



Verkehrs- entwicklungskonzept Höchberg 2040



Anhang: Maßnahmenbeschreibung

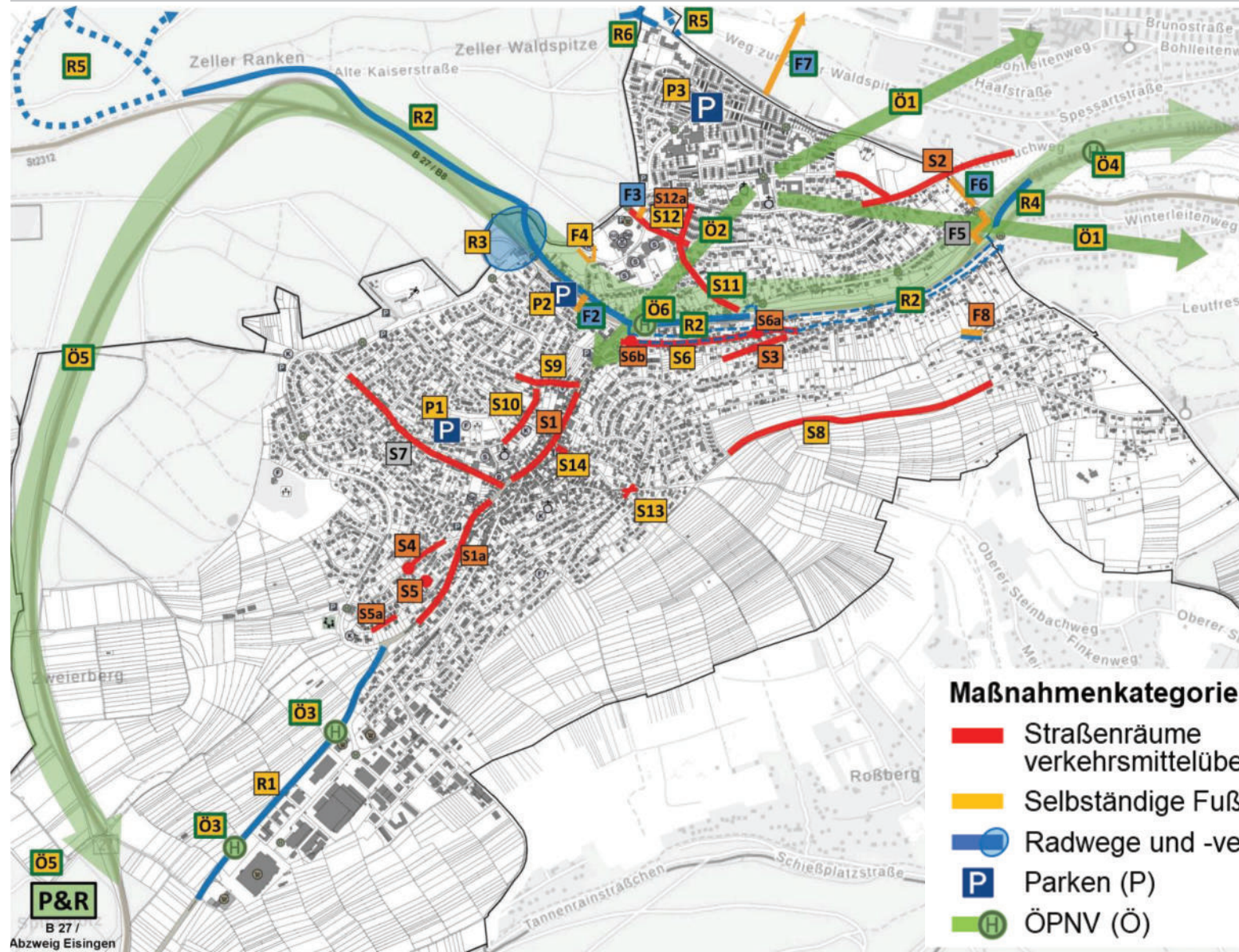
MGR 28.11.2023



ÜBERSICHT



MASSNAHMEN - ÜBERSICHT





Maßnahmenkatalog

Straßenräume verkehrsmittelübergreifend (S)

- S1 Hauptstraße: Tempo 20 mit vorgezogenem Seitenbereich Wirthgasse, langfristig
Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität mittels Begegnungszonen
- S1a Untere Heidelberger Straße: Ampelgesteuerte Durchsetzung Tempo 30
- S2 Seeweg: Unechte Einbahnstraße mit dem Ziel der Verringerung des Kfz-Begegnungsverkehrs zur Sicherung/Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs
- S3 Alte Steige: Verbesserung des Fußgängerschutzes und Verdeutlichung der Begegnungsmöglichkeiten auf dem einspurigen Fahrbahnabschnitt
- S4 Grundweg: Vorgezogener Seitenbereich an der Treppemündung zur Via Bastia mit Prüfung Einbahnstraße zwischen Treppe und Mehlenweg
- S5 Vorgezogener Seitenbereich Im Graben
- S5a Im Wiesengrund: Kleine punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- S6 Winterleitenweg: Verbreiterung des einseitigen Gehwegs mit Sicherung der einmündenden Fußwegachsen, Aufwertung für den Radverkehr und Parkraumorganisation (vertiefendes Konzept)
- S6a und S6b Brückenköpfe Winterleitenweg: Provisorien als Einmündungshilfe für den Radverkehr
- S7 Martin-Wilhelm-Straße: Verbreiterung des einseitigen Gehwegs als Fuß-Hauptachse für das Quartier, Einbeziehung in die Tempo-30-Zone (vertiefendes Konzept in Arbeit)
- S8 Kapellenweg: Ergänzung eines Geh- und Radwegs, Schaffung von Begegnungspunkten für den einspurigen Fahrverkehr
- S9 Wallweg: Faktische Drosselung der Geschwindigkeiten durch bauliche bzw. gestalterische Maßnahmen (vertiefendes Konzept)
- S10 Friedrich-Ebert-Straße: Hochwertige Fußwegachse (vertiefendes Konzept)
- S11 Münchener Straße: Vertiefende verkehrstechnische Untersuchung mit dem Ziel einer verbesserten Anbindung an die Bundesstraße für Kfz, verbesserten Querbarkeit der Einmündung B8 für Fuß&Rad und Aufwertung der Fuß&Rad-Längs- und Querbeziehungen im übrigen Verlauf
- S12 Bayernstraße: Breite Gehwegachse mit Aufwertung der Querungen, Durchbinden einer direkten, barrierefreien Fußwegachse von Tegut bis Martin-Luther-Straße (vertiefendes Konzept)
- S13 Knoten Sonnemannstraße / Am Reelee / Weg zum Kreuz: Entflechtung der Verkehrsströme mit Erweiterung der Seitenbereiche für Fußverkehr und Aufenthalt
- S14 Unterer Klinggraben: Verbesserter Schutz für den Fußverkehr



Selbständige Fußverbindungen (F)

- F1 (entfernt)
- F2 3. Steg B 8 als Direktverbindung zwischen neuem Hexenbruchzentrum und Altort
- F3 Barrierefreie Direktverbindung zwischen Tegut Hexenbruch und Martin-Luther-Straße (s. auch Maßnahme S11)
- F4 „Shortcut“ Klettenrain – Waldstraße (2 Alternativen)
- F5 Treppenverbindung zwischen Würzburger Straße und Leistengrund (Bushaltestelle Stadtgrenze Höchberg): Sanierung mit Verbesserung der Nutzbarkeit für rollende Hilfsmittel
- F6 Treppe Stadtgrenze: Übernahme des Grundstücks von der Stadt Würzburg und niedrigschwellige Wiederherstellung der Verbindung als Wanderweg (Prüfauftrag)
- F7 „Gebirgssteig“ Hexenbruch – Bürgerbräugelände (Entwicklung gemeinsam mit Stadt Würzburg im Rahmen FNP/LSP als Erholungsweg)
- F8 Lückenschluss Greinbergweg – Frankenwarte: Schaffung einer barrierearmen Verbindung zwischen Greinbergweg und Oberer Landwehr (passierbar auch für Fahrrad mit Anhänger)

Radwege und -verbindungen (R)

- R1 Lückenschluss Heidelberger Straße
- R2 Radwegverbindung Waldbüttelbrunn – Würzburg für den Alltagsverkehr entlang der B 8: Unterstützung Konzepterstellung, vertiefende Untersuchung zur Weiterführung in Höchberg (mit Alternativrouten)
- R3 Waldbrücke: Herstellung der Abbiegebeziehungen zwischen Klettenrain / Florian-Geyer-Weg und Waldbrücke (vertiefende Planung)
- R4 Direktverbindung Leistengrund – Höchberger Straße
- R5 Verbindung Hexenbruch – Kloster Oberzell (Entwicklung gemeinsam mit Stadt Würzburg / Gemeinde Waldbüttelbrunn / Markt Zell)
- R6 Verbindung Alte Kaiserstraße – Alleeweg / Weg zur Zeller Waldspitze



P Parken (P)

- P1 Prüfung Verlegung Kiss&Go-Platz Grundschule an den Friedhofsparkplatz, ggf. ergänzend Verlegung Elternparken Kita Mariä Geburt in den Herrenweg in Verbindung mit Maßnahme S10 (F.-Ebert-Str.)
- P2 Parkplatz Aschaffener Straße
- P3 Parkraumkonzept Hexenbruch einschließlich ruhender Radverkehr und Carsharing

H ÖPNV (Ö)

- Ö1 Fahrplanverdichtung Linie 18 Hexenbruch – Würzburg (Anregung 30-Minuten-Takt beim Aufgabenträger), Verbesserung der Verbindungen vom Hexenbruch in das südliche Stadtgebiet
- Ö2 Direktanbindung des Hexenbruchs an den Altort (vertiefende Prüfung unter Einbeziehung verschiedenster Angebotsformen und des vorhandenen Bürgerbusses)
- Ö3 Ergänzung Regionalbushaltestellen äußere Heidelberger Straße (vertiefende Planung mit Aufgabenträger)
- Ö4 Ergänzung Regionalbushaltestelle Hexenbruchweg an der B 8 (Anregung bei Stadt und Aufgabenträger)
- Ö5 Park-and-Ride-Platz B 27 Abzweig Eisingen mit Schnellbus-Anbindung an die Stadt Würzburg (vertiefende Gespräche mit den zuständigen Partnern)
- Ö6 „Höchberger Busbahnhof“ als Weiterentwicklung der Haltestelle Karwinkel im Zusammenhang mit einem regionalen Schnellbuskonzept
- Ö7 ÖPNV-Beauftragte/r der Gemeinde zur Bündelung und Verhandlung der Interessen Höchbergs bezüglich des ÖPNV-Angebots



EINZELMASSNAHMEN

STRASSENÄRÄUME

VERKEHRSMITTELÜBERGREIFEND (S)



Hauptstraße

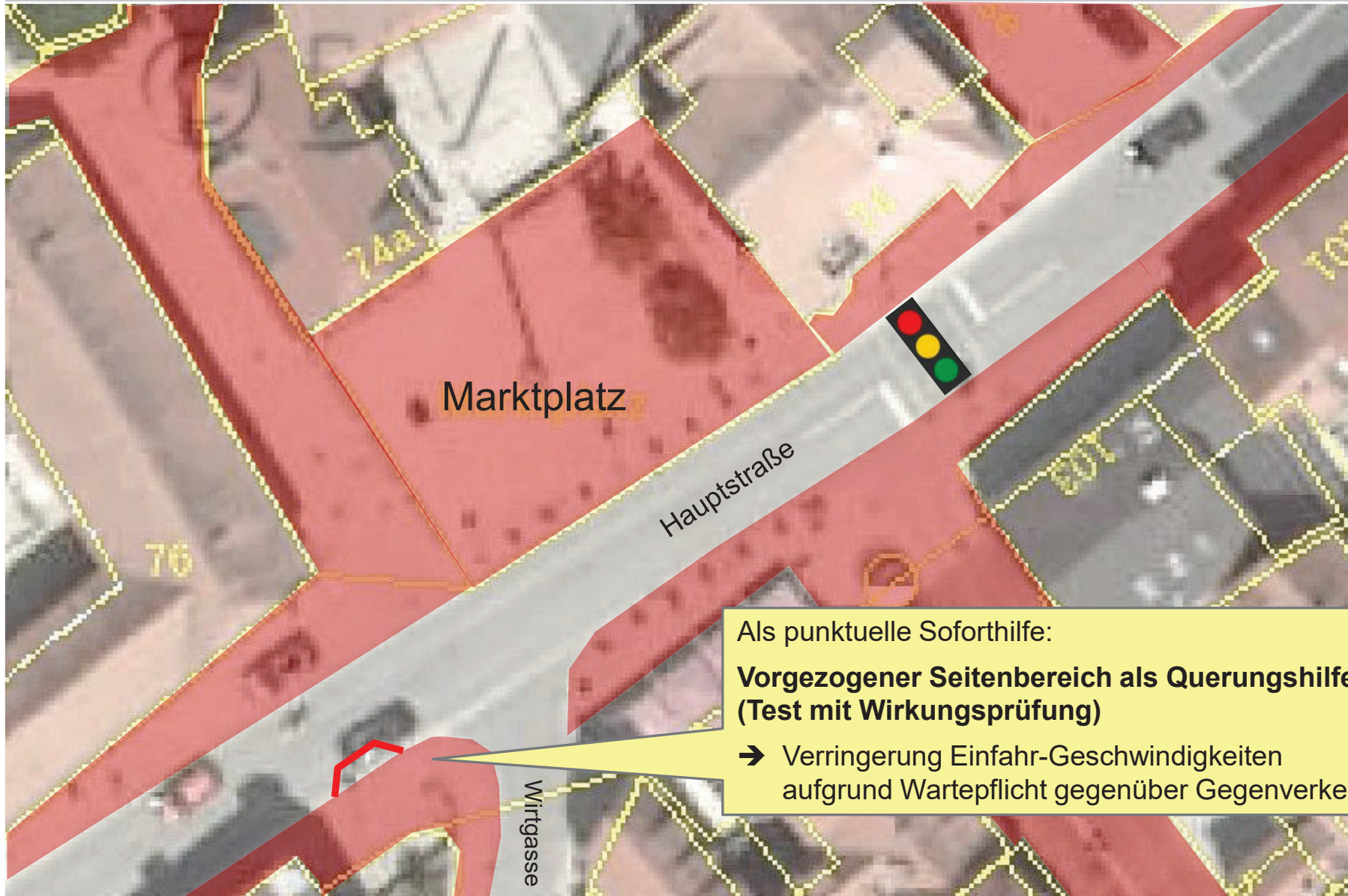
**Verringerung Geschwindigkeiten,
Minderung Trennwirkung,
Verbesserung Aufenthaltsqualität**



S1 - HAUPTSTRASSE Marktplatz – Ziel = Verbesserung Aufenthaltsqualität



- Hohes Aufenthaltsbedürfnis auf beiden Seiten mit Verflechtungen (z.B. Eis kaufen + auf dem Marktplatz essen)
- Zugleich hohe Trennwirkung aufgrund hoher Anzahl und/oder unangepasster Geschwindigkeit der Fahrzeuge, Fußgänger können/sollen nur gebündelt queren mit Wartezeit (LSA)
- Gestaltung der Fahrbahn und Signalanlage verstärken Hauptstraßen-Charakter, bei Grün Tunnelblick im sensibelsten Bereich Höchbergs



Als punktuelle Soforthilfe:

**Vorgezogener Seitenbereich als Querungshilfe
(Test mit Wirkungsprüfung)**

→ Verringerung Einfahr-Geschwindigkeiten
aufgrund Wartepflicht gegenüber Gegenverkehr



S1 - HAUPTSTRASSE Handlungsansatz Baustein 2: Tempo-20-Zone



Beginn Tempo-20-Zone: Parkstreifen vor Hausnr. 50a (= vorhandene Torsituation durch Engstelle mit Wartepflicht von außen, ggf. gestalterisch betonen)

**Definition Bereich „Wohnzimmer“
= 325 m zwischen ehemaliger
Löwen-Apotheke und Optik Müller**

Beginn Tempo-20-Zone: Ehemalige Löwenapotheke
Schaffung deutliche Torsituation durch vorgezogenen
Seitenbereich (s. Baustein 1) mit Wartepflicht von
außen



S1 - HAUPTSTRASSE

Handlungsansatz Baustein 2: Tempo-20-Zone



„Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ – Eingrenzung anhand Grundstücksnutzungen, Fußgängerdichte, Querungsbedürfnisse, Aufenthaltsbereiche im Straßenraum etc.

Wegeachsen und Aufenthalt

- Erschließung der Hauptstraße im Fußverkehr
- Öffentlicher Platz / Aufweitung im Straßenraum
- Stark frequentierte Nutzung
- Sonstige Nutzung mit Besucherverkehr
- Außengastronomie
- Bushaltestelle
- Öffentlicher Parkplatz

Langfristig – mit künftiger Sanierung:

Gestalterische Weiterentwicklung der Bereiche mit größter Aufenthaltsfunktion, Minderung der Trennwirkung in diesen Bereichen



S1a - UNTERE HEIDELBERGER STRASSE Ampelgesteuerte Durchsetzung Tempo 30



**Geschwindigkeitsabhängige
Schaltung der Fußgängerampeln:**
Die Ampel bleibt rot für Fahrzeuge,
die sich mit überhöhter
Geschwindigkeit nähern und
wechselt auf Grün, sobald die
Geschwindigkeitsbegrenzung
unterschritten ist.



