



Verkehrskonzept Innenstadt

Gerolzhofen

Oktober 2017

Dipl.-Ing. Martin Zahn

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Bestandsaufnahme und –analyse	1
2.1	Kfz-Verkehr	2
2.2	Ruhender Kfz-Verkehr	3
2.3	Fuß- und Radverkehr	7
2.4	Schwachstellenanalyse	8
3	Maßnahmenkonzept	9
3.1	Verbesserungsmöglichkeiten abgeleitet aus Mängelkataster	9
3.2	Verkehrsführungsvarianten	15
3.3	Flankierende Maßnahmen	19
4	Fazit	21
	Verzeichnisse	22

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Das vorliegende Verkehrskonzept setzt den Schwerpunkt auf die Innenstadt von Gerolzhofen, für die die Verkehrswegebeziehungen innerhalb des Stadtmauerings analysiert und bewertet werden. Betrachtet werden dabei neben den Straßenräumen folgende Verkehrsarten: fließender motorisierter Verkehr, ruhenden Verkehrs, Rad- und Fußverkehr.

In erster Linie soll das Verkehrskonzept klären, ob das bisherige Erschließungskonzept der Innenstadt Bestand haben kann oder ob die Verkehrsströme neu gelenkt werden sollten. Ein wichtiges Ziel der Stadt Gerolzhofen ist es, die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, insbesondere der Bereich Marktplatz soll belebt und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

Vorgehensweise

Zunächst werden dazu die für die Bearbeitung erforderlichen Grundlagen gesichtet und bestehende Planungen und Konzepte hinsichtlich ihrer Relevanz auf die innerstädtischen Verkehre ausgewertet.

Mittels Ortsbegehung wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur der Innenstadt überprüft und hinsichtlich der unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen bewertet. Zusätzlich findet ein Abgleich statt, der die Verträglichkeit der bestehenden Kfz-Verkehrsmengen untersucht.

Um eine aktuelle Datenbasis für die Fragestellung zu erhalten, werden Erhebungen des fließenden und des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt. Im Bereich Marktplatz/Fußgängerzone wird zudem der Fuß- und Radverkehr erhoben.

Die heutige Verkehrssituation wird anhand der gewonnenen Erkenntnisse bewertet und Verbesserungsvorschläge, Verkehrsführungsvarianten und Maßnahmenkonzepte daraus abgeleitet.

2 Bestandsaufnahme und –analyse

Das Untersuchungsgebiet umfasst im Wesentlichen den durch die historische Stadtmauer umschlossenen Kernstadtbereich (**Plan 1.1**). Hier überwiegen schmale, auf den Marktplatz ausgerichtete Wohn- und Erschließungsstraßen. Innerhalb des Stadtkerns erfolgt die übergeordnete Erschließung durch die Staatsstraße St 2274 (Schuhstraße und Schallfelder Straße) im Süden und deren Fortführung über Grabenstraße und Rügshöfer Straße nach Norden bzw. via Bürgermeister-Weigand-Straße nach Westen. Die äußere Erschließung erfolgt im Westen des Untersuchungsgebietes durch die St 2272 (Kölpingstraße, Bahnhofstraße, Dreimühlenstraße) und im Norden durch die St 2275 (Nördliche Allee, Rügshöfer Straße). Im Osten erfolgt der Ringschluss

über die Östliche Allee, die die St 2274 in Süden mit der St 2275 im Norden verknüpft.

Durch diese Netzkonfiguration ist zu erwarten, dass übergeordnete Kfz-Verkehre entsprechend auf dem übergeordneten Straßennetz verbleiben und der innere Stadtkern kaum von Kfz-Durchgangsverkehr durchfahren wird. Zumal die meist engen Straßenquerschnitte der Kernstadt überwiegend als Tempo 20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) oder Verkehrsberuhigte Bereiche (max. Schrittgeschwindigkeit, 7 km/h) geregelt und so als Abkürzungen wenig attraktiv sind (**Plan 1.2**).

2.1 Fließender Verkehr, Verkehrsmengen

Um mit aktuellen Daten die Verkehrsbelastungen quantifizieren zu können, wurden im Untersuchungsgebiet Verkehrserhebungen durchgeführt. Dazu wurde an insgesamt 8 Knotenpunkten der fließende Verkehr gezählt. Zusätzlich wurden am Marktplatz Querschnittszählungen im Kfz-Verkehr, sowie Rad- und Fußverkehrserhebungen durchgeführt. Die Lage der Erhebungsstellen ist in **Plan 1.1** dargestellt. Um ein umfassendes Bild der Verkehrsmengen zu erlangen, wurden neben den üblichen werktäglichen insbesondere auch die stärker durch Einkaufsverkehre geprägten samstäglichen Verkehrsmengen erhoben. Die Zählungen fanden jeweils zu den Hauptverkehrszeiten am Donnerstag, 16.03.2017 (06:00-10:00 und 15:00-19:00 Uhr) und am Samstag, 18.03.2017 (09:00-13:00 Uhr) statt.

Als Ergebnis der Zählungen sind in **Plan 2** die Verkehrsmengen der Strecken im Untersuchungsgebiet zusammengefasst. In detaillierter Form sind die Zählergebnisse in **Anlage 1** angegeben, unterteilt in:

- vormittägliche Spitzenstunde Werktag (08:45-09:45 Uhr): **Anlage 1.1**
- nachmittägliche Spitzenstunde Werktag (16:00-17:00 Uhr): **Anlage 1.2**
- Spitzenstunde Samstag (10:45-11:45 Uhr): **Anlage 1.3**

Ergänzend sind die Rad- und Fußverkehrserhebungen am Marktplatz in **Anlage 2** wiedergegeben, ebenfalls unterteilt in:

- vormittägliche Spitzenstunde Werktag (08:45-09:45 Uhr): **Anlage 2.1**
- nachmittägliche Spitzenstunde Werktag (16:00-17:00 Uhr): **Anlage 2.2**
- Spitzenstunde Samstag (10:45-11:45 Uhr): **Anlage 2.3**

Aus den Ergebnissen der Verkehrszählung zeigt sich, dass die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtkern auf einem insgesamt relativ niedrigen Niveau liegen. Selbst Straßen mit Erschließungsfunktion für den gesamten Untersuchungsbereich, wie die Bürgermeister-Weigand-Straße, Marktstraße oder Weiße-Turm-Straße (Zufahrten zum Marktplatz, etc.), weisen lediglich Verkehrsstär-

ken auf *Wohnstraßen*-Niveau auf – entsprechend der niedrigsten Entwurfsstufe. Verkehrsmengen der nächst höheren Straßenkategorie, der *Sammelstraße*, wurden ausschließlich in den äußeren Erschließungsstraßen festgestellt:

- entlang der St 2272 (Kolpingstraße, Bahnhofstraße, Dreimühlenstraße),
- im nördlichsten Abschnitt der Rügshöfer Straße (Eingangsbereich zum Stadtkern),
- im südlichen Abschnitt der Grabenstraße und
- im Zuge der St 2274 (Schallfelder Straße, Schuhstraße, Dingoldshäuser Straße).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Gerolzheimer Stadtkern für Kfz gut erreichbar ist und dass aus den ermittelten Verkehrsmengen keine unmittelbaren Probleme wie Leistungsfähigkeitsengpässe oder besondere Belastungen für Anwohner ableitbar sind.

Eine Betrachtung im Detail zu möglichen Problempunkten erfolgt im Rahmen der Schwachstellenanalyse in Abschnitt 2.4.

2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Stellplatzangebot und -regelungen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden im Untersuchungsgebiet alle Kfz-Stellplätze der Parkieranlagen und im öffentlichen Straßenraum aufgenommen. Neben der Anzahl der Stellplätze wurden dabei auch die Art der Bewirtschaftung und zeitliche Regelungen aufgenommen (**Plan 3**).

Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt rund

- 350 Stellplätze straßenbegleitend,
- 133 Stellplätze auf mehreren Parkplätzen

Zusätzlich stehen an das Untersuchungsgebiet angrenzend

- 650 Stellplätze auf den weiteren Parkplätzen zur Verfügung

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden von den außerhalb des eigentlichen Untersuchungsgebiets liegenden lediglich die Zentrums-relevanten Parkplätze in die weiteren Untersuchungen aufgenommen. Es handelt sich um P2, P3, P6 und P8.

Zur besseren Übersicht werden die straßenbegleitenden Stellplätze in Straßenzüge und Bereiche zusammengefasst (**Plan 4**). Innerhalb dieser 14 Bereiche gelten einheitliche Regelungen zum Parken.

Die straßenbegleitenden Stellplätze im

- unmittelbaren Zentrum (Bereich 1),
- südlich davon (Bereiche 5 bis 7) und
- der zentrumsnahe Abschnitt der Bürgermeister-Weigand-Straße (Bereich 12)

sind mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer beträgt 2 Stunden (Bereich 5 nur 1 Stunde) und ist montags bis freitags von 9 bis 16 Uhr und samstags von 9 bis 14 Uhr gültig.

Die Parkplätze im Zentrum

- PZ (Marktplatz),
- PR (Rügshöfer Straße),
- P4 mit Bereich 13 (Breslauer Straße)

sind mit Parkschein-Regelung ab ½ Stunde gebührenpflichtig (sog. Brötchen-Tasten-Regelung). Die Höchstparkdauer von 2 Stunden sowie der Gültigkeitszeitraum sind identisch zu Bereich 1 (montags bis freitags von 9 bis 16 Uhr und samstags von 9 bis 14 Uhr).

Die Parkplätze im Zentrum

- P5 (an Bürgermeister-Weigand-Straße) sowie der
- Bereich 4 (Parkplatz der Verwaltungs-Gemeinschaft (VG))

sind mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer von 2 Stunden sowie der Gültigkeitszeitraum sind identisch zu den übrigen Parkplätzen im Zentrum. Der Parkplatz der VG ist samstags ohne Begrenzungen nutzbar (Parkscheinregelung gilt nur Mo.-Fr.).

Im Bereich der Post und des Schwimmbads gelten für die Nutzung angepasste Höchstparkdauern (Post: ½ Stunde; Schwimmbad: 4 Stunden) mit Parkscheiben-Regelung. Die übrigen öffentlichen Stellplätze sind im Untersuchungsgebiet unbewirtschaftet, d.h. frei von Kosten oder zeitlichen Begrenzungen.

Als Lenkungsinstrument werden die Parkraumregelungen zum Zentrum hin zunehmend restriktiver. Dies geschieht abgestuft, durch die Begrenzung der Höchstparkdauer und schließlich durch das kostenpflichtige Parken am Marktplatz. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass für Besucher und Kunden im Stadtzentrum ein Stellplatzangebot besteht, dass nicht von Dauerparkern, wie z.B. Beschäftigten blockiert wird. Gleichzeitig wird ein gewisser Anreiz geschaffen, nicht unmittelbar ins Zentrum (sensibler Bereich) mit dem Kfz zu fahren, sondern die kostenlosen und nicht reglementierten Stellplätze, angrenzend zum Zentrum zu nutzen.

Für die Bewohner stehen, auch im Zentrum, die Stellplätze des öffentlichen Straßenraums werktags von abends bis morgens ohne Restriktionen zur Ver-

fügung. Private Abstellanlagen und halböffentliche Stellplätze wie Quartiersgaragen wurden nicht in die Untersuchung aufgenommen, insofern können keine Aussagen zu deren Anzahl, Auslastung bzw. tatsächlichen Nutzung (z.B. Nutzung einer Garage als Abstellraum) getroffen werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere in alten, historisch gewachsenen Innenstädten häufig der Stellplatzbedarf der Bewohner nicht in Gebäude-nähe, im öffentlichen Straßenraum gedeckt werden kann. Zur ganztägigen Nutzung stehen im Untersuchungsgebiet neben privaten Stellplätzen (Garagen, Innenhöfe) hierzu die zentrumsnahen, öffentlichen unbewirtschafteten Stellplätze bzw. Parkplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die bestehenden Parkraumregelungen relativ gut mit den städtebaulichen Rahmenbedingungen zusammen passen.

Parkraumauslastung

Um ein mögliches Stellplatzdefizit erkennen zu können, wurde im Rahmen der Parkraumerhebung detailliert die Belegung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet erfasst. Hierzu wurden am Donnerstag, 23.03.17 ganztags stündliche Rundgänge durch das Untersuchungsgebiet durchgeführt, bei denen Belegung und Parkdauer erhoben wurden.

Die Ergebnisse sind in **Plan 5.1** und **Plan 5.2** dargestellt.

Ein Ergebnis der Parkraumerhebung sind die Maximalauslastungen der einzelnen Bereiche des Untersuchungsgebiets, in **Plan 5.1** dargestellt. Demnach liegen die jeweiligen Maximalauslastungen teils über 100% (Bereiche 2, 8, 13 und PZ)¹. Die maximalen Stellplatzauslastungen treten im Untersuchungsgebiet häufig gegen 10 Uhr auf (Bereiche 1, 7, 8, 9, 12, 13 sowie P2, P4, P5 und VG-Parkplatz). Es gibt aber auch Bereiche, in den die höchste Auslastung zu einer anderen Stunde liegt (z.B. auf dem Markplatz (PZ) um 16 Uhr).

Insgesamt ist die Maximalauslastung aller Stellplätze in der Kernstadt um 10 Uhr am höchsten, mit 79% Auslastung (von 563 Stellplätzen sind 447 belegt). Die umliegenden Parkplätze (P3, P6 und P8) sind in der Gesamtbetrachtung um 11 Uhr am stärksten nachgefragt, mit 59% Auslastung (von 254 Stellplätzen sind 151 belegt).

Für die Beurteilung der Stellplatzsituation ist insbesondere die Spitzenzeit des gesamten Untersuchungsgebiets relevant, denn nur in einer Gesamtbetrachtung wird ein grundsätzliches Parkraumdefizit erkennbar. Die Spitzenzeit insgesamt wurde um 10 Uhr festgestellt. In dieser Stunde waren die meisten Pkw

¹ Die größte Überlastung von 129% im Bereich 2 sind in absoluten Zahlen lediglich 4 Kfz, die um 6 Uhr erfasst wurden (vorhanden: 14 Stellplätze; Belegung: 18 Kfz)

gleichzeitig im Untersuchungsgebiet abgestellt. Entsprechend zeigt **Plan 5.2** die Stellplatzauslastung zur Spitzenzeit um 10 Uhr.

Überlastet sind zu diesem Zeitpunkt die Bereiche 8 und 13, allerdings jeweils nur um einzelne Kfz. Im Zentrum sind die Bereiche 1 und 12, die Grabenstraße (Bereich 7) und der VG-Parkplatz stark ausgelastet (zwischen 90 und 100% der Stellplätze sind belegt). Gleichzeitig sind die gebührenpflichtigen Parkplätze im Zentrum zu dieser Zeit nur mäßig genutzt und bieten zahlreiche freie Stellplätze (Auslastung um 10 Uhr: PZ (Marktplatz) 74%, PR (Rügshöfer Straße) 35% und P4 (Grabenstraße) 70%).

Bei Stellplatzauslastungen von über 85-90% im öffentlichen Straßenraum ist im Allgemeinen von spürbarem Parksuchverkehr auszugehen. Es sind dann zwar noch freie Stellplätze im Quartier vorhanden, die Wahrscheinlichkeit sofort und direkt an der gewünschten Stelle einen freien Stellplatz zu finden nimmt jedoch ab, sodass Parksuchverkehr auftritt.

In Zentrum von Gerolzhofen bieten allerdings die zentrumsnahen Parkplätze (PZ, PR, P4 und P5) zur Spitzenzeit um 10 Uhr eine gute Rückfallebene, da hier freie Stellplätze auf kurzem Wege erreichbar sind (vgl. **Plan 5.2**). Zusätzlich bieten die an das Zentrum abgrenzenden Parkplätze P6 (Busbahnhof) und P8 (Nördliche Allee) freie Stellplatzkapazitäten während des gesamten Erhebungszeitraums (Maximale Auslastungen: 39%).

Auch anhand der im **Plan 5.3** dargestellten Belegungsganglinien wird deutlich, dass im Zentrum primär vormittags hohe Stellplatzauslastungen auftreten, während der gebührenpflichtige Parkplatz PZ am Marktplatz über Reserven verfügt, ebenso der zentrumsnahe Parkplatz P5.

Interessanterweise tritt die höchste Auslastung des Parkplatzes PZ am Marktplatz um 16 Uhr (Auslastung PZ: 103%; 35 Kfz bei 34 vorh. STP) auf, wenn dort die Gebührenpflicht endet (Mo. – Fr., 9 – 16 Uhr). Zu dieser Zeit bestehen im Zentrum (z.B. Bereich 1 und P5) deutliche Kapazitätsreserven. Noch größere freie Kapazitäten sind auf den zentrumsnahen Parkplätzen P4, P6 und P8 vorhanden. Sollte also aus städtebaulichen Gründen eine Entlastung des Marktplatzes vom ruhenden Verkehr beabsichtigt werden, kann dies durch die Reserven im Umfeld aufgefangen werden, in kurzer fußläufiger Entfernung.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Auslastung der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zwar zeitweise relativ hoch ist, aber zu keiner Zeit ein problematischer Mangel an Stellplätzen besteht. Hinsichtlich einer städtebaulichen Aufwertung des Marktplatzes bestehen sogar Reserven im Umfeld, die eine Reduzierung der Stellplatzzahl des Parkplatz PZ ermöglicht.

2.3 Fuß- und Radverkehr

Eine Übersicht des Fuß- und Radverkehrswegenetzes im Untersuchungsgebiet gibt **Plan 6**.

Um das Stadtzentrum Gerolzhofen verläuft, entlang der Stadtmauer, ein Geh- und Radweg. Größtenteils ist er abgesetzt vom Kfz-Verkehr in einem Grünzug geführt. Diese Wegeverbindung dient gleichermaßen dem Freizeitverkehr wie auch als Verbindung der alltäglichen Wege in und vom Zentrum. Einbahnstraßen sind für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freigegeben, sofern die Rahmenbedingungen, insbesondere die Fahrbahnbreite, dies zulassen.

Innerhalb des Zentrums liegen zwei Arten des Gehwegangebotes vor: im historischen Kern dominieren enge Straßenquerschnitte mit Mischprinzip bzw. weicher Trennung des Fuß- und Fahrverkehrs (Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Zone 20km/h). Außerhalb davon überwiegen konventionelle Straßenquerschnitte, mit meist beidseitigen Gehwegen – teils aber recht schmalen Gehwegen bei gleichzeitig relativ breiter Fahrbahn. Typische Straßenquerschnitte sind im **Plan 7** dargestellt.

Die Orientierung für Ortsfremde wird durch Wegweisungssysteme erleichtert. Jeweils an den Parkplätzen und im Zentrum am Marktplatz sind für Fußgänger sind Orientierungstafeln angebracht. Die Strecken dazwischen sind mit passend dazu gestalteten Wegweisern zu den relevanten Zielen ausgestattet.



Abbildung 1 Fußgänger Wegweisung

Für den Radverkehr besteht ebenfalls ein Wegweisungssystem. Durch das Stadtzentrum und über den Marktplatz führen mehrere Radwanderrouten wie

der „2FrankenRadweg“. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme stand am Marktplatz ein Infopunkt mit Übersichtskarten und einem Gepäcksafe für Radfahrer zur Verfügung. Derzeit wird eine lokale Verlegung des Infostands auf dem Marktplatz diskutiert.



Abbildung 2 Fahrrad Wegweisung, Übersichtsplan und Gepäcksafe auf Marktplatz

Beide Wegweiskonzepte dienen nicht nur dem touristischem Fuß- und Radverkehr. Auch der Alltagsverkehr profitiert davon. Denn durch die Beschilderung mit Entfernungs- bzw. Zeitangaben wird auch den Bürgern in Gerolzhofen verdeutlicht, dass viele Ziele nahe gelegen sind und zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.

Insgesamt ist das Stadtzentrum gut zu Fuß oder dem Fahrrad erreichbar. Bei den vorliegenden, relativ geringen Kfz-Verkehrsmengen ist das Mischprinzip bzw. das Prinzip der weichen Trennung des Fuß- und Fahrverkehrs (Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Zone-20 km/h) die richtige Führungsform, insbesondere auch im Hinblick auf die engen Straßenquerschnitte des historischen Kerns. Für den Radverkehr bestehen alternative Angebote zu den Hauptverkehrsstraßen, über Radwege und Wohnstraßen.

2.4 Schwachstellenanalyse

Für den betrachteten Innenstadtbereich von Gerolzhofen ist zunächst festzuhalten, dass die heutige Straßenraumgestaltung, die Ausbaubreiten der Straßen (**Plan 7**), die zu erwartenden Fahrgeschwindigkeiten (vergl. auch

Plan 1.2) und Kfz-Verkehrsmengen (**Plan 2)** in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Die festgestellten Verkehrsbelastungen sind dem Umfeld angemessen, d.h. es besteht im Untersuchungsgebiet kein grundsätzliches Problem mit dem Kfz-Verkehr.

Gleichwohl wurden bei der Bestandsaufnahme einige Schwachstellen und Angebotslücken im Verkehrssystem des Stadtkerns Gerolzhofen festgestellt. Diese Mängel sind in **Plan 8** benannt und jeweils verortet.

In folgenden Themenfeldern wurden Mängel erkannt:

- Parkleitsystem – zu unauffällige Kennzeichnung
- Bushaltestellen – fehlende Barrierefreiheit
- Querungsstellen – fehlende Querungshilfen im Zuge wichtiger Gehwegachsen
- Eingangssituationen – fehlende Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Geringe Gehwegbreiten – wenig attraktive Gehwegachse Bürgermeister-Weigand-Straße Parkplatz P5
- Ungünstiger Straßenbelag – raues Pflaster Weiße-Turm-Straße, Unsicherheit für Fußgänger
- Fehlende Aufenthaltsqualität – Kfz-Verkehr dominiert auf Marktplatz

3 Maßnahmenkonzept

Zunächst werden im Maßnahmenkonzept Verbesserungsmöglichkeiten der festgestellten Schwachstellen vorgestellt (**Plan 9**). Anschließend wird die aktuelle Diskussion in der Stadt Gerolzhofen aufgegriffen und deren Änderungsvorschläge analysiert und bewertet (**Plan 10**). Ergänzend werden darüberhin-
ausgehende Maßnahmen und Handlungsansätze vorgeschlagen (**Plan 11**).

3.1 Verbesserungsmöglichkeiten abgeleitet aus Mängelkataster

Parkleitsystem

Um das Stadtzentrum stehen mehrere Kfz-Parkplätze zur Verfügung, von denen manche ganztags über freie Stellplätze verfügen, während im Zentrum zeitweise nur geringe Stellplatzreserven verbleiben. Während auf der städtischen Internetseite ein Übersichtsplan auf dieses Parkplatzangebot und dessen (geringe) Entfernung vom Zentrum in Gehminuten hinweist, fehlt diese Beschilderung für den Kfz-Verkehr vor Ort. Sie ist zu unscheinbar und kaum auffindbar. In der Fußgängerwegweisung sind die Parkplätze bereits aufgenommen (vergl. **Abbildung 1**, Seite 7).

Es fehlt also für ein rundum schlüssiges Parkleitsystem lediglich an Informationen für den Kfz-Verkehr, um die Aufgabe des Parkleitsystems erfüllen zu können, d.h. die Verkehrsströme zu lenken und unnötigen Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden.

Es wird vorgeschlagen, die Parkplatz-Wegweisung größer zu gestalten und mit zusätzlichen Informationen auszustatten. Denn die lenkende Wirkung kann verstärkt werden durch den Hinweis auf die Entfernung zum Zentrum, welche nur wenige Gehminuten beträgt und auf die Bewirtschaftungsart, d.h. mögliche Kosten und Parkdauerbeschränkungen. Ein Beispiel für eine solche Hinweisbeschilderung ist nachfolgend dargestellt (**Abbildung 3**).



Abbildung 3 Beispiel für Hinweisschild Parkleitsystem

Neben den Hinweisschildern an den jeweiligen Entscheidungsstellen (Kreuzungen, Einmündungen) wird empfohlen, an den ins Zentrum führenden Hauptstrecken entsprechende Übersichtstafeln für das Parkleitsystem anzubringen, um so im Vorfeld auf das Angebot aufmerksam zu machen.

In **Plan 12** ist ein Vorschlag zur Zielführung für das Parkleitsystem dargestellt. Dabei können voraussichtlich viele der dargestellten Schilderstandorte der bereits bestehenden Parkplatzwegweisung übernommen werden. Mit Schwerpunkt auf die Hauptachsen, wie die Staatsstraßen, Grabenstraße, Östliche Allee etc. existieren bereits viele Schilderstandorte im Untersuchungsgebiet, die ggf. auch mit den geplanten besser erkennbareren und informativeren Wegweisen, die entsprechend größer sein müssten weitergenutzt werden können. Dies und die Prioritäten der Zielführung sind in späteren Detailplanungen zum Parkleitsystem festzulegen.

Bushaltestellen

Grundsätzlich werden die Mindeststandards und Anforderungen an die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im zuständigen Nahverkehrsplan festgelegt.

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet ermöglichen weder einen niveaugleichen Einstieg noch sind für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen Leitsysteme vorhanden.

Unabhängig von den geforderten Mindeststandards des Nahverkehrsplans ist ein zeitgemäßer, vollständig barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen empfehlenswert. Denn beispielsweise ist ein niveaugleicher Einstieg für alle Fahrgäste eine Erleichterung, die sich zudem positiv auf die Fahrgastwechselzeiten auswirkt. Daher wird empfohlen, die Bushaltestellen vollständig barrierefrei, mit Sonderborden zum niveaugleichen Einstieg und mit Leitsystem, auszubauen.

Querungsstellen

Im Untersuchungsgebiet sollten an verschiedenen Stellen zur sicheren Querung von Hauptverkehrsstraßen entsprechende Querungshilfen für den Fußverkehr eingerichtet werden. Diese fehlen unter anderem im Zuge der Bushaltestellen in der Kolpingstraße, Nördlichen Allee und in der Dingolshäuser Straße. Dort sind Querungshilfen im Sinne der barrierefreien Zuwegung der Bushaltestellen erforderlich. Sie erscheinen aber auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erforderlich, zur sicheren Erreichbarkeit der Haltestellen, insbesondere für ältere Menschen und Schulkinder.

Im **Plan 9** sind weitere Querungshilfen vorgeschlagen. Insbesondere zur Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Wohnquartieren und der Parkplätze P6, P7 und P8 zur Innenstadt sind Maßnahmen zur sicheren Querung der Kolpingstraße und der Nördlichen Allee wichtig.

Zur Querung der Kolpingstraße in Höhe Busbahnhof, Bürgermeister-Weigand-Straße sollte der Einsatz eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) oder einer signalisierten Querung (Fußgängerschutzanlage; FSA) angestrebt werden.

Im Bereich der vorfahrtgeregelten Einmündung Kolpingstraße/Bahnhofstraße könnte eine Querungshilfe mittels Fußgängerüberweg über die Kolpingstraße erfolgen oder alternativ die Signalisierung des gesamten Knotenpunkts mit Fußgängerfurten in allen Knotenpunktarmen erwogen werden.

Für die Anordnung einer Querungshilfe über die Nördliche Allee ist neben der Anbindung der Bushaltestelle auch die fußläufige Anbindung des Parkplatz P8 zu verbessern. In Detailplanungen sollte hierbei geprüft werden, inwiefern sich ggf. Querungshilfen (z.B. Mittelinseln) in den Straßenraum der Nördlichen Allee integrieren lassen oder ob ggf. eine gemeinsame signalisierte Querung für Bushaltestelle und zur Anbindung des P8 in Höhe der Alitzheimer Straße angestrebt werden sollte.

Eingangssituationen

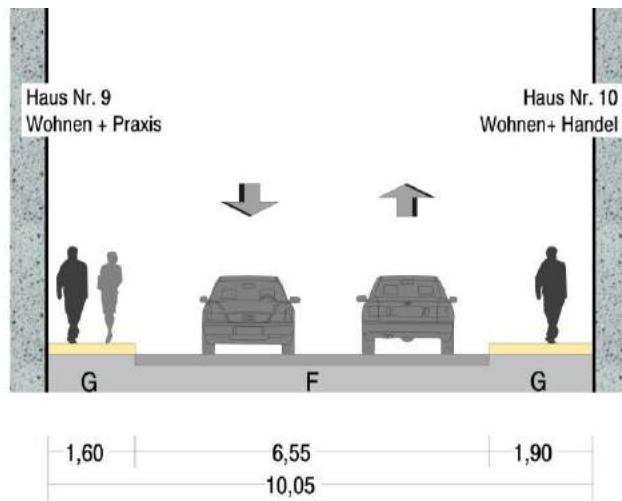
Zusätzlich zu den oben geschilderten Querungshilfen, die primär der Sicherheit des Fußverkehrs dienen, empfehlen sich kombinierte Elemente aus Eingangssituation und Querungshilfe in der Rügshöfer Straße und der Schuhstraße jeweils in Höhe der Östlichen Allee. Um dem Kfz-Verkehr den Eingang

in den Stadtkern, mit dem teils beengten Straßenraum und sensiblen Randnutzungen, zu verdeutlichen, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sinnvoll. Zwar ist in der Schuhstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h reduziert, durch Einbauten wie eine Mittelinsel, Fahrbahnverschwenk oder Belagwechsel würde die gewünschte Verlangsamung auch durch die Gestaltung ablesbar. Gleichzeitig dienen die Mittelinseln als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr. An diesen Stellen besteht besonderer Querungsbedarf im Zuge des Rundweges entlang der Stadtmauer. In der Schuhstraße verstärkt sich dieser Querungsbedarf zudem durch das angrenzende Schwimmbad. Hier wird die Einrichtung einer Querungshilfe zur sicheren Führung insbesondere für Kinder und ältere Menschen als wichtig erachtet.

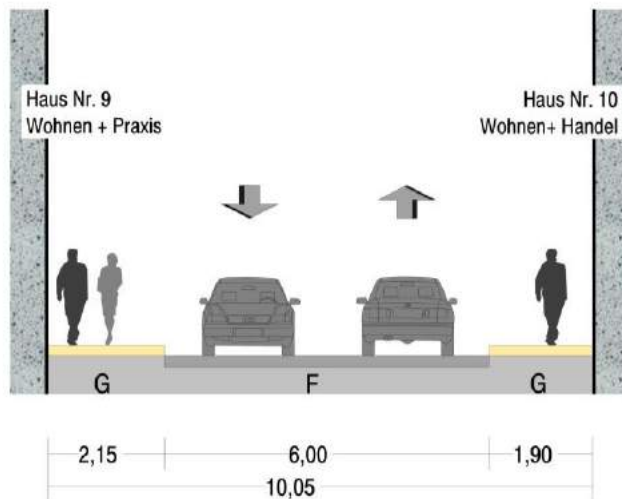
Geringe Gehwegbreiten

Die Bürgermeister-Weigand-Straße ist eine wichtige Gehwegachse zur Verbindung des Zentrums u.a. zum Busbahnhof und dem Parkplatz P5. Der Abschnitt zwischen Kolpingstraße und Grabenstraße sollte gestalterisch überarbeitet werden, um eine angemessene Attraktivität zu erreichen. Im heutigen Straßenquerschnitt dominiert der Kfz-Verkehr, die Gehwege sind abschnittsweise zu schmal. Insbesondere, wenn der Parkplatz P5 stärker in das Innerstädtische Parkraumkonzept einbezogen werden soll (Parkleitsystem), erscheint eine Aufwertung des Abschnittes der Bürgermeister-Weigand-Straße als Begleitmaßnahme zwecks Akzeptanz sinnvoll.

Vorgeschlagen wird den Gehweg an der Nordseite der Bürgermeister-Weigand-Straße zwischen Kolpingstraße und Grabenstraße von teils unter 1,60m Breite auf durchgängig mindestens 2,00m zu verbreitern. Erreicht werden kann dies durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00m. Diese Aufteilung des Straßenquerschnitts ist für das Umfeld und die verkehrlichen Bedeutung der Straße merklich besser geeignet, als die heutige Situation (**Abbildung 4**).



Bestand Q5 Bürgermeister-Weigand-Str.



Planung Q5 Bürgermeister-Weigand-Str.

Abbildung 4 Änderungsvorschlag Bürger-Weigand-Straße

Ungünstiger Straßenbelag

Im historischen Stadtkern überwiegen Straßen mit häufig sehr geringen Querschnittsbreiten und beidseitig unmittelbar angrenzender Bebauung. So auch die stark vom Fußverkehr frequentierte Weiße-Turm-Straße. Sie ist konsequenterweise als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert und entsprechend mit einem niveaugleichem Querschnitt ausgebaut. Das Mischprinzip (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in einer gemeinsamen Verkehrsfläche) wird dadurch auch gestalterisch verdeutlicht. Überwiegend ist der Querschnitt mit einem Asphaltbelag in der Straßenmitte (quasi als „Fahrbahn“) und Pflaster an den Rändern gestaltet. Ungünstig ist hierbei jedoch, dass das Pflaster in den Seiten sehr grob und uneben ist. Zu beobachten ist, dass insbesondere ältere

Menschen die gepflasterten Ränder nutzen, u.a. um dem Kfz-Verkehr auszuweichen. Dies birgt Stolpergefahren und erzeugt entsprechend ein Gefühl der Unsicherheit, obwohl die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs überwiegend angepasst und die Verkehrsmenge gering ist.

Die bestehende Straßenraumgestaltung ist verkehrlich und städtebaulich eine gut passende Lösung, daher empfiehlt es sich lediglich die rauen Pflasterflächen in der Weiße-Turm-Straße zu erneuern und durch ebeneres Pflaster auszutauschen. Flankierend kann durch wiederholte Pflasterbänderung in der Asphaltfahrbahn eine weitere Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden (**Abbildung 5**).



Abbildung 5 Beispiel Asphaltbelag mit Pflasterbänderung zur Geschwindigkeitsdämpfung, ebenes Pflaster in den Seitenräumen

Ein eher rauer Pflasterbelag findet sich in der Innenstadt auch in anderen Straßen, z.B. in Querstraßen zur Weiße-Turm-Straße wie der Brunnenstraße – hier ist jedoch der gesamte Querschnitt gepflastert. Im Hinblick auf den Nutzungskomfort für den Fuß- und Radverkehr sollten auch hier Möglichkeiten geprüft werden, das Pflaster ebener zu gestalten oder ggf. auszutauschen.

Aufenthaltsqualität, Voraussetzung für Außengastronomie

Ziel der Stadt Gerolzhofen ist es, die Innenstadt zu beleben. Der Marktplatz bildet den historischen Kern der Stadt, allerdings ist die Aufenthaltsqualität und mithin die Attraktivität durch den deutlich dominierenden Kfz-Verkehr ein-

geschränkt. Ein von der Stadt Gerolzhofen beauftragtes Einzelhandelsgutachten kommt ebenfalls zum Ergebnis, dass hier viel Potenzial ungenutzt bleibt. Ein Ansatz ist es daher, auf dem Marktplatz verstärkt Außengastronomie anzusiedeln. Aus verkehrlicher Sicht können die Rahmenbedingungen durch die Reduzierung der Anzahl der Kfz-Stellplätze auf dem Marktplatz relativ problemlos geschaffen werden. Dabei kann schrittweise vorgegangen werden, indem zunächst nur in einem Teilbereich Stellplätze zur Umnutzung wegfallen.

Die Parkraumuntersuchung ergab, dass der Marktplatz erst nach Ende der Gebührenpflicht um 16 Uhr sehr stark nachgefragt ist. In den umliegenden Parkplätzen wurden in dieser Zeit Reserven festgestellt. Als flankierende Maßnahmen zur Verlagerung der Parkplatznachfrage werden folgende Schritte vorgeschlagen:

- Verlängerung der Gebührenpflicht auf dem Parkplatz Marktplatz zunächst bis 18Uhr, gleichzeitige Aufhebung der Gebührenpflicht an den Parkplätzen PR Rügshöfer Straße und P4 Breslauer Straße (Parkscheibenregelung, max. 2 Stunden, analog der Regelungen im Umfeld)
- Verlagerung der Parkplatznachfrage durch Parkleitsystem (insbesondere mit Hinweis auf die kostenlosen Parkplätze P4, P5, P6 und P8)
- Weitere Verlagerungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Planung der Stadt Gerolzhofen, einen Fußgängerzonen-nahen Parkplatz in der Brunnenstraße (ca. 12 Kfz-Stellplätze) zu schaffen

Durch diese Maßnahmen ließe sich die Anzahl der Kfz-Stellplätze auf dem Marktplatz deutlich reduzieren, ohne ein Stellplatzdefizit in der Innenstadt hervorzurufen. Für ein solches Gesamtkonzept, wenn also zukünftig die Parkplätze P5 und P6 stärker durch Besucher der Innenstadt genutzt werden sollen, erscheint es wichtig, entsprechend die Fußwegeachse dorthin zu attraktiveren. Hierzu gehören auch die oben vorgeschlagenen Querungshilfen in der Kolpingstraße und die Gehwegverbreiterung in der Bürgermeister-Weigand-Straße.

3.2 Verkehrsführungsvarianten

Ein weiterer möglicher Ansatz zur Attraktivierung des Marktplatzes liegt in einer Veränderung der dortigen Verkehrsführung. Neben dem bereits erarbeiteten Vorschlag – einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch die Verlagerung von Stellplätzen auf andere Parkplätze – sind in **Plan 10** weitere aktuell in der politischen Diskussion befindliche Varianten zusammengestellt. Diese werden nachfolgend erläutert und bewertet.

**Variante 1:
Reduzierung der Kfz-Belastung auf dem Marktplatz durch Stellplatz-
Verlagerung**

Variante 1 umfasst das bereits oben beschriebene Maßnahmenbündel aus:

- Verlängerung der Gebührenpflicht auf dem Parkplatz Marktplatz zu- nächst bis 18Uhr, gleichzeitige Aufhebung der Gebührenpflicht an den Parkplätzen PR Rügshöfer Straße und P4 Breslauer Straße (Parkscheibenregelung, max. 2 Stunden, analog der Regelungen im Umfeld)
- Verlagerung der Parkplatznachfrage durch Parkleitsystem (insbeson- dere mit Hinweis auf die kostenlosen Parkplätze P4, P5, P6 und P8)
- Weitere Verlagerungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Planung der Stadt Gerolzhofen, einem Fußgängerzonen-nahen Parkplatz in der Brunnenstraße (ca. 12 Kfz-Stellplätze) zu schaffen
- Flankierend wird die Aufwertung der Fußwegeachse entlang der Bür- germeister-Weigand-Straße (zu P5 und P6) empfohlen
- Für den Kfz-Verkehr sind **keine Änderungen am Straßennetz** vorge- sehen

Durch den Wegfall von Stellplätzen auf dem Marktplatz lässt sich unmittelbar ein positiver Beitrag zur Aufenthaltsqualität herbeiführen, indem die gravie- rendste gestalterische Beeinträchtigung abgemindert wird. Die Aufenthalts- qualität auf dem Marktplatz leidet heute unter der Dominanz des Kfz-Ver- kehrs. Denn durch parkende Fahrzeuge sind die meisten Schaufenster ver- deckt und der Anblick der Gebäude verstellt, wodurch ein Großteil der Qualität des Marktplatzes verloren geht. Ein- und Ausparkvorgänge erzeugen zudem Lärm und Abgase. Durch den Flächenverbrauch der Stellplätze fehlt es an Freiraum für Gestaltung. Für die gewünschte Außenbestuhlung stehen heute allenfalls Restflächen zur Verfügung. Ein weiterer Vorteil der Variante 1 ist, dass die relativ gute Erreichbarkeit des Stadtkerns für den Kfz-Verkehr unver- ändert erhalten bleibt. Es sind keine umwegträchtigen Einbahnstraßenrege- lungen oder Sperrungen erforderlich um die gewünschte Erhöhung der Auf- enthaltsqualität zu erreichen.

**Variante 2:
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch Sperrung der Weiße-Turm-
Straße**

Als ein Ansatz zur Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge auf dem Marktplatz wird in der Stadt Gerolzhofen die Sperrung der Weiße-Turm-Straße in Höhe der Centgasse diskutiert. Die Auswirkungen dessen werden in Variante 2 un- tersucht.

Ziel ist es den über den Marktplatz fließenden Kfz-Verkehr zu vermeiden und gleichzeitig die Erreichbarkeit des Parkplatzes am „NKD“ aus allen Richtungen zu erhalten. Damit der Parkplatz nicht unmittelbar als Umfahrung der Sperrung genutzt werden kann, ist eine bauliche Trennung der Ost- und Westseite des Parkplatzes erforderlich.

Die Kfz-Verkehrsmenge in der Weiße-Turm-Straße liegt im östlichen (Anbindung zum Marktplatz) wie auch westlichen Ende etwa gleich, auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Querschnittsbelastung liegt werktags und samstags zwischen 100 und knapp 130 Kfz in der Spitzenstunde (vergl. **Plan 2**). D.h. selbst wenn die gesamte Verkehrsmenge der Weiße-Turm-Straße auf dem Marktplatz Durchgangsverkehr wäre, d.h. niemand von dort kommend auf dem Marktplatz parken würde, wäre das Entlastungspotenzial vergleichsweise gering. Die negativen Auswirkungen auf die Erschließung im Stadtkern wären jedoch deutlich spürbar. Kritisch erscheint vor allem, dass durch die Sperrung Verkehrsströme zur Erschließung des Stadtkerns in die sehr schmale Centgasse, Ludwig-Derleth-Straße und die Salzstraße umgelenkt würden. Umwegfahrten durch sehr schmale Wohnstraßen wären also die Folge.

Aus verkehrlicher Sicht ist Variante 2 daher nicht zu empfehlen, da die Einschränkungen und deren negative Folgen den potenziellen Nutzen überwiegen.

Variante 3: Vermeidung von Umwegfahrten – verbesserte Erreichbarkeit des Marktplatzes für Kfz

Der Vorschlag durch die Öffnung der Spitalstraße die innerstädtische Erschließung direkter und mithin umwegfreier zu gestalten, wird in Variante 3 diskutiert. Die Spitalstraße ist derzeit Fußgängerzone. Sie ist für den Radverkehr freigegeben sowie zeitweise für Lieferverkehre.

Aufgrund der zahlreichen Engstellen aufgrund der Bebauung (teils nur 5,10m zwischen den Hauswänden) könnte die Spitalstraße lediglich als Einbahnstraße und Mischverkehrsfläche mit dem Fußverkehr, d.h. als Verkehrsberuhigter Bereich, für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Die primäre Aufgabe dieser Verkehrsuntersuchung ist es zu prüfen, wo im Bereich des Verkehrs ein Beitrag zur Aufwertung der Innenstadt geleistet werden kann, insbesondere steht im Fokus die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum. In dieser Hinsicht wäre eine Öffnung der Spitalstraße kontraproduktiv. Für den Kfz-Verkehr würde sich die Erreichbarkeit des Marktplatzes geringfügig verbessern und ggf. eine geringfügige Entlastung der Breslauer Straße ergeben. Ein Standortvorteil der Geschäfte und gastronomischen Einrichtungen in der Spitalstraße könnte sich aus einer verbesserten Erreichbarkeit ergeben – da jedoch die Stellplätze zum Marktplatz, in der Grabenstraße

und der geplante Parkplatz Brunnenstraße sehr nahe gelegen sind, wäre dieser Vorteil gering. Hauptproblem an diesem Ansatz ist, dass es aufgrund der beengten Verhältnisse in der Spitalstraße nicht möglich ist, dort sinnvoll Kfz-Stellplätze zu schaffen. In **Abbildung 6** sind die potenziellen Konfliktpunkte benannt.

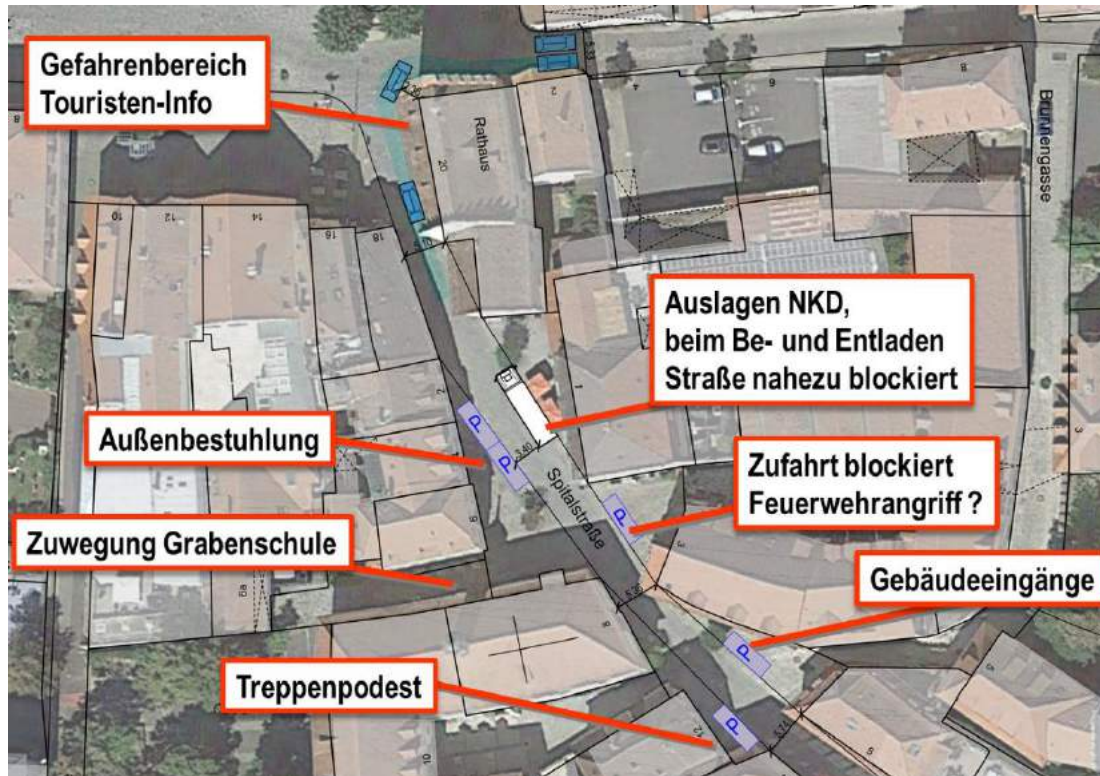


Abbildung 6 Spitalstraße – beengter Straßenraum keine Kfz-Stellplätze möglich

Variante 3 erscheint nicht empfehlenswert, da ohne die Möglichkeit in der Spitalstraße günstig gelegene Stellplätze anbieten zu können, durch den Wegfall der Fußgängerzone dort lediglich die Nachteile des Kfz-Verkehrs entstehen, ohne dass sich daraus nennenswerte Vorteile ergeben würden. Kfz-Verkehr in die Spitalstraße zu verlagern, anstatt einer Attraktivierung des Stadtkerns, des Marktplatzes ist nicht zielführend.

Variante 4: Verkehrsberuhigung Marktplatz durch Verlagerung der Fußgängerzone von Spitalstraße auf Marktplatz

Mit dem Ziel möglichst konsequent die gewünschte Aufenthaltsqualitätsverbesserung auf dem Marktplatz zu realisieren, wird in Variante 4 eine vollständige Verkehrsberuhigung des Marktplatzes untersucht. In dieser Variante wird der Marktplatz für den gesamten Kfz-Verkehr gesperrt, d.h. es fallen auch die

Kfz-Stellplätze auf dem Marktplatz weg. Die wegfallende Erschließungsfunktion wird durch die Öffnung der Spitalstraße mit Durchbindung zur Weiße-Turm-Straße ermöglicht.

Die unterstellte vollständige Sperrung des Marktplatzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr schafft Freiräume, die dort die angestrebte Nutzung von Freiflächen für Auslagen, Außengastronomie und gestalterische Maßnahmen ermöglichen. D.h. das Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität lässt sich so optimal erreichen. Zur Hinterfragen wäre jedoch, ob ein Restangebot an Stellplätzen (z.B. Behinderten Stellplätze oder Kurzzeit-Stellplätze etwa entlang der Marktstraße) erhalten werden sollte. In der Spitalstraße ergeben sich die bereits in Variante 3 erläuterten nachteiligen Auswirkungen. Letztlich ergibt sich die Frage, ob auf eine Verbindungsfunktion der Spitalstraße nicht konsequenterweise verzichtet werden sollte. Der Wegfall der Stellplätze auf dem Marktplatz reduziert die Erschließungsfunktion und mithin die verkehrliche Bedeutung der Spitalstraße. Die in **Abbildung 6** aufgezeigten Engstellen und die zu erwartenden Konflikte lassen eine Öffnung der Spitalstraße auch unter diesen Rahmenbedingungen (Variante 3) nicht rechtfertigen.

Zwischenfazit – Verkehrsführungsvarianten

Weder die Sperrung der Weiße-Turm-Straße (Variante 2) noch die Öffnung der Spitalstraße für den Kfz-Verkehr (Varianten 3 und 4) haben sich als zielführend im Hinblick auf die Förderung der Innenstadt und Attraktivierung des Marktplatzes gezeigt. Variante 1 wird als Vorzugsvariante empfohlen, denn die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden am wirkungsvollsten durch die vorgeschlagene Reduzierung der Stellplatzanzahl auf dem Marktplatz erreicht, ohne dass hierzu Änderungen an der bewährten Erschließung bzw. am Straßennetz erforderlich würden. Die Stellplatzanzahl kann schrittweise reduziert werden und so bedarfsgerecht Freiräume schaffen.

3.3 Flankierende Maßnahmen

Neuordnung der Geschwindigkeitsregelung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme hat sich gezeigt, dass ganz überwiegend die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtkern auf einem insgesamt relativ niedrigen Niveau liegen (**Plan 2**). Punktuell wurden teils erhöhte Fahrgeschwindigkeiten beobachtet (**Plan 8**). Die Umfeldqualität, also das Zusammenwirken aus Straßenraumbreite und –gestaltung zur Kfz-Verkehrsmenge und Fahrgeschwindigkeit ist im bestehenden Verkehrssystem überwiegend in Ordnung. Die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen (**Plan 1.2**) sind grundsätzlich geeignet und berücksichtigen die meisten Problemstellen, wie Engstellen.

Dennoch werden eine noch konsequentere Anwendung von Geschwindigkeitsregelungen und Ausweitung der Verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtzentrum empfohlen. Im **Plan 11** sind hierzu Vorschläge eingetragen. Ziel ist es, die Umfeldverträglichkeit weiter zu erhöhen, durch Reduzierung der Belastungen für die Anwohner aufgrund der Verkehrsemissionen. Ebenso wird ein Betrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet. Vorgeschlagen wird den gesamten Innenstadtkern als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und die umliegenden nicht klassifizierten Straßen, mit überwiegend Wohnstraßen-Charakter als Tempo-30 Zonen zu definieren. Für die Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraße sollte bereichsweise die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden.

Ziel dieser Vorschläge ist es auch, das gemeinsame Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Rücksichtnahme zu erhöhen – hierzu sind angepasste Fahrgeschwindigkeiten die Grundvoraussetzung. Wichtig ist dies im Stadtkern insbesondere aufgrund der größtenteils sehr schmalen oder ganz fehlenden Gehwege. Auf den umliegenden Strecken dient die reduzierte Geschwindigkeit der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs, der auf vielen Strecken im Untersuchungsgebiet ohne separates Angebot, d.h. auf der Fahrbahn geführt ist.

Marktstraße

Schon als Vorgriff auf eine Stadtkern-weiten Neuordnung der Geschwindigkeitsregelungen kann und sollte der nördliche Abschnitt der Marktstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden. Der Abschnitt zwischen Rügshöfer Straße und Häfnergasse wirkt gestalterisch bereits wie ein Verkehrsberuhigter Bereich, ist jedoch als Tempo-20 Zone beschildert. Durch die teils sehr geringen Gehwegbreiten, die Engstelle in der Fahrbahn (vergl. **Plan 7**) und Parkdruck durch Kurzzeitparken (Apotheke, Reinigung, u.a.) empfiehlt es sich, die Fahrgeschwindigkeit weiter abzusenken und vor allem dem Fußverkehr die Benutzung der Fahrbahn zu ermöglichen. Auf diese Weise kann der vorhandene Straßenraum sicher und gleichzeitig flexibler genutzt werden.

4 Fazit

Das Verkehrskonzept zeigt im Rahmen einer detaillierten Bestandsaufnahme und Analyse, dass das bestehende Erschließungskonzept der Innenstadt von Gerolzhofen grundsätzlich gut geeignet ist. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und das Schwerpunktthema der Stadtentwicklung, der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, Belebung des Marktplatzes und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die Maßnahmen setzen überwiegend an Details an, bei denen heute Schwachpunkte vorliegen. Das vorliegende Verkehrssystem im Gesamten steht den Zielen der Stadtentwicklung für einen attraktiveren Stadtkern nicht im Wege.

Um bereits kurzfristig Verbesserungen herbeizuführen, werden folgende, relativ einfach umsetzbare Maßnahmen vorgeschlagen:

- Reduzierung der Kfz-Stellplatzanzahl auf dem Marktplatz (zugunsten von Außenbestuhlung und Freiflächen), flankierend
 - Verlängerung des kostenpflichtigen Parkens auf dem Marktplatz (bis z.B. 18 Uhr) und
 - Wegfall der Parkkosten an PR und P4 (Rügshöfer Straßen und Breslauer Straße)
- Ertüchtigung des Parkleitsystems
- Ausweisung der Marktstraße als Verkehrsberuhigten Bereich

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1	Fußgänger Wegweisung	7
Abbildung 2	Fahrrad Wegweisung, Übersichtsplan und Gepäcksafe auf Marktplatz	8
Abbildung 3	Beispiel für Hinweisschild Parkleitsystem	10
Abbildung 4	Änderungsvorschlag Bürger-Weigand-Straße	13
Abbildung 5	Beispiel Asphaltbelag mit Pflasterbänderung zur Geschwindigkeitsdämpfung, ebenes Pflaster in den Seitenräumen	14
Abbildung 6	Spitalstraße – beengter Straßenraum keine Kfz-Stellplätze möglich	18

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Übersicht
Plan 1.1	Straßennetz und Erhebungsstellen
Plan 1.2	Geschwindigkeitsregelungen
Plan 2	Verkehrsmengen
Plan 3	Ruhender Verkehr - Kfz-Stellplätze Bestand
Plan 4	Gebietseinteilung - Kfz-Stellplätze Bestand
Plan 5	Parkraumauslastung
Plan 5.1	Maximalauslastung
Plan 5.2	Spitzenzeit 10 Uhr
Plan 5.3	Belegungsganglinie und Parkdauerverteilung
Plan 6	Fuß- und Radverkehr - Wegenetz
Plan 7	Querschnitte - Bestand
Plan 8	Mängelkataster
Plan 9	Maßnahmen Vorschläge - Abgeleitet aus Mängelkataster
Plan 10	Maßnahmen Diskussion - Verkehrsführung

- Plan 11 Maßnahmen Diskussion - Neuordnung Geschwindigkeitsregelungen
- Plan 12 Maßnahmen Diskussion - Parkleitsystem Vorschläge Zielführung

Anlagen:

- Anlage 1 Auswertung Knotenstromzählung 16.+ 18.03.2017
 - 1.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 1.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 1.3 Samstägliche Spitzenstunde
- Anlage 2 Auswertung Fuß- und Radverkehr Marktplatz (16.+ 18.03.2017)
 - 2.1 Vormittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 2.2 Nachmittägliche Spitzenstunde Werktag
 - 2.3 Samstägliche Spitzenstunde

Pläne



Erhebung am Do. 16.03.2017; 06-10 und 15-19 Uhr + Sa. 18.03.2017; 09-13 Uhr

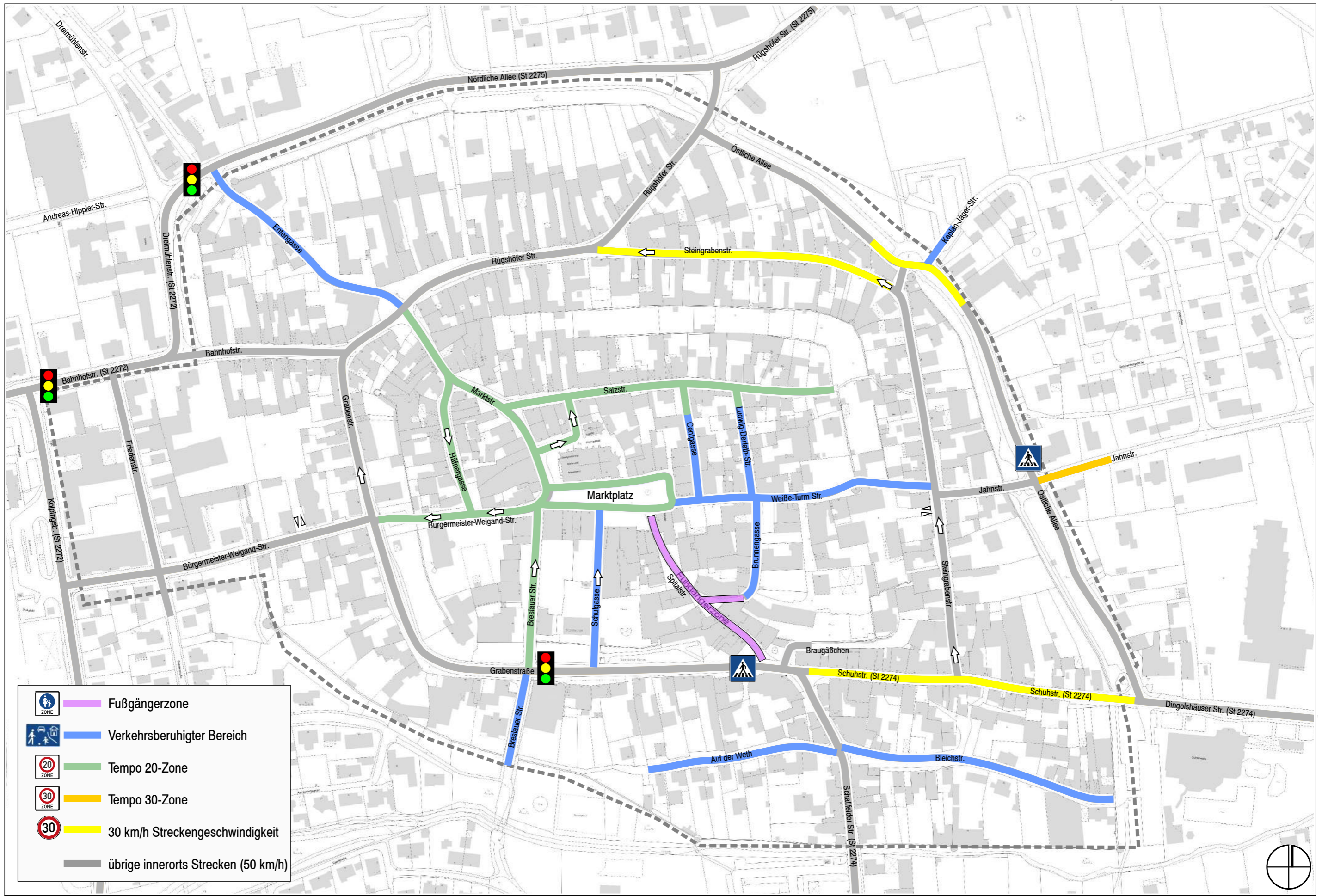
- K3 Zählung Kfz-Verkehr
- F+R Zählung Fuß- und Radverkehr

- Hauptverkehrsstraße
- Sammelstraße (Auswahl)
- Wohn- und Erschließungsstraße
- Fußgängerzone

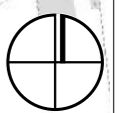
- Fußgängerquerung**
- signalisiert (FSA)
- Fußgängerüberweg

- Q6 Querschnitte Bestandsaufnahme

Übersicht
Straßennetz und Erhebungsstellen



- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 20-Zone
- Tempo 30-Zone
- 30 km/h Streckengeschwindigkeit
- übrige innerorts Strecken (50 km/h)



Übersicht
Straßennetz und Geschwindigkeitsregelungen
Bestand



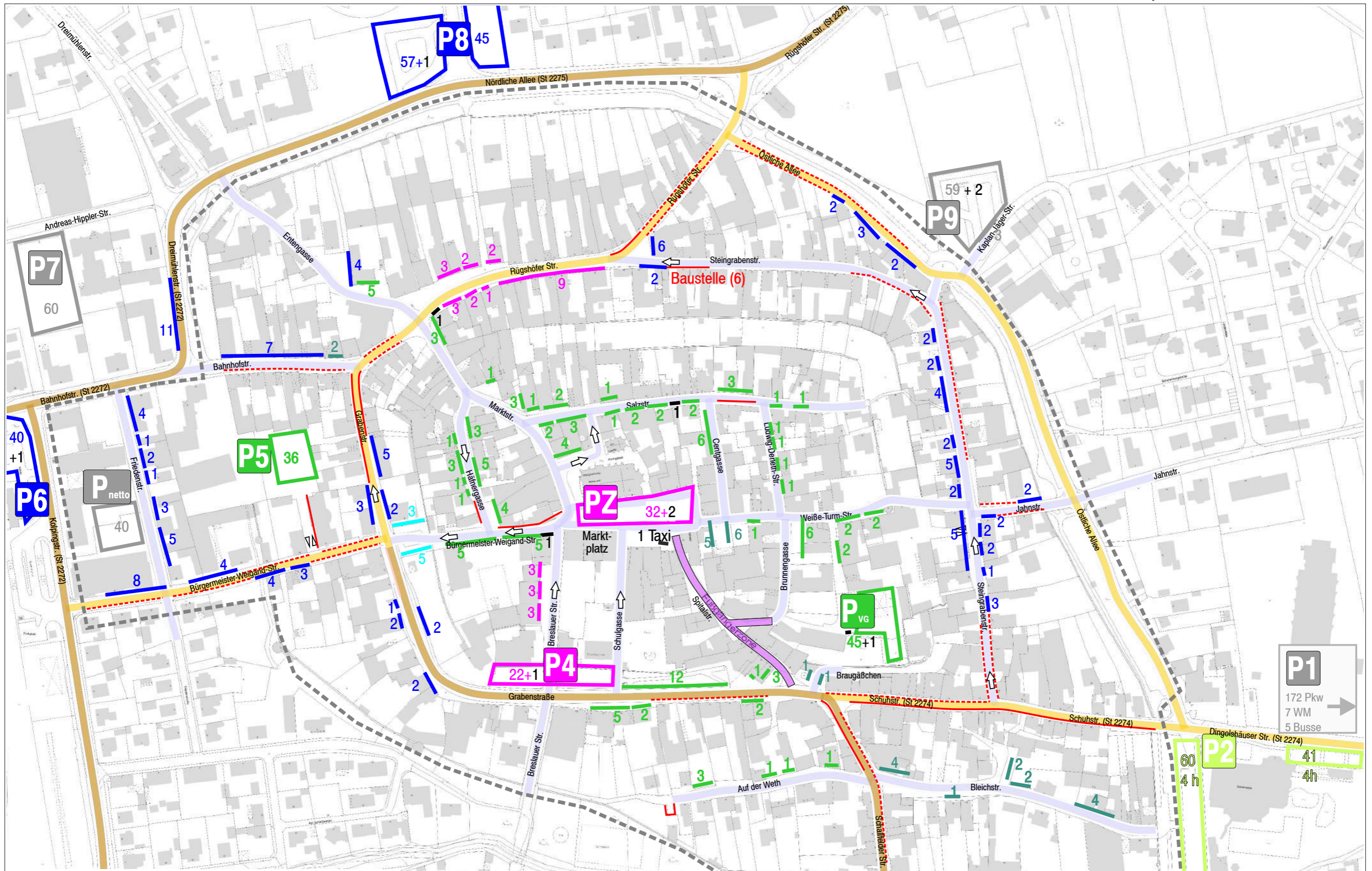
Kfz-Verkehrsmenge / Gesamtspitzenstunde

- 109 - Werktags 08:45 - 09:45 Uhr
- 175 - Werktags 16:00 - 17:00 Uhr
- 152 - Samstags 10:45 - 11:45 Uhr

- 13 Fußverkehr
- 71 Querschnittsbelastung
- 111 Radverkehr
- 13
- 11
- 6

Verkehrsmengen

Spitzenstunden
Erhebungen Do. 16.03. + Sa. 18.03.2017

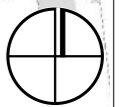


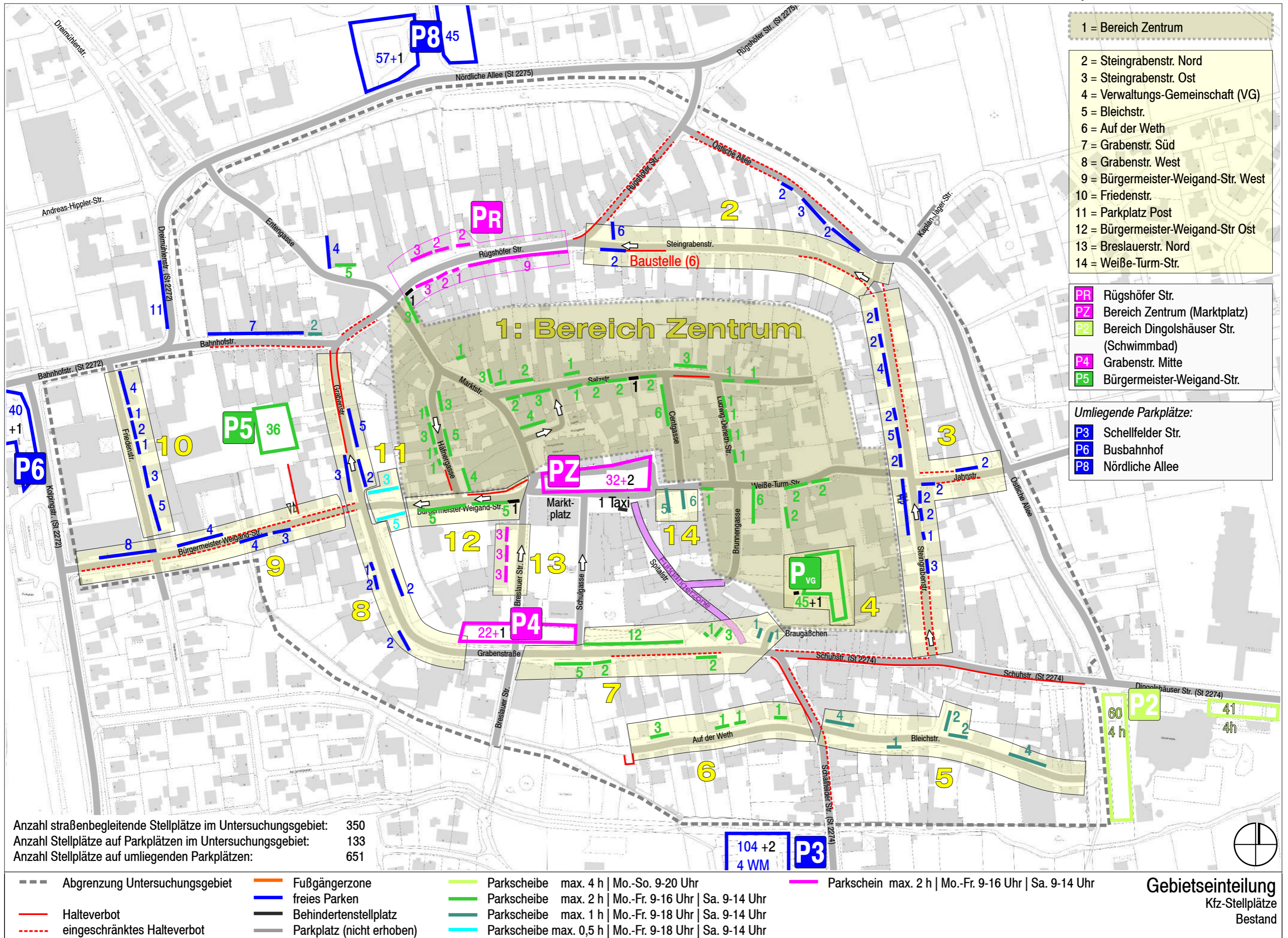
Anzahl straßenbegleitende Stellplätze im Untersuchungsgebiet: 350
 Anzahl Stellplätze auf Parkplätzen im Untersuchungsgebiet: 133
 Anzahl Stellplätze auf umliegenden Parkplätzen: 651

104 + 2
4 WM
P3

- | | | | |
|------------------------------------|-----------------------------|--|---|
| --- Abgrenzung Untersuchungsgebiet | — Fußgängerzone | — Parkscheibe max. 4 h Mo.-So. 9-20 Uhr | — Parkschein max. 2 h Mo.-Fr. 9-16 Uhr Sa. 9-14 Uhr |
| — Halteverbot | — freies Parken | — Parkscheibe max. 2 h Mo.-Fr. 9-16 Uhr Sa. 9-14 Uhr | |
| - - - eingeschränktes Halteverbot | — Behindertenstellplatz | — Parkscheibe max. 1 h Mo.-Fr. 9-18 Uhr Sa. 9-14 Uhr | |
| | — Parkplatz (nicht erhoben) | — Parkscheibe max. 0,5 h Mo.-Fr. 9-18 Uhr Sa. 9-14 Uhr | |

Ruhender Verkehr
Kfz-Stellplätze
Bestand





- 1 = Bereich Zentrum
- 2 = Steingrabenstr. Nord
- 3 = Steingrabenstr. Ost
- 4 = Verwaltungs-Gemeinschaft (VG)
- 5 = Bleichstr.
- 6 = Auf der Weth
- 7 = Grabenstr. Süd
- 8 = Grabenstr. West
- 9 = Bürgermeister-Weigand-Str. West
- 10 = Friedenstr.
- 11 = Parkplatz Post
- 12 = Bürgermeister-Weigand-Str Ost
- 13 = Breslauerstr. Nord
- 14 = Weiße-Turm-Str.

- PR** Rügshöfer Str.
- PZ** Bereich Zentrum (Marktplatz)
- P2** Bereich Dingolshäuser Str. (Schwimmbad)
- P4** Grabenstr. Mitte
- P5** Bürgermeister-Weigand-Str.

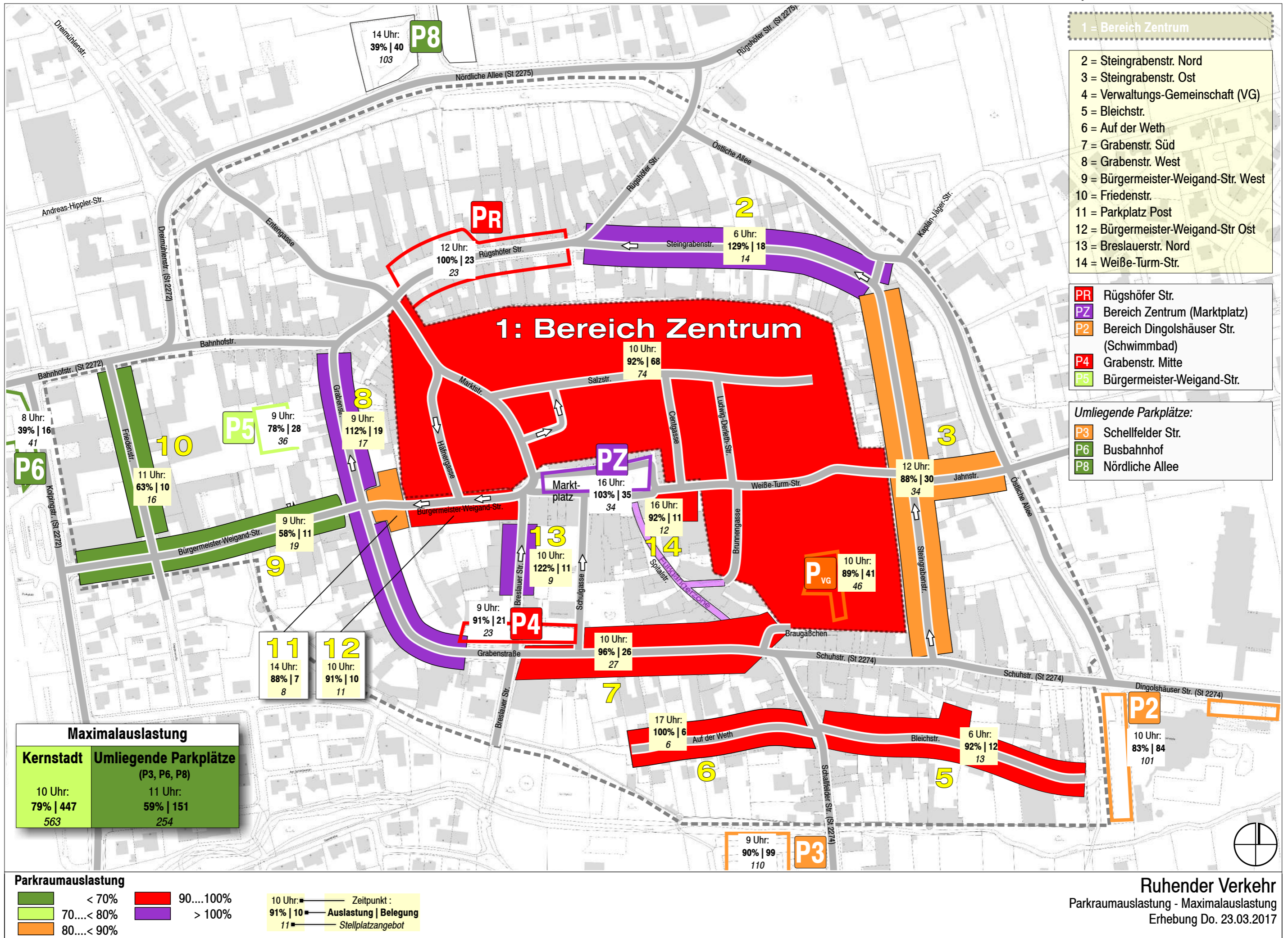
- Umliegende Parkplätze:**
- P3** Schellfelder Str.
 - P6** Busbahnhof
 - P8** Nördliche Allee

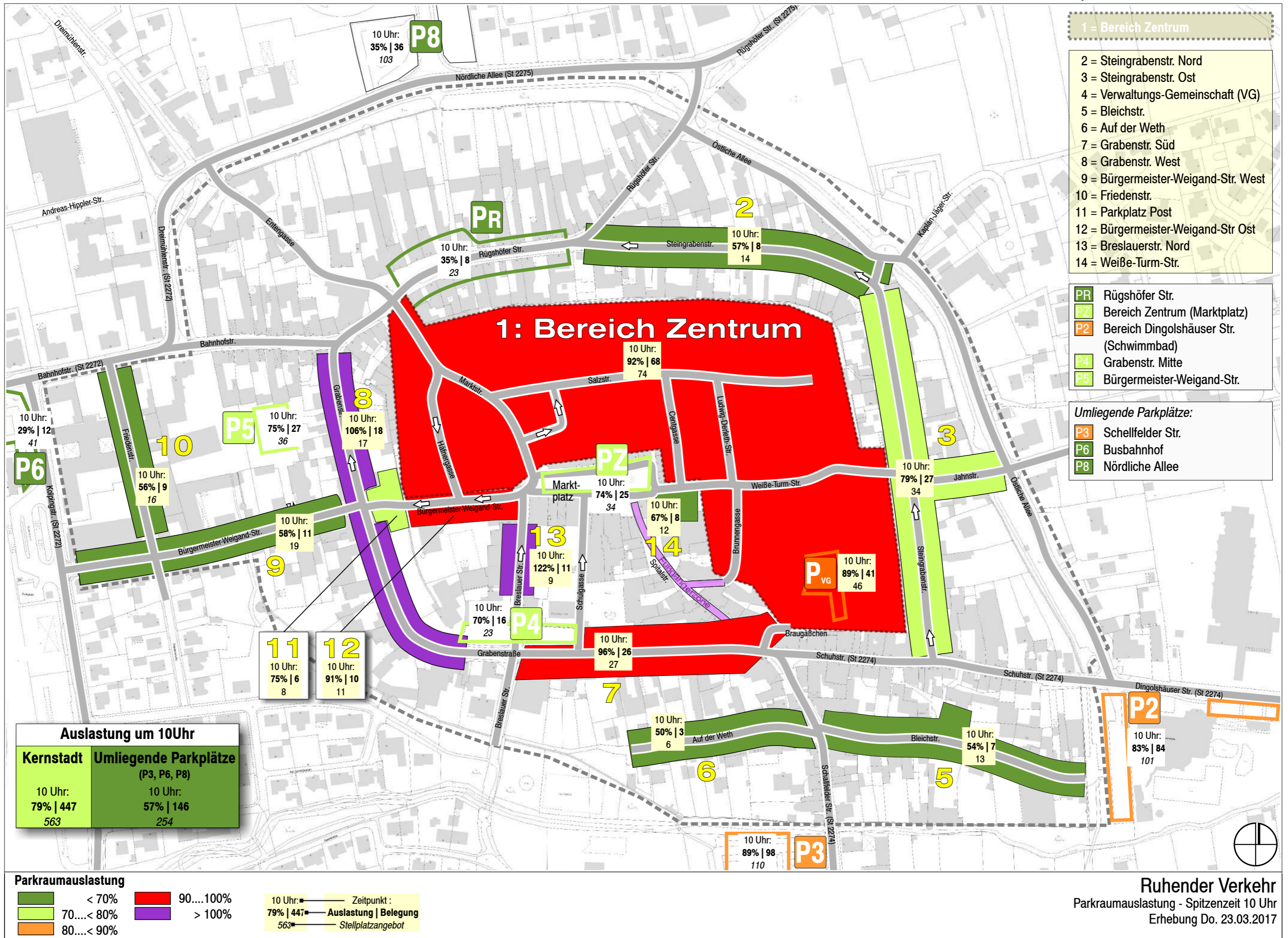
Anzahl straßenbegleitende Stellplätze im Untersuchungsgebiet:	350
Anzahl Stellplätze auf Parkplätzen im Untersuchungsgebiet:	133
Anzahl Stellplätze auf umliegenden Parkplätzen:	651

--- Abgrenzung Untersuchungsgebiet	— Fußgängerzone	— Parkscheibe max. 4 h Mo.-So. 9-20 Uhr	— Parkschein max. 2 h Mo.-Fr. 9-16 Uhr Sa. 9-14 Uhr
— Halteverbot	— freies Parken	— Parkscheibe max. 2 h Mo.-Fr. 9-16 Uhr Sa. 9-14 Uhr	
- - - eingeschränktes Halteverbot	— Behindertenstellplatz	— Parkscheibe max. 1 h Mo.-Fr. 9-18 Uhr Sa. 9-14 Uhr	
	— Parkplatz (nicht erhoben)	— Parkscheibe max. 0,5 h Mo.-Fr. 9-18 Uhr Sa. 9-14 Uhr	

R+T
Verkehrsplanung

Stand: 06.06.2017





- 1 = Bereich Zentrum
- 2 = Steingrabenstr. Nord
 3 = Steingrabenstr. Ost
 4 = Verwaltungs-Gemeinschaft (VG)
 5 = Bleichstr.
 6 = Auf der Weth
 7 = Grabenstr. Süd
 8 = Grabenstr. West
 9 = Bürgermeister-Weigand-Str. West
 10 = Friedenstr.
 11 = Parkplatz Post
 12 = Bürgermeister-Weigand-Str Ost
 13 = Breslauerstr. Nord
 14 = Weiße-Turm-Str.

- PR Rügshöfer Str.
 PZ Bereich Zentrum (Marktplatz)
 P2 Bereich Dingolshäuser Str. (Schwimmbad)
 P4 Grabenstr. Mitte
 P5 Bürgermeister-Weigand-Str.

- Umliegende Parkplätze:
 P3 Schellfelder Str.
 P6 Busbahnhof
 P8 Nördliche Allee

Auslastung um 10Uhr

Kernstadt	Umliegende Parkplätze (P3, P6, P8)
10 Uhr: 79% 447 563	10 Uhr: 57% 146 254

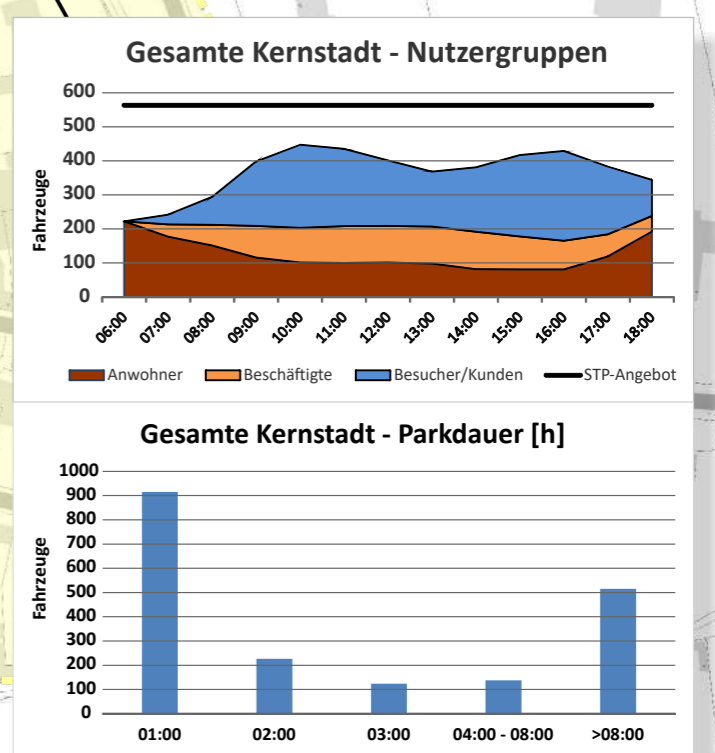
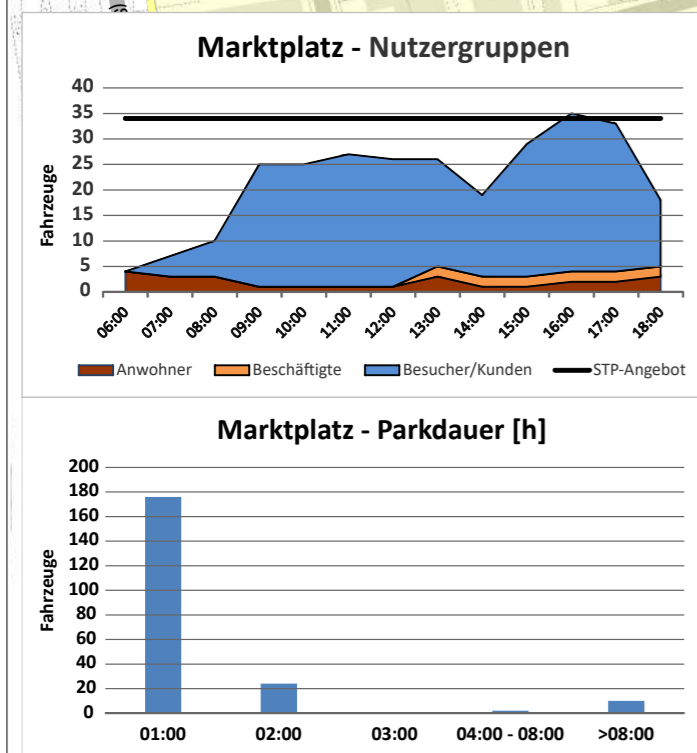
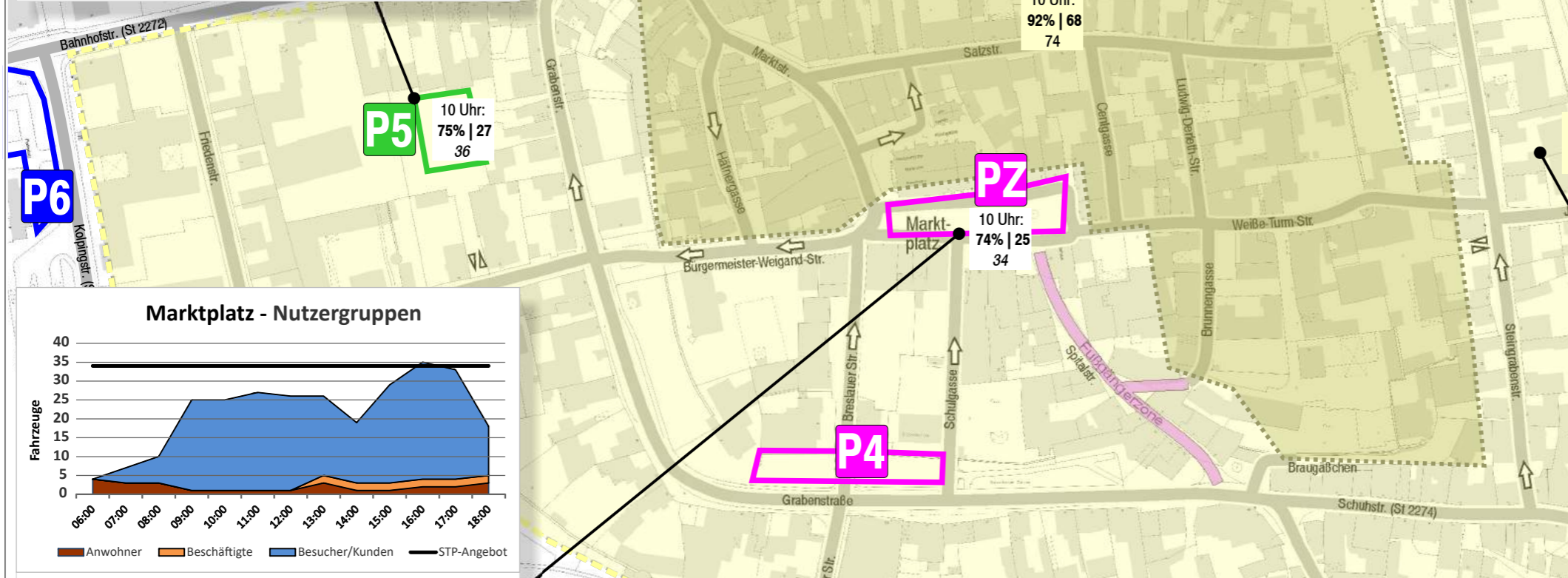
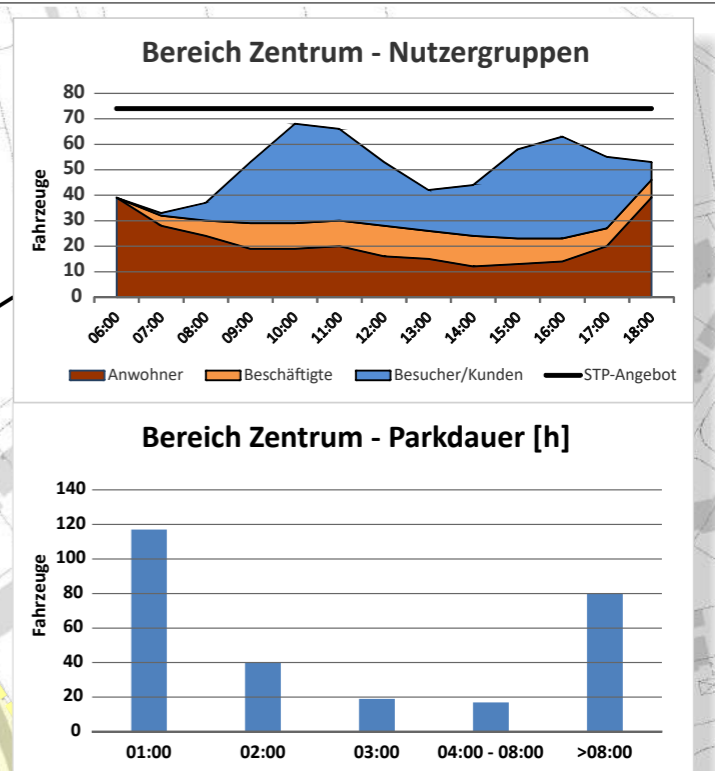
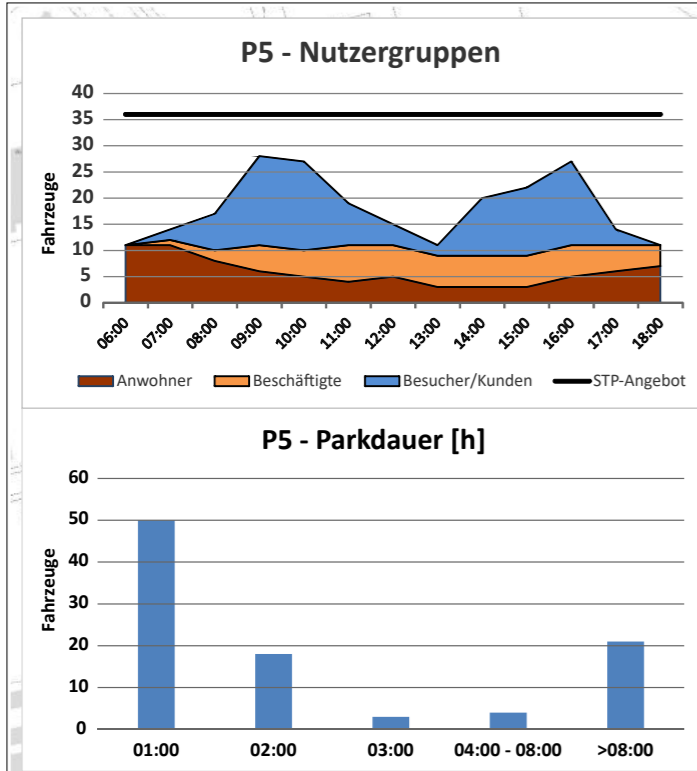
Parkraumauslastung

 < 70%	 90.... 100%
 70....< 80%	 > 100%
 80....< 90%	

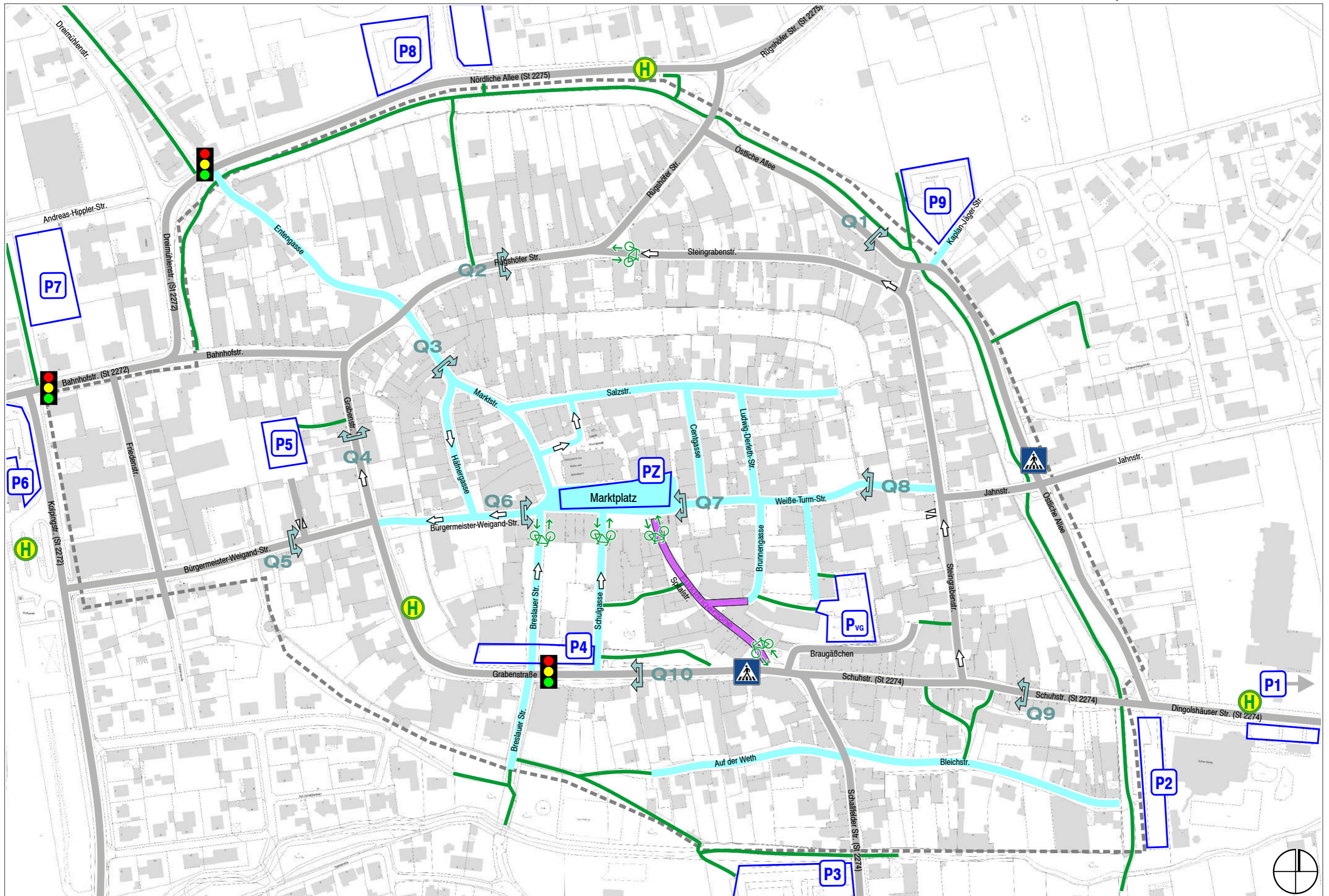
10 Uhr: — Zeitpunkt :
 79% | 447 — Auslastung | Belegung
 563 — Stellplatzangebot

Ruhender Verkehr
 Parkraumauslastung - Spitzzeit 10 Uhr
 Erhebung Do. 23.03.2017

Stand: 06.06.2017



		Stellplatzauslastung												Stellplatzangebot		
		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00		18:00	
P4		4	10	13	21	16	17	10	13	15	19	15	10	14	23	
		17%	43%	57%	91%	70%	74%	43%	57%	65%	83%	65%	43%	61%		
P6		5	5	16	15	12	16	12	12	11	12	11	10	6		41
		12%	12%	39%	37%	29%	39%	29%	29%	27%	29%	27%	24%	15%		
P8		6	10	23	30	36	37	36	37	40	29	25	21	9	103	
		6%	10%	22%	29%	35%	36%	35%	36%	39%	28%	24%	20%	9%		



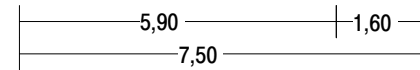
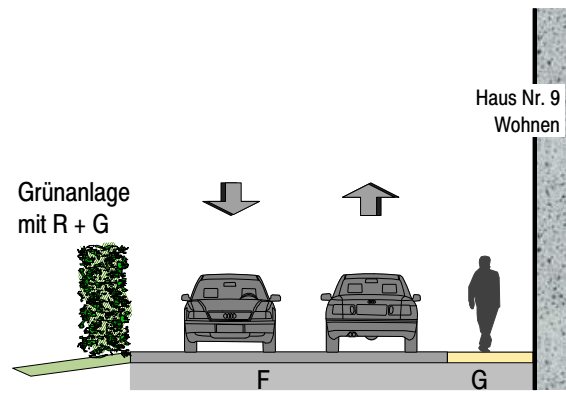
- Geh- und Radweg (separat geführt)
 - Innerortsstraße (i.d. R. mit Gehwegen)
 - Verkehrsberuhigter Bereich / Zone 20km/h
 - Fußgängerzone
- } Trennprinzip
} Mischprinzip / weiche Trennung

- Fußgängerquerung**
- signalisiert (FSA)
 - Fußgängerüberweg

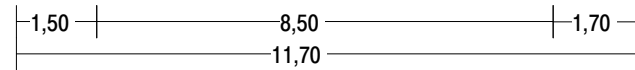
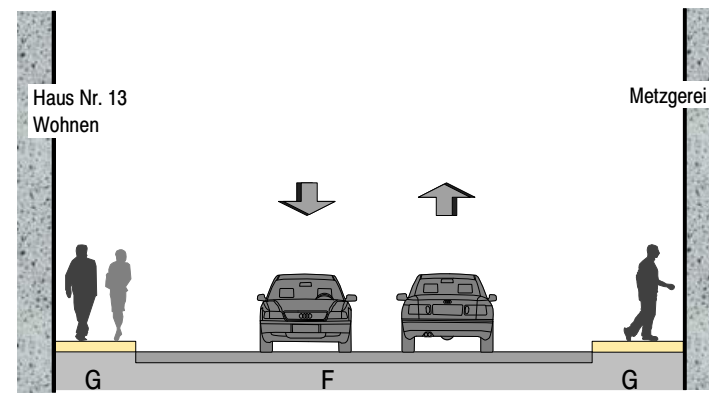
- P1 öffentlicher Parkplatz
- H Bus-Haltestelle

- Freigabe für Radverkehr
- Q6 Querschnitte Bestandsaufnahme

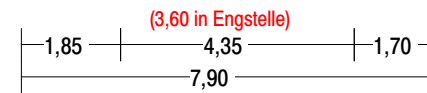
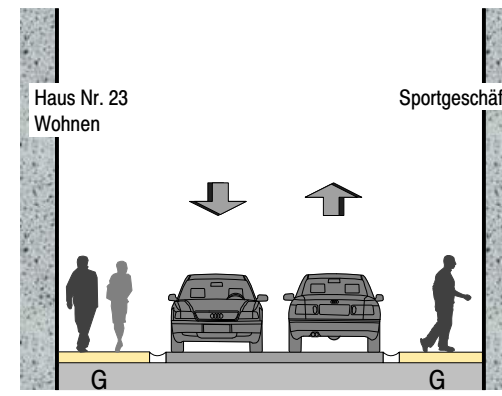
Fuß- und Radverkehr
Wegenetz



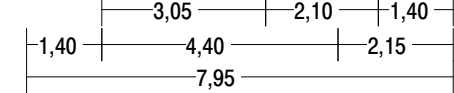
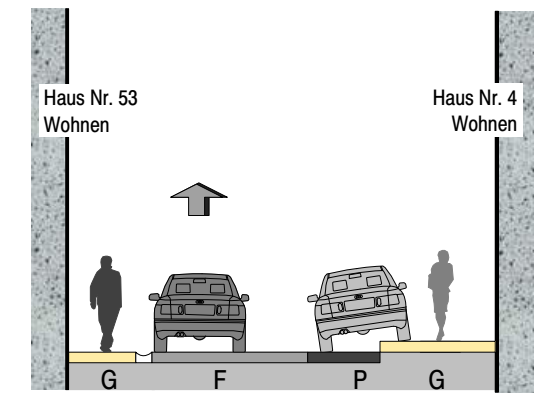
Bestand Q1 Östliche Allee



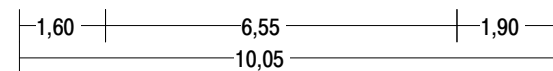
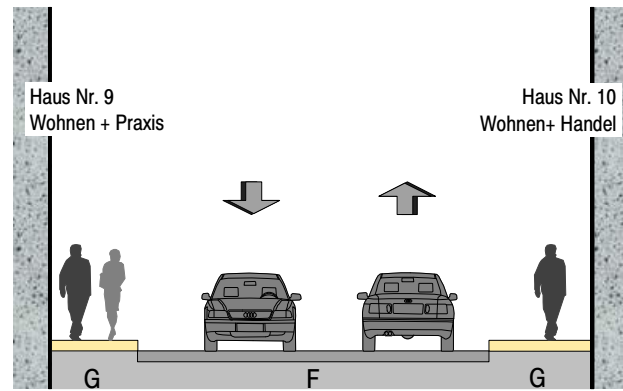
Bestand Q2 Rügshöfer Straße



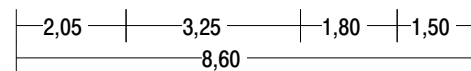
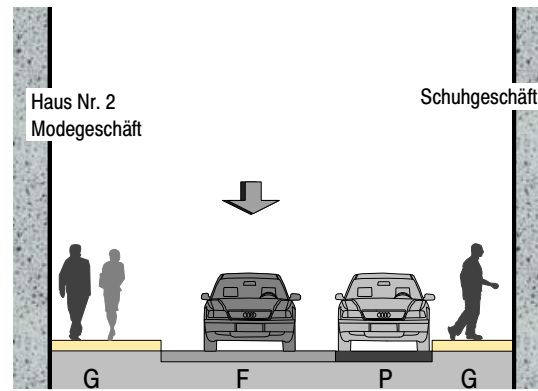
Bestand Q3 Marktraße



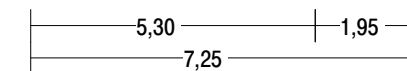
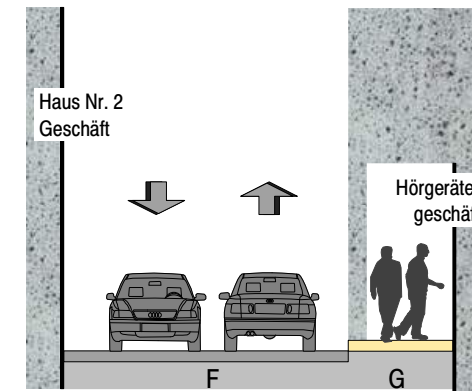
Bestand Q4 Grabenstraße



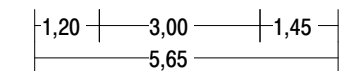
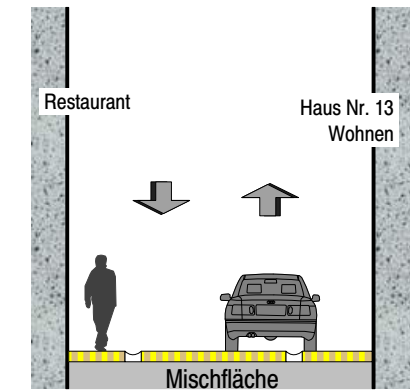
Bestand Q5 Bürgermeister-Weigand-Str.



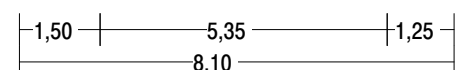
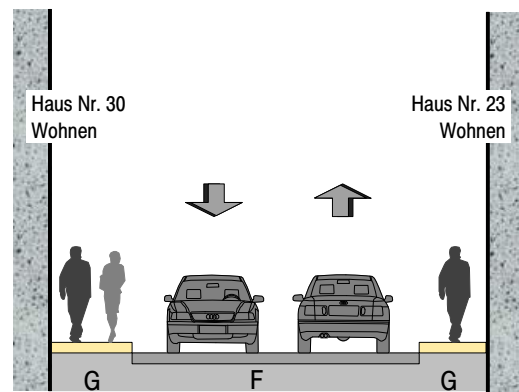
Bestand Q6 Bürgermeister-Weigand-Str.



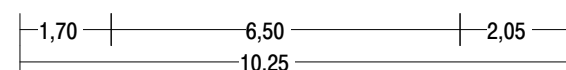
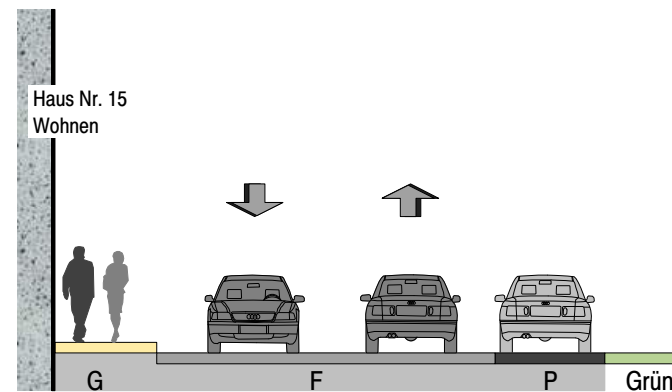
Bestand Q7 Weiße-Turm-Str.



Bestand Q8 Weiße-Turm-Str.



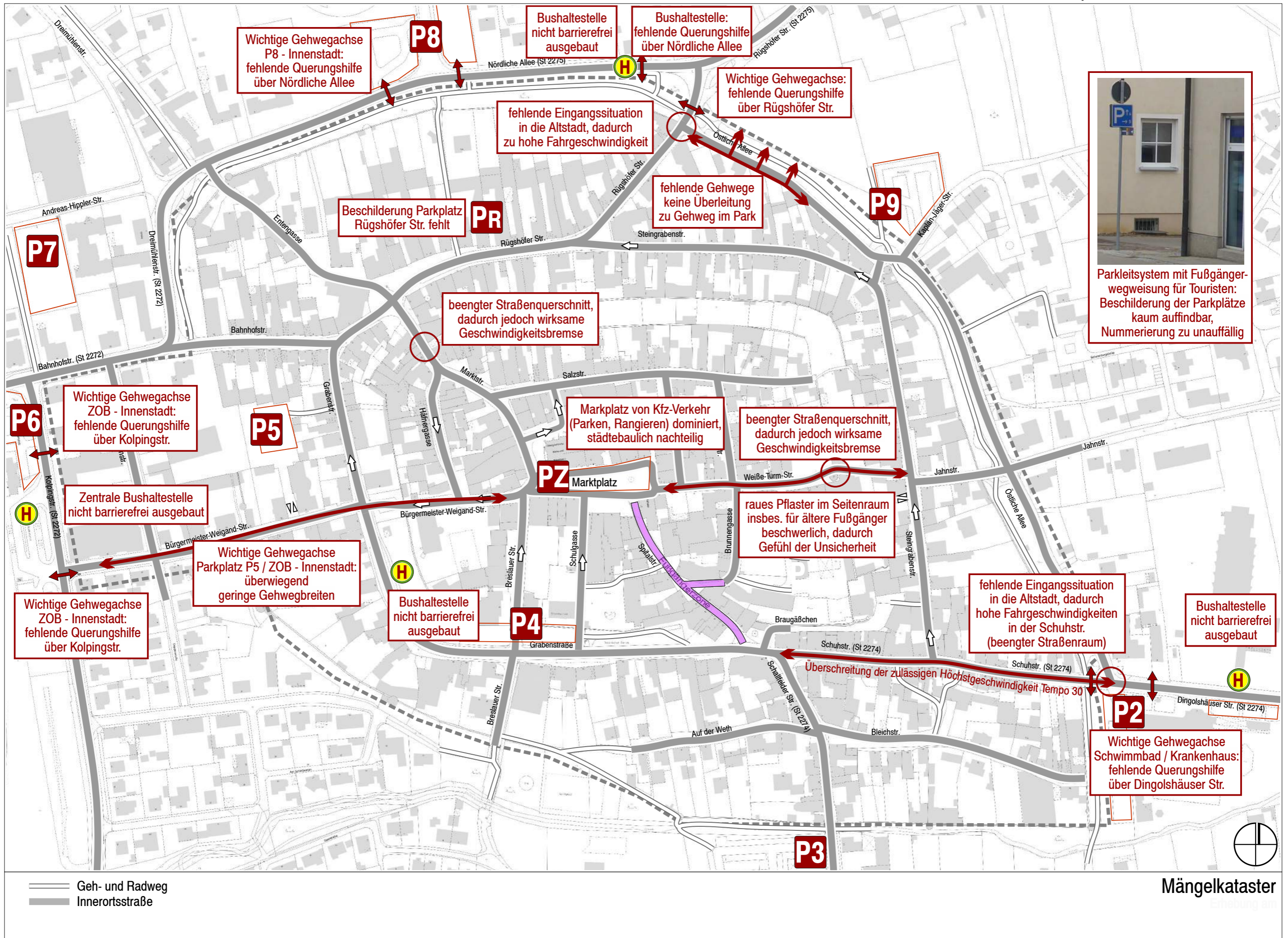
Bestand Q9 Schuhstr.



Bestand Q10 Grabenstr.



Querschnitte
Bestand

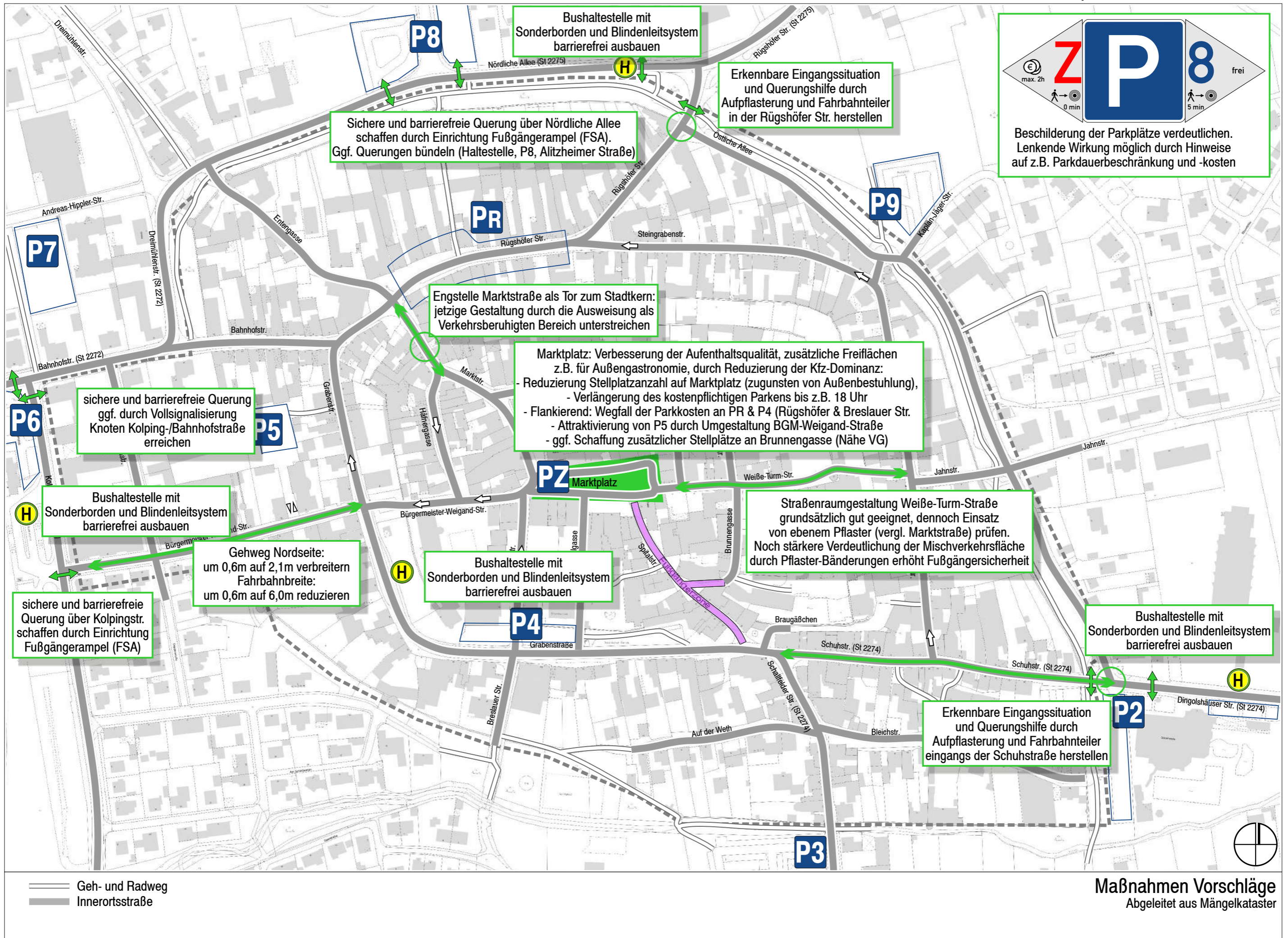


Parkleitsystem mit Fußgängerwegweisung für Touristen: Beschilderung der Parkplätze kaum auffindbar, Nummerierung zu unauffällig

R+T
Verkehrsplanung

Stand: 06.06.2017

Mängelkataster
Erhebung an



Beschilderung der Parkplätze verdeutlichen. Lenkende Wirkung möglich durch Hinweise auf z.B. Parkdauerbeschränkung und -kosten



Marktplatz: Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zusätzliche Freiflächen z.B. für Außengastronomie, durch Reduzierung der Kfz-Dominanz:
 - Reduzierung Stellplatzanzahl auf Marktplatz (zugunsten von Außenbestuhlung),
 - Verlängerung des kostenpflichtigen Parkens bis z.B. 18 Uhr
 - Flankierend: Wegfall der Parkkosten an PR & P4 (Rügshöfer & Breslauer Str.)
 - Attraktivierung von P5 durch Umgestaltung BGM-Weigand-Straße
 - ggf. Schaffung zusätzlicher Stellplätze an Brunnengasse (Nähe VG)

Straßenraumgestaltung Weiße-Turm-Straße grundsätzlich gut geeignet, dennoch Einsatz von ebenem Pflaster (vergl. Marktstraße) prüfen. Noch stärkere Verdeutlichung der Mischverkehrsfläche durch Pflaster-Bänderungen erhöht Fußgängersicherheit

Gehweg Nordseite:
 um 0,6m auf 2,1m verbreitern
 Fahrbahnbreite:
 um 0,6m auf 6,0m reduzieren

sichere und barrierefreie Querung über Kolpingstr. schaffen durch Einrichtung Fußgängerampel (FSA)

Bushaltestelle mit Sonderborden und Blindenleitsystem barrierefrei ausbauen

Bushaltestelle mit Sonderborden und Blindenleitsystem barrierefrei ausbauen

Bushaltestelle mit Sonderborden und Blindenleitsystem barrierefrei ausbauen

Erkennbare Eingangssituation und Querungshilfe durch Aufpflasterung und Fahrbahnteiler eingangs der Schuhstraße herstellen

Sichere und barrierefreie Querung über Nördliche Allee schaffen durch Einrichtung Fußgängerampel (FSA). Ggf. Querungen bündeln (Haltestelle, P8, Alitzheimer Straße)

Erkennbare Eingangssituation und Querungshilfe durch Aufpflasterung und Fahrbahnteiler in der Rügshöfer Str. herstellen

Engstelle Marktstraße als Tor zum Stadtkern: jetzige Gestaltung durch die Ausweisung als Verkehrsberuhigten Bereich unterstreichen

Bushaltestelle mit Sonderborden und Blindenleitsystem barrierefrei ausbauen

P7

P6

P5

PZ Marktplatz

P4

P3

PR

P9

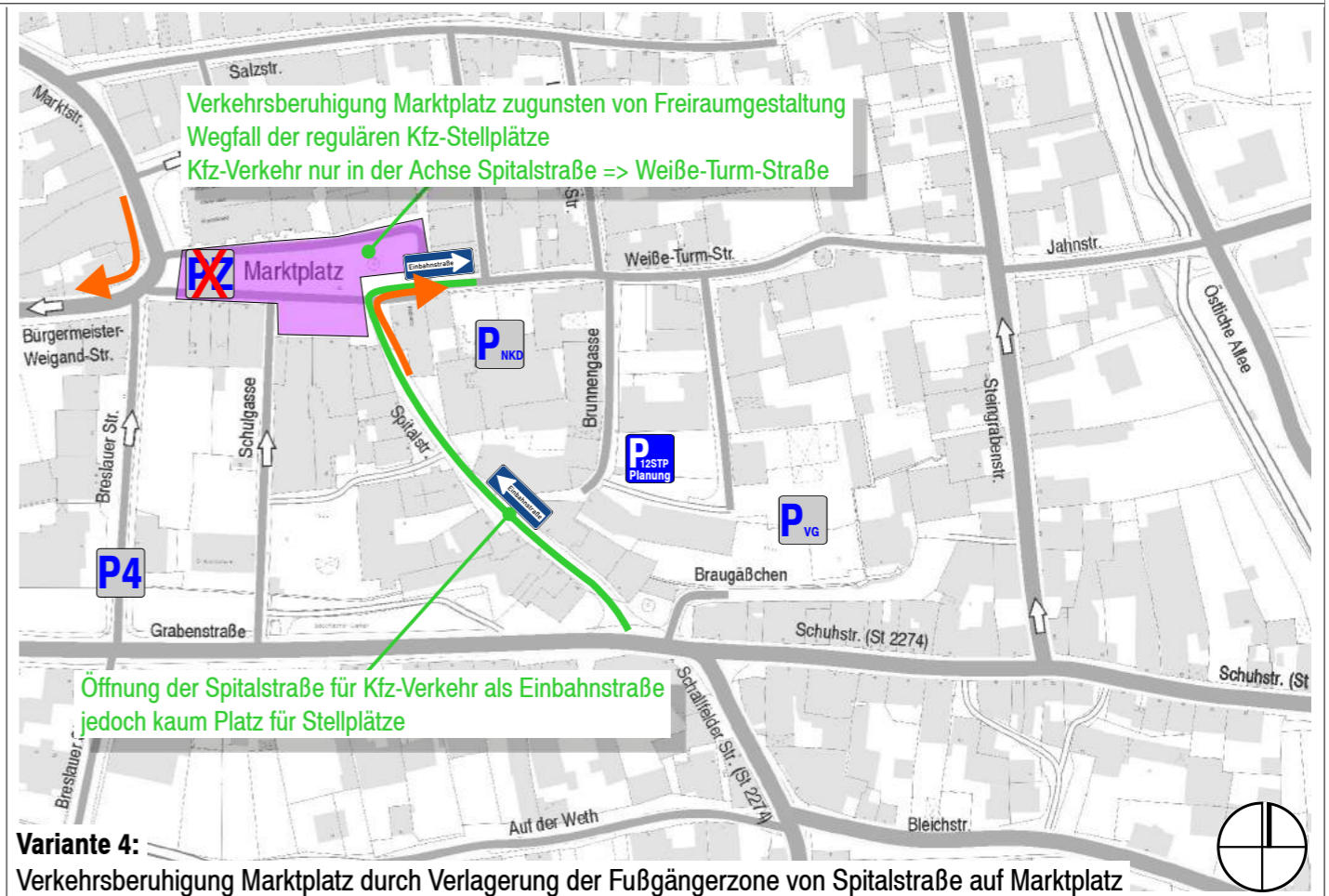
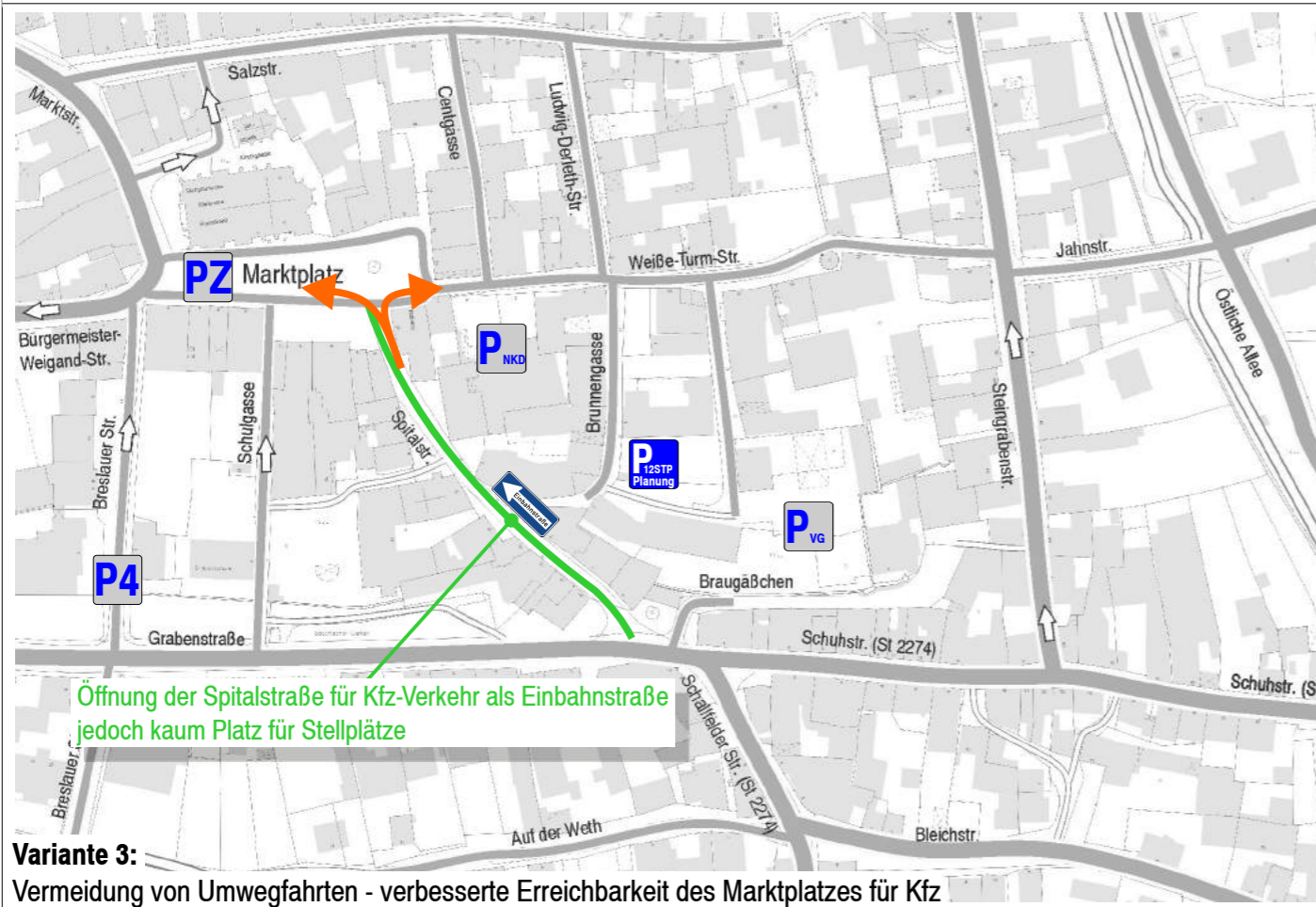
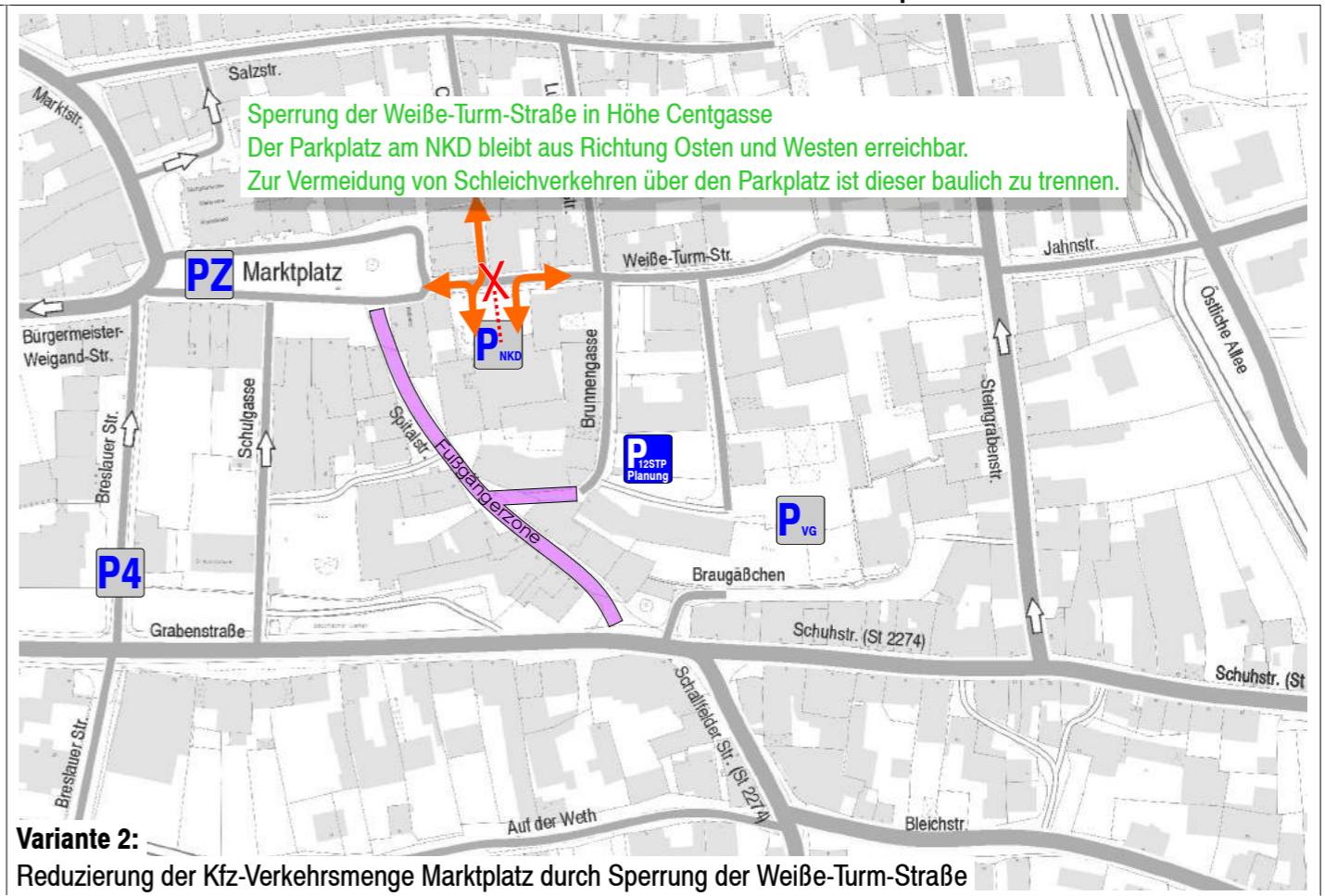
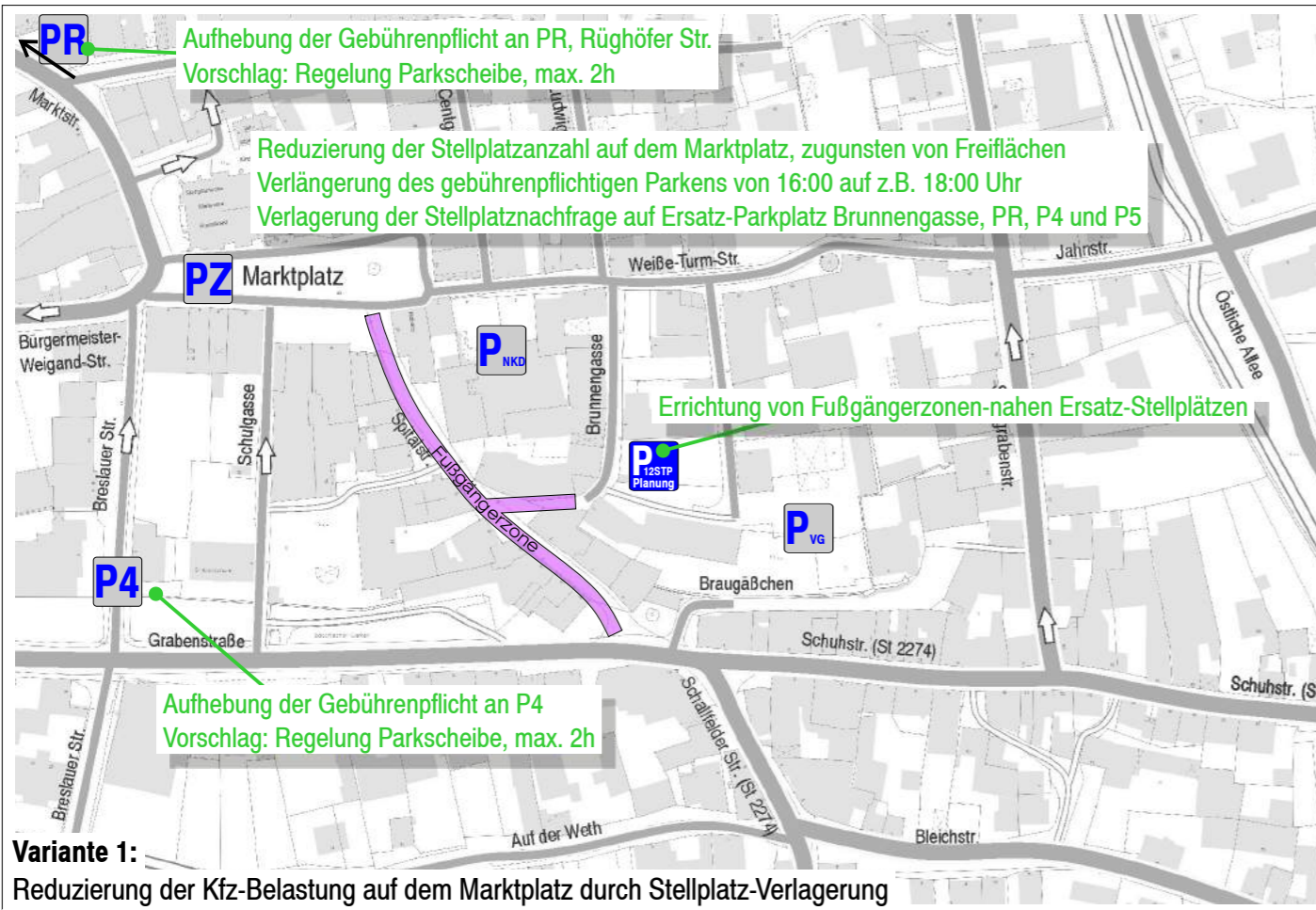
P8

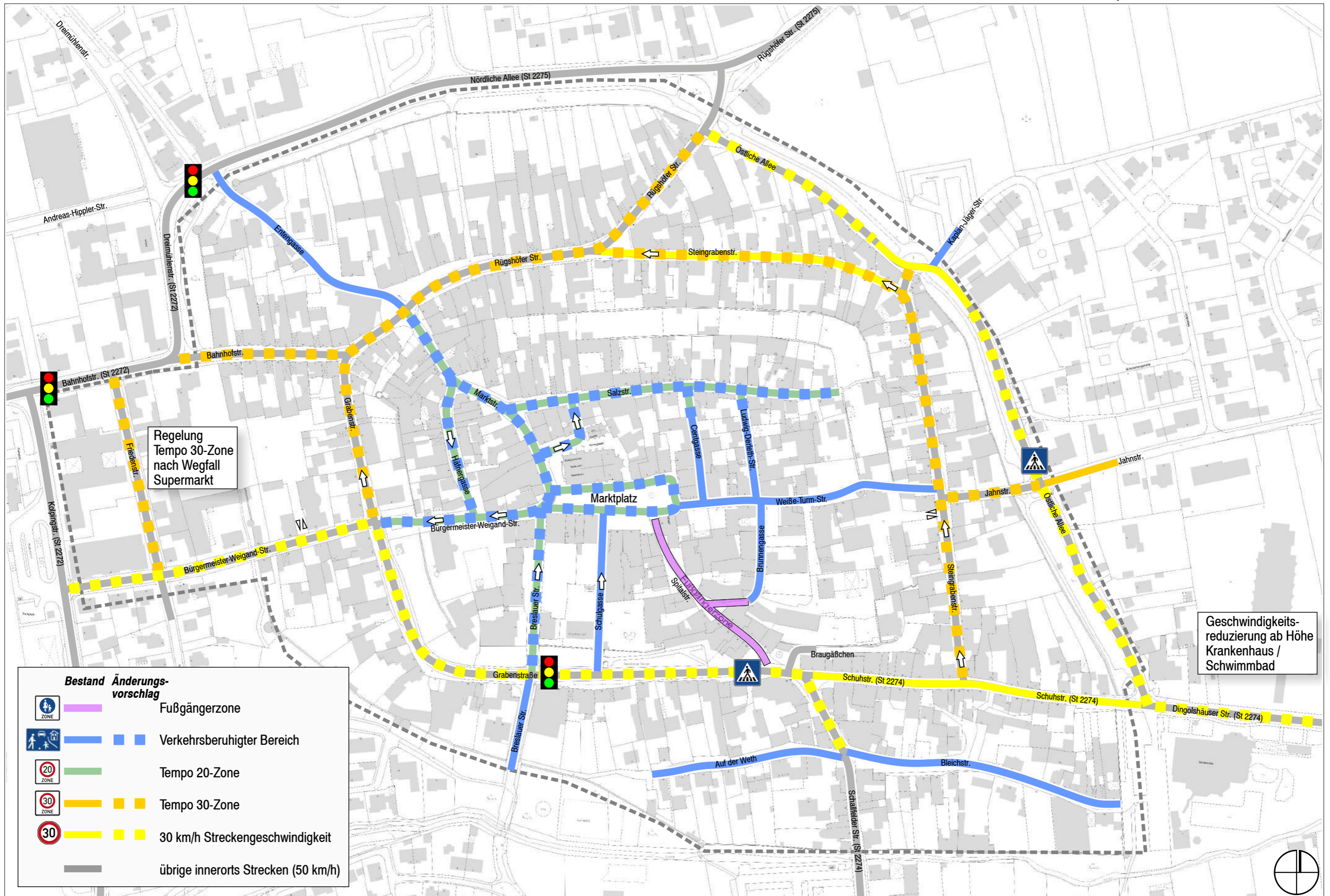
P2

— Geh- und Radweg
 — Innerortsstraße

Maßnahmen Vorschläge
 Abgeleitet aus Mängelkataster

Stand: 06.06.2017





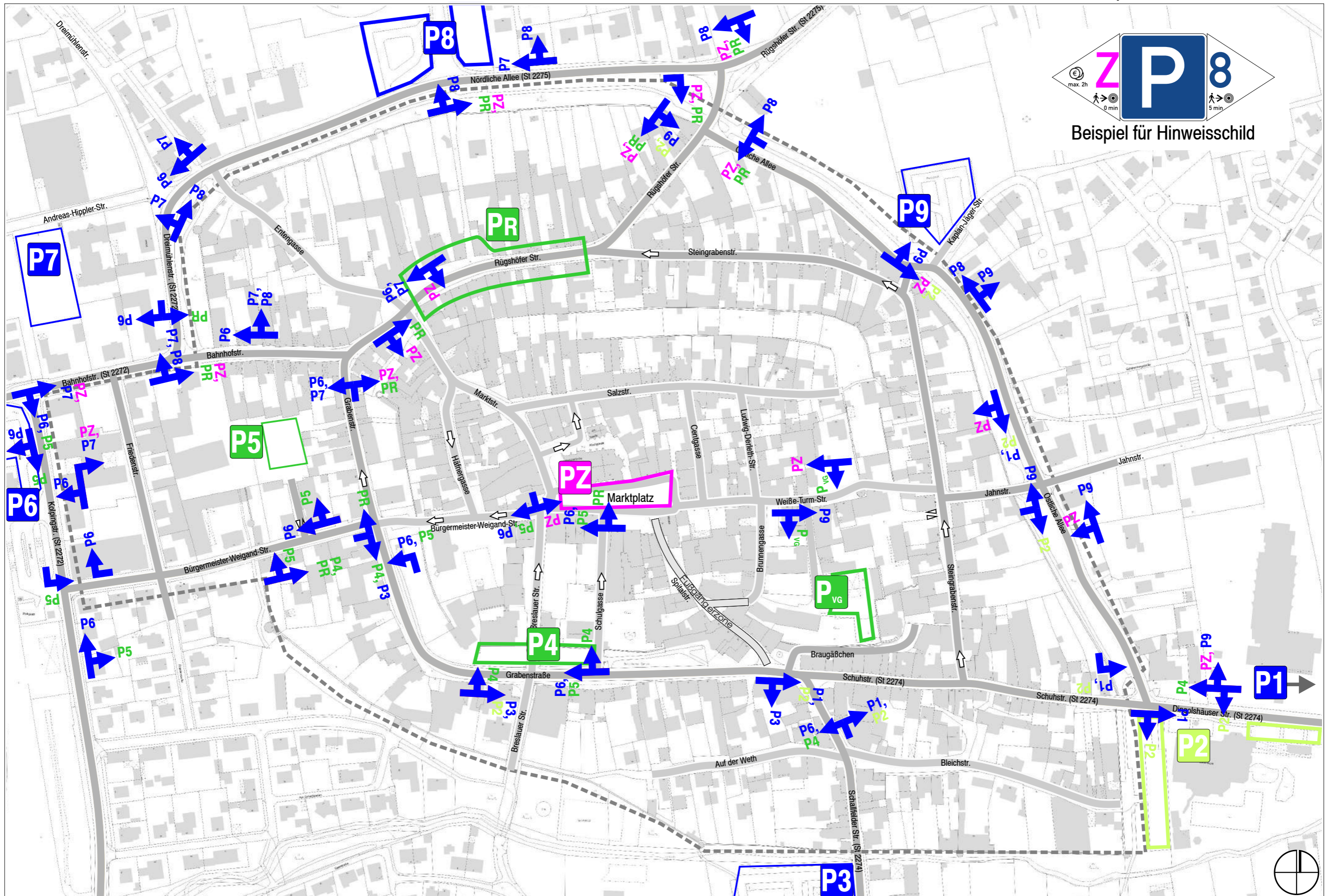
Regelung Tempo 30-Zone nach Wegfall Supermarkt

Geschwindigkeitsreduzierung ab Höhe Krankenhaus / Schwimmbad



Stand: 02.08.2017

Maßnahmen Diskussion
Neuordnung der Geschwindigkeitsregelungen zur Erhöhung von Umfeldverträglichkeit und Verkehrssicherheit



Parkraumbewirtschaftung

▬	Parkscheibe	max. 4 h Mo.-So. 9-20 Uhr
▬	Parkscheibe	max. 2 h Mo.-Fr. 9-16 Uhr Sa. 9-14 Uhr
▬	Parkschein	max. 2 h Mo.-Fr. 9-18 Uhr Sa. 9-14 Uhr
▬	unbewirtschaftet (freies Parken)	

Maßnahmen Diskussion
Parkleitsystem
Vorschläge Zielführung