

# Verkehrskonzept Randersacker



Entwurf



Gefördert aus Mitteln der  
Städtebauförderung des  
Bayerischen Staatsministerium  
für Wohnen, Bau und Verkehr

Stand: 07.05.2021

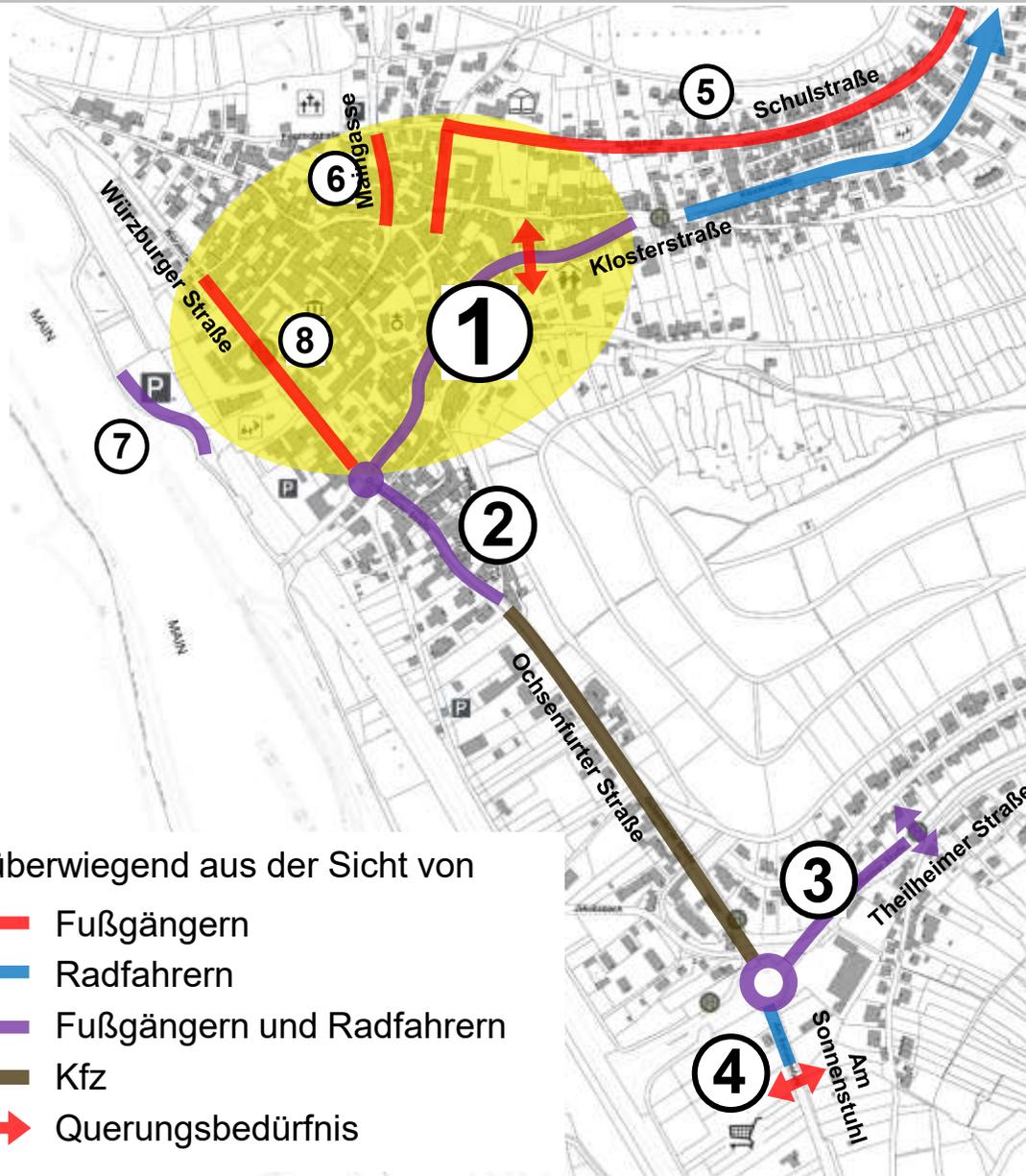


- 1. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Analysephase**
- 2. Handlungsschwerpunkte fließender Verkehr (Fuß, Rad, Kfz)**
  - 2.1 Untere Klosterstraße
  - 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße
  - 2.3 Theilheimer Straße mit Kreisverkehr
  - 2.4 Am Sonnenstuhl mit Zufahrt Edeka
  - 2.5 Schulwegekonzept
  - 2.6 Obere Maingasse
  - 2.7 Mainradweg
  - 2.8 Würzburger Straße
  - 2.9 Weitere Maßnahmen
- 3. Ortsbodenkonzept**
- 4. Parkraumkonzept**



# 1. ERGEBNISSE BÜRGERBETEILIGUNG

## Problemschwerpunkte fließender Verkehr (Fuß, Rad, Kfz)



... überwiegend aus der Sicht von

- Fußgänger
- Radfahrer
- Fußgängern und Radfahrern
- Kfz
- ↔ Querungsbedürfnis

- ① Klosterstraße mit Umfeld Kindergarten
- ② Ochsenfurter Straße mit Einmündungsbereich Würzburger Straße / Klosterstraße
- ③ Teilheimer Straße mit Bushaltestelle Bußbrunn und Kreisverkehr
- ④ Am Sonnenstuhl zwischen Kreisverkehr und Einmündung Edeka
- ⑤ Schulstraße mit Umfeld Schule (Steige/Flecken), Verkehrsmittelwahl Bringverkehr
- ⑥ Obere Maingasse
- ⑦ Rad- und Gehweg Main
- ⑧ Würzburger Straße
- Generell zu viel Verkehr im Altort



# 1. ERGEBNISSE BÜRGERBETEILIGUNG

## Zusammenfassung der Meinungen und Wünsche zum Parken

### Friedhof:

- Verstärkt für Anwohner & Friedhofbesucher

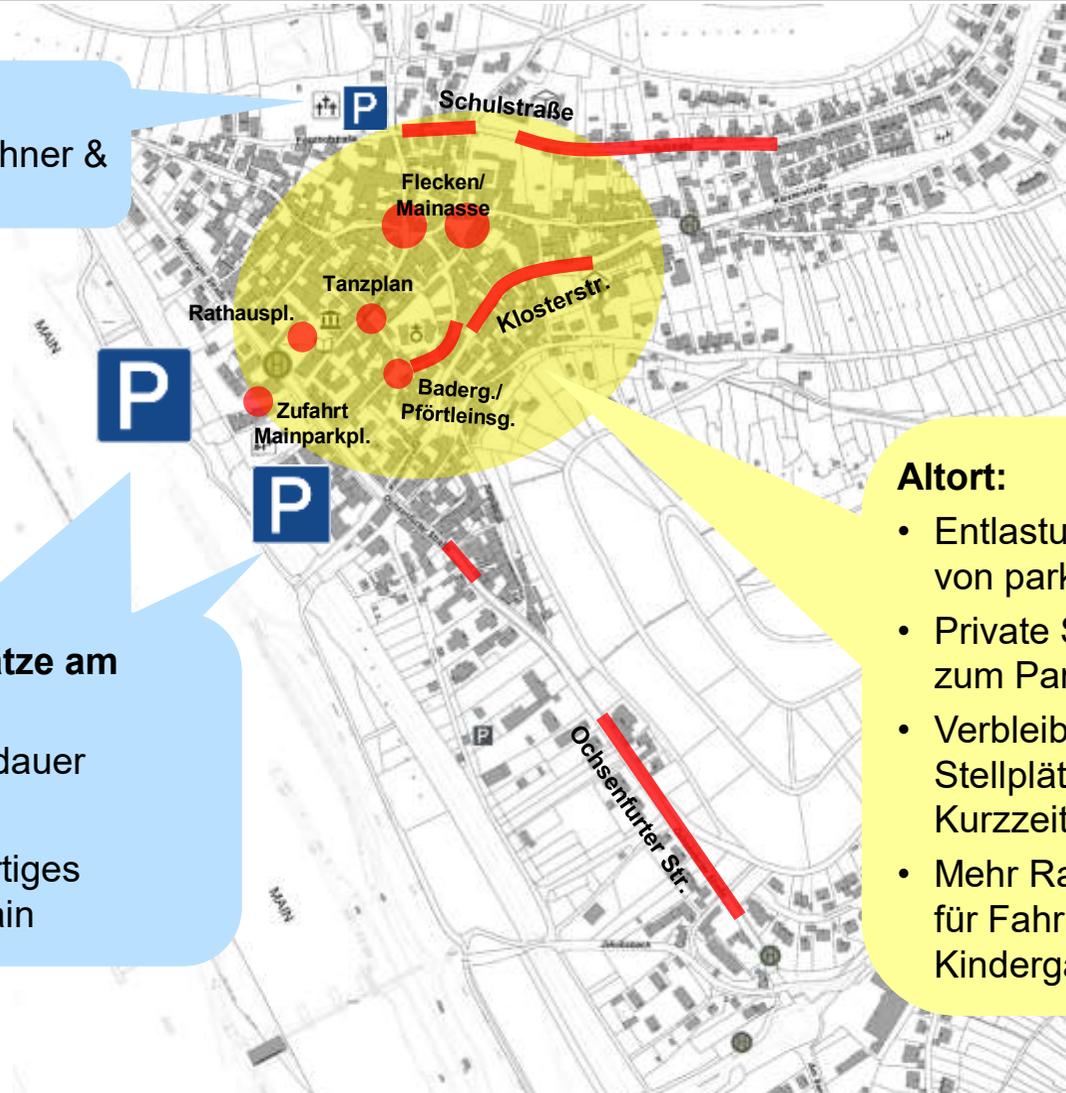
### Zentrumsnahe Parkplätze am Main:

- Begrenzung der Parkdauer
- Ggf. Gebührenpflicht
- Angebote für hochwertiges Fahrradparken am Main

### Altort:

- Entlastung Straßenraum von parkenden Kfz
- Private Stellplätze verstärkt zum Parken nutzen
- Verbleibende öffentliche Stellplätze für Anwohner & Kurzzeit
- Mehr Raum und Angebote für Fahrradparken (v. a. Kindergarten)

- Bereiche mit besonders störenden bzw. zu umfangreichen Park- und Haltevorgängen

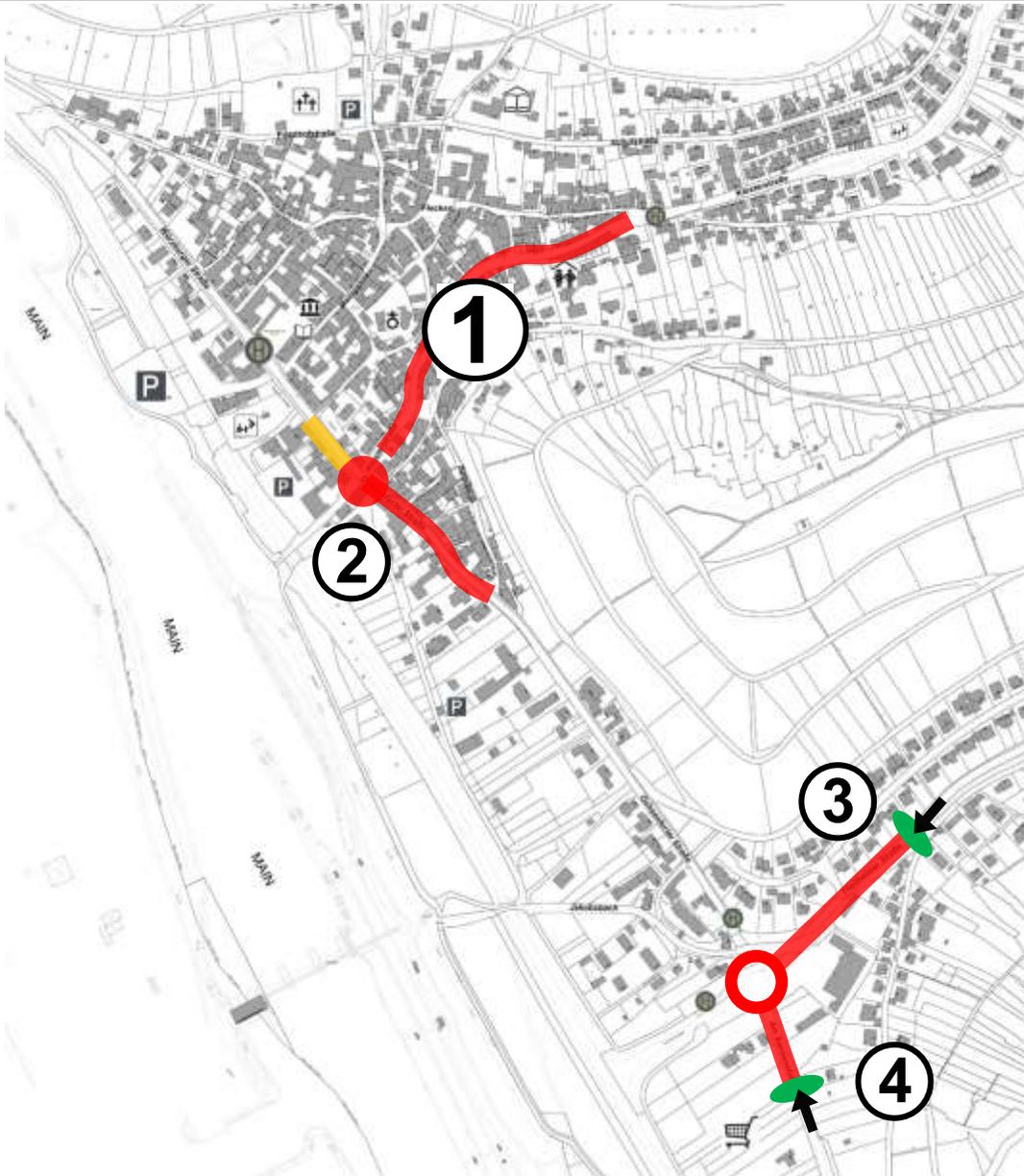


### Häufig genannte oder „mitschwingende“ Auffassung:

- Genügend Parkraum vorhanden, wenn dieser besser genutzt wird
- Parken an den Rändern des Ortskerns auch für Anwohner vertretbar
- Öffentlicher Parkraum sollte gerechter verteilt, „Aneignung“ in Form von Dauernutzung unterbunden werden