Seeweg / Allerseeweg

**Verringerung Verkehrsmengen
Verringerung Kfz-Begegnungsfälle**



S2 - SEEWEG / ALLERSEEWEG Defizite



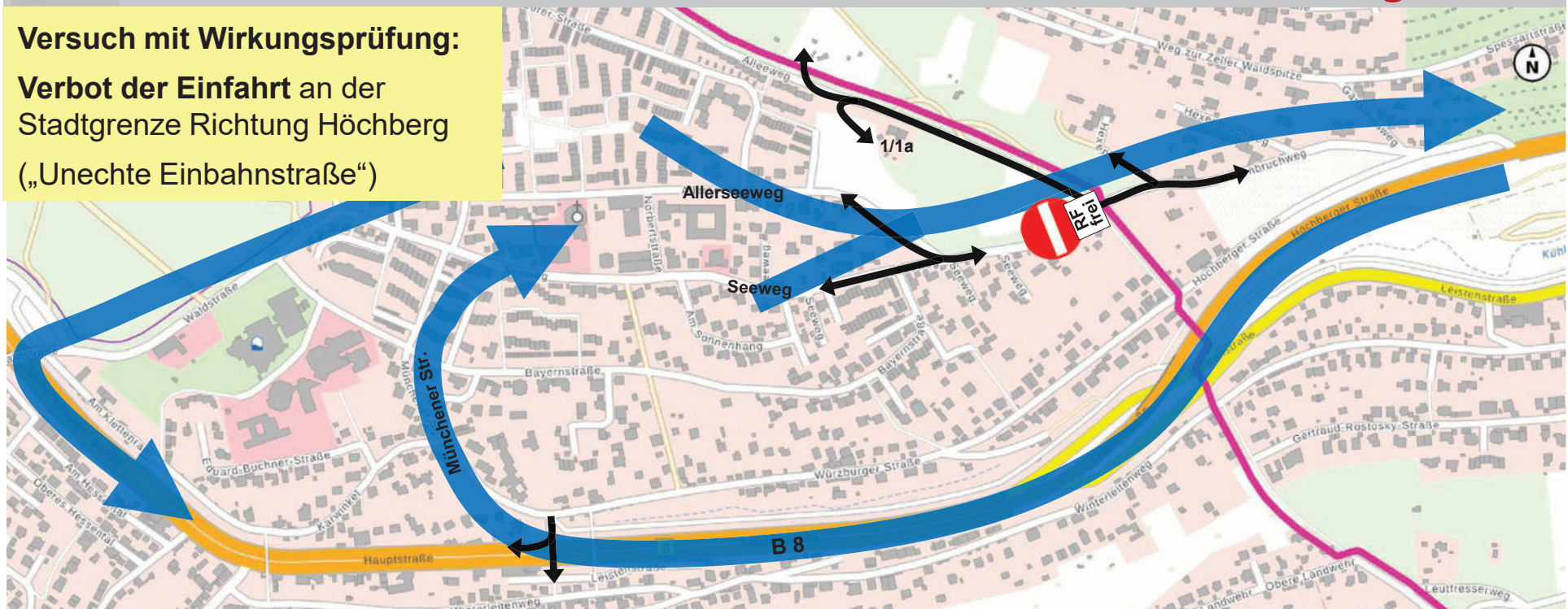
- Gehbahn nur in markierter Form möglich → Muss bei Kfz-Begegnung befahren werden
- Zeitweise hohe Verkehrsmengen, teils unangepasste Geschwindigkeiten
- Bedrängtes Radfahren beim Bergauf-Überholen
- Stark und dauerhaft thematisiert seitens Bürgerschaft



S2 - SEEWEG / ALLERSEEWEG Handlungsansatz

Versuch mit Wirkungsprüfung:

Verbot der Einfahrt an der
Stadtgrenze Richtung Höchberg
(„Unechte Einbahnstraße“)



Effekte:

- Fahrtrichtung Hexenbruch - Zellerau in der an der Münchner Str. / B 8 unterbundenen Richtung weiterhin möglich
- Fahrtrichtung Zellerau – Hexenbruch für alle über die B 8
- Quartiersverkehr Seeweg / Allerseeweg und Hexenbruchweg weiterhin in alle Richtungen möglich, ebenso Erreichbarkeit Alleeweg 1/1a und Gärten Alleeweg über Hexenbruchweg
- Freihaltung Gehbahn Seeweg/Allerseeweg durch Minimierung Kfz-Begegnung
- Minimierung Überholvorgänge Radfahrer bergauf
- Jedoch: Gefahr erhöhter Kfz-Geschwindigkeiten bergab (jedoch begrenzt, da „unechte“ Einbahnstraße)
- Ggf. vermehrt Umfahrvverkehr durch die Würzburger Str. bei Stau auf der B 8 (→ ggf. dort „Verbot für Kfz, Anlieger und Busverkehr frei“)



Alte Steige

**Verbesserung des Fußgängerschutzes und
Verdeutlichung der
Begegnungsmöglichkeiten auf dem
einspurigen Fahrbahnabschnitt**



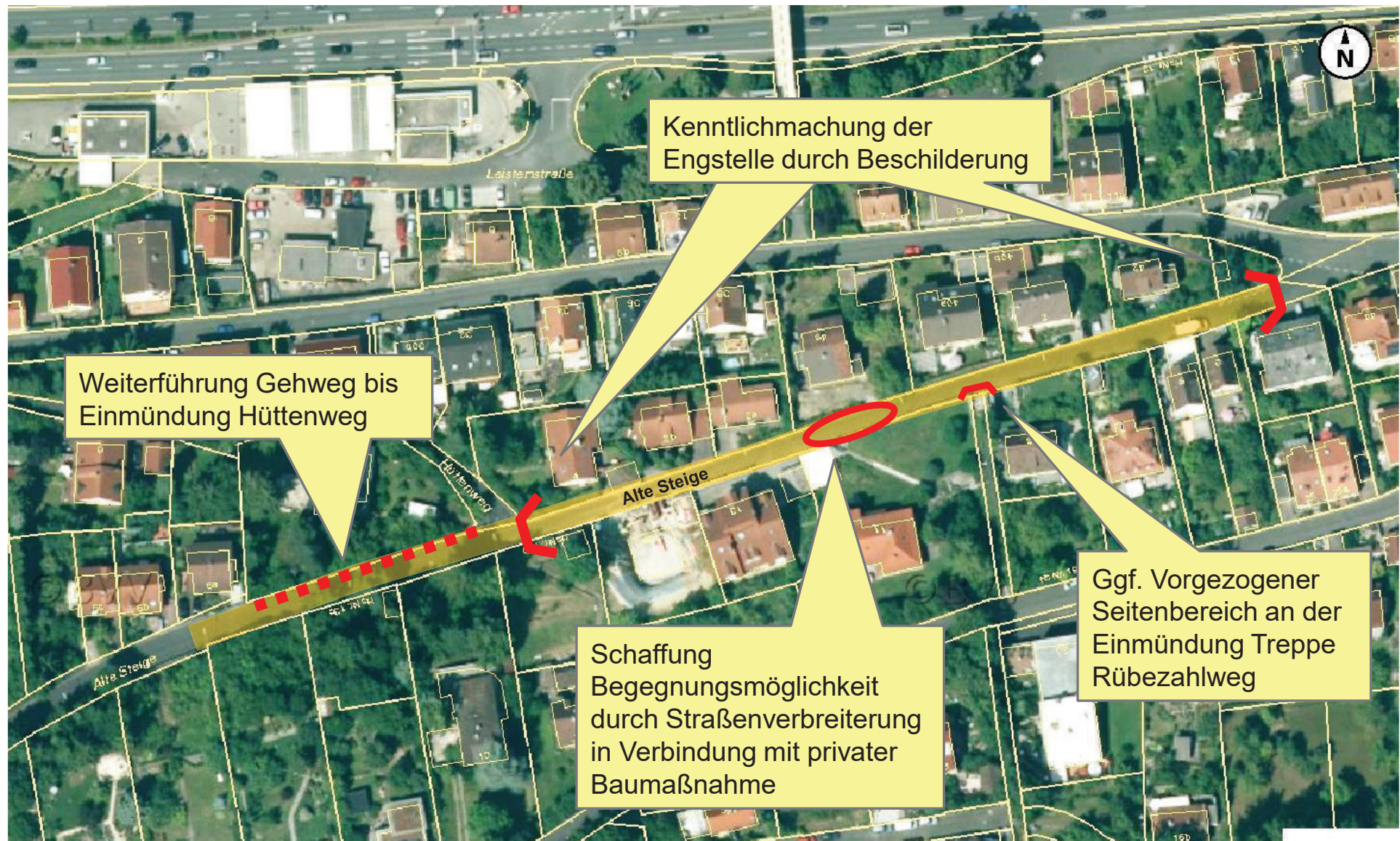
S3 – ALTE STEIGE Defizite



- Ca. 150 Meter langer einspuriger Fahrbahnabschnitt (4,2 m – 4,8 m), Begegnung Kfz/Kfz nur durch Mitnutzung offener Grundstückszufahrten auf Privatgrund möglich
- Situationsbedingt zeitweise hohe Verkehrsmengen aufgrund Sammelfunktion, teils unangepasste Geschwindigkeiten
- Kein Gehweg
- Seit Längerem thematisiert seitens Anwohnerschaft



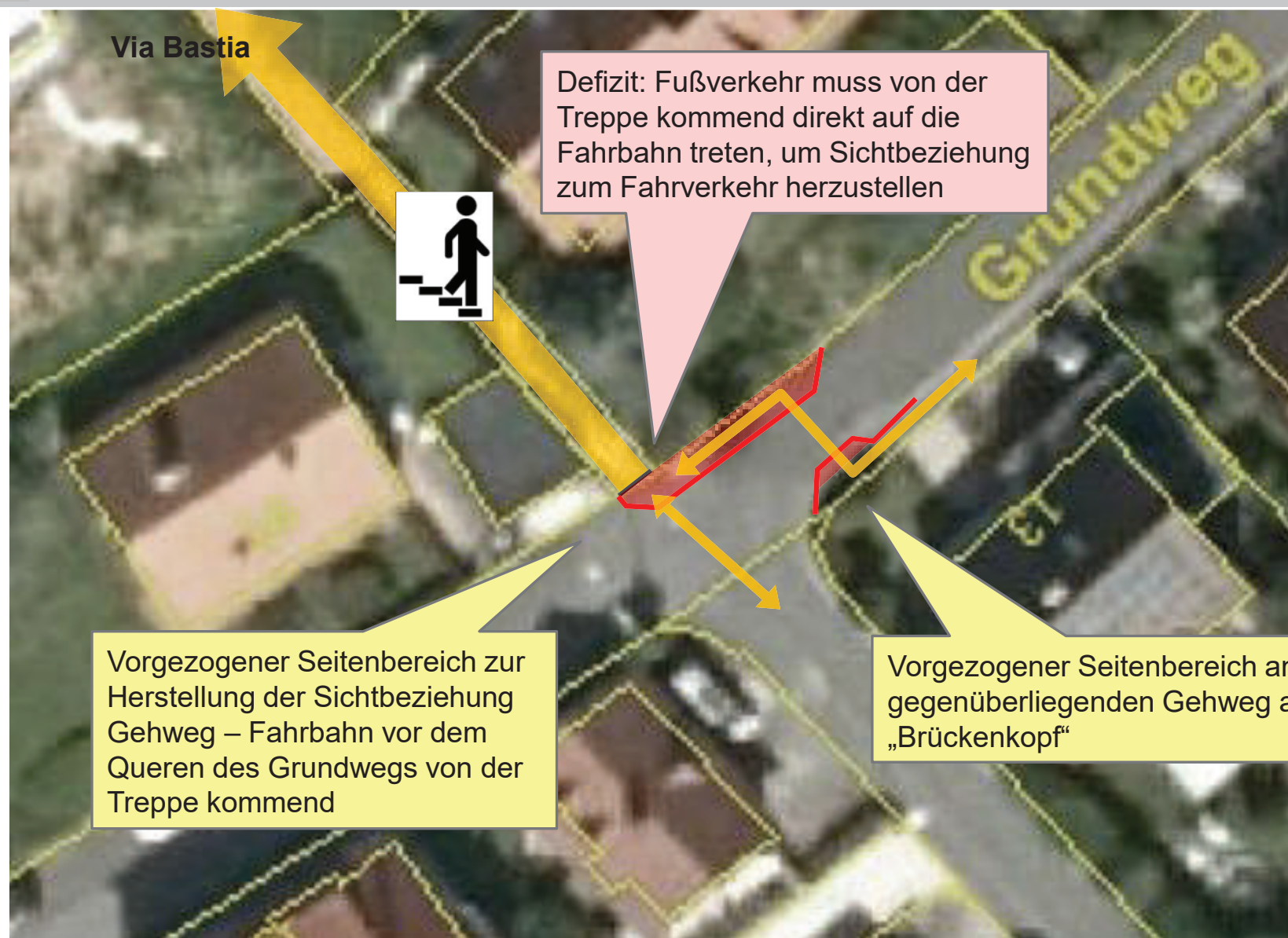
S3 – ALTE STEIGE Handlungsansatz





Grundweg

**Vorgezogener Seitenbereich Mündung
Treppenverbindung Via Bastia mit Prüfung
Einbahnstraße zwischen Treppe und
Mehlenweg**





Prüfung Einbahnstraße Grundweg mit Fahrtrichtung bergauf (Radverkehr frei) zwischen Mehlenweg und der Treppe zur Via Bastia mit dem Ziel der Verbesserung des Abschnitts als Fußgängerachse



Im Graben

**Vorgezogener Seitenbereich zur Herstellung
der Sichtbeziehung von/zu Wiesenweg**



Vorgezogener
Seitenbereich zum
geschützten Heraustreten
vom Gehweg auf die
Mischverkehrsfläche

Defizit: Fußverkehr muss vom
Gehweg kommend hinter einer nicht
überschaubaren Grundstücksecke
auf die Fahrbahn hervortreten, um
Sichtbeziehung zum Fahrverkehr
herzustellen



Im Wiesengrund

Kleine punktuelle Maßnahmen in Verkehrsberuhigten Bereichen anhand des Beispiels im Wiesengrund



S5a – IM WIESENGRUND Defizite



- Geradliniger, breiter Straßenverlauf führt trotz Anordnung „Verkehrsberuhigter Bereich“ zeitweise zu unangepassten Geschwindigkeiten



S5a – IM WIESENGRUND Handlungsansatz

➔ Prüfen und Testen vorgezogener Seitenbereiche, z. B.

- als vorgezogene Einmündung der Verbindungswege nach Norden
- ergänzt durch punktuelle Grünelemente im Süden

mit dem Ziel einer wechselseitigen Wartepflicht für den Fahrverkehr
(Detailplanung erforderlich; unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse von Kleinkindern im Verkehr)





Winterleitenweg

Aufwertung Fußwegachsen längs und quer unter besonderer Berücksichtigung der Schul- und Kindergartenwege



Hauptdefizit: Zu schmaler, in Teilbereichen kaum vorhandener Gehweg



Ergebnis Ortsrundgang

- Separater, ausreichend breiter Gehweg gewünscht
- Hohe und voraussichtlich zunehmende Bedeutung für Radverkehr
- Sicherheitsdefizit beim Verlassen der Stege

Maßnahmen

- Verbreiteter einseitiger Gehweg mit einspurigen Fahrbahnabschnitten (Modell Sonnemannstr.)
- Einmündungshilfe beim Verlassen der Stege für den Radverkehr (mit Provisorien als Sofortmaßnahme)
- Verkehrslenkende Parkraumorganisation
- **Detailkonzept erforderlich**

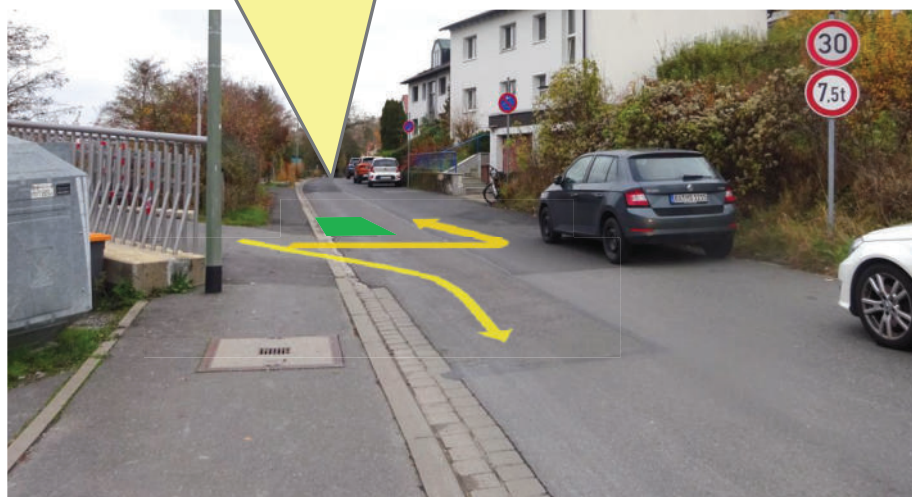


S6a und S6b – BRÜCKENKÖPFE WINTERLEITENWEG Provisorien als Einmündungshilfe für den Radverkehr

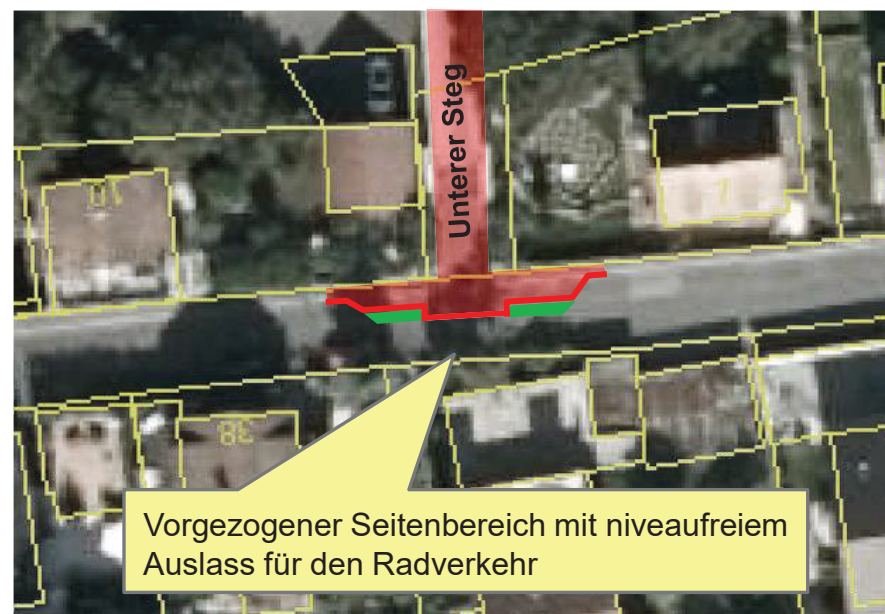


S6b – Einmündungshilfe Oberer Steg

Grünelement als „Verkehrsschatten“ für einmündenden Radverkehr



S6a – Vorgezogener Brückenkopf Unterer Steg



Vorgezogener Seitenbereich mit niveaufreiem Auslass für den Radverkehr



Martin-Wilhelm-Straße

**Schaffung einer angemessenen breiten Gehwegachse
unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse
auf Kindergarten-, Schul- und Seniorenwegen**



➔ **Derzeit Erarbeitung Detailkonzept**



Kapellenweg

Schaffung von Begegnungspunkten für den Kfz-Verkehr Ergänzung Geh- und Radweg

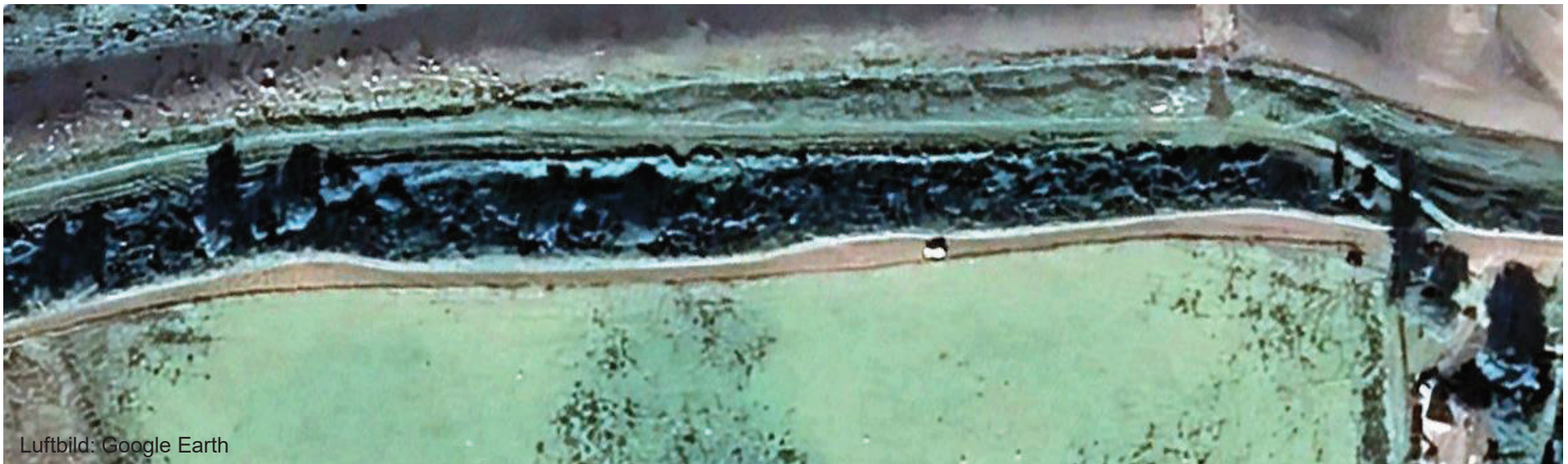


Defizite: Ungeschützter Fuß- und Radverkehr, Begegnung überwiegend nur unter Nutzung der unbefestigten Seitenstreifen möglich



S8 - KAPELLENWEG

Einspurige Fahrbahn mit Begegnungsstellen



Luftbild: Google Earth

Beispiel Schottland:

Einspurige Fahrbahn mit Begegnungsstellen („passing place“) als Standardlösung auf Nebenstrecken im Außerort-Verkehr

