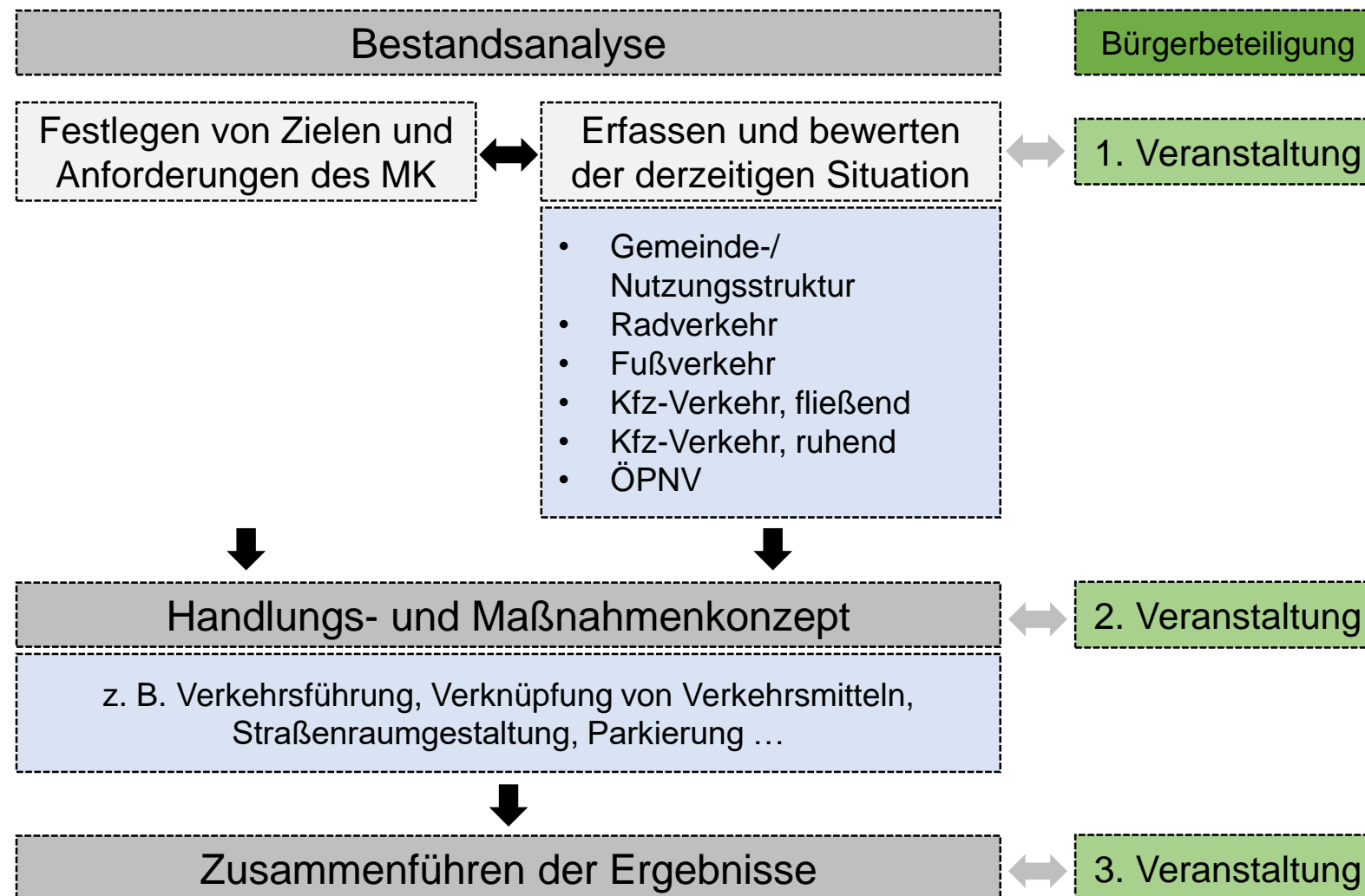




Mobilitätskonzept Kleinheubach
Sitzung des Marktgemeinderats | 23.03.2022

Mobilitätskonzept Kleinheubach

Vorgehen



Bestandsanalyse

sozio-demografische / verkehrliche Kennwerte



Bestandsanalyse

Lage im Raum



Legende

- Bundesstraße
- weitere klassifizierte Straße
- ⋯ Innerörtliche Hauptstraße
- - - Bahntrasse
- Bahnhof

- Kleinheubach liegt im unterfränkischen Landkreis Miltenberg nahe der bayerisch-hessischen Landesgrenze
- Kleinheubach bildet gemeinsam mit Großheubach ein Unterzentrum (gemäß Regionalplan der Region bayerischer Untermain)
- Nächstes Mittelzentrum ist Miltenberg (< 5 km), nächsten Oberzentrum ist Aschaffenburg (35 km)

Bestandsanalyse

Nutzungen



Legende

- überwiegend Wohnbebauung
- Gewerbliche Anlage/Einrichtung mit hohem (Schwer-)Verkehrsaufkommen

- Kleinheubach zeigt eine überwiegend kompakte Siedlungsstruktur mit großen gewerblichen Flächen am Rand der Gemeinde (v. a. im Süden) und punktuell zwischen der Wohnbebauung.
- Bei den gewerbliche Einrichtungen liegt der Schwerpunkt auf verarbeitendem Gewerbe, das Schwerverkehr generiert.
- Es gibt ein hohes Arbeitsplatzangebot mit Einpendelüberschuss.
- Kleinheubach wird durch die Bahnstrecke Aschaffenburg - Miltenberg geteilt – die Bahnanlagen stellen ein große räumliche Zäsur für den Siedlungskörper dar.
- Die (über-)regionale Anbindung Kleinheubachs mit dem Pkw geschieht über die Bundesstraße B469.
- Der Main mit der Uferanlage und dem angrenzenden Schlosspark stellen ein wichtiges Naherholungsziel der Bewohnerschaft dar.

Bestandsanalyse

Nutzungen und ihre Erschließung



Legende

- Gewerbliche Anlage/Einrichtung mit hohem (Schwer-)Verkehrsaufkommen
- Erschließung gewerbliche Anlage/Einrichtung

- Teile des Kleinheubacher Straßennetzes wird von Schwerverkehr belastet, der durch Zu- und Abfahrt des Gewerbes entstehen.
- Die Erschließung des am Südrand gelegenen Gewerbes erfolgt über ein „eigenes“ Straßennetz, das entkoppelt von Wohnerschließungs- oder Wohnstraßen ist → **unkritisch**
- Die Erschließung der innerhalb der Wohnbebauung gelegenen gewerblichen Nutzungen erfolgt über Straßen, die auch der Erschließung von Wohneinheiten dienen → **Konfliktär**
- z. B.: Hauptstraße, Bildweg, Baugasse, Friedensstraße, Gottlieb-Wagner-Straße, Bahnhofstraße, Rüdener Straße

Bestandsanalyse

Nutzungen und Ziele



Legende

Nutzungen

■ Verwaltung	■ Lebensmitteleinzelhandel
■ Kultur und Veranstaltung	■ Gastronomie
■ Bildung und Erziehung	■ Sport- und Spielflächen
■ Kirchliche Einrichtung	 Historischer Ortskern

- Der Schwerpunkt öffentlicher Nutzungen liegt zwischen Haupt- und Friedensstraße, wie Verwaltung/Rathaus, Schule/ KiTa, Kirche, Nahversorgung (Bäckerei, Supermarkt).
- Eine zweite KiTa liegt südlich in der Alemannenstraße.
- Weitere Nahversorgungsangebote (Vollsortimenter, Discounter, Getränkemarkt) befinden sich im Gewerbegebiet „Seehecke“.
- Sport- und Spielflächen finden sich verteilt über das gesamte Gemeindegebiet (u. a. 6 Spielplätze).
- Für die Naherholung ist das Mainufer und der Schlosspark von hoher Bedeutung.
- Es gibt kaum öffentliche Nutzungen im historischen Ortskern.