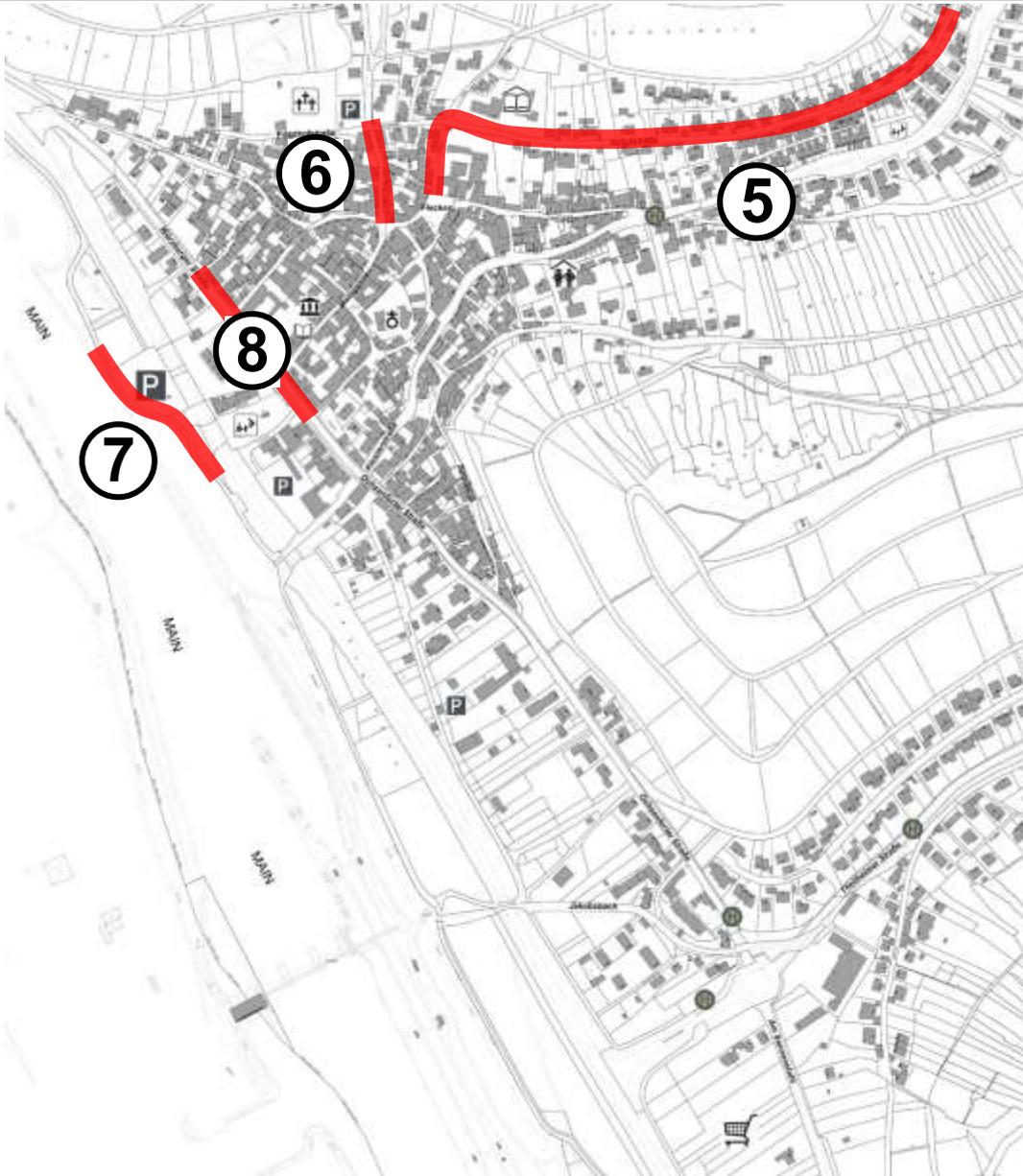
## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE FLIESSENDER VERKEHR (Fuß, Rad, Kfz)



- 1. Untere Klosterstraße:** Wichtigste Fußgängerachse mit größter Problemdichte, „Flaschenhals“ → Neuordnung im Rahmen integriertes Straßen- und Parkraumkonzept unter Einbeziehung Parallelachsen (Pfortleinsgasse, Spielberg)
- 2. Nördliche Ochsenfurter Straße mit Einmündung Klosterstraße/Würzburger Straße:** Ähnliches Anforderungsprofil mit ebenfalls sehr hoher Priorität, gestalterische Mängel → Straßenraumkonzept, ggf. unter Einbeziehung Würzburger Straße bis Beginn der Tempo-20-Zone
- 3. und 4. Ortseingänge aus Richtung Theilheim und Lindelbach:** Fehlende Signale für den einbrechenden Verkehr („Haustür“) → Gestaltung der Ortseingänge mit Schaffung ausgewogener Verkehrsbedingungen bis zum und im Kreisverkehr



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE FLIESSENDER VERKEHR (Fuß, Rad, Kfz)



5. **Schulstraße mit Umfeld Schule:**  
Problemlage zielgruppen- und zeitspezifisch → kommunikativ angelegtes Schulwegekonzept mit unterstützenden Maßnahmen der Verkehrsorganisation
6. **Obere Maingasse:** Achse Maingasse für alle Verkehrsarten von hoher Bedeutung, insbesondere auch landwirtschaftlicher Verkehr → Separater Gehweg sinnvoll → Barrierefreie Fortführung im oberen Teil, insbesondere auch für Erreichbarkeit Friedhof für Senioren. Alternativ Mischverkehrskonzept mit hoher Sicherheit für den Fußverkehr
7. **Rad- und Gehweg Main:** Entschärfung Konfliktzone „Badestrand“ erforderlich → Prüfung von Trennmöglichkeiten und Routenalternativen für den Fahrradweg
8. **Würzburger Straße** in Angrenzung Place de Vouvray: Aufwertung Fußgängerachsen, Straßenraumgestaltung



# 1. Untere Klosterstraße



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Status Quo



**Zu schmale Gehwege bzw. zu geringer verbleibender Bewegungsraum**

Verkehrskonzept Randersacker  
Entwurf Stand 07.05.2021



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Status Quo



**Gefährdung beim Queren (unübersichtlich aufgrund Parken, teils zu hohe Geschwindigkeiten)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Status Quo

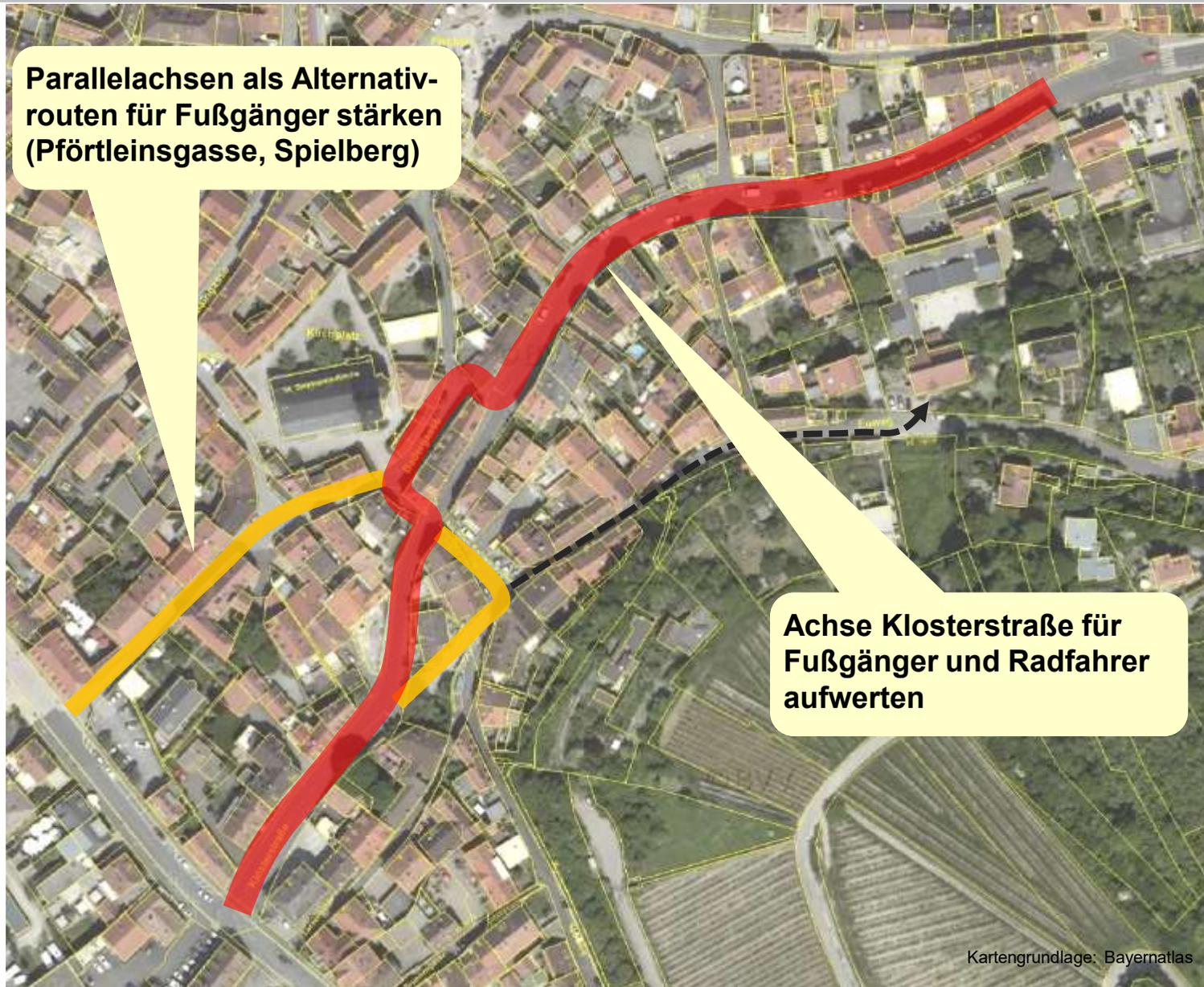


**Zwischen Ochsenfurter Straße und Spielberg einseitig am Kfz orientierte Gestaltung (v.a. aufgrund Mittelleitlinie)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