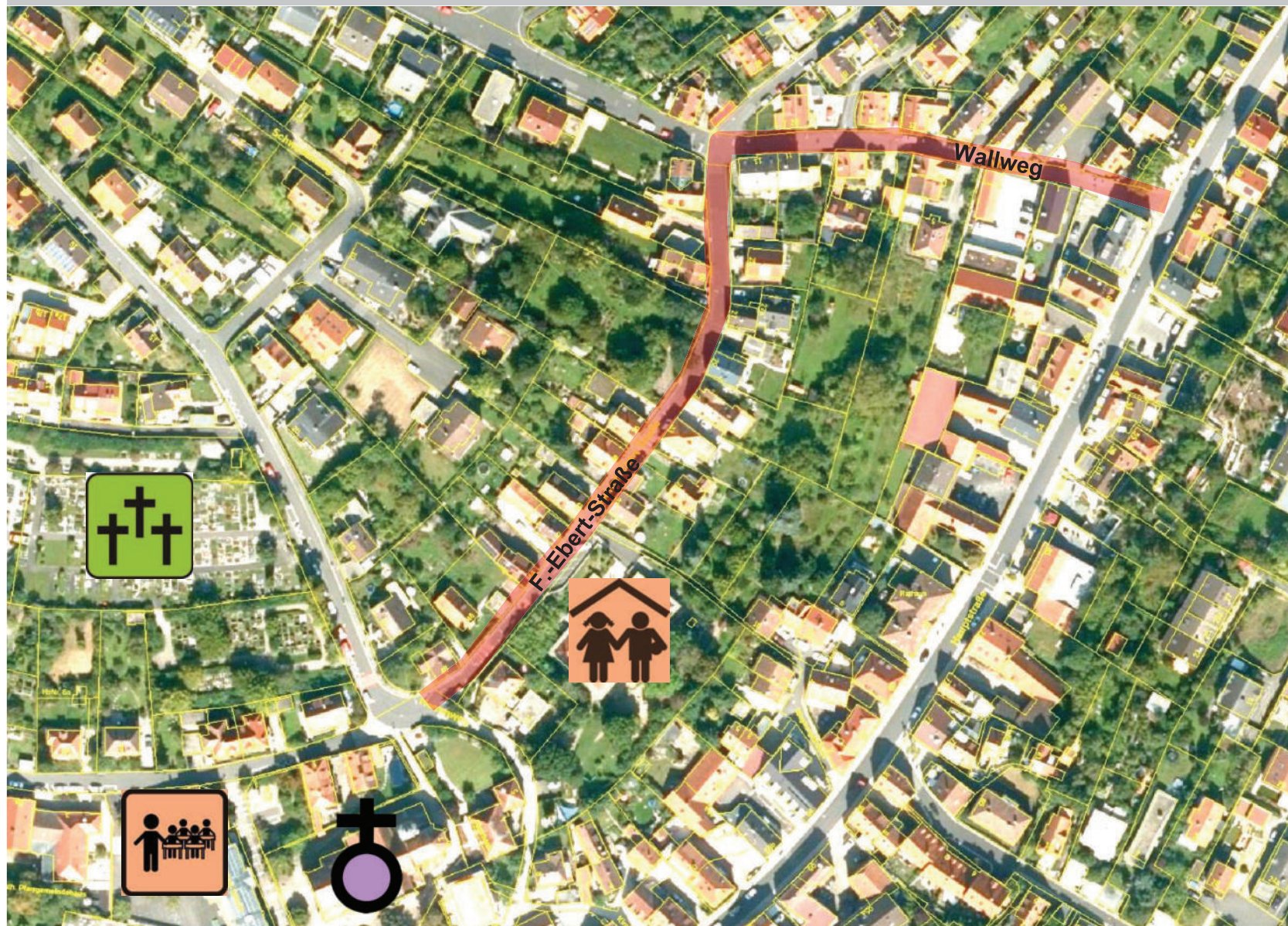


Wallweg und Friedrich-Ebert-Straße

Defizite in Bezug auf funktionale Anforderungen, Lösungsansätze zur Vertiefung



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE Lageplan





S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Verkehrliche Defizite Wallweg



- Schmale Gasse, überwiegend kein Gehweg
- Verkehrsberuhigter Bereich; jedoch vielfach Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit (auch Radverkehr bergab)
- Stark thematisiert von Eltern mit jüngeren Kindern



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Verkehrliche Defizite Fr.-Ebert-Str.



- Überwiegend sehr schmaler, einseitiger Gehweg im Norden, teils starke Querneigung



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Verkehrliche Defizite Fr.-Ebert-Str.



- Viel Pkw-Verkehr zu sensiblen Zeiten (Bring-/Holverkehr Kindergarten + Schule)



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Verkehrliche Defizite Fr.-Ebert-Str.



- Hohe Rauminanspruchnahme ruhender Verkehr



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Funktionale Anforderungen - Fußverkehr

Vorrangwegenetz Kinder – Zu Fuß



Abgeleitet aus Vorrangwegenetz Kinder:

Hohe Bedeutung beider Straßen für Grundschul- und Kindergartenwege

Darüber hinaus:

Hohe Bedeutung beider Straßen für Senioren
(Friedhof, Kirche)

Vorrangwegenetz Kinder

(nicht durchgehend barrierefrei)

- 1. Hauptwegenetz Grundschule (G)
(selbständig und begleitet),
einschließlich Schulbushaltestelle (H)
- 2. Zusätzlich für Kindergartenwege (K)
benötigte Abschnitte (begleitet)

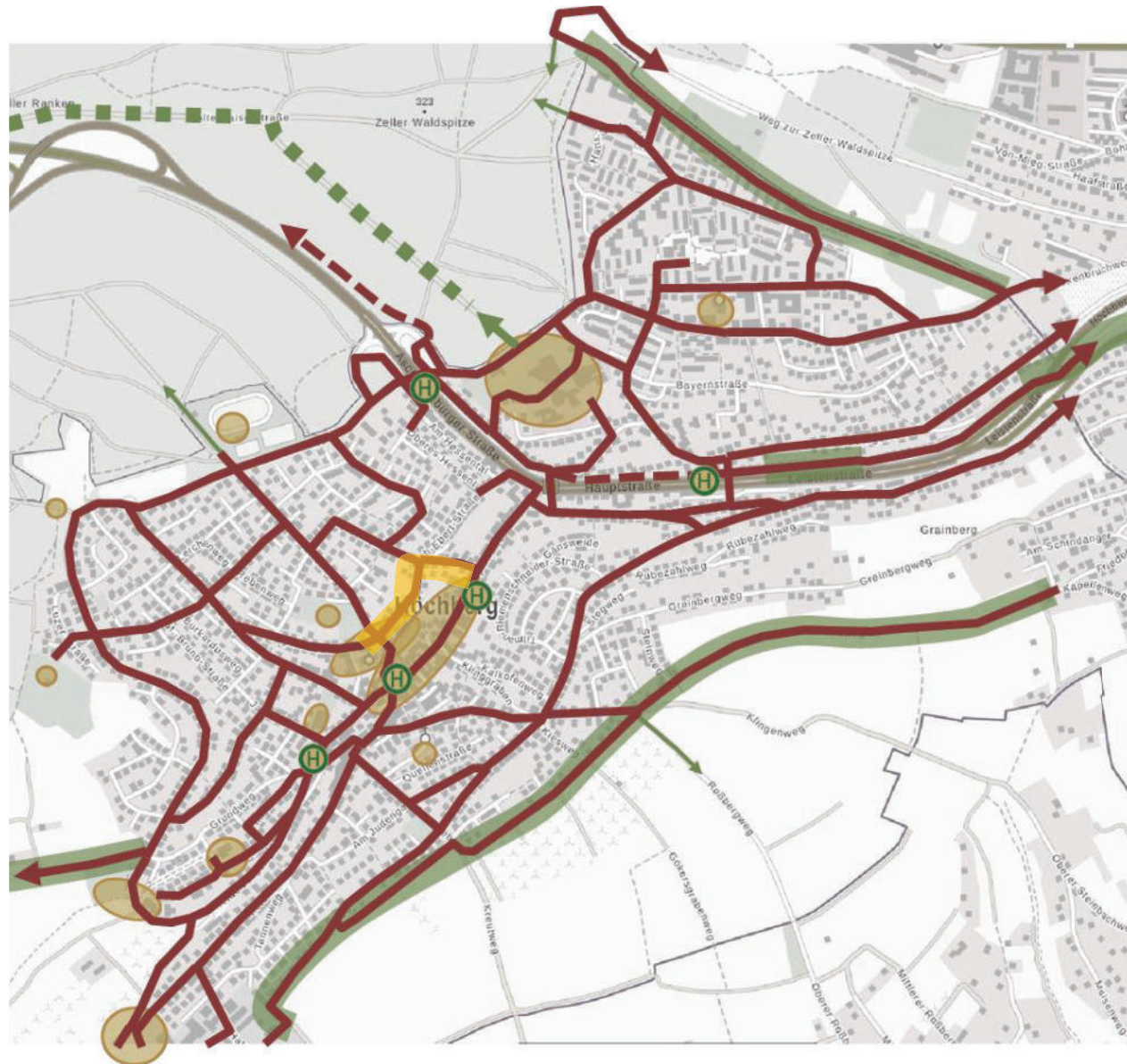


- Wallweg ist eine von zwei Hauptanbindungen des Wohngebiets Roter Rain an die Hauptstraße, wenn auch das Abfließen des Quartiersverkehrs nach oben über die Waldbrücke gefördert werden soll
- Friedrich-Ebert-Str. hat nur quartiersbezogene Bedeutung



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Funktionale Anforderungen – Radverkehrsachsen



Innerörtliche Hauptrouten Radverkehr

- Bereich mit wichtigen Zielen für den Radverkehr
- Wichtige Bushaltestelle für B&R
- Hauptroute Alltagsverkehr
- Achse mit Naherholungsqualität
- Anbindung Naherholung flächenhaft

➔ Hohe Bedeutung
beider Straßenabschnitte
für den Radverkehr



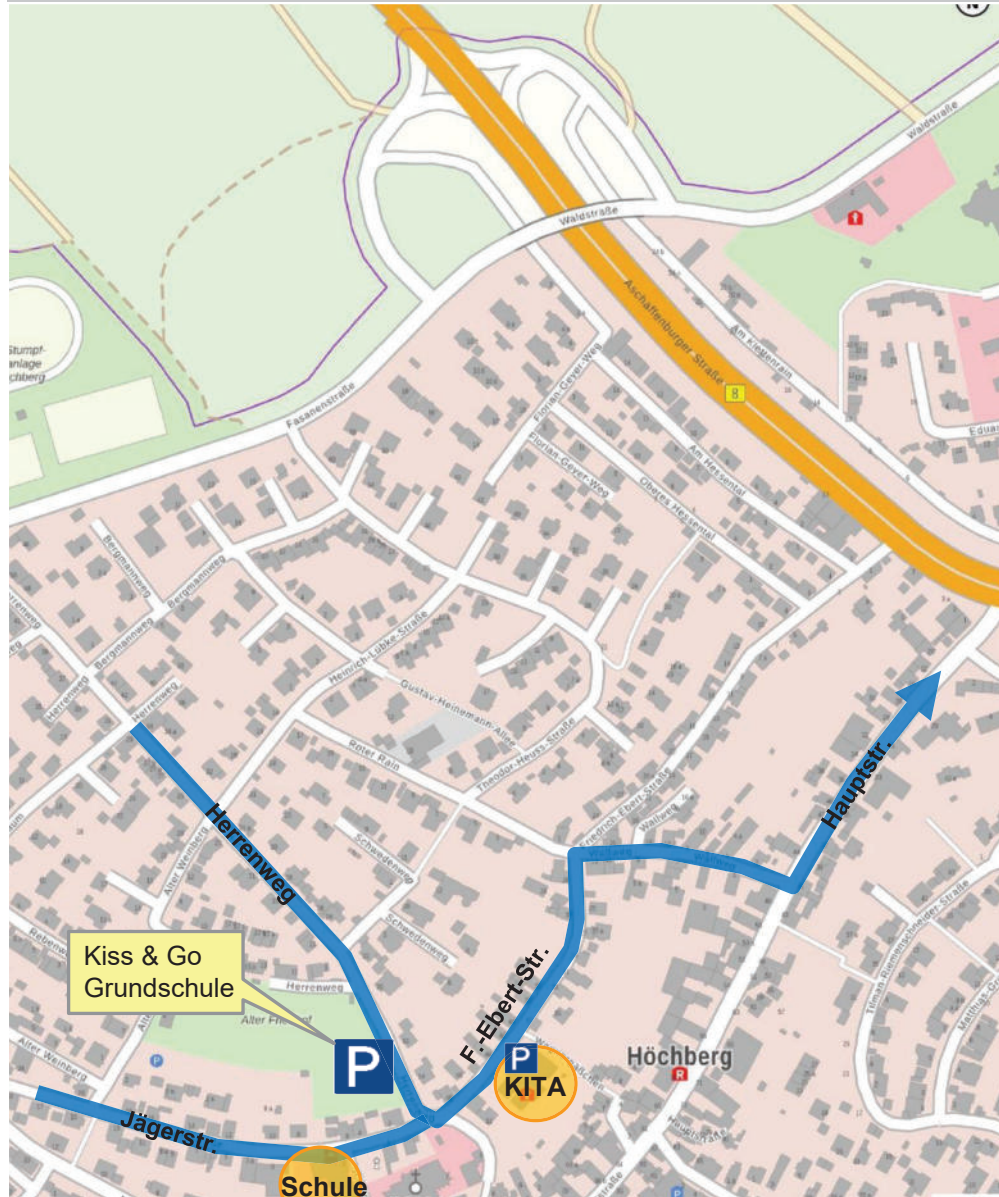
➔ Handlungserfordernisse und -möglichkeiten, um Raum für Fuß und Rad zu gewinnen?

Friedrich-Ebert-Straße:

- Verbreiteter Gehweg notwendig, da sich im Mischverkehr (= aktuell verkehrsrechtlich) „Recht des Stärkeren“ durchsetzt
 - Einbahnregelung Kfz faktisch schon vorhanden ➔ könnte ggf. auch verkehrsrechtlich festgelegt werden
 - Belang Straßenrandparken wiegt geringer als Sicherheit Kinder / Senioren im Fußverkehr ➔ Parken auf nicht störende Flächen reduzieren (= Schrägparken vor der KITA)
- ➔ Detailkonzept erforderlich



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE Pkw-Verkehrsströme im Bringverkehr – Ausgangslage



Ausgangslage

- Nahe an Schule gelegener Kiss&Go-Platz
 - Elternparken direkt an der KITA
- ➔ Motorisierter Bringverkehrsstrom zu Schule und Kindergarten, im Wesentlichen von Herrenweg/Jägerstr. über Friedrich-Ebert-Str. – Wallweg – Hauptstraße



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Pkw-Verkehrsströme im Bringverkehr – Anpassungsszenario

*) Prüfung Verlegung
Kiss&Go Grundschule
zum Friedhofsparkplatz =
Maßnahme P1



Mögliche Anpassung der Rahmenbedingungen:

- Verlagerung Kiss&Go für Grundschule nach außen (Parkplatz Friedhof, Distanz = 200 m)
 - Verlagerung Elternparken KITA in Herrenweg (Distanz = 130 m)
 - Einbahnstraße Friedrich-Ebert-Straße von Nord nach Süd
 - Unterbrechen der Jägerstr. morgens und mittags
- ➔ Durch Schwerpunktverlagerung Parken wird Anfahren von oben (= Norden) gefördert
- ➔ Durch Einbahnstraße F.-Ebert-Str. und Unterbrechen Jägerstr. ist auch das Abfahren nur nach oben möglich
- ➔ Entlastung der Straßenabschnitte direkt vor Schule und KITA zu den sensiblen Zeiten



➔ Handlungserfordernisse und -möglichkeiten, um Raum für Fuß und Rad zu gewinnen?

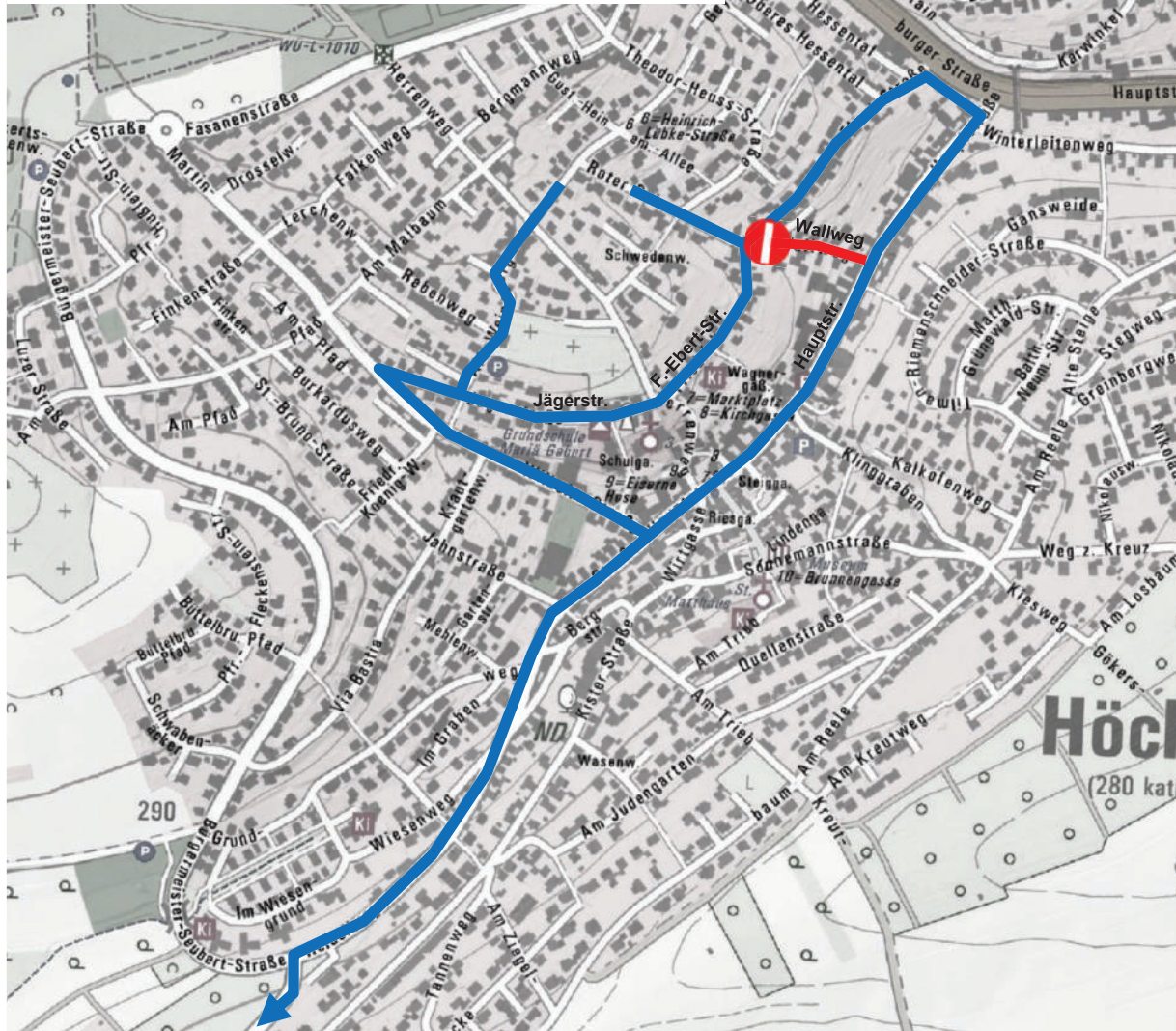
Wallweg:

- Bestehender „Verkehrsberuhigter Bereich“ entspricht nicht der funktionalen Bedeutung im Straßensystem ➔ Änderung verkehrsrechtliche Anordnung?
 - Faktische Verringerung der Geschwindigkeiten erforderlich ➔ ansonsten Gehweg nötig, für den bei Zweirichtungsverkehr kein Platz ist
 - Einbahnstraße (auch unechte) würde Beziehungen aus dem Quartier nach Süden um 450 Meter verlängern oder zu einer Mehrbelastung der sensiblen Achse F.-Ebert-Str. – Jägerstr. – M.-Wilhelm-Str. führen; löst nicht das Problem des ebenfalls zu schnellen Radverkehrs bergab
- ➔ Empfehlung: Straßenraumgestaltung für Zweirichtungsverkehr mit gestalterischem Geschwindigkeitsmanagement und geschützten Teilbereichen für den Fußverkehr
- ➔ Detailkonzept erforderlich



S9/S10 - WALLWEG / FRIEDRICH-EBERT-STRASSE Handlungserfordernisse und -möglichkeiten

Wegebeziehungen aus dem nördlichen Altort nach Süden bei Unterbrechung des Wallweges



Szenario „Verbot der
Einfahrt in den Wallweg von
oben“

- ➔ Mehrbelastung des Umfelds bei Beziehungen aus dem Quartier nach Süden
- ➔ Zweirichtungsverkehr Kfz sollte beibehalten werden



