



# VERKEHRSENTWICKLUNGSKONZEPT EIBELSTADT



Gefördert durch: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat – aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestags

Erstellt im Auftrag der Stadt Eibelstadt

Juni 2021



# Verkehrsentwicklungskonzept Eibelstadt

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
<b>1. Einleitung und Anlass</b>	<b>4</b>
<b>2. Bestandsaufnahme und Analyse</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Lage im Raum</b>	<b>7</b>
<b>2.2 Kfz-Verkehr Hauptstraße</b>	<b>8</b>
<b>2.3 Parken</b>	<b>9</b>
2.31 Parkierungsregelung	9
2.32 Stellplatzbestand	10
2.33 Stellplatzbelegung	10
2.34 Parkdauer	15
2.35 Befragung zur Parkierung	20
2.36 Parken Mainländer	25
<b>2.4 ÖPNV</b>	<b>26</b>
2.41 Buslinien Bestand	26
2.42 Bushaltestellen	28
2.43 Bahnverkehr	29
<b>2.5 Fußgänger</b>	<b>30</b>
2.51 Wegenetz	30
2.52 Querungen in der Altstadt	32
2.53 Barrieren	33
<b>2.6 Radverkehr</b>	<b>34</b>
2.61 Radwegenetz	34
2.62 Ergänzende Fahrradinfrastruktur	36
<b>3. Stärken und Schwächen-Analyse im Verkehrsbereich</b>	<b>37</b>
3.1 Stärken	37
3.2 Schwächen	39
<b>4. Rahmenbedingungen und Ziele</b>	<b>41</b>
4.1 Rahmenbedingungen	41
4.2 Ziele der Verkehrsentwicklung	43
<b>5. Handlungsfelder</b>	<b>45</b>
5.1 Parkierungskonzept	46
5.11 Parkierungsregelung Stufe 1	48
5.12 Parkierungsregelung Stufe 2	50
5.13 Parkierungsregelung Stufe 3	54
5.14 Parkausweise	56
5.15 Ergänzender Stellplatzbedarf im Umfeld des Altorts	57
5.16 Stellplatzbilanz	61
5.17 Parkleitsystem	63
<b>5.2 Verkehrswidmung und Verkehrsführung</b>	<b>63</b>
<b>5.3 Umgestaltungsmaßnahmen</b>	<b>65</b>

<b>5.4 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV</b>	<b>69</b>
5.41 Busverkehr	69
5.42 On-Demand-Busverkehr	72
5.43 Carsharing	73
<b>5.5 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs</b>	<b>74</b>
5.51 Alltagsradverkehr	74
5.52 Radtourismus	74
5.53 Radforum	75
<b>5.6 Maßnahmen für den Fußgänger</b>	<b>76</b>
5.61 Alltagswege und Aufenthalt	76
5.62 Touristische Wege / Wanderwege	77
5.63 Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum	77
<b>6. Prioritäten und Kostenrahmen</b>	<b>80</b>
6.1 Priorisierung der Maßnahmen	80
6.2 Kostenrahmen	83
<b>Anlagen:</b>	<b>84</b>
Fragebogen Einwohner	85
Fragebogen Inhaber von Geschäften und Dienstleister	87
Informationsflyer für Parkierung	89
Quellenangaben	90

# Verkehrsentwicklungskonzept Eibelstadt

## 1. Einleitung und Anlass

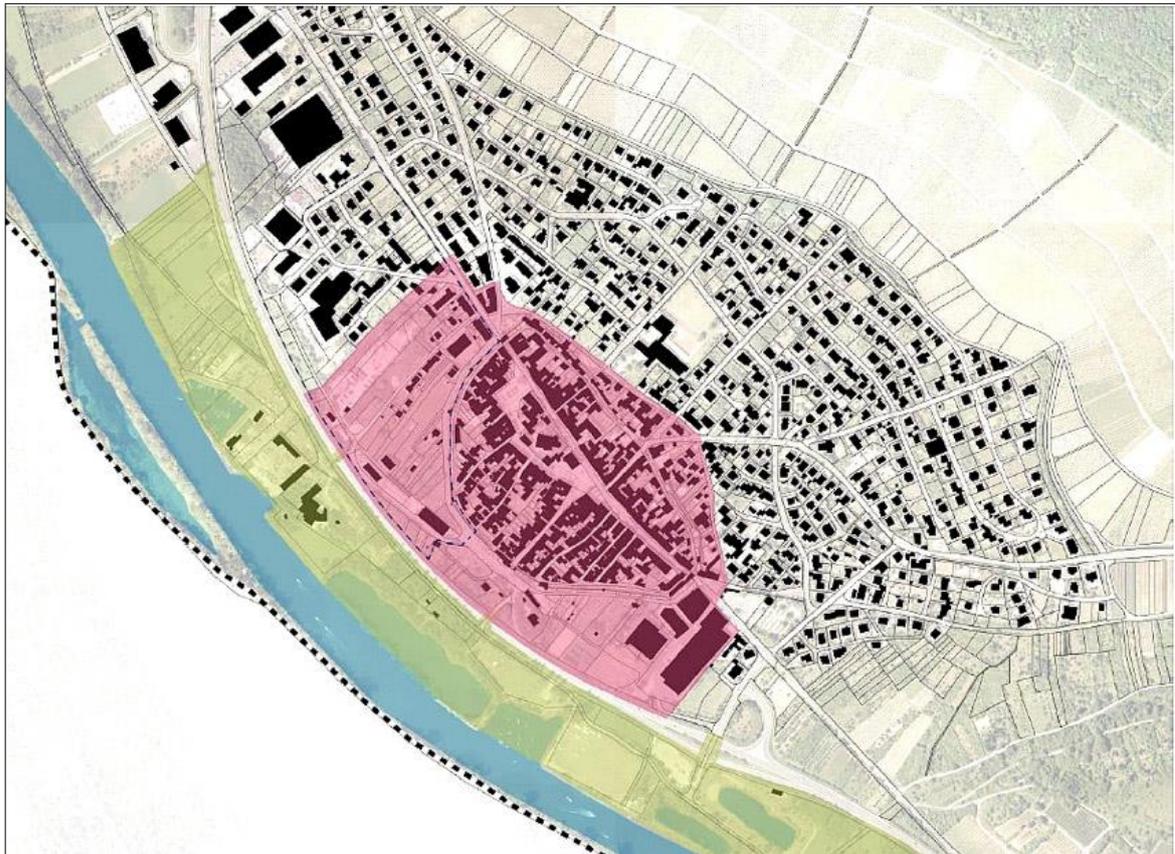
Die Stadt Eibelstadt hat in den Jahren 2015 bis 2017 ein „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept“ (ISEK) erstellen lassen. Dieses Konzept wurde gefördert im Rahmen der Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramme „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und „Zukunft Stadtgrün“, Mittelgeber ist der Freistaat Bayern über die Regierung von Unterfranken.

Das ISEK [1] verfolgt einen ganzheitlichen, integrierten Planungsansatz und gibt der Stadt eine langfristige Orientierungshilfe. Im Rahmen der Untersuchung wurden für Eibelstadt drei Vertiefungsbereiche identifiziert, die Probleme, aber auch besondere Potentiale aufweisen: Der Altort, die Mainländer und die Stadterweiterungsflächen. Im ISEK werden zu diesen Bereichen Konzepte entwickelt und vorgestellt.

Dabei hat sich gezeigt, dass insbesondere im Altort das Thema Verkehr eine besondere Bedeutung spielt und auch große Nutzungskonflikte verursacht. Neben dem fließenden Kfz-Verkehr verursacht vor allem das Abstellen von Fahrzeugen im Altort große Probleme. Dabei strahlt das Parkplatzproblem in das Umfeld der Altstadt und in die Stadterweiterungsflächen aus. Diese besondere Problematik war Anlass, vertiefend und ergänzend zum ISEK ein Verkehrsentwicklungskonzept zu erstellen.

Das Verkehrsentwicklungskonzept baut auf dem ISEK auf und trägt die Ziele des Stadtrats und der integrierten Konzepte mit, den historischen Ortskern mit denkmalwerter Bausubstanz zu sichern und zu erhalten. Verkehr ist kein Selbstzweck, er hat sich dem Städtebau ein- bzw. unterzuordnen und soll einen Beitrag zu einer lebenswerten Stadt leisten. Aufgabe eines Verkehrsentwicklungskonzepts ist es deshalb auch, die negativen Folgen des Verkehrs wie Klimaschädigung, Gefährdung, Verlärmung, Schadstoffbelastung und Flächenverbrauch zu minimieren, gleichwohl aber auch die Funktionsfähigkeit der Stadt zu sichern.

Räumlicher Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungskonzepts ist das Sanierungsgebiet Altstadt sowie der Bereich zwischen Altstadt und Bundesstraße beziehungsweise Main. Inhaltlich deckt das Verkehrsentwicklungskonzept alle Verkehrsarten ab, also den Kfz-Verkehr mit Parkierung, den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Insbesondere für den Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr spielt das Thema „Barrierefreiheit“ eine wichtige Rolle, auf die in den entsprechenden Kapiteln eingegangen wird. Aufgrund der Flächenkonkurrenz und den Problemen der Anwohner wird der Schwerpunkt sowohl in der Analyse als auch der Konzeption auf das Thema Parken im Altort gelegt.



**Abbildung 1:**  
Räumlicher Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungskonzepts:  
Das Sanierungsgebiet Altstadt mit stadtbildprägenden Vorzonen (rot)

Das Verkehrsentwicklungskonzept beinhaltet folgende Teilaufgaben und Teilschritte:

#### **Bestandsaufnahmen und Analyse sowie Auswertung vorhandener Unterlagen**

Neben den Daten, die schon von dritter Seite vorhanden sind wie z.B. Verkehrserhebungen des Landes, Busfahrpläne, Radwegepläne, Luftbilder und das ISEK wurden auch eigene Erhebungen zum Verkehrsaufkommen, zum Fußgängerverkehr und zum Parken durchgeführt. Die Erhebung zur Parkierung gibt vor allem Auskunft darüber, wie lange Fahrzeuge abgestellt sind und wie hoch der Anteil von Bewohner- und Fremdfahrzeugen ist.

Zum Thema Parken wurde auch eine Befragung der Bewohner des Altorts und der Inhaber von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben durchgeführt und ausgewertet. Diese Befragung gibt Hinweise auf die Ausgestaltung eines Parkierungskonzepts für die Altstadt und deren Umfeld.

#### **Erstellen einer Stärken-Schwächen-Analyse**

Aus eigenen Erhebungen und der Auswertung werden für die Stadtentwicklung sowohl positiv Erreichtes als auch die Probleme dargestellt. In die Stärken-Schwächen-Analyse fließen auch die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung und –Befragung ein.

### **Maßnahmenvorschläge**

Ausgehend von Bestandsaufnahme, Analyse und Problemkarte werden konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich vorgeschlagen. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle genannten Verkehrsarten. Ein Schwerpunkt ist hierbei das Thema Parken.

Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung und für die Bürger priorisiert. Ergänzend wird ein grober Kostenrahmen zur Umsetzung der Maßnahmen erstellt.

### **Abstimmung und Beteiligung**

Die Ausarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts wird getragen von einer engen Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken, dem Auftraggeber und allen beteiligten Fachbehörden. Die Bevölkerung wurde im Verfahren zur Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts beteiligt: Durch eine Befragung über ein persönliches Anschreiben der betroffenen Haushalte im Altort konnten Kritik und Anregungen schriftlich, telefonisch oder digital per Email geäußert werden. Einbezogen in das Konzept werden auch die Ergebnisse der Workshops, die im Rahmen des ISEK durchgeführt wurden.

## 2. Bestandsaufnahme und Analyse

### 2.1 Lage im Raum

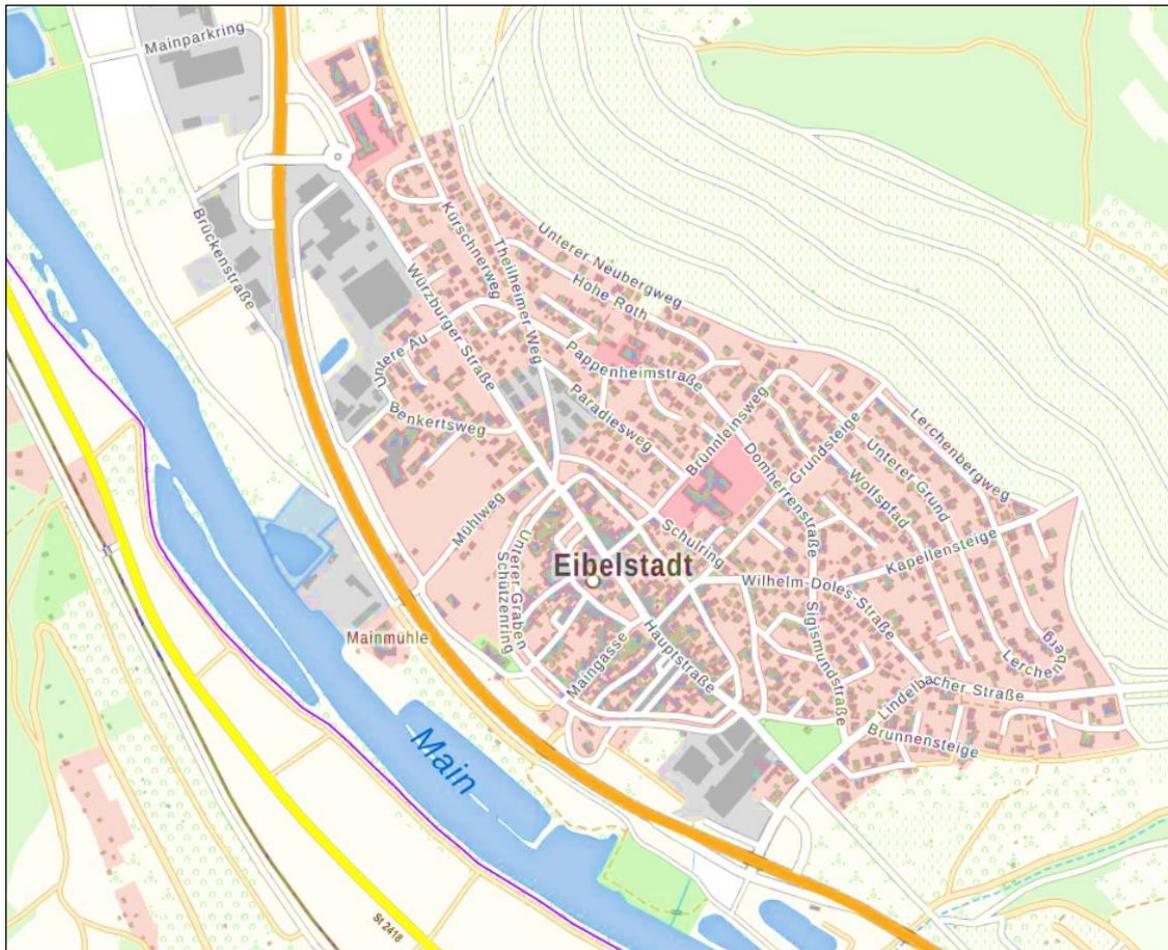
Eibelstadt liegt an der Bundesstraße 13 auf der Strecke zwischen Würzburg und Ochsenfurt; die B 13 endet an der Anschlussstelle der A 3 nördlich von Eibelstadt; die weitere Verbindung im Maintal nach Würzburg wird über die Staatsstraße 2449 hergestellt. Über die B 13 und die A 3 sind sowohl in Nord-Süd-Achse als auch in Ost-West-Achse optimale überörtliche Verkehrsverbindungen für den Kfz-Verkehr vorhanden.



**Abbildung 2:**  
Eibelstadt im Großraum Würzburg  
Quelle: Bayernatlas [2]

Die B 13-Umgehungsstraße, die zwischen dem Siedlungsraum der Stadt und dem Main liegt, sorgt dafür, dass innerhalb der Stadt im Wesentlichen kein Durchgangsverkehr anzutreffen ist. Sie stellt aber eine räumliche Barriere zwischen dem Siedlungsbereich und dem Main dar. Nördlich und südlich der Kommune ist die Bundesstraße an das örtliche Straßennetz angebunden. Von der B 13 biegt am südlichen Anschluss die Lindelbacher Straße nach Lindelbach, Westheim und Biebelried ab. Eine direkte verkehrliche Anbindung nach Westen ist durch den Main eingeschränkt: Im Süden liegt die nächste Mainbrücke bei Sommerhausen, im Norden ist eine Querung des Mains – außer im Zuge der A 3 – erst wieder in Würzburg mittels B 19-Brücke möglich.

Die B 13 war im Jahr 2015 mit knapp 16 000 Kfz/Tag belastet, davon etwa 7 % Schwerverkehr [3].



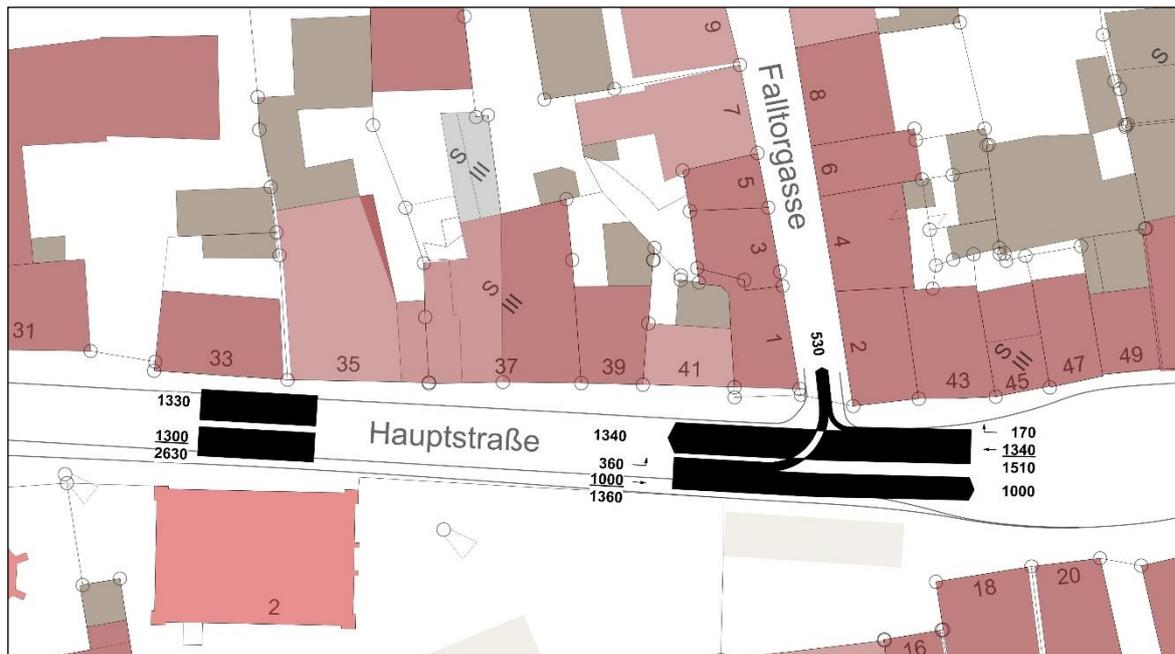
**Abbildung 2:**  
**Umgehungsstraße B 13 mit Anschlüssen Nord und Süd**  
 Quelle: Bayernatlas [2]

Laut Unfallatlas gab es im Bereich des Altortes und Umfeld in den letzten vier Jahren keine schwerwiegenden Verkehrsunfälle [14], ausgenommen eines eher untypischen Unfalls mit Schwerverletztem im Jahre 2017 im Wohngebiet.

## 2.2 Kfz-Verkehr Hauptstraße

Die alte Straßenverbindung zwischen Würzburg und Ochsenfurt existiert im Zuge von Würzburger Straße, Hauptstraße und Ochsenfurter Straße als innerörtliche Hauptverbindung weiter. Obwohl längst nur noch für die örtliche Verkehrserschließung erforderlich, hat der Straßenzug immer noch Bundesstraßencharakter. Würzburger Tor und Ochsenfurter Tor begrenzen den Altort mit der Hauptstraße im Norden und Süden.

In der Hauptstraße auf Höhe der Falltorgasse wurden am 25. Juni 2020 Verkehrserhebungen durchgeführt. Hochgerechnet auf Tageswerte liegen die Belastungen bei etwa 2 700 Kfz auf Höhe des Rathauses. Rechnet man den durch die Corona-Pandemie bedingten Verkehrsrückgang ein, so ist ein Zuschlag in der Größenordnung von bis zu 50 % anzusetzen, d.h. die Tagesbelastung im Querschnitt Hauptstraße liegt dann in der Größenordnung von 4 000 Kfz/Tag [4].



**Abbildung 3:**  
**Kfz-Verkehr Hauptstraße / Falltorgasse**  
 Eigene Erhebung 25. Juni 2020, 7-8-Uhr und 13 – 14 Uhr  
 Angaben in Kfz/Tag

Nordöstlich der Altstadt wird diese über Schulring und Kelterring umfahren, im Südosten gibt es eine Ringverbindung an der Stadtmauer entlang über den Schützenring (Einbahnstraße in Richtung Süden bis Maintorparkplatz) und den Gebrüder-Hofmann-Ring. Im Altort haben außer der Hauptstraße nur die Maingasse als Erschließung des Parkplatzes am Maintor und die Falltorgasse als Zufahrt in das nordöstliche Wohngebiet eine gewisse Verkehrsbedeutung. Die Verkehrsbelastung der Falltorgasse liegt nach unserer Erhebung bei etwas mehr als 500 Kfz/Tag, im Regelfall also bei knapp 1000 Kfz/Tag. In einer früheren Erhebung im Mai und Juli 2015 wurden zwischen 1360 und 1600 Kfz/Tag festgestellt. Um Konflikte im Verkehrsablauf mit Fußgängern zu entschärfen und das Parken dort teilweise zu ermöglichen, wurde in der Falltorgasse Einbahnverkehr stadtauswärts eingeführt. Die Verteilung des Verkehrs in die Siedlung über die fünf außenliegenden Straßen Lindwurmstraße, Lindelbacher Straße, Schulring, Theilheimer Weg und Untere Semel hat sich bewährt. Die übrigen Gassen des Altorts dienen nur der Erschließung und dem Abstellen von Fahrzeugen, soweit sie überhaupt mit dem Kfz befahrbar sind.

## 2.3 Parken

### 2.31 Parkierungsregelung

Innerhalb der Stadtmauer von Eibelstadt gibt es eine allgemeine Haltverbotszone (Zeichen 290.1). Parken ist durch Sonderzeichen nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Ausgenommen vom Haltverbot sind durch weiteres Sonderzeichen Bewohner mit Parkausweis. Sie dürfen innerhalb der Stadtmauer auch dort parken, wo kein Stellplatz markiert ist und wo dies nach Straßenverkehrsordnung zulässig ist. Bewohner, welche vor Ihrer Grundstückszufahrt die Möglichkeit zum Parken haben, können mit Parkausweis ihr Auto auf dem Gehweg vor ihrem bezeichneten Anwesen parken. Der Gehweg muss allerdings eine Restbreite von mindestens 1,25 m aufweisen, die Fahrbahn neben dem Fahrzeug muss nach StVO noch mindestens 3,05 m breit sein.

Auf dem Marktplatz gilt eine maximale Parkdauer von drei Stunden, nachzuweisen per Parkscheibe. Von dieser Regelung sind Bewohner mit Parkausweis befreit in der Zeit Mo-Fr 18-8 Uhr und Sa 12 Uhr bis Mo 8 Uhr. Die Stellplätze entlang der Kirchenmauer zwischen Marktplatz und Heumarkt und auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind nachts (18 – 8 Uhr) nur für Bewohner mit Parkausweis reserviert.

Einen Parkausweis kann beantragen, wer innerhalb der Stadtmauer gemeldet ist und Halter oder ständiger Nutzer eines Fahrzeugs ist. Derzeit sind 92 Bewohnerparkausweise für den Altort ausgegeben plus 5 Parkausweise für das Parken vor dem Anwesen. Zusätzlich gibt es 28 Parkausweise mit Ausnahmegenehmigungen nach § 45/5 StVO für Feuerwehr, Pflegedienste, Ärzte, Gewerbe. In der Summe sind also 125 Parkausweise ausgegeben.

### **2.32 Stellplatzbestand**

Innerhalb der Stadtmauer gibt es 130 markierte Stellplätze, davon 2 Behindertenstellplätze. 28 Stellplätze sind auf dem Marktplatz markiert, 59 an der Hauptstraße, auf dem Heumarkt und zwischen Heumarkt und Marktplatz etwa 34 (20 davon nachts Bewohnerparkplätze) und 9 in der Maingasse. Teilweise sind Markierungen unklar oder schlecht erkennbar.

Bewohner können auch außerhalb markierter Stellplätze parken, wenn dies den Regeln der StVO nicht widerspricht. So sind im Altort zusätzlich zu den markierten Stellplätzen etwa weitere 70 Abstellmöglichkeiten für Bewohner vorhanden. Damit verfügt der Altort insgesamt etwa über 200 markierte und nicht markierte Stellplatzmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, also deutlich mehr als Parkausweise ausgegeben sind.

In direktem Umfeld südwestlich der Stadtmauer werden 56 markierte Stellplätze am Parkplatz Maintor, 26 am Parkplatz Wiesenweg und 8 am Schützenhaus angeboten. In der Summe gibt es also 90 weitere gekennzeichnete Stellplätze am Rande des Altorts.

Hinzu zu rechnen sind ca. 20 Stellplätze am Gebrüder-Hofmann-Ring, die nicht einzeln markiert, aber als Parkplatz erkennbar sind. Am Schützenring ist das Parken entlang der Fahrbahn bedingt möglich (angesetzt sind 15 Stellplätze). Und im Umfeld des Parkplatzes Maintor sind weitere 8 legale Stellplatzmöglichkeiten gerechnet. Mit diesen Standorten erhöht sich das Angebot nochmals um 43 Stellplätze. Somit gibt es im Altort und dem nahen Umfeld insgesamt 220 markierte Stellplätze und etwa 110 weitere zusätzliche Stellplatzmöglichkeiten, von denen aber 70 nur den Bewohnern im Altort vorbehalten sind.

Im weiteren Umfeld gibt es zusätzliche Stellplätze in der Ochsenfurter Straße (zwischen Lindelbacher Straße und Ochsenfurter Tor: 14 Stellplätze, östlich davon gibt es weitere Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand, von denen 14 in die Bilanz eingerechnet sind). Am Parkplatz Friedhof sind 7 Stellplätze ausgewiesen. Der Parkplatz Landschaftssee, südlich der Umgehungsstraße B 13 gelegen, ist nicht befestigt, bietet aber bis zu 80 Pkw-Stellplätze. Bezieht man diese Parkplätze in die Gesamtbilanz ein, werden insgesamt etwa 450 Stellplätze angeboten.

### **2.33 Stellplatzbelegung**

Da das Verkehrsverhalten in den Monaten März bis August 2020 aufgrund der Corona-Pandemie von den Normalbedingungen abweicht und auch das Parkverhalten in Eibelstadt möglicherweise anders als üblich war, wurde zum Vergleich die Stellplatzbelegung aus älteren Google-Earth-Bildern aufgenommen (Tabelle 1, 4. bis 7. Spalte). Die Methode ist aufgrund teilweise undeutlicher oder verschatteter Details nicht ganz exakt. Auch sind die

Tageszeiten der Bildaufnahmen nicht genau bekannt, können aber alle aufgrund des Sonnenstandes auf die Mittagszeit festgelegt werden.

Der Vergleich mit Einzelaufnahmen aus den letzten 6 Jahren zeigt dennoch, in welcher Größenordnung sich die Parkierungsbelegung tagsüber in diesem Zeitraum bewegt. Eine exakte Erhebung über den Tagesverlauf wurde von uns am 25. Juni 2020 vorgenommen. Die Nachterhebung 2020 zeigt mit 283 abgestellten Fahrzeugen im Vergleich zu den früheren Tageserhebungen deutlich die höchste Belegung, auch die mittägliche Belegung war im Juni 2020 mit ca. 170 abgestellten Fahrzeugen im Altort noch deutlich höher als die Belegungen, welche aus google earth in den Vorjahren (max. 140 Kfz) ermittelt wurden.

Abschnitt	Anzahl Stellplätze		29.03.2014	20.06.2016	27.08.2016	11.10.2018	25.06.2020
	markiert	max. belegt					
Hauptstraße		max. möglich	aus google earth				Nacht
Nordseite nördl. Rathaus	8	13	8	8	7	10	11
Südseite nördl. Rathaus	14 + 1 B	15	14	13	11	14	14
Senkrecht-P Heumarkt	7	7	7	7	6	5	6
Nordseite südl. Rathaus	11	14	14	14	13	11	16
Südseite südl. Rathaus	10	14	8	13	14	10	16
Senkrecht-P Hauptstraße	8	8	8	8	8	7	9
Marktplatz	28	28	19	19		12	14
Heumarkt	14	14	11	11	13	13	20
Heumarkt-Marktplatz	20	20	15	15	16	10	21
Maingasse	8 + 1 B	24	12	12	10	9	24
Schubertgasse		9	3	3	2	4	9
Riesengasse		2	2	2	1	1	2
Oberer Graben		13	12	13	10	9	12
Unterer Graben		12	6	4	6	3	11
Falltorgasse		5	1	1		2	4
<b>Summe Altort</b>	<b>128 + 2 B</b>	<b>198</b>	<b>140</b>	<b>143</b>	<b>117</b>	<b>120</b>	<b>189</b>
Schützenring		15	3	3	3	3	15
Gebr.-Hofmann-Ring		20	6		7	7	8
Parkplatz Maintor	55 + 1 B	64	50	50	41	38	57
Parkplatz Wiesenweg	26	26	4	4	0	2	12
Schützenhaus	8	8					1
Parkplatz Landschaftssee	80	80	5	6	4	1	1
<b>Summe P</b>	<b>169 + 1 B</b>	<b>213</b>	<b>68</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>51</b>	<b>94</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>300 + 3 B</b>	<b>411</b>	<b>208</b>	<b>206</b>	<b>172</b>	<b>171</b>	<b>283</b>

**Tabelle 1:  
Stellplatzbilanz im Verlauf seit 2014**

Quelle: google earth und eigene Erhebung 25. Juni 2020

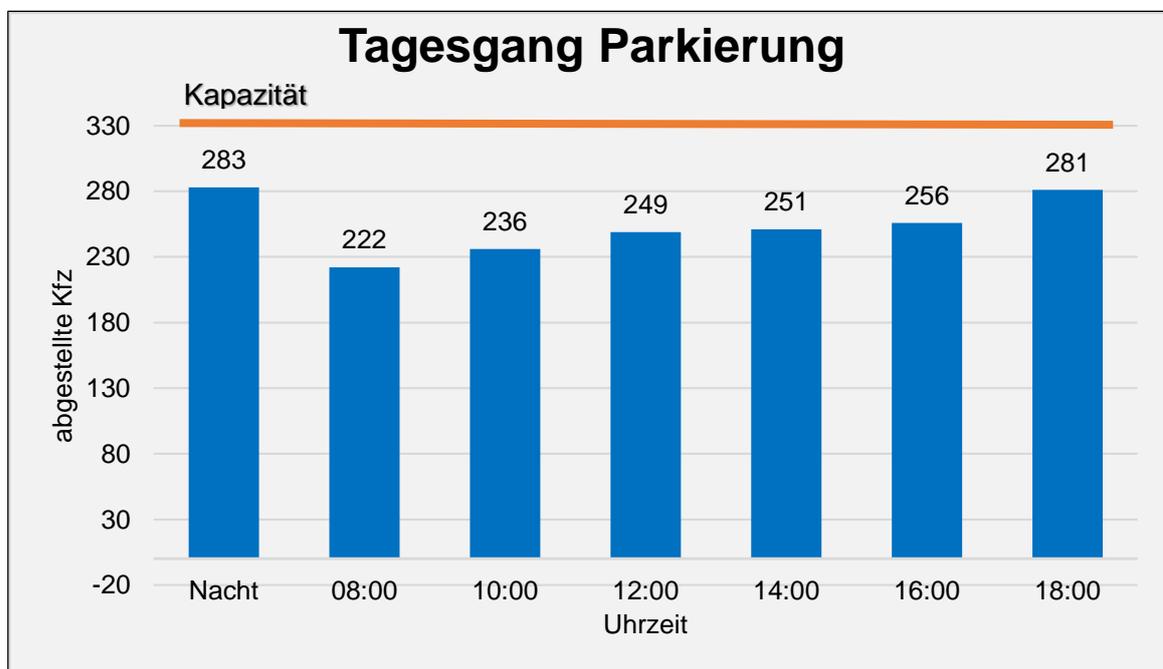
Die Belegung am 29. März 2014, einem Samstag, zeigt im Altort und Umfeld mehr als 200 abgestellte Fahrzeuge, ähnlich war die Belegung zwei Jahre später am Montag, 20. Juni 2016. Im August 2016 und im Oktober 2018 parkten sowohl innerorts als auch im Umfeld der Altstadt mit insgesamt mehr als 170 Fahrzeuge etwa 15 % weniger als an den beiden Vergleichsterminen 2014 und 2016.

Man kann aus diesem Vergleich schließen, dass in den Vorjahren tagsüber deutlich weniger Fahrzeuge im Altort parkten als bei unserer Erhebung im Juni 2020, was möglicherweise auch mit dem Shutdown durch die Corona-Pandemie zu tun hat. Die Parkstandsbelegung im Juni 2020 zeigt einen vergleichsweise überdurchschnittlichen Wert. In Bezug auf die Maximalbelegung der Parkierung in der Nacht spielt dies keine Rolle, man kann aber daraus schließen, dass im Juni 2020 tagsüber mehr Fahrzeuge als üblich im Untersuchungsbereich abgestellt waren.

## Erhebung Juni 2020

In die Bilanz der eigenen Erhebungen vom Juni 2020 einbezogen sind alle Stellplätze bzw. abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum im Altort innerhalb der Stadtmauer, außerhalb davon am Schützenring, am Gebrüder-Hofmann-Ring, auf dem Parkplatz Maintor, auf dem Parkplatz Wiesenweg und den Stellplätzen am Schützenhaus. Am Parkplatz Landschaftssee gab es nur vereinzelt Parkierer, welche hier nicht bilanziert werden. Die Kapazität auf den bilanzierten Stellplätzen und öffentlichen Straßenräumen beträgt etwa 330 Stellplätze.