Bestandsanalyse

Impressionen



Bestandsanalyse

Ruhender Kfz-Verkehr

- Erhebung der Parkraumnachfrage am 26.10.2021 um 5:00 – 11:00 – 17:00 Uhr (repräsentativer Werktag gemäß EVE)
- Erhebung aller im öffentlichen Raum/ auf Parkieranlagen abgestellten Fahrzeuge für das abgebildete Gebiet
- Aufnahme auch nicht regelgerecht abgestellter Kfz („Falschparker“)

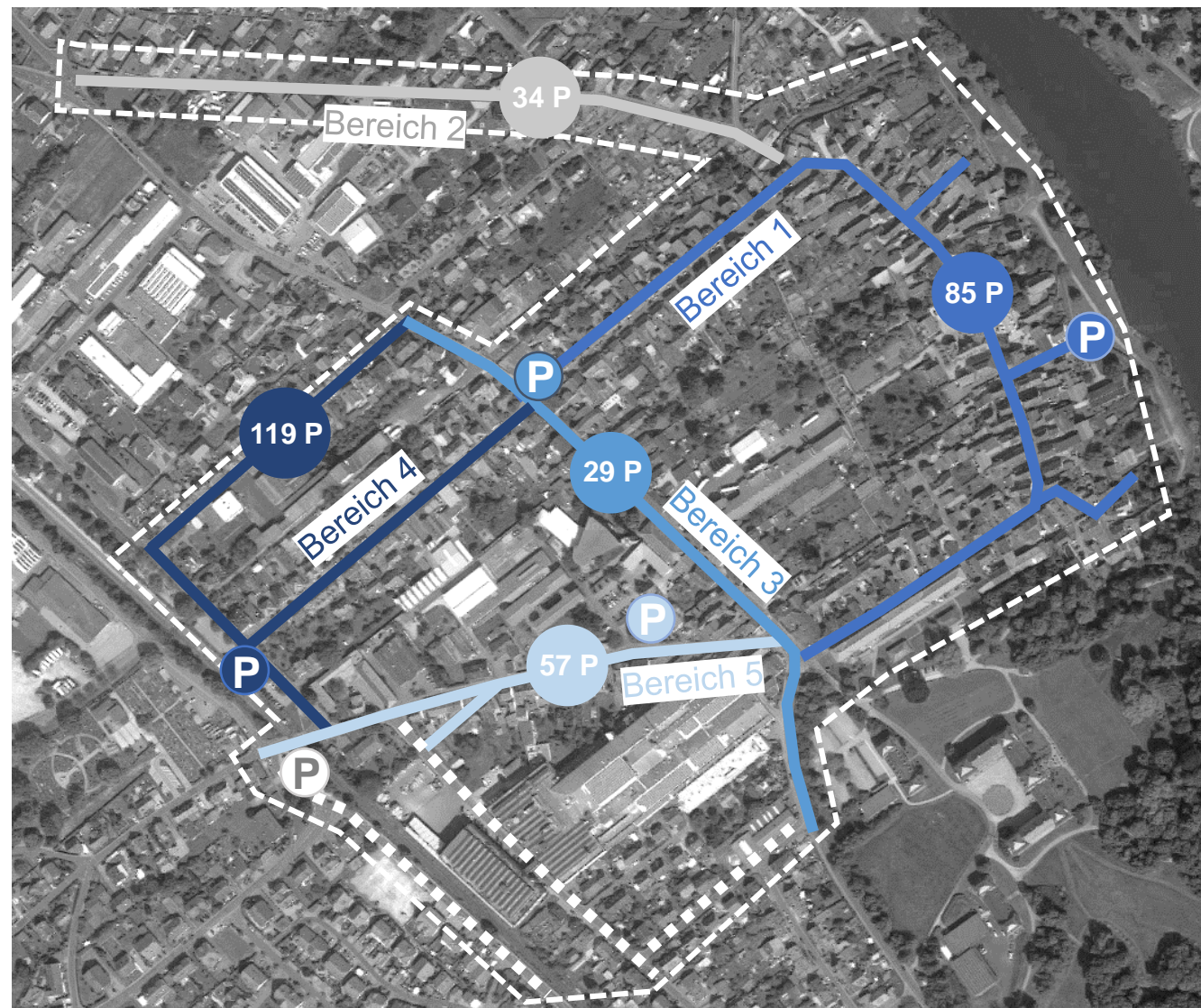


Bestandsanalyse

Ruhender Kfz-Verkehr - Angebot

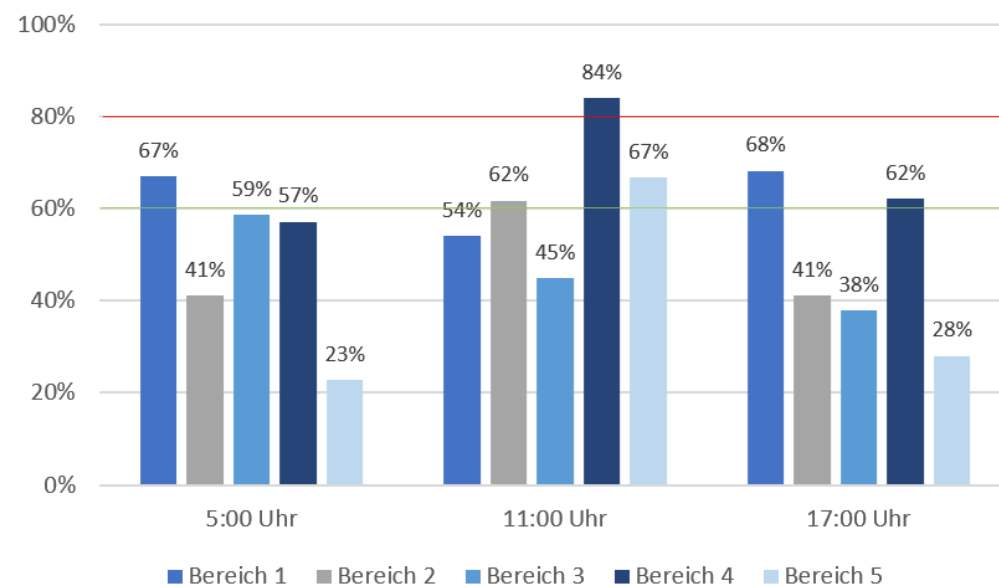
Für die Auswertung erfolgt eine Aufteilung des Untersuchungsraums in 5 Teilbereiche:

- **Bereich 1: Altort**
(Baugasse, Gartenstraße, Löwengasse, Marktstraße, Fahrgasse, Bachgasse)
- **Bereich 2: Bildweg**
- **Bereich 3: Hauptstraße**
- **Bereich 4: Bahnhofsumfeld**
(Jahnstraße, Poststraße, Bahnhofstraße)
- **Bereich 5: Friedenstraße**



