



# Verkehrs- entwicklungskonzept Höchberg 2040



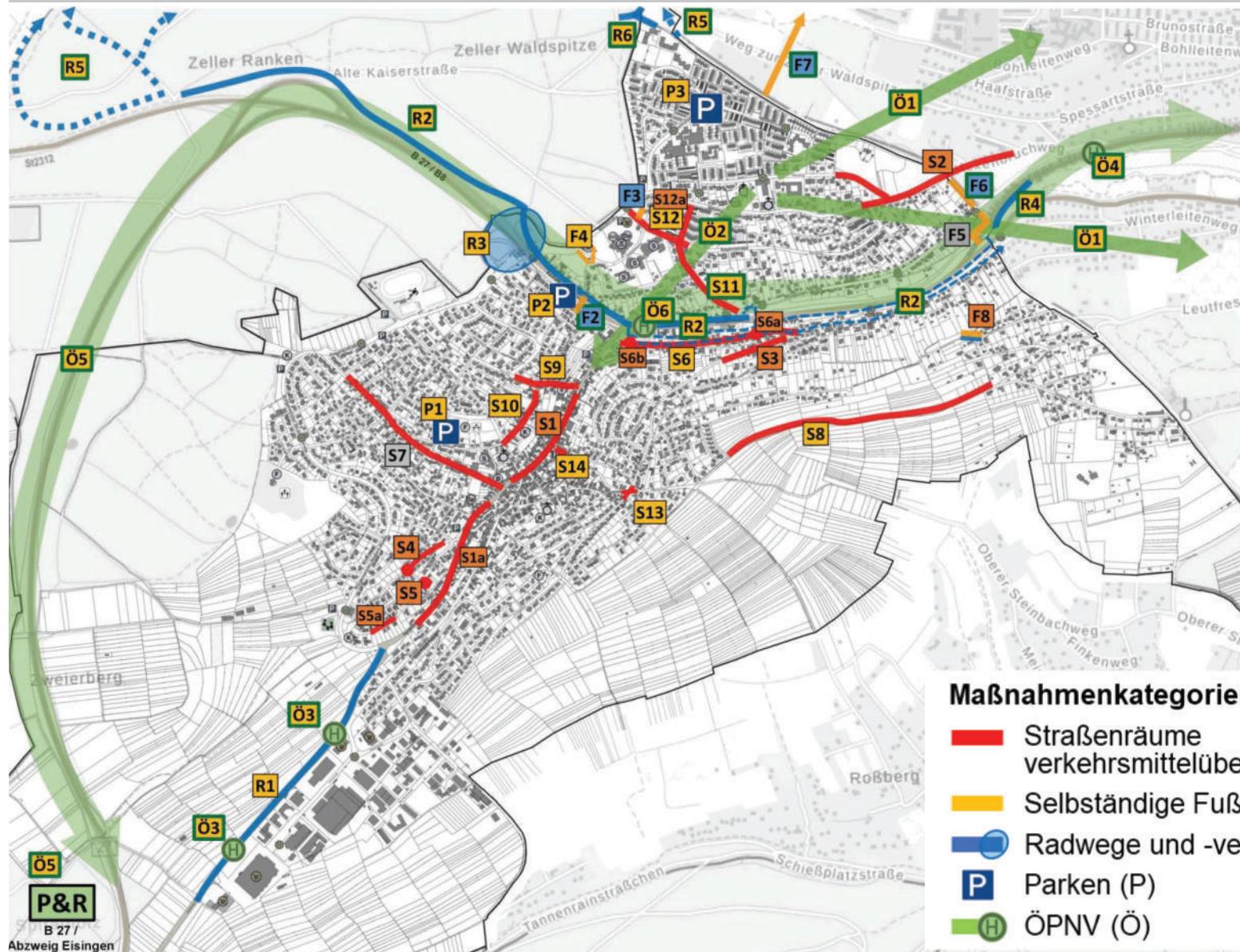
Anhang:  
Maßnahmenbeschreibung

MGR 28.11.2023



# ÜBERSICHT

# MASSNAHMEN - ÜBERSICHT



## Maßnahmenkategorien

- Straßenräume verkehrsmittelübergreifend (S)
- Selbständige Fußverbindungen (F)
- Radwege und -verbindungen (R)
- Parken (P)
- ÖPNV (Ö)