Münchener Straße

**Verbesserung Längs- und Querbeziehungen im
Fuß- und Radverkehr**

Verbesserung Kfz-Anbindung B 8



S11 - MÜNCHENER STRASSE Defizite



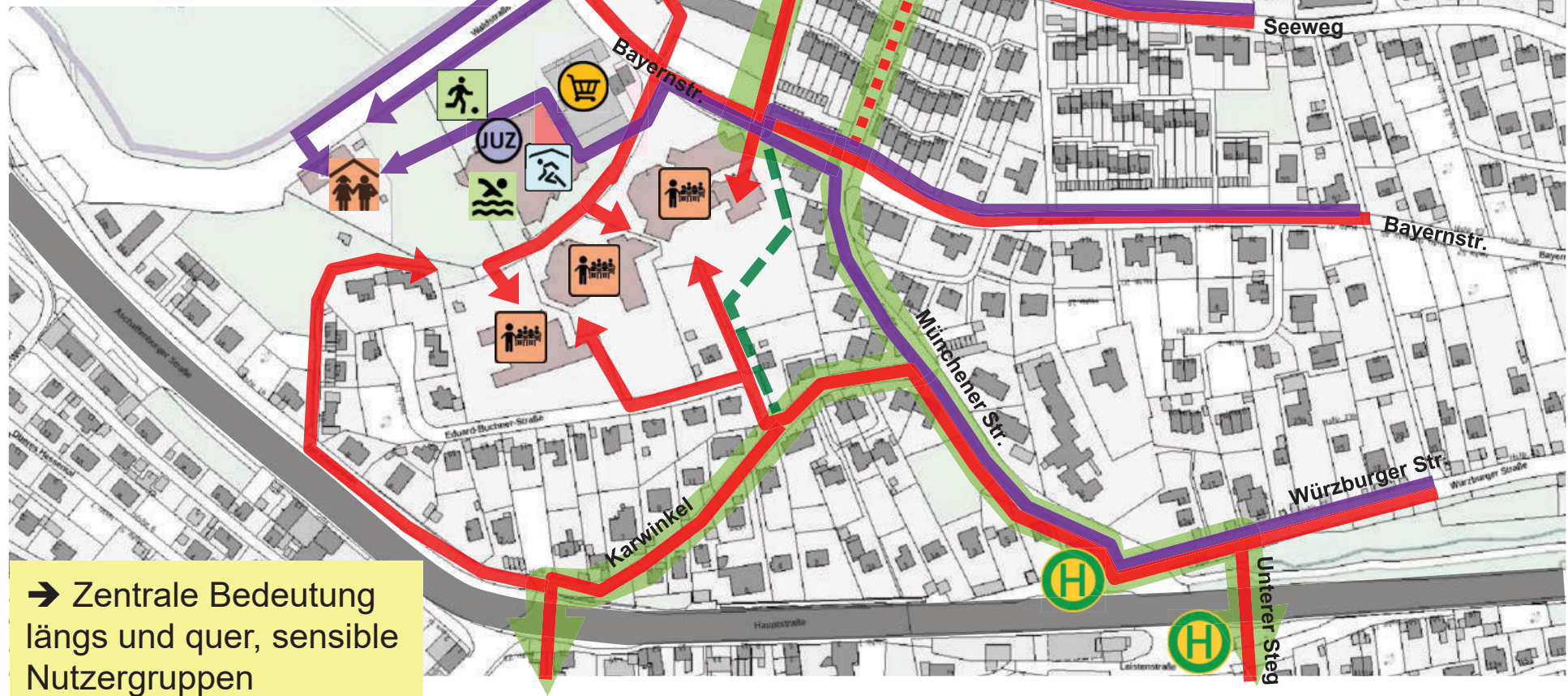
- Fehlende Linksabbiegemöglichkeit auf die B 8
- Keine gesicherte Querung zur Bushaltestelle Karwinkel
- Schwieriges Linksabbiegen in die Würzburger Str. für unsicheren Radverkehr
- Schmäler einseitiger Gehweg, kein Übergang zu Würzburger Straße / Unterer Steg



S11 - MÜNCHENER STRASSE

Wegebedürfnisse Kinder und Jugendliche (zu Fuß)

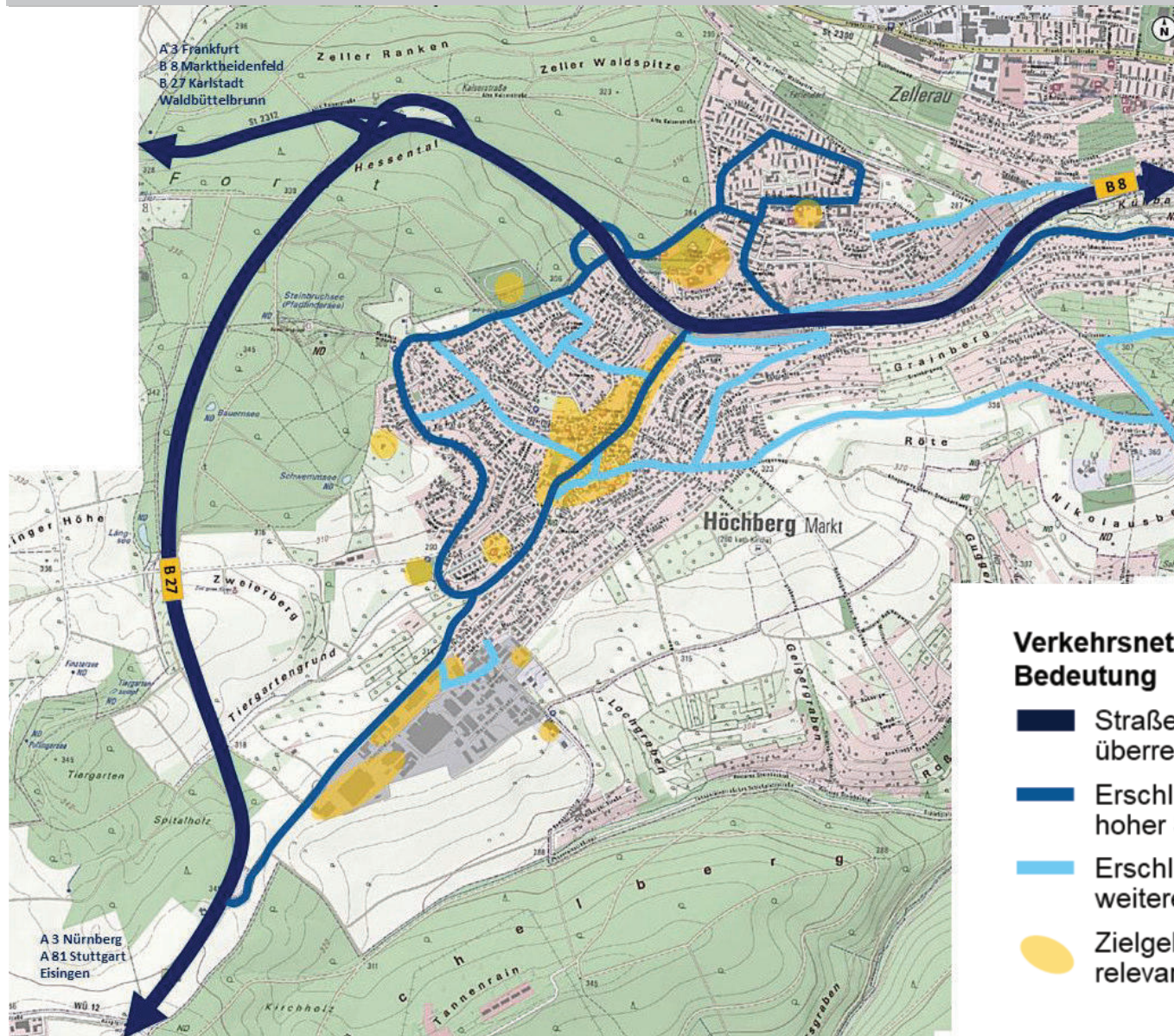
- Schulwege, mit
- Varianten
- Kindergartenwege
- Wege Hexenbruch → Altort / Bushaltestellen Leistengrund für Gymnasien und Freizeit, mit
- Netzlücke



→ Zentrale Bedeutung
längs und quer, sensible
Nutzergruppen



S11 - MÜNCHENER STRASSE Funktionale Bedeutung im Kfz-Verkehrsnetz



A 7 Kassel
B 19 Schweinfurt
Würzburg

→ Zentrale Bedeutung
für Erschließung des
Hexenbruchs

Verkehrsnetz nach funktionaler Bedeutung

- Straßenachse für den überregionalen Verkehr
- Erschließungsstraße mit hoher Sammelfunktion
- Erschließungsstraße mit weiterer Sammelfunktion
- Zielgebiete mit gesamtörtlich relevanter Infrastruktur



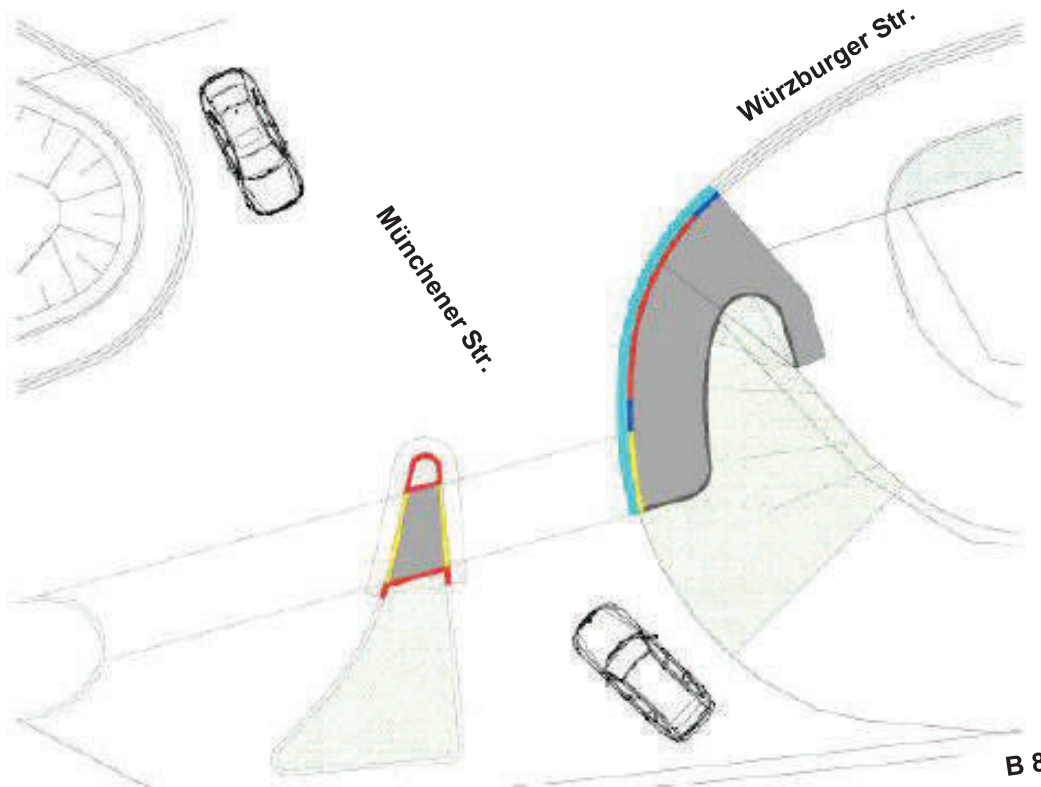
S11 - MÜNCHENER STRASSE Bisherige Bemühungen

Verwaltungsvorschlag Markt Höchberg:

Querung Einmündung B 8 mit Fußgängerdrückampel im Bereich bestehender Fahrbahnteiler

→ Ortstermin 02/2022 mit Staatl. Bauamt + LRA Würzburg

→ **Ablehnende Bewertung**



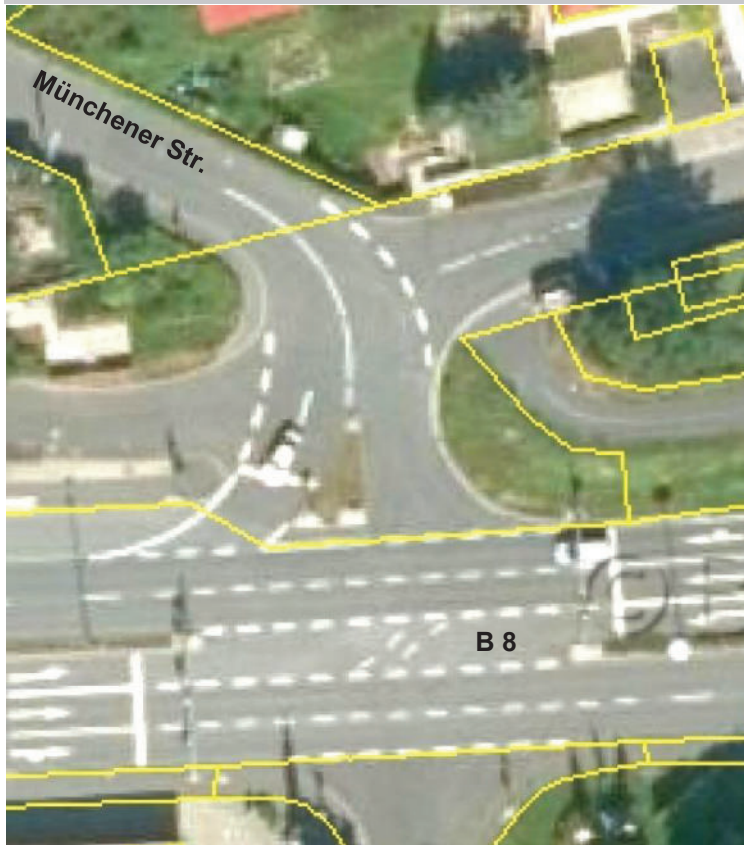
Begründung:

- Hohe Verkehrsmengen und Koordinierung beider LSA → zusätzliche Phase für Fußgänger ist auszuschließen
- Möglicher Rückstau im Zuge B 8 → Gefahr Auffahrunfälle
- Lange Räumzeit für Fußgängerquerung → sehr kurze Grünzeit Fußgänger, sehr lange Rotphase → Anzweiflung Akzeptanz durch Fußgänger
- Verlängerung bestehender Geh- und Radweg zur Signalfurt nicht barrierefrei möglich



S11 - MÜNCHENER STRASSE

Einschätzung künftige Verbesserungschancen



- Im Rahmen anstehender **Novellierung der Richtlinien zur Verkehrsplanung** veränderte Beurteilung von Kfz-Reisezeitgewinnen und -verlusten in Relation zum Umweltverbund, neue „Muss-Bestimmungen“ zur Priorisierung der Belange von ÖV, Rad und Fuß (s. „E Klima 2022“ der FGSV)
- Aus heutiger Sicht überdimensionierte Geometrie der Einmündung (potenzielle Querungsstelle = 18 m) → überlange Querungs- und Räumzeit erschwert Eingliederung in den Signalablauf
→ **kompaktere Gestaltung möglich** und geboten

→ Erleichterung rechtlicher Rahmenbedingungen erwartbar

→ Gleichzeitig grundsätzlicheres Herangehen nötig (Umbau Einmündungsbereich)

→ **Vertiefender Untersuchungsbedarf, verkehrsrechtliche Entwicklungen der kommenden Jahre sollten hierbei in Wert gesetzt werden (→ Horizont = mittelfristig)**



S11 - MÜNCHENER STRASSE

Weiteres Vorgehen bezüglich Einmündung B 8

Untersuchungsbedarf:

Prüfung verschiedener Varianten der Einmündungsgestaltung und -signalisierung unter der Maßgabe möglichst kompakter Fahrbahnen, mit jeweils

- Auswirkungen auf Kapazität und Verkehrsfluss B8
- Mögliche Grün-Zeitfenster für die Fußgängerquerung an der Einmündung Münchener Straße
- Mögliche Grün-Zeitfenster für Kfz aus der Münchener Straße zur B 8, unter Mitbewertung eines potenziellen Linksabbiegens aus der Münchener Straße
(← → auch: Vermeidung der Umfahrung über den Knotenpunkt oberer Steg → geringere Gesamtbelastung B 8)
- Auswirkungen hinsichtlich einer möglichen Zunahme der Verkehrsmengen in der Münchener Straße sowie Maßnahmen zur Abfederung möglicher negativer Begleiterscheinungen (z. B. Geschwindigkeitsmanagement)
- Berücksichtigung des Linksabbiegens von der Münchener Straße in die Würzburger Straße (Kfz, Fahrrad)
- Einbeziehung möglicher Synergien in Verbindung mit einer Neuordnung des gesamten westlich angrenzenden Platzbereichs mit Bushalte Karwinkel, Anliegerzufahrt (Würzburger Str. 3-9) und öffentlichen Grünflächen

→ Abwägung der Ergebnisse unter Maßgabe der aktuell gebotenen Priorisierung von Belangen unterschiedlicher Verkehrsarten



S11 - MÜNCHENER STRASSE Maßnahmen oberhalb der Einmündung B 8



Vertiefende Planung/Prüfung:

- Umwandlung „Tempo 30 Strecke“ in „Tempo 30 Zone“ mit Rechts-vor-Links
- Partielle Verbreiterung Gehweg mit einspurigen Abschnitten
- Aufweitung Gehwegende an der Haltestelle Karwinkel mit Treppenabkürzung
- Querungshilfe über die Münchener Straße in Höhe Bamberger Weg
- Bordsteinabsenkung bei Querung der Einmündung Bamberger Weg
- ggf. Querungshilfe über die Münchener Straße in Höhe Augsburgischer Weg
- Augsburgischer Weg als Verkehrsberuhigter Bereich
- (Fußgängerüberweg im Zuge Bayernstraße: siehe Maßnahme Bayernstraße)



Bayernstraße mit oberer Münchener Straße

**Funktionale Anforderungen an den Straßenraum,
Lösungsansätze zur Vertiefung**



S12 - BAYERNSTRASSE Ausgangslage



- Fahrbahn für Tempo 50 mit Busverkehr angelegt
- Im Verhältnis schmale Gehwege mit punktuell hoher Querneigung
- Beim Ortsrundgang stark thematisiert, einschließlich Erreichbarkeit über Münchener Straße

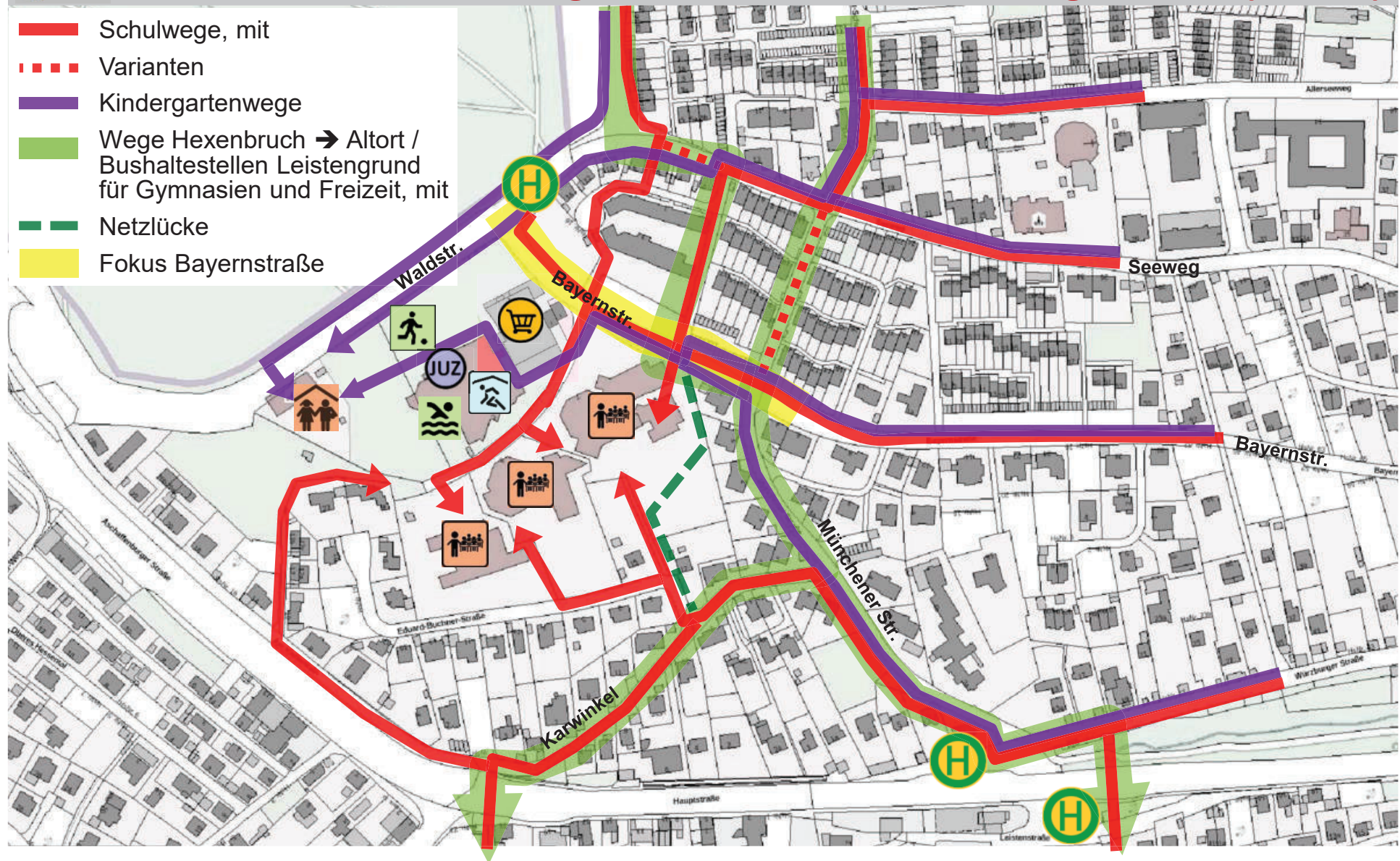
➔ **Funktionale Anforderungen an den Straßenraum heute?**