Bestandsanalyse

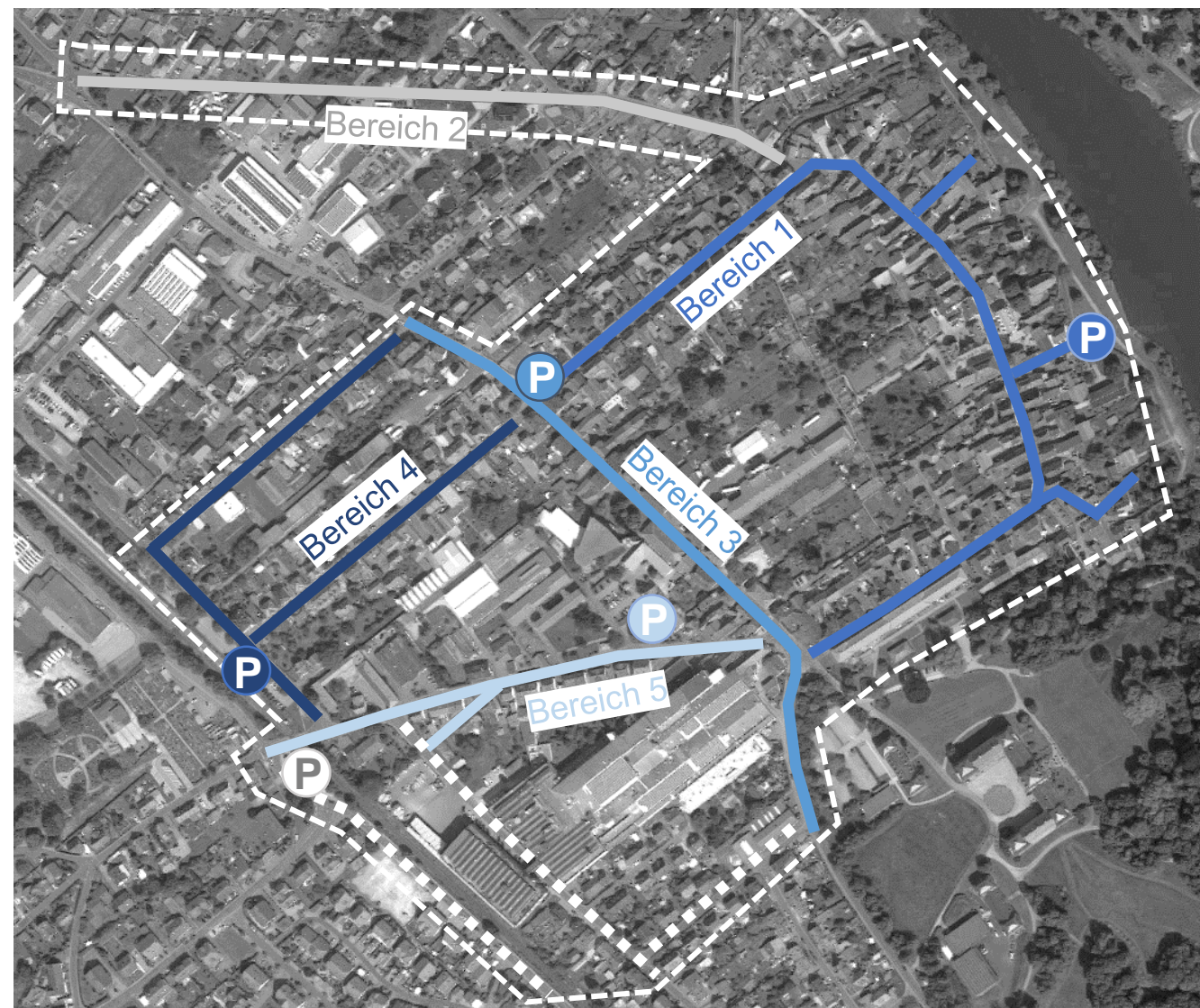
Ruhender Kfz-Verkehr - Nachfrage



Parkdruck gemäß EVE 2012 der FGSV:

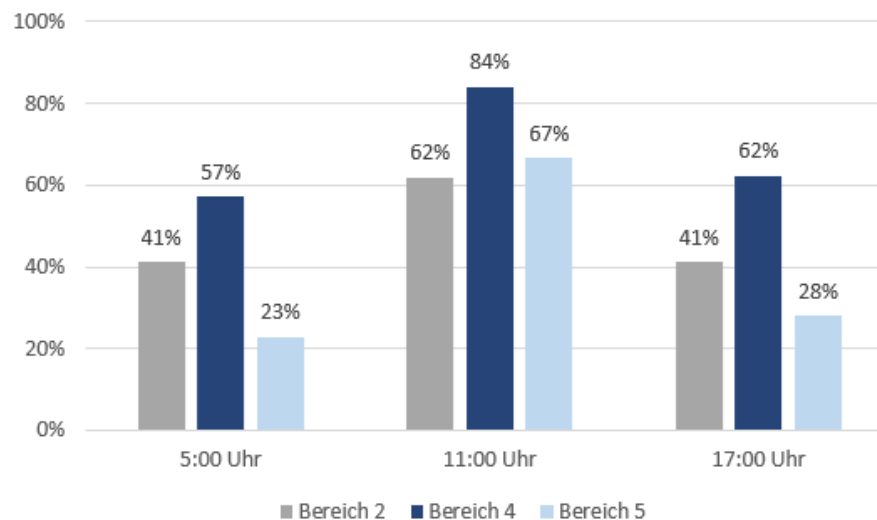
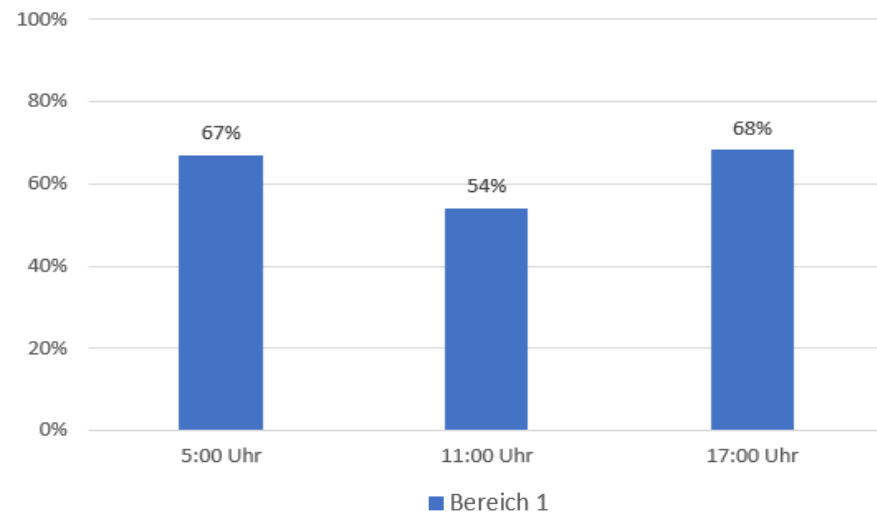
- > 90% Auslastung: sehr hoher Parkdruck
- 80 – 90% Auslastung: hoher Parkdruck
- 70 – 80% Auslastung: mittlerer Parkdruck
- 60 – 70% Auslastung: geringer Parkdruck
- < 60% Auslastung: kein Parkdruck

Insgesamt geringer Falschparkeranteil.



