

Einwendung

gegen das Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Anschlussstelle
Kleinheubach im Zuge der B469

Dr. Frank Küster für den VCD-Kreisverband Aschaffenburg-Miltenberg
und den ADFC-Kreisverband Aschaffenburg/Miltenberg

10. Februar 2012

Die vorgelegte Planung berücksichtigt in mehrfacher Hinsicht nicht die berechtigten Interessen verschiedener betroffener Gruppen, ist mangelhaft begründet und daher umfassend anzupassen. Die Kritikpunkte im einzelnen:

1 Unplausible und unvollständige Verkehrszahlen

1. Die Annahmen zur Entwicklung der Zahlen des Kfz-Verkehrs beziehen sich einerseits auf zurückliegende Verkehrszählungen. Dann aber wird eine zukünftige Steigerungsrate angenommen. Dabei wird nicht beschrieben, worauf diese Annahmen beruhen. Es ist nicht klar, ob es sich dabei um Modellrechnungen, fachlich anerkannte Annahmen, politische Vorgaben oder sonst etwas handelt.

Damit ist es schwer möglich, diese Zahlen zu prüfen und anzugreifen. Dies ist zunächst zu verbessern. Danach ist der Öffentlichkeit neu Gelegenheit zu geben, gegebenenfalls diese Annahmen fundiert zu kritisieren.

2. Der zugrundegelegte Zeithorizont bis 2025 ist zu kurz. Er liegt etwa 5 bis 10 Jahre nach Inbetriebnahme der geplanten Verkehrsanlagen. Die Anlagen werden aber für mehrere Jahrzehnte benutzt, müssen unterhalten werden und prägen auch die Vorgaben für umliegende, in dieser Zeit umzusetzende verkehrliche Maßnahmen.
3. Auch wenn wie unter 1. kritisiert die Prognosen der Kfz-Zahlen schwer zu überprüfen sind, erscheinen sie doch aus mehreren Gründen unplausibel.
 - a) Das statistische Landesamt prognostiziert für den zugrundegelegten Zeithorizont bis 2025 einen Rückgang der Bevölkerungszahlen im Landkreis von mehr als 5%, bis 2030 um 8% relativ zu 2010 (siehe <https://www.statistik.bayern.de/statistik/kreise/09676.pdf>). Damit muss natürlicherweise auch ein Rückgang des Personenverkehrs verbunden sein. Zusätzlich

erhöht sich der Anteil der Personen im Rentenalter. Damit wird sich die Belastung in der Spitzenstunde, die durch Berufspendler geprägt ist, besonders stark verringern.

Legt man einen angemessenen Zeithorizont zugrunde, z. B. bis 2050, dann werden die Prognosen zwar unsicherer. Aber der demographische Wandel wird weitergehen, und für eine „Stadtflucht“ gibt es keinerlei Anzeichen oder Erklärungsmodelle. Daher sind langfristig noch geringere Verkehrszahlen zu erwarten.

- b) Die steigenden Ölpreise und die Bemühungen um den Klimaschutz mit entsprechenden Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs und zur Verlagerung auf ÖPNV oder Fuß- und Radverkehr lassen ebenfalls einen Rückgang des Kfz-Verkehrs erwarten. So geht z. B. das Gutachten des B.A.U.M. zum „Integrierten Energie- und Klimakonzept Bayrischer Untermain“ davon aus, dass bis 2030 10% des Kfz-Verkehrs durch Verlagerung von Kurzstrecken auf nichtmotorisierten Verkehr eingespart werden und weitere 10% auf den ÖPNV verlagert werden können (http://www.bayerischer-untermain.de/branchen/regionales-energie-und-klima-schutzkonzept_18.html)
 - c) Bereits zwischen den Verkehrszählungen 2000 und 2005 sind die Zahlen merklich gesunken, danach wieder etwa auf altes Niveau gestiegen. Im Erläuterungsbericht wird dies auf Behinderungen durch mehrere Baumaßnahmen zurückgeführt. Dies ist aber wenig plausibel, da ein Rückgang auch auf der MIL 4 nach Rüdenu zu verzeichnen ist, bekanntlich eine Sackgasse. Entweder gab es andere Gründe für die sinkenden Zahlen – dann aber werden die Prognosen mit steigenden Kfz-Zahlen umso zweifelhafter –, oder es wurden Fahrten von und nach Rüdenu wegen der Behinderungen an anderem Ort ganz vermieden. Dies wiederum deutet darauf hin, dass diese Fahrten einfach überflüssig waren und wenn nicht von selbst durch die steigenden Spritpreise, so doch auf einfache Weise durch Maßnahmen zum Klimaschutz auch wieder vermieden werden können und somit verschwinden werden.
4. Die vorgelegten Verkehrszahlen und -prognosen sind unvollständig. Es gibt keinerlei Informationen über den derzeitigen nichtmotorisierten Verkehr und derzeitigen öffentlichen Busverkehr. Ebenso fehlen Prognosen zu diesen Verkehrsarten und Bezüge zu Planungen, insbesondere dem Radverkehrskonzept der vier Gemeinden Miltenberg, Klein- und Großheubach und Bürgstadt und zur mittel- und langfristigen Planung des Verkehrsverbunds Untermain.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass gerade in diesen Bereichen von einer großen Steigerung auszugehen ist. Die Annahmen aus dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (s.o.) lassen an sich schon eine Verdoppelung des ÖPNV und eine Vervielfachung des Fahrradverkehrs erwarten. Dazu kommt zusätzlich beim Radverkehr noch die Zunahme des Fahrradtourismus, der wegen der Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbegebiet Seehecke hier mit zu berücksichtigen ist.

5. Die vorgelegten Verkehrszahlen und -prognosen sind auch deswegen unvollständig, weil es keine Informationen über die Verkehrsströme gibt, also über die Achsen und Richtungen, in die der Verkehr fließt, und über die Quellen und Ziele – beim Kfz-Verkehr insbesondere ob es sich um Kurzstreckenverkehr zwischen den Nachbarorten, Regionalverkehr oder gar Autobahnausweicher im Fernverkehr handelt.

Dies wäre aber erforderlich, um im Zusammenhang mit den im nächsten Abschnitt besprochenen Zielen der Verkehrslenkung zu beurteilen, welche Verbindungen wie stark ausgebaut werden müssen (siehe z. B. die abschließende Bemerkung in Abschnitt 4 auf Seite 6).

2 Verzicht auf Planungen zur Verkehrslenkung

In den gesamten Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren gibt es keine Erwähnung, welche Entwicklung der Verkehrsströme aus verkehrlich-planerischer Sicht oder aus politischer Sicht (Stadtentwicklung, Tourismus, Raumplanung etc.) wünschenswert sind. Es werden also keine Ziele der Verkehrslenkung formuliert. Stattdessen werden lediglich derzeitige Verkehrsströme und Trends erfasst und fortgeschrieben und versucht, die daraus resultierenden Bedürfnisse zu befriedigen.

Im Rahmen einer Planung, die so umfassend in die Verkehrsströme eingreift und die zukünftigen Handlungsmöglichkeiten auf den oben genannten Felder so stark festlegt wie die vorliegende, ist dies aber unverzichtbar. Anschließend muss geprüft werden, wie weit die verschiedenen Varianten diesen Zielen entsprechen können und ob ggfs. weitere Varianten geprüft werden müssen. Dies ist von Seiten der Fachleute nachzubessern, anschließend ist der Öffentlichkeit erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Auch ohne deren Vorarbeit können aber leicht drei Ziele formuliert werden:

1. Weitere Entlastung der Ortsdurchfahrt Miltenberg, und zwar ohne Mehrbelastung der alten Mainbrücke in Miltenberg

Hierzu drängt sich auf, dass weitere Varianten geprüft werden müssten, da im derzeit geplanten Kreisels das „Geradeausfahren“ von Laudenbach kommend auf die derzeitige St 2310 noch sehr naheliegend ist. Eine Möglichkeit wäre z. B., an dieser Kreiselausfahrt nur die Fa. Erbacher anzubinden. Die Zufahrt nach Miltenberg-West könnte dann über die geplante Ausfahrt zur MIL 4 und die beizubehaltende Brücke der MIL 4 über die B469 erfolgen. Diese würde auch die Radwegenanbindung vom Kreisels Richtung Miltenberg vereinfachen, da weniger und kleinere Fahrbahnen gekreuzt werden müssten.

2. Entlastung der Ortsdurchfahrt Großheubach, insbesondere von Fahrten Richtung Klingenberg und Erlenbach

Dieses Ziel scheint durch die gewählte Variante mit Bypass Richtung Aschaffenburg gewährleistet zu sein. Dies ist aber fachlich fundiert zu prüfen.

3. Verlagerung von Verkehr zwischen Miltenberg einschließlich Breitendiel, Kleinheubach, Rüdenau, Großheubach und Bürgstadt vom Kfz auf den Umweltverbund (ÖPNV, Fußgänger, Radverkehr)

Hierzu müsste auf jeden Fall geprüft werden, wo Platz für Bushaltestellen vorgesehen werden muss, insbesondere im Gewerbegebiet Seehecke. Außerdem sei auf die Ausführungen in Abschnitt 3 verwiesen.

Die fundierte Bearbeitung dieser Fragen ist aber in jedem Fall eine Aufgabe für die Fachleute der Planungsbehörde, die in Zusammenarbeit mit dem Kreis und den Kommunen nachgeliefert werden muss.

3 Fehlendes Konzept für den nichtmotorisierten Verkehr und ÖPNV

In der Planung sind zwar einzelne Maßnahmen für den Radverkehr aufgeführt, aber es fehlt ein Konzept für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten und den ÖPNV. Dazu gehören einerseits die oben erwähnten Verkehrszahlen. Andererseits wären aber noch zu erfassen und einzubeziehen:

1. Quellen und Ziele des Fahrrad- und Fußverkehrs, daraus abgeleitet Verkehrsachsen und -ströme (derzeitiger Zustand)
2. Zukünftige Erfordernisse und politische (Stadtentwicklung, Tourismus, Raumplanung etc.) Ziele
3. Prognose und Planung zukünftiger Verkehrsströme des nichtmotorisierten Verkehrs und der Anbindung an den ÖPNV als Zielvorgaben für die Planung der Gesamtmaßnahme
4. Prüfung der vorliegenden und ggfs. zusätzlicher Varianten, ob mit ihnen diese Zielvorgaben erreichbar sind
5. Detailplanung zur Umsetzung dieses Konzepts

Es überrascht, dass die Fachbehörde in ihrer Planung nicht ein derartiges Vorgehen gewählt hat. Dadurch fällt auch die Kritik der vorgesehenen Planungen für den Radverkehr schwer, weil sie nicht auf fundierter Vorarbeit aufbauen kann. Wenn diese nachgeholt ist, ist daher der Öffentlichkeit neue Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Schon jetzt lassen sich aber folgende Kritikpunkte und Forderungen formulieren:

1. Außer der Verbindung Großheubach – Kleinheubach Mittelgewann werden gar keine Radverkehrstrassen diskutiert. Den einzelnen Maßnahmen fehlt daher die Einordnung in den Netzzusammenhang.
2. Bei der gegenwärtigen Planung verschlechtert sich die Anbindung von Miltenberg West an Kleinheubach Mittelgewann für Radfahrer massiv gegenüber dem Bestand:

a) Der Weg westlich der St 2310 fällt ersatzlos weg. Dieser Weg war zwar unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit zu verbessern, stellte aber für Radfahrer, die sich im Verkehr sicher bewegen, eine schnelle und bequeme Verbindung dar.

b) Der Weg östlich der Bahnlinie (in Verbindung z. B. mit der geplanten neuen Unterführung) ist dazu keine Alternative. Er bedingt an beiden Enden (Kleinheubach und Miltenberg) große Umwege. Da zwei beschränkte Bahnübergänge zu queren sind, ist der einzuplanende Zeitverlust noch größer als alleine durch die Strecke. Die Fahrbahn wird wegen des Parkhofs und der Kleingärten auf der einen und dem Grüngutsammelplatz und Gewerbeansiedlungen auf der anderen Seite stark von Pkw und Fußgängern frequentiert. Dies führt zu einer weiteren Zeitverzögerung und zu einer problematischen Verkehrssicherheit.

Schließlich muss auch damit gerechnet werden, dass die Bahn in den nächsten Jahrzehnten diese höhengleichen Bahnübergänge ersetzen möchte – dann ist mit noch weiteren Umwegen zu rechnen.

c) Der Weg von der Firma Erbacher und dem alten Friedhof führt derzeit nicht, wie in den Planunterlagen behauptet, nach Miltenberg. Er endet vielmehr an der Bahnlinie Miltenberg – Amorbach.

Es gibt zwar eine Möglichkeit, nach Miltenberg zu kommen, unter der Brücke der St 2310 hindurch, zurück zur Gärtnerei Koschwanetz und über die selbe Brücke in die Laurentiusstraße. Dieser Weg ist aber am Beginn derzeit unbefestigt und daher nicht ganzjährig befahrbar. Außerdem stellt auch er wieder einen wesentlichen Umweg dar, und zwar nicht nur in Bezug auf die Entfernung, sondern auch auf die Steigung und zu überwindenden Höhenmeter, wofür Radfahrer besonders sensibel sind.

Selbst wenn der unbefestigte Teil im Rahmen der Maßnahme ausgebaut würde, was angesichts des Wegfalls der Hauptverbindung westlich der St 3210 eine Selbstverständlichkeit wäre, ist doch davon auszugehen, dass angesichts dieser Umwege sich ein neuer wilder Bahnübergang herausbilden würde. Dieser wäre wegen der Kurve und Brücke auch noch besonders gefährlich. Daher – und auch wegen der Umwege an sich – ist diese Variante nicht geeignet.

Insgesamt muss daher festgestellt werden, dass die Erhaltung einer attraktiven Verbindung westlich der Bahnlinie unerlässlich ist. Dies ist nur dadurch möglich, dass entweder der bisherige Weg westlich der St 2310 erhalten bleibt und geeignet angebunden wird (s.u., Abschnitt 5 Ziffer 1), oder indem eine weitere Unterführung unter der Bahnlinie nach Amorbach gebaut wird. Die Planung muss entsprechend angepasst werden. Ideal wären *beide* Wege, zumindest sollte die Planung so erfolgen, dass dies in den nächsten Jahrzehnten nachgezogen werden kann.

3. Auch die Verbindung Miltenberg – Rüdenua wird für den Radverkehr wesentlich schlechter als der Bestand. Angesichts der zunehmenden Benutzung von Fahrrädern, die einen unterstützenden Elektromotor haben, ist auch auf dieser Verbindung

mit stark zunehmendem Fahrradanteil zu rechnen. Eine Verschlechterung der Verbindungen ist daher, jedenfalls in diesem Ausmaß, nicht akzeptabel.

4. Generell wird sich die erforderliche Ausgestaltung der Radverkehrsverbindungen erst aus den bisher fehlenden Informationen gemäß Abschnitt 1 Ziffern 4 und 5 ergeben. Es lässt sich aber schon jetzt feststellen, dass bei einem Projekt dieser Größenordnung (und mit den vorliegenden, praktisch ausschließlich auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs zurückzuführenden Kosten) nicht darauf verzichtet werden kann, dass es auch für Fußgänger und Radfahrer einfach zu findende, möglichst direkte Verbindungen für *alle* Richtungsbeziehungen geben muss.
5. Dabei kann an keiner Stelle von den Mindestbreiten der VwV zur StVO und der technischen Vorgaben (ERA, EFA, R-FGÜ etc.) abgewichen werden. Auch Steigungen und Kurvenradien müssen überall ein sicheres, zügiges Befahren und ggfs. gemeinsames Begehen ermöglichen – also auf den am niedrigsten frequentierten Wegen nicht schlechter als die jeweiligen Mindestvorgaben.

Ein solcher Hinweis erscheint fast überflüssig, ist doch die Verwaltung an diese Vorgaben ohnehin gebunden. Der enge gemeinsame, in zwei Richtungen zu befahrende Geh- und Radweg an der neuen Mainbrücke der Ortsumgehung Miltenberg nach Bürgstadt zeigt aber, dass dies eben doch übersehen werden kann.

4 Zusätzlich zu prüfende Varianten

Es irritiert, dass zwar eine große Zahl an Planungsvarianten geprüft wurden, dass dabei aber einige wesentliche Alternativen nicht vorkommen.

1. Insbesondere fehlt eine Variante wie Variante 2, aber ohne Underfly – also anders als Variante 3 mit Bypass für die Verbindung Großheubach-Aschaffenburg anstatt mit Overfly.
2. Auch die Anzahl der Fahrstreifen wird nicht in Varianten diskutiert. Es ist davon auszugehen, dass der große Kreis mit einer statt zwei Fahrspuren wesentlich kostengünstiger in Bau und Unterhalt wäre, und es sollte geprüft werden, ob dies bei Erhalt des Underfly nicht ausreichte.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass möglicherweise der Underfly politisch gewollt ist, um in Verbindungen mit der Planung von Brücke und Tunnel in Freudenberg eine überregionale Alternativverbindung zu schaffen. Dies müsste dann aber transparent gemacht und damit der öffentlichen Diskussion zugänglich gemacht werden.

5 Detailkritik an der vorliegenden Radverkehrsplanung

1. Wie bereits ausgeführt, ist der Radweg Miltenberg – Kleinheubach westlich der St 2310 unbedingt zu erhalten. Dafür ist bei der Variante 3 eine Querung dieser

Straße als Unterführung der Rampen zum Kreisel zu bauen. Wenn die Zufahrt nach Miltenberg, wie oben vorgeschlagen, über die MIL 4 oder in vergleichbarer Weise erfolgt, ist auch ein höhengleicher Übergang mit geeigneter Querungshilfe denkbar. Ideal wäre eine Querung der St 2441 mit einer Unterführung nur für Rad- und Fußverkehr. Dafür sollte nach der Auffassung des Knotens „Josera-Kreuzung“ für den Kfz-Verkehr auf der Nordseite genug Platz sein. Zur Südseite hat die Firma Josera grundsätzlich Bereitschaft gezeigt, dafür von ihrem Grund herzugeben. Eine Führung über den bestehenden Fußgängerweg unter der Brücke der St 2441 über die Bahnlinie ist wegen des großen Umwegs zum Gewerbegebiet Seehecke nicht ausreichend

2. Dieser Fußgängerüberweg wird allerdings durch den Bau der Unterführung unter der Bahnlinie attraktiver für den Verkehr von Groß- und Kleinheubach (östlich der Bahnlinie) nach Miltenberg. Daher ist er im Rahmen der Maßnahme auszubauen – der derzeitige Zustand ist höchst gefährlich (enger Kurvenradius, fehlende Sichtbeziehung zum Gegenverkehr, ungeeignetes Gelände), eine verstärkte Nutzung ohne Ertüchtigung undenkbar.
3. Der Bau der Unterführung unter der Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg ist für den innerörtlichen nichtmotorisierten Verkehr in Kleinheubach sehr wichtig. Für den Radverkehr von Miltenberg-Nord und Großheubach nach Kleinheubach westlich der Bahn, besonders ins Gewerbegebiet Seehecke, ist er jedoch auch als Notlösung nicht geeignet:
 - Alleine der streckenmäßige Umweg ist nicht akzeptabel. Der Weg wird nur akzeptiert werden, wenn er gut ausgeschildert *und* der schnelle, bisherige Weg über die Bahnbrücke durch Leitplanken, über die man ein Fahrrad nicht heben kann, verhindert wird. Dies hätte jedoch auch zur Folge, dass Fahrer von Pannenfahrzeuge etc. an zwei Stellen (Abfahrt Kleinheubach und ehemalige Abfahrt Seehecke der St 2441) auch nicht mehr auf den Gehweg könnten.
 - Dazu kommen die großen Höhenunterschiede und Steigungen, die den Weg für Fahrradfahrer unattraktiv machen und daher das Ziel (siehe z.B. das o.a. B.A.U.M.-Gutachten) der Förderung des Radverkehrs konterkarieren.
 - Gleiches gilt für die zwangsläufig engen Kurvenradien in der Unterführung. Diese sind besonders hinderlich für den Fahrradtourismus (Räder mit Packtaschen sind breiter und weniger wendig), Tandems, Liegeräder und Gespanne mit Kinder-, Hunde- und Gepäckanhänger, die allesamt immer beliebter werden. Gerade den Kindertransport mit dem Fahrrad ist ein wichtiges Element, um den Alltagsradverkehr zu fördern, besonders in Verbindung mit Elektrounterstützung.
4. Bei der Prüfung der Variante R1, also der von uns gewünschten Führung über die Bahnbrücke, wurde nicht ergebnisoffen vorgegangen. So wurde nur eine einzige Führung des Radverkehrs geprüft. Unseres Erachtens ist dies gerade die gefährlichste, da der Radverkehr auf einem Hochbord-Radweg geführt wird und die Querung erst

dann erfolgt, wenn der Kfz-Führer schon glaubt, den Kreuzungsbereich verlassen zu haben. So verwundert es wenig, dass anschließend auch Sicherheitsprobleme gefunden werden.

Beispiele in vielen Gemeinden, vor allem im eher städtischen Raum, zeigen aber, dass solche Führungen durchaus realisiert werden können, ohne dass dabei Unfallschwerpunkte entstehen. Es sind also hier andere Verkehrsführungen zu prüfen, bis hin zum Bau und der Freigabe eines Gehwegs ohne Benutzungspflicht.

5. Dass die Variante R1 nicht ernsthaft geprüft wurde, zeigt auch die Tatsache, dass die Planungsbehörde die Tragkraft der Brücken, die dazu verbreitert werden müssten, gar nicht geprüft hat (Erläuterungsbericht S. 42, „Sofern die Brücken . . . nicht ausgelegt *wären*“, Vorhebung F. K.).
6. An der einzigen Stelle, an der ein Radweg vorgesehen ist, wurde dieser inner- und außerorts als Zweirichtungsradweg auf einer Seite der Fahrbahn geplant. Dies ist innerorts aber nur als Ausnahme vorgesehen, weil aus Gründen der Verkehrssicherheit extrem bedenklich. Nach Länge des Wegs und Charakter der Straße gilt dies hier auch für den formell außerorts befindlichen Teil. Diese Führung hätte daher speziell begründet werden müssen, was nicht erfolgt ist und auch gar nicht erfolgen konnten, weil die Informationen fehlen welche Wegebeziehungen denn damit abgedeckt werden sollen und welche zusätzlichen Querungen daher durch die einseitige Führung entstehen bzw. wie sehr sie frequentiert würden.

Außerdem ist davon auszugehen, dass hier auch auf beiden Seiten Bushaltestellen erforderlich sind (siehe Abschnitt 2 Ziffer 3). Auch dies ist bei der Entscheidung über die Ausgestaltung des Radwegs zu berücksichtigen; wenn er denn als Zweirichtungsradweg ausgestaltet wird, ist er ggfs. baulich, besser durch Sträucher vom Gehweg getrennt zu führen.

7. Gemäß persönlicher Mitteilung von Herrn Bauamtsleiter Biller bei einem Treffen im Rahmen des Radverkehrskonzepts Miltenberg - Bürgstadt - Groß- und Kleinheubach hat dieser mitgeteilt, dass die Fahrradverbindung von Großheubach von der Mainbrücke kommend über die St 2441 über die Bahnbrücke zum Gewerbegebiet Seehecke nicht lediglich nicht die vorgesehene Verbindung ist, sondern dass diese genauso wie das Überqueren der St 2441 an der „Josera-Kreuzung“ verhindert werden soll. Dazu sollen Zäune an dieser ehemaligen Kreuzung angebracht werden.

Bisher ist dieser Weg aber nicht nur vom Hochbord-Geh-/Radweg auf der Mainbrücke aus zugänglich. Vielmehr kann man auch von der Straße „Im Steiner“ über die normale Führung für alle Verkehrsarten als Radfahrer legal auf die Mainbrücke und auf die Bahnbrücke auffahren.

Offenbar geht die Planung daher davon aus, dass hier Streckenverbote für Radfahrer angeordnet werden. Dies ist zwar der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten, aber hier offenbar fest eingeplant.

Es ist daher im Detail darzulegen, auf welchen Straßen

- Streckenverbote für Radfahrer (z.B. durch Zeichen 254)
- benutzungspflichtige Radwege

aus planerischer Sicht vorgesehen sind. Diese sind zu begründen, und dann ist der Öffentlichkeit neu Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

8. Sollte die Verbindung von Großheubach nach Kleinheubach (westlich der Bahn) durch die neue Unterführung durch die Baumaßnahmen eine mehr als unwesentliche Bedeutung erlangen (oder gar im schlimmsten Fall die einzige werden), so ist unbedingt den Sicherheitserfordernissen an der Rampe von der Brücke hinunter in die Straße „Am Steiner“ entsprochen werden.

Diese Rampe ist schon für den derzeitigen Verkehr zu steil, zu schmal und die Überleitung auf den Gehweg am unteren Ende gefährlich aufgrund des engen Kurvenradius. Steigt die Bedeutung dieses Wegs, dann muss im Rahmen der vorliegenden Maßnahme die Rampe verbreitert, die Steigung verringert und eine geeignete Ein- und Ausfahrmöglichkeit auf die bzw. von der Fahrbahn für beide Fahrtrichtungen geschaffen werden.