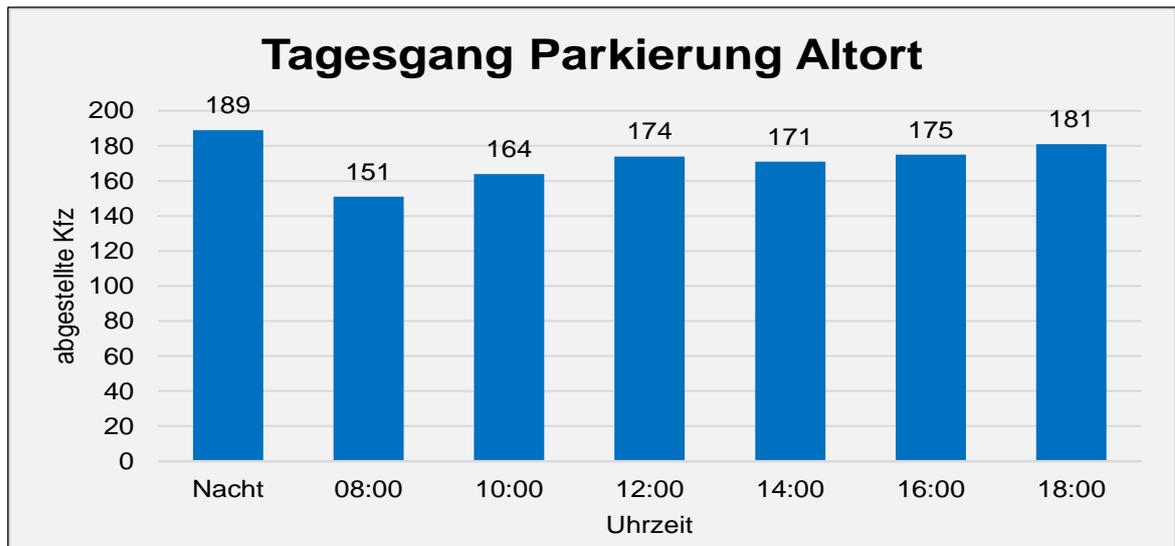
Offensichtlich verboten abgestellt waren nachts 16 Fahrzeuge, die Standorte waren der Heumarkt (Parken auf Platz), die Hauptstraße (Parken in Bushaltestelle und auf Gehweg) sowie am Parkplatz Maintor (Parken auf abmarkierten Flächen oder an Zugängen). Teilweise ist die rechtliche Lage nicht eindeutig (z.B. Parken am Schützenring, Parken an Feldwegen, Parken bei beengten Verhältnissen).



**Abbildung 4:**  
**Tagesgang Parkierung für Altort und Umfeld**  
**Kapazität 330 Stellplätze**  
 eigene Erhebung 25. Juni 2020

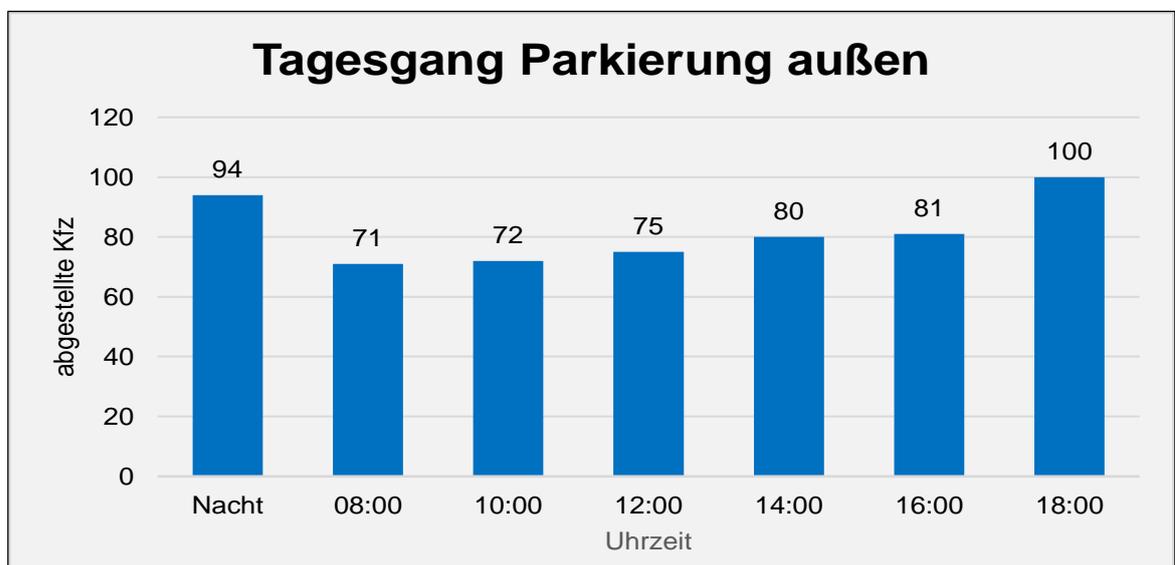
Der Tagesgang der Parkierung zeigt die höchste Belegung in der Nacht – typisch für einen starken Wohnstandort. Die geringste Belegung um 8 Uhr ist auf Auspendler zurückzuführen; es ist anzunehmen, dass aufgrund der Corona-Pandemie und des vielfachen Arbeitens zuhause, wie es im Juni 2020 der Fall war, dieser Rückgang geringer ausfällt als im Normalfall, wo mit höheren Auspendlerfahrten gerechnet werden muss.

Im Tagesverlauf steigt die Stellplatzbelegung kontinuierlich an: Beschäftigte, Kunden, Touristen belegen diese wieder, bis am Abend sich die Anwohner und Touristen sich die Stellplätze teilen müssen.



**Abbildung 5:**  
**Tagesgang Parkierung für Altort**  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

Betrachtet man den Tagesgang nur für den Altort, ist der Verlauf entsprechend. Mit 189 abgestellten Fahrzeugen in der Nacht ist die maximale Kapazität, welche mit knapp 200 Stellplätzen festgestellt wurde, quasi erreicht. Die geringste Belegung um 8 Uhr mit 151 abgestellten Fahrzeugen liegt deutlich über der Anzahl der markierten Stellplätze im Altort (130 Stellplätze), was darauf hinweist, dass viele Anwohner auch tagsüber im Altort parken.



**Abbildung 6:**  
**Tagesgang Parkierung im Umfeld des Altorts**  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

Die Belegung außerhalb des Altorts zeigt den höchsten Wert um 18 Uhr; um diese Zeit sind vor allem die Parkplätze am Maintort, am Schützenhaus sowie am Schützenring belegt. Freie Stellplätze gibt es noch am Wiesenweg und am Gebrüder-Hofmann-Ring. Die Kapazität liegt bei mehr als 130 Stellplätzen.

Der Tagesgang zeigt aber auch, dass in der Nacht knapp 100 Anwohner ihr Fahrzeug vor den Toren der Altstadt parken – etwa die Hälfte der Fahrzeuge, die im öffentlichen Raum innerhalb der Stadtmauer stehen.

Tabelle 2 zeigt die Belegung im Tagesverlauf nach Straßenabschnitten. Die maximale Belegung nach unserer Erhebung lag bei 283 abgestellten Fahrzeugen in der Nacht bei einem Bestand an etwa 330 Stellplatzmöglichkeiten im Altort und direktem Umfeld. Somit gibt es noch einen Puffer von rund 50 Stellplätzen entsprechend etwa 17 % der maximalen Belegung.

Abschnitt	Anzahl Stellplätze markiert	Belegung						
		Nacht	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
<b>Hauptstraße</b>								
Nordseite nördl. Rathaus	8	11	10	11	10	11	11	11
Südseite nördl. Rathaus	14 + 1 B	14	16	14	14	14	14	11
Senkrecht-P Heumarkt	7	6	5	6	5	7	7	6
Nordseite südl. Rathaus	11	16	12	13	13	12	13	15
Südseite südl. Rathaus	10	16	13	13	14	16	13	17
Senkrecht-P Hauptstraße	8	9	9	8	9	9	9	9
Marktplatz	28	14	10	21	22	21	18	20
Heumarkt	14	20	13	16	17	18	18	19
Heumarkt-Marktplatz	20	21	15	17	19	15	19	17
Maingasse	8 + 1 B	24	21	14	18	19	19	21
Schubertgasse		9	4	4	5	5	6	8
Riesengasse		2		1	1			1
Oberer Graben		12	12	12	12	12	11	11
Unterer Graben		11	9	10	11	9	12	11
Falltorgasse		4	2	4	4	3	5	4
<b>Summe Altort</b>	<b>128 + 2 B</b>	<b>189</b>	<b>151</b>	<b>164</b>	<b>174</b>	<b>171</b>	<b>175</b>	<b>181</b>
		Nacht	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Schützenring		15	8	9	10	11	13	15
Gebr.-Hoffmann-Ring		8	7	7	5	7	1	3
Parkplatz Maintor	55 + 1 B	58	42	45	47	50	57	66
Parkplatz Wiesenweg	26	12	12	9	10	11	9	9
Schützenhaus	8	1	2	2	3	1	1	7
<b>Summe P</b>	<b>89 + 1 B</b>	<b>94</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>100</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>217 + 3 B</b>	<b>283</b>	<b>222</b>	<b>236</b>	<b>249</b>	<b>251</b>	<b>256</b>	<b>281</b>

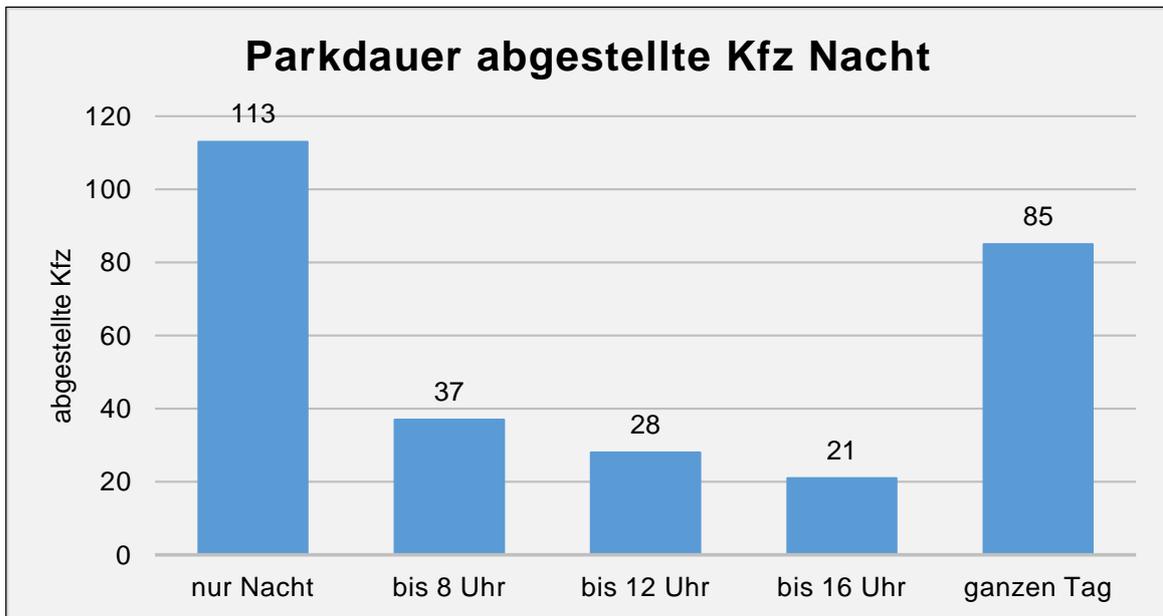
**Tabelle 2:**  
**Stellplatzbelegung im Tagesverlauf nach Straßenabschnitten**  
 Angaben: abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum  
 eigene Erhebung 25. Juni 2020

Zusätzlich gab es am Erhebungstag weitere freie Stellplätze an der Ochsenfurter Straße und am Parkplatz Landschaftssee. In der Ochsenfurter Straße nordwestlich der Lindelbacher Straße gab es nachts etwa 10 freie Stellplätze. Südöstlich der Lindelbacher Straße wird entlang der alten Bundesstraßentrasse in Längsaufstellung bis über den bebauten Bereich hinaus geparkt. Hier werden u.a. auch Wohnmobile bzw. Wohnwagen abgestellt.

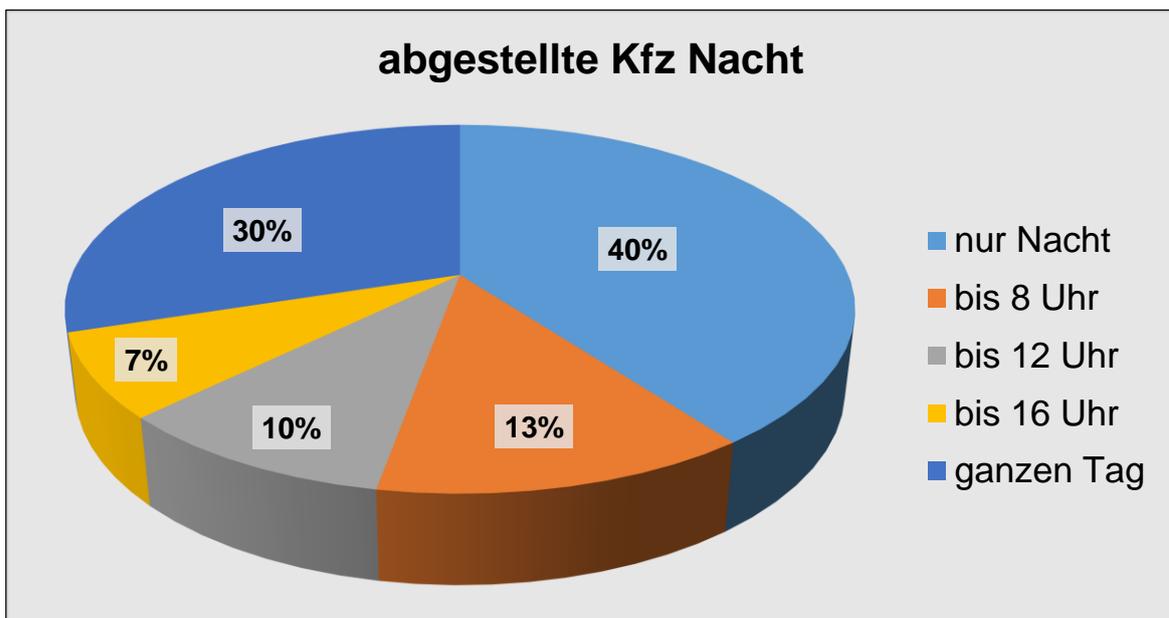
Der Parkplatz am Landschaftssee hat eine Kapazität von rund 80 nicht markierten Stellplätzen. Am Erhebungstag waren dort nur vereinzelt Fahrzeuge abgestellt.

### 2.34 Parkdauer

Am Erhebungstag 25.06.2020 wurde zusätzlich zur Anzahl der abgestellten Fahrzeuge auch die Parkdauer erhoben. Durch Abgleich wird festgestellt, welche Fahrzeuge beim folgenden Rundgang noch am selben Standort stehen. Für die Zeitpunkte Nacht, Vormittag 10 Uhr und Nachmittag 16 Uhr wird nachfolgend die Parkdauer der Fahrzeuge angegeben, für die Nacht und den Vormittag zusätzlich auch die Belegung im öffentlichen Straßenraum.



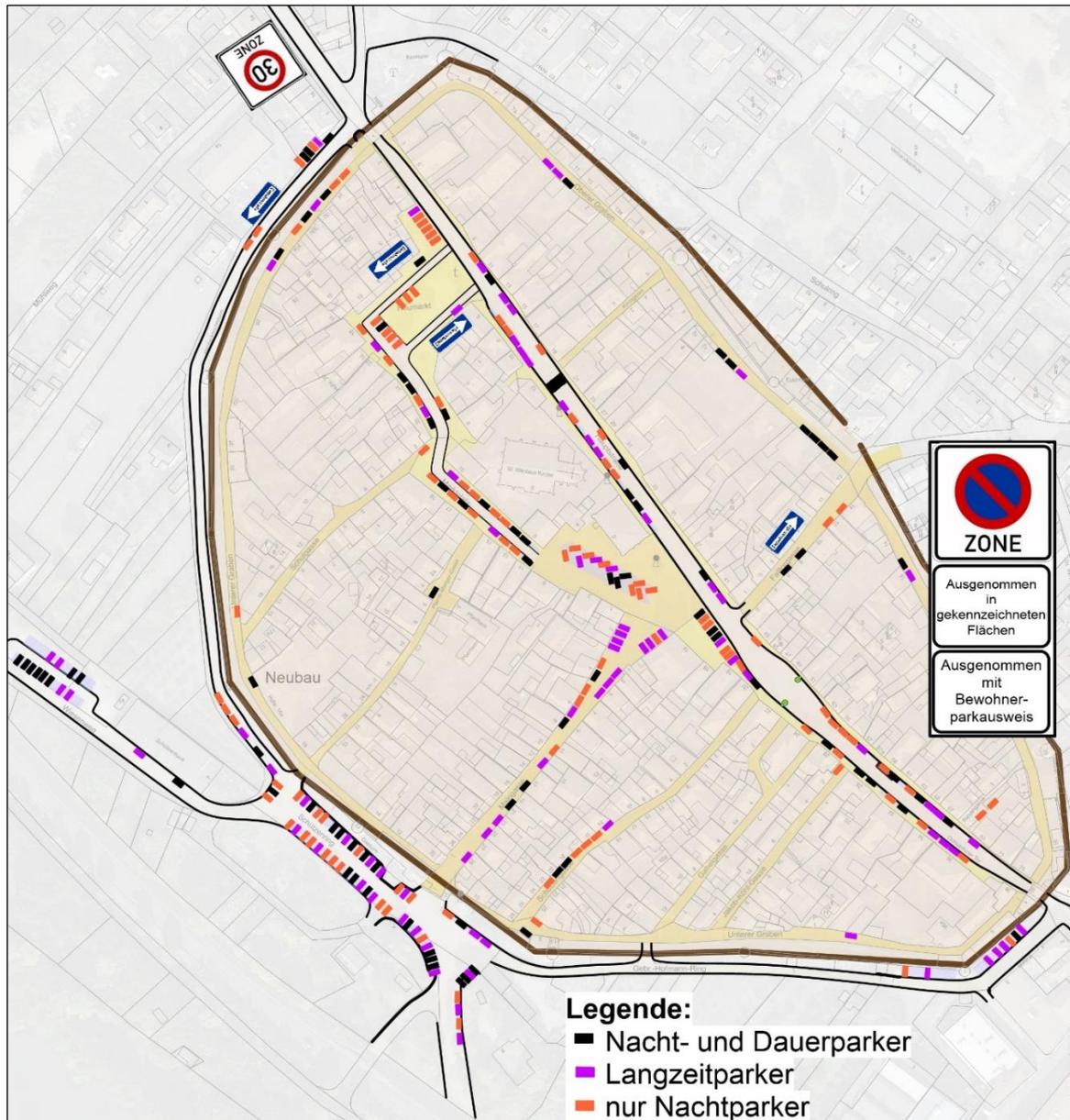
**Abbildung 7:**  
**Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge Nacht**  
 eigene Erhebung 25. Juni 2020



**Abbildung 8:**  
**Anteile Parkdauer Nacht**  
 eigene Erhebung 25. Juni 2020

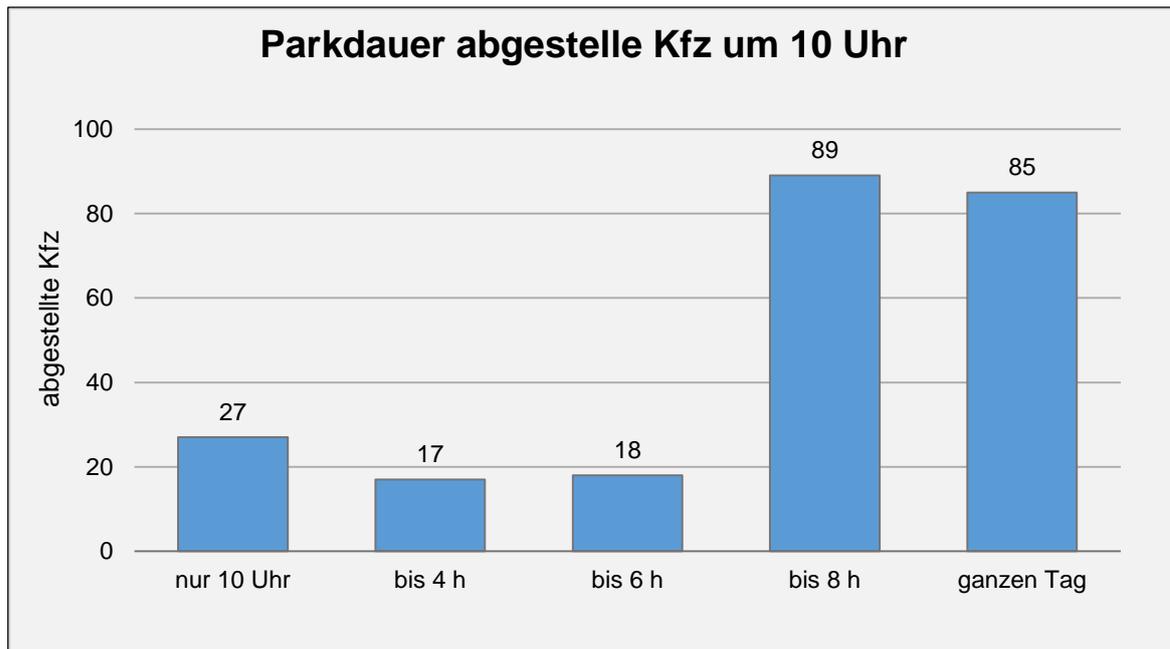
Die Abbildungen 7 und 8 zeigen die Parkdauer bzw. die Anteile der nachts abgestellten Fahrzeuge mit unterschiedlichen Parkzeiten. Von den 283 nachts gezählten Fahrzeugen waren 40 % am Morgen (8 Uhr) weggefahren. 85 Fahrzeuge (30 %) blieben den ganzen Tag am Standort stehen. Weitere 30 % sind im Laufe des Tages genutzt worden.

Wie sich diese Fahrzeugnutzung räumlich verteilt, zeigt die Abbildung 9.

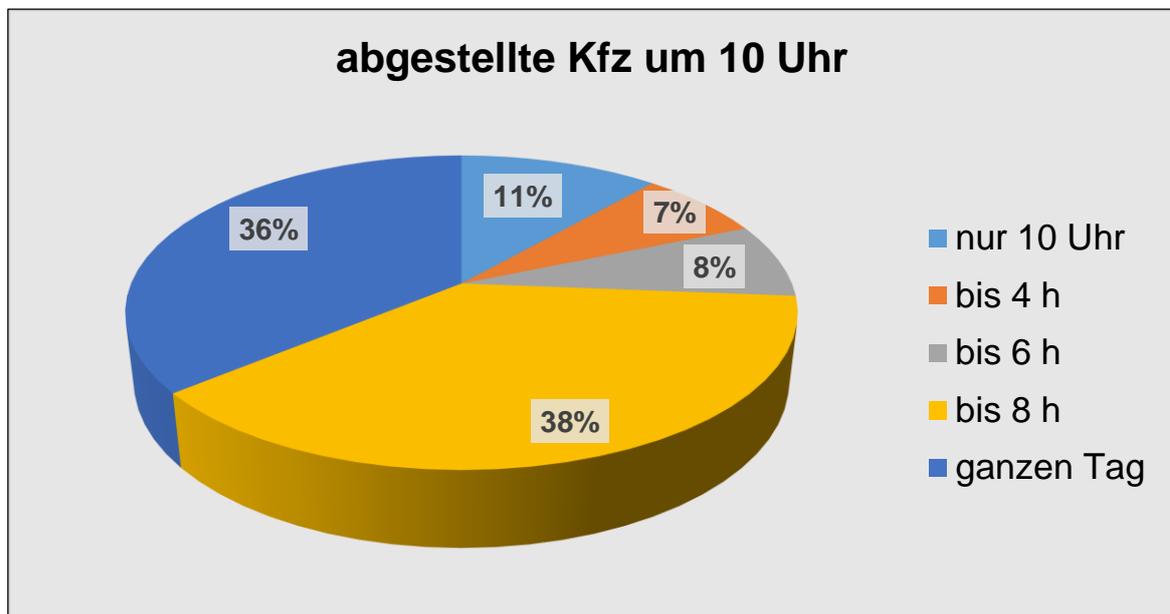


**Abbildung 9:**  
**Verteilung und Parkdauer Nacht mit Darstellung Haltverbotszone**  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

„Nur Nachtparker“ sind verstärkt am Heumarkt, Marktplatz und auf dem Parkplatz Maintor, Dauerparker auf dem Parkplatz Wiesenweg anzutreffen.

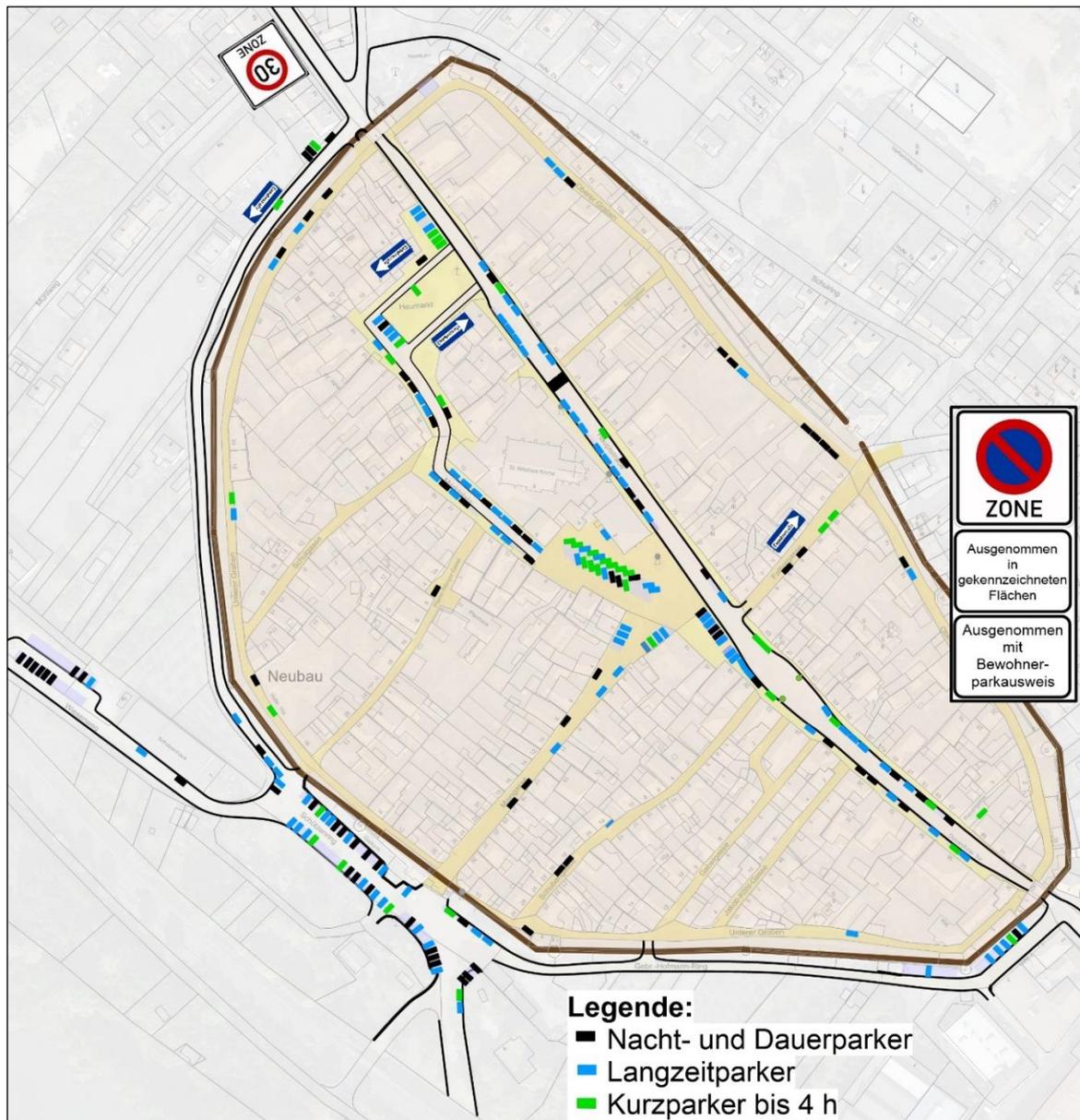


**Abbildung 10:**  
Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge um 10 Uhr  
eigene Erhebung 25. Juni 2020



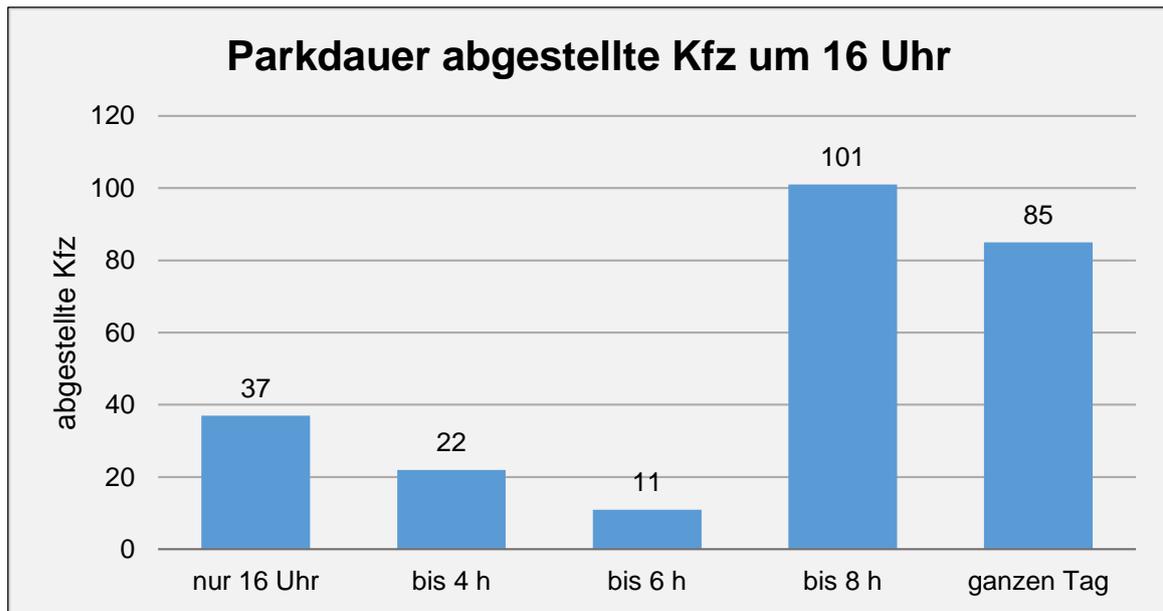
**Abbildung 11:**  
Anteile Parkdauer um 10 Uhr  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

Um 10 Uhr sind mit 38 % die meisten abgestellten Fahrzeuge Langzeitparker bis 8 Stunden, welche nicht nachts abgestellt waren. Dies sind überwiegend Beschäftigte und nur zum geringen Teil Anwohner. Die Anzahl der den ganzen Tag abgestellten Fahrzeuge ist mit 85 gleich wie in der Nachterhebung, ihr Anteil ist aber höher aufgrund der geringeren Gesamtzahl abgestellter Fahrzeuge um 10 Uhr. Sie verteilen sich auf den gesamten Erhebungsbereich mit Schwerpunkt Parkplatz Wiesenweg.

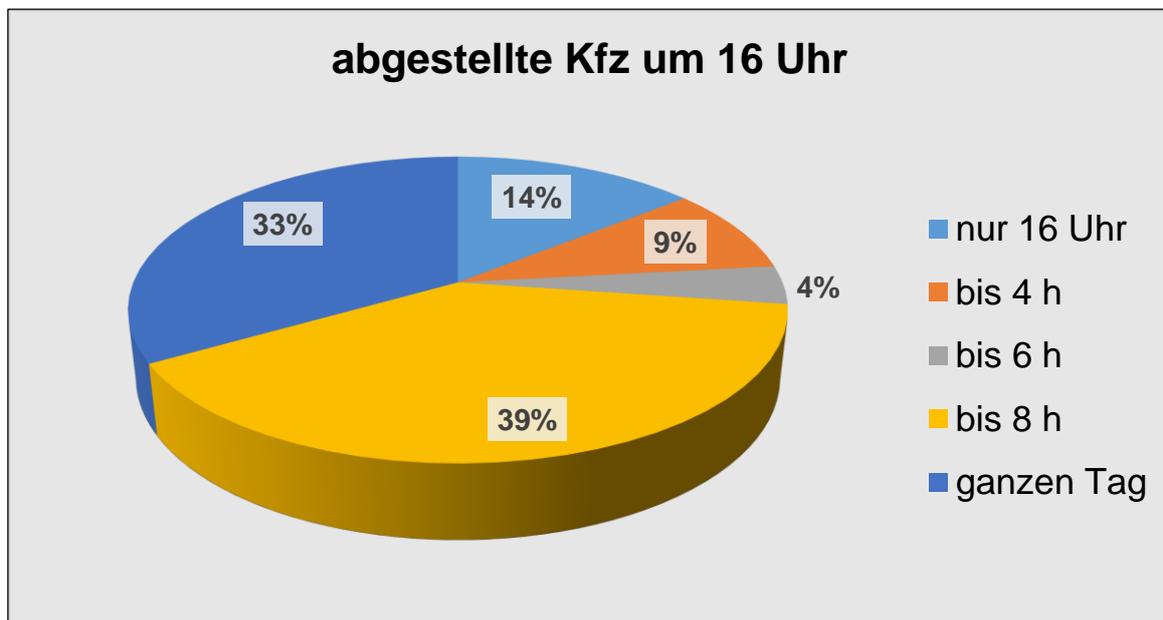


**Abbildung 12:**  
**Verteilung und Parkdauer um 10 Uhr mit Darstellung Haltverbotszone**  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

Kurzparken findet überwiegend am Marktplatz statt, wo es die Parkdauerbeschränkung auf drei Stunden tagsüber gibt. Auch entlang der Hauptstraße sind vereinzelt Kurzparker anzutreffen. Langzeitparker konzentrieren sich in der Hauptstraße, zwischen Marktplatz und Heumarkt sowie am Maintor.