Bestandsanalyse

Ruhender Kfz-Verkehr - Nachfrage



Bereich 1: Verlauf typisch für einwohnerbezogenes Gebiet *

- Höhere Auslastung des Parkierungsangebots am Morgen und am Abend (Anwohnerparken)
- Rückgang der Auslastung tagsüber (Anwohnerschaft pendelt zum Arbeitsplatz)
- Insgesamt geringer bis kein Parkdruck

Bereich 2, 4 und 5: Verlauf typisch für beschäftigtenbezogenes Gebiet *

- Geringere Auslastung des Parkierungsangebots am Morgen und am Abend
- Zunahme der Auslastung tagsüber: z. B. Beschäftigte, die im Umfeld arbeiten (Bereich 2 und 5) und/oder mit der Bahn pendeln (Bereich 4 und 5)
- Insgesamt geringer bis kein Parkdruck in den Bereichen 2 und 5
- Insgesamt geringer bis hoher Parkdruck im Bereich 4

(Bereich 3: Atypischer Verlauf, Rückgang des ruhenden Verkehrs im Tagesgang

- Durchgehend geringer Parkdruck)

Bestandsanalyse

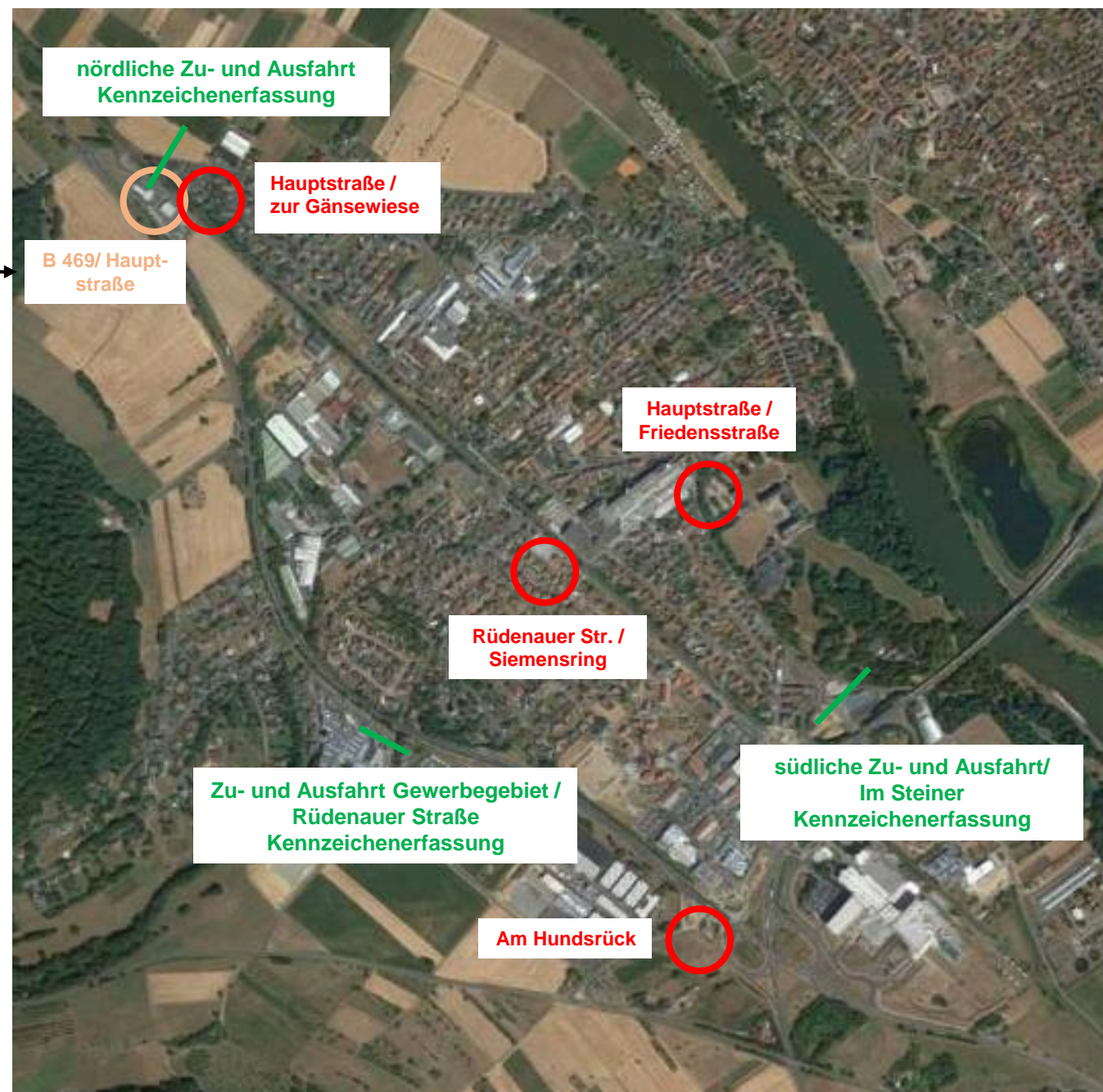
Fließender Kfz-Verkehr

Knotenstromzählung liegt für 2020
beim staatlichen Bauamt vor

Erhebung des fließenden Kfz-Verkehrs am Dienstag, den
15.03.2022:

- Erhebung der **Knotenstrombelastungen** an 4 ausgewählten Knotenpunkten, unterschieden nach 8 Fahrzeugtypen (u. a. Pkw, Motorrad, Lastzug oder Fahrrad) zur Erfassung des Verkehrsaufkommens
- Erhebung der **Belastungen** an 3 Querschnitten inkl. **Kennzeichenerfassung** (Unterscheidung Pkw, Lkw, Bus) zur Erfassung des Verkehrsaufkommens und des Kfz-Durchgangsverkehrs

➔ *Auswertung der Erhebung läuft.*




Bestandsanalyse

Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) – Definition eines Nahmobilitätsnetzes






Legende

Nutzungen

 Verwaltung	 Lebensmitteleinzelhandel
 Kultur und Veranstaltung	 Gastronomie
 Bildung und Erziehung	 Sport- und Spielflächen
 Kirchliche Einrichtung	