S12 - BAYERNSTRASSE

Wegebedürfnisse Kinder und Jugendliche (zu Fuß)


- Schulwege, mit
- Varianten
- Kindergartenwege
- Wege Hexenbruch → Altort / Bushaltestellen Leistengrund für Gymnasien und Freizeit, mit
- Netzlücke
- Fokus Bayernstraße






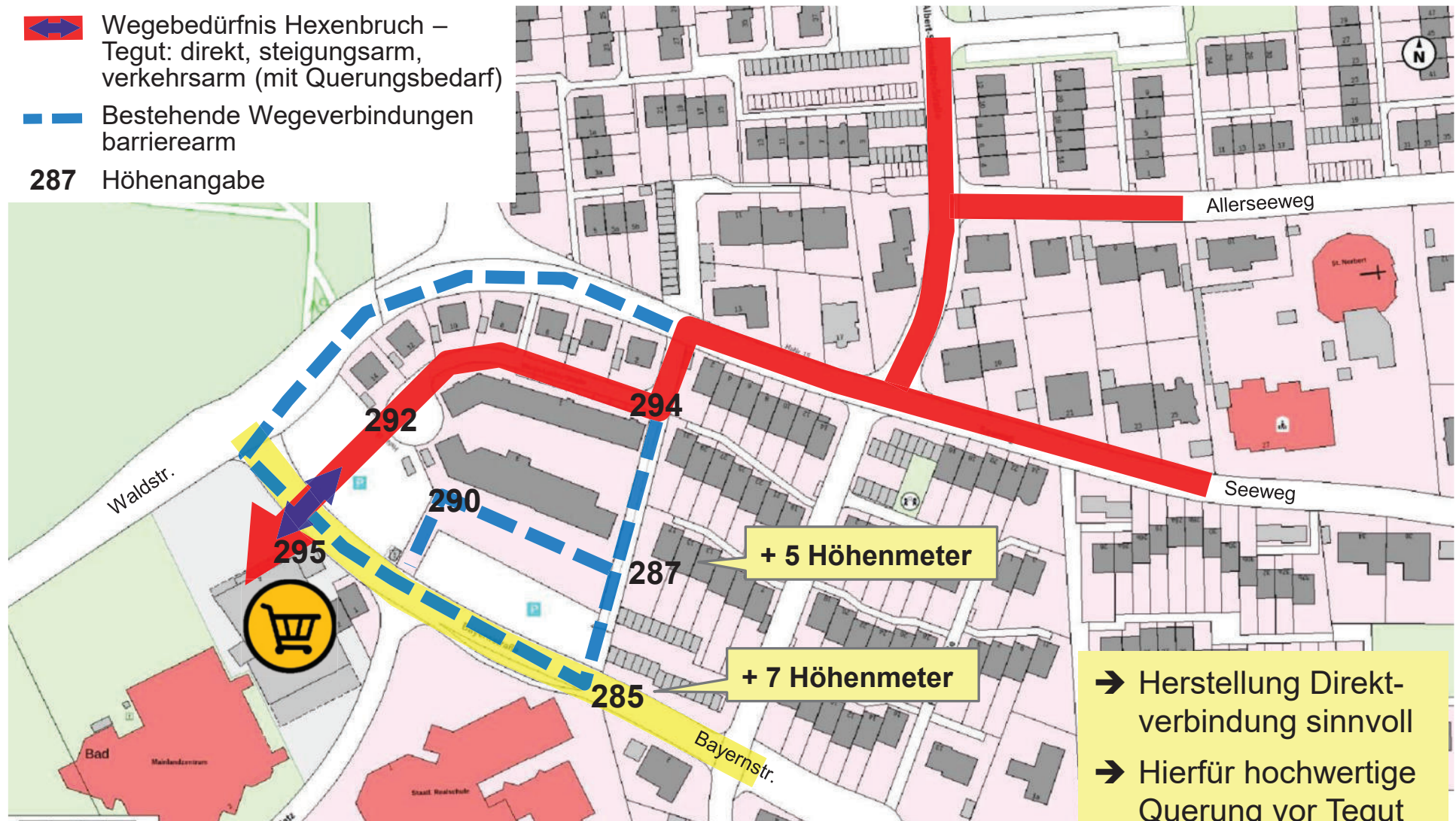
S12 - BAYERNSTRASSE

Wegebedürfnisse Einkauf barrierefrei (insbes. Senioren)

 Wegebedürfnis Hexenbruch – Tegut: direkt, steigungsarm, verkehrsarm (mit Querungsbedarf)

 Bestehende Wegeverbindungen barrierearm

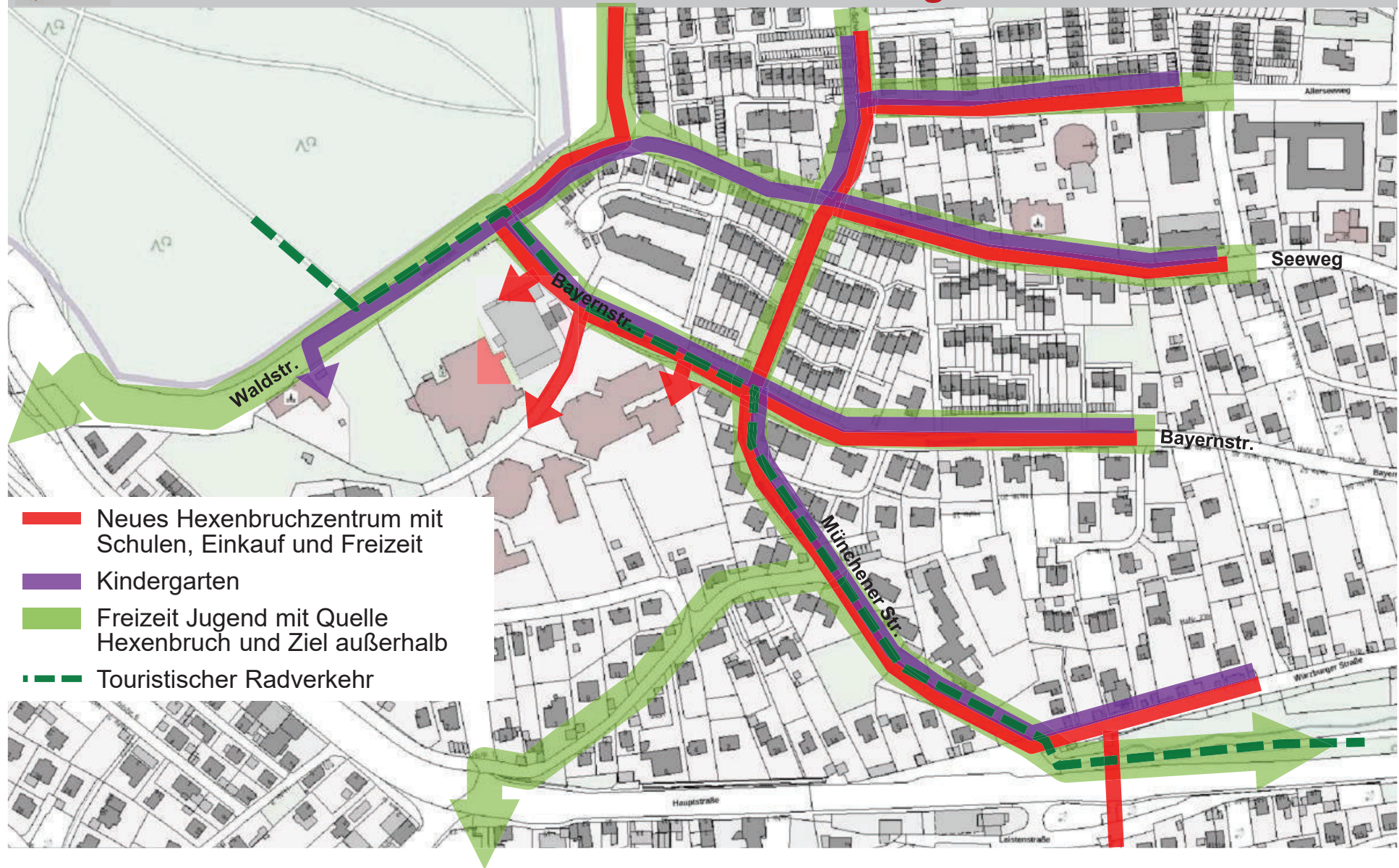
287 Höhenangabe



- Herstellung Direktverbindung sinnvoll
- Hierfür hochwertige Querung vor Tegut sinnvoll/nötig



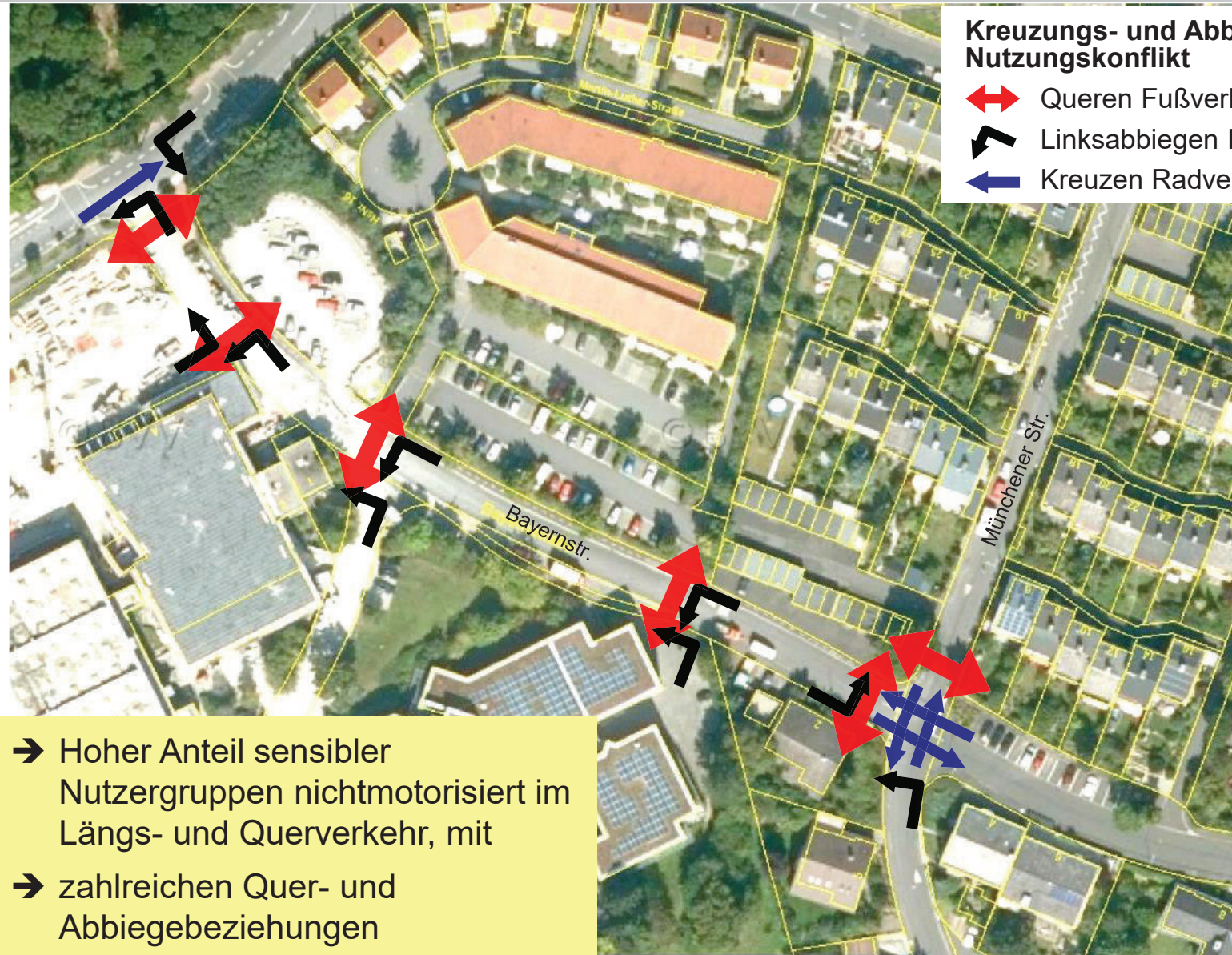
S12 - BAYERNSTRASSE Wegebedürfnisse Radverkehr





S12 - BAYERNSTRASSE

Verkehrsbeziehungen nichtmotorisiert mit Konfliktpotenzial



Kreuzungs- und Abbiegebeziehungen mit Nutzungskonflikt

- ↔ Queren Fußverkehr
- ↙ Linksabbiegen Radverkehr
- ↔ Kreuzen Radverkehr

- Hoher Anteil sensibler Nutzergruppen nichtmotorisiert im Längs- und Querverkehr, mit
- zahlreichen Quer- und Abbiegebeziehungen



Anforderungen fließender Kfz-Verkehr an die Bayernstraße:

- Nur quartiersbezogen
- Im Wesentlichen Zielverkehr für Nutzungen Hexenbruchzentrum und Seniorenwohnen, etwas Quellverkehr aus der Beziehung Bayernstraße – Waldbrücke
- Kein Busverkehr (mehr), weder Linien- noch Schulbusse

Anforderungen ruhender Kfz-Verkehr an die Bayernstraße:

- Vorhandene Parkplätze im Seitenraum (Tegut + Parkdeck, öffentlicher Parkplatz Seniorenwohnheim, Lehrerparken entlang Rudolf-Harbig-Platz und Eduard-Buchner-Str.)

→ Anforderungen Kfz untergeordnet (fließend + ruhend)

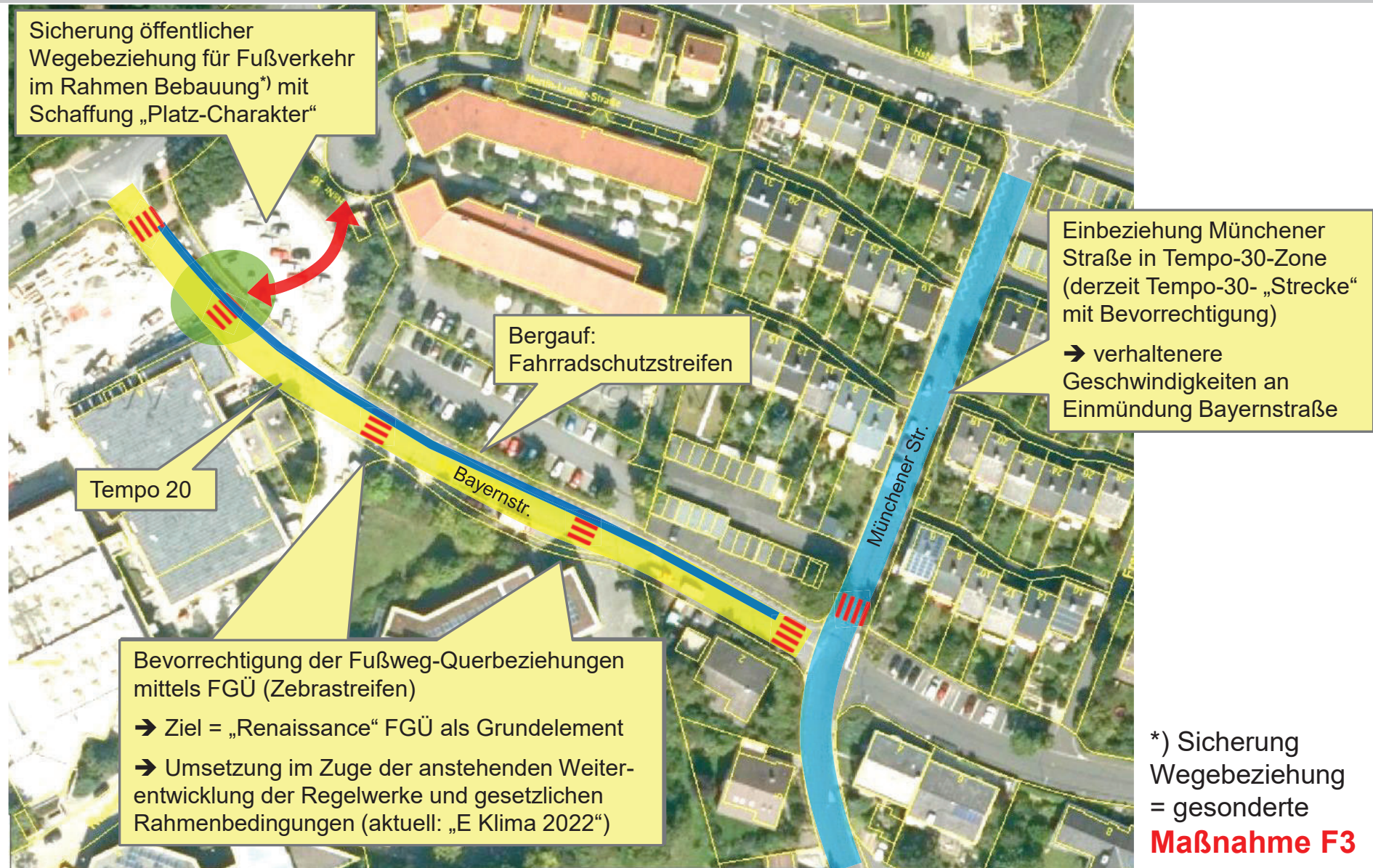
→ Dem stehen Fahrbahnquerschnitte von meist zwischen 6,5 und 7 Metern gegenüber

→ Deutlicher Handlungsspielraum zugunsten Fuß- und Radverkehr



S12 - BAYERNSTRASSE

Planungsansatz zur vertiefenden Prüfung





S12 - BAYERNSTRASSE Beispiele FGÜ als Grundelement



Beispiel Norwegen: FGÜ als Grundelement an jeder Einmündung sowie zusätzlich bei wichtigen Fuß-Querbeziehungen



S12 - BAYERNSTRASSE Beispiele FGÜ als Grundelement



Beispiel Norwegen: FGÜ auf allen wichtigen Fußbeziehungen, teils auf Gehwegniveau angehoben („sanfte Welle“, bei geringer Geschwindigkeit angenehm/gleichmäßig passierbar)



S12 - BAYERNSTRASSE Beispiele FGÜ als Grundelement



Beispiel Kitzingen Bahnhofsviertel:
FGÜ als häufig wiederkehrendes Element



Sofortmaßnahmen Bayernstraße



S12a - BAYERNSTRASSE Sofortmaßnahmen





Knoten Sonnemannstraße / Am Reelee / Weg zum Kreuz

**Entflechtung der Verkehrsströme mit Erweiterung der
Seitenbereiche für Fußverkehr und Aufenthalt**



S13 – KNOTEN SONNEMANNSTR. / AM REELE / WEG ZUM KREUZ Ausgangssituation / Defizite