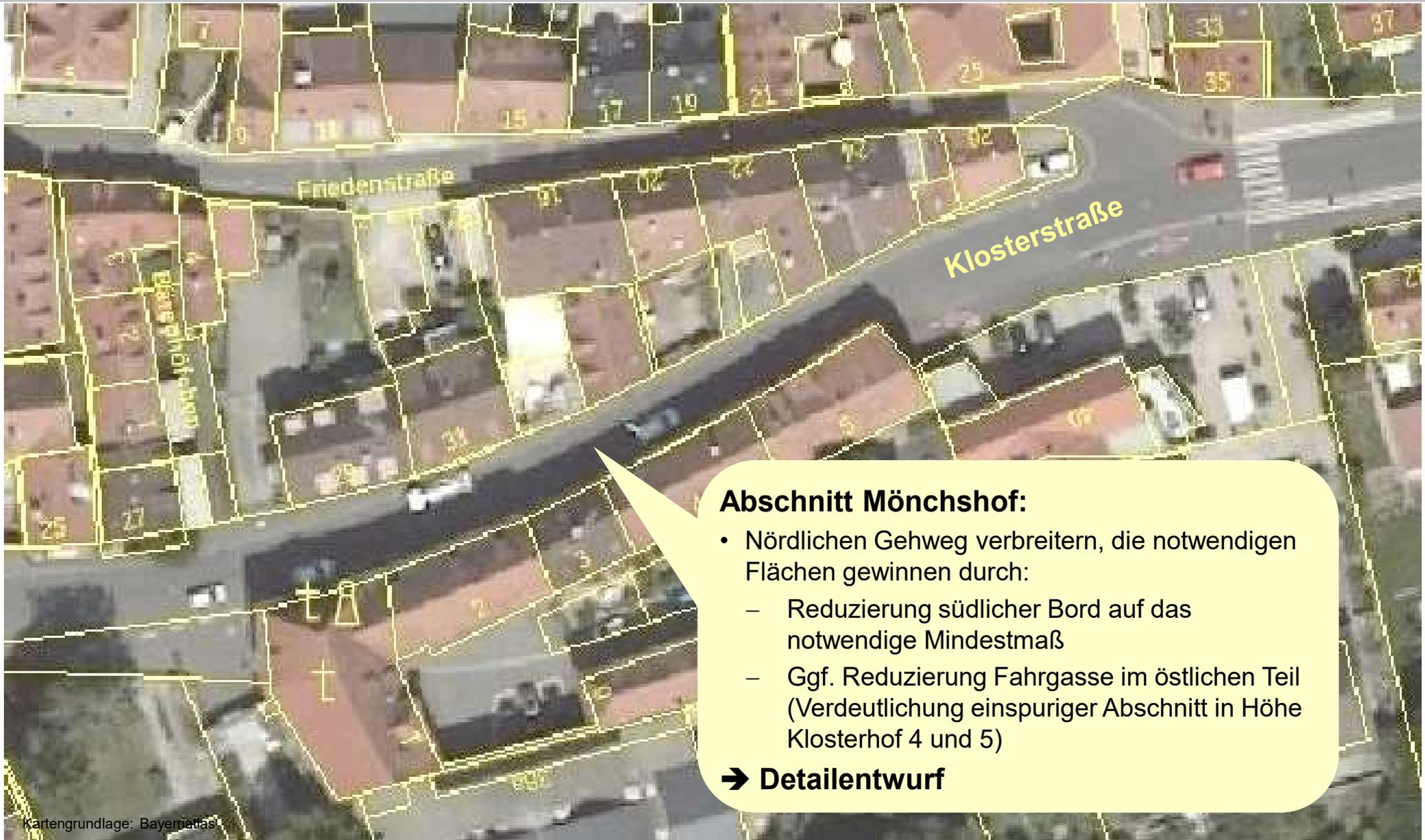
### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze





## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze



#### **Abschnitt Mönchshof:**

- Nördlichen Gehweg verbreitern, die notwendigen Flächen gewinnen durch:
  - Reduzierung südlicher Bord auf das notwendige Mindestmaß
  - Ggf. Reduzierung Fahrgasse im östlichen Teil (Verdeutlichung einspuriger Abschnitt in Höhe Klosterhof 4 und 5)

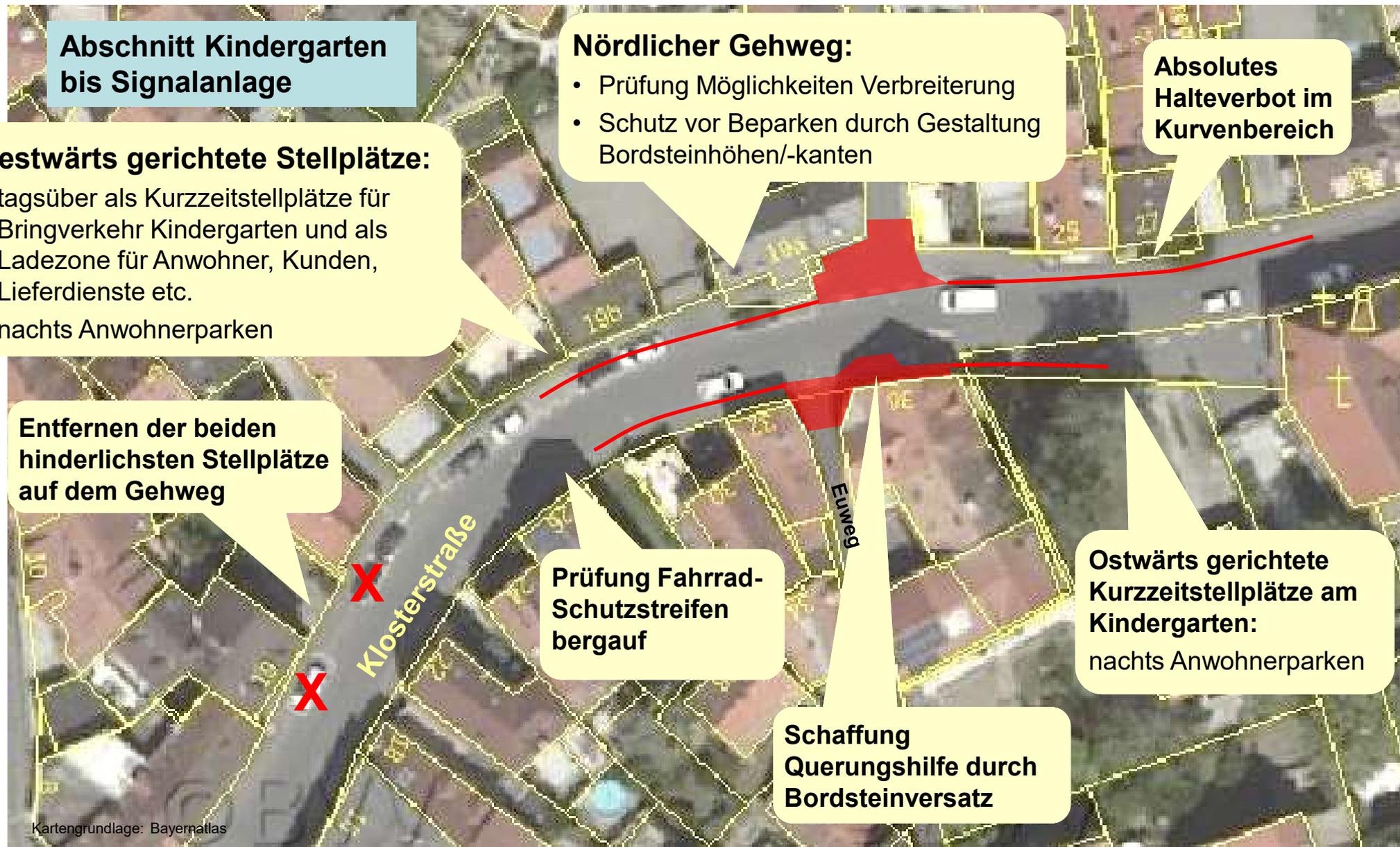
➔ **Detailentwurf**

Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze





## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze

**Querschnitt zwischen Ampeln soweit möglich optimieren:**

- Westlichen Gehweg verbreitern, die notwendigen Flächen hierfür gewinnen durch:
  - Reduzierung östlicher Bord auf das notwendige Mindestmaß
  - Ggf. Reduzierung Fahrgasse auf das absolut notwendige Mindestmaß (Busverkehr)

➔ **Detailentwurf zu Machbarkeiten**

**Ggf. Verbesserung Querbarkeit Klosterstraße durch Bordsteinversatz**

**Bordsteinabsenkung am Übergang Klosterstraße - Spielberg**

➔ **Gesamtentwurf Klosterstraße / Spielberg**

**Abschnitt „Zwischen den Ampeln“**



**Verbesserung Belag am Spielberg**



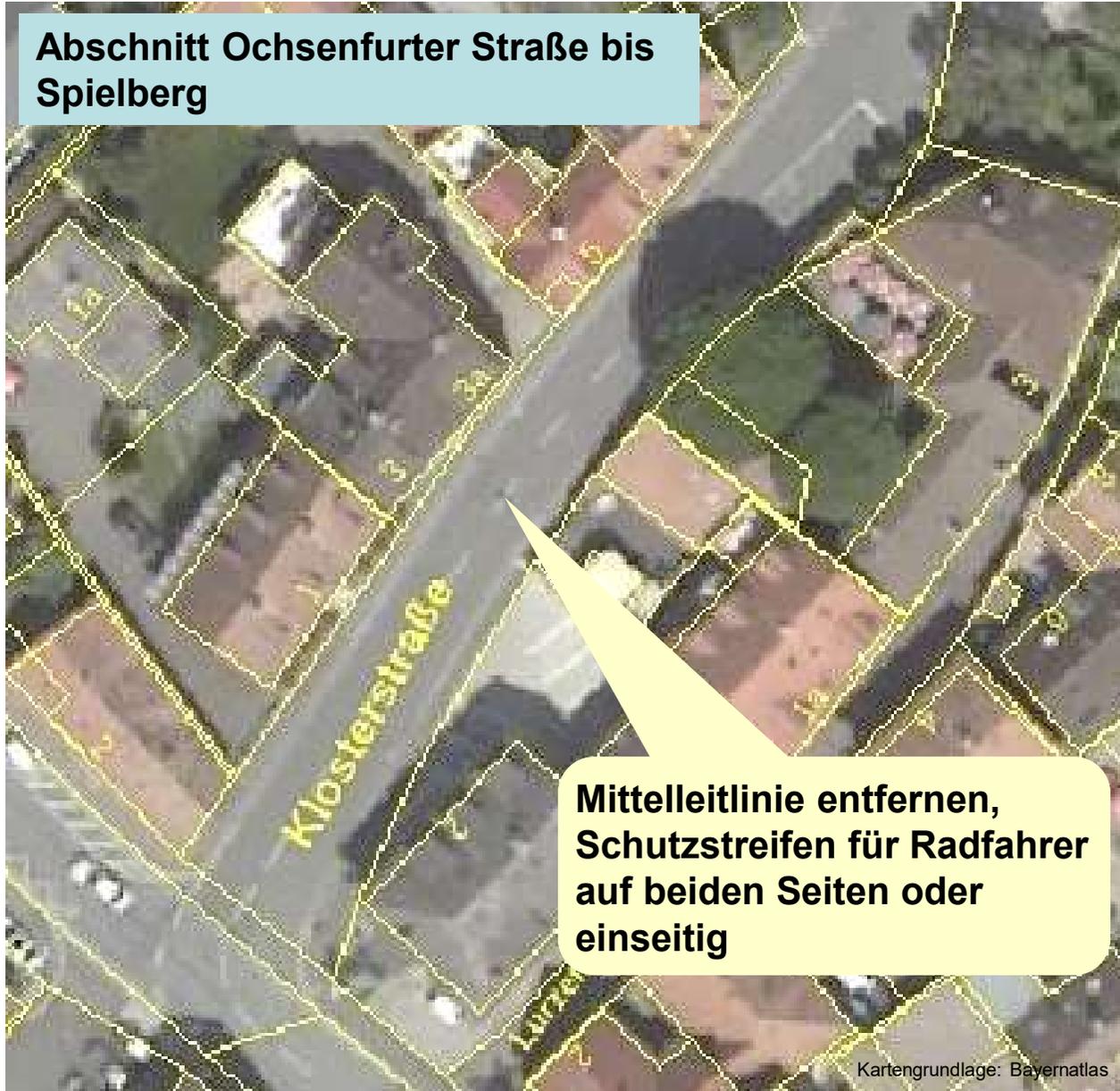
Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze

**Abschnitt Ochsenfurter Straße bis  
Spielberg**





## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.1 Untere Klosterstraße – Handlungsansätze



Pförtleinsgasse



Gestaltungsbeispiel Ochsenfurt



**Pförtleinsgasse als Alternativroute zur Klosterstraße stärken: Verbesserung Pflasterbelag für Fußgänger und rollendes Material (Mischverkehr)**

Kartengrundlage: Bayernatlas



## **2. Nördliche Ochsenfurter Straße**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Status Quo



**Aus Fußgänger- und Radfahrersicht (v.a. Kinder): zu schmale Gehwege, zu hohe Geschwindigkeiten**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Status Quo



**Aus Fußgängersicht: unsichere Querung an der Apotheke, nicht barrierefrei**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Status Quo



**Aus Radfahrersicht: konfliktrichtig in der Geradeausbeziehung Ochsenfurter → Würzburger Straße (abknickende Vorfahrt)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Handlungsansätze



#### Querschnitt Höhe Hausnr. 13-17 neu ordnen:

- Nördlichen Gehweg verbreitern, die notwendigen Flächen hierfür gewinnen durch:
  - Reduzierung südlicher Bord auf das notwendige Mindestmaß
  - Ggf. Reduzierung Fahrgasse als einspurigen Abschnitt

➔ **Detailentwurf, ggf. im Rahmen einer Gesamtgestaltung des Straßenraums der nördlichen Ochsenfurter Straße**

#### Vorhandene Stellplätze:

Tagsüber als Kurzzeitstellplätze, um Verfügbarkeit zu verbessern und so hinderliche Park- und Haltevorgänge auf dem Gehweg zu vermeiden

Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Handlungsansätze



#### Gestaltungskonzept für den Einmündungsbereich Ochsenfurter Str. / Klosterstraße mit den Zielen:

- Umsichtiges Nähern des Fahrverkehrs aus allen Richtungen
- Verdeutlichung und barrierefreie Gestaltung der Querungsachsen für Fußgänger
- Unterstützung des Radfahrer-Geradeausverkehrs von der Ochsenfurter in die Würzburger Straße

➔ **Ableitung verkehrsrechtlicher Anpassungen (Vorfahrtsregelung, Geschwindigkeiten), unter Einbeziehung der Prüfung eines Minikreisverkehrs**

**Ggf. Erweiterung des Gestaltungskonzepts zur Aufwertung der Würzburger Straße**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße – Handlungsansätze

Aachener Nachrichten

LOKALES REGION SPORT PANORAMA POLITIK WIRTSCHAFT KULTUR LEBEN

MENÜ



Partner von Aachener Zeitung

Lokales / Jülich / Minikreisel und Tempo 30 zur Kampagne haben sich bewährt

EXKLUSIV FÜR ABONNEMENTEN Minikreisel und Tempo 30

## Getestet und unfallfrei für gut befunden

14. FEBRUAR 2019 UM 16:35 UHR | Lesedauer: 2 Minuten



Der Minikreisel hat sich bewährt: Seit es ihn gibt, sind Unfälle an dieser Stelle bislang ausgeblieben. Foto: Burkhard Giesen

**Minikreisverkehr mit überfahrbarer Mitte als möglicher Handlungsansatz**



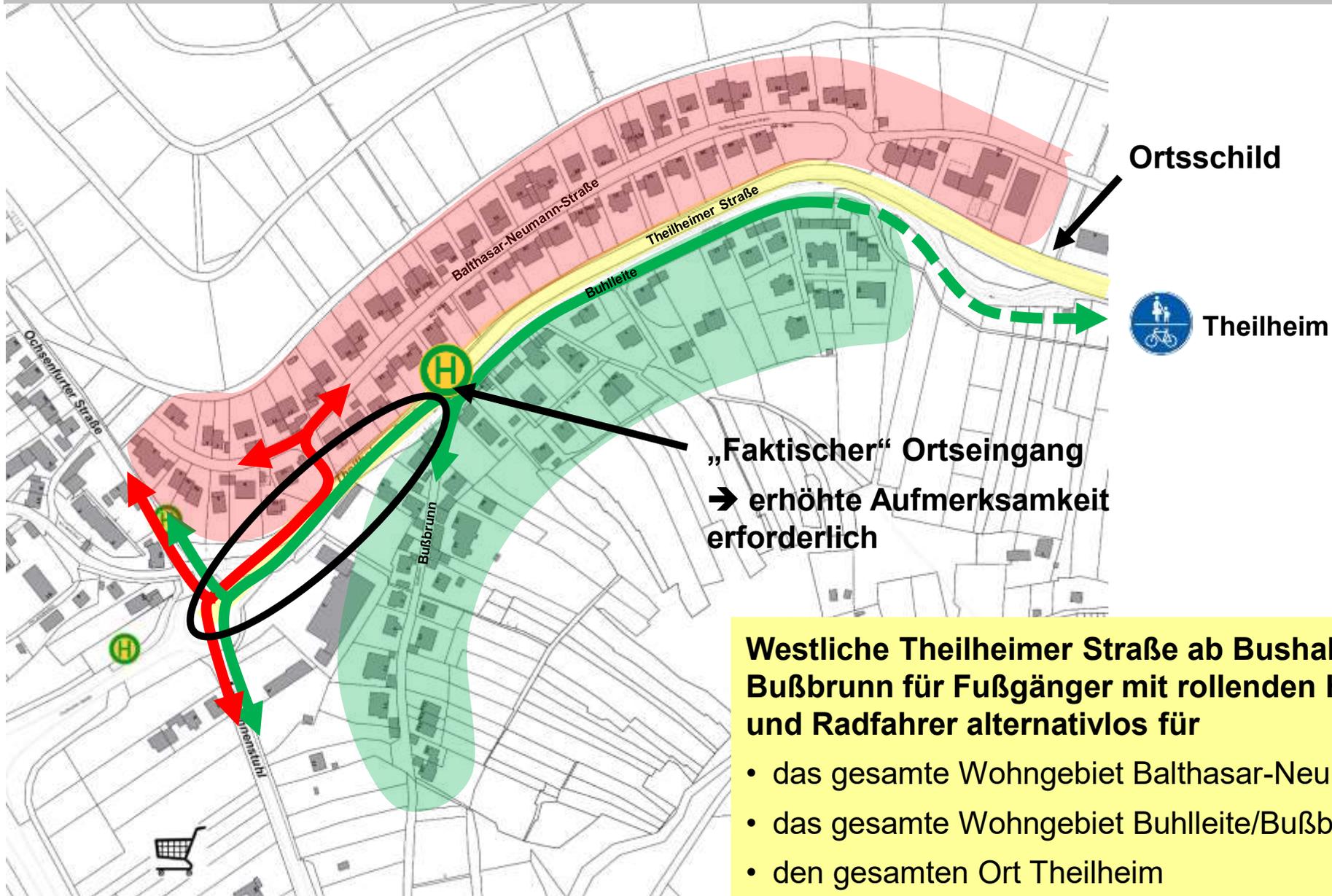
### **3. Westliche Theilheimer Straße:**

**Gestaltung Ortseingang aus Richtung Theilheim im Bereich der Einmündung Buhlleite mit Herstellung ausgewogener Verkehrsbedingungen im nachfolgenden Abschnitt**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



**Westliche Theilheimer Straße ab Bushaltestelle  
Bußbrunn für Fußgänger mit rollenden Hilfsmitteln  
und Radfahrer alternativlos für**

- das gesamte Wohngebiet Balthasar-Neumann Straße
- das gesamte Wohngebiet Buhlleite/Bußbrunn
- den gesamten Ort Theilheim



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



Für den einbrechenden Verkehr mangelnde Erkennbarkeit der „Haustür“ des Ortsteils Randersacker (= erster Punkt mit hoher Bedeutung für den örtlichen Verkehr, sowohl für Quer- als auch Längsbeziehungen) → zu hohe Geschwindigkeiten, kein Anlass zur Drosselung



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



**Keine sichtbare Andeutung der Querungsbedürfnisse an der Bushaltestelle und Einmündung  
Bußbrunn**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



**Hohe Geschwindigkeiten bis zum Kreisverkehr, teils auch im Kreisverkehr (von der Staatsstraße kommend)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



**Unzureichende Gehwegbreiten (Zweirichtungsverkehr) und fehlende Radverkehrsanlagen**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße – Status Quo



**Insbesondere für Kindergartenwege bleibt nur der einseitige, schmale Gehweg (beide Richtungen)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße - Handlungsansätze

**Prüfung der Möglichkeiten zur Entschärfung von Gehweg-Engstellen mittels Zukauf von Privatflächen**

**Sichtbarmachung Ortseingang im Straßenraum:**

- Gestaltungskonzept mit Prüfung Möglichkeiten der Querungshilfe (langfristig)
- Markierung und Beschilderung zur Steigerung der Aufmerksamkeit (kurzfristig)

**Prüfung Weiterführung Geh- und Radweg im Osten im Rahmen eines Gesamtkonzepts (langfristig)**

**Entfernung Mittelleitlinie, Markierung Schutzstreifen für Radfahrer bergauf (kurzfristig)**

**Verdeutlichung der Querung für Fußgänger und Radfahrer (Prüfung Fußgängerüberweg)**

Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.3 Westliche Theilheimer Straße - Handlungsansätze



**Einmündung Buhlleite/Bußbrunn: Markierung Bushaltestelle und Beschilderung querender Radverkehr als kurzfristige Maßnahme zur Steigerung der Aufmerksamkeit des einbrechenden Verkehrs**



## **4. Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr**

**Gestaltung Ortseingang aus Richtung Lindelbach mit  
Herstellung ausgewogener Verkehrsbedingungen im  
nachfolgenden Abschnitt bis zum Kreisverkehr**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.4 Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr – Status Quo



Ortsschild „verschmilzt“ mit Kreisverkehrsankündigung → Kreisverkehr dominiert in der Wahrnehmung, wird als erster Anlass zur Geschwindigkeitsdrosselung wahrgenommen

Für den einbrechenden Verkehr mangelnde Erkennbarkeit der „Haustür“ des Ortsteils Randersacker (= erster Punkt mit hoher Bedeutung für den örtlichen Verkehr, sowohl für Quer- als auch Längsbeziehungen) → zu hohe Geschwindigkeiten, kein Anlass zur Drosselung



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.4 Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr – Status Quo



**Gleichbleibender Querschnitt mit Mittelleitlinie erzeugt „Tunnelblick“ bis Kreisverkehr**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.4 Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr – Status Quo



**Stark frequentiert:**  
Radverkehr und Edeka-  
bezogener Kfz-Verkehr im  
Längsverkehr

**Stark frequentiert:**  
Querung bzw. Zu- und Abfahrt Edeka  
(Fußgänger, Radfahrer, Pkw)

**Geringer frequentiert:**  
Radverkehr Sportzentrum und  
Lindelbach im Längsverkehr

**Geringer frequentiert:**  
Querung Radfahrer ortsauswärts,  
Einmündung Radfahrer ortseinwärts

**Zunächst klären:**  
Wo ist der „faktische“ Ortseingang?



### 2.4 Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr – Handlungsansätze

Handlungsmöglichkeiten:



Verbreiterung des östlichen Gehweges mit Freigabe für (langsame) Radfahrer

Hervorhebung Ortseingang mit Querungshilfe für Fußgänger (nördlich oder südlich der Edeka-Zufahrt)

Einbeziehung des westlichen unbebauten Seitenstreifens zur Realisierung von Radverkehrsanlagen

Einfädelhilfe für linksabbiegenden Radverkehr ortsauswärts zum Weinbergsweg

Aufmerksamkeitsbeschilderung (Radfahrer kreuzen)

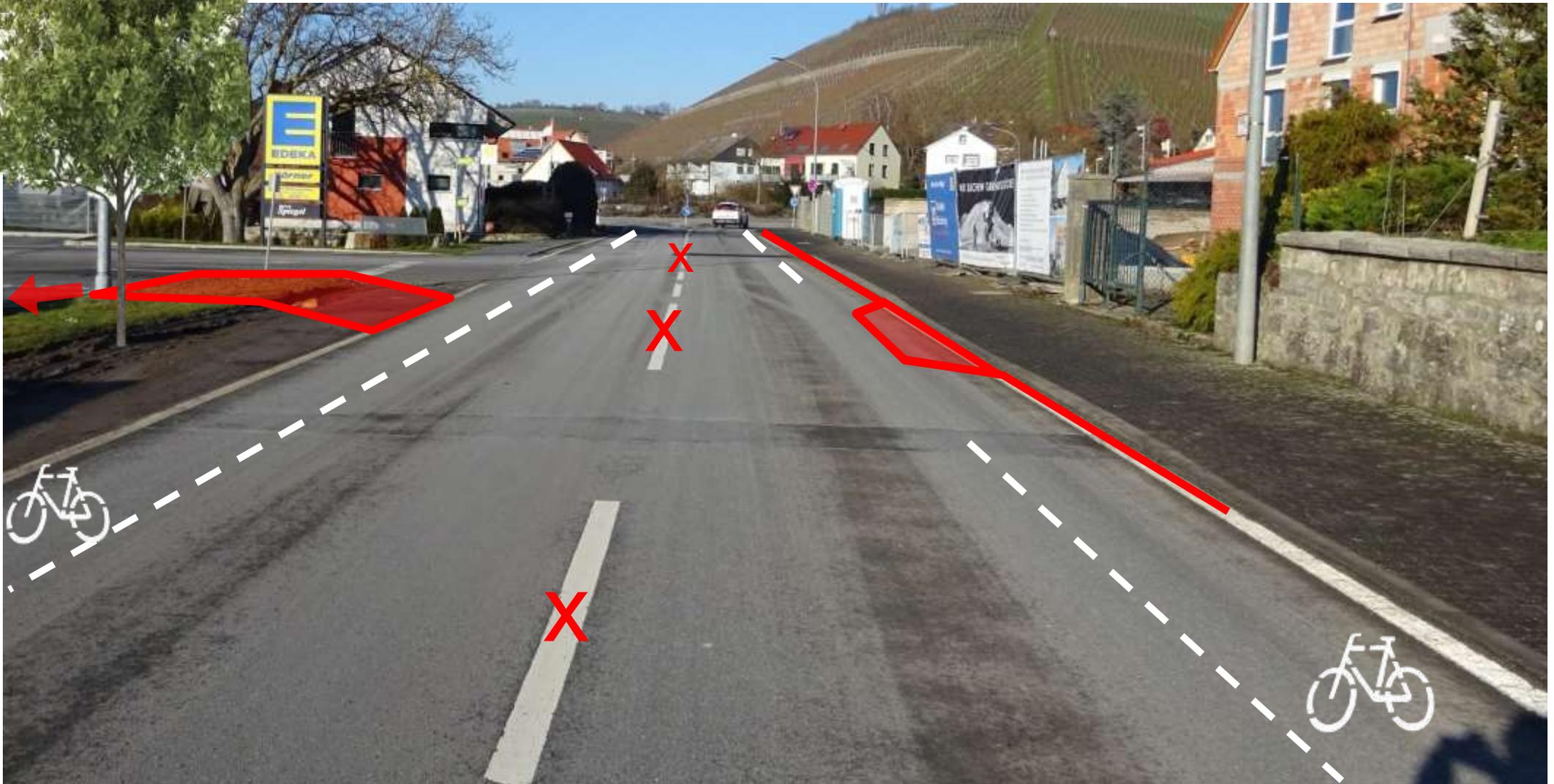
→ Erarbeitung Gestaltungskonzept mit Führungsvarianten

Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.4 Am Sonnenstuhl zwischen Edeka und Kreisverkehr - Handlungsansätze



**Beispiel für mögliche unterstützende Elemente zur Steigerung der Aufmerksamkeit, Drosselung der Geschwindigkeiten und Erleichterung der Querung**



## **5. Schulwegekonzept**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.5 Schulwegekonzept – Status Quo

#### Wichtigste „Einfallsachsen“ zur Schule



#### Konfliktfelder:

- Enge Straßen und Gassen ohne hinreichende, separate Schutzflächen für Fußgänger
- Bringvorgänge von Eltern mit dem Pkw und selbständige Fußwege von Kindern überlagern sich räumlich und zeitlich
- Spezifische Gefährdungssituationen durch den ruhenden Verkehr (Unterbrechung der Sichtbeziehung aufgrund der geringen Körpergröße der Kinder)



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.5 Schulwegekonzept – Status Quo



**Schulstraße: Zu schmaler Gehweg, der zudem vom Kfz-Verkehr mitbenutzt wird (Begegnungsfall, Ausweichen bei parkenden Fahrzeugen)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.5 Schulwegekonzept – Status Quo



**Steige: Schmale Straße ohne Gehweg**

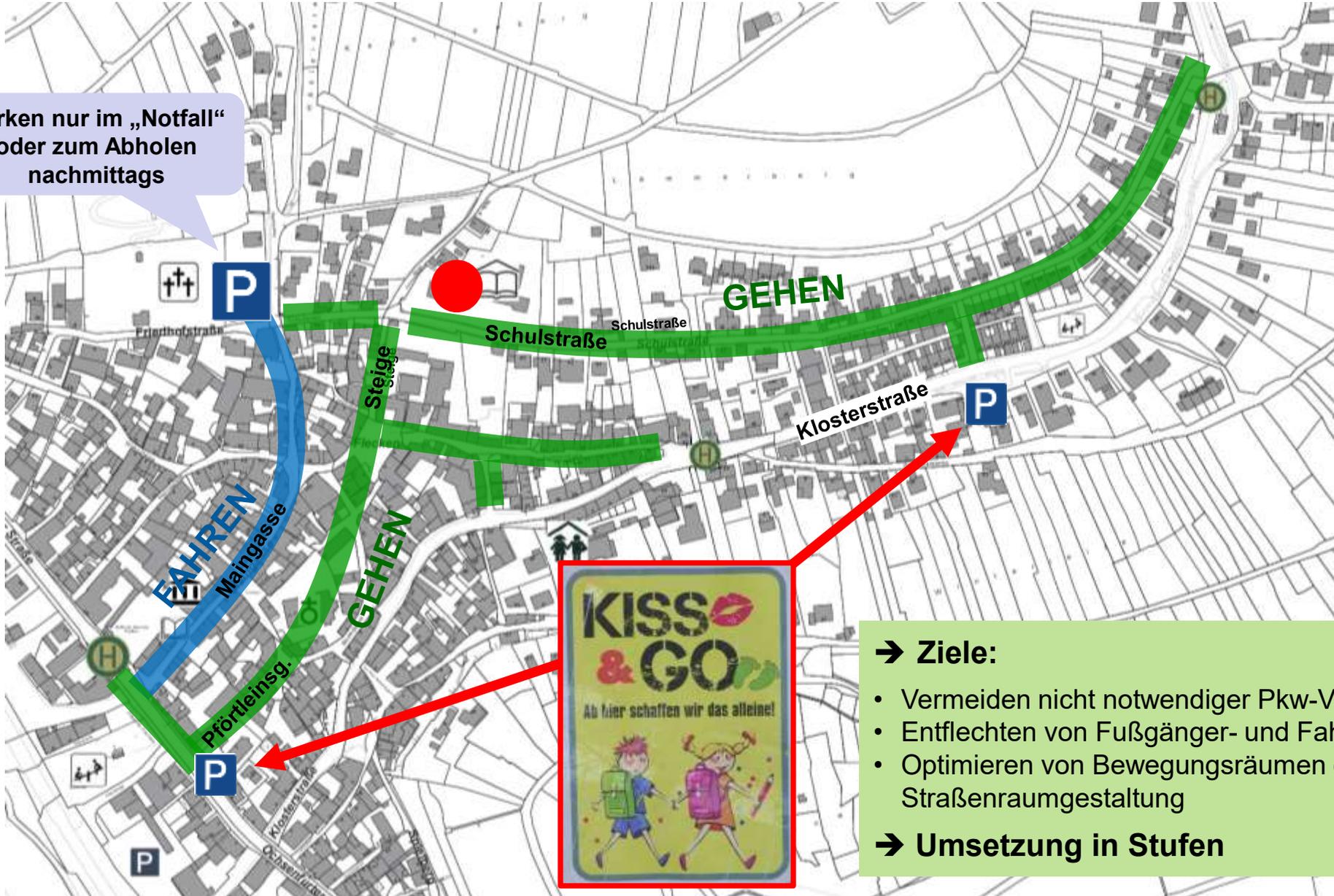


**Flecken: Fehlende Sichtbeziehungen aufgrund zahlreicher geparkter Fahrzeuge**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE 2.5 Schulwegekonzept – Handlungsansätze

Parken nur im „Notfall“  
oder zum Abholen  
nachmittags



### → Ziele:

- Vermeiden nicht notwendiger Pkw-Verkehre
- Entflechten von Fußgänger- und Fahrverkehr
- Optimieren von Bewegungsräumen durch Straßenraumgestaltung

### → Umsetzung in Stufen





## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.5 Schulwegekonzept – Handlungsansätze

#### Flankierend zu Stufe 1:

- Erläuterndes Faltblatt (Gemeinde)
- Kommunikation an die Zielgruppe der Eltern (Fußweg zur Schule wichtig, Anfahren der Schule mit dem Pkw nicht erwünscht – mit Ankündigung verkehrsrechtlicher Maßnahmen in der Schulstraße, falls keine Abnahme des Bringverkehrs) (Gemeinde, Schule)
- Unterstützung des Schulweges zu Fuß durch organisiertes Begleiten und „Events“ (z.B. Rollerparade Schulstraße morgens und mittags) → Erlebnis, Gemeinschaft (Elternbeirat)
- Evt. Thematisierung der Zusammenhänge im Unterricht (z.B. Verkehrsmittelwahl vor Ort ↔ Klimaschutz)

#### → Evaluation

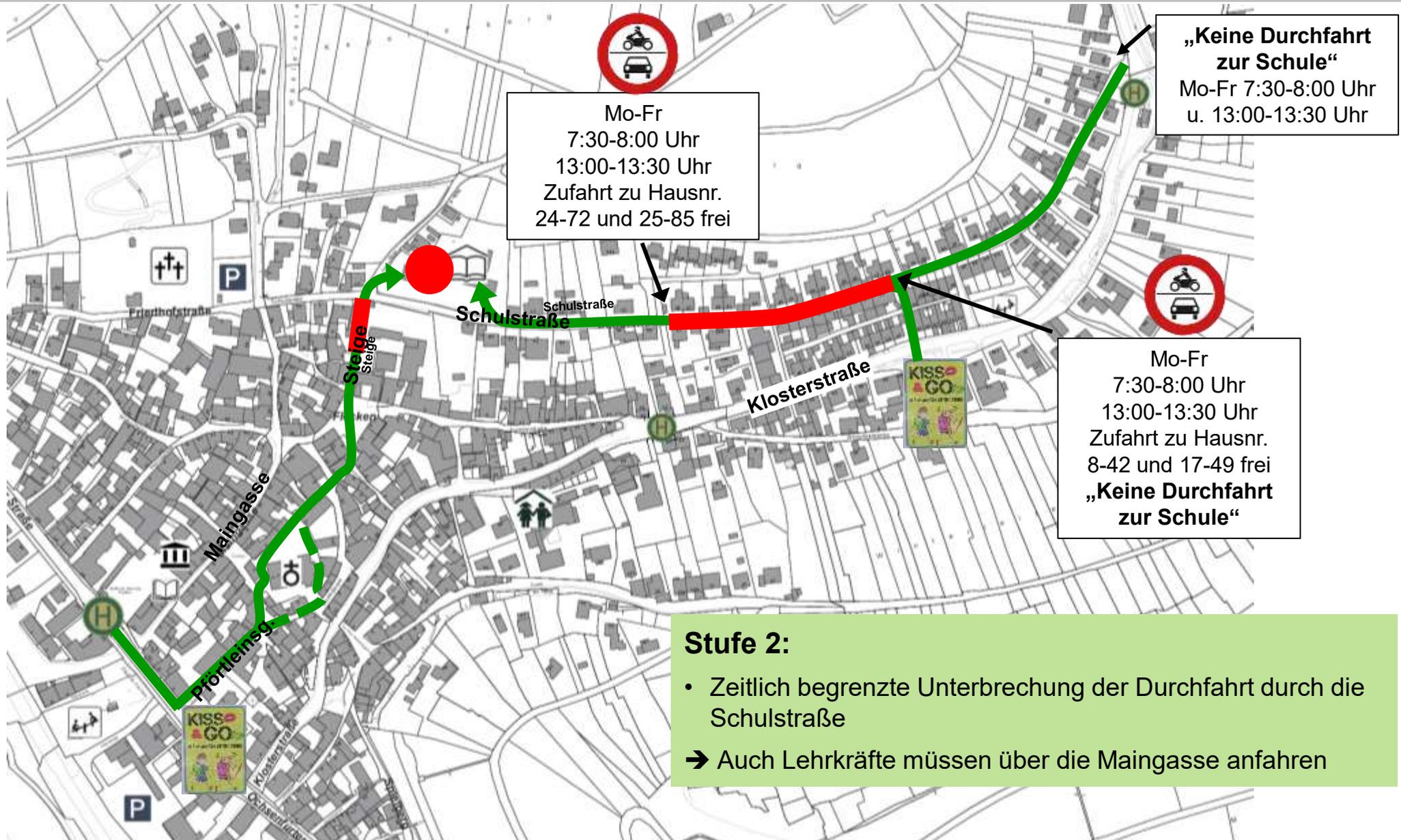
unter Einbeziehung der Schüler/innen (z.B. Viertklässler zählen Autos in der Schulstraße)

#### → Bei Bedarf: Umsetzung Stufe 2



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

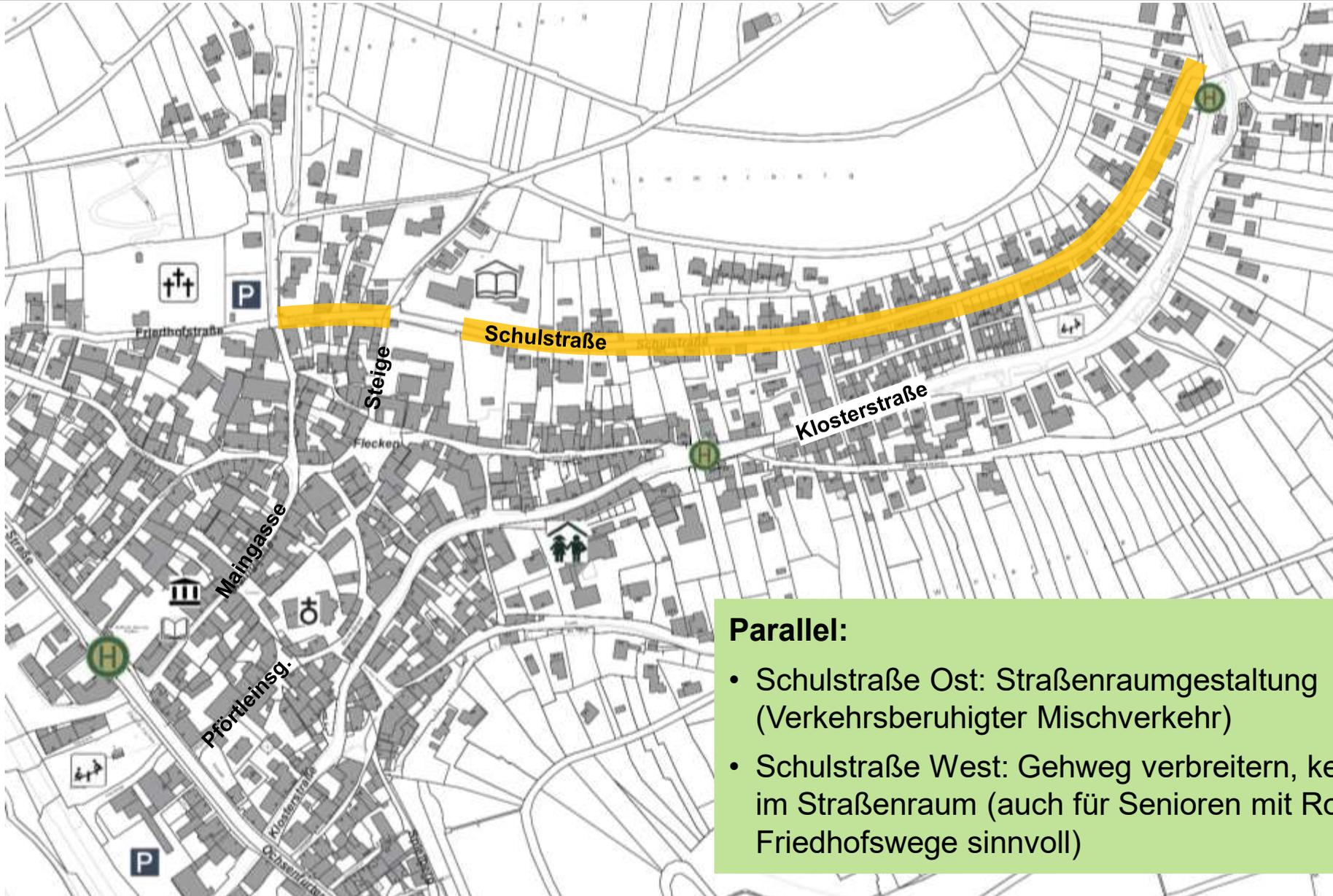
### 2.5 Schulwegekonzept – Handlungsansätze





## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.5 Schulwegekonzept – Handlungsansätze



#### Parallel:

- Schulstraße Ost: Straßenraumgestaltung (Verkehrsberuhigter Mischverkehr)
- Schulstraße West: Gehweg verbreitern, kein Parken im Straßenraum (auch für Senioren mit Rollator für Friedhofswege sinnvoll)



## **6. Obere Maingasse**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.6 Obere Maingasse – Status Quo



**Zu schmaler, nicht barrierefreier Gehweg in der oberen Maingasse**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.6 Obere Maingasse – Handlungsansätze



#### → Prüfung von Optimierungsalternativen:

- Ergänzung durchgängiger einseitiger Gehweg, z.B. bergauf rechtsseitig, oder
- Verkehrsberuhigter Mischverkehr



## **7. Mainradweg**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Status Quo



**Konfliktträchtige Route in Höhe Mainparkplatz und Badestrand aufgrund hoher Aufenthaltsfunktion, jedoch zeitlich begrenzt (Sommer, nachmittags, Wochenende)**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Handlungsansätze



Kartengrundlage: Bayernatlas

#### Generelle Handlungsmöglichkeiten und deren Bewertung:

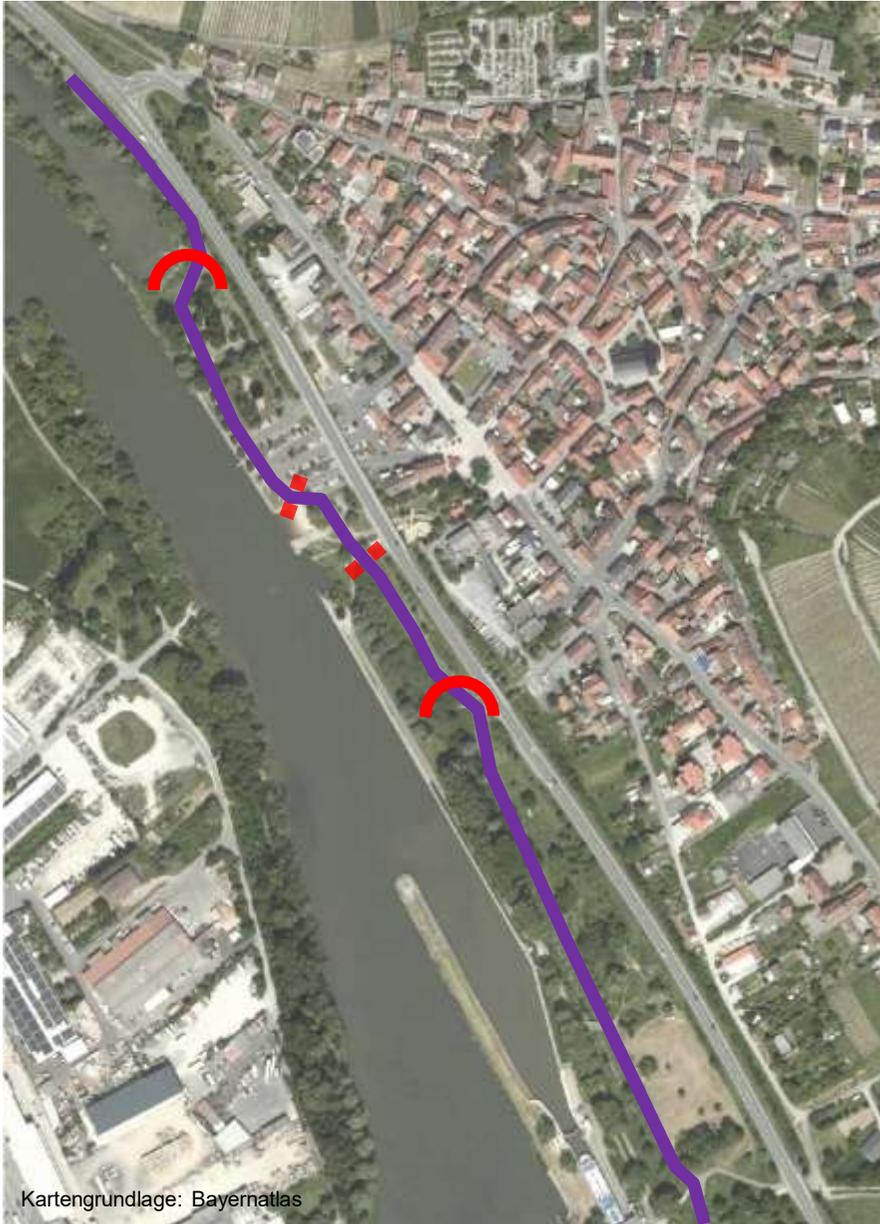
##### 1. Beibehaltung der Trasse mit Förderung des Langsamfahrens durch verstärkte kommunikative Maßnahmen

- Intensivierung der Aufmerksamkeits-Beschilderung
- Begrenzte Wirkung aufgrund Gewöhnungseffekt (höhere Geschwindigkeiten insbesondere bei Alltagsfahrern)
- **Allein unzureichend, jedoch unterstützend sinnvoll**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Handlungsansätze



Kartengrundlage: Bayernatlas

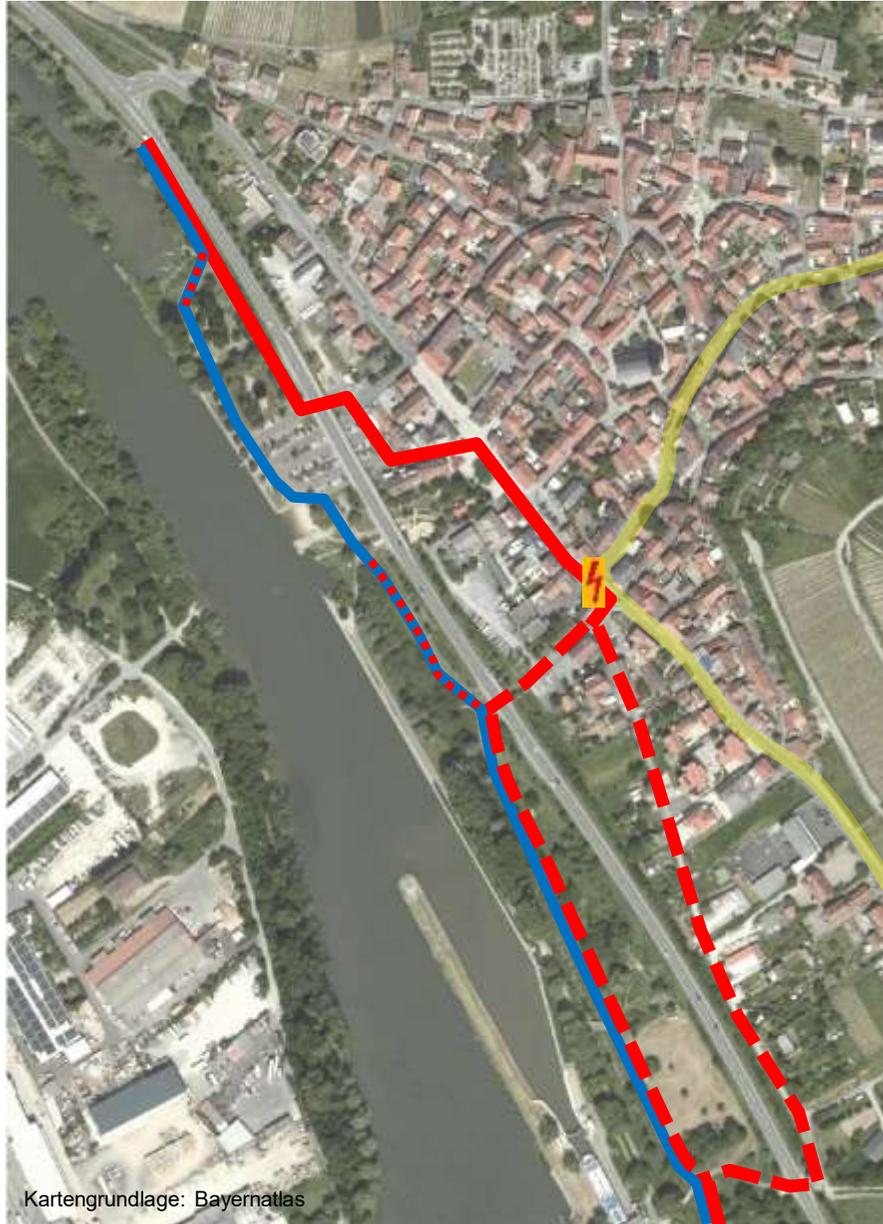
#### 2. Beibehaltung der Trasse mit Ergänzung bremsender baulicher Elemente

- Bodenschwelle an den Eingängen zum Grünflächenbereich mit verstärkter Aufenthaltsfunktion
  - Poller oder versetzte Bügel an den Eingängen zum zentralen Aufenthaltsbereich (Badestrand)
- 
- Bremsende Wirkung, jedoch beschränkt, da Umfahrung der Hindernisse über die Grünflächen sehr wahrscheinlich
  - Sturzgefahr
  - Hoher Komfortverlust, insbesondere für Fahrräder mit Kinderanhänger, Liegeräder etc.
  - Mobilitätshindernis für Tretmobile
- 
- **Erhebliche Abwertung der Radverkehrsachse mit Schwächung des Tretmobil-Verleihs, gleichzeitig begrenzter Sicherheitsgewinn aufgrund neuer Unfallgefahren**
  - **Unangemessener Eingriff vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung und Verbindungsfunktion der Route als Teil des europäischen und nationalen Radfernwegenetzes**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Handlungsansätze



Kartengrundlage: Bayernatlas

### 3. Umleitung des Durchgangs-Radverkehrs auf bestehenden Trassen durch den Ortskern:

- Beschilderung Radverkehr durch den Ortskern, evtl. begrenzt auf bestimmte Monate/Tage/Uhrzeiten
- Korrespondierend Abstufung der Trasse am Main (z.B. Gehweg Radfahrer frei in der äußeren Konfliktzone, nur Gehweg in der inneren Konfliktzone)



- Umweg für Radfahrer, Verlust an Geradlinigkeit, Führung widerspricht intuitiver Logik
- Neue Konflikte im Ortskern
- Vermindertes Grün-/Wasser-Erlebnis für Radfahrer

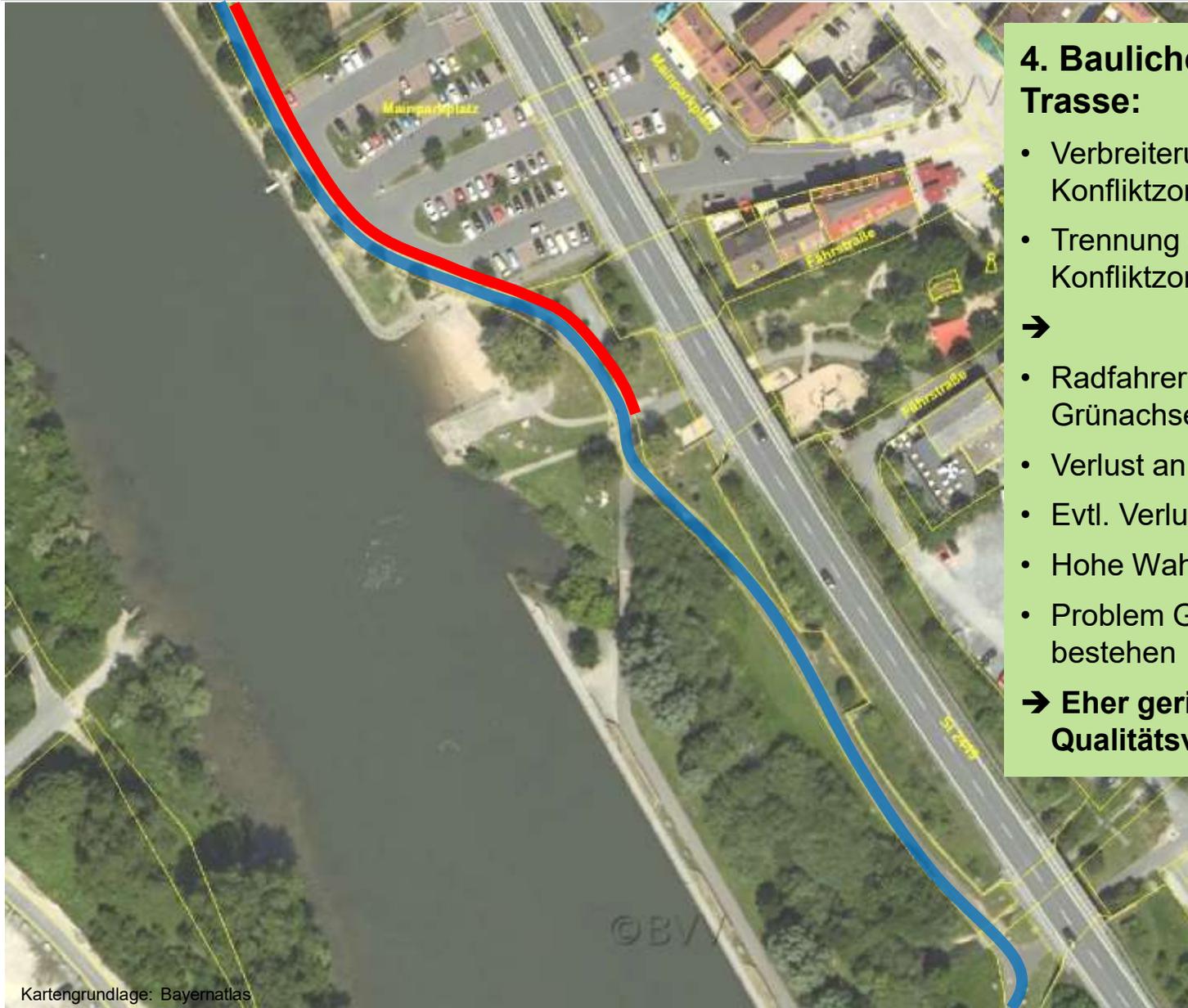


- **Akzeptanzproblem**
- **Schwächung der Attraktivität der Achse für den touristischen Radverkehr**
- **Signal auf „Meta-Ebene“: Abwertung, Ausgrenzung des Radverkehrs**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Handlungsansätze



#### 4. Bauliche Erweiterung der bestehenden Trasse:

- Verbreiterung Rad- und Gehwegs in der „inneren Konfliktzone“ mit
- Trennung des Rad- und Gehwegs (nur „innere Konfliktzone“)



- Radfahrer verbleibt auf der attraktiven Grünachse, jedoch
- Verlust an Grün- und Aufenthaltsflächen
- Evtl. Verlust an Parkplätzen
- Hohe Wahrscheinlichkeit der Fehlnutzung
- Problem Geschwindigkeitsdifferenz bleibt bestehen

→ **Eher geringe Wirksamkeit bei gleichzeitigem Qualitätsverlust der Naherholungsfläche**

Kartengrundlage: Bayernatlas



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.7 Mainradweg – Handlungsansätze



#### 5. Herstellung neue Trasse:

- Fahrradbrücke entlang der Staatsstraße
  - Abstufung der Trasse am Main (z.B. Gehweg Radfahrer frei in der äußeren Konfliktzone, nur Gehweg in der inneren Konfliktzone)
- 
- Konfliktfreie Trennung, bei gleichzeitiger
  - Beibehaltung der Fahrradachse am Main
  - Erhöhte Führung möglicherweise zusätzlich attraktiv (Blickachsen)
  - Geradlinigkeit gewährleistet zügiges Vorankommen
  - Jedoch kostenintensiver (Integration in Böschung der Staatsstraße und Brückenbauwerk über Parkplatz/ Unterführung Spielplatz)
- 
- **Akzeptanz voraussichtlich relativ hoch**
  - „Meta-Ebene“: Wertschätzung des Radverkehrs
  - **Jedoch Kostenproblem (→ Fördermöglichkeiten?)**

Kartengrundlage: Bayernatlas



## **8. Würzburger Straße**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.8 Würzburger Straße – Status Quo

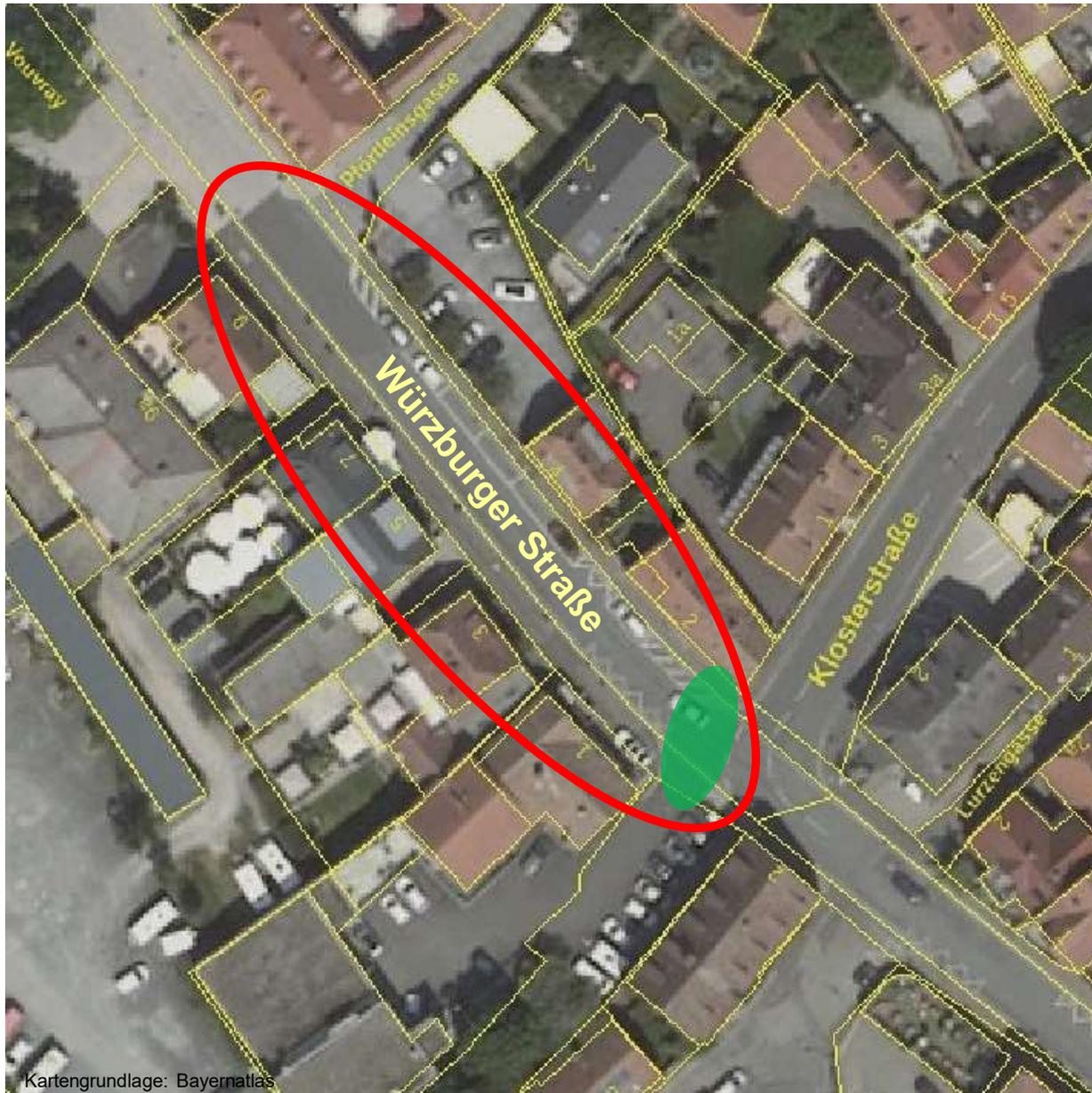


**Stark Pkw-lastig mit zu hohen Geschwindigkeiten, Gehweg-Engstellen**



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.8 Würzburger Straße – Handlungsansätze



Kartengrundlage: Bayernatlas

#### Südliche Würzburger Straße:

- Verdeutlichung des „inneren Ortseingangs“ durch Gestaltung der Einmündung an der Klosterstraße
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit Gestaltung der Oberflächen
- Unterbinden von Parken auf dem Gehweg
- Berücksichtigung Kiss&Go-Parken (siehe Handlungsschwerpunkt 5 Schulwegekonzept)
- Ggf. Erweiterung der Tempo-20-Zone mit Rechts-vor-Links (→ Bremsseffekt an Einmündung Pfortleinsgasse ortseinwärts)

→ Erarbeitung Gestaltungskonzept



## 2. HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

### 2.8 Würzburger Straße – Handlungsansätze



Kartengrundlage: Bayernatlas

#### Nördliche Würzburger Straße:

Ggf. „Spiegelung“ Gestaltungsprinzipien Südliche Würzburger Straße mit Erweiterung Tempo-20-Zone bis einschließlich Einmündung Schiffergasse

→ Einheitliche Rechts-vor-Links-Regelung auf der gesamten Achse ermöglicht Abbau Unsicherheiten bezüglich Vorfahrt

(Jedoch abwägen: Nachteile für Busverkehr)

→ **Erarbeitung Gestaltungskonzept**

(s.a. ISEK, Maßnahme Nr. 9)



#### Kurzfristig:

Entschärfung Gehweg-Engstelle an Arztpraxis durch Bordsteinversatz



#### Fußverkehr / Aufenthalt / Verkehrsberuhigung einschließlich Wanderwegenetz:

- **Balthasar-Neumann-Straße Nord:** Schaffung einer Direktverbindung zur Bushaltestelle
- **Balthasar-Neumann-Straße Süd:** Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) im Bereich der Sackgasse
- **Treppenanlage zwischen Balthasar-Neumann-Str. und Ochsenfurter Str.:** Sanierung mit Erleichterung der Schiebewege
- Verbesserung Erreichbarkeit **Kartoffelturm** vom Ortskern aus durch Schaffung einer direkten Wanderwegeverbindung von der Straße Am Sonnenstuhl
- „Auslass“ für Wanderer/Spaziergänger **vom Unteren Beerer zum Gerstbergweg**
- **Place de Vouvray:** Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Sommer durch Abhängen der südlichen Parkplatzzufahrt

#### Radverkehr:

- **Am Sonnenstuhl zwischen Sportzentrum und Autobahnunterführung:** Ergänzung straßenbegleitender Geh- und Radweg
- **Obere Klosterstraße / Gerbrunner Straße innerorts:** Prüfung Schutzstreifen für Radfahrer bergauf
- **Gerbrunner Straße (außerorts):** Prüfung Lückenschluss Radweg nach Gerbrunn im Tal (mit Gemeinde Gerbrunn)

#### Verkehrsorganisation:

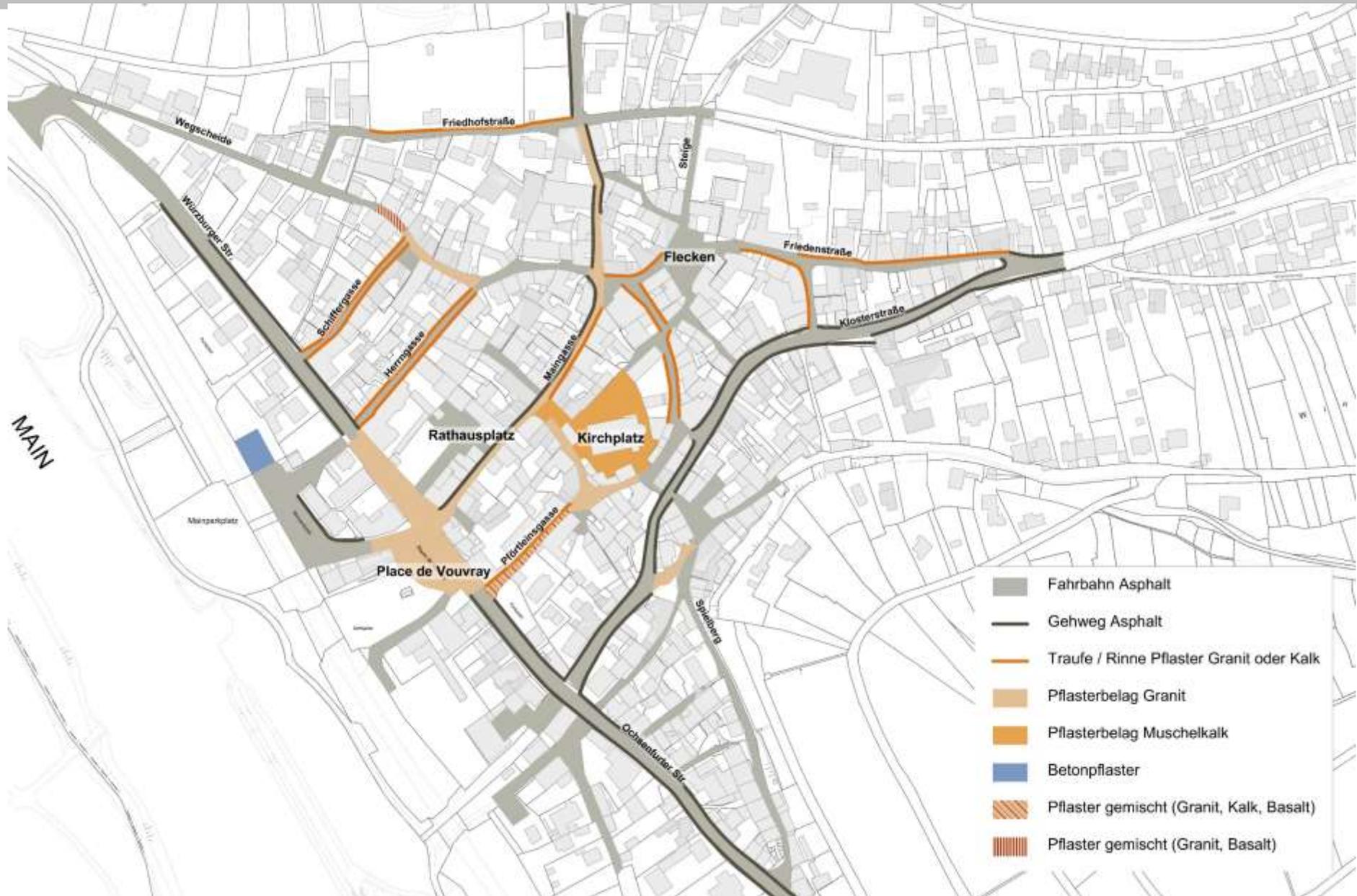
- **Südliche Ochsenfurter Straße:** Verbesserung der Überschaubarkeit durch Auflockern des Parkens mit eindeutiger Festlegung der Parkplätze (Markierung)



- 1. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Analysephase**
- 2. Handlungsschwerpunkte fließender Verkehr (Fuß, Rad, Kfz)**
  - 2.1 Untere Klosterstraße
  - 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße
  - 2.3 Theilheimer Straße mit Kreisverkehr
  - 2.4 Am Sonnenstuhl mit Zufahrt Edeka
  - 2.5 Schulwegekonzept
  - 2.6 Obere Maingasse
  - 2.7 Mainradweg
  - 2.8 Würzburger Straße
  - 2.9 Weitere Maßnahmen
- 3. Ortsbodenkonzept**
- 4. Parkraumkonzept**



### 3. ORTSBODENKONZEPT Bestand





## ZIELE

- Klare, selbst erklärende Gliederung der Straßenräume
- Wiederkehrende Gestaltungsprinzipien und Materialien
- Abstufung der Gestaltung im Hinblick auf die Bedeutung des jeweiligen Straßenraums
- Gut begehbare und befahrbare Oberflächen schaffen
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Gestalterische Verknüpfung der bereits neu gestalteten Bereiche (Place de Vouvray, Kirchplatz, Flecken)



### 3. ORTSBODENKONZEPT Oberflächenkonzept



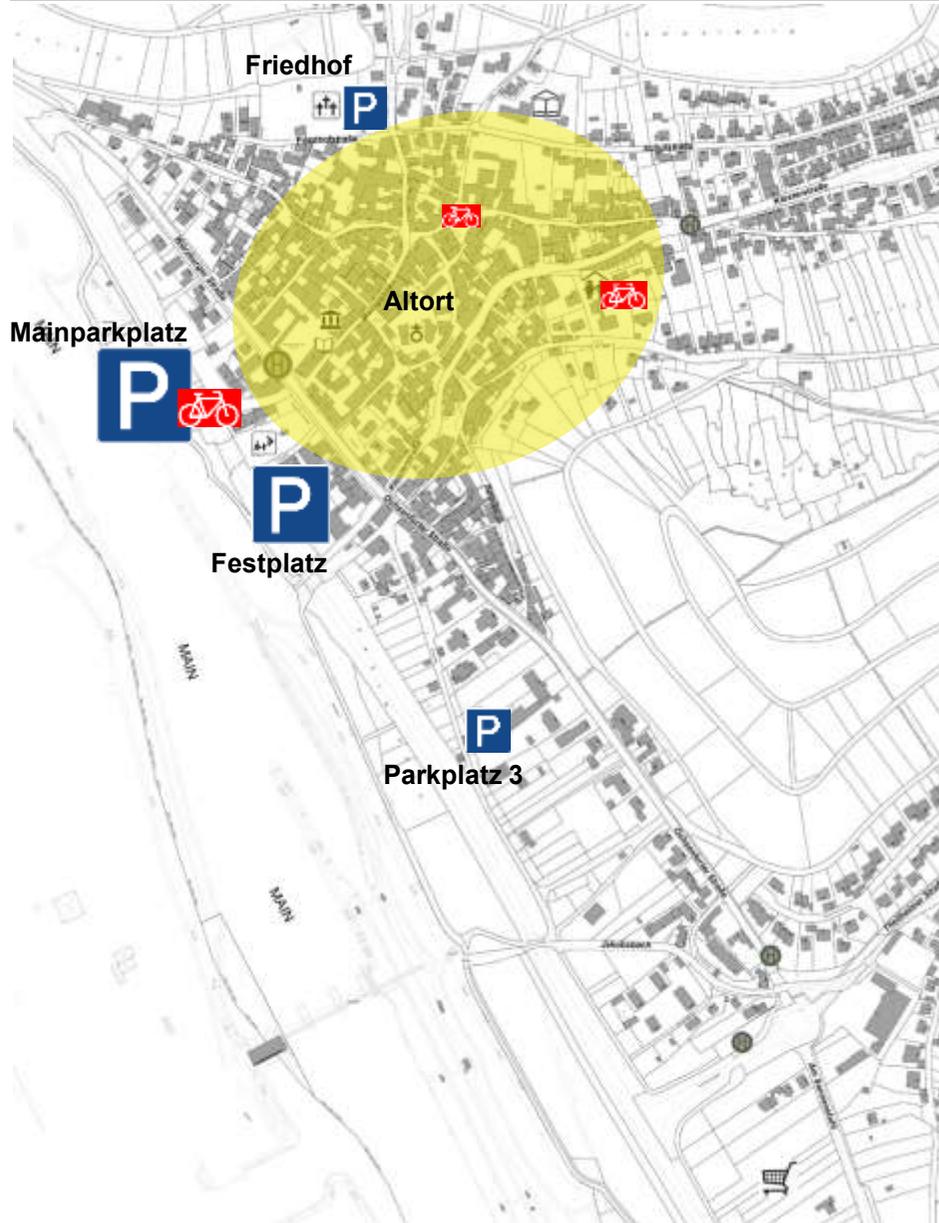


## GRUNDPRINZIPIEN

1. Besondere Plätze (**bereits neu gestaltet oder Gestaltung in Planung**): Place de Vouvray, Kirchplatz, Flecken, Rathausplatz
2. Gassen mit besonderer Gestaltung: Maingasse: **Pflasterbelag mit Gehweg**
3. Gassen im inneren historischen Ortskern, z.B. Badergasse, Pfortleinsgasse: **Pflasterbelag**
4. Gassen am Rand des historischen Ortskerns, z.B. Spielberg, Wegscheide: **Asphaltbelag mit Pflasterrinne und Traufstreifen**
5. Hauptverkehrsstraßen, z.B. Würzburger Straße, Ochsenfurter Straße: **Asphaltbelag mit Gehwegen (z.T. gepflastert)**



- 1. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zur Analysephase**
- 2. Handlungsschwerpunkte fließender Verkehr (Fuß, Rad, Kfz)**
  - 2.1 Untere Klosterstraße
  - 2.2 Nördliche Ochsenfurter Straße
  - 2.3 Theilheimer Straße mit Kreisverkehr
  - 2.4 Am Sonnenstuhl mit Zufahrt Edeka
  - 2.5 Schulwegekonzept
  - 2.6 Obere Maingasse
  - 2.7 Mainradweg
  - 2.8 Würzburger Straße
  - 2.9 Weitere Maßnahmen
- 3. Ortsbodenkonzept**
- 4. Parkraumkonzept**



### Phase 1 mit anschließender Bewertung:

- **Altort:** Schaffung einer Anwohnerparkzone mit eingestreuten Bereichen für Kurzzeitparken (Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt), randlich auch längeres Parken (Schulstraße, Würzburger Straße)
- **Mainparkplatz:** Begrenzung der Parkdauer auf 4 Stunden, Anwohner frei (ggf. im Sommer nur nachts frei), Sonderausweise für Hotelgäste
- **Festplatz:** Begrenzung der Parkdauer auf 8 Stunden, Anwohner frei, Sonderausweise für Hotelgäste, Beschränkung auf Pkw
- **Parkplatz 3:** Aufhebung der Beschränkung auf Pkw, keine Parkdauerbegrenzung (=Ausweichfläche für „verdrängte“ Parkraumbedürfnisse)
- **Parkplatz Friedhof:** Begrenzung der Parkdauer auf 8 Stunden, Anwohner frei
- **Fahrradparken** am Kindergarten, Main und Flecken