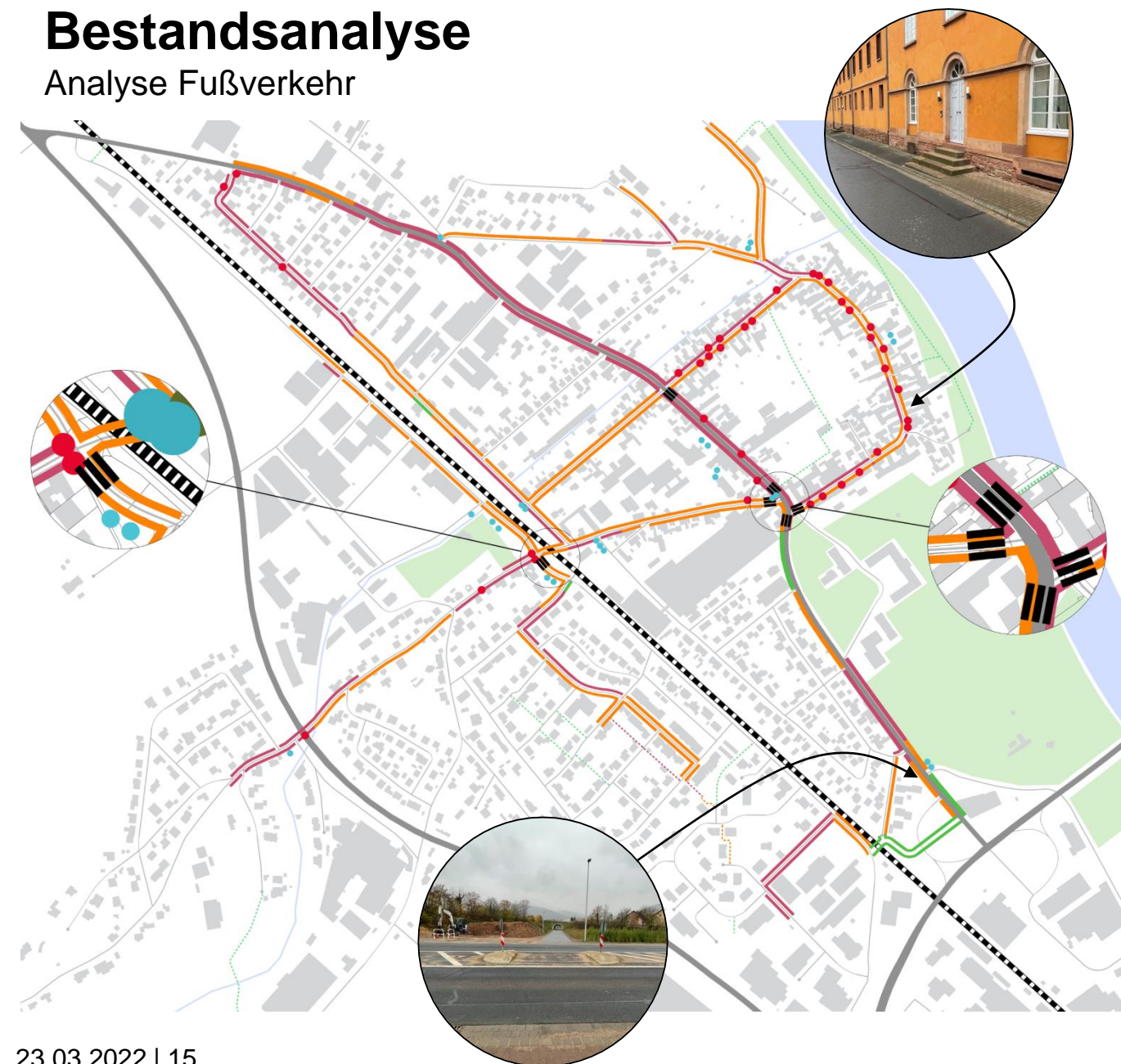
Sonstiges

 Fußwegeverbindung
 Untersuchungsnetz
 Haltestelle ÖPNV

- Das Netz ist Grundlage für die Untersuchung/Analyse des Fuß- und Radverkehrs (u. a. detaillierte Bestandsaufnahme).
- Im Netz sind alle wichtigen öffentliche Nutzungen, Haltestellen des ÖPNV/Bahnverkehrs oder Naherholungs- und Freizeitflächen eingebunden, sodass die Erreichbarkeit dieser zu Fuß / mit dem Rad aus/von den Wohngebieten betrachtet wird.
- Teil des Nahmobilitätsnetzes sind nicht nur Straßen(räume), sondern auch separate Geh- und Radwege (wenn vorhanden).

Bestandsanalyse

Analyse Fußverkehr



Legende

Gehwegbreiten

- < 1,5 m
- 1,5 m - 2,5 m
- größer 2,5 m
- Engstellen

Fußverkehrsanlagen

- - - Fußwegeverbindung
- ▬▬▬ Fußgängerüberweg (FGÜ)
- Sitzbänke

- Gehwege im Untersuchungsnetz sind zu einem großen Teil zwischen 1,50 und 2,50 m breit und erfüllen dort die Mindestanforderung für Fußverkehrsinfrastruktur.
- In Bereichen von sensiblen Nutzungen (Schule, KiTa, Spielplätze) sollen Gehwege die Breite von 2,30 m (Tabelle 2 EFA, Typ 3) nicht unterschreiten (tun dies jedoch häufig).
- Abschnittsweise wird die Mindestanforderung von 1,50 m Gehwegbreite nicht erreicht. Insbesondere entlang der Hauptstraße werden die Anforderungen nicht erfüllt (z. T. bei Tempo 50 des fließenden Verkehrs).
- In der Bau-/ Bachgasse und Marktstraße sind regelmäßig Engstellen auf Gehwegen, die ein Ausweichen auf die Fahrbahn erfordern.
- Entlang von Straßen mit Tempo 50 sind nicht ausreichend Querungsangebote für den Fußverkehr vorhanden.

Bestandsanalyse

Analyse Radverkehr



Legende

- Zielnetz Radverkehr
- - - Zielnetz Radverkehr (alternative Führung)
- · - · - Schutzstreifen
- Fahrradabstellanlagen

Bewertung Fahrradabstellanlagen

- 4 Anzahl Abstellplätze
- ** Qualität (* Vorderradhalter, ** Bügel, *** Fahrradboxen)
- D Überdachung (D überdacht, D nicht überdacht)

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

- In Bereichen mit Tempo 30 sind in der Regel keine separaten Radverkehrsanlagen notwendig (bis max. 800 Kfz/h).
- In Bereichen mit Tempo 50 sind Anlagen für den Radverkehr sinnvoll/erforderlich. Bisher lediglich Schutzstreifen (1, 50 m, alternierend) entlang der Hauptstraße zwischen Heubachbrücke und Friedenstraße.
- Insbesondere in Bereichen, in denen ein hohes Schwerverkehrsaufkommen herrscht, ist der Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr zu schützen.

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- Es gibt 9 Radabstellanlagen mit 71 Abstellplätzen
- Davon sind 3 Anlagen mit 18 Abstellplätzen von geringer Qualität
- Eine Anlage am Hauptbahnhof besteht aus abschließbaren und überdachten Fahrradboxen (hohe Qualität)
- Alle übrigen Abstellanlagen sind als Anlehnbügel ausgebaut und damit für das Abstellen im öffentlichen Raum gut geeignet