## Maßnahmenkatalog

### Straßenräume verkehrsmittelübergreifend (S)

- S1 Hauptstraße: Tempo 20 mit vorgezogenem Seitenbereich Wirthgasse, langfristig Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität mittels Begegnungszenen
- 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 Treppenmündung 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 Reele / 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 (Präfauftrag)
- 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 Aschaffenburger Straße
- P3 Parkraumkonzept Hexenbruch einschließlich ruhender Radverkehr und Carsharing

## Ö 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

### STRASSENRÄUME VERKEHRSMITTELÜBERGREIFEND (S)



## Hauptstraße

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



## S1 - HAUPTSTRASSE

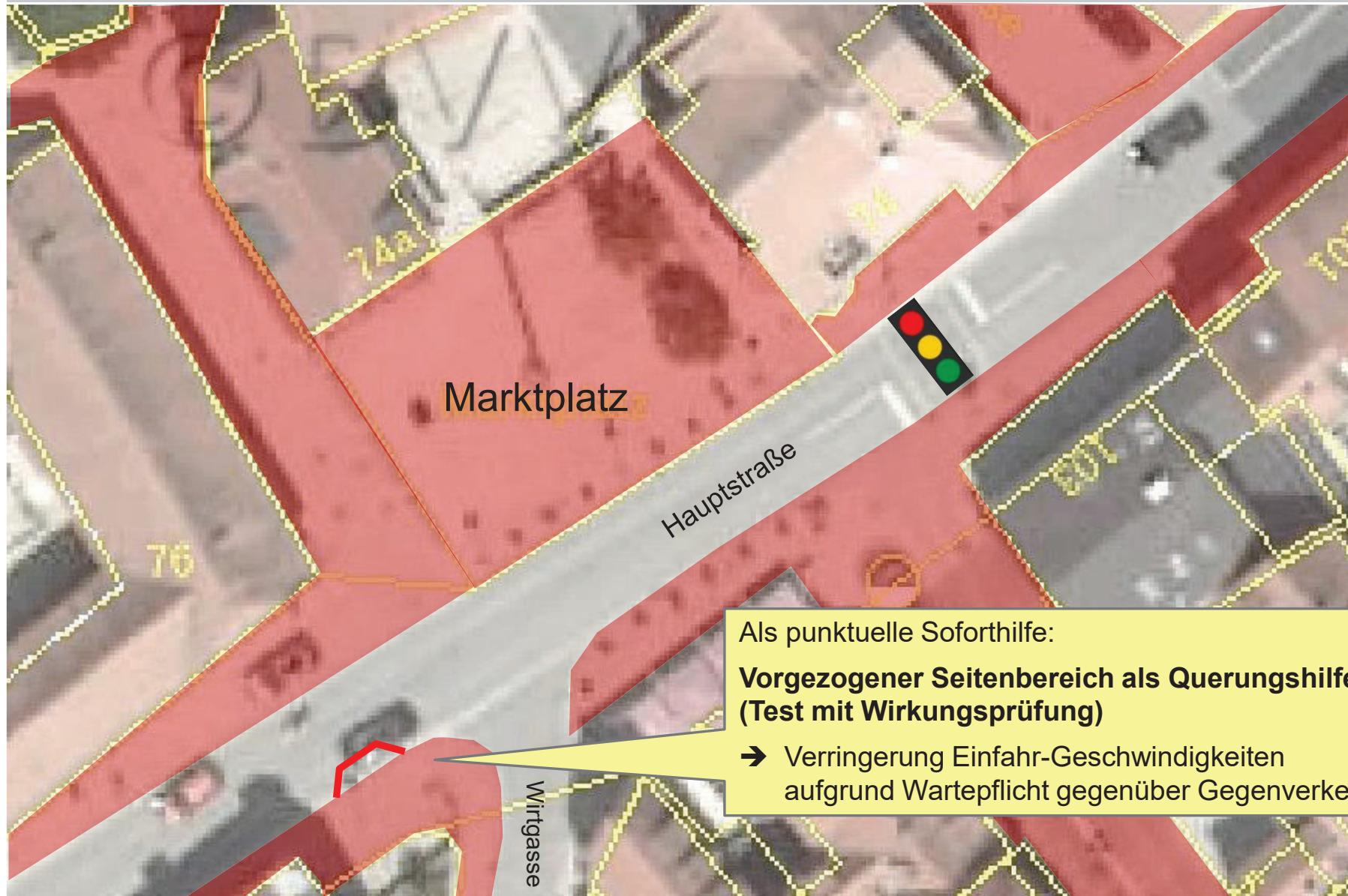
### Marktplatz – Ziel = Verbesserung Aufenthaltsqualität