**Abbildung 13:**  
Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge um 10 Uhr  
eigene Erhebung 25. Juni 2020



**Abbildung 14:**  
Anteile Parkdauer um 10 Uhr  
eigene Erhebung 25. Juni 2020

Um 16 Uhr zeigt sich eine ähnliche Verteilung bei der Parkdauer wie um 10 Uhr: Langzeitparker überwiegen mit knapp 40 %, die Dauerparker machen ein Drittel der Belegung aus.

### 2.35 Befragung zur Parkierung

Im Mai 2020 wurde durch das Planungsbüro Link eine Befragung zum Thema Parken im Altort Eibelstadt durchgeführt. Hierzu wurde einmal über ein persönliches Anschreiben an die Bewohner des Altorts ein Fragen ausgegeben. Zum anderen wurden die Inhaber von Geschäften und Dienstleistern im Altort zu deren Parkplatzproblemen befragt. Insgesamt kamen über 180 Antworten zurück, teils mit ausführlichen Anmerkungen. Für die rege Beteiligung, die auch ein Ausdruck davon ist, welche Bedeutung dieses Thema hat, sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt. Der Fragebogen ist im Anhang dokumentiert.

Ergebnis der **Einwohnerbefragung Altort** (Summe 153 Antworten):

Die Befragten repräsentieren knapp 50 % der Fahrzeugnutzer in der Altstadt, die ihr Auto im öffentlichen Straßenraum abstellen.

Die Hälfte der Antworter (77) haben ein Fahrzeug, 38 % zwei Fahrzeuge und 12 % drei oder mehr Fahrzeuge. Insgesamt besitzen die 153 Antworter 249 Fahrzeuge, im Schnitt also 1,6 Fahrzeuge pro Antwort.

Knapp 40 % dieser Kfz (96 Kfz) werden auf dem eigenen Grundstück abgestellt, davon etwa zwei Drittel in einer Garage, ein Drittel im Freien. Mehr als 60 % der Fahrzeuge (insgesamt 153 Kfz) müssen im öffentlichen Raum geparkt werden; etwas mehr als die Hälfte davon finden Stellplätze innerhalb der Stadtmauer (Straßen und Marktplatz), die anderen suchen sich einen Stellplatz außerhalb der Stadtmauer. Nur wenige Pkw-Besitzer gaben an, einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück zu haben, diesen aber nicht zu nutzen bzw. teil-/zeitweise nicht zu nutzen.

Die durchschnittliche Entfernung der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge bis zur Wohnung wird auf etwa 130 m geschätzt. Einzelne Schätzungen liegen dabei aber über 1 km, was etwa der Entfernung bis zum nördlichen Anschluss an die B 13 entspricht. Dies lässt darauf schließen, dass die Entfernungsangaben für das Zu-Fuß-Gehen überschätzt werden.

Fast alle Bewohner des Altorts können zum Ein- und Ausladen vor ihre Wohnung fahren (95 %). Nur 7 Antworter (entsprechend 5 %) haben diese Möglichkeit nicht.

**Insgesamt sind knapp 60 % der Befragten mit der Bewohner-Parkierungsregelung zufrieden, 40 % sind nicht zufrieden.** Erstaunlicherweise sagen aber 72 % der Befragten, dass das Parken im Altort nur den Bewohnern vorbehalten bleiben soll und nur ein Viertel möchte auch den Fremdparkern Platz einräumen.

Von den Einwohnern wurden vor allem folgende Probleme benannt:

Häufigkeit	Probleme
14	Es gibt zu wenig Bewohnerparkplätze
14	Fremdparker / Pendler blockieren die Stellplätze im Altort
9	Es gibt zu wenig Kontrollen, auch nachts
9	Es wird willkürlich und regelwidrig geparkt
8	Durchfahrten für Rettungsfahrzeuge werden blockiert
7	Es gibt zu viele Dauerparker in der Altstadt
7	Die (eigene) Zufahrt wird zugeparkt
7	Firmen-Lkw / Sprinter / Lieferdienste blockieren die Stellplätze
4	Es werden zu viele Bewohnerparkausweise ausgegeben
4	Auf dem Marktplatz stehen zu viele Kfz
4	Der Bewohnerparkausweis ist zu teuer/ungerecht
2	Keine klare Definition, wo mit Ausweis geparkt werden darf
2	Bewohnerparkplätze werden zweckentfremdet
1	Das Stadtbild wird durch das Parken beeinträchtigt
1	Die Gästeregelung ist problematisch
1	Parkplätze außerhalb Stadtmauer werden von Restaurantbesuchern blockiert

Die Einwohner machen aber auch Vorschläge, wie das Parkproblem gelöst oder verbessert werden könnte:

Häufigkeit	Vorschläge
25	An erster Stelle steht der Vorschlag, mehr Stellplätze außerhalb der Altstadt anzubieten; ausdrücklich empfohlen wird der Bau eines Großparkplatzes oder einer Tiefgarage überwiegend für P+R, Gäste und Fremdparker. Dabei werden teilweise konkrete Standorte genannt. Zudem sollen Gäste und Fremdparker auf die vorhandenen Parkplätze außerhalb der Altstadt geleitet werden (z.B. Schützenhaus)
19	An zweiter Stelle wird eine generelle Parkzeitbeschränkung für Fremdparker vorgeschlagen. Dies kann auch die Forderung nach Kurzzeitparkplätzen für Geschäfte / Gäste beinhalten, was mehrfach gefordert wurde.
19	Vielfach wird auch der Wunsch nach besserer Kennzeichnung der Bewohnerparkplätze, insbesondere auch Markierung der Stellplätze auf dem Marktplatz und eine bessere Gestaltung / Anordnung der Stellplätze gefordert.

<b>16</b>	Parkierungsregelung: Einige Anwohner halten die Parkgebühren für Altstadtbewohner für ungerecht (3 Nennungen), andere möchten, dass weniger Bewohnerparkausweise ausgegeben werden (4 Nennungen) und zwei Befragte möchten, dass man auch mehrere Parkausweise bekommen kann. Bewohner, die eine eigene Garage besitzen, sollten keine Parkausweise bekommen (5 Nennungen), zudem wird im Einzelfall auch gefordert, keine Stellplatzablässe und für Firmenfahrzeuge keine Parkausweise zu gewähren. Dagegen sollte es für Besucher auch Parkausweise geben (2 Nennungen).
<b>15</b>	Gefordert werden häufigere Kontrollen der abgestellten Fahrzeuge
<b>11</b>	Mit 11 Nennungen wird das Parken im Altort nur für Anwohner nochmals thematisiert, das bei der Abfrage im Fragebogen 72 % befürwortet haben. Firmen sollten keine Parkausweise erhalten.
<b>10 / 10</b>	Ob es mehr oder weniger Stellplätze innerhalb der Altstadt geben soll, ist umstritten: Während 10 Nennungen den Marktplatz und die Altstadtgassen am liebsten autofrei sehen möchten und zusätzlich 3 Befragte insgesamt weniger Stellplätze in der Altstadt anbieten, sprechen sich 10 Einwohner für mehr Stellplätze innerhalb der Stadtmauer aus.
<b>5</b>	Von 5 Anwohnern wird gewünscht, die Parkzeitbeschränkung tagsüber auf dem Marktplatz für Besitzer von Parkausweisen aufzuheben.
<b>5</b>	Wer eine Garage hat, soll keinen Parkausweis erhalten bzw. muss die Garage nutzen. Stellplätze müssen auf Grundstück nachgewiesen werden.
<b>5</b>	Pflegekräften, Kunden und Gästen soll das Kurzzeitparken im Altort erlaubt werden.
<b>3</b>	Parkleitsystem und bessere Beschilderung der Parkplätze – auch außerhalb Altort
<b>3</b>	Vorgeschlagen wird auch, für Lieferfahrzeuge, Transporter und Lkw ein grundsätzliches Parkverbot im Altort zu erlassen.
<b>3</b>	Parken in der Falltorgasse und der Maingasse verbieten
<b>2 / 2 / 2</b>	Gefordert werden mehr Stellplätze für Behinderte, für Elektrofahrzeuge und für Motorräder (jeweils 2 Nennungen).
<b>2</b>	Am Rande wird noch die notwendige Umgestaltung bzw. Rückbau der Hauptstraße mit neuer Parkierungsanordnung erwähnt.
<b>1</b>	Freihalten des Heumarkts durch Absperrung

Zum Heumarkt gibt es sowohl den Vorschlag, ihn ganz abzusperren als auch ihn als Parkplatz zu nutzen. Derzeit wird er für den Wochenmarkt genutzt.

## Ergebnis der Befragung von Geschäften und Dienstleistern

Insgesamt haben 35 Inhaber von Geschäften oder Dienstleistungsbetrieben den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Im Unterschied zum Fragebogen an die Bewohner wurde hier auch der Stellplatzbedarf für Beschäftigte und Kunden abgefragt.

Die Hälfte der Befragten benötigt für sich oder für Beschäftigte Stellplätze, insgesamt sind das 75 Stellplätze. 15 davon werden auf eigenem Grundstück bereitgestellt, 60 Beschäftigte müssen auf öffentlichen Stellplätzen parken, je nach Angebot außerhalb (überwiegend) oder innerhalb der Stadtmauer.

20 Geschäfte / Dienstleister haben regelmäßig Kunden, die mit einem Fahrzeug kommen. Am Tag sind das grob geschätzt 250 Kunden, wobei der Mittelwert der gleichzeitig Anwesenden unter 80 liegt. 7 Befragte geben an, insgesamt 29 Kundenstellplätze anbieten zu können. Alle anderen haben entweder keine Kunden oder können keine Kundenstellplätze nachweisen. Diese Kunden parken dann auf öffentlichen Stellplätzen im Umfeld. Die Kunden parken in der Regel von 5 Minuten bis zu 2 Stunden, beim Beherbergungsgewerbe aber auch mal anderthalb Tage.

Bei zwölf Betrieben kommen regelmäßig Fahrzeuge zum Anliefern oder Abholen. Üblicherweise halten diese auf der Fahrbahn, teilweise mit Behinderung. Nur bei drei Betrieben erfolgt die Anlieferung auf Privatgelände.

**23 Geschäfte / Dienstleister (71 %) sind mit der augenblicklichen Parkierungsregelung zufrieden, 9 entsprechend 29 % sind unzufrieden.**

Als wichtige Probleme wurden aufgeführt:

Häufigkeit	Probleme
4	Es gibt keine Kundenstellplätze bzw. kein Gäste- oder Kundenparkausweis
2	Es gibt zu wenig Stellplätze
2	Keine Parkierungsregelung für Selbständige / Beschäftigte
2	Es gibt zu wenig Kontrollen , auch nachts nach 18 Uhr
2	Fremdparker blockieren die Stellplätze
1	Zu viele Parker ohne Ausweis
1	Nichteinhalten der Parkstandsbegrenzung
1	Anlieferung wird oft behindert

Entsprechend wurden folgende Verbesserungsvorschläge gemacht:

Häufigkeit	Vorschläge
3	Besucher- und Kundenparkausweis einführen
3	Kein Parkrecht oder zeitliche Parkdauerbeschränkung für Nicht-Anwohner
2	Mehr Stellplätze außerhalb der Stadtmauer
2	Dauerparker nur außerhalb der Stadtmauer
1	Private Stellplätze müssen genutzt werden
1	Kurzzeitparkplätze bis 20 Minuten ausweisen
1	Parkausweis für Beschäftigte
1	Bessere Kennzeichnung Stellplätze auf Marktplatz
1	Parkverbot für große Fahrzeuge (Sprinterklasse)
1	Carsharing statt Zweitwagen

### **Befragung aus dem ISEK zum Thema Parken und Verkehr**

Ergänzend zu unserer eigenen Befragung werden hier nochmals die Ergebnisse aus der Befragung zum ISEK zum Thema Parken und Verkehr aufgeführt [5]:

1. Der überwiegende Teil der Befragten beklagt fehlende Parkierungsmöglichkeiten im Bereich der Altstadt und ersatzweise auch am Rande außerhalb davon. Von vielen Befragten werden gleichzeitig parkende Autos im öffentlichen Raum in der Altstadt als Störung wahrgenommen.
2. Zwei Drittel der Befragten sehen es nicht als notwendig an, Bereiche in der Altstadt für den Verkehr zu sperren, ein Drittel würde das z.B. bezüglich Marktplatz oder einzelnen Gassen befürworten.
3. Die Aufenthaltsqualität in der Altstadt wird überwiegend mit gut bis befriedigend bewertet. Gewünscht wird vor allem mehr Grün und mehr Sitzgelegenheiten sowie mehr Raum und sichere Bereiche für die Fußgänger, Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit.
4. Ausweichstandort für Kultur, Dienstleistungen, Weiterbildung und auch Einkaufen ist in erster Linie Würzburg; einzig beim Einkaufen und Angebote für Senioren spielt Ochsenfurt noch eine wichtige Rolle. Ein Drittel der Befragten verlässt 2 bis 3 Mal in der Woche die Stadt zum Einkaufen.

### **2.36 Parken Mainlände**

Aus dem ISEK heraus sind Planungen zur Erschließung für eine intensive und extensive Erholung sowie eine Aufwertung der ökologischen Situation im Bereich Mainlände entstanden. Die bauliche Umsetzung der Planungen wurde im Herbst 2019 begonnen und bis zum Sommer 2020 fertiggestellt. Die Kfz-Erschließung erfolgt über die Lindelbacher Straße / B 13-Anschluss und den dort vorhandenen nicht befestigten Parkplatz Landschaftssee. Dieser Parkplatz hat eine Kapazität von rund 80 Stellplätzen.

Während der Erhebungen im Juni 2020 war der Parkplatz Landschaftssee praktisch nicht belegt. Zu dieser Zeit fanden dort die Umbauarbeiten für das Freizeitgelände Mainlände statt. Aber auch in den letzten Jahren war die Belegung sehr gering (siehe Tabelle 1).

Ab Anfang August 2020 ist das Freizeitgelände zur Nutzung freigegeben. Während der heißen Sommertage im August 2020 wurde das Gelände sehr gut angenommen und intensiv genutzt, so dass zeitweise die Stellplätze am Parkplatz Landschaftssee nicht ausreichten. Erholungssuchende, Nutzer und Badegäste kamen nicht nur aus Eibelstadt, sondern auch aus der Umgebung.

Wegen der durch die intensivere Nutzung der Mainlände veränderten Situation soll das Parkierungskonzept diesen Bereich miteinbeziehen. Dies betrifft sowohl die Parkierungsregelung als auch Gestaltung des Parkplatzes mit Einbindung in das ökologische Konzept. Wichtig ist aber auch eine gute Anbindung für Fußgänger und Radfahrer, welche über die Lindelbacher Straße heute nicht gegeben ist.

## 2.4 ÖPNV

### 2.4.1 Buslinien Bestand

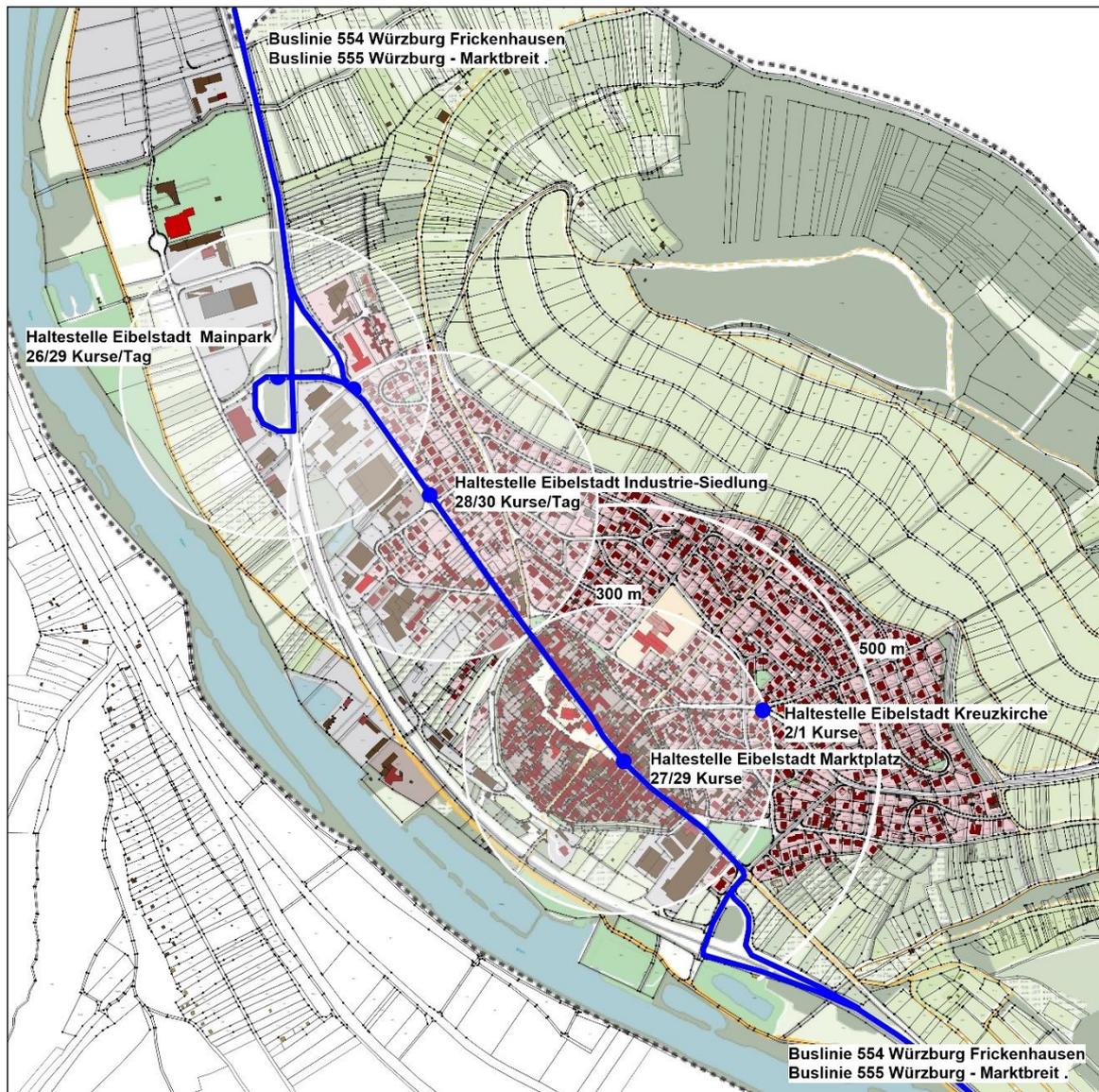
Der öffentliche Nahverkehr von Eibelstadt besteht zunächst aus dem Busverkehr auf der Relation Würzburg Busbahnhof am Hauptbahnhof - Eibelstadt - Frickenhausen oder verkürzt nur bis Ochsenfurt, bis Sommerhausen oder bis Eibelstadt Marktplatz (Linien 554 / 555). Wenige Kurse fahren in Würzburg nicht zum Busbahnhof, sondern zur Haltestelle Sanderring in der Südstadt. Die direkte Anbindung von Marktbreit ist nur im Schülerverkehr mit einem Kurs angeboten, hier muss in der Regel in Ochsenfurt umgestiegen werden.

Am Regelwerktag (Schultag) werden zwischen 26 und 30 Kurse angeboten, normalerweise im Stundentakt und mit Verstärkerkursen insbesondere zur morgendlichen Spitzenzeit 6 bis 8 Uhr und im Schülerverkehr. Zwischen 15 und 18 Uhr wird im Halbstundentakt gefahren. Bedienungszeit ist zwischen 4:50 Uhr und 22:50 Uhr nach Würzburg. Samstags gibt es eine Bedienung etwa im Stundentakt (14 – 17 Kurse) mit einem Spätkurs und sonntags eine etwas eingeschränkte 2-Stunden-Bedienung mit einem Spätkurs (8 – 10 Kurse). Die Fahrt zwischen Eibelstadt Marktplatz und Würzburg Hauptbahnhof dauert nach Fahrplan 25 Minuten.

Schüler, die weiterführende Schulen besuchen, müssen entweder nach Ochsenfurt (Mittelschule, Berufsschule) oder nach Würzburg (Mittelschulen, Gymnasien, Hochschulen) fahren. Die Busverbindungen sind darauf ausgerichtet.

In Eibelstadt gibt es die drei Haltestellen Marktplatz, Industrie-Siedlung und Mainpark. Wenige Kurse fahren über Lindelbach und dann die Haltestelle Kreuzkapelle an: An Schultagen ein früher Kurs nach Würzburg, mittags ein in Eibelstadt endender Kurs und am späten Abend noch Kurse nach Frickenhausen, samstags und sonntags auch noch nach Würzburg.

Die Abbildung 15 mit den 300-m-Radien um die Haltestellen zeigt, dass der südöstliche Teil von Eibelstadt außerhalb des 5-Minuten-Einzugsgebiets liegt. In der Befragung der Altort-Bewohner wurde darauf hingewiesen und kritisiert, dass Pendler mit dem Auto zur Haltestelle kommen und ihr Fahrzeug im Umfeld der Haltestellen abstellen.



**Abbildung 15:**  
Buslinien Bestand mit 300-m-Einzugsgebiet  
(= 5-Minuten-Isochrone)

Eibelstadt liegt im Verbundgebiet des Verkehrsverbunds Mainfranken (VVM). Für die Fahrt nach Würzburg werden drei Waben / Zonen befahren. Zum 1. August 2020 wurden die Tarife im Verkehrsverbund Mainfranken (VVM) erstmals reformiert. Dabei investiert der Landkreis Würzburg mehrere Millionen in die attraktive Gestaltung des ÖPNV. Neben der Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems stand vor allem die Tarifsenkung im Vordergrund. Die Tageskarte 3 Waben wurde um 30 % auf 5,60 € gesenkt, die Einzelfahrt 3 Waben von 4,40 € auf 3,20 €. Bei einer 6er-Karte kostet die Einzelfahrt nach Würzburg nur noch 2,32 €. Damit wurde einer langjährigen Forderung der Fahrgäste Rechnung getragen.

<b>3 Waben</b> Relation: Eibelstadt- Würzburg	Alter Preis	Neuer Preis	Ersparnis
<b>Einzelkarten</b>			
▪ 6er-Karte	19,50 €	13,90 €	28,72%
je Fahrt	3,25 €	2,32 €	28,62%
▪ Einzelkarte	4,40 €	3,20 €	27,27%
<b>Tageskarten</b>			
▪ Solo	8,00 €	5,60 €	30,00%
▪ Familie	15,90 €	11,30 €	28,93%
<b>Einzelkarte Kind (6-14 Jahre)</b>			
▪ 6er-Karte Kind	9,70 €	6,90 €	28,87%
je Fahrt	1,62 €	1,15 €	29,01%
▪ Einzelkarte	2,20 €	1,60 €	27,27%

Preise ab 1. August 2020 auf der Relation Eibelstadt - Würzburg

## 2.42 Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind weitgehend als Busbuchten ausgebildet. Die Ausgestaltung einer Busbucht nach den Richtlinien benötigt eine Abwicklungslänge von fast 90 m, wenn der Bus ohne Spalt an die Bordsteinkante anfahren soll. Die Busbuchten an der Hauptstraße sind kürzer ausgebildet, was dazu führt, dass der Ausstieg weit vom Bordstein entfernt und nicht barrierefrei ist. Insbesondere wenn in der Zufahrt zur Busbucht noch geparkt wird, wie an der Haltestelle Marktplatz üblich, steht der Bus weit vom Bordstein entfernt. Zudem ist für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg der bestehende Bordstein zu niedrig.



**Abbildung 16:**  
Parkende Fahrzeuge im Haltestellenbereich behindern Busanfahrt

Nach der STVO gilt für Zeichen 224 (Bushaltestelle, grünes H auf gelbem Grund), dass 15 m vor und hinter dem Zeichen nicht geparkt werden darf. Diese Regelung scheint nicht bekannt zu sein oder wird bewusst ignoriert und durch markierte Stellplätze innerhalb der Busbucht in Frage gestellt.

Auch die Ausstattung der Haltestellen entspricht nicht den üblichen Erfordernissen: Der Gehweg ist zu schmal, teilweise durch abgestellte Fahrzeuge und Treppen eingeengt, es fehlen Sitzmöglichkeiten und ein Wetterschutz. Die Fahrgastinformationen sind auf den Fahrplan beschränkt, es gibt keine Tarifinformationen, keinen Umgebungsplan, keine Darstellung der Fahrtroute geschweige denn eine dynamische Abfahrtsanzeige oder eine dynamische Informationstafel, welche über Besonderheiten oder Unregelmäßigkeiten informiert. Positive Ausnahme ist die Haltestelle Mainpark in Richtung Würzburg, welche mit Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten, Hochbord und dynamischer Abfahrtsanzeige ausgerüstet wurde.

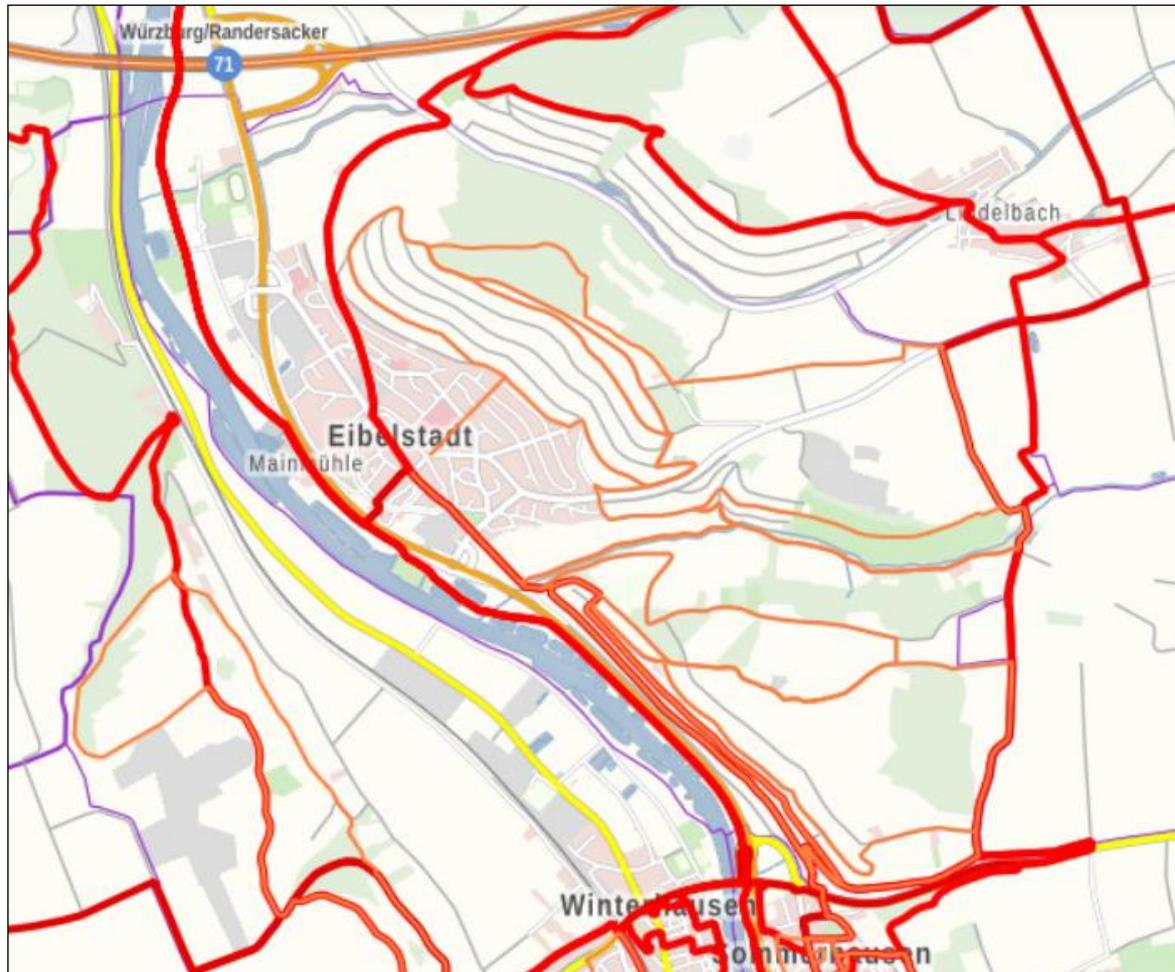
### **2.43 Bahnverkehr**

Multimodal ist auch die Bahn erreichbar: Der nächste Bahnhof liegt in Winterhausen auf der Bahnstrecke Würzburg – Ansbach. Der Bahnhof ist Luftlinie etwa 2,2 km vom Marktplatz Eibelstadt entfernt, real sind das aber über die Mainbrücke Winterhausen etwa 3,3 km Weg. Angeboten werden dort knapp 30 Fahrten pro Tag und Richtung mit Regionalzügen (im Jahr 2020). Die Fahrt nach Würzburg Hauptbahnhof dauert ca. 12 Minuten. Rechnet man 12 Minuten Wegezeit mit dem Fahrrad, ist die Fahrt zeitlich vergleichbar mit der Busfahrt, bei 6 Minuten Autofahrt sogar etwas schneller.

## 2.5 Fußgänger

### 2.51 Wegenetz

Eibelstadt ist eingebunden in ein attraktives Wegenetz, das auch mit überregionalen Wanderwegen verknüpft ist: Im Nahbereich gibt es viele Naherholungswege, am Mainufer führt der Mainwanderweg (Via Romae) und der Jakobsweg, kombiniert mit dem Radweg, zu weit entfernten Wanderzielen.

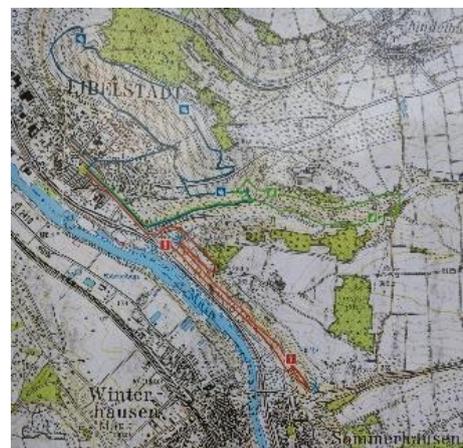


**Abbildung 17:**  
**Wanderwegnetz Eibelstadt**

Quelle: Bayernatlas [2]

Daneben gibt es ausgeschilderte Rundwege in die Weinberge, in den Bachsgraben und Teufelskeller, in den Osthang des Maintals Richtung Sommerhausen und zum Aussichtspunkt am Neuberg (terroir f). Mit der Umgestaltung der Mainlände wurden hier neue fußläufig erreichbare Anziehungspunkte mit Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen.

**Übersichtskarte in der Ortsmitte werben für Rundwege**



Innerhalb der Altstadt sind die Gehbereiche nur teilweise von den Fahrbahnen getrennt. Die Gassen sind Mischflächen, in denen der gesamte Straßenraum vom Fußgänger mitgenutzt wird, auch wenn teilweise schmale Gehwege oder auch nur Pflasterstreifen vorhanden sind.



### **Abbildungen 18 - 21 Wo geht der Fußgänger?**

Die Altstadt ist als Tempo-30-Zone beschildert. Ist kein Gehweg vorhanden, muss der Fußgänger am Fahrbahnrand gehen, wo oft Autos abgestellt sind. Fahrbahnen dürfen nur zügig und auf kürzestem Weg überschritten werden (§ 25 StVO). Tatsächlich werden die Straßenräume aber im Sinne einer „Begegnungszone“, das heißt gemischt genutzt: Bei gegenseitiger Rücksichtnahme ist der gesamte Straßenraum sowohl Gehfläche als auch Fahrfläche.

Im Zuge der Hauptstraße gibt es einen durchgängigen Gehweg auf beiden Straßenseiten. Allerdings wird die Regelbreite des Gehwegs von 2,50 m kaum eingehalten. Breite Gehwege werden zum Parken genutzt, teilweise markiert, teilweise auch illegal.

Auf der Südseite der Ochsenfurter Straße ist die Gehwegführung undefiniert und nicht begehbar, wenn dort Fahrzeuge parken. Entlang der Lindelbacher Straße bis zum Parkplatz am Landschaftssee fehlen im kritischen Bereich unter der Bundesstraßenbrücke eine Gehwegverbindung und eine Querungshilfe über die B-13-Abfahrt.

## 2.52 Querungen in der Altstadt

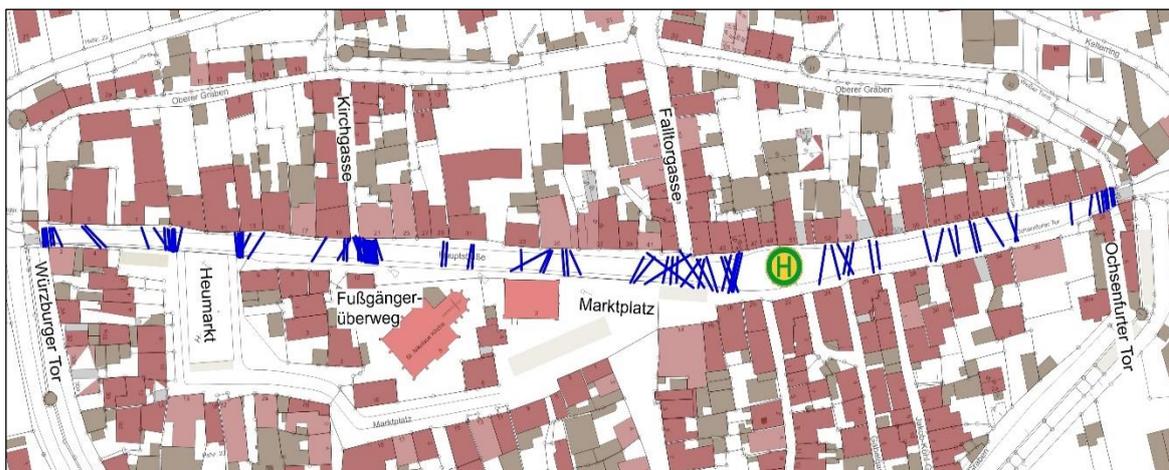
Im Zuge eines Schulweges gibt es in der Hauptstraße auf Höhe der Kirchgasse einen Zebrastrifen als Querungshilfe. In Tempo-30-Zonen ist ein Fußgängervorrecht nur ausnahmsweise zulässig, weil das Queren der Fahrbahn überall möglich sein soll. Die angebundene Kirchgasse führt weiter zur Grundschule. Außerhalb der Altstadt werden Querungsangebote an Schulwegen mit Fußabdruck-Markierungen gekennzeichnet.