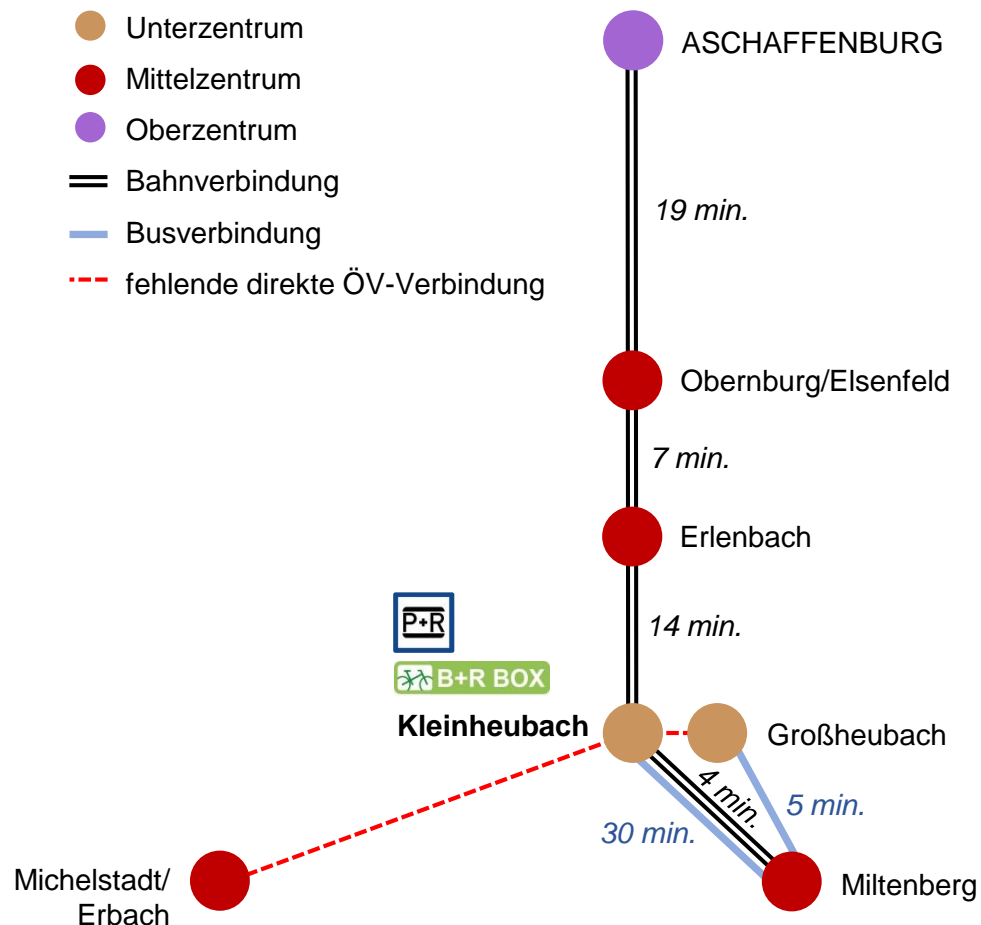
Bestandsanalyse

Impressionen Radverkehr



Bestandsanalyse

Analyse öffentlicher Verkehr / multimodale und intermodale Wege



Öffentlicher Nahverkehr

- Es gibt direkte Verbindungen in die Mittelzentren Miltenberg (Bus/Bahn), Erlenbach und Obernburg/Elsenfeld (Bahn) sowie das Oberzentrum Aschaffenburg (Bahn).
- Großheubach (1 Umstieg) und Michelstadt/Erbach (3-4 Umstiege) sind nur indirekt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Bimodale Verknüpfung

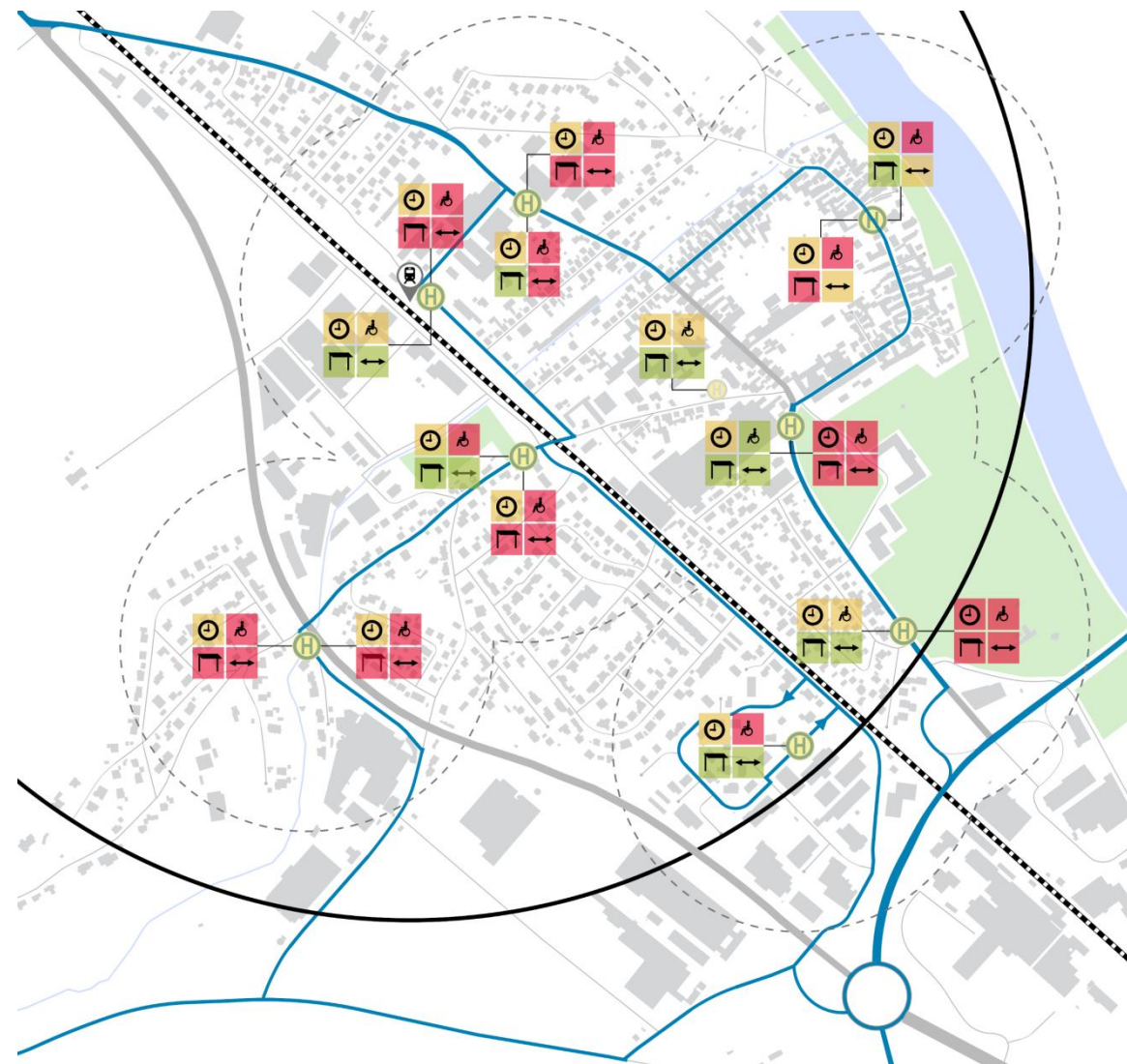
- Am Bahnhof Kleinheubachs gibt es Umsteigemöglichkeiten zwischen Pkw und ÖV (P+R) und Fahrrad und ÖV (B+R).
- Es gibt 42 Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof, davon 12 online buchbare Fahrradboxen.
- Es gibt eine Vielzahl an Pkw-Abstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof

Multimodale Verknüpfung / Multimodale Mobilitätsangebote

- Es gibt keine multimodalen Mobilitätsangebote in Kleinheubach (Carsharing, Bikesharing etc.)

Bestandsanalyse

Analyse öffentlicher Verkehr



Legende



Bahnhof



Erschließungsradius Bahnhof (r = 1.000 m)



Bushalt



Erschließungsbereich Bushalt (r = 300 m)



Busliniennetz

Buslinienverkehr

- Eine Buslinie (86) verkehrt zwischen Kleinheubach und Miltenberg, mit weiteren Halten in Rüdenau und Laudenbach
- Zwischen 7:45 und 18:45 Uhr bietet die Linie an Wochentagen einen 60-Minuten-Takt (Zwei weitere Fahrten finden vor 7:45 Uhr statt)
- Es gibt keine Fahrten nach 19 Uhr und an Sonn- und Feiertagen. An Samstagen fahren 5 Busse zwischen 8:45 und 12:45 Uhr.
- Die Linienführung und die Reihenfolge der Bushalte variiert nach Fahrt.
- Der Einzug der Haltestellen (r=300m) deckt das Siedlungsgebiet Kleinheubachs nahezu vollständig ab (Ausnahmen: Nördlicher und südlicher Gemeinderand)

Schienerverkehr

- Am Bahnhof Kleinheubach hält die Bahnlinie RB88 mit Anschluss Richtung Aschaffenburg (Norden) und Michelstadt (Süden)
- Zwischen 4:30 und 23 Uhr bietet die Bahnlinie an Wochentagen Fahrten alle 30-Minuten an.
- An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen fährt die Bahn stündlich.