- 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



### Handlungsansatz Baustein 1: Geschwindigkeitsmanagement Marktplatz



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



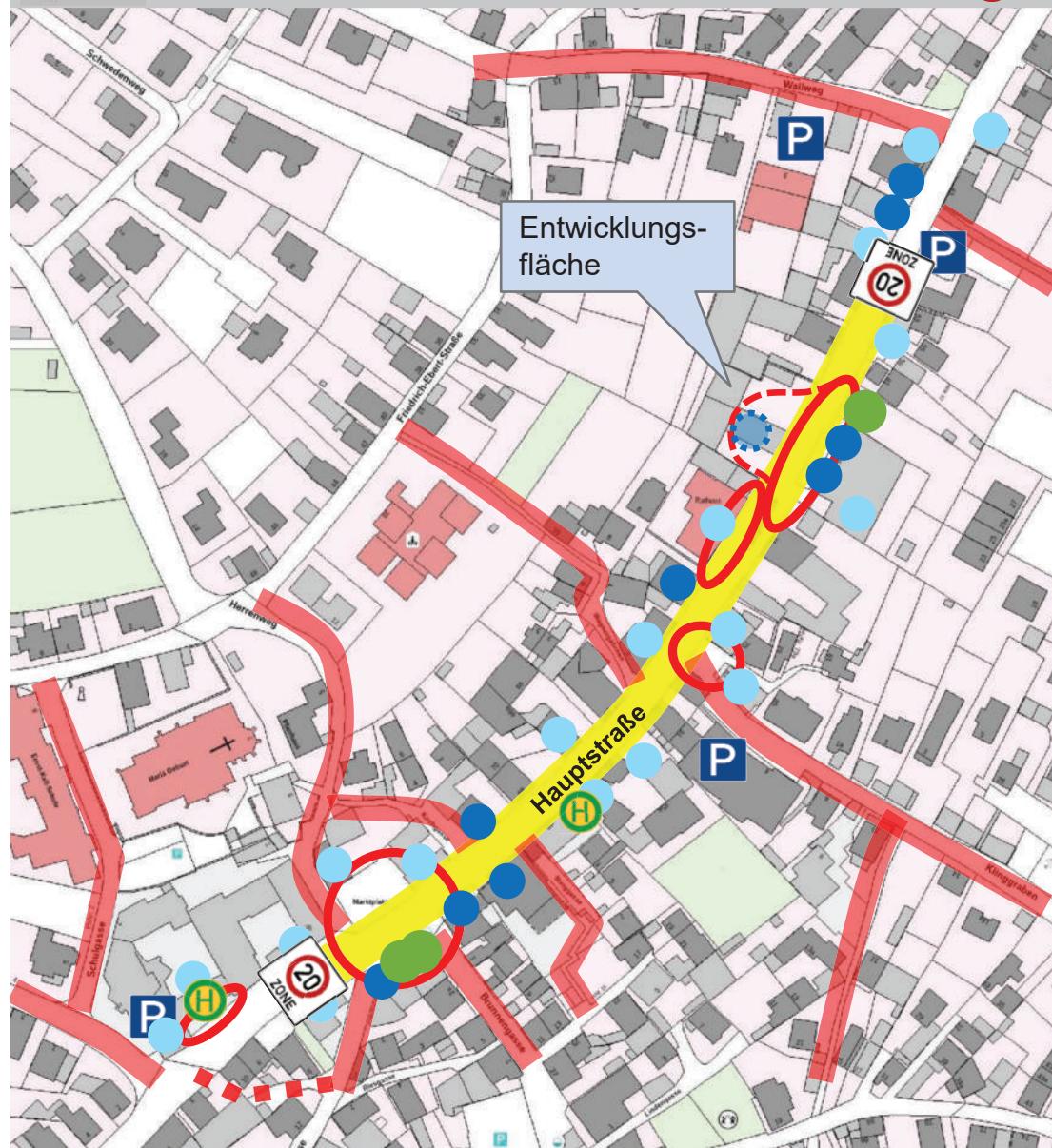
Beginn Tempo-20-Zone: Parkstreifen vor  
Hausnr. 50a (= vorhandene Torsituation  
durch Engstelle mit Wartepflicht von  
außen, ggf. gestalterisch betonen)