**Abbildungen 22 und 23:  
Querungshilfen**

Die Abbildung 23 zeigt, dass die Sicht auf den Fußgängerüberweg nicht immer freigehalten wird. Parken vor dem Zebrastrifen schränkt die Sicherheit für das Queren deutlich ein und kann zu gefährlichen Situationen führen.

Wir haben im Zuge der Hauptstraße die Fußgängerquerungen über einen Zeitraum von einer Stunde erhoben. Die Erhebungen erfolgten an einem Donnerstag am Vormittag und am Nachmittag. Wegen der Corona-Pandemie war der Schulunterricht eingeschränkt, insofern sind die Zählungen nur bedingt repräsentativ. Sie zeigen dennoch eine starke Konzentration auf den Überweg an der Kirchgasse auch außerhalb des Schulbeginns bzw. Schulendes (14 Querungen pro Stunde).



**Abbildung 24:  
Querungen über die Hauptstraße**  
Eigene Erhebung am 25.6.2020 über eine Stunde (7-8 Uhr und 15-16 Uhr)

Ein zweiter Querungsschwerpunkt wurde festgestellt im Bereich der Falltorgasse, auch bedingt durch die dort vorhandene Bushaltestelle. Weiter konzentrieren sich Querungen auf die Innenseiten der beiden Tore und auf die Außenseiten des Heumarkts. Die Abbildung zeigt aber auch, dass bei Bedarf – zum Aufsuchen der Wohnung oder des abgestellten Autos– im gesamten Bereich der Hauptstraße Fußgängerquerungen stattfinden. Weiter ist erkennbar, dass die kleinen Gassen der Altstadt für Fußgänger eine wichtige Bedeutung haben und dass diese für die täglichen Wege genutzt werden.

### 2.53 Barrieren

Nicht nur beim Einsteigen in den Bus wird ein barrierefreier Zugang erwartet, auch die innerörtliche Wege sind so zu gestalten, dass sie gut zu Fuß begangen und auch gut mit dem Rollator und dem Rollstuhl befahren werden können. Ein grobes Pflaster, wie es in der Schul-, der Pfarrer-Manger-, der Schubert-, Gabel- und Jakob-Köhl-Gasse vorhanden ist, ist schön anzusehen und hat historischen Hintergrund, ist aber weder gut zu begehen noch mit dem Rollator befahrbar. Auch nicht abgesenkte Bordsteine, überwiegend entlang der Hauptstraße vorzufinden, behindern die Zugänglichkeit. Die Abbildungen 25 und 26 zeigen hierzu typische Beispiele.



**Abbildung 25 und 26:  
Hochbord an der Hauptstraße (links) und grobes Pflaster (rechts)**

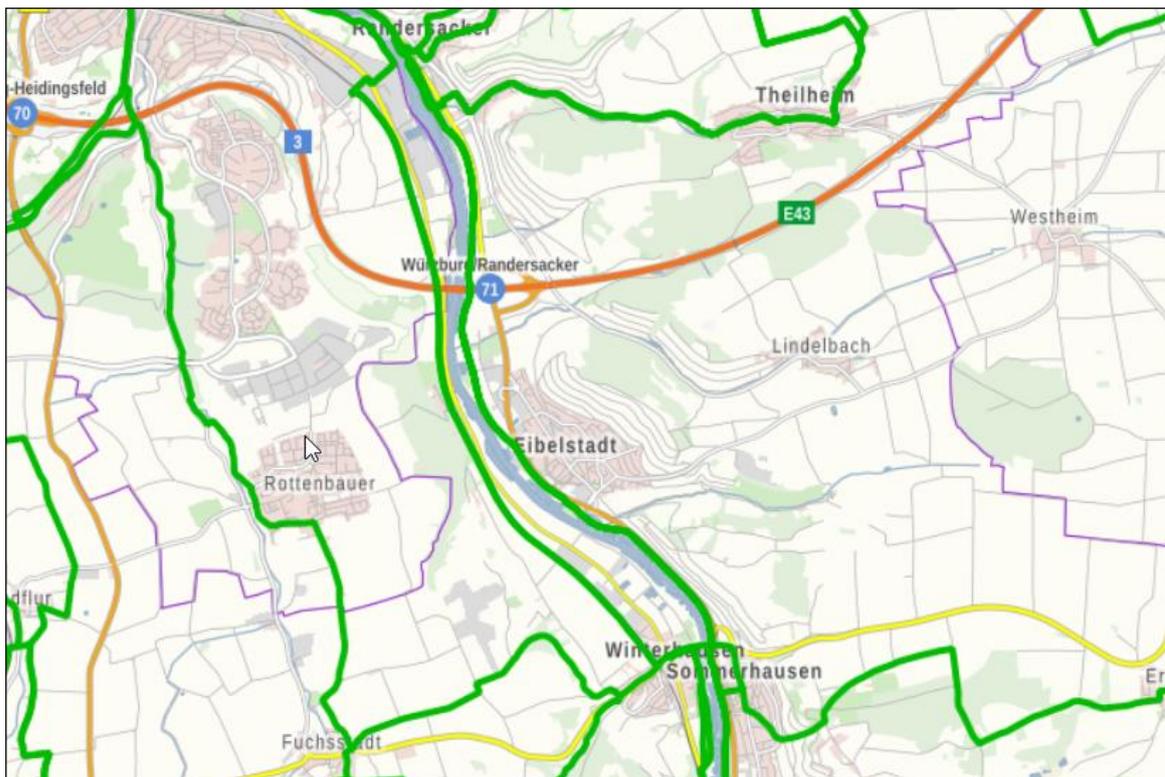
Das Thema „Barrierefreiheit“ bezieht sich nicht nur auf den öffentlichen Straßenraum, sondern umfasst allgemein die Zugänglichkeit zur Kommune, zu Informationen, zu Dienstleistungen und den öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Bahn. Letzteres wird an entsprechender Stelle vertieft behandelt. Hier im Verkehrsentwicklungskonzept geht es um Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum.

## 2.6 Radverkehr

### 2.6.1 Radwegenetz

Wichtigste Radwegeverbindung in Eibelstadt ist der Mainradweg, der von der Quelle bis zur Mündung etwa 600 km lang ist und ein attraktives touristisches Angebot darstellt. Jährlich sind auf dem Mainradweg bis zu 700 000 Radler unterwegs. Der Mainradweg führt am Mainufer an der Stadt Eibelstadt vorbei; mit Hinweisschildern wird auf einen Abstecher in die Altstadt geworben.

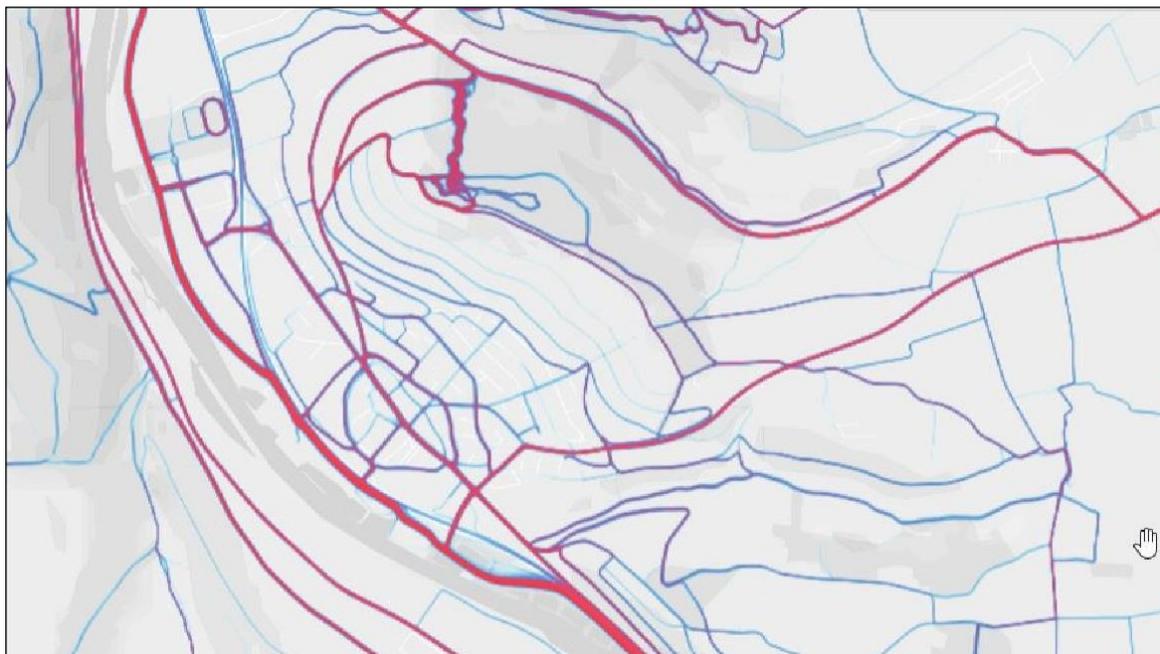
Der östlich des Mainufers geführte Mainradweg wird an diesem Abschnitt überlagert vom Main-Tauber-Fränkischen Radachter, der D-Route 5 (Saar-Mosel-Main-Radweg), der Euro-Velo-Route 4 (Central-Europa-Route) und des Bayern-Netzes für Radler. Der westlich des Mains gelegene Radweg ist weniger attraktiv und wird auch weniger genutzt.



**Abbildung 27:**  
**Radwegenetz im Umfeld von Eibelstadt**  
 Quelle: Bayernatlas [2]

Im Unterschied zu den ausgewiesenen Radwegen zeigt die Strava-heatmap [6] in Abbildung 28 auf, welche Wege von (bei Strava angemeldeten) Nutzern befahren werden: Neben dem Mainradweg ist das die Trasse der alten B 13 von Sommerhausen nördlich der Bundesstraße über die Ochsenfurter Straße – Hauptstraße – Würzburger Straße zum Mainradweg im Mainpark.

Dann gibt es die Verbindungen vom Mainradweg über die Maingasse, den Wiesenweg, den Mühlweg und die Lindelbacher Straße zur Ortsmitte / Hauptstraße. Viel genutzt wird auch der Theilheimer Weg zum Flowtrail Eibelstadt und die Lindelbacher Straße als überörtliche Verbindung nach Westheim.



**Abbildung 28:**  
**Strava-heatmap mit den Belastungen der Radwege**  
Quelle: Strava [6]

Während Radfahrer auf dem Mainradweg eine separate Trasse nutzen, die sie allerdings mit Fußgängern teilen müssen – ausgeschildert als gemeinsamer Geh- und Radweg, gibt es im innerörtlichen Straßennetz keine eigenständigen Radwege. Radfahren findet im Netz der Tempo-30-Zonen auf der Fahrbahn statt, ist im Mischverkehr allgemein verträglich und insgesamt unproblematisch. Schwierig zu Befahren sind allerdings die grob gepflasterten Gassen zwischen Hauptstraße und Unterer Graben. Probleme bereiten die teilweise hohen Bordsteine ohne Absenkungen entlang der Hauptstraße.

Das Radfahren entgegen der Einbahnstraße in der Falltorgasse ist durch Beschilderung zugelassen, nicht dagegen im Schützenring.

Der Abschnitt der Lindelbacher Straße zwischen Ochsenfurter Straße und Landschaftssee ist Tempo-50-Straße. Zur Anbindung des Mainradwegs am Landschaftssee fehlt hier ein Geh- und Radweg neben der Fahrbahn.

Bei starkem Aufkommen von Radlern und Fußgängern im Bereich des Mainradwegs bzw. der Mainlände, wie dies an schönen Tagen in der Regel der Fall ist, gibt es Konflikte zwischen diesen beiden Gruppen, insbesondere wenn Radler mit hohen Geschwindigkeiten fahren. Durch die Umgestaltung und Aufwertung der Mainlände werden die Nutzergruppen zwar stärker getrennt, an Querungsstellen verstärken sich aber diese Konfliktsituationen. Die Unfallstatistik zeigt aber keine schwerwiegenden Radfahrunfälle auf Eibelstadter Gebiet.

## 2.62 Ergänzende Fahrradinfrastruktur

Die Ausschilderung entlang des Mainradweges ist gut, auch wird auf den lohnenden Abzweig in die Altstadt Eibelstadt hingewiesen. Übersichtskarten mit Rad- und Wanderwegen ergänzen die Beschilderung, sind aber teilweise beschädigt und deshalb schlecht lesbar. Im untergeordneten Radwegenetz fehlt aber eine Beschilderung.

Am Marktplatz können Akkus von Pedelecs aufgeladen werden. Leider sind die Ladegeräte nicht genormt, so dass die Ladestation nicht von allen Pedelec-Fahrern genutzt werden kann. Auf die Ladestation wird am Mainradweg hingewiesen. In der Ortsmitte und am Mainradweg fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügel und überdachte Abstellplätze. Auch ein überschaubares Angebot an gesicherten Fahrradgaragen und an Schließfächern könnte den Aufenthalt in Eibelstadt für Radler angenehmer machen.



**Abbildung 29:**  
E-Bike- und Kfz-Ladestation sowie Umgebungskarte am Marktplatz

### 3. Stärken-Schwächen-Analyse im Verkehrsbereich

In der Stärken-Schwächen-Analyse werden die Ergebnisse der Untersuchungen unter Ziffer 2 zusammengefasst. Sie basiert insofern auf eigenen Erhebungen und auf den Ergebnissen der Befragung und ist nach den unterschiedlichen Arten des Verkehrs aufgeschlüsselt.

Darüber hinaus wird im ISEK auf die Besonderheiten von Eibelstadt hingewiesen, die hier zur Einordnung kurz umrissen werden.

#### 3.1 Stärken:

Die herausragende Eigenschaft von Eibelstadt ist die Lage am Main mit dem historischen Erbe einer Altstadt, die vollkommen von einer Stadtmauer mit Türmen eingefasst ist. Viele denkmalgeschützte Bauwerke, attraktive öffentliche Räume und schmale Gassen prägen den Altort; im Umfeld der Stadtmauer werden sehenswerte und auch denkmalgeschützte Haus- und Nutzgärten gepflegt. Die Hanglage zum Kapellenberg ist durch den Weinbau geprägt, welcher bis heute eine wichtige Rolle in der Stadt spielt. Im Bereich zwischen Altort und Main wurde ein hochwertig und stark genutztes Freizeitgelände eingerichtet, das die urbane Qualität der Stadt ergänzt.

In Bezug auf das Verkehrsgeschehen werden folgende Stärken ausgemacht:

#### Kfz-Verkehr

- Gute Kfz-Verkehrsanbindung über die Straße mit kurzen Fahrzeiten nach Würzburg
- Optimale Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz mit direktem Anschluss an das Autobahnnetz
- Dank der Umgehungsstraße B 13 gibt es wenig überörtlichen und durchgehenden Verkehr innerhalb des Ortskerns
- Mit den beiden Anschlüssen an die B 13 wird gewerblicher Verkehr aus der Altstadt herausgehalten
- Vergleichsweise kurze Wege von den Parkplätzen in den Altort
- Verkehrsberuhigung nahezu im gesamten Ort mit Tempo-30 bzw. Tempo-30-Zonenregelung
- Sehr geringe Unfallrate im kommunalen Straßennetz

### Radverkehr

- Attraktive Lage am Mainradweg
- Sehr gute Radwegeverbindung nach Würzburg und Ochsenfurt und über den Mainradweg in die Region und Anbindung an europäische Radwege
- Gutes örtliches Freizeitradwegenetz mit Flowtrail-Anbindung
- Alltagsradfahren im bebauten Bereich ist in Tempo-30-Zonen problemlos möglich
- Unterstützung des Radtourismus durch Fahrradservice wie Ladestation

### Fußverkehr

- Gute Anbindung an Fernwanderwege
- Viele stadtnahe Wanderwege und Themenwanderwege
- Kurze fußläufige Wege innerhalb der Stadt mittels Netz von kleinen Gassen
- Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Lebensmittelgeschäft, Bäcker, Post, Rathaus, Apotheke, Ärzte) vorhanden, die fußläufig erreichbar sind
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum
- Fußläufig erreichbares Naherholungs- und Freizeitgebiet Mainlände

### ÖPNV

- Stündliche Busanbindung Würzburg und Ochsenfurt
- Verstärkerfahrten für Schüler und Pendler zu Hauptverkehrszeiten
- Spätfahrten am Wochenende
- Option Bahnverbindung über Winterhausen

### Allgemein

- Attraktiver öffentlicher Raum mit vielen denkmalgeschützten Gebäuden
- Marktplatz mit Rathaus und Kirche ist identitätsstiftende Stadtmitte
- Mauerrundweg als Alleinstellungsmerkmal
- Anziehungspunkt Mainlände für Sport und Spiel

### 3.2 Schwächen:

Die Lage am Main beschränkt die Ausdehnung der Stadt nach Südwesten. Die Verkehrswege verlaufen alle parallel zum Main, so auch die den Ort umfahrende B 13, welche die Stadt vom Main trennt und nur an wenigen Unterführungen Verbindungen zulässt. Die ehemalige Bundesstraße durch den Altort ist als breite, unangepasste Verkehrsstraße erhalten, was als Bruch in der Gestaltung der öffentlichen Verkehrsräume empfunden wird.

Das hohe Gut der denkmalgeschützten Altstadt ist gleichzeitig auch das große Problem in Bezug auf Erreichbarkeit und Erschließung der Wohn- und Geschäftsgebäude. Neben der teils sehr schwierigen Andienung ist vor allem das Abstellen der Fahrzeuge in Wohnungs- oder Geschäftsnähe oft problematisch oder unmöglich. So werden in der Altstadt und deren engerem Umfeld viele freie Flächen zum Parken genutzt, was in Gegensatz zur gewünschten Straßenraumgestaltung und Flächennutzung steht.

Nach wie vor wird über den Kfz-Verkehr der weitaus größte Verkehrsanteil abgewickelt, die umweltfreundlichen Alternativen wie der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr werden zu wenig genutzt. Folgekosten und ökonomische Schäden muss die Allgemeinheit nicht nur in der Kommune tragen.

#### Kfz / Parken

- Die Erschließung ist im Altort aufgrund enger Bebauung und schmaler Gassen eingeschränkt
- Hauptproblem ist das fehlende Stellplatzangebot im Altort, in enger Bebauung gibt es kaum Möglichkeiten, Stellplätze unterzubringen
- Das Parken im Altort beansprucht wichtige Flächen, beeinträchtigt das Stadtbild und die Aufenthaltsnutzung
- Parkplatzflächen außerhalb der Stadtmauer sind schwer auffindbar, führen zur Versiegelung großer Flächen und sind wenig eingebunden in die Stadtgestaltung
- Die Stadtdurchfahrt im Zuge der alten Bundesstraße – Würzburger Straße, Hauptstraße und Ochsenfurter Straße – ist fahrdynamisch gestaltet und auf hohe und schnelle Verkehre ausgerichtet (ausgenommen die beiden Stadttore)
- In den engen Gassen der Altstadt gibt es Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern / Radfahrern
- Die Umgehungsstraße B 13 trennt die Stadt vom Main und verursacht durch die erhöhte Lage eine flächenhafte Verlärmung des Altstadtbereichs
- Nachdem die Mainlände ein attraktives Freizeitangebot stellt, ist zeitweise auch dort das Stellplatzangebot unzureichend

## Radverkehr

- Das Serviceangebot für Fernradfahrer oder Radtouristen kann noch verbessert werden: So fehlen beispielsweise sichere Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügel oder auch in Fahrradboxen, eine Reparaturmöglichkeit und Schließfächer
- Die lokalen Radrouten sind unzureichend markiert und sollten mittels Übersichtskarten beworben werden
- Probleme mit der Befahrbarkeit gibt es innerorts noch aufgrund von Barrieren durch hohe Bordsteine und grobes Pflaster in den Altstadtgassen
- Sichere Radverbindungswege fehlen zwischen Mainradweg und Altstadt entlang der Lindelbacher Straße und an der Lindelbacher Straße außerorts nach Lindelbach

## Fußgänger

- Die Fußwegeführung zwischen Altstadt und Main unter der trennenden B 13 ist wenig attraktiv
- Im Altort gibt es bei Mischnutzung der Verkehrsflächen viele unklare Gehrechte und behinderte Fußwegebeziehungen (parkende Fahrzeuge, Treppen, Rinnenpflaster). Der Fußgänger hat hier keinen Vorrang, sondern muss sich unterordnen
- Gehwege sind oft zu schmal, an Bushaltestellen fehlen Aufenthaltsbereiche
- Die für Fußgänger geforderte Barrierefreiheit ist teilweise nicht gegeben: So gibt es noch hohe Bordsteine entlang der Hauptstraße, die an vielen Stellen gequert wird. Auch grobes Pflaster in den Gassen lässt das Befahren mit dem Rollator oder dem Rollstuhl nicht zu und erschwert das Gehen.

## ÖPNV:

- Der Busverkehr wird zu wenig genutzt. Als wesentliches Argument gegen die Nutzung wurden die Kosten genannt
- Um eine echte Alternative zur Nutzung des eigenen Kfz zu bieten ist das Busangebot im Stundentakt mit zeitweise Verstärkung im Halbstundentakt unzureichend
- Außerhalb der Bedienungszeiten durch den Bus und außerhalb des Bedienungskorridors gibt es kein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr
- Die Bushaltestellen sind mangelhaft ausgestattet, sie sind nicht barrierefrei, es fehlen Sitzbänke und ein Wetterschutz sowie aktuelle Benachrichtigungen über die Busbedienung
- Die Buserschließung deckt den südlichen Ortsteil und das nördliche Gewerbegebiet nicht ab

## 4. Rahmenbedingungen und Ziele

### 4.1 Rahmenbedingungen

Im ISEK Eibelstadt werden die folgenden wichtigen rahmengebenden Trendfelder aufgeführt und erläutert:

- Demographie
- Klimawandel und Ökologie
- Mobilität
- Urbanisierung
- Regionalisierung und Identität
- Lebensstile und Freizeitverhalten.

In die Gestaltung des Verkehrsgeschehens wirken alle diese Trendfelder mehr oder weniger ein. Die für das Verkehrsgeschehen relevanten Rahmenbedingungen werden nachstehend nochmals aufgegriffen und konkretisiert:

#### **Bevölkerungsentwicklung:**

Eibelstadt liegt im Einzugsbereich von Würzburg und hat heute etwa 3100 Einwohner. Die Einwohnerentwicklung im Landkreis Würzburg wird für die Zukunft als stabil wachsend prognostiziert. Entscheidend für Veränderungen wird das Maß der Zuzüge bzw. Zuwanderungen von außen sein, das auf längere Sicht wenig genau vorhergesagt werden kann.

Mit dem Bebauungsplan „Beckenweinberg“ werden zusätzliche Wohn- und Mischflächen in integrierter Lage angeboten. Der Zuwachs an Wohnungen ist überschaubar und wird teilweise auch vorhandenen Wohnraum ersetzen.

Die Bevölkerungsverteilung hat sich allerdings schon in den letzten Jahren zugunsten der über 65-Jährigen verlagert. Diese Bevölkerungsgruppe wird bis zum Ende des Jahrzehnts weiter um rund 50 % zunehmen.

Von der Bevölkerungsentwicklung her wird sich also die Anzahl der Wege und Fahrten in der Summe nur unwesentlich verändern. Die Fahrtzwecke verlagern sich mehr in den Bereich Freizeit und Versorgung. Verstärken werden sich organisierte Freizeitfahrten. Fortsetzen wird sich der Trend zu mehr Radverkehr im Alltags- und Freizeitbereich.

Deutlich zunehmen wird die Zahl der Mobilitätseingeschränkten: Mehr Wege werden mit dem Rollator, mit dem Rollstuhl oder mit unterstützenden Kleinfahrzeugen unternommen. Barrierefreiheit wird deshalb zu einem entscheidenden Kriterium für eigenständige Mobilität im Alter.

#### **Klimawandel und Ökologie**

Die Veränderungen des Klimas mit ihren Folgen insbesondere für die Landwirtschaft und die Waldnutzung macht deutlich, wie wichtig nachhaltiges Wirtschaften in allen Bereichen ist und verstärkt sein wird. Das Thema „Nachhaltigkeit“ wird zum entscheidenden und beherrschenden Thema im 21. Jahrhundert.

Für den Verkehrssektor geht es dabei nicht nur um Klimaschutz, d.h. vor allem Ersetzen der Verbrennungsmotoren durch regenerative Energieantriebe und Ersetzen schädlicher Produktionsprozesse bei der Herstellung von Fahrzeugen, sondern auch um Lärmminde- rung, Luftreinhaltung, Minderung der Feinstaub- und Mikroplastikbelastung, Reduzierung versiegelter Flächen und nicht zuletzt um Unfallvermeidung.

## **Mobilität**

Die letzten 70 Jahre waren gekennzeichnet durch die Kfz-Massenmobilisierung und die zunehmende Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch das Auto. Die Belegung der wenigen Freiflächen in der Altstadt Eibelstadt durch Kraftfahrzeuge ist aber schon länger an ihre Grenzen gestoßen, weshalb Parkplatzflächen außerhalb angeboten werden.

Die künftige individuelle Mobilität wird sich in zweierlei Hinsicht verändern: Einerseits wird der Antrieb auf regenerative Energien umgestellt werden. So werden die Alltagsfahrzeuge künftig überwiegend elektrisch betrieben, sie werden in der Personenbeförderung auch kleiner und fahrradähnlicher werden. Nur zu einem kleineren Teil werden Fahrzeuge regenerativ erzeugte E-Fuels oder Wasserstoff als Energiequelle nutzen, da deren Herstellung sehr viel energieintensiver als die Stromerzeugung ist.

Darüber hinaus wird sich nicht nur das Fahrzeug selbst verändern, sondern auch dessen Nutzung. Fahrzeuge werden künftig mehr gemeinschaftlich genutzt. Car-Sharing, Ride-Sharing und On-Demand-Verkehre werden zunehmend den privaten Pkw, der durchschnittlich 23 Stunden am Tag auf dem Parkplatz steht, ersetzen. Dies schafft Chancen, die öffentlichen Räume anders zu nutzen als zum Abstellen von Fahrzeugen.

Mit der Umsetzung der Klimaziele verbunden ist auch eine deutliche Verlagerung des individuellen motorisierten Verkehrs zum öffentlichen Nahverkehr und zum Radverkehr. Die Nähe Eibelstadts zum Oberzentrum Würzburg und die Lage auf der Entwicklungsachse Würzburg – Ochsenfurt entlang des Mains begünstigen die Ausbildung eines attraktiven Busverkehrs auf dieser Achse.

Durch die Elektrifizierung des Radverkehrs hat dieser in seiner Bedeutung ganz stark zugenommen. Pedelecs konkurrieren mit dem Auto bis zu Entfernungen von 6, ja teilweise 10 Kilometer, wenn die Wege vom und zum Pkw-Stellplatz mit berücksichtigt werden. In diesen Entfernungsbereich fallen auch Fahrten von Eibelstadt nach Würzburg und nach Ochsenfurt.

Die Bedeutung berufsbedingter Fahrten wird nicht nur aufgrund der Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur abnehmen. Zunehmend entfallen die Fahrten zum Arbeitsplatz, weil Arbeit an beliebigen Orten stattfinden kann, sowohl im Homeoffice als auch im „mobilen Arbeiten“. Auch das Arbeiten im „Next Office“, einem Bürogebäude an Pendlerstationen in Wohnortnähe, mit guter Ausstattung und auch mit weiteren Services wie Kinderbetreuung u.ä., wird diskutiert und spart Verkehrsaufwand.

Der möglichen Einsparung von Pendlerfahrten steht entgegen, dass der Trend zu mehr Freizeitfahrten anhalten wird. Schon heute erfolgen fast die Hälfte aller Wege im Privat- und Freizeitbereich. Aber auch bei den Freizeitfahrten wird sich der Trend zu nachhaltiger Mobilität verstärken.

## **Regionalisierung und Identität, Lebensstile und Freizeitverhalten**

Diese Stichworte zielen darauf ab, die ortstypischen Rahmenbedingungen aufzuwerten und zu stärken. Das wichtigste Erbe der Eibelstädter ist die historische Baustruktur der Altstadt mit der vollständig erhaltenen Stadtmauer, den Stadttürmen und den kleinen Mauergärtchen in Verbindung mit dem Main, über den schon immer die Verknüpfung zur Region hergestellt wurde. Dieses Erbe schafft Identität und ermöglicht einerseits urbanes Leben in der Altstadt, in der die Produkte der Region angeboten werden. Die Vermarktung des Weins spielt hier eine bedeutende Rolle, ebenso der Tourismus. Ergänzend wird mit der Nutzung der Mainlände ein attraktiver Freizeitbereich vor Ort angeboten.

Die Vermarktung regionaler Produkte trägt ebenso dazu bei den Verkehrsaufwand zu mindern wie der Erhalt kleiner Läden in der Ortsmitte oder ein Freizeitangebot vor den Toren der Altstadt. Auch wenn es gegenläufige Tendenzen zu großen Einzelhandelsbetrieben, zu internationaler Produktion, zu Freizeitangeboten auf der ganzen Welt gibt, sind die örtlichen Angebote ein Gegenangebot, das eine Entwicklungschance hat und das auch gefördert werden muss.

#### 4.2 Ziele der Verkehrsentwicklung

Ziel des Verkehrsentwicklungskonzepts ist es, für Eibelstadt ein Mobilitätskonzept zu entwickeln und umzusetzen, das die Mobilitätsanforderungen befriedigt und keine Schädigungen für die heutigen und künftigen Bewohner verursacht. Die Prinzipien der ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit müssen in allen Bereichen berücksichtigt sein.

Mobilitätsanforderungen sind Fahrten und Transporte im Wirtschaftsverkehr, Fahrten von und zum Arbeits- und Ausbildungsplatz, dienstliche Fahrten, Fahrten und Transporte zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen wie Einkaufen, Arztbesuche u.ä.. Zusätzlich zu diesem im weitesten Sinne wirtschaftlich erforderlichen Verkehr werden heute Fahrten, Transporte und Wege mit etwa gleicher Verkehrsleistung erbracht, die der Freizeit, dem Urlaub und privaten Zwecken zuzuordnen sind.

Dem wirtschaftlichen und persönlichen Nutzen von Verkehr stehen aber auch Schäden gegenüber. Schäden durch Verkehr verursacht vor allem der Kfz-Verkehr. Auch wenn die Fußgänger und Radfahrer nicht immer von Unfällen verschont bleiben, wird diesen Verkehrsarten aber in der Summe eine positive gesundheitliche Bilanz zugeschrieben. Der Kfz-Verkehr dagegen verursacht viele nicht gedeckte Kosten und Gesundheitsschäden durch Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid, Mikroplastik, er verursacht Unfälle mit Toten und Verletzten. Zudem werden für ihn Flächen versiegelt, öffentliche Räume belegt und Lebensräume eingeschränkt. Rund ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen stammen aus dem Kfz-Verkehr, mit kaum abnehmbarer Tendenz.

Zentrale Bedeutung hat in den letzten Jahren der Klimaschutz bekommen. Die im Jahre 2015 in Paris vereinbarten Klimaschutzziele sehen eine CO<sub>2</sub>-Minderung vor, die eine Erderwärmung auf weniger als 2 Grad, im Ziel maximal 1,5 Grad, beschränkt. Dazu schreibt der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) im Jahre 2020: „Lägen auch künftig in Deutschland die CO<sub>2</sub>-Emissionen so hoch wie im Jahre 2019, wäre das maximale Budget bereits 2029 aufgebraucht. Bei linearer Reduktion müsste Deutschland ab dem Jahre 2038 CO<sub>2</sub>-neutral wirtschaften, also nicht erst im Jahre 2050“. [7]

Das heißt, dass auch im Verkehrsbereich innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte vollständig auf fossile Energie verzichtet werden muss. Ein Ersatz der bestehenden Kfz mit Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge oder durch andere regenerative Antriebsarten wird nicht 1 zu 1 möglich sein. Deshalb muss sich die Transformation auf zusätzliche Wege stützen. [8]

Diese sind:

- **Verkehr vermeiden:**

Kfz-Verkehr ist heute vergleichsweise günstig, weil Folgekosten für gesundheitliche und ökologische Schäden nicht gedeckt werden. Werden diese Kosten einbezogen, verdoppelt sich etwa der Fahrpreis mit dem Pkw. Die geplante Besteuerung von CO<sub>2</sub> ist eine Maßnahme, welche teilweise diese Kosten abdeckt. Höhere Energiekosten führen dazu, dass Fahrten eingespart werden, dass Produkte eher vor Ort konsumiert werden und Nähe an Bedeutung gewinnt. Erreicht werden kann dies auch

durch Verringerung der Reise- und Transportgeschwindigkeiten. Einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung kann die Digitalisierung leisten: Digitale Kommunikation und teilweise auch Produktion ersetzen Fahrten zur Arbeit, im Wirtschafts- und auch im Freizeitverkehr.

- **Verkehr verlagern:**

Verkehr kann auf verträglichere Verkehrsmittel wie beispielsweise vom Auto auf den ÖPNV, das Fahrrad oder das Zu-Fuß-Gehen verlagert werden. Verkehr kann aber auch auf verträglichere Trassen geleitet werden, wie dies beispielsweise die Umgehungsstraßen zeigen.

- **Verkehr möglichst verträglich abwickeln:**

Verkehr, der weder vermieden noch verlagert werden kann, soll möglichst verträglich abgewickelt werden: Mit regenerativer Energie, leise, flächen- und ressourcensparend und sicher. Die Fahrzeuge dazu sind deshalb klein, sparsam und werden gemeinsam genutzt.