Bestandsanalyse

Analyse öffentlicher Verkehr



Legende

Haltestellenqualität

-  Taktung
-  Barrierefreiheit
-  Komfort der Haltestelle
-  Breite der Aufstellfläche

Bewertungskriterien:

Taktung:

grün: 10 <= 30 min.
orange: > 30 min. <= 60 min.
rot: > 60 min

Barrierefreiheit:

grün: gewährleistet
orange: teilweise gewährleistet
rot: fehlt

Haltestellenkomfort:

grün: überdacht, Sitzmöglichkeit, beleuchtet
orange: überdacht oder Sitzmöglichkeit
rot: kein Komfort

Aufstellfläche:

grün: > 2,50 m
orange: 1,50 – 2,50 m
rot: < 1,50 m

Qualität der ÖPNV-Haltestellen

- Insgesamt gibt es 9 Bushaltestellen in Kleinheubach.
- Der Ausbauzustand der Haltestellen ist sehr heterogen.
- An keiner Haltestelle sind beide Haltepunkte im gleichen Ausbauzustand (Bedingt durch Einrichtungsverkehr des Busses).
- Keine Haltestelle ist barrierefrei (Hochbord, Leitsystem) ausgebaut.
- Negatives Beispiel ist die Haltestelle „Am Felsenkeller“, positives Beispiel ist die Haltestelle „Schule“.

Erste Schlussfolgerung

Ruhender Kfz-Verkehr

- ✓ Der Parkdruck im Untersuchungsgebiet ist allgemein gering
- ✗ Im Bereich des historischen Ortskerns herrscht überwiegend kein Parkdruck – der ruhende Verkehr dominiert dennoch das Bild
- ✗ Im Umfeld des Bahnhofs befindet sich der Parkdruck tagsüber auf einem hohen Niveau

Fließender Kfz-Verkehr

- ✓ Kleinheubach ist gut an das regionalen Straßennetz angebunden
- Weitere Auswertungen für den fließenden Kfz-Verkehr stehen aus

Fußverkehr

- Auf den untersuchten Fußwegeverbindungen sind die Gehwege überwiegend mäßig breit (1,5 – 2,5 m)
- ✗ Entlang der Hauptstraße sind die Gehwege fast durchgehend zu schmal (< 1,50 m)
- ✗ Im Bereich des historischen Ortskerns sind die Gehwege häufig von Engstellen geprägt – Ausweichen auf die Fahrbahn ist erforderlich
- ✓ Es gibt überwiegend kein (illegales) Gehwegparken auf den untersuchten Fußwegeverbindungen
- ✗ Es fehlen Querungsangebote für den Fußverkehr

Radverkehr

- Ein Zielnetz für den Radverkehr lässt sich aus den regionalen Radverbindungen ableiten
- ✗ Im Bereich des Schlossparks kann das Radnetz nicht geschlossen werden
- ✗ Angebote bzw. sichere Infrastruktur (z. B. Fahrradstraße, Radfahrstreifen) für den Radverkehr gibt es kaum
- ✓ Das dezentrale Angebot an Radabstellmöglichkeiten ist eine gute Grundlage für einen stetigen Ausbau

ÖPNV

- ✓ Die Anbindung an das regionale Schienennetz mit direkten Verbindungen an die nächsten Mittel- und Oberzentren ist sehr gut
- ✗ Die Qualität des ÖPNV (Buslinie) ist wenig attraktiv, die Taktung liegt bei 60 Minuten, mit fehlenden Fahrten zu Tagesrandzeiten und am Wochenende
- ✗ Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ist noch nahezu vollständig erforderlich

Erste Maßnahmenimpulse

Detailbetrachtung historischer Ortskern mit Bachgasse

- Im Bereich des historischen Ortskerns herrscht überwiegend kein Parkdruck – der ruhende Verkehr dominiert dennoch das Bild
- Im Bereich des historischen Ortskerns sind die Gehwege häufig von Engstellen geprägt – Ausweichen auf die Fahrbahn ist erforderlich

Erste Maßnahmenimpulse

Betrachtungsbereich historischer Ortskern mit Bachgasse



- Verkehrsberuhigung muss für der das ganze Regime Bachgasse – Marktstraße – Baugasse gedacht werden.
- Länge des Regimes insgesamt 800 m, aufgeteilt auf drei Abschnitte mit Längen zwischen ~ 200 und 300 m.
- Heute: Tempo-30-Zone; Autoorientierte Flächenaufteilung im Querschnitt:



Erste Maßnahmenimpulse

Bedeutung im Verkehrsnetz der Modi



Radverkehr



ÖPNV



Kfz-Verkehr

Erste Maßnahmenimpulse

Variante Einbahnstraßenregelung



Einbahnstraßenregelungen sind für die Bachgasse und die Baugasse möglich.

- In den Einbahnstraßen muss der Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden (→ wichtig auf Radachse Baugasse)
- Die Fahrbeziehung Bildweg – Marktstraße – Baugasse des Linienbusses ist weiterhin möglich
- Die Erschließung aller Wohneinheiten mit dem Pkw wird weiterhin gewährleistet
- ➔ Reduzierung der Fahrbahnbreite in Einbahnstraßen (mit Rad frei) auf bis zu 3,50 m möglich.
- ➔ Chance für eine Neuaufteilung der Flächen im Straßenquerschnitt von Hauskante zu Hauskante.

Erste Maßnahmenimpulse

Bandbreite Gestaltung



Stuttgart



Eppingen



Kleinheubach



Volkach 1



Volkach 2

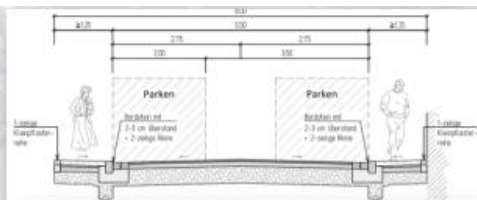


Michelstadt

Verkehrsuntersuchung historischer Ortskern

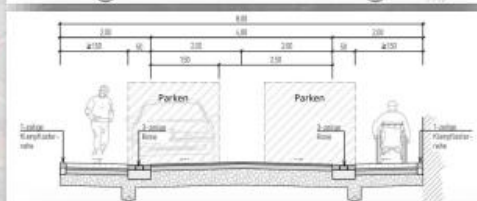
ISB Ingenieure 2017

VAR. 1



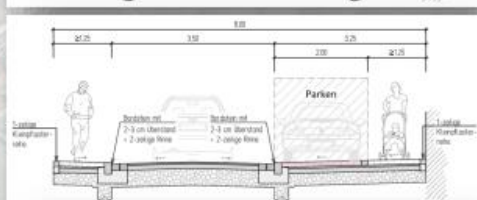
- Gegenverkehr
- Durch Bordstein abgetrennter Gehweg - Trennsystem
- Parken: ca. 105 m/ **ca. 17 Längs-P** / auf der Fahrbahn wechselseitig

VAR. 2



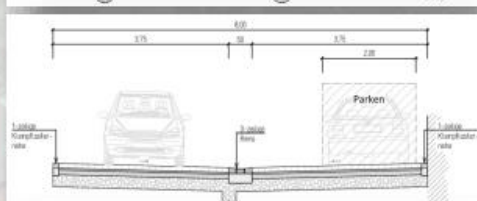
- Gegenverkehr (mit Überfahren d. Randbereiche)
- Keine durch Bordstein abgetrennte Gehwege - Mischsystem
- Parken: ca. 105 m/ **ca. 17 Längs-P** / auf Fahrbahn wechselseitig (erf. Beschilderung)

VAR. 3



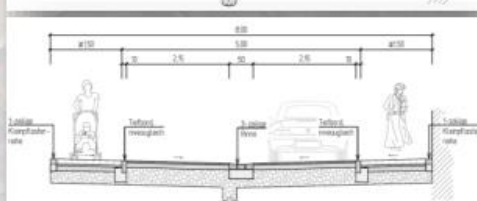
- Einbahnstraße
- Durch Bordstein abgetrennter Gehweg/ Parkfläche - Trennsystem
- Parken: ca. 125 m/ **ca. 20 Längs-P** / auf dem Randstreifen einseitig