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



## 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
- P 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



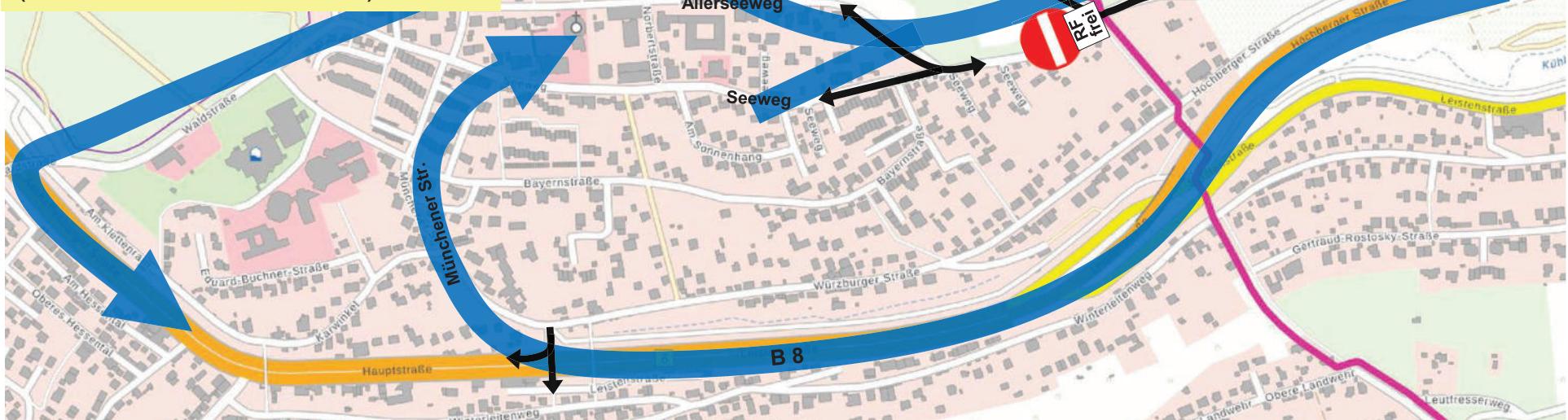
- Gehbahn nur in markierter Form möglich → Muss bei Kfz-Begegnung befahren werden
- Zeitweise hohe Verkehrsmengen, teils unangepasste Geschwindigkeiten
- Bedrängtes Radfahren beim Bergauf-Überholen
- Stark und dauerhaft thematisiert seitens Bürgerschaft



## 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 Münchener 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 Umfahrungsverkehr durch die Würzburger Str. bei Stau auf der B 8 (→ ggf. dort „Verbot für Kfz, Anlieger und Busverkehr frei“)



## Alte Steige