Für Eibelstadt heißt Verkehr vermeiden auch, lokale Einrichtungen zu erhalten und so kurze Wege innerhalb der Stadt zu sichern: Lebensmittelläden, Bäckerei, Rathaus, Post, Ärzte und Apotheken, Dienstleister und Gaststätten ermöglichen Erledigungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad und schaffen darüber hinaus Leben und Begegnungen im öffentlichen Raum.

Klimaschutz heißt auch, dass der Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr gestärkt werden muss. Das eigene Auto wird an Bedeutung verlieren und zunehmend ersetzt durch Carsharing-Fahrzeuge (gemeinsam genutzte Fahrzeuge), durch Ride-Sharing-Angebote, welche über den ganzen Tag auf Anforderung (on demand) verfügbar sind und die den öffentlichen Nahverkehr ergänzen.

Dabei muss sich der Verkehr einordnen in die städtebaulichen und stadtgestalterischen Ziele: Denkmalschutz und Förderung der historischen Altstadt sind ein hohes Gut von Eibelstadt und für Bewohner und Tourismus gleichermaßen ein lebenswichtiger Faktor. Die Altstadt um das Rathaus und den Marktplatz ist das Wohnzimmer der Stadt, die lebendige Mitte, in der Aufenthalt und Begegnung wichtig sind und die deshalb hochwertig umgestaltet werden soll. Das Reduzieren bzw. verträgliche Einfügen fahrender und abgestellter Fahrzeuge in den öffentlichen Räumen der Altstadt, in der Autos ursprünglich nicht vorgesehen waren, ist hier eine zentrale Aufgabe. Aufwertung der Straßenräume und Mobilitätsanforderungen sind gegeneinander abzuwägen. Hierzu benötigt es ein abgestimmtes Verkehrs- und Parkierungskonzept.

### **Barrierefreiheit**

Mit dem Programm „Bayern barrierefrei 2023“ [9] möchte das Land die UN-Menschenrechtskonvention umsetzen. Danach sollen bis zum Zieljahr der gesamte öffentliche Raum und der öffentliche Nahverkehr barrierefrei werden. Neben barrierefreien Zugängen zu öffentlichen Gebäuden und barrierefreien Zugängen zu Informationen geht es hier im Besonderen um Barrierefreiheit an den Bushaltestellen und um die gute Begehrbarkeit in der Altstadt.

### **Erschließung Mainländer**

Ein weiteres Ziel, im ISEK schon ausformuliert und inzwischen auch weitgehend umgesetzt ist die Einrichtung eines attraktiven Freizeitbereichs in der Mainländer. Aufgrund der positiven Resonanz auf das Freizeitangebot stellt sich die Frage nach der verkehrlichen Einbindung und Erschließung des Mainufers.

## 5. Handlungsfelder

Sowohl im ISEK Eibelstadt als auch in der Begründung zur Sanierungssatzung [10] werden prioritäre Maßnahmen für den Bereich Altort / Sanierungsgebiet aufgeführt. Im ISEK werden dazu teilweise auch Planungsansätze gezeigt. Für den Verkehrsbereich sind dies folgende Maßnahmen:

- Rück- und Umbau der Hauptstraße
- Pflasterung der Maingasse / Falltorgasse nach historischem Vorbild
- Rückbau und Aufwertung der Ortseinfahrt Würzburger Straße
- Neuordnung und räumliche Komprimierung der Parkierungsflächen
- Neugestaltung des Vorplatzes des Maintors
- Umgestaltung Mauerring (Schützenring, Gebrüder-Hofmann-Ring, Oberer Graben)
- Umgestaltung Ortseingänge (Platzsituationen vor Würzburger und vor Ochsenfurter Tortürmen)

Die Maßnahmen sind eingebettet in ein städtebauliches Konzept zur langfristigen baulichen und freiräumlichen Entwicklung, welche den Rahmen insbesondere für das Umfeld um den Altort und die Mainlände vorgibt. Für den Altort wurde ein Gestaltungshandbuch zur Aufwertung des Stadtbildes - der öffentlichen Räume und der Gebäude / Fassaden - erarbeitet, das Richtlinien für die Art und Weise der Umbauten aufzeigt.

Unsere eigenen Erhebungen - die sich in diesem Punkt mit den Haushaltsbefragungen aus dem ISEK weitgehend decken - haben gezeigt, dass die Parkierungsregelung zentraler Ansatzpunkt für alle aufgeführten Maßnahmen ist und deshalb ein Parkierungskonzept Voraussetzung für die genannten Umbaumaßnahmen in und um den Altort herum ist. Das Umfeld des Altortes mit dem Mauerring, der geplanten Neubebauung Beckenweinbergweg und der Neugestaltung Mainlände wird in das Parkierungskonzept einbezogen, weil das Thema Parkierung nicht allein im Altort gelöst werden kann.

Neben der Parkierung ist die verkehrsrechtliche Regelung des fließenden Verkehrs zu klären. Hierzu zählen die Fragen der Einbahnstraßenregelung, der Geschwindigkeitszonung und der Verkehrslenkung. Und nicht zuletzt werden für die einzelnen Verkehrsarten des Umweltverbundes - den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr - spezifische Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet, wobei ein besonderes Augenmerk auf das Thema „Barrierefreiheit“ im öffentlichen Straßenraum gelegt wird.

## 5.1 Parkierungskonzept

Aus der Parkierungserhebung und den Befragungen lässt sich folgendes Resümee ziehen:

- Die Mehrheit der Bewohner und Dienstleister im Altort ist mit der bestehenden Parkierungsregelung aus Haltverbotszone und Bewohnerparkvorrecht zufrieden.
- Die Stellplätze im Altort reichen für alle Bewohner dort nicht aus, weshalb vielfach im möglichst nahen Umfeld geparkt wird.
- Die höchste Parkierungsbelegung findet in den Abendstunden und in der Nacht statt. Dann wird in der Altstadt mangels wohnungsnaher Stellplätze auch illegal geparkt.
- Die Summe der Stellplätze in der Altstadt und direktem Umfeld ist mit etwa 330 Stellplätzen insgesamt ausreichend (Bedarf ca. 280 Stellplätze), gewünscht werden aber mehr Stellplätze im Altort und in Wohnungsnahe.
- Gewünscht wird, dass Fremd- und Dauerparker aus dem Altort herausgehalten werden.
- Die Parkierungserhebung hat gezeigt, dass etwa ein Drittel der Fahrzeuge den ganzen Tag nicht bewegt wurden und zusätzlich fast 40 % der Fahrzeuge tagsüber mehr als 6 Stunden parkt.
- Aus der Befragung kann geschlossen werden, dass etwa 60 Stellplätze für Beschäftigte und etwa 50 Stellplätze für Kunden im öffentlichen Straßenraum benötigt werden. Die Parkdauer für Kunden beträgt maximal 2 Stunden.

Eine sinnvolle Parkierungsregelung versucht, die Dauerparker möglichst aus den Bereichen herauszuhalten, in denen der Parkraum knapp ist. Schwierig ist es aber, Dauerparker so auszusortieren, dass Bewohner nicht zu hart getroffen werden, wenn diese ihr Fahrzeug ebenfalls länger stehen lassen. Wir haben gesehen, dass über 80 Fahrzeuge der Bewohner den ganzen Tag nicht bewegt werden. Diese Dauerparker aus der Altstadt herauszuholen ist beispielsweise mit der Regelung, die für den Marktplatz getroffen wurde, möglich: Parken mit Parkscheibe bis zu 3 Stunden, mit Bewohnerparkausweis nachts von 18 - 8 Uhr und am Wochenende ab Samstag 12 Uhr frei. Ein Anwohner mit Ausweis kann dann theoretisch mit Parkscheibe von 18 Uhr bis 11 Uhr am nächsten Tag parken, nicht aber den ganzen Tag.

Die StVO gibt uns die Möglichkeit, eine Haltverbotszone einzurichten und davon Ausnahmen zu erlassen, z.B. das Parken für bestimmte Zeitfenster für bestimmte Personengruppen zu ermöglichen. Die Personengruppen sind aber stark eingeschränkt: StVO sieht Parkerleichterungen nur für Anwohner und Schwerstbehinderte vor. Sonderregelungen für Selbständige, Beschäftigte oder Kunden sind laut StVO bzw. StVG im Regelfall nicht zulässig; nur in besonderen Fällen können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen von den Halt- und Parkverboten nach § 46/1 Ziffer 3,4 und 4b StVO genehmigen. Dazu zählen beispielsweise das Parken vor eigenen Grundstücksausfahrten, Bewohnerausweise für Gewerbetreibende, soziale Dienste, Gäste, Ärzte und Handwerker ausweise. Diese sollen angeboten werden, wenn hierfür ein Bedarf besteht. Rechtlich umstritten ist es, Bewohnern mit Stellplatz auf dem eigenen Grundstück den Anspruch auf einen Bewohnerausweis zu versagen: Während eine Reihe von Städten Bewohnern mit eigenem Stellplatz den Parkausweis verweigern und dies auch rechtlich durchsetzen konnten, wird im Kommentar zur StVO und VwV diese Einschränkung untersagt [13].

Fremde Dauerparker können und sollen also aus der Haltverbotszone herausgehalten werden, um tagsüber den Kurzparkern, den Kunden und auch den Anwohnern den Vorrang beim Parken einzuräumen. Heute ist im Altort auf markierten Stellplätzen in der Hauptstraße, am Heumarkt und in der Maingasse das Parken ohne Zeitbeschränkung möglich. Dies sind 110 Stellplätze. Auf diesen waren am Erhebungstag 24 Fahrzeuge den ganzen Tag abgestellt, ohne dass sie bewegt wurden.

Unser Ansatz ist, die Kurzparker stärker in der Hauptstraße zu konzentrieren, wo die Anfahrtswege minimiert sind, und die Dauerparker möglichst nach außerhalb der Stadtmauer zu verdrängen. Auch Langzeitparker tagsüber wie z.B. Beschäftigte sollten am Rand der Altstadt parken.

Für das Parkierungskonzept wird eine stufenweise Umsetzung vorgeschlagen, die einmal die Möglichkeiten im Bestand berücksichtigt, dann den Bau von Ersatzstellplätzen außerhalb der Altstadt vorsieht und schließlich mit der Umgestaltung der Altstadt und weitergehender Parkplatzreduzierung das Zielkonzept realisiert:

**Stufe 1:** Parkierungskonzept im Bestand ohne wesentliche bauliche Maßnahmen mit Verlagerung der Stellplätze im Altort

**Stufe 2:** Bau von Ersatzstellplätzen im Umfeld der Altstadt

**Stufe 3:** Neugestaltung Altort (Hauptstraße, Maingasse, Falltorgasse) mit weitergehender Verlagerung der Stellplätze

### 5.11 Parkierungsregelung Stufe 1:

In der ersten Stufe werden Maßnahmen umgesetzt, die ohne große bauliche Veränderungen möglich sind. Es geht dabei um verkehrsrechtliche Änderungen und um die Reduzierung der Stellplätze auf dem Marktplatz. Stufe 1 beinhaltet:

- Haltverbotszone Altstadt innerhalb Stadtmauer wie bisher im Bestand. Kurzes Halten sowie Be- und Entladen sind hier erlaubt. Ausgenommen vom Zonenhaltverbot sind gekennzeichnete Flächen und das Parken mit Bewohnerausweis.
- Die Sonderregelung für den Marktplatz für Parken mit Parkscheibe wird auf die markierten Stellplätze auf der Westseite der Hauptstraße und auf der Maingasse ausgedehnt. Für Bewohner mit Parkausweis ist das Parken dort wie auf dem Marktplatz Mo-Fr 18 Uhr bis 8 Uhr und Sa 12 Uhr bis Mo 8 Uhr frei.
- Die maximale Parkdauer auf gekennzeichneten Flächen wird von 3 Stunden auf 2 Stunden reduziert.
- Auf dem Heumarkt und dem Bereich bis zum Marktplatz sind die Stellplätze 18 Uhr bis 8 Uhr nur für Bewohner reserviert. Auch die Stellplätze auf der östlichen Hauptstraße zwischen Falltorgasse und Ochsenfurter Tor sind nur für Bewohner 18 – 8 Uhr freigegeben, tagsüber darf hier nicht geparkt werden.
- Die Bushaltestelle wird provisorisch auf den Markplatz verlegt.
- Angeboten werden künftig an zentraler Stelle im Altort
  - 4 Carsharing-Stellplätze
  - 2 Behindertenstellplätze wie bisher
  - 4 Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Ladestationen



Dabei wird die Zahl der markierten Stellplätze am Marktplatz von 28 auf die Hälfte reduziert.

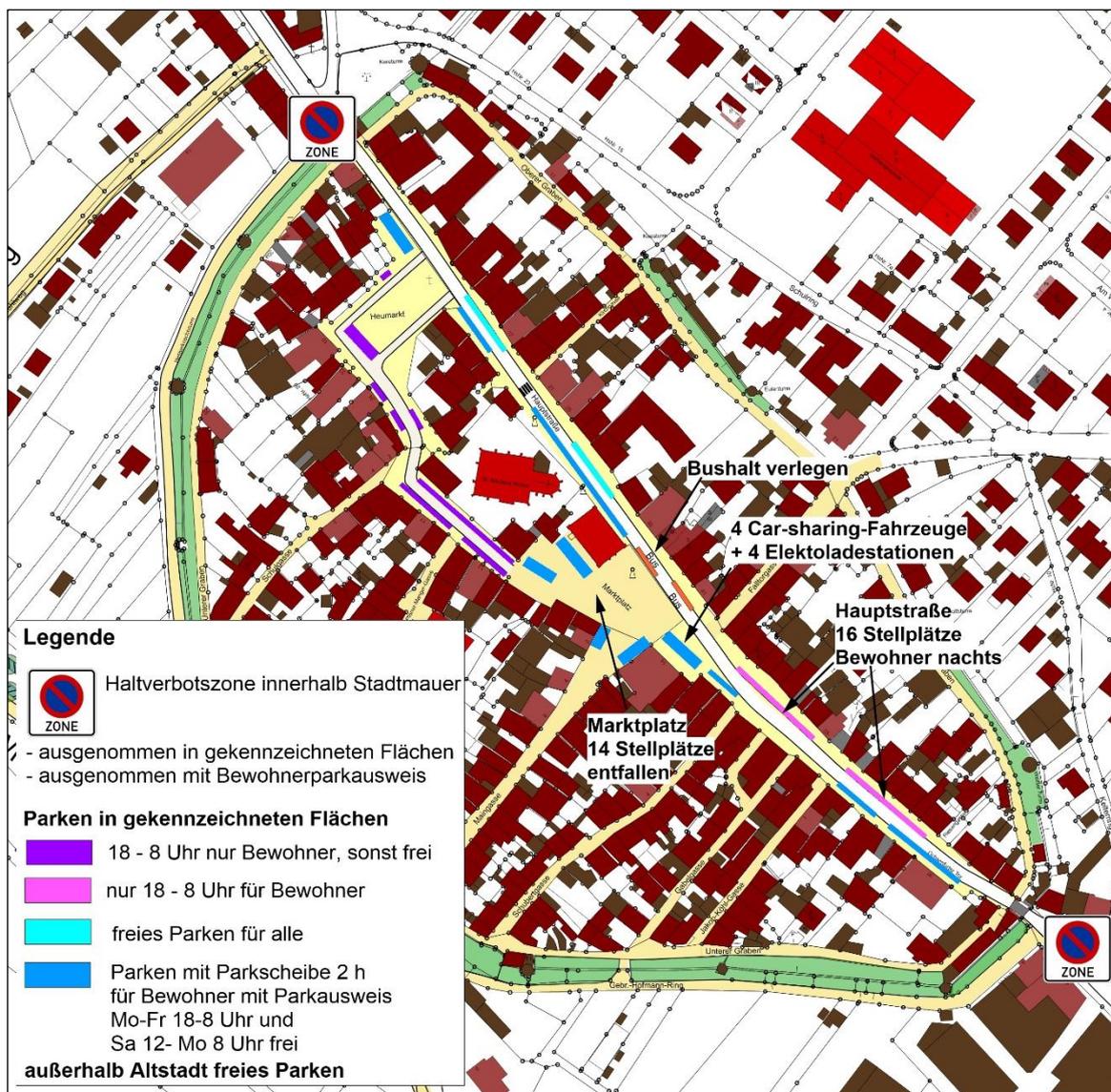
Im ISEK gibt es den Vorschlag, das Parken in der Hauptstraße der Sichtachse vom Ochsenfurter Tor zum Rathaus zu unterbinden, um den Blick nicht zu verstellen. Deshalb wird vorgeschlagen, diese Stellplätze auf der östliche Seite der Hauptstraße nur nachts während der Zeit der höchsten Nachfrage nach Stellplätzen freizugeben: „Parken auf Gehweg mit Bewohnerparkausweis von 18 – 8 Uhr frei“. Tagsüber wäre also dann die Sicht auf das Rathaus und die Mariensäule nicht beeinträchtigt. Die übrigen möglichen Stellplätze in der Hauptstraße werden alle markiert (54 Stellplätze) bzw. bleiben erhalten.

Vorgeschlagen wird, in der ersten Stufe auch die Bushaltestellen in den Bereich des Marktplatzes zu verlegen. Hier sollen provisorische Haltestellen am Fahrbahnrand angelegt werden, die beim Umbau der Hauptstraße in ihren endgültigen Zustand versetzt werden. An den bisherigen Haltestellen kann das Parken entsprechend Konzept zugelassen werden.

In der Summe gibt es danach 15 Stellplätze im Altort weniger. Rechnerisch kann ein Carsharing-Fahrzeug etwa 10 Privatfahrzeuge ersetzen, vier angesetzte Mietautos würden dann also 40 Stellplätze überflüssig machen und die Bilanz mehr als ausgleichen.

**Stellplatzbilanz Altort:**

	Bestand		Stufe 1	
	markiert	sonstige	markiert / sonstige	
Marktplatz	28		14	Parkdauer 2 h
Hauptstraße insgesamt	59	12	70	
Nordseite nördl. Rathaus	8	5	10	
Südseite nördl. Rathaus	15		15	Parkdauer 2 h
Senkrecht-P. Heumarkt	7		7	Parkdauer 2 h
Nordseite südl. Rathaus	11	3	16	nur nachts Bewohner
Südseite südl. Rathaus	10	4	14	Parkdauer 2 h
Senkrecht-P. Hauptstr.	8		8	Carsharing / Elektro-Kfz
Heumarkt	14		14	nachts nur für Bewohner
Heumarkt – Marktplatz	20		20	nachts nur für Bewohner
Maingasse	9	15	24	max. Parkdauer 2 h
Falltorgasse		5	5	Bewohner
<b>Summe</b>	<b>130</b>	<b>32</b>	<b>147</b>	



**Abbildung 30:**  
**Parkierungsregelung Altort nach Stufe 1**

Das Parken außerhalb markierter Flächen bleibt mit Bewohnerparkausweis zulässig, soweit es nach den Vorschriften der StVO nicht verboten ist. Es empfiehlt sich, die wichtigsten Vorschriften der StVO nochmals bekannt zu machen und im Zweifelsfall auch vor Ort das Parken an unzulässigen Standorten zu verbieten bzw. baulich zu verhindern. Dies betrifft vor allem das Parken im Kreuzungsbereich und das Parken an engen Stellen. Ein Beispiel für ein Informationsblatt mit den Vorgaben für das Parken ist im Anhang beigelegt.

Auch das Parken auf dem Gehweg vor dem eigenen Anwesen mit Bewohnerparkausweis ist weiterhin zulässig. Vorgeschlagen wird aber, dass eine Gehwegmindestbreite von 1,50 m gewährleistet sein muss.

### 5.12 Parkierungsregelung Stufe 2:

Vor den im ISEK genannten Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum im Altort und der damit verbundenen Einschränkung des Parkens müssen im Umfeld Ersatzstellplätze geschaffen werden. Ersetzt werden sollen im Altort alle Stellplätze auf dem Marktplatz, die markierten Stellplätze in der Maingasse, ein Teil der Bewohnerstellplätze Maingasse und die Stellplätze in der Falltorgasse. In der Hauptstraße entfallen weitere 6 Stellplätze. Für den Marktplatz werden nur die in der Nacht belegten Stellplätze (entsprechend der Anzahl der nach Stufe 1 noch vorhandenen Stellplätze) angesetzt. In der Bilanz sind das folgende entfallende Stellplätze:

Marktplatz	14 Stellplätze
Maingasse	9 markierte Stellplätze 6 Bewohnerstellplätze (einseitig keine Parkierung)
Falltorgasse	5 Bewohnerstellplätze
Hauptstraße	<u>6 Bewohnerstellplätze</u>
Summe	40 Stellplätze

Ein Teil der vorhandenen Stellplätze in der Hauptstraße wird durch Carsharing-Parkplätze und Ladestationen für Elektro-Autos ersetzt,

Das Anbieten von Ersatzstellplätzen im Umfeld der Altstadt ist aufgrund der vorhandenen und geplanten Bebauung und der zu schützenden Freiflächen nicht unproblematisch. Von Seiten des Denkmalschutzes und auch als Anregung des ISEK wurde der Schutz der Stadtmauer und deren Vorfeld formuliert; hier sollte ein attraktiver Mauerrundweg entstehen. Im Westen ist mit dem Bebauungsplan „Beckenweinberg“ die angrenzende Nutzung weitgehend festgelegt. Größere Flächen sind im Bereich Maintor und Gebrüder-Hofmann-Ring bedingt verfügbar, allerdings nicht auf kurzem Weg erschließbar. Der Wunsch, eher kleinere, dezentrale Parkierungsangebote zu schaffen, lässt sich nur schwer realisieren.

Der Vorschlag eines zentralen Parkhauses oder Parkdecks auf dem Parkplatz Wiesenweg, wie im ISEK empfohlen, erscheint dem Verkehrsgutachter überzogen. Ein Testentwurf auf der Fläche des Parkplatzes Wiesenweg mit zweigeschossiger Parkierungsanlage mit je einer Fahrgasse, die sich hier noch einfügen ließe, würde etwa 60 Stellplätze anbieten, abzüglich Bestandsangebot wäre das ein Plus von 34 Stellplätzen, d.h. der heutige Parkplatz Maintor mit knapp 60 Stellplätzen plus entfallende Stellplätze im Altort können damit nicht ersetzt werden. Für diese zusätzlichen 60 Stellplätze erscheint auch der Aufwand unverhältnismäßig, der Standort ist zu abseitig, wie auch die geringe Belegung des Parkplatzes an dieser Stelle zeigt. Ein Parkhaus ist zudem nicht nur schwer finanzierbar, es lässt sich auch kaum in die vorhandene Baustruktur integrieren, ist aus wasserrechtlicher Sicht schwierig und kann mit neuen, alternativen Mobilitätsangeboten möglicherweise

überflüssig werden. Dennoch bleibt die Option für ein Parkdeck auf dem Parkplatz Wiesenweg im Grundsatz erhalten und sollte dann weiter geprüft werden, wenn sich die Umsetzung dieses Konzepts als unzureichend erweisen würde.

In der „Entwicklungsperspektive Eibelstadt“ zum ISEK wird ein Entwurf zum Maintorplatz vorgestellt, der eine Aufwertung des Maintorumfeldes als Aufenthaltsplatz auch mit Parken vorsieht. Der favorisierte Entwurf ist in Abbildung 31 dargestellt. Der Entwurf geht aber von einer Reduzierung der dort vorhandenen Stellplätze aus.



**Abbildung 31:**  
Vorschlag Maintorplatz aus ISEK

### **Ausbau Maintorparkplatz:**

Aufbauend auf diesem Vorschlag und dem von uns festgestellten Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen haben wir ein Konzept für einen „Maintorparkplatz“ entwickelt, der sich auf dem heutigen Platz, den angrenzenden Kleingärten und der Fläche des Spielplatzes unterbringen lässt. Diese Flächen sind im Besitz der Stadt und sind somit auch grundsätzlich verfügbar. Nach der Umgestaltung der Mainlände ist der Bedarf für einen großen Spielplatz nicht mehr gegeben, ein wohnortnaher Spielplatz für Kleinkinder kann im Bereich südöstlich des Maintors auf Seiten der Stadtmauer vorgesehen werden.

Die Abbildung 32 zeigt den bestehenden Parkplatz, Abbildung 33 die Konzeption des neuen Parkplatzes Maintor mit 90 Stellplätzen unter einem grünen Baumdach, das sich vor der B 13-Böschung in Verlängerung der Achse Haus der Musik - Schützenhaus ausbildet und sich so in den vorhandenen Grünbereich einfügt. Das Mehrangebot von 34 Stellplätzen gegenüber dem Bestand (56 Stellplätze) deckt knapp den Bedarf für die im Altort entfallenden 40 Stellplätze. Zusätzliche private Stellplätze und der Ersatz durch Carsharing-Fahrzeuge schließen die Lücke in der Bilanz.



**Abbildung 32:**  
Luftbild Maintorparkplatz im Bestand mit 56 Stellplätzen

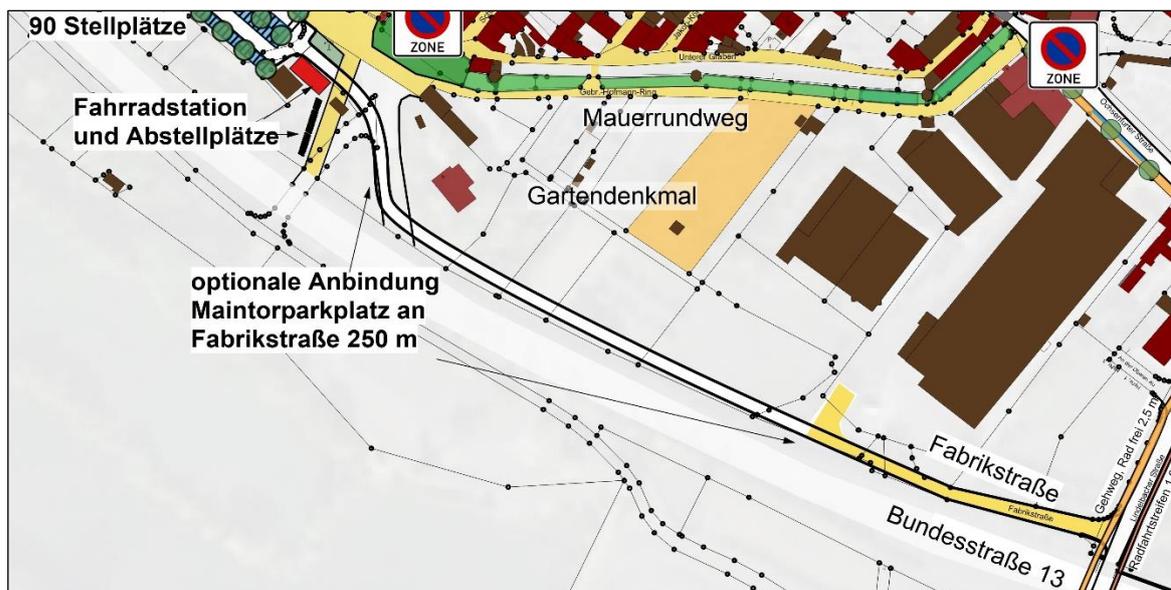


**Abbildung 33:**  
Ausbau Maintorparkplatz mit 90 Stellplätzen

Das Konzept geht davon aus, dass der grüne Gartenkranz entlang der Stadtmauer vervollständigt und der Mauerrundweg verkehrsberuhigt und vom Autoverkehr entlastet wird. Der neue Parkplatz am Maintor wird von der Stadtmauer abgerückt, so dass vor dem Maintor ein Vorbereich entsteht, der auch als offener Maintorplatz multifunktional genutzt werden kann. Der Parkplatz selbst wird naturnah gestaltet, möglichst gering versiegelt, mit vielen Bäumen begrünt und kann bei Bedarf auch als Erweiterung des Maintorplatzes zum Aufenthalt oder als Festplatz genutzt werden. Die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge ist zu berücksichtigen.

Angrenzend an den Parkplatz sind entlang des neuen Weges zur Mainlände auch Abstellplätze für Radfahrer vorgesehen, die teilweise ebenfalls mit Lademöglichkeit versehen werden sollen. Der Weg vom Maintor zur Unterführung der Bundesstraße soll künftig direkt geführt werden, um eine Sichtverbindung herzustellen und die Nähe der Stadt zu zeigen (siehe Abbildung 31). An dieser Achse wird auch eine Fahrradstation mit abschließbaren Fahrradboxen und mit einem großen Angebot von Fahrradbügeln als Fahrradparkplatz vorgeschlagen.

Erschlossen wird der Parkplatz über den Wiesenweg und Mühlweg. Zu prüfen ist eine zweite Erschließungsspanne von Osten über die Fabrikstraße und weiter entlang des Böschungsfußes der B 13 zum Parkplatz. Damit könnte der gesamte Erschließungsverkehr aus dem Altort und dem Mauerrundweg herausgehalten werden, zudem wäre auch eine Verknüpfung zum Parkplatz Landschaftssee hergestellt.



**Abbildung 34:**  
Anbindung Maintorparkplatz an Fabrikstraße

Grundsätzlich ist die Erschließung auch nur über eine Spange, also entweder den Mühlweg / Wiesenweg oder die Fabrikstraße denkbar. Ein Einrichtungsverkehr zwischen diesen beiden Ästen wird nicht empfohlen, weil dann zusätzliche Umwege entstehen.

Durch den Bau des Maintorparkplatzes wird in die Fläche des heutigen Spielplatzes und vorhandener Gartengrundstücke eingegriffen. Der Spielplatz für Kleinkinder kann auf die Seite zur Stadtmauer verlegt werden. Die städtischen und privaten Nutzgärten sollen neu angeordnet werden. Ein Teil der Gartengrundstücke kann durch Nutzung der Fläche zwischen Wiesenweg / Parkplatz und B13-Damm ersetzt werden. Eine weitere Variante wäre das Heranrücken der Gärten an die Stadtmauer bzw. die Umnutzung von Grünflächen an der Stadtmauer zu Gärten.

### 5.13 Parkierungsregelung Stufe 3:

In einer weiteren Stufe, die mit der Neugestaltung der Hauptstraße einhergeht und den Bau des erweiterten Maintorparkplatzes voraussetzt, werden sämtliche Stellplätze auf dem Marktplatz entfernt und zusätzlich werden für das Parken im Altort Gebühren von Nicht-Anwohnern verlangt. Die erweiterte Stufe 3 beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Haltverbotszone Altstadt innerhalb Stadtmauer wie bisher im Bestand, ausgenommen sind die gekennzeichneten Flächen und das Parken mit Bewohnerausweis.
- Das Parken in gekennzeichneten Flächen ist gebührenpflichtig. Nur für Bewohner mit Parkausweis ist das Parken dort ganztags frei. Diese Ausnahme gilt nicht für die Stellplätze auf der Hauptstraße: Diese sind tagsüber 8 – 20 Uhr für alle Nutzer gebührenpflichtig und zeitlich beschränkt auf maximal 2 Stunden. Zwischen 20 und 8 Uhr sind diese Stellplätze für Bewohner mit Ausweis frei.
- Angeboten werden dann an zentraler Stelle im Altort, d.h. in der Hauptstraße in Nähe des Rathauses
  - 2 Behinderten-Stellplätze
  - mindestens 6 Carsharing-Stellplätze
  - ca. 10 Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Ladestationen

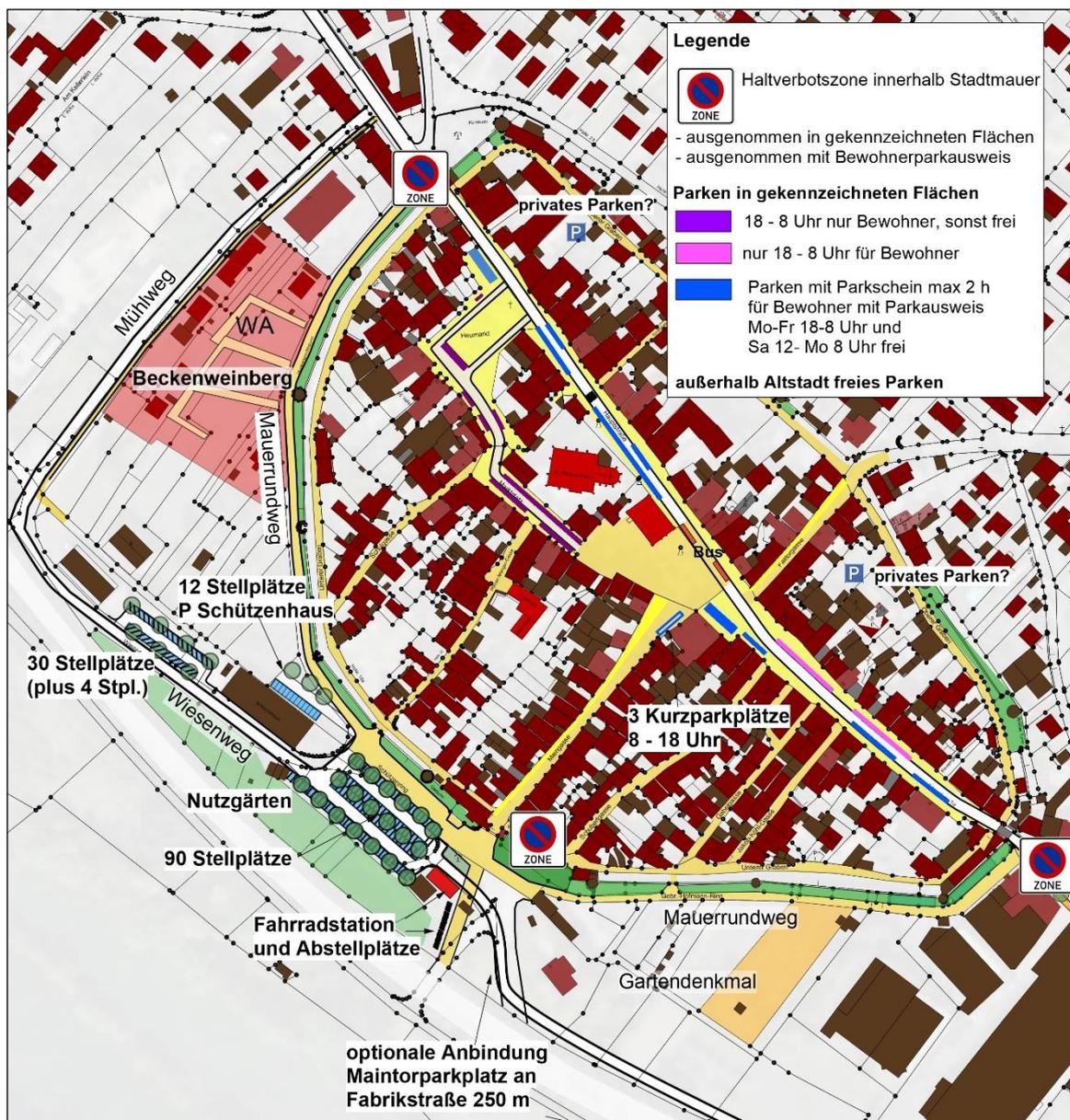
Die Stellplätze auf dem Marktplatz und in der Falltorgasse entfallen ganz. In der Maingasse entfallen die markierten Stellplätze, auch gibt es auf der Nordwestseite keine Bewohnerstellplätze mehr, da hier eine Gehwegzone vorgeschlagen wird. Auf der Südseite verbleiben noch 9 Bewohnerstellplätze; davon sind die drei, die zum Marktplatz am nächsten liegen, tagsüber als Kurzparkstände (15 Minuten) ausgewiesen.

In der Hauptstraße werden 16 Stellplätze zwischen Falltorgasse und Ochsenfurter Tor wie zuvor in Stufe 1 nur nachts für Bewohner freigegeben. Die restlichen 32 Stellplätze in der Hauptstraße sind tagsüber alle gebührenpflichtig, nachts für Bewohner mit Ausweis frei.

#### Stellplatzbilanz Altort:

	<b>Bestand</b>	<b>Stufe 1</b>	<b>Stufe 3</b>
	markierte und nicht markierte Stellplätze		
Marktplatz	28	14	0
Hauptstraße gesamt	71	70	64
Nordseite nördl. Rathaus	13	10	6 Parkdauer 2 h
Südseite nördl. Rathaus	15	15	7 Parkdauer 2 h
Senkrecht-P. Heumarkt	7	7	8 Carsharing / Elektro-Kfz
Nordseite südl. Rathaus	14	16	7 Parkdauer 2 h
Südseite südl. Rathaus	14	14	16 nur nachts Bewohner
Senkrecht-P. Hauptstr.	8	8	12 Parkdauer 2 h
Heumarkt	14	14	8 Carsharing / Elektro-Kfz
Heumarkt – Marktplatz	20	20	14 nachts nur Bewohner
Maingasse	24	24	20 nachts nur Bewohner
			9 nur Bewohner
Falltorgasse	5	5	davon 3 tagsüber Kurzparker
			0
<b>Summe</b>	<b>162</b>	<b>147</b>	<b>107</b>

Die Bilanz zeigt für Stufe 3 eine Reduzierung der Stellplätze gegenüber dem Bestand um 55 und gegenüber Stufe 1 um 40 Stellplätze. Abbildung 35 zeigt die Parkierungsregelung im Altort und Umfeld im Zustand nach Umbau der Straßenräume im Bereich innerhalb der Altstadt.



**Abbildung 35:**  
**Parkierungsregelung Altort nach Stufe 3**

Die gegenüber der Stufe 1 entfallenden 40 Stellplätze werden fast vollständig auf den Parkplatz Maintor verlagert. Es wird angenommen, dass dann dank eines besseren ÖPNV-Angebots und der Möglichkeit, Carsharing-Fahrzeuge zu nutzen (es sind dann 6 Gemeinschaftsautos vorhanden, die 60 private Fahrzeuge ersetzen können) der Stellplatzbedarf sinkt.

Zusätzlich soll das Angebot privater Stellplätze erhöht werden. Auch wenn die Stadt keinen direkten Zugriff auf Privatflächen hat, kann doch der Bau privater Parkieranlagen in Innenbereichen der Altstadt unterstützt werden. Dies können integrierte Parkgaragen oder kleine Parkhäuser mit technischen Hilfen zur Stapelung von Autos sein, die baulich vollkommen in die Struktur und das Bild der Altstadt integriert sind. Die Erschließung kann entweder von der Hauptstraße oder auch dem Oberen Graben her erfolgen. In der Bilanz setzen wir längerfristig 5 zusätzliche private Stellplätze an.

Die Einführung von Parkgebühren für die markierten Stellplätze erfordert zunächst Investitionen in Parkscheinautomaten und auch in eine verschärfte, regelmäßige Kontrolle. Erfahrungsgemäß decken aber die Parkgebühren auf längere Sicht diese Kosten.

Die Parkgebührenregelung ermöglicht eine genauere Steuerung des Parkens: Je nach Bedarf kann die Parkhöchstdauer festgelegt werden - auch für einzelne Straßenabschnitte - und auch über die Höhe der Parkgebühren kann die Belegung gesteuert werden. Vorgeschlagen wird, die Höchstparkdauer tagsüber auf 2 Stunden zu begrenzen. In der Befragung ist dieser Zeitbedarf für Kunden bzw. Gäste als Obergrenze genannt worden.

Abbildung 35 zeigt noch zwei ergänzende Maßnahmen außerhalb des Altorts:

1. Erweiterung des Parkplatzes Wiesenweg auf 30 Stellplätze: Mit geringem Aufwand kann der Parkplatz etwas verlängert und um 4 zusätzliche Stellplätze ergänzt werden.
2. Parkplatz Schützenhaus: Dieser Parkplatz auf städtischem Grund direkt neben dem Schützenhaus ist im Bebauungsplan Beckenweinberg ausgewiesen. Er bietet zusätzlich 12 Stellplätze an. Der Standort steht in gewissem Konflikt zum Konzept der Aufwertung des Mauerrings. Der Standort kann aber als Ausweichparkplatz – möglicherweise auch zeitlich begrenzt – Engpässe überbrücken. Der Parkplatz soll nur über den Wiesenweg angefahren werden, nicht über den Schützenring, an dem künftig nicht mehr geparkt werden soll. Durch Bepflanzung wird er vom Schützenring optisch abgeriegelt.

Alternativ zur hier vorgeschlagenen erweiterten Bestandsregelung - die den Vorteil hat, dass Bewohner weiter unabhängig von der Markierung der Stellplätze parken können - wäre eine Ausschilderung der Haltverbotszone mit dem Zusatzschild: „Parken mit Parkscheibe nur in gekennzeichneten Flächen bis zu 2 Stunden frei“ und „Bewohner mit Parkausweis frei“. Dann wären aber alle möglichen Stellplätze im Altort zu markieren und alle Stellplätze wären für Fremde bis zu zwei Stunden nutzbar. Die Bewohner hätten das Recht, ihr Fahrzeug überall länger als zwei Stunden abzustellen, was derzeit auf dem Marktplatz nicht dauerhaft möglich ist. Nachteil ist aber, dass damit die Bewohner-Dauerparker nicht aus der Altstadt heraus zu bekommen sind, weshalb diese Regelung nicht verfolgt wird.

#### **5.14 Parkausweise**

Kritik wurde von einigen Anwohner daran geübt, dass sie im Altort Gebühren für Parkausweise aufbringen müssen, während diese im übrigen Stadtbereich nicht anfallen. Bisher durften dafür nur Verwaltungsgebühren erhoben werden. Derzeit wird das Straßenverkehrsrecht novelliert. Nach den Plänen sollen künftig die Kommunen die Gebühren selbst festlegen können und so kostendeckende Parkgebühren verlangen, d.h. die Gebühren könnten sich dann am Wert der Parkplatzfläche ausrichten.

Grundsätzlich gibt es kein Recht auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum, weder in den Innenstädten noch außerhalb davon. In Neubaugebieten sind so z.B. auch Erschließungsbeiträge zu bezahlen. Der Gutachter plädiert aber dafür, die Parkgebühren für Bewohner nicht zu erhöhen, um das Wohnen im Altort nicht unattraktiver zu machen. Andererseits sollte über die Gebühren für Anwohner auch ein Anreiz geschaffen werden, private Fahrzeuge außerhalb des Altorts abzustellen, wenn diese nicht regelmäßig genutzt werden. Dies kann über die Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise in geringem Rahmen gesteuert werden.

Parkausweise sollen möglichst an alle Personen ausgegeben werden, die ein berechtigtes Interesse nachweisen und welche nach StVO für eine Ausnahmeregelung in Frage kommen: Dies sind neben den Bewohnern auch Gewerbetreibende mit Sitz im Bewohnerparkgebiet, Gewerbetreibende vor Ort und soziale Dienste. Es ist anzunehmen, dass sich die Gesetzeslage und dann auch die Rechtsprechung sich veränderten Bedingungen anpassen wird.

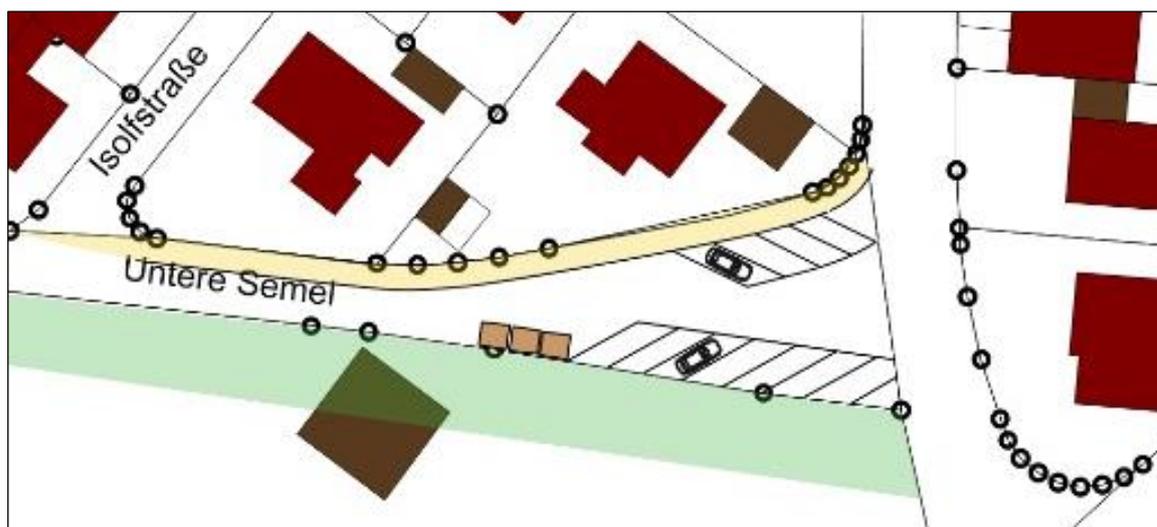
## 5.15 Ergänzender Stellplatzbedarf im Umfeld des Altorts

### Gebrüder Hofmann-Ring

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Mauerrundwegs soll die Grünzone zwischen Stadtmauer und Gebrüder-Hofmann-Ring durchgehend wiederhergestellt werden. Entlang des Gebrüder-Hofmann-Rings gibt es heute ca. 20 Stellplätze vor der Stadtmauer (Grundstück 371). Die 10 Stellplätze zwischen Ochsenfurter Tor und Zieglerturnm können im Bestand bleiben. Ein Teil der Stellplätze westlich des Zieglerturnms ist laut Gemeinderatsbeschluss aus dem Jahre 1989 einer dort befindlichen Firma als Parkplätze zugesprochen worden. Dieser Beschluss hat weiterhin Bestand, so dass hier ca. 3 Stellplätze zunächst erhalten bleiben. Es wird aber angestrebt, längerfristig die Parkplätze westlich des Zieglerturnms aufzulösen und die Fläche zu begrünen bzw. gärtnerisch zu nutzen, sobald Ersatzstellplätze im Bereich der Ochsenfurter Straße geschaffen werden. Rechnerisch entfallen dann längerfristig 10 Stellplätze zwischen Gebrüder-Hofmann-Ring und Stadtmauer (siehe Abbildung 38). Der Gebrüder-Hofmann-Ring soll langfristig nur noch der Erschließung des Unteren Grabens dienen („Anlieger frei“) und nur noch dem Fußgänger und Radfahrer vorbehalten sein.

### Parkplatz Friedhof

Der Parkplatz Friedhof bietet nach derzeitiger Anlage aufgrund seines ungünstigen Zuschnittes nur wenige Stellplätze. Eine kleine Verbesserung könnte die in Bild 36 dargestellte Anordnung bringen, sie erfordert aber auch einen Umbau der jetzigen Fahrbahn. Die Straße Untere Semel ist danach nur noch Anliegerstraße mit Parkplatzzufahrt.



**Abbildung 36:**  
Ausbau Maintorparkplatz mit 90 Stellplätzen

Unabhängig davon ist der Stellplatzbedarf bei Beerdigungen um ein Vielfaches höher als das Angebot. Von daher sind zusätzliche Stellplätze im Umfeld des Friedhofes erwünscht, wie z.B. in der Ochsenfurter Straße.

### Ochsenfurter Straße

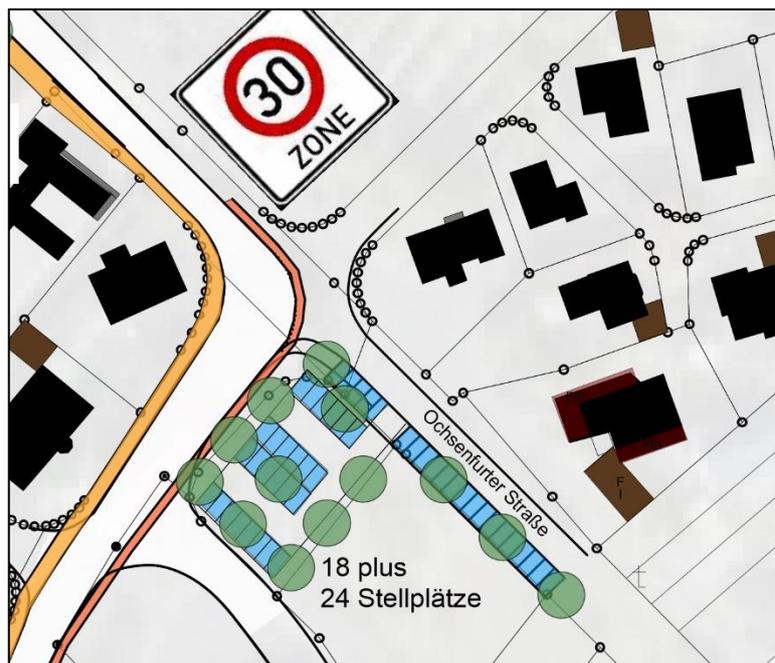
An der Nordostseite der Ochsenfurter Straße sind zwischen Lindelbacher Straße und Kelterring Stellplätze am Fahrbahnrand markiert, auf denen etwa 14 Fahrzeuge abgestellt werden können. Da für die Ochsenfurter Straße eine zusätzliche Bushaltestelle angedacht ist, entfallen bei Umsetzung hier 4 - 6 Stellplätze auf Seiten des Friedhofs.

Vorgeschlagen wird, zusätzliche Stellplätze auf der gegenüber liegenden Seite der Straße zwischen Baumbeeten anzulegen, wobei die Zufahrtsmöglichkeiten für den angrenzenden Betrieb berücksichtigt werden müssen. Unter Berücksichtigung eines Gehwegs, der hier zu erstellen ist und der zusätzlichen Bushaltestelle können bis zu 10 Stellplätze angelegt werden.

Angeregt wurde, für die Stellplätze an der Ochsenfurter Straße zwischen Ochsenfurter Tor und Lindelbacher Straße werktags eine zeitliche Beschränkung auf zwei Stunden einzuführen, entweder durch Parkscheibe oder auch mittels kostenpflichtigen Parkschein. Damit wird verhindert, dass diese altstadtnahen Stellplätze durch Dauerparker belegt werden.

Als Ersatz für die entfallenden Stellplätze am Gebrüder-Hofmann-Ring werden in der äußeren Ochsenfurter Straße (östlich der Lindelbacher Straße) Stellplätze in Senkrechtaufstellung vorgeschlagen, wo heute längs der Fahrbahn geparkt wird. Die Stellplätze können auf dem Grundstück der Fahrbahn ohne Grunderwerb untergebracht werden.

Eine zusätzliche Option ist die Ausweisung eines Parkplatzes zwischen Ochsenfurter Straße, Lindelbacher Straße und Anschluss B 13 mit Zufahrt über die Ochsenfurter Straße. Hier können am südlichen Stadteingang weitere 24 Stellplätze untergebracht werden. Das Grundstück ist allerdings nicht im Besitz der Kommune und muss erst noch erworben werden.



**Abbildung 37:**  
Stellplätze Ochsenfurter Straße mit Ausweichparkplatz Ochsenfurter Straße

Zusammen mit den Senkrechtstellplätzen an der Ochsenfurter Straße werden hier dann 42 Stellplätze für Friedhofsbesucher, Wanderer, Nutzer Mainlände, aber auch für Beschäftigte und Besucher von Eibelstadt angeboten.

Diese Stellplätze fallen nicht in die Parkraumbewirtschaftung und können so beispielsweise auch von Busfahrgästen als P+R-Plätze genutzt werden. Im weiteren südlichen Verlauf der ehemaligen Bundesstraße ist das Parken längs der Fahrbahn wie bisher uneingeschränkt möglich.

### **Lindelbacher Straße / Parkplatz Landschaftssee**

Mit der Umgestaltung Aufwertung der Mainlände hat der Parkplatz am Landschaftssee eine große Bedeutung bekommen. Entsprechend seiner Nutzung ist die Befestigung, Gestaltung und Anbindung des Parkplatzes Landschaftssee zu planen und umzusetzen. Dabei geht es nicht nur darum, die heute ungeordnete und unbefestigte Fläche als Parkplatz allwettertauglich zu machen und eine sinnvoll geordnete Parkierung zwischen Grünbereichen und Bäumen zu ermöglichen, sondern auch, diesen Parkplatz und den Zugang zur Mainlände über die Lindelbacher Straße für Fußgänger und Radfahrer zu erschließen.

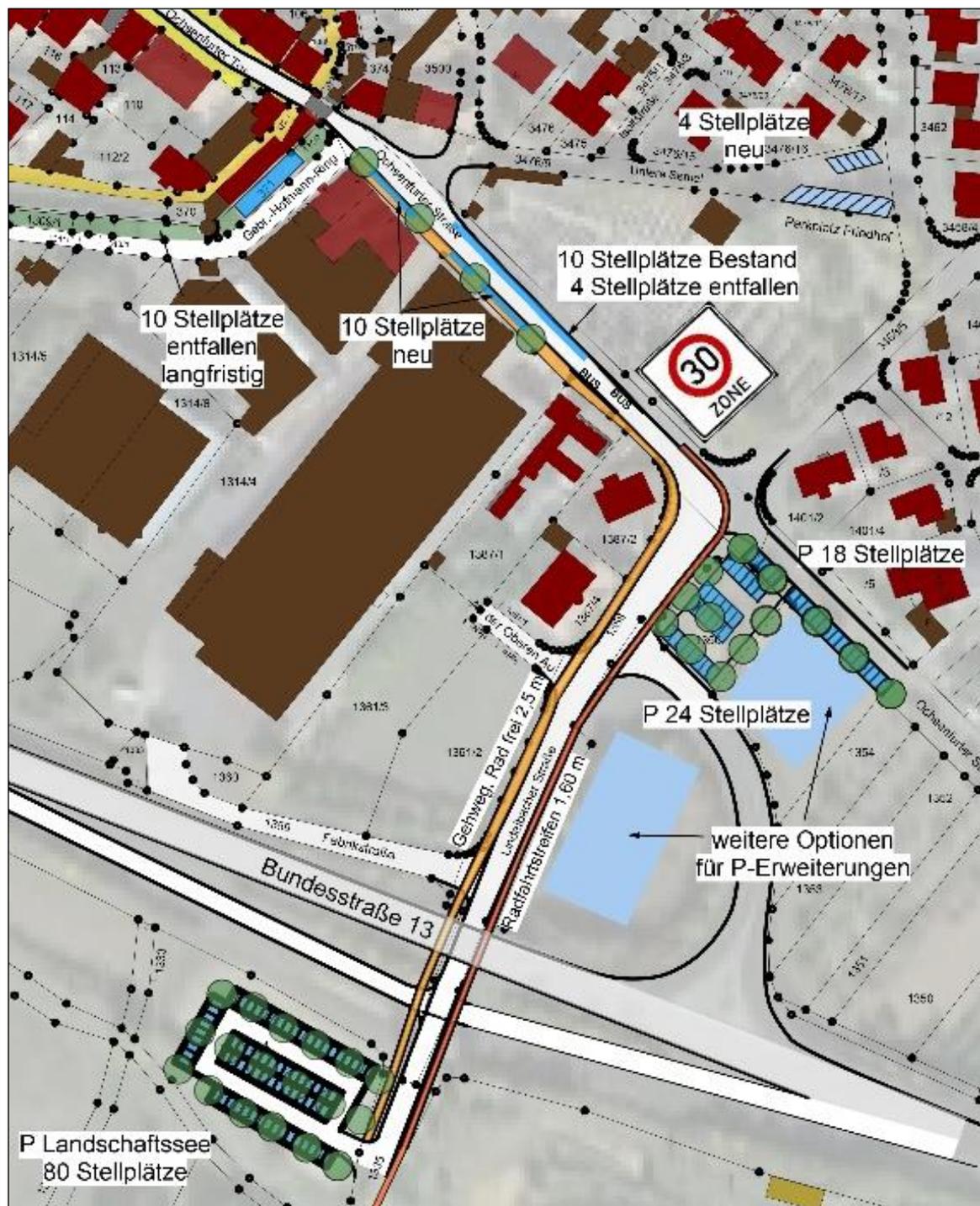
Dazu gehört ein durchgängiger Gehweg von der Südseite der Ochsenfurter Straße - wo der Fußgänger heute keinen sicheren Weg hat - entlang der Lindelbacher Straße bis hin zum Parkplatz Landschaftssee. Und ergänzend braucht es eine gesicherte Radfahrmöglichkeit zwischen der Tempo-30-Zone Ochsenfurter Straße und Mainlände. Vorgeschlagen wird abwärts die Fahrt auf der Fahrbahn und für langsame Radler die Mitnutzung des 2,5 m breiten Gehwegs, aufwärts ein Radfahrstreifen mit 1,6 m Breite entlang der Fahrbahn, unter der Brücke neben den Stützen.

Der Parkplatz Landschaftssee ist nur bedingt als Entlastungsparkplatz für den Altort anzusehen. Er wird mit der intensiveren Nutzung der Mainlände für die Naherholung eine größere Bedeutung bekommen. Dies hat sich in den Sommermonaten 2020 gezeigt, wo an heißen Tagen der Parkplatz überfüllt war. Vermutlich waren viele Gäste von Nachbargemeinden gekommen, welche die neue Freizeitanlage nutzen wollten. Im Regelfall wird der vorhandene Parkplatz als ausreichend gesehen, zumal eine verbesserte Fuß- und Radweganbindung dazu führen kann, auf das Auto zu verzichten.

Kommt es tatsächlich dauerhaft zu Überlastungen des Parkplatzes am Landschaftssee, sollte geprüft werden,

- ob im Ohr der B 13-Anbindung Ersatzstellplätze angeboten werden können oder
- ob die Stellplätze während der Spitzenzeiten bewirtschaftet werden.

Die Grundzüge für die Verkehrskonzeption im Bereich zwischen Parkplatz Landschaftssee – Lindelbacher Straße – Ochsenfurter Straße und Friedhof sind in Abbildung 38 dargestellt.



**Abbildung 38:**  
Ochsenfurter Straße / Lindelbacher Straße / Parkplatz Landschaftssee  
mit Fuß- und Radwegeanbindung

## 5.16 Stellplatzbilanz

Mit den geplanten Stellplätzen im direkten Umfeld des Altorts werden die in den vorgestellten Konzepten entfallenden Stellplätze ausgeglichen. Eine wesentliche Ausweitung des Stellplatzangebots wird nicht empfohlen, da das Verkehrsentwicklungskonzept auf eine Stärkung des Umweltverbundes setzt und die Alternativen zum Auto stärken will.

Im Altort gibt es heute 130 markierte Stellplätze, die maximale Belegung lag bei 189 abgestellten Fahrzeugen. Denkbar ist eine maximale Ausnutzung von knapp 200 Stellplatzmöglichkeiten, d.h. neben den markierten Stellplätzen gibt es noch 70 Stellplätze im Straßenraum für Bewohner.

Im direkten Umfeld der Altstadt mit Schützenring, Gebrüder-Hofmann-Ring, Parkplatz Maintor und Wiesenweg sowie vor dem Schützenhaus gibt es 90 markierte Stellplätze und zusätzlich 43 Parkmöglichkeiten. Maximal belegt waren hier nur 94 Stellplätze. Darüber hinaus gibt es in der Ochsenfurter Straße und auf dem Parkplatz Landschaftssee insgesamt ca. 100 weitere Stellplätze.

In unserem Konzept **Stufe 1** reduzieren wir im Altort die Anzahl der Stellplätze um 15, wobei die 16 Stellplätze, die nur nachts für Anwohner zur Verfügung stehen, als vollwertige Stellplätze mitgerechnet sind. Auf dem Marktplatz entfallen 14 Stellplätze und ein Stellplatz entfällt in der Hauptstraße. Im Umfeld setzen wir in der Bilanz auf dem Parkplatz Maintor und am Schützenring etwas weniger Stellplätze an als bei maximaler Belegung gezählt wurden – da entfallen nicht definierte „Stellplätze“ am Fahrbahnrand, an Feld- und Gehwegen, so dass in der Gesamtbilanz Altort und nahes Umfeld knapp 30 Stellplätze weniger ausgewiesen sind als heute maximal belegbar sind, aber immer noch 20 mehr als bei der höchsten Belegung in der Nacht gezählt wurden.

In **Stufe 3** reduziert sich die Zahl der Stellplätze im Altort noch einmal um 35 (von 183 auf 148), dafür wird im Umfeld das Angebot durch den Ausbau des Maintor-Parkplatzes, die Erweiterung des Parkplatzes Wiesenweg und das Angebot Parkplatz Schützenhaus um 40 erhöht.

In der Bilanz „Altort und Umfeld“ entfallen aber nochmals kurzfristig 5, langfristig 10 Stellplätze am Gebrüder-Hofmann-Ring. Die Bilanz „Altort und Umfeld“ weist dann 298 Stellplätze aus, geringfügig mehr als bei der Nachterhebung an abgestellten Fahrzeugen gezählt wurden.

Bezieht man in die Gesamtbilanz die Ochsenfurter Straße innerhalb und außerhalb der Lindelbacher Straße ein, den zusätzlichen Parkplatz Ochsenfurter Straße, den Friedhofparkplatzes und den Parkplatzes Landschaftssee, haben wir in Stufe 3 etwas mehr Stellplätze als heute maximal belegt werden können (460 zu 448, unterste Zeile in Tabelle 3), wobei darin 5 zusätzliche Privatstellplätze mitangesetzt wurden.

In der gesamten Betrachtung ist zu beachten, dass das Stellplatzangebot deutlich über der Nachfrage am Regelwerktag liegt, wenn man alle hier aufgeführten Stellplätze einbezieht. Mit der Verlagerung von Stellplätzen aus dem Altort in das nahe Umfeld haben wir in diesem Bereich aber ein Angebot, das im Normalfall die Nachfrage abdeckt. Bei höherer Nachfrage verlagert sich das Parken in den weiteren Umfeldgürtel. Für Sondersituationen mit besonders hoher Nachfrage ist gegebenenfalls mit Überlaufparkplätzen, wie in Abbildung 38 angedeutet, zu reagieren.

Abschnitt	Anzahl Stellplätze		25.06.2020	Parkierungskonzept	
	markiert	max. belegt	Nachtbelegung	Stufe 1	Stufe 2+3
Hauptstraße		max. möglich			
Nordseite nördl. Rathaus	8	13	11	10	6
Südseite nördl. Rathaus	14 + 1 B	15	14	15	15
Senkrecht-P Heumarkt	7	7	6	7	7
Nordseite südl. Rathaus	11	14	16	16	16
Südseite südl. Rathaus	10	14	16	14	12
Senkrecht-P Hauptstraße	8	8	9	8	8
Marktplatz	28	28	14	14	0
Heumarkt	14	14	20	14	14
Heumarkt-Marktplatz	20	20	21	20	20
Maingasse	8 + 1 B	24	24	24	9
Schubertgasse		9	9	9	9
Riesengasse		2	2	2	2
Oberer Graben		13	12	13	13
Unterer Graben		12	11	12	12
Falltorgasse		5	4	5	0
zusätzl. Privatstellplätze					5
<b>Summe Altort</b>	<b>128 + 2 B</b>	<b>198</b>	<b>189</b>	<b>183</b>	<b>148</b>
Schützenring		15	15	10	0
Gebr.-Hofmann-Ring		20	8	20	10
Parkplatz Maintor	55 + 1 B	64	58	56	90
Parkplatz Wiesenweg	26	26	12	26	30
Schützenhaus	8	8	1	8	8
Parkplatz Schützenhaus opt.					12
<b>Summe P</b>	<b>89 + 1 B</b>	<b>133</b>	<b>94</b>	<b>120</b>	<b>150</b>
<b>Bilanz Altort und Umfeld</b>	<b>217 + 3 B</b>	<b>331</b>	<b>283</b>	<b>303</b>	<b>298</b>

Ochsenfurter Straße innen	14	16	13	14	20
Ochsenfurter Straße außen		14*	?	14	27*
Parkplatz Ochsenfurter Straße					24
Friedhof		7	?	7	11
Parkplatz Landschaftssee	80	80	?	80	80
<b>Bilanz gesamt</b>	<b>314</b>	<b>448</b>	<b>&gt; 296</b>	<b>418</b>	<b>460</b>

\* Ansatz; es sind noch mehr Stellplätze im Zuge der Straße auswärts vorhanden

Private P

nur Nacht-P

Veränderung

**Tabelle 3:  
Stellplatzbilanz**

Unser Konzept ist darauf ausgelegt, einen Teil der Dauerparker aus der Altstadt herauszunehmen. Wenn es gelingt, dass etwa 40 der Fahrzeuge, die heute den ganzen Tag innerhalb der Stadtmauer abgestellt sind und nicht bewegt werden, entweder durch Carsharing-Fahrzeuge ersetzt oder auf außenliegende Parkplätze verlagert werden, entspannt sich die Situation innerorts auch dann, wenn die Stellplätze auf dem Marktplatz entfallen.

Weiter haben wir als Ziel definiert, den Umweltverbund mit Bus, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen zu stärken, wie unter Ziffer 4.2 ausgeführt. Deshalb sollten dem motorisierten Individualverkehr nicht unbegrenzte Angebote zur Verfügung gestellt werden. Ein gutes Busangebot, ein Bus auf Anforderung, Car-Sharing-Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe und ein attraktives Radwegenetz bieten Alternativen zum eigenen Pkw und machen den Verzicht auf diesen möglich.

### **5.17 Parkleitsystem**

Damit das Stellplatzangebot sinnvoll ausgenutzt wird, ist eine entsprechende Verkehrslenkung erforderlich: Hingewiesen werden soll vor dem Eingang in die Altstadt in der Würzburger Straße auf die Parkplatzzufahrt über den Mühlweg und Wiesenweg zum Maintorparkplatz. Von Südosten kommend sind einmal der Parkplatz am Landschaftssee und zum anderen der Parkplatz am Maintor auszuschildern. Sofern eine Zu- und Ausfahrt über die Fabrikstraße angeboten werden kann, soll der Parkplatz Maintor von Süden nur darüber erschlossen werden. Andernfalls erfolgt die Zufahrt und Wegweisung vorerst über den Gebrüder-Hofmann-Ring. Ziel ist, den Gebrüder-Hofmann-Ring als Geh- und Radweg auszuweisen, der für Anlieger auch mit dem Kfz befahren werden kann („Anlieger frei“).

Am Parkplatz Landschaftssee kann darüber hinaus darauf hingewiesen werden, dass Freizeitgäste nach Möglichkeit mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen mögen, um Parkplatzafläche einzusparen.

Wohnmobile und Wohnwagen werden auf den Parkplatz am Sportpark im Gewerbegebiet geleitet. Wohnwagen dürfen ohne Zugfahrzeug nicht dauerhaft auf öffentlichen Flächen abgestellt werden (ausgenommen bei Zusatzzeichen 1010-13). Bei Bedarf können kostenpflichtige Stellplätze angeboten werden. Um zu verhindern, dass die Parkplätze am Landschaftssee und am Maintor mit Wohnmobilen belegt werden, sollten sie als Parkplatz nur für Pkw (Zusatzzeichen 1048-10) ausgewiesen werden.

## **5.2 Verkehrswidmung und Verkehrsführung**

Für die gesamte Altstadt und die Zufahrten Ochsenfurter Straße und Würzburger Straße gilt die Tempo-30-Zonenregelung. Die einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung hat den großen Vorteil, dass es keinen Schilderwald gibt, der bei differenzierender Widmung der unterschiedlichen Straßen und Gassen notwendig wäre. Auch für den Bus ist Tempo 30 auf dem Abschnitt durch die Altstadt akzeptabel. In den Gassen der Altstadt außerhalb der Achse der ehemaligen Bundesstraße wird unabhängig von der Beschilderung langsam und angepasst gefahren, in der Regel deutlich langsamer als Tempo 30.

Diskutabel ist sicher auch die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo-20-Zonen-Regelung im Zuge der Hauptstraße. Bei den gegebenen Verkehrsmengen um 4 000 Kfz/Tag ist das Queren für Fußgänger aber relativ unproblematisch, so dass dies nicht zwingend für eine geringere Geschwindigkeitsvorgabe als Tempo 30 spricht, zumal es sich um eine Bustrasse handelt.

Außerhalb der Hauptstraßenachse und des Heumarkts sind Autoverkehrsflächen und Gehbereiche nicht getrennt, Aufenthalt, Gehen und Fahren vermischen sich auf einer Fläche. Dies würde für die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen sprechen, in denen Schrittgeschwindigkeit gilt und alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.

Nach der VwV-StVO zum Anbringen von Verkehrszeichen sollen so wenig Verkehrszeichen wie möglich angeordnet werden. Das heißt, dass auf eine Beschilderung der Gassen

verzichtet werden kann, wenn durch die tatsächliche Situation ein vorsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten vorgegeben wird. Dies kann als gegeben angenommen werden, so dass eine Veränderung der Beschilderung nicht erforderlich ist.

Kontrovers diskutiert wird die Einbahnstraßenregelung in der Falltorgasse. Die geringen Verkehrsmengen - gezählt wurden maximal 1600 Kfz/Tag in Fahrtrichtung stadtauswärts - könnten problemlos auch im Zweirichtungsverkehr abgewickelt werden. Konflikte bereitet allerdings das Ein- und Ausfahren in die bzw. aus der Hauptstraße im Gegenverkehr, zumal die Sichtverhältnisse nicht optimal sind und es hier angebracht ist, auch dem Fußgänger einen Gehbereich zuzugestehen. Die Falltorgasse ist gerade hier auf Seiten der Hauptstraße mit ca. 5,20 m am Engsten.

Vorgeschlagen wird deshalb, die Einbahnregelung stadtauswärts beizubehalten. Für die Fahrbahn wird minimal 2,70 m Breite angesetzt, ein Schrammbord auf der Südseite von 0,5 m und ein Geh-/Radstreifen auf der Nordseite von mindestens 2,0 m. Das Parken soll hier nicht mehr zugelassen werden.

Für den Schützenring ist ebenfalls Einrichtungsverkehr vorgeschrieben von der Würzburger Straße zum Maintor. Mit der geplanten Bebauung und Erschließung des Wohngebiets „Beckenweinberg“ sollte ein Zweirichtungsverkehr möglich sein, um große Umwegfahrten zu vermeiden. Dies würde auch die Ausfahrt aus dem Unteren Graben und dem Parkplatz des Einkaufsmarktes erleichtern. Eine solche Regelung mit Zweirichtungsverkehr ist aber nur bedingt kompatibel mit dem verkehrsberuhigten Mauerrundweg (Abbildung 35).

Sollte es nicht mehr möglich sein, im Baugebiet „Beckenweinberg“ eine Straßenverbindung vom Schützenring zum Mühlweg vorzusehen, wird vorgeschlagen, den Schützenring im nördlichen Abschnitt bis zum geplanten Wohngebiet für den Zweirichtungsverkehr mit geringstmöglichem Straßenquerschnitt auszulegen. Die weitere Verbindung zum Maintor ist dann als Geh- und Radweg (mit Modalsperre für Kfz) oder als Verkehrsberuhigter Bereich auszubilden.

Die Erschließung des Baugebiets „Beckenweinberg“ sollte aus Sicht des Gutachters alleine über den Mühlweg erfolgen. Auch die Stellplätze am Wiesenweg und am Maintor sollten über den Mühlweg erschlossen werden. Eine Ertüchtigung und Verbreiterung auf das Maß einer Erschließungsstraße mit mindestens 5,50 m plus Gehweg mit 2,5 m wird vom Gutachter empfohlen.

### 5.3 Umgestaltungsmaßnahmen

Im ISEK sind die Umgestaltungsmaßnahmen im Altort für Hauptstraße, Maingasse und Falltorgasse sowie der Stadteingänge Würzburger Straße und Ochsenfurter Straße konzeptionell schon vorgeschlagen. Wir greifen diese Vorschläge nochmals auf und konkretisieren sie im Hinblick auf die Verkehrsfunktion und Verkehrsgestaltung. Auf Basis von ISEK und Verkehrsentwicklungskonzept sollte ein Gestaltungswettbewerb für diesen Bereich mit wenigen ausgewählten Stadtplanungsbüros durchgeführt werden. Die Umgestaltung erfolgt dann auf Basis dieser Wettbewerbsergebnisse.

#### Hauptstraße

Für die Hauptstraße gelten folgende Grundregeln und Planungsparameter:

- Die Hauptstraße ist Tempo-30-Straße in der Zonenregelung.
- Radler fahren auf der Fahrbahn ohne gesonderte Radwege.
- Fahrbahn und Gehbereich sind getrennt.
- Die Trennung Gehweg / Fahrbahn erfolgt mittels Rinne oder Tiefbord (3 cm), an Querungsstellen kann der Bord auf 1 cm abgesenkt werden.
- Für einen attraktiven Busverkehr sollte die Begegnung zweier Busse möglich sein, die Fahrbahn also eine Breite von mindestens 6,0 m zwischen Bord inclusive Rinne haben.
- Gehwege haben eine Mindestbreite von 2,50 m
- Parken kann auf kurzen Abschnitten einseitig auf der Fahrbahn ermöglicht werden. Wo es der Straßenraum bzw. die Gehwegbreiten erlauben, kann das Parken auch auf Gehwegniveau neben der Fahrbahn zugelassen werden.
- Platzbereiche wie Heumarkt und Marktplatz sollen vom Parken freigehalten werden. Denkbar ist es, hier den Platzbelag über die gesamte Straße hinweg zu ziehen.
- Der Bus hält auf der Fahrbahn (keine Busbucht), die Haltestelle liegt zentral im Bereich des Rathauses und erhält einen barrierefreien Hochbord. Der Hochbord soll im Material von Rinne bzw. Gehweg erfolgen.

Für die Fahrbahn wird ein heller Asphalt oder eine helle Einstreudecke vorgeschlagen. Die Gehbereiche sollen eine einheitliche und dem historischen Kontext entsprechende Pflasterung erhalten.



**Abbildung 39:**  
Beispiel für die Fahrbahngestaltung mit barrierefreier Trennung Gehweg / Fahrbahn

### **Marktplatz**

Ziel ist es, das Parken auf dem Marktplatz einzuschränken bzw. langfristig ganz zu unterbinden, um einen aufenthaltsfreundlichen Platz anbieten zu können. In einem ersten Schritt soll das Parken auf den Bereich neben dem Rathaus zurückgenommen werden (siehe Parkierungskonzept Ziffer 5.1), so dass der Platz vor dem Rathaus mit der Mariensäule als offener Platz erscheint. Er soll zum Verweilen mit Sitzmöglichkeiten, bei Bedarf für den Wochenmarkt und für die Außenbewirtschaftung genutzt werden können. Der Pflasterbelag ist gut erhalten und muss nicht zwingend ausgetauscht werden. Im Zielkonzept sollte der Marktplatz über die Hauptstraße mit einheitlichem Material belegt werden. Eine gestalterisch anspruchsvolle Aufgabe ist es, die Bushaltestelle in den Platz zu integrieren.

### **Maingasse**

Die Maingasse soll nach historischen Vorbild wieder mit Kopfsteinpflaster gepflastert werden. Dabei ist zu beachten, dass ein barrierefreier, gut begehbarer, mit Rollstuhl und mit Rollator befahrbarer Gehbereich ausgewiesen wird, vorzugsweise auf der Nordwestseite. Dies impliziert, dass das Parken für Bewohner in der Gasse nur auf einer Seite möglich sein wird. Im Konzept fallen mehr als die Hälfte der Stellplatzmöglichkeiten weg. Das Parken sollte durch Sitzmöglichkeiten oder Pflanzbeete und Begrünung gegliedert werden.

### **Falltorgasse**

Aufgrund der geringen Breite im Einmündungsbereich zur Hauptstraße wird das Beibehalten der Einbahnregelung empfohlen, allerdings sollte ein Geh-/Radstreifen mit ebenem Belag angeboten werden. Die Aufteilung des Straßenraums wurde unter Ziffer 5.2 beschrieben.

### **Mauerrundweg**

Die Aufwertung des Mauerrundwegs als lokale Besonderheit hat hohe Priorität. Laut Bebauungsplan „Beckenweinberg“ hat der Schützenring teilweise Erschließungsfunktion. Vorgeschlagen wird, ihn zwischen Würzburger Straße und dem Wohngebiet als „Verkehrsberuhigten Bereich“ nach StVO Zeichen 325 auszuweisen und hier Zweirichtungsverkehr zuzulassen. Die weitere Verbindung bis Maintor sollte prioritär dem Fußgänger und Radfahrer vorbehalten bleiben.

Über den Gebrüder-Hofmann-Ring wird der Untere Graben erschlossen. Hier wird die Widmung als Fuß- und Radweg vorgeschlagen, frei für Anlieger von der Ochsenfurter Straße. Wird die Erschließung des Maintorparkplatzes zusätzlich über die Fabrikstraße hergestellt, sollte die Durchfahrt auf dem Gebrüder-Hofmann-Ring von der Ochsenfurter Straße zum Parkplatz Maintor baulich unterbunden werden.

Der nordöstliche Teil des Mauerrundwegs verläuft über den Oberen Graben. Vorgeschlagen wird hier eine niveaugleiche Gestaltung. Für den parallel verlaufenden Schulring und Kelterring ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 20 denkbar, weil hier für Radler, Fußgänger und insbesondere auch die Schüler besondere Vorsicht geboten ist.

### **Ochsenfurter Straße**

Für die Umgestaltung der Ochsenfurter Straße / Lindelbacher Straße wurde unter Ziffer 5.15 ein Prinzip-Vorschlag gemacht. Als Bustrasse in Tempo-30-Zone ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,0 m vorzusehen. Die Lindelbacher Straße sollte im weiteren Verlauf Richtung Lindelbach / Westheim außerhalb der Tempo-30-Regelung einen sicheren Radweg bekommen – außerorts abgesetzt von der Fahrbahn.

### **Würzburger Straße**

Zur verkehrsberuhigenden Gestaltung der inneren Würzburger Straße, d.h. zwischen Untere Au und Würzburger Tor, gibt es schon einen Vorentwurf. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Fahrbahn für das langsame Begegnen zweier Busse auszurichten, also eine 6,0 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen mit Regelbreite 2,5 m. In der ehemaligen Bundesstraße ist darüber hinaus Platz für Parken und Baumbeete vorhanden. Da die Straßen innerhalb der Tempo-30-Zone liegen, ist ein gesonderter Radweg nicht erforderlich. Dies gilt auch für die lineare Tempo-30-Beschilderung im äußeren Bereich der Würzburger Straße.

### Lärmschutz B 13

Der Verkehr der auf dem Damm liegenden Umgehungsstraße der B 13 verlärmst den umgebenden Stadtbereich und die Mainlände sehr stark. Bei rund 16 000 Kfz/Tag und 7% Lkw-Anteil haben wir nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) rechnerisch in 25 m Entfernung einen Lärmpegel von ca. 70 dB(A). Das Haus der Musik liegt etwa in dieser Entfernung. Eine Lärminderung wertet den gesamten Freizeit- und Stadtrandbereich zwischen Altort und Bundesstraße auf.

Verkehrslärm ist vor allem abhängig von der Verkehrsmenge und der Geschwindigkeit. Heute gibt es nur bei Nässe im Bereich Eibelstadt eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 80, ansonsten liegt die Maximalgeschwindigkeit bei Tempo 100. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf Tempo 80 reduziert den Lärmpegel um etwa 1,5 dB(A).

Bei hohen Geschwindigkeiten entsteht der Verkehrslärm fast ausschließlich an der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn. Es hat sich gezeigt, dass mit einer niedrigen Lärmschutzwand bzw. Lärmschutzplanke direkt an der Fahrbahn eine gute Schalldämmung erreicht werden kann. Wir haben deshalb vorgeschlagen, den Bau einer knapp 1 m hohen Lärmschutzplanke (siehe Abbildung 40) zu prüfen und deren Nutzen berechnen zu lassen. Eine solche Wand würde die optische Trennwirkung begrenzen, kann aber aufgrund der Anordnung und der Höhenlage der Straße im Nahbereich eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung um bis zu 5 dB erreichen.



**Abbildung 40:**  
**Beispiel Lärmschutzplanke**  
(B 33 in Allensbach)

Quelle: Straßenverkehrstechnik 9/2020

Das Staatliche Bauamt hat darauf verwiesen, dass diese Lärmschutzplanke in Deutschland keine Zulassung hat und deshalb von ihm nicht eingebaut wird. Zugesagt wurde, bei der geplanten Sanierung der Fahrbahndecke im kommenden Jahr einen lärmreduzierenden DSH-V-Belag im Bereich von Eibelstadt einzubauen. Diese hat ein Lärminderungspotential von 5 dB(A).

Lärmreduzierender DSH-V-Belag, Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 80 und die Lärmschutzplanke zusammen würden zusammen eine Lärmreduzierung um bis zu 12 dB(A) erreichen können, was eine deutlich spür- bzw. hörbare Lärmreduzierung bedeutet - rechnerisch im 25-m-Abstand von ca. 70 auf ca. 58 dB(A).

Lärmschutzplanke und Geschwindigkeitsbeschränkungen werden als zusätzliche Option zur Sanierung des Straßenbelags gesehen.

## 5.4 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Eine Verkehrswende im Sinne der Zielsetzung und des Klimaschutzes setzt eine deutliche Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs voraus. Der ÖPNV in Eibelstadt stützt sich in erster Linie auf den Busverkehr, für den aufgrund der linearen Siedlungsstruktur entlang des Maintals gute Bedingungen bestehen. Würzburg als Knotenpunkt für nationale und internationale Verbindungen ist wochentags per Bus gut erreichbar, am Wochenende mindestens im Zweistundentakt. Eine nachgeordnete Rolle spielt die Bahnverbindung über Winterhausen.

Soll der ÖPNV eine wirkliche Alternative zum eigenen Pkw darstellen, sind drei grundsätzliche Bedingungen zu erfüllen:

1. Ein häufiges Busangebot mit nahen, gut ausgestatteten Haltestellen. Ein gutes Angebot heißt hier Taktverdichtung auf werktäglich durchgängig eine halbe Stunde, zu Spitzenzeiten auf eine Viertelstunde.
2. Ein ergänzendes System für individuelle Fahrten außerhalb der üblichen Bedienungszeit und außerhalb der Hauptachse Würzburg – Ochsenfurt. Dies ist ein (Klein-)Bus auf Anforderung (on demand), welcher per Telefon oder per App Wege außerhalb des Bus- und Bahnnetzes bedient. Zusätzlich soll es die Möglichkeit geben, Fahrzeuge zu mieten (Carsharing) oder auch privat zu teilen.
3. Verträgliche Tarife, welche im Regelfall deutlich unter den Kosten einer Pkw-Fahrt liegen.

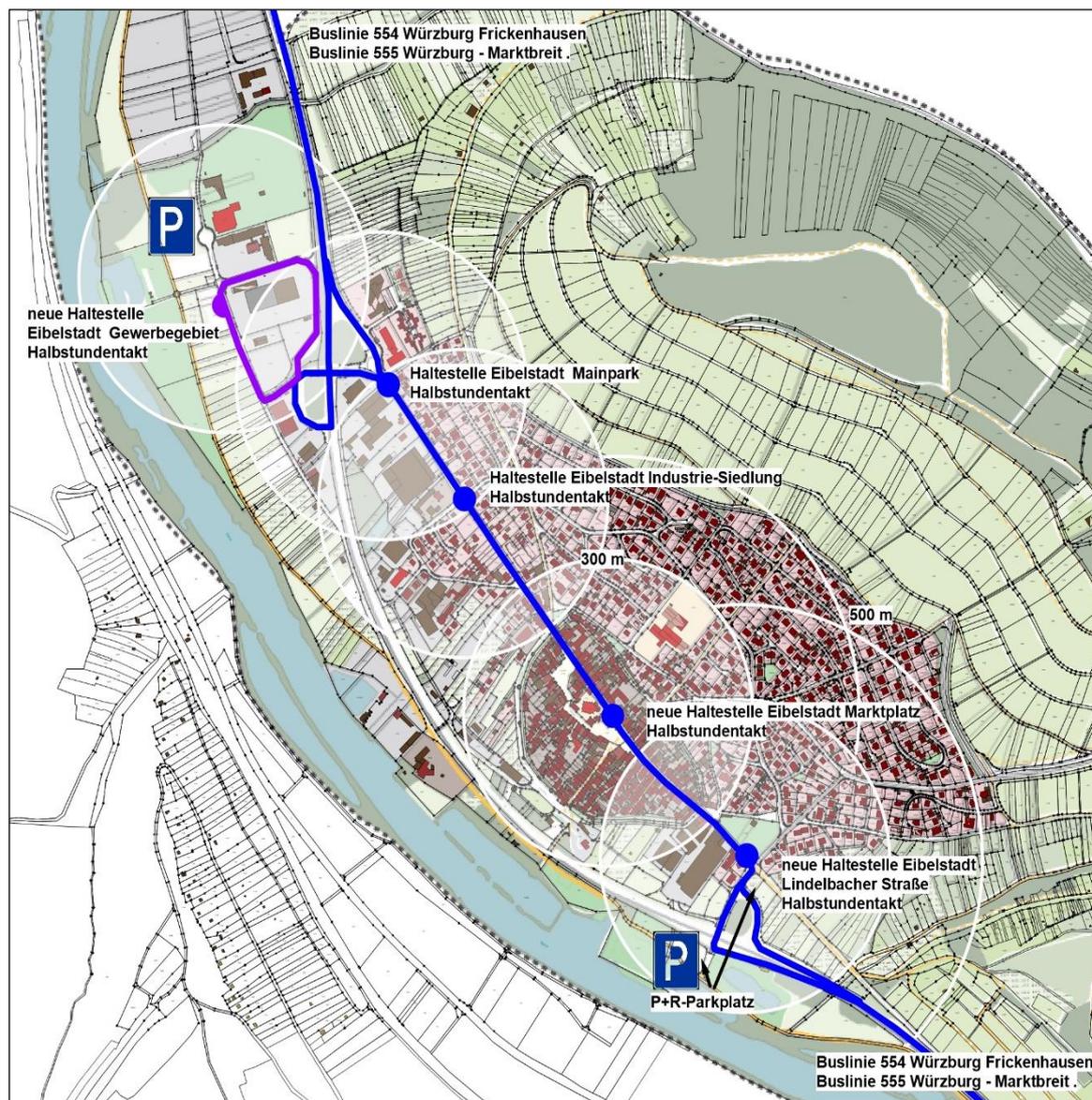
Diese Maßnahmen liegen nur bedingt in der Hand der Kommune. Sie sind weitgehend in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Würzburg umzusetzen. Anstöße und Anregungen sind aber auch hier wichtig.

### 5.41 Busverkehr

Eine Taktverdichtung auf eine halbe Stunde in einem ersten Schritt und langfristig auf eine Viertelstunde erlaubt, dass die Busse südlich von Eibelstadt alternierend über die B 13 Sommerhausen - Ochsenfurt (- Frickenhausen) und Winterhausen - Goßmannsdorf - Ochsenfurt (- Marktbreit) fahren. Der Bus über Winterhausen bedient dann abgestimmt den Bahnhof und bietet so eine ÖV-Anbindung an den Bahnverkehr.

Neben der Taktverdichtung werden folgende Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs vorgeschlagen:

- Eine zusätzliche Haltestelle an der Ochsenfurter Straße nördlich der Lindelbacher Straße zu besserer Erschließung des südlichen Ortsbereichs. Im Bereich dieser Haltestelle kann heute schon auf der äußeren Ochsenfurter Straße geparkt werden, was für Pendler bzw. Umsteiger vom Pkw auf den Bus genutzt werden kann. Dazu wird unter Ziffer 5.15 ein Ausbautorschlag für einen Parkplatz gemacht. Der Parkplatz am Landschaftssee ist als P+R-Platz etwas abgelegen, stellt aber eine zusätzliche Ergänzung dar. Erforderlich ist aber eine Fußweganbindung unter der Bundesstraße hindurch.
- Eine zusätzliche Haltestelle im Gewerbegebiet im Norden von Eibelstadt. Verhandlungen um eine Schleifenfahrt über den Mainparkring werden derzeit geführt.



**Abbildung 41:**  
Vorschlag Busbedienung in Eibelstadt

- Als langfristige Option wurde angedacht, das Gewerbegebiet am Anschluss der Autobahn A3 an die Bundesstraße 13 über einen Kreisverkehr anzubinden und dann den Bus in direkter Linie durch das Gewerbegebiet zu führen mit neuer Haltestelle Eibelstadt Nord / Gewerbegebiet. Diese Option ist aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht gegeben.
- Alle Bushaltestellen werden als Bushalt an der Fahrbahn bzw. als Buskap ausgebildet, die Busbuchten werden zurückgebaut. Der Bus hält dann auf der Fahrbahn.
- Das Abstellen von Bussen erfolgt außerhalb der Altstadt. Dazu werden entsprechende Flächen im Gewerbegebiet bereitgestellt.

- Alle Bushaltestellen erhalten einen 18 cm Hochbord für barrierefreien Ein- und Ausstieg. Der Hochbord wird im Altort mit dem dort eingesetzten Naturstein ausgeführt, um die Gestaltung dem Ortsbild anzupassen.



**Abbildung 42:**  
Beispiel für Hochbord mit Naturstein

- Alle Bushaltestellen erhalten zusätzlich eine Sitzgelegenheit, einen Wetterschutz und eine Informationstafel mit Fahrplan, Linienplan, Haltestellenumgebungsplan und Tarifangebot.



**Abbildung 43:**  
Bushaltestelle mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Informationstafel, stationärer und dynamischer Fahrtzielanzeige und Sprachinformation auf Anforderung (Beispiel Sommerhausen)

- Ergänzend sind dynamische Fahrtzielanzeiger und bei wichtigen Einstiegshaltestellen auch Fahrkartenautomaten vorzusehen. Barrierefreiheit wird vervollständigt durch eine Ansage der nächsten Fahrtmöglichkeit, welche auf Anforderung erfolgt (beispielhaft ist dies schon an der Haltestelle Mainpark Richtung Würzburg ausgeführt).

Das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3, Nahverkehrspläne so anzulegen, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ erreicht wird. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass sie die Anforderung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit erfüllen. Im Nahverkehrsplan sollen regelmäßig die Erfordernisse für den Busverkehr fortgeschrieben werden.

Die Busse selbst sind schrittweise auf Elektroantrieb umzustellen, so dass sie im Betrieb nahezu geräuschlos und emissionsfrei fahren. Neben dem heute üblichen Komfort an Ausstattung (Klimaanlage, bequeme Sitze, Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrradmitnahme in besonderen Fällen) wird WLAN im Bus und USB-Anschlüsse an den Sitzplätzen erwartet.

#### 5.42 On-Demand-Busverkehr

Ergänzend zum Regelbusverkehr soll ein Busverkehr auf Anforderungen das Stadtgebiet außerhalb der Bedienzeiten versorgen. Flächenmäßig nicht abgedeckte Gebiete sollen den ganzen Tag über auf Anforderung bedient werden können. Das Personenbeförderungsgesetz lässt dies innerhalb des ÖPNV versuchsweise zu.

Ein solches Angebot wird sich zunächst nicht allein für die Kommune realisieren lassen, sondern ist nur als Angebot innerhalb des Verkehrsverbunds Mainfranken (VVM) umsetzbar. Das System ist als Ergänzung zwischen Taxi und Bus vorstellbar: Hier werden auf Anforderungen Fahrtwünsche gesammelt und die Beförderung über möglichst kurze Fahrten an das vorhandene ÖPNV-Netz angebunden. Innerhalb von Eibelstadt kann damit ein Ortsbus ersetzt werden, der angeforderte (Klein-)Bus kann als Zubringer zu Bus und Bahn fungieren oder er bietet Fahrten an, welche mit dem bestehenden ÖPNV nicht abgedeckt werden: In Randgebieten, Nachbargemeinden oder außerhalb regulärer Bedienzeiten im Busverkehr. Unter Umständen können auch wenig genutzte Kurse im Busverkehr durch diese Anforderungsfahrten ersetzt werden.

Ein Beispiel hierfür ist das SSB Flex in Stuttgart.



**Abbildungen 44 und 45:  
SSB Flex / SSB-Flex App**

Zunächst nur in Teilgebieten und ausgewählten Zeiten angeboten, fährt der per App angeforderte Bus inzwischen jeden Tag im gesamten Stadtgebiet von 18 bis 2 Uhr bzw. am

Wochenende bis 4 Uhr. Der Fahrpreis ist in den Verbundtarif eingebunden, ist aber abhängig auch von der Anzahl der Fahrgäste und der Entfernung. Sofern es ein entsprechendes Angebot mit Bus und Bahn gibt, verknüpft der Flexbus dieses mit der Fahrtroute. Dafür werden künftig auch elektrisch betriebene Kleinbusse eingesetzt.

### **5.43 Carsharing-Angebote**

Die Stadt Eibelstadt unterstützt die Einrichtung von Carsharing-Stationen in der Kommune, speziell auch im Altort. Die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV) haben einen Kooperationspartner, der in Würzburg und Umgebung Carsharing betreibt und dies sicher auch auf Eibelstadt ausdehnen kann. [11] Die Stadt bietet hierzu mehrere Standorte für stationsgebundenes Carsharing an und dehnt das Angebot nach Bedarf weiter aus. Nach dem Carsharing-Gesetz gibt es jetzt die Möglichkeit, auf öffentlichem Raum Stellplätze speziell für solche Fahrzeuge auszuweisen.

Eine erste Abfrage unter den Bewohnern hat nur eine geringe Resonanz gezeigt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich im Laufe der Zeit hierzu Änderungen im Verhalten zeigen, insbesondere wenn die Vorteile des Carsharings beworben werden.

In Untersuchungen wurde festgestellt, dass ein Carsharing-Fahrzeug 10 bis 15 private Pkw ersetzen kann. So kann der Stellplatzbedarf im Altort deutlich reduziert werden, ohne dass dem Nutzer Nachteile in Kauf nehmen muss. Ein weiterer Vorteil außer der Kostenersparnis, welche für Nutzer haben, die weniger als 10 000 km pro Jahr fahren: Wenn mehrere unterschiedliche Fahrzeuge zur Verfügung stehen, kann man sich jeweils das spezifisch benötigte Fahrzeug ausleihen, z.B. einen Transporter für den Umzug oder einen Kleinwagen zum Einkaufen.

## 5.5 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

### 5.51 Alltagsradverkehr

Der Alltagsradverkehr hat in Eibelstadt prinzipiell gute Voraussetzungen: Die Anbindung an den gut ausgebauten Mainradweg, geringe bis mäßige Höhendifferenzen und weitgehend Tempo-30-Straßen, die ohne besondere Infrastruktur genutzt werden können.

Ergänzend zur schon dargestellten Radwegeanbindung der Mainlände über die Lindelbacher Straße (Ziffer 5.15) wird für die Würzburger Straße außerhalb der Tempo-30-Regelung ein Radschutzstreifen bis über die B 13-Brücke vorgeschlagen. Ansonsten wird auf die Ausführungen zur Barrierefreiheit in den Gassen der Altstadt verwiesen.

Der Radverkehr soll in der Grundschule gefördert werden: Schüler sollen in der 3. oder 4. Klasse eine Fahrradprüfung absolvieren. An der Schule werden sichere Radabstellmöglichkeiten bereitgestellt. Die Wege mit dem Rad zur Schule werden auf Sicherheitsaspekte überprüft, die Schüler erhalten entsprechende Empfehlungen. Für den Schul- und Kelterring haben wir Tempo 20 empfohlen.

### 5.52 Radtourismus

Die Bedeutung des Mainradweges für den aktiven und naturnahen Tourismus wird weiter zunehmen. Eibelstadt soll die Chance ergreifen, den Radtourismus zu fördern und dem Radler vielerlei Hilfen anbieten. Dies können Fahrradstationen sein, aber auch gastronomische Angebote bis hin zu Übernachtungsmöglichkeiten.

Ein gutes Serviceangebot wird von Radlern gerne angenommen: Eine Fahrradstation sollte beispielweise Umgebungskarte, Werkzeug, Luftpumpe, Ladestation für Pedelecs und Handys, Trinkwasserspender, Internetzugang, wettergeschützter Sitzplatz, Schließfächer und abschließbare Fahrradgaragen anbieten. Dies kann personalunabhängig über 24 Stunden oder in Verbindung mit einer Reparaturwerkstatt vorgehalten werden. Als Standort für eine solche Fahrradstation bietet sich das Umfeld des Maintors an, wo sich Mainradweg und Altstadt begegnen.



**Abbildungen 46 und 47:  
Beispiel für Fahrradwerkzeug und  
für Fahrradstation**

Wichtig ist ein ausreichendes und sicheres Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten, wobei sich einfache Anlehnbügel als optimale Lösung bewährt haben. Fahrradabstellmöglichkeiten sollten im Bereich der Mainländer vorgesehen werden, aber auch im Bereich des Maintores (Abbildung 33) und am Marktplatz. Dezentrale Abstellanlagen sind im Umfeld des Würzburger Tors und des Ochsenfurter Tors vorzusehen. Die Anzahl der Abstellplätze ist dem Bedarf anzupassen.

Eine Fahrradreparaturwerkstatt oder ein Fahrradgeschäft hat darüber hinaus auch die Möglichkeit, Fahrräder zu verleihen. Möglicherweise funktioniert auch ein stationsbasiertes Verleihsystem per App, welches in ein übergeordnetes System z.B. von Würzburg integriert ist (Nextbike Würzburg, Mainbike).

### **Mauerrundweg für Radler**

Radfahrer, die den Mainradweg nutzen, sollen in die Stadt herein geführt werden. Der Mauerrundweg über Schützenring, Oberer Graben (oder alternativ über die Hauptstraße) sowie Gebrüder-Hofmann-Ring sollte als Eibelstadter Sehenswürdigkeit ausgeschildert und radfahrerfreundlich - d.h. niveaugleich und barrierefrei - gestaltet werden,.

### **Rundweg Lindelbach**

Wege auf Eibelstadter Gemarkung, die heute schon im Alltag oder in der Freizeit mit dem Rad befahren werden, sind der Theilheimer Weg, die Kreisstraße Wü 1 zwischen Randersacker und Lindelbach sowie die Lindelbacher Straße. Diese Strecke kann als Radrundweg ausgebaut werden: Zwischen Theilheimer Weg und Lindelbach gibt es nördlich der Kreisstraße einen befestigten Wirtschaftsweg. Es fehlt allerdings ein kurzes Verbindungsstück entlang der Wü 1 zwischen Theilheimer Weg und Wirtschaftsweg. Und entlang der Lindelbacher Straße muss ein straßenbegleitender Radweg auf etwa 2 km Länge gebaut werden, um hier ein sicheres Radfahren zu ermöglichen.

## **5.53 Radforum**

Die Förderung des Radverkehrs braucht Menschen, die sich laufend um Belange des Radfahrens kümmern. Maßnahmen zur Sicherheit, zum Erhalt der Radwege, zur Förderung des Radtourismus, zur Wegweisung und zur Instandhaltung einer Fahrradstation benötigen eine stetige Begleitung. Hierzu hat sich in vielen Städten ein Arbeitskreis mit Betroffenen und Sachverständigen bewährt, ein Radforum, in dem regelmäßig Themen um das Fahrrad behandelt werden und das eine direkte Verbindung zum Stadtrat pflegt.

## 5.6 Maßnahmen für den Fußgänger

Zentrales Anliegen ist es, dem Fußgänger angenehme und sichere Räume zurück zu geben, welche primär vom Individualverkehr besetzt sind. Für den Fußgänger sind wichtig

- die Wege im Alltag wie z.B. zum Einkaufen, zur Schule, zur Bushaltestelle, zum Arbeitsplatz
- Aufenthaltsbereiche zum Ausruhen, zur Kontaktpflege, für öffentliche Gastronomie
- Wanderwege und touristische Wege wie z.B. der Mauerrundweg
- Barrierefreiheit, d.h. möglichst ebene Wege, geeignet auch zum Befahren mit dem Rollator, dem Rollstuhl, dem Kinderwagen oder dem Rollkoffer.

### 5.61 Alltagswege und Aufenthalt

Wichtige Ziele für Alltagswege sind die Grundschule am Brünneleinsweg, die Bushaltestellen, die Geschäfte in der Hauptstraße, der Maingasse, dem Mühlweg und in weiterem Umfeld der Würzburger Straße, die Arbeitsplätze, welche sich über den Altort und die südlich und nördlich angrenzenden Gewerbegebiete verteilen. Die Gassen der Altstadt bieten dem Fußgänger aufgrund geringem Kfz-Verkehrsaufkommen in der Regel sichere und direkte Wege. In der Hauptstraße, der Maingasse und der Falltorgasse sind gesonderte Fußgängerführungen vorhanden oder künftig vorzusehen:

Für die Hauptstraße ist aufgrund des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeitsregelung (Tempo 30-Zone) eine Trennung des Fußverkehrs vom Kfz-Verkehr erforderlich. Gehwege sollen entsprechend den Richtlinien eine Mindestbreite von 2,5 m nicht unterschreiten. Nicht nur im Bereich des Fußgängerüberwegs an der Kirchgasse, sondern auch am Marktplatz / Falltorgasse / Bushaltestelle, am Heumarkt und innerhalb der beiden Tore wird die Hauptstraße vielfach gequert (Ziffer 2.52). Niedrige Bordsteinhöhen und gute Sicht sind bei der Planung zur Umgestaltung der Hauptstraße zu berücksichtigen. Die Querung der Hauptstraße an der Kirchgasse sollte weiterhin durch einen Zebrastreifen gesichert werden, auch wenn dies innerhalb Tempo-30-Zonen unüblich ist. Dort, wo die Hauptstraße oft gequert wird – an den Stadttoren, am Heumarkt, an der Bushaltestelle und am Marktplatz – soll Parken am Straßenrand untersagt werden, damit die Sicht auf Fußgänger frei bleibt.

Entlang der Würzburger Straße und der Ochsenfurter Straße, die ebenfalls in der Tempo-30-Zone liegen, gelten ebenfalls das Trennungsprinzip: Der Gehweg wird hier aber in der Regel mit Hochbord gesichert, das Queren soll an ausgewiesenen Stellen angeboten werden. So soll geprüft werden, ob an den Bushaltestellen Fußgängerüberwege angebracht werden können.

Für Maingasse und Falltorgasse ist eine Pflasterung nach historischen Vorbild vorgesehen. Die geringen Verkehrsmengen erlauben einen Mischverkehr wie bisher innerhalb der Tempo-30-Zonenregelung. Es empfiehlt sich, hier eine Straßenseite mit einem gut begehbaren Belag zu versehen und dem Fußgänger dort durch entsprechende Gestaltung z.B. mit Poller und mit rechtlichen Regelungen (Haltverbot) Vorrang zu gewähren.

Das Parken auf dem Gehweg ist grundsätzlich verboten und sollte vermieden werden. In den Gassen der Altstadt gibt es nur ausnahmsweise Gehwege; diese sind in der Regel auch nicht durchgängig (Oberer Graben). Vorgeschlagen wird, hier reine Mischflächen auf einer Ebene anzubieten und auf Hochborde zu verzichten.

Wo sich der Straßenraum entlang der Hauptstraße aufweitet, können Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten oder auch für gastronomische Nutzung angeboten werden. Auf die besonderen Anforderungen für die Bushaltestellen wird unter Ziffer 5.4 hingewiesen. Für den Bereich Marktplatz sind sowohl feste Aufenthaltsbereiche als auch (variabel) gastronomisch genutzte Flächen und Flächen für Märkte und Feste ohne feste Einbauten vorzusehen.

### **5.62 Touristische Wege / Wanderwege**

Die Umgestaltung des Mauerrings und das Anbieten eines touristisch interessanten Mauerrundwegs, wie in der Sanierungssatzung und im ISEK vorgeschlagen, sollen mit hoher Priorität weiter verfolgt werden. Da Schützenring und Gebrüder-Hofmann-Ring in geringem Umfang Erschließungsfunktion haben, wird vorgeschlagen, neben dem Grünstreifen zur Stadtmauer einen verkehrsberuhigten Bereich als Mischfläche für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Verkehr anzulegen.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Mainlände sind auch die Fußwege dorthin an allen drei Unterführungen der Bundesstraße zu verbessern: Für den Bereich Lindelbacher Straße wird unter Ziffer 5.15 ein Vorschlag für die Fußgängerführung gemacht. Der Mainzugang am Maintor sollte zusammen mit der Parkplatzgestaltung verbessert und eine direkte Sichtverbindung zwischen Unterführung und Tor hergestellt werden. Und die Anbindung des Mühlwegs ist in Verbindung mit der Bebauung „Beckenweinberg“ als Zugang zur Mainlände aufzuwerten.

Über diese Maßnahmen im Bereich des Altortes hinaus ist das Wanderwegenetz weiter zu sichern und auszubauen. Neben den vorhandenen Wanderwegen (Bildstockwanderweg, Lügensteinweg, Naturwanderweg und den Nordic-Walking-Wegen) sind zusätzliche touristische Wege zum Thema Weinbau und Landschaft / Natur denkbar. Die Hinweise auf diese Wege am Maintor bzw. auf dem Marktplatz sind prinzipiell gut, sollten aber gegebenenfalls aktualisiert und bei Bedarf auch erneuert werden. Ergänzend wäre ein öffentlicher Zugang zur Internetseite der Stadt wünschenswert, in der weitere Informationen zu den Wanderwegen zu bekommen sind.

### **5.63 Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum**

Barrierefreiheit wird nicht nur für den ÖPNV gesetzlich gefordert, sie soll in allen öffentlichen Räumen gegeben sein, um körperlich und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern, Personen mit Kinderwagen oder Traglasten und den Radfahrern die Nutzung zu ermöglichen.

Die barrierefreie Umgestaltung der Hauptstraße wurde schon angesprochen. Auch das Thema „barrierefreie Bushaltestellen“ wird im Kapitel ÖPNV behandelt. Hier geht es darüber hinaus um die Umgestaltung der gepflasterten Gassen im Altort.

Zur Beachtung der Belange des Denkmalschutzes sind die gepflasterten Gassen der Altstadt weitgehendst im bestehenden Zustand zu erhalten. Im Leitfaden „Die barrierefreie Gemeinde“ [12] wird dieser Zielkonflikt, der in vielen denkmalgeschützten Altstädten auftritt, eingehend behandelt.

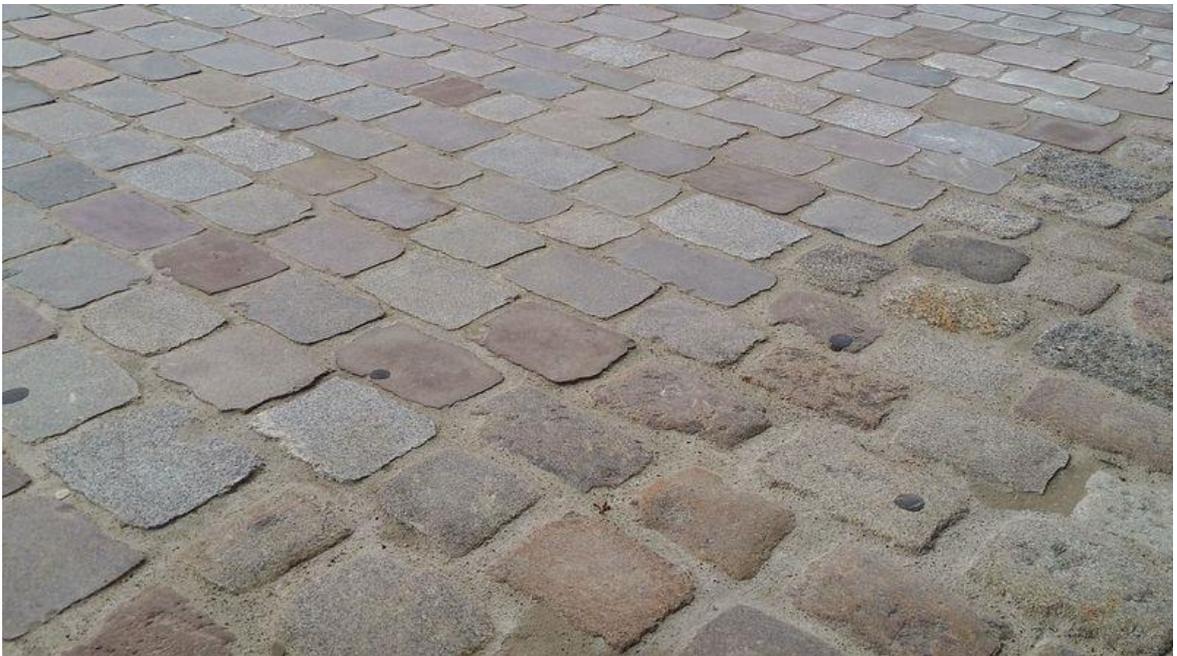
Grundsätzlich gibt es zwei Vorgehensweisen zu einer möglichst barrierefreien Umgestaltung gepflasterter Flächen: Einmal das Abschleifen des vorhandenen Pflasters, zum anderen die Neuverlegung von Platten oder ebenen Pflasterbelägen. Dabei ist es ausreichend,

einen etwa 1,0 m breiten Streifen innerhalb der Pflasterfläche als Gehbereich eben zu gestalten. Beispiele für Plattenwege im Pflaster zeigen die Abbildungen 48 bis 50.



**Abbildungen 48 - 50:  
Beispiel für Plattenweg im Pflaster**

Das Abschleifen des Pflasters ist technisch etwas anspruchsvoll, aber kostengünstiger, wenn dies bei entsprechendem Zustand des Pflasters machbar ist. Dabei muss das Pflaster zunächst neu verfugt, dann abgeschliffen und schließlich nochmals aufgeraut werden. In diesem Verfahren bleibt man gestalterisch nahe am Bestand, es ist aber nicht in jedem Fall angebracht bzw. technisch möglich. Positive Beispiele dazu gibt es in Dinkelsbühl und Johannesberg.



**Abbildungen 51 – 53:  
Beispiele für das Abschleifen von Pflasterbelägen**

Barrierefreie Wege entsprechend der genannten Beispiele werden vorgeschlagen in der Schul-, Pfarrer-Manger-, Schubert-, Gabel-, Jakob-Köhl- und der Kirchgasse. Bei der Neupflasterung von Main- und Falltorgasse sollen die Grundsätze der Barrierefreiheit beachtet werden indem z.B. für Gehbereiche gesägtes oder gespaltenes Pflaster verwendet wird.

Die Umsetzung der barrierefreien Gestaltung im Altort ist in Übereinstimmung mit dem Gestaltungshandbuch zu entwickeln, wobei der bzw. die Behindertenbeauftragte und der Sanierungs- bzw. Gestaltungsbeirat zu beteiligen ist.

## 6. Prioritäten und Kostenrahmen

### 6.1 Priorisierung der Maßnahmen

Maßnahmen aus dem ISEK und aus dem Verkehrsentwicklungskonzept überschneiden sich oder greifen ineinander und sind gegenseitig aufeinander abzustimmen. So ist beispielsweise die Umgestaltung der Hauptstraße eine wichtige städtebauliche Maßnahme, welche das Verkehrsentwicklungskonzept aber wesentlich tangiert.

Im ISEK wird ein städtebauliches und freiräumliches Gesamtkonzept für die drei Bereiche Altstadt, Stadterweiterungsflächen und Mainlände gefordert (ISEK Seite 94 ff). Das städtebauliche und freiräumliche Entwicklungskonzept soll eine ganzheitliche Handlungsstrategie zur Ortsentwicklung mit konkreten Maßnahmen umfassen. In diesem Konzept sollen auch „Hinweise zur Verbesserung des ruhenden und fließenden Verkehrs aufgezeigt werden.“ Dies erfolgt mit dem Verkehrsentwicklungskonzept.

Das Verkehrsentwicklungskonzept berührt vor allem die Bereiche Altstadt und Stadterweiterungsflächen, am Rande mit dem Parkplatz am Landschaftssee auch die Mainlände und ist wesentlicher Bestandteil des Entwicklungskonzepts Ortsmitte, welches für das Sanierungsgebiet erstellt wird.

Als wichtige Einzelmaßnahmen, die den Verkehrsbereich tangieren, werden im ISEK genannt:

- Neuordnung und Umgestaltung der Hauptstraße
- Neuordnung und Umgestaltung der Maingasse und der Falltorgasse
- Aufwertung Mauerrundweg
- Neugestaltung Maintorplatz
- Neuordnung Ortseingänge Würzburger Straße und Ochsenfurter Straße

Voraussetzung für die hier genannten Umgestaltungsmaßnahmen in der Altstadt ist die Festlegung auf ein Parkierungskonzept. Nur wenn das Stellplatzangebot insgesamt befriedigt werden kann und Verlagerungsmöglichkeiten aus der Altstadt heraus vorhanden sind, kann der öffentliche Raum neu gestaltet werden. Und mit der Verlagerung des Parkens wird in die Stadterweiterungsflächen eingegriffen. Von daher hat das Parkierungskonzept im Rahmen der Stadtsanierung sehr hohe Priorität.

Unter Beachtung des Stellplatzbedarfs und des Stellplatzangebots ist eine Planung für die Hauptstraße mit den Querverbindungen Maingasse und Falltorgasse zu erstellen. Die Umgestaltung und Einbindung in das historische Stadtbild wird deshalb als wichtige Aufgabe gesehen, weil diese zentraler Identifikationsort und quasi als Wohnzimmer der Stadt ist. Die Integration der bisher auf Kfz-Verkehr ausgerichteten Straße in die Altstadt und deren Charakter ist auch wichtiger Impulsgeber für den Tourismus.

Das Parkierungskonzept greift mit Vorschlägen für Parkierungsstandorte in die Stadterweiterungsflächen ein. Die Neugestaltung des Maintorplatzes und des Mauerrundweges sind direkt von diesen Planungen abhängig.

Der Umbau der Hauptstraße setzt sich fort in der Neuordnung der Würzburger Straße bis zur Straße Untere Au und der Ochsenfurter Straße. Die Geh- und Radwegergänzungen an der Ochsenfurter Straße und der Lindelbacher Straße sind wichtig zur Anbindung der Main-

lände. Letztgenannte Maßnahmen sind baulich unabhängig herzustellen und können deshalb auch zeitlich unabhängig entwickelt werden. Nach der Neugestaltung der Mainlände 2020 steht die Befestigung und Gestaltung des Parkplatzes am Landschaftssee an.

Die Umgestaltung der Maingasse und der Falltorgasse sind in direktem Zusammenhang mit der Neugestaltung der öffentlichen Räume in der Altstadt zu sehen und sollten in Verbindung mit dem Umbau der Hauptstraße erfolgen. Die Gestaltung Hauptstraße, Maingasse und Falltorgasse sind aus einem einheitlichen Konzept zu entwickeln. Dieses Konzept kann Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs oder eine Planungskonkurrenz mit zwei oder drei Planungsbüros sein.

Abgeschlossen wird die Sanierung der öffentlichen Räume in der Altstadt mit der barrierefreien Gestaltung der Gassen. Die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im gesamten Stadtgebiet ist als gesonderte Aufgabe zu sehen, sofern sie nicht mit den Umbaumaßnahmen der Hauptstraße, Würzburger Straße und Ochsenfurter Straße zusammenfallen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Busverkehrs wie Taktverdichtung und ergänzenden On-Demand-Busverkehr sind in Verhandlungen mit dem Verkehrsverbund und dem Landkreis umzusetzen. Sie stehen insofern indirekt in Zusammenhang mit dem Sanierungskonzept, als das ÖV-Angebot auch den Kfz-Besitz und somit den Stellplatzbedarf beeinflusst.

Unabhängig von Sanierungsmaßnahmen, aber deshalb nicht weniger wichtig sind die Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots für Radtouristen wie beispielsweise der Bau der Fahrradstation und die Ergänzung des Radwegenetzes.

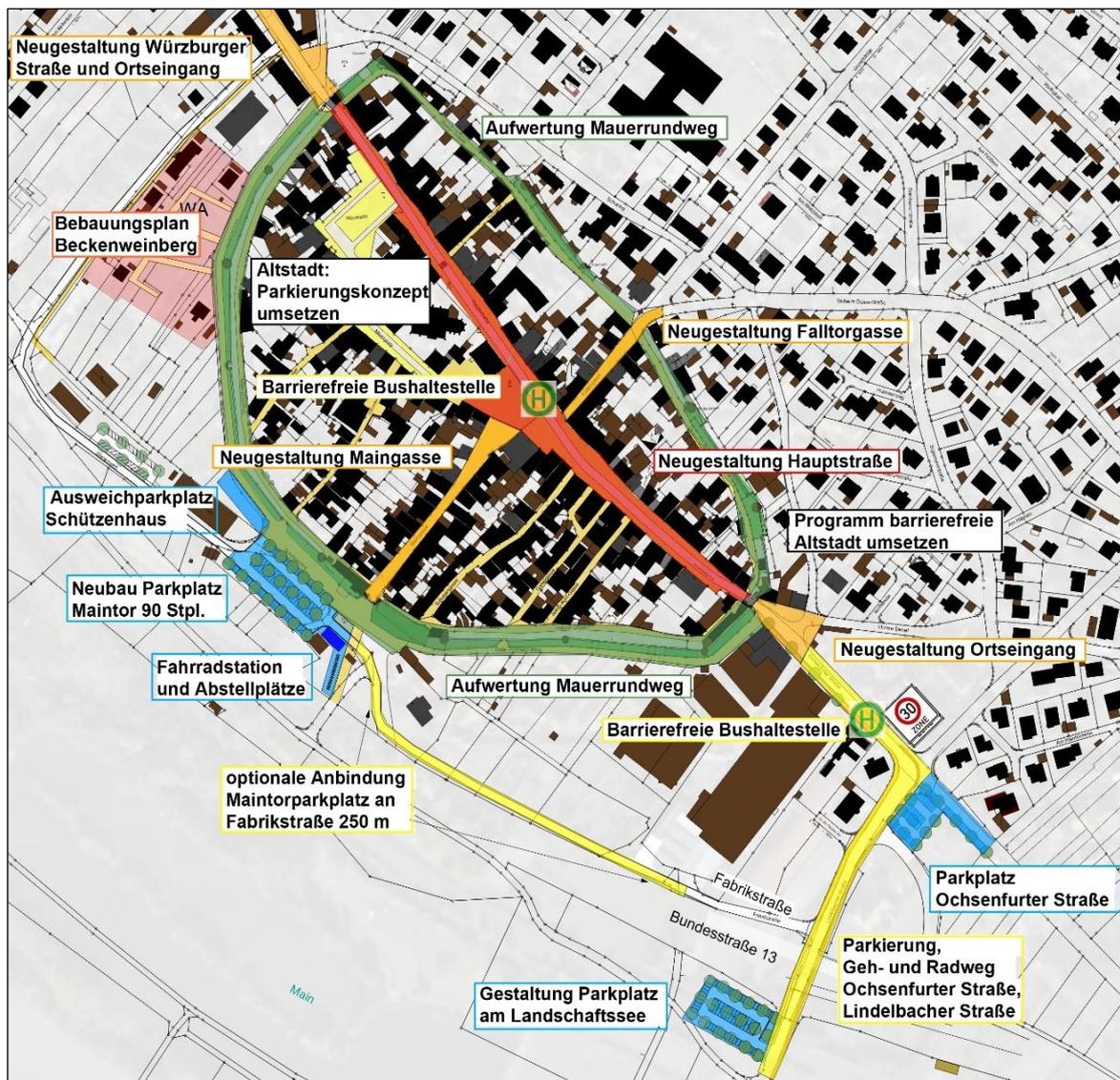
So ergibt sich aus Sicht der Verkehrsplanung nachstehende Priorisierung der Maßnahmen:

- Festlegung auf Parkierungskonzept (Stufenkonzept)
- Wettbewerb Neugestaltung öffentliche Räume Altort
- Planung und Bau von Entlastungsstellplätzen im Umfeld der Altstadt
- Neugestaltung Maintorvorplatz
  
- Aufwertung Mauerrundweg
- Neuordnung und Umgestaltung der Hauptstraße
- Neuordnung und Umgestaltung der Maingasse und der Falltorgasse
- Neuordnung Ortseingänge Würzburger Straße und Ochsenfurter Straße

Maßnahmen, die relativ unabhängig von der Sanierung Altstadt oder parallel dazu abgearbeitet werden können, sind:

- Geh- und Radwegeanbindung an Lindelbacher Straße (in Umsetzung)
- Befestigung und Gestaltung des Parkplatzes Landschaftssee
- Barrierefreie Bushaltestellen
- Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- Barrierefreie Altstadt
- Attraktivierung Busangebot / On-Demand-Busverkehr
- Lärmschutz an der B 13

Im Maßnahmenplan sind die wichtigsten verkehrlichen Aufgaben räumlich zugewiesen:



Abbildungen 54:  
Maßnahmenplan

## 6.2 Kostenrahmen

Für die baulichen Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrskonzepts wird ein grober Kostenrahmen angegeben. Dieser gibt pauschale Größenordnungen vor und kann eine detaillierte Kostenberechnung nach genauer Planung der Maßnahmen nicht ersetzen.

Umsetzung Parkierungskonzept (Stufenkonzept)	
Stufe 1 (Beschilderung und Markierung, prov. Bushaltstellen)	70 000 €
Stufe 2 (Planung und Bau von Entlastungsstellplätzen im Umfeld der Altstadt (Maintorparkplatz) Pauschal Ansatz 90 Stellplätze	> 750 000 €
Optional Anbindung Maintorparkplatz an Fabrikstraße Länge 250 m (ohne Grunderwerb)	> 400 000 €
Stufe 3 (Beschilderung und Markierung, Parkscheinautomaten)	50 000 €
Wettbewerb Neugestaltung öffentliche Räume Altort	> 100 000 €
Neugestaltung Maintorvorplatz abhängig von Parkierungskonzept	> 150 000 €
Aufwertung Mauerrundweg je nach Standard und Konzept	> 250 000 €
Neuordnung und Umgestaltung der Hauptstraße 6750 m <sup>2</sup>	1 300 000 €
Neuordnung und Umgestaltung der Maingasse und der Falltorgasse Natursteinpflaster 2230 m <sup>2</sup>	> 600 000 €
Neuordnung Ortseingänge Würzburger Straße und Ochsenfurter Straße je nach Standard: Würzburger Straße bis Untere Au Ochsenfurter Straße (Gehweg, Parken, Bepflanzung)	> 600 000 € > 180 000 €
Befestigung und Gestaltung des Parkplatzes Landschaftssee 2500 m <sup>2</sup>	> 250 000 €
Geh- und Radweganbindung an Lindelbacher Straße von Landschaftssee bis Ochsenfurter Straße	150 000 €
Parkplatz Ochsenfurter Straße 42 Stellplätze (ohne Grunderwerb)	200 000 €
Barrierefreie Bushaltstellen 8 Bordsteinkanten, Mindestausstattung Wetterschutz, Bank (Kosten teilweise in Umbau Hauptstraße enthalten)	220 000 €
Maßnahmen zur Radverkehrsförderung Radservicestation, Radboxen	50 000 €
Barrierefreie Altstadt Beläge abschleifen oder auswechseln ca. 800 m <sup>2</sup>	180 000 € bis 300 000 €

## **Anlagen**

- Fragebogen Einwohner
- Fragebogen Inhaber von Geschäften und Dienstleistern
- Faltblatt zum Thema Parken

## Stadt Eibelstadt



### Verkehrsentwicklungskonzept Eibelstadt

#### Sehr geehrte Einwohner des Altorts von Eibelstadt,

die Stadt Eibelstadt ist in die Städtebauförderungsprogramme „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und „Zukunft Stadtgrün“ aufgenommen worden. In diesem Zusammenhang wurde aktuell auch die Erstellung eines ergänzenden Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK) an das Verkehrsplanungsbüro Link in Stuttgart vergeben.

Ein Schwerpunkt dieses Konzepts soll das Thema Parken im Altort sein. So schön die historische Altstadt auch ist, sie wurde nicht für die Nutzung mit dem Auto gebaut. Für die Erschließung und das Parken wurden im Laufe der Zeit - d.h. in den letzten 70 Jahren der Massenmotorisierung – mehr oder weniger praktikable Lösungen gesucht, zunächst individuell, dann wurde das Bewohnerparken eingeführt. Die derzeitige Regelung hat sicher Verbesserungen für die Bewohner des Altorts gebracht, aber nicht alle Probleme gelöst.

Da Sie selbst als Bewohner des Altortes aus täglicher Erfahrung die Probleme am besten kennen, möchten wir gerne auf Ihre Beurteilung zurückgreifen. Auch zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs ist uns Ihre Aussage wichtig. Normalerweise hätten wir dies in einem gemeinsamen Workshop gemacht, was derzeit aber nicht möglich. Deshalb rufen wir über dieses Schreiben auf, sich an dieser Umfrage zu beteiligen.

Wir werden Sie über das Mitteilungsblatt über die Ergebnisse der Befragung und sich ergebende Planungsvorschläge auf dem Laufenden halten. Vorerst bedanken wir uns sehr herzlich für Ihre Mitarbeit. Sie wird Ihnen zu Gute kommen.

Frage 1: Sie wohnen im Altort innerhalb der Stadtmauer. Besitzen Sie ein oder mehrere Fahrzeuge?

ein Fahrzeug  zwei Fahrzeuge   
mehr als zwei Fahrzeuge ..... (Anzahl)

Frage 2: Können Sie das Fahrzeug oder die Fahrzeuge auf Ihrem Grundstück abstellen?

- ja, ich mache das auch
- prinzipiell ja, aber ich mache das nicht
- nein

Frage 2a: Falls ja: Wo können Sie das Fahrzeug abstellen?

in einer Garage?  im Freien?

Frage 2 b: Falls Sie das Fahrzeug nicht auf dem eigenen Grundstück abstellen:  
Wo stellen Sie ihr Fahrzeug ab:

- auf einem Parkplatz / Stellplatz außerhalb der Stadtmauer
- auf dem Marktplatz
- auf einem Parkplatz am Straßenrand innerhalb der Stadtmauer

Frage 2 c: ergänzend zu Frage b:  
 Wie weit ist der Standort Ihres abgestellten Fahrzeugs normalerweise von Ihrer Wohnung entfernt?  
 ca. ....m

Frage 3: Können Sie zum Ein- und Ausladen vor Ihre Wohnung fahren?  
 • ja   
 • nein

Frage 4: Sind Sie mit der derzeitigen Bewohner-Parkregelung zufrieden?  
 • ja   
 • nein

Frage 4 a: wenn nein: Wo sehen Sie das Problem bzw. Probleme:  
 .....  
 .....

Frage 4 b: Sollte Ihrer Meinung nach das Parken im Altort nur den Bewohnern vorbehalten bleiben?  
 • ja   
 • nein

Frage 5: Haben Sie Anregungen, Verbesserungsvorschläge oder Ideen, wie das Parken im Altort besser geregelt werden könnte?  
 .....  
 .....  
 .....

Freiwillige Angabe: Ihre Adresse (nur Straße):  
 Eibelstadt .....

**Abgabe bis spätestens 30.04.2020**

im Rathaus Eibelstadt oder den Fragebogen einscannen oder auch die Fragen per E-Mail beantworten und einsenden an [info@verkehrsplanung-link.de](mailto:info@verkehrsplanung-link.de)

## Stadt Eibelstadt



### Verkehrsentwicklungskonzept Eibelstadt

**Sehr geehrte Inhaber von Geschäften und Dienstleistern des Altorts von Eibelstadt,** die Stadt Eibelstadt ist in die Städtebauförderungsprogramme „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und „Zukunft Stadtgrün“ aufgenommen worden. In diesem Zusammenhang wurde aktuell auch die Erstellung eines ergänzenden Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK) an das Verkehrsplanungsbüro Link in Stuttgart vergeben.

Ein Schwerpunkt dieses Konzepts soll das Thema Parken im Altort sein. So schön die historische Altstadt auch ist, sie wurde nicht für die Nutzung mit dem Auto gebaut. Für die Erschließung und das Parken wurden im Laufe der Zeit - d.h. in den letzten 70 Jahren der Massenmotorisierung - mehr oder weniger praktikable Lösungen gesucht, zunächst individuell, dann wurde das Bewohnerparken eingeführt. Die derzeitige Regelung hat sicher Verbesserungen für die Bewohner des Altorts gebracht, aber nicht alle Probleme gelöst.

Da Sie selbst als Dienstleister oder Inhaber von Geschäften in der Altstadt aus täglicher Erfahrung die Probleme am besten kennen, möchten wir gerne auf Ihre Beurteilung zurückgreifen. Auch zur Abschätzung des Stellplatzbedarfs ist uns Ihre Aussage wichtig. Normalerweise hätten wir dies in einem gemeinsamen Workshop gemacht, was derzeit aber nicht möglich ist. Deshalb rufen wir über dieses Schreiben auf, sich an dieser Umfrage zu beteiligen.

Wir werden Sie über das Mitteilungsblatt über die Ergebnisse der Befragung und sich ergebende Planungsvorschläge auf dem Laufenden halten. Vorerst bedanken wir uns sehr herzlich für Ihre Mitarbeit. Sie wird Ihnen zu Gute kommen.

Frage 1: Sie haben ein Büro, eine Praxis, ein Geschäft oder einen Betrieb im Altort innerhalb der Stadtmauer. Benötigen Sie für sich bzw. die Beschäftigten dafür Stellplätze?

- nein
- ja  wie viele? .....

Frage 1 a: Können Sie diese Stellplätze für auf Ihrem Grundstück anbieten?

- ja
- teilweise  wie viele? .....
- nein

Frage 1 b: Falls Sie Ihr Fahrzeug bzw. die Fahrzeuge Ihrer Beschäftigten nicht auf dem eigenen Grundstück abstellen können: wo werden diese Fahrzeug abgestellt?

- auf einem Parkplatz / Stellplatz außerhalb der Stadtmauer
  - auf dem Marktplatz
  - auf einem Parkplatz am Straßenrand innerhalb der Stadtmauer
- (Mehrfachnennungen möglich)

Frage 2: Haben Sie regelmäßig Kunden, die mit dem Fahrzeug kommen?

- ja
- nein

Frage 2a: Wenn ja, wie viele pro Tag? (geschätzt, im Durchschnitt) .....

Frage 2 b: Wie viele Kunden sind maximal gleichzeitig anwesend? .....

Frage 2 c: Haben Sie Kundenstellplätze?

- ja  wie viele? .....Sind diese ausreichend? ja  nein
- nein

Frage 2 d: Wenn nein: Wo parken die Kunden?

- illegal auf der Straße
- auf legalen Stellplätzen in der Nähe
- auf Parkplätzen außerhalb der Stadtmauer

Anmerkung: .....

Frage 2 e: Wie lange halten sich Kunden im Durchschnitt bei Ihnen auf?

Stunden ..... Minuten .....

Frage 3: Kommen zu Ihrem Betrieb regelmäßig Fahrzeuge zum Anliefern oder zum Abholen?

- ja
- nein

Frage 3 a: Wenn ja: Wo parken die Fahrzeuge?

- auf der Straße  mit Behinderung?
- auf ausgewiesener Fläche zum Anliefern

Anmerkung: .....

Frage 4: Sind Sie mit der derzeitigen Anwohner-Parkregelung zufrieden?

- ja
- nein

Frage 4 a: wenn nein: Wo sehen Sie das Problem bzw. Probleme:

.....  
.....

Frage 5: Haben Sie Anregungen, Verbesserungsvorschläge oder Ideen, wie das Parken in der Altstadt besser geregelt werden könnte?

.....  
.....  
.....

Freiwillige Angabe: Ihre Adresse (nur Straße):  
Eibelstadt .....

**Abgabe bis spätestens 30.04.2020**

im Rathaus Eibelstadt oder den Fragebogen einscannen oder auch die Fragen per E-Mail beantworten und einsenden an [info@verkehrsplanung-link.de](mailto:info@verkehrsplanung-link.de)

## Faltblatt zum Thema Parken

**7. Parken auf und 5 m vor Fußgängerüberwegen ("Zebrastreifen") ist verboten und dient der Sicht auf den Überweg.**



Außerdem ist verboten:

- Das Parken von Anhängern ohne Zugfahrzeug länger als zwei Wochen
- Das Parken grundsätzlich bei Gefährdung, Behinderung und Belästigung, auch bei Sichtbehinderung

Im eingeschränkten Haltverbot darf bis zu drei Minuten gehalten und auch das Fahrzeug verlassen werden.

Parken erfolgt grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand (weniger als 50 cm von Fahrbahnrand entfernt), platzsparend und in Fahrtrichtung.

**Halten Sie bitte diese Regeln ein!**

**Denken Sie daran: Falschparken kann Leben kosten!**



www.verkehrsplanung-link.de Bildnachweis: eigene Bilder  
Stadt Eibelstadt 1. Bürgermeister Stand 9/2020

**2. Parken auf Gehwegen** ist grundsätzlich verboten, sofern es nicht durch Zeichen 315 ausdrücklich erlaubt ist.



Verbotenes Parken auf Gehweg

Z 315-55 Z 315-65

**3. Parken an engen und unübersichtlichen Straßenabschnitten:** Für eine ungehinderte Durchfahrt muss eine Breite von mindestens 3,05 m zur Verfügung stehen.



**4. Parken im Kreuzungsbereich:** Vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen ist das Parken bis zu 5,0 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig.



## An die Bewohner des Altorts von Eibelstadt



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Altstadt von Eibelstadt ist in einer Zeit entstanden, in der es noch keine Autos gab. Die Straßen und öffentlichen Räume sind teilweise sehr eng, eine Trennung von Gehweg und Fahrbahn gibt es großteils nicht. Dennoch wohnen viele Menschen in der Altstadt, und diese möchten auch mit dem Auto mobil sein. Das Parken führt allerdings immer wieder zu großen Problemen, Behinderungen und Gefährdungen. Um ein vertragliches Miteinander, insbesondere auch ohne Behinderungen von Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen zu gewährleisten, müssen die wichtigsten Verkehrsregeln eingehalten werden. Da diese teilweise nicht oder nicht genau bekannt sind und deshalb einfach missachtet werden, haben wir hier noch einmal die wichtigsten Regeln zum Parken zusammengestellt:

**1. Verboten ist das Parken im absoluten Haltverbot (VZ 283), auf Sperrflächen oder an gekennzeichneten Brandschutzzonen bzw. Feuerwehrezufahrten. Das Haltverbot beginnt mit dem Schild und endet an der nächsten Kreuzung oder Einmündung bzw. an dem Haltverbotschild mit Ende oder Endpfeil.**



VZ 283 absolutes Haltverbot



Sperrfläche

**5. Parken im Bereich einer Bushaltestelle (VZ 224):** Hier gilt das Parkverbot bis zu 15 m vor und hinter dem Schild



VZ 224



Haltebuch für Busse

**6. Verboten ist auch das Parken an abgesenkten Bordsteinen, vor Grundstücksein- und ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch direkt gegenüber.**



Grundstücksausfahrt mit abgesenktem Bordstein

**Quellenangaben:**

[1] ISEK: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Eibelstadt. mahlgebhard-konzepte und Kurt Werner. Erstellt im Auftrag der Stadt Eibelstadt August 2018

[2] Bayernatlas: <https://geoportal.bayern.de/bayernatlas>

[3] Verkehrsmengenkarte 2015 des Straßenbauamts Würzburg

[4] Zum Verkehrsrückgang durch die Corona-Krise: Mobilitätsreport 02, Ausgabe 30.7.2020, Seite 13

[5] ISEK Seite 63

[6] Strava heatmap: <https://www.strava.com/heatmap>

[7] Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU): „Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa“ Berlin, Mai 2020

[8] hierzu: „Mobiles Baden-Württemberg. Wege zur Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“. Stuttgart 2017 und „Das Klimahandbuch für Kommunen“ Bayern-Forum der Friedrich-Ebert-Stiftung. München September 2020

[9] „Bayern barrierefrei 2023“ <https://www.barrierefrei.bayern.de/>

[10] Stadt Eibelstadt: Begründung zur Sanierungssatzung vom 9.3.2018]

[11] siehe: <https://www.wvv.de/de/privatkunden/mobilitaet/unser-angebot/carsharing/>

[12] Leitfaden „Die barrierefreie Gemeinde“  
<https://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2015/150709barrierefreie-gemeinde/>

[13] Städte wie Nürnberg, Hamburg, Bonn, München und Stuttgart haben z.B. einen vorhandenen eigenen Stellplatz als Ausschlusskriterium für den Erwerb eines Bewohnerparkausweises gemacht. Dagegen steht im Kommentar zur StVO, ob der Bewohner „außerdem über einen eigenen Stellplatz verfügt, ist unerheblich“ beim Erwerb eines Bewohnerparkausweises. (R. Schurig, Kommentar zur StVO, Kirschbaum-Verlag, 14. Auflage 2013, Bonn, Seite 213).

[14] <https://unfallatlas.statistikportal.de/>