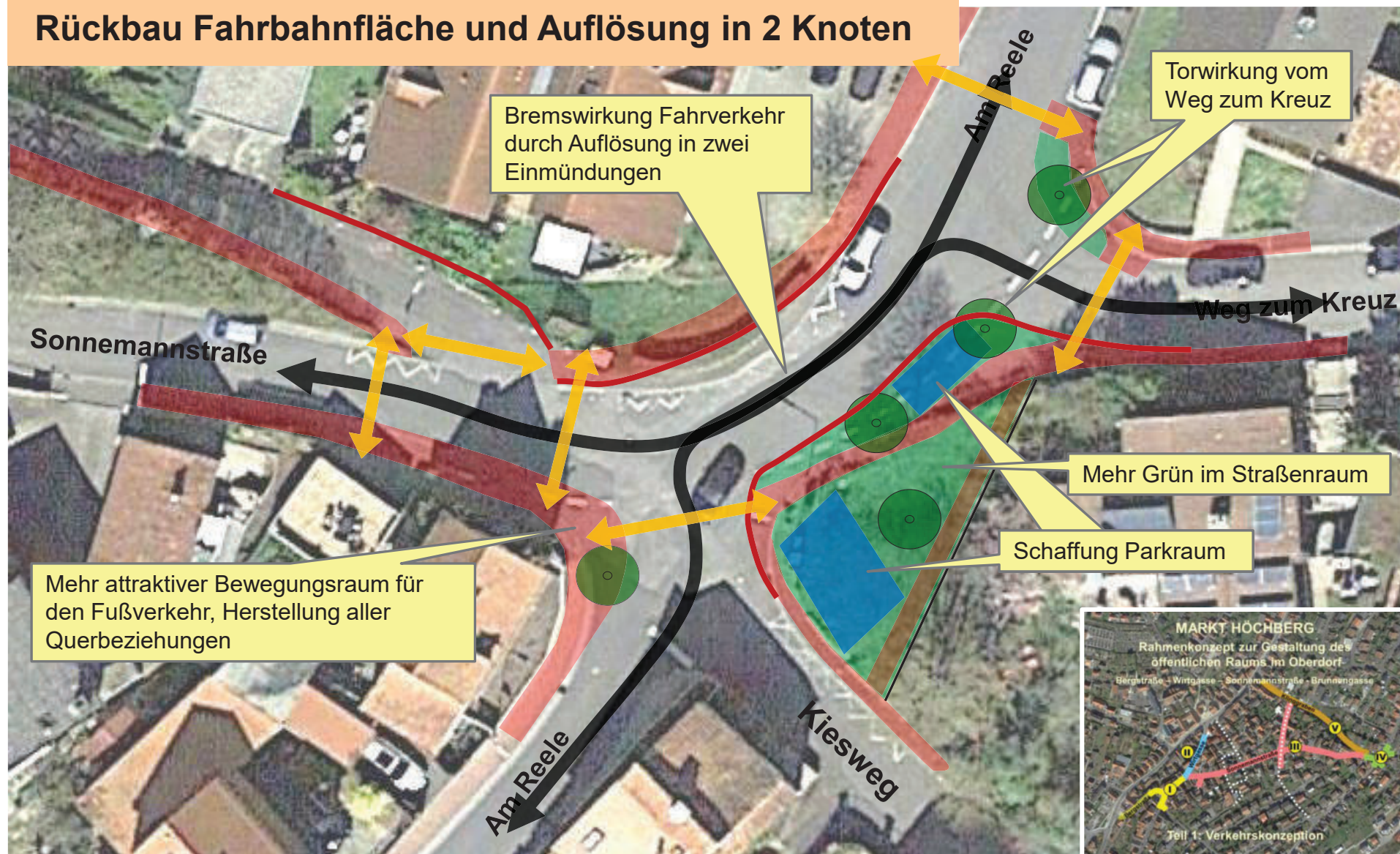
Große Asphaltfläche mit dominierendem, „monofunktionalem“ Kfz-Fahrbahncharakter → schwer nutzbar für alle anderen Verkehrsarten, für Fußverkehr schwer querbar, gestalterische Mängel
→ **Ziele:** Geschwindigkeiten dämpfen, Fußgängersicherheit verbessern, Parkraum schaffen, Gestaltung aufwerten, Seitenbereiche entsiegeln



S13 – KNOTEN SONNEMANNSTR. / AM REELE / WEG ZUM KREUZ

Handlungsansatz – s. Verkehrskonzeption Oberdorf 2016

Rückbau Fahrbahnfläche und Auflösung in 2 Knoten





Unterer Klinggraben

**Verbesserter Schutz für den Fußverkehr
zwischen Hauptstraße und Zugang Vereinsheim**



S14 – UNTERER KLINGGRABEN Ausgangssituation / Defizite



- Verkehrsberuhigter Bereich mit Mischverkehr
- Gleichzeitig Verbindungs- und Erschließungsfunktion des Klinggrabens für die Wohngebiete oberhalb → verstärkt Kfz-Verkehr, Schrittgeschwindigkeit wird oft nicht eingehalten
- Zusätzliche Zielverkehre zur öffentlichen Parkgarage mit eingeschränkter Sichtbeziehung für den Fußverkehr an den Ausfahrten





S14 – UNTERER KLINGGRABEN Handlungsansatz



Ggf. Anbringen von Spiegeln an
den Zufahrten der Parkgarage

Gestalterische Abschirmung der
Seitenbereiche für den Fußverkehr,
ggf. mit Versetzen des
Baumstandorts / der Pflanzinsel für
eine bessere Passierbarkeit auf der
Rückseite

Gestalterische Verdeutlichung
der Flächen mit Konfliktpotenzial
vor den Garagenzufahrten

Detailkonzept erforderlich

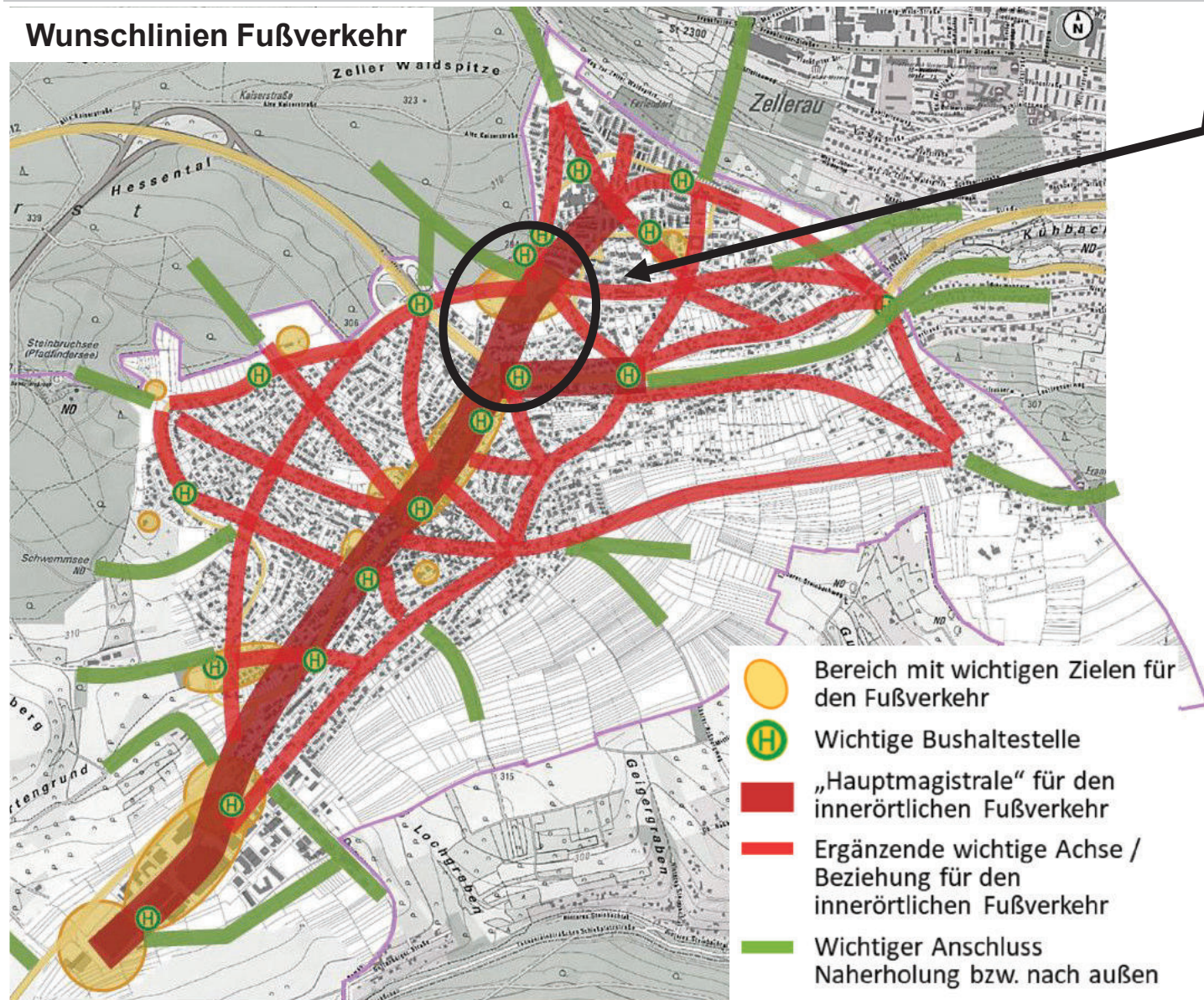


SELBSTÄNDIGE FUSSVERBINDUNGEN (F)



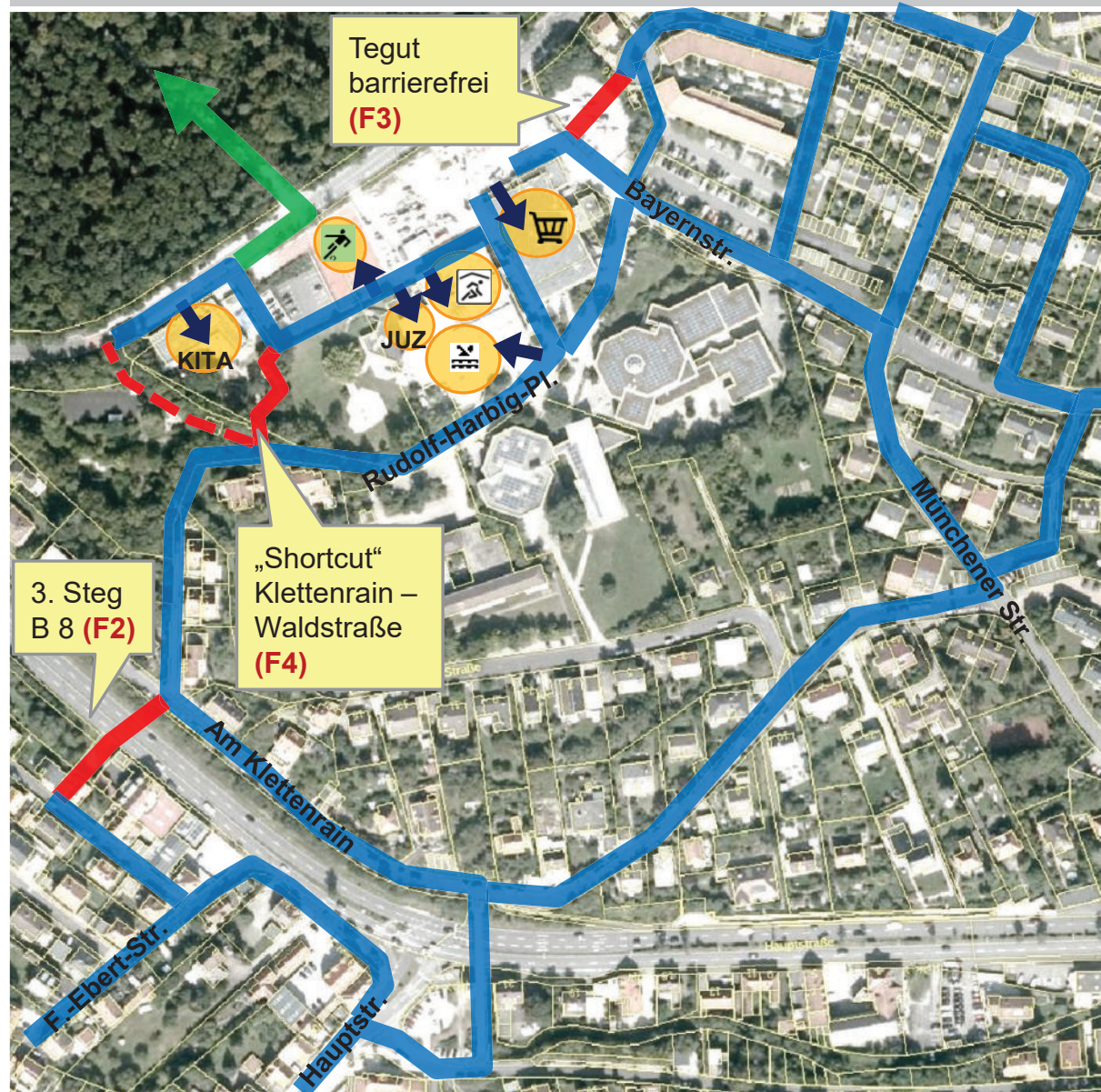
F1 bis F4 - SELBSTÄNDIGE FUSS- UND WANDERVERBINDUNGEN als Lückenschlüsse auf der FUSS-Magistrale Hexenbruch – Altort

Wunschlinien Fußverkehr





F2 bis F4 - SELBSTÄNDIGE FUSS- UND WANDERVERBINDUNGEN als Lückenschlüsse auf der FUSS-Magistrale Hexenbruch – Altort



Wegeverbindungen Altort – Hexenbruch

- Bestand
- Möglicher Lückenschluss
- mit Alternative
- Anbindung Naherholung

Wichtig für Planung Parkplatz
Aschaffenburger Straße:
Notwendige Flächen/Höhen für
3. Steg freihalten (= Maßnahme F2)





F5 - TREPPENVERBINDUNG WÜRZBURGER STR. - LEISTENGRUND F6 - TREPPE STADTGRENZE



Aktivierung ehemalige Treppenverbindung zwischen Seeweg und Würzburger Straße (niedrigschwellig, als Freizeitverbindung) **(F6)**

Ertüchtigung vorhandene Treppenverbindung zwischen Würzburger Straße und Leistengrund, mit Prüfung Aufwertung Wanderverbindung über Hausnr. 28 **(F5)**



F6:

- Prüfung Anforderungen Freizeitweg
- Prüfung der Kosten (Herstellung, Unterhaltung, Grundstückserwerb)

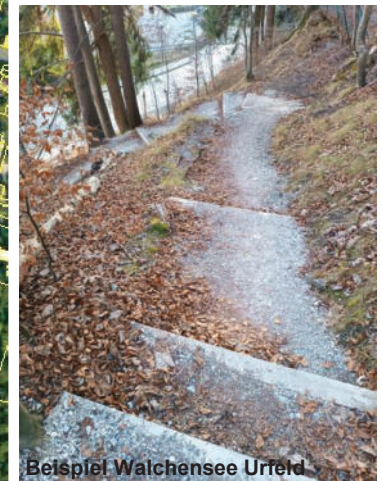
→ Auf dieser Grundlage Entscheidung über Kauf / Weiterverfolgung



F7 „GEBIRGSSTEIG“ HEXENBRUCH – BÜRGERBRÄU/MAINAU

- „Gebirgssteig“ als freizeitorientierte Direktverbindung zwischen Hexenbruch und westlicher Zellerau / Mainau (steile, kurze Serpentin)
- Auch für Alltagswege nutzbar („sportiv“)
- = Attraktion per se für beide Gemeinden (Bergsport, Aussichtspunkte)
- Ggf. künftig mit Seilbahn/Sessellift

→ Weiterentwicklung im Rahmen FNP/LSP (als Freizeitweg) mit Stadt Würzburg



Beispiel Walchensee Urfeld



F8 LÜCKENSCHLUSS GREINBERGWEG – FRANKENWARTE



- Schaffung einer barrierearmen Verbindung zwischen Greinbergweg und Oberer Landwehr
- Passierbar auch für Fahrrad mit Anhänger
- Als Freizeitverbindung (Erholungsweg), um eine rasche Umsetzung zu ermöglichen und die Kosten niedrig zu halten (= ohne Beleuchtung und Winterdienst)





RADWEGE UND -VERBINDUNGEN (R)



Radweg Heidelberger Straße



R1 - RADWEG HEIDELBERGER STRASSE

Bestand Fortsetzung:

Beidseitiger Schutzstreifen,
einseitiger Gehweg auf der
Nordseite

Bestand Fortsetzung:
Schutzstreifen auf der
Nordseite, beidseitiger
Gehweg

Option
Haltestelle
Regionalbus

Bestand:
Einseitiger Gehweg
auf der Ostseite

Option Grund-
stückszufahrten

Option Zugang
Leibnizstr.

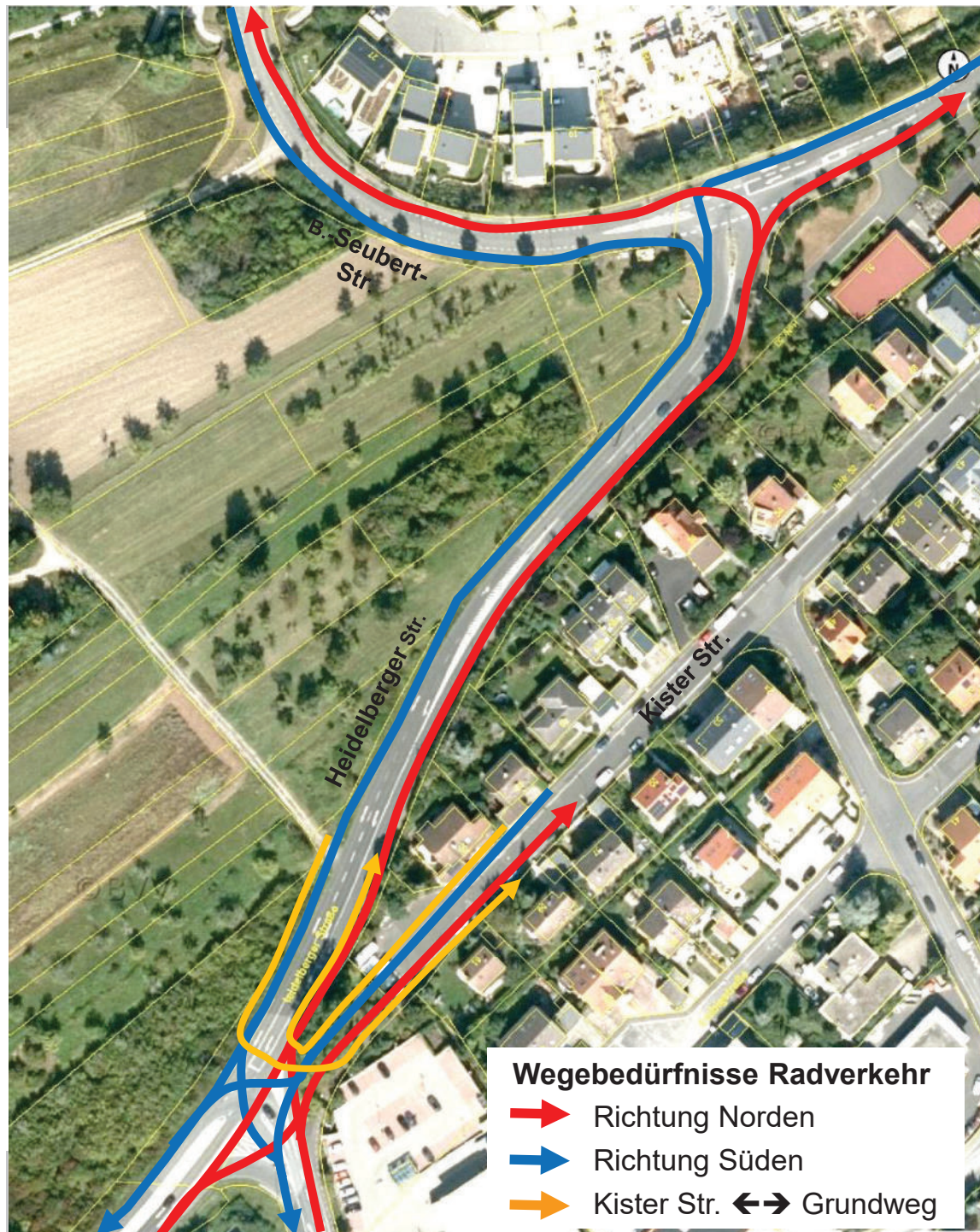
Option
Haltestelle
Regionalbus

Bestand Fortsetzung:
Geh- und Radweg auf
der Südseite

➔ Grundsatzfragen:

- Radweg auf welcher Seite? (➔ Anschlüsse, möglicher Konflikt neue Zufahrten, Anzahl nötiger Querungen)
- Behandlung Abschnitt Nord bis Leibnizstr. anders als Abschnitt Süd?