VAR. 4



- Gegenverkehr – eine Fläche
- Mittelrinne - Trennsystem
- Parken: ca. 125 m/ **ca. 20 Längs-P** / an der Hauswand wechselseitig

VAR. 5



- Gegenverkehr (mit Überfahren d. Randbereiche)
- Keine durch Bordstein abgetrennte Gehwege/ - Mischsystem
- Parken: ca. 125 m/ **ca. 20 Längs-P** / an der Hauswand wechselseitig

Beispiel Bachgasse

Ausblick und weiteres Vorgehen

- Abschluss Analyse und Definition von Zielen und Anforderungen an das Mobilitätskonzept
- 1. Bürgerbeteiligung: Donnerstag, den 19.05.2022
- Entwicklung Handlungs- und Maßnahmenkonzept
- 2. Bürgerbeteiligung: Quartal 3/4 2022
- Abschluss Bearbeitung voraussichtlich bis Ende 2022
- 3. Bürgerbeteiligung: Quartal 1 2023





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



ihre Partner
für
Traffic
und
Telematik

STETE PLANUNG

Erste Gestaltungsimpulse

Möglichkeiten aus dem Verkehrsrecht

Trennprinzip



T-30-Zone

- Tempo 30 km/h
- Eignet sich in Wohngebieten/ Straßen mit überwiegender Wohnnutzung und dient der Verkehrsberuhigung
- Trennung der Verkehrsarten: Fußverkehr auf dem Gehweg, Kfz auf der Fahrbahn



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Tempo 20 km/h (10 km/h)
- Eignet sich besonders in Zentren mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthalts- bzw. Einkaufsfunktion
- Trennung der Verkehrsarten: Fußverkehr auf dem Gehweg, Kfz auf der Fahrbahn
- Querungsbedarf des Fußverkehrs ist erhöht

Mischprinzip



Begegnungszone

- Tempo 20 km/h
- Vorrang für den Fußverkehr: Er ist gegenüber dem Kfz vortrittberechtigt, darf aber Fahrzeuge nicht unnötig behindern
- Kfz-Parkraumangebot in ausgewiesenen Flächen, Halten für das Be- und Entladen erlaubt

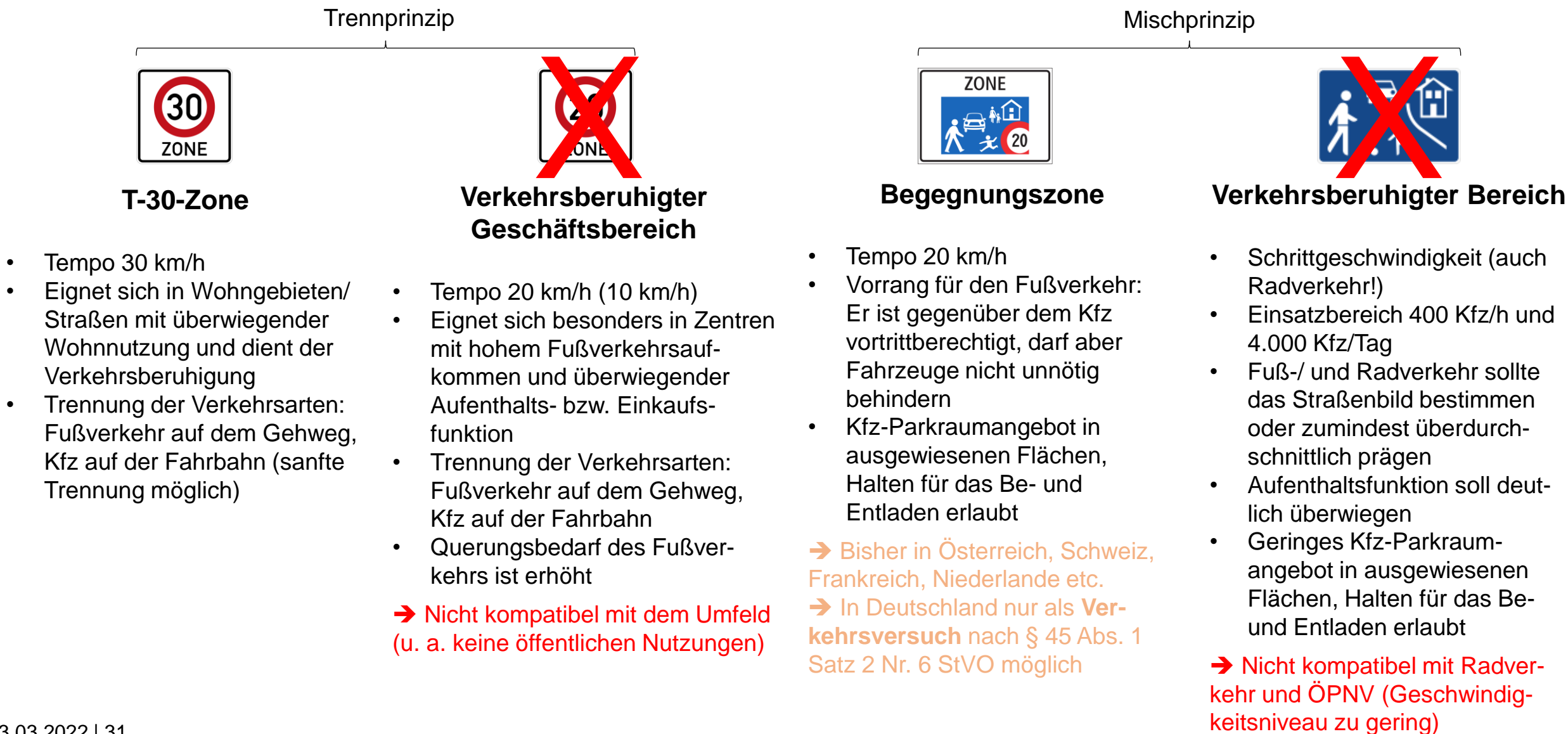


Verkehrsberuhigter Bereich

- Schrittgeschwindigkeit (auch Radverkehr!)
- Einsatzbereich 400 Kfz/h und 4.000 Kfz/Tag
- Fuß-/ und Radverkehr sollte das Straßenbild bestimmen oder zumindest überdurchschnittlich prägen
- Aufenthaltsfunktion soll deutlich überwiegen
- Geringes Kfz-Parkraumangebot in ausgewiesenen Flächen, Halten für das Be- und Entladen erlaubt

Erste Gestaltungsimpulse

Möglichkeiten aus dem Verkehrsrecht



Ausblick und weiteres Vorgehen

Terminplan

Terminplan Stand Februar 2022		2021				2022												2023				
Projektlauf / Planungsphasen		Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mär		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	1	2	3		
1. Grundlagen - Rahmenbedingungen - Eingangsdaten																						
Grundlagen - Rahmenbedingungen - Eingangsdaten		■																				
2. Ziele und Anforderungen		■																				
2.1 Definition der Ziele und Anforderungen							■															
3. Erfassen der derzeitigen Situation		■																				
3.1 Ortsbegehung				■																		
3.2 Erhebung des ruhenden Verkehr		■																				
3.3 Erhebung des fließenden Verkehrs							■															
3.4 Analyse und Bewertung der derzeitigen Situation		■																				
4. Handlungs- und Maßnahmenkonzepte		■																				
4.1 Ausarbeitung verschiedener Maßnahmenkonzepte									■													
4.2 Ergebnisbericht																	■					
5. Abstimmung / Präsentation		■																				
3.1 Abstimmungen und Besprechungen		■					■			■				■			■					
6. Öffentlichkeitstermine - 3 Termine		■																				
4.1 Öffentlichkeitstermin										■				■						■		