern verstanden** und nachvollzogen sind. Daher ist eine ständige **Öffentlichkeitsarbeit** ebenso wichtig wie beispielhaftes Verhalten und eine insich folgerichtige Verkehrsplanung.