➔ Analyse Wegebeziehungen, Einbeziehung „Fahrrad-Bürgerschaft“ / Verbände im Vorfeld der technischen Planung



R1 - RADWEG HEIDELBERGER STR. Wegebeziehungen

Abschnitt Nord:

- Bündelung Radverkehr auf 1 Seite sinnvoll? (➔ Prüfung „erzwungener“ Querungen)
- Übergänge Radverkehr an der Einmündung Heidelberger Straße – Bürgermeister-Seubert-Straße zum bestehenden Netz?
- Führung in einem künftigen Kreisverkehr Heidelberger Str. / Leibnizstraße?



Radwegverbindung Waldbüttelbrunn – Würzburg für den Alltagsverkehr entlang der B8

Führung innerhalb Höchbergs



R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

Regionale Wegebeziehungen im westlichen Landkreis Würzburg

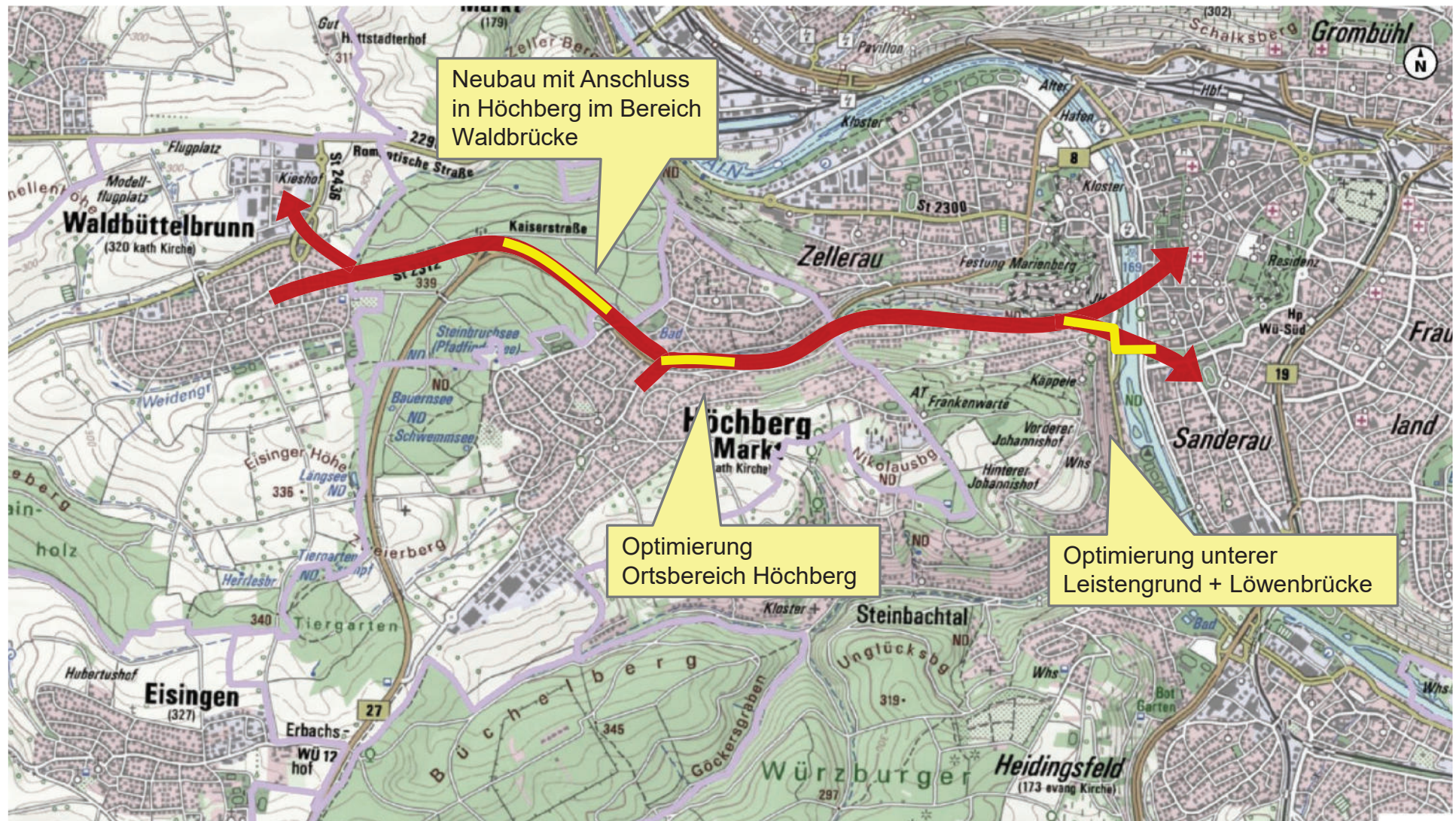
Arbeitsplatzstandort
Neuer Hafen - Dürrbachau





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

Erforderliche Maßnahmen auf der Gesamtachse

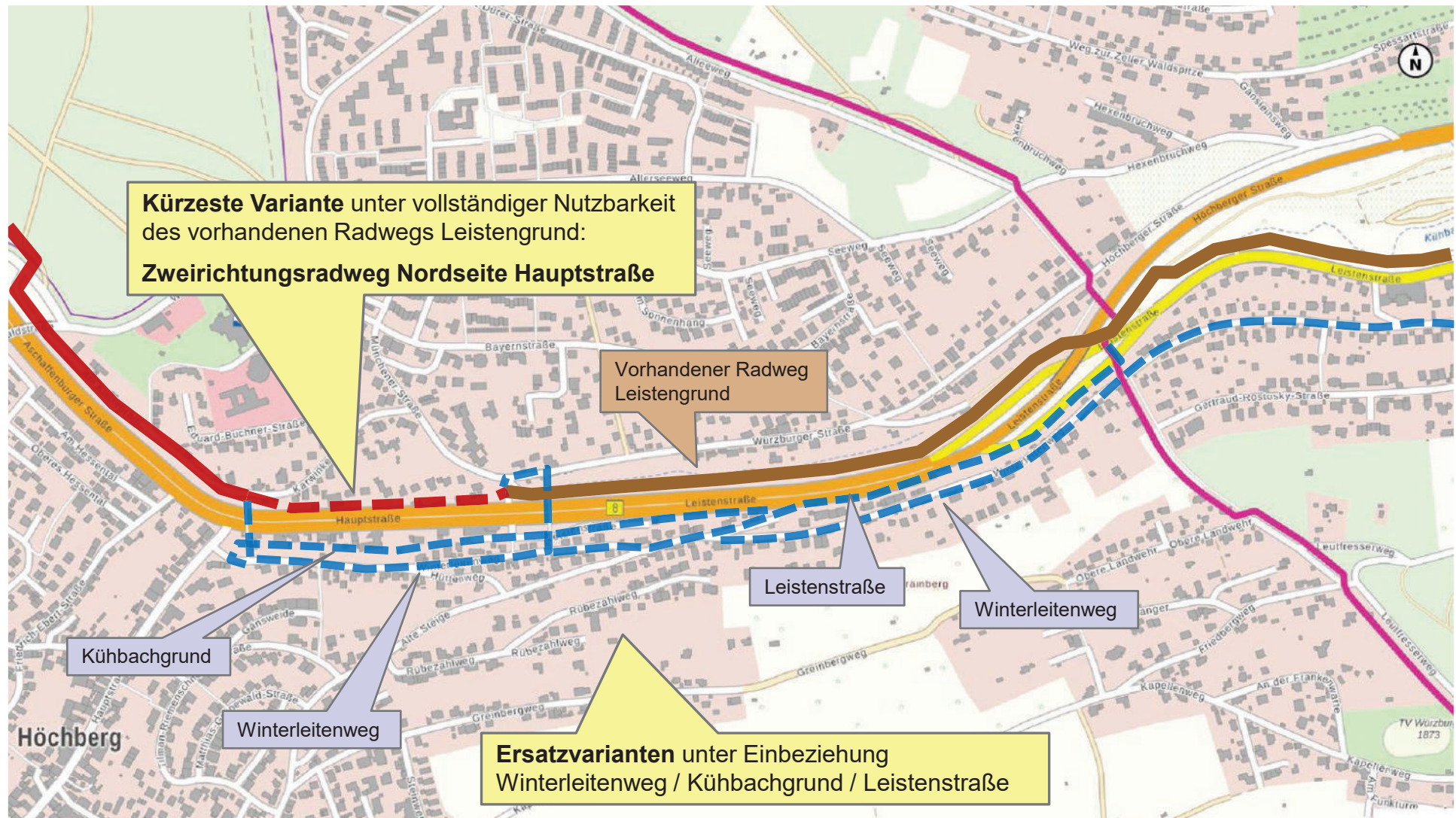






R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

Führung durch Höchberg





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg

Kürzeste Verbindung zwischen Klettenrain und Beginn Geh- und Radweg Leistengrund

= **Zweirichtungsradweg Nordseite Hauptstraße**
(alternativ: Geh- und Radweg + überbreiter Kfz-Fahrstreifen)

(→ Herausforderung = Nutzungskonkurrenz Kfz - Fahrrad,
bzw. Rücknahme Grünstreifen bei Beibehaltung von
2 Kfz-Fahrstreifen)





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg

Möglicher Zweirichtungsradweg Nordseite Hauptstraße als Verkehrsversuch

→ Beispiel Verkehrsversuch Gießen Stadtring





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg

Theoretische Alternative:

Nutzung obere Ebene mithilfe „Balkon“

(→ Herausforderung = Anschlüsse, Kosten)





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg





R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg



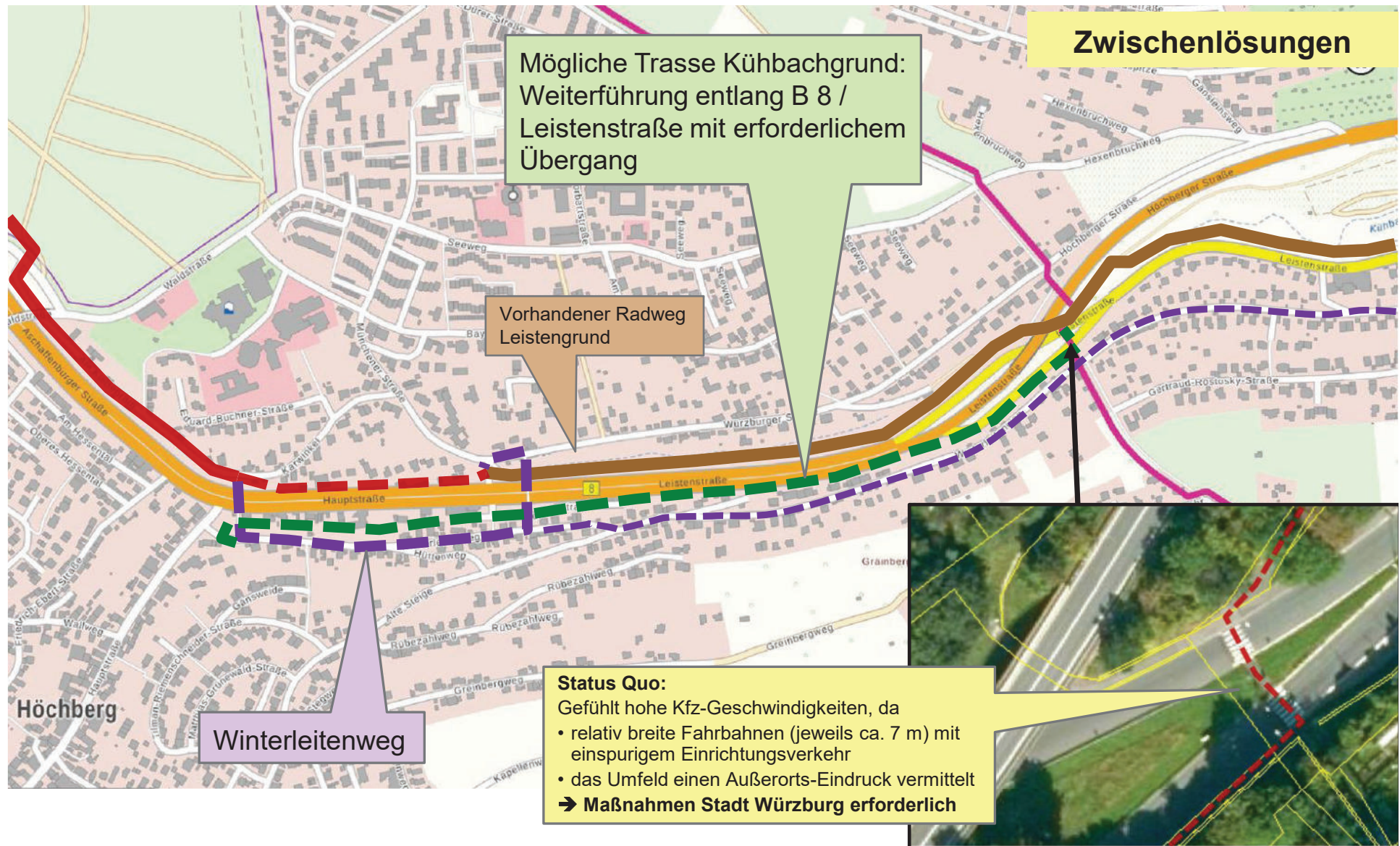
Winterleitenweg:
+ 280 Längenmeter, beengte Verhältnisse,
hohe Nutzungskonkurrenzen

Mögliche Trasse Kühbachgrund:
Mündet auf Leistenstraße



R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

Führung durch Höchberg

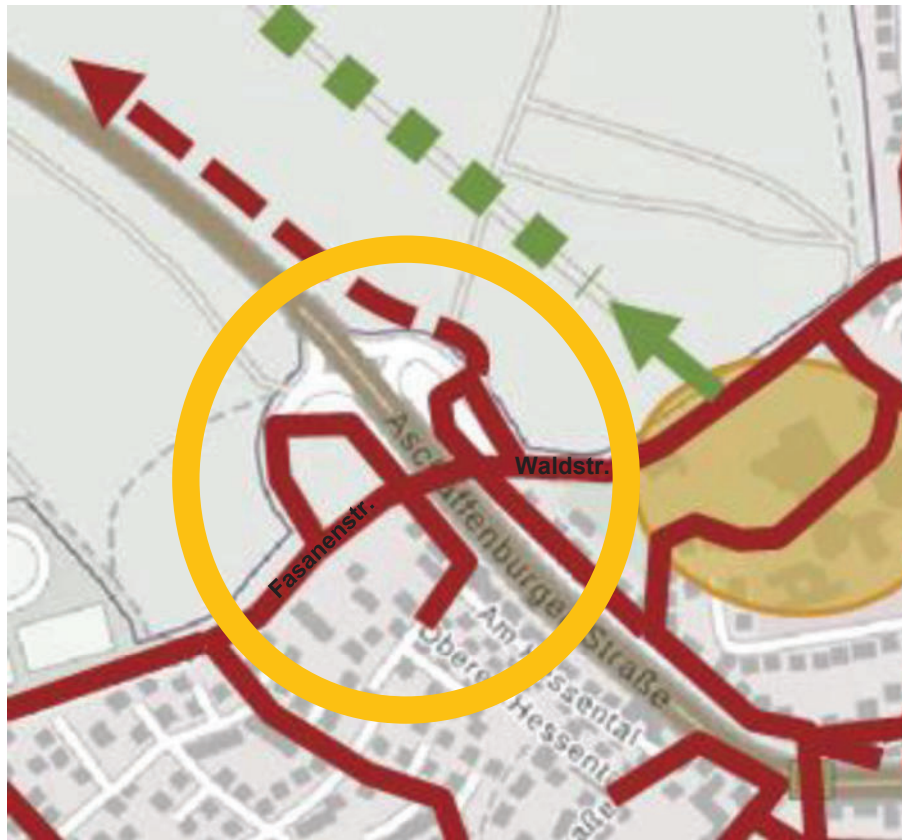




Herstellung der Abbiegebeziehungen zwischen Klettenrain / Florian-Geyer-Weg und Waldbrücke



R3 - HERSTELLUNG ABBIEGEBEZIEHUNGEN WALDBRÜCKE

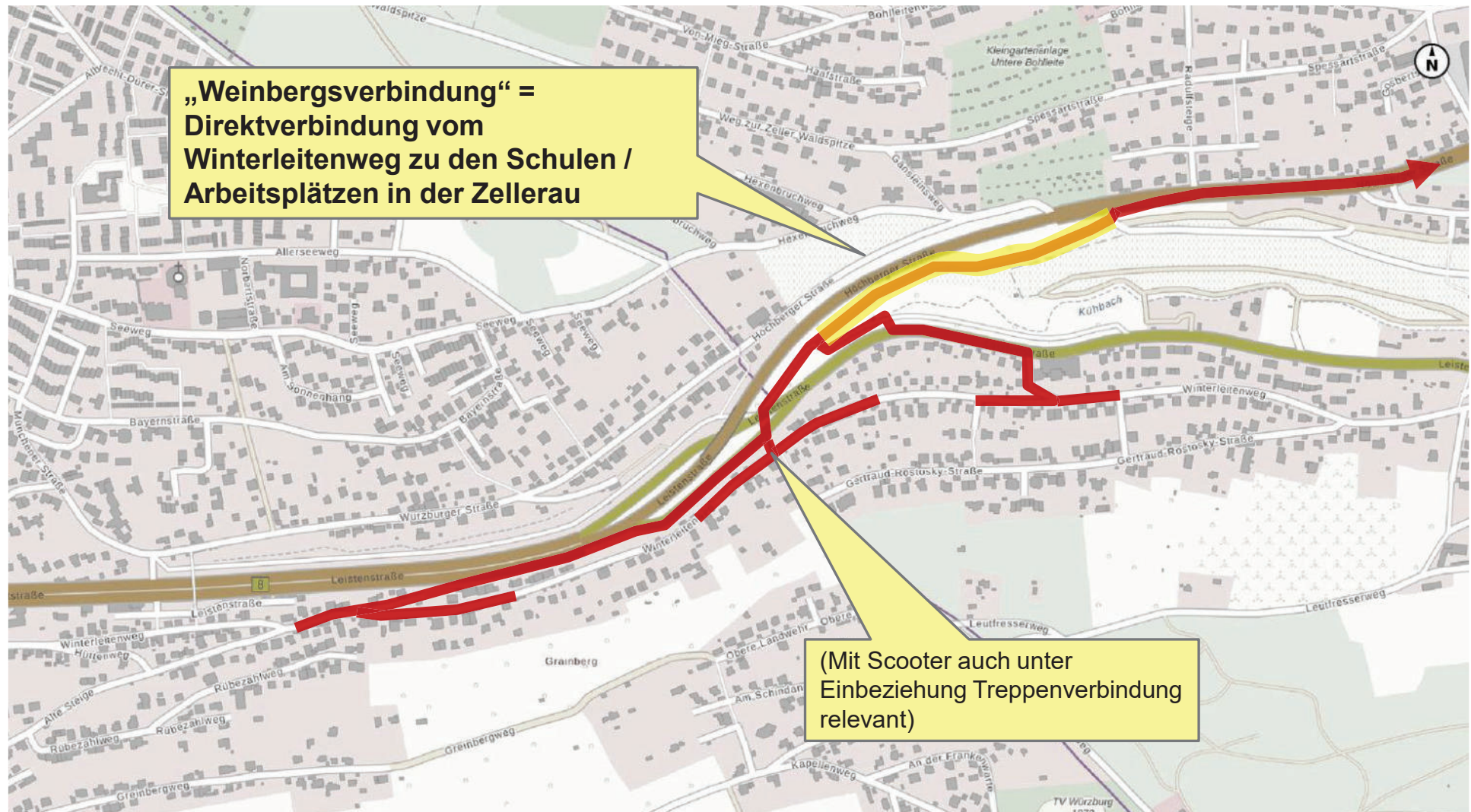




Direktverbindung Leistengrund – Höchberger Straße



R4 – DIREKTVERBINDUNG LEISTENGRUND – HÖCHBERGER STRASSE

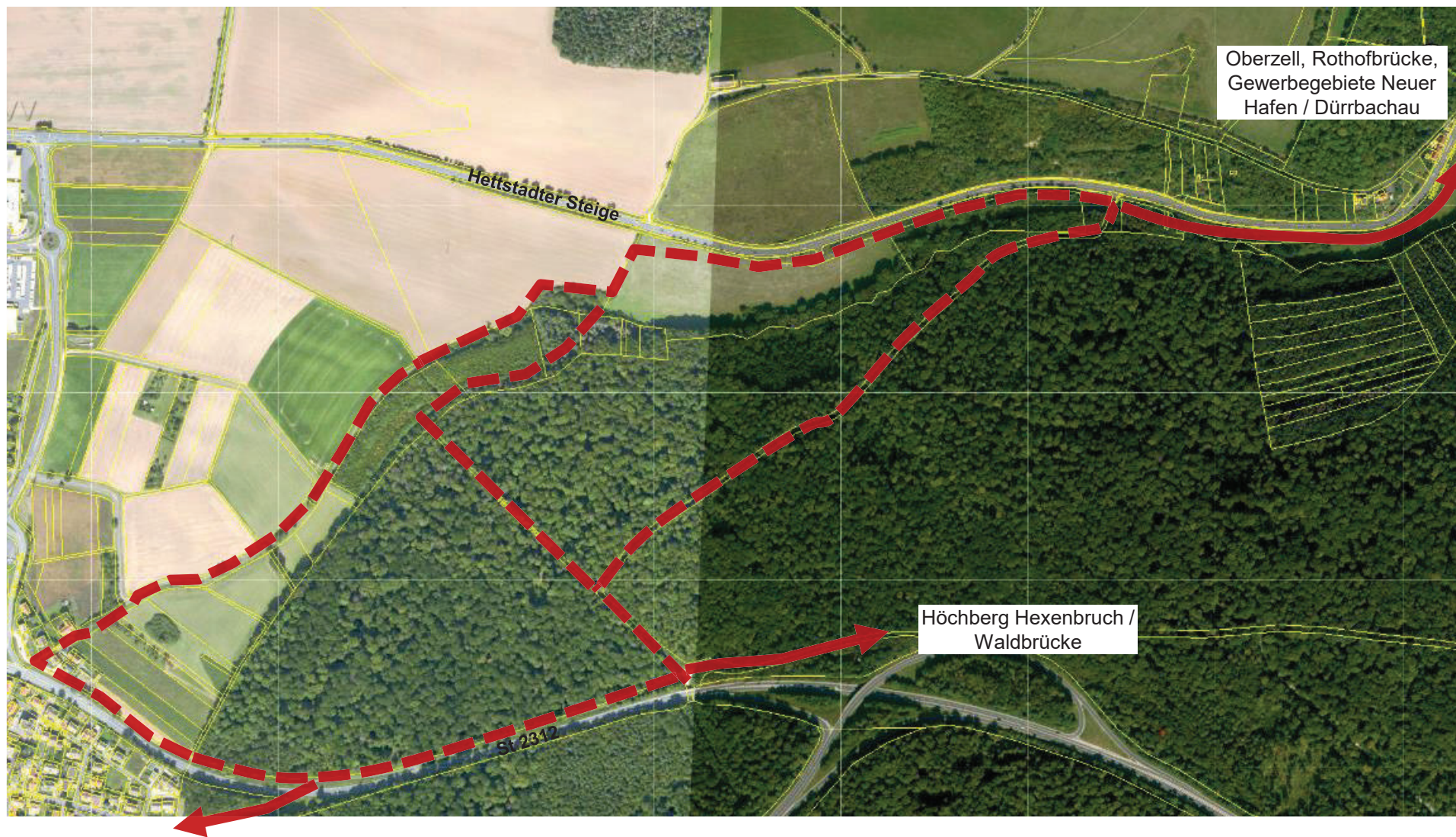




Verbindung Hexenbruch – Kloster Oberzell



R5 – VERBINDUNG HEXENBRUCH – KLOSTER OBERZELL Varianten Hettstadter Steige



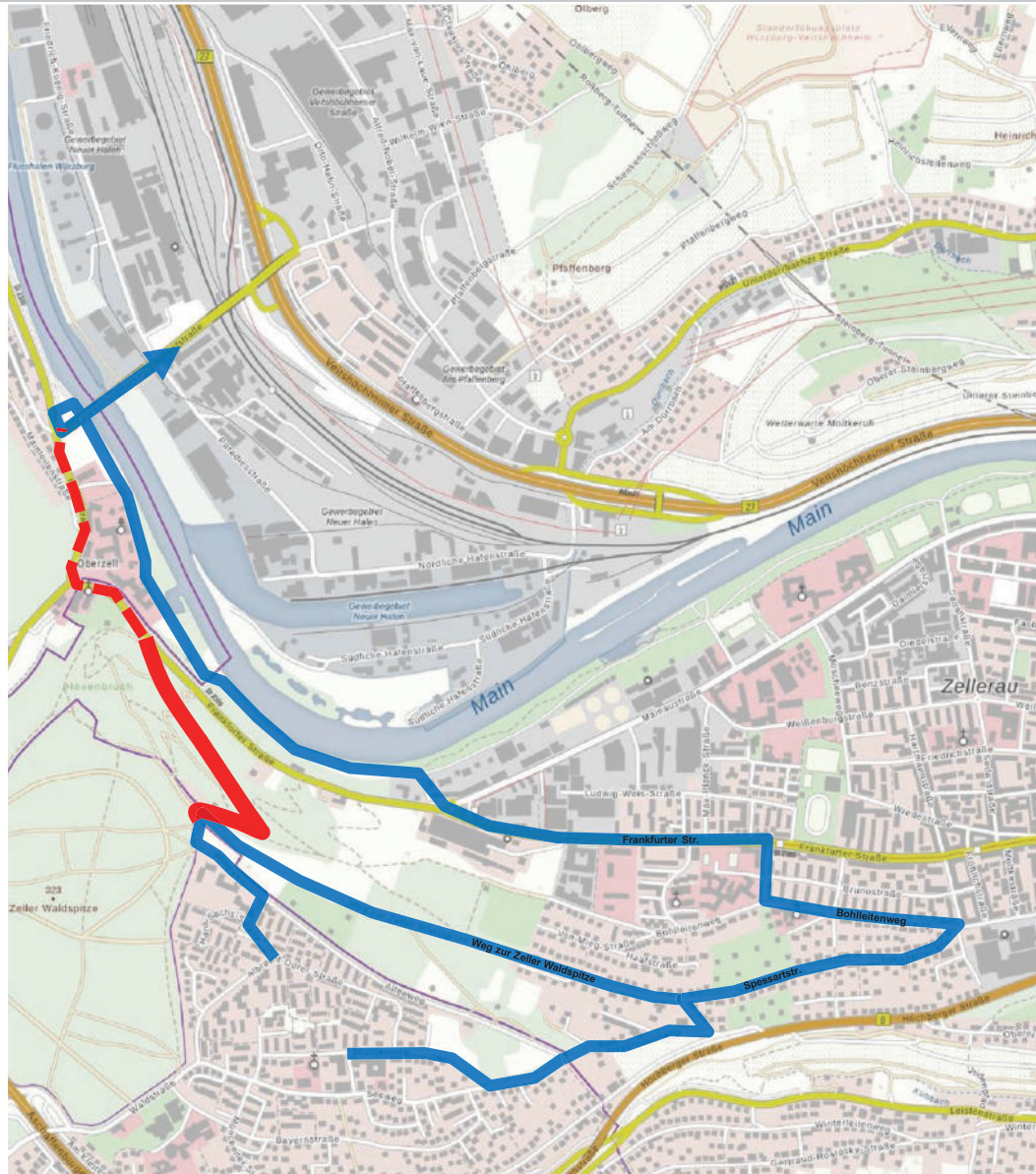
Oberzell, Rothofbrücke,
Gewerbegebiete Neuer
Hafen / Dürrbachau

Höchberg Hexenbruch /
Waldbrücke

Waldbüttelbrunn



R5 – VERBINDUNG HEXENBRUCH – KLOSTER OBERZELL Variante Zeller Waldspitze



Beziehungen Wohnstandort Hexenbruch / Arbeitsplatzschwerpunkt Dürrbachau:

Direktere Führungsmöglichkeiten im Prallhang? („sportiv“ hinsichtlich Steigung, möglichst alltagstauglich hinsichtlich Untergrund)

➔ Prüfung im Rahmen FNP/LSP (als Freizeitweg) mit Stadt Würzburg

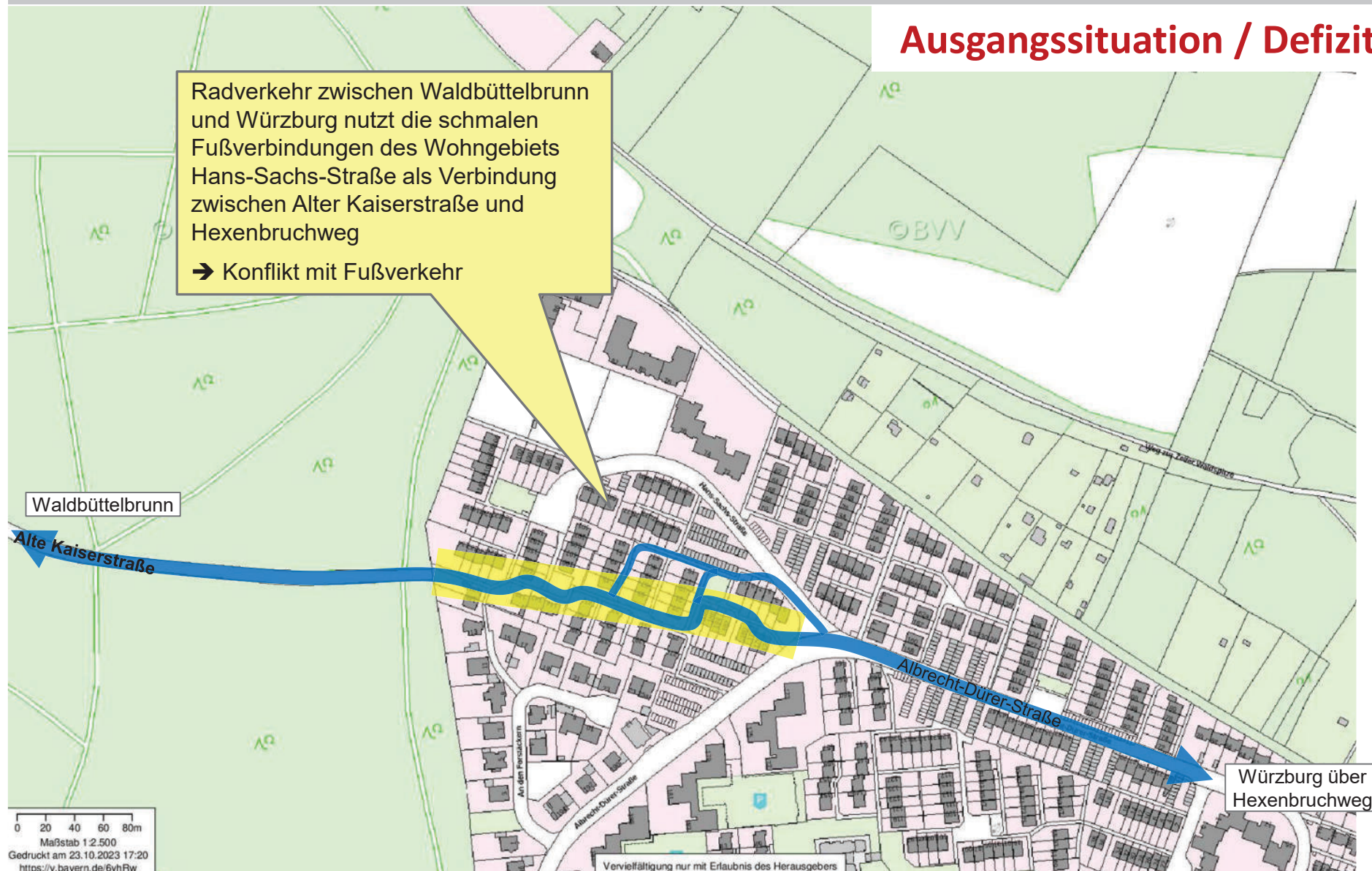


**Verbindung
Alte Kaiserstraße –
Alleeweg / Weg zur Zeller Waldspitze**



R6 – VERBINDUNG ALTE KAISERSTR. – ALLEEWEG / WEG ZUR ZELLER WALDSPITZE

Ausgangssituation / Defizite





R6 – VERBINDUNG ALTE KAISERSTR. – ALLEEWEG / WEG ZUR ZELLER WALDSPITZE

Handlungsansatz

→ Herstellung einer zügigen,
konfliktarmen Verbindung aus dem
Wald zum vorhandenen Straßennetz





PARKEN (P)



PARKEN P1 bis P3

Herstellung Parkplatz

Aschaffburger Straße für Pendler / Kunden / Besucher mit Ziel nördlicher Altort - unter Berücksichtigung Flächenbedarf möglicher 3. Steg (s. Maßnahme F2)

Parkraumkonzept Hexenbruch mit den Elementen/Zielen:

- Prüfung Zonenregelung mit positiver Markierung der Stellplätze (Eindeutigkeit der Parkmöglichkeiten, Lenkung des fließenden Verkehrs)
- Prüfung Notwendigkeit Anwohnerparken bzw. Abwägung der Vor- und Nachteile
- Prüfung quartiersbezogener Defizite und Möglichkeiten für wohnungsnahes, diebstahl- und witterungsgeschütztes Fahrradparken
- Prüfung Mobilitätsstation mit Carsharing, Ladestationen, Verleih von Fahrrädern / sonstigen Mobilitäts- und Transporthilfen, Reparaturmöglichkeit etc., unter besonderer Beleuchtung der Bedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen

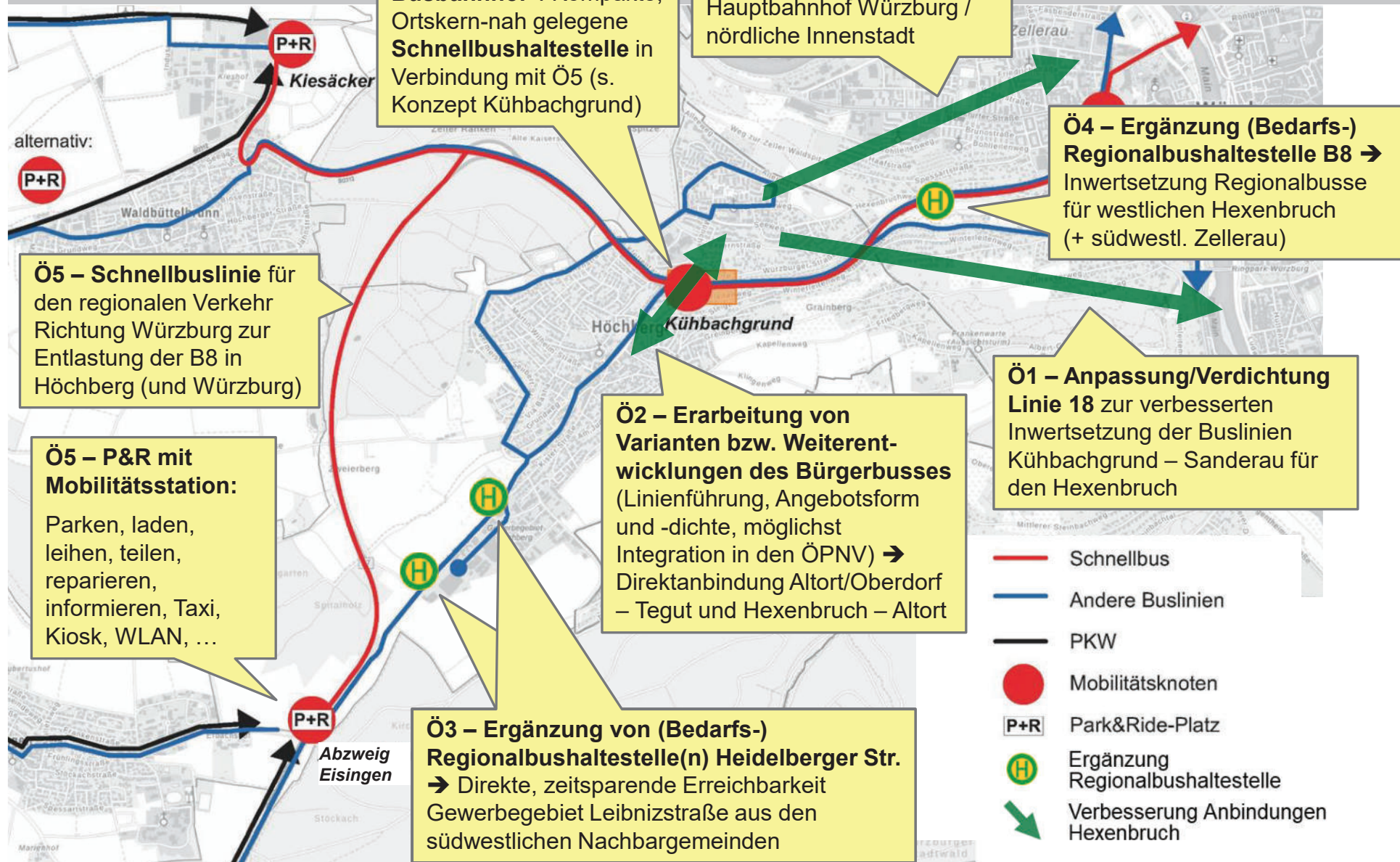
Verlegung Kiss&Go Grundschule vom Herrenweg an den Friedhofsparkplatz (Prüfung im Rahmen Maßnahme S10 Friedrich-Ebert-Straße)



ÖPNV (Ö)



ÖPNV Ö1 bis Ö6





Ö6 – „HÖCHBERGER BUSBAHNHOF“

Beispiel in Verbindung mit städtebaulichem Konzept Kühbachgrund



Variante straßenbegleitende Richtungshaltestellen



Variante einseitiger Busbahnhof

Status Quo Münchener Straße zu schülerverkehrsrelevanten Uhrzeiten





Ö6 – „HÖCHBERGER BUSBAHNHOF“ Beispiel in Verbindung mit städtebaulichem Konzept Kühbachgrund

Nutzungen und Aufgaben der Knotenpunkte

Multifunktionale Knotenpunkte / Mobilitätszentralen:

- Multimodale Knotenpunkte (Park&Ride-Plätze)
- Knotenpunkt ÖPNV (Schnellbus – Flächenerschließung)



Beispiele aus der Schweiz und aus Vorarlberg



Status Quo / Defizite:

- Veränderungen im Fahrplanangebot erfolgen häufig ohne hinreichende Einbeziehung der Betroffenen / Fahrgäste in der Gemeinde
- Optimierungsvorschläge aus der Bevölkerung erlangen i. d. R. nicht ausreichend Gewicht beim Aufgabenträger für den ÖPNV

→ Bündelung der Interessen Höchbergs hinsichtlich des ÖPNV durch eine/n ÖPNV-Beauftragte/n:

- als Ansprechpartner/in für Bürgerinnen und Bürger
- als Bindeglied zur Verwaltung
- als kompetente Stelle zur Vornahme einer fachlichen Vorprüfung der Vorschläge aus der Bürgerschaft, unterstützt durch die Gemeindeverwaltung und ggf. ein Fachbüro
- als für die Gemeinde verhandelnde Instanz im Gespräch mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV, zusammen mit Bürgermeister und Verwaltung
- als ehrenamtliche Tätigkeit aus den Reihen von Marktgemeinderat/Bürgerschaft
- ggf. mit erweitertem Wirkungsfeld im Sinne eines/r „Mobilitätsbeauftragten“



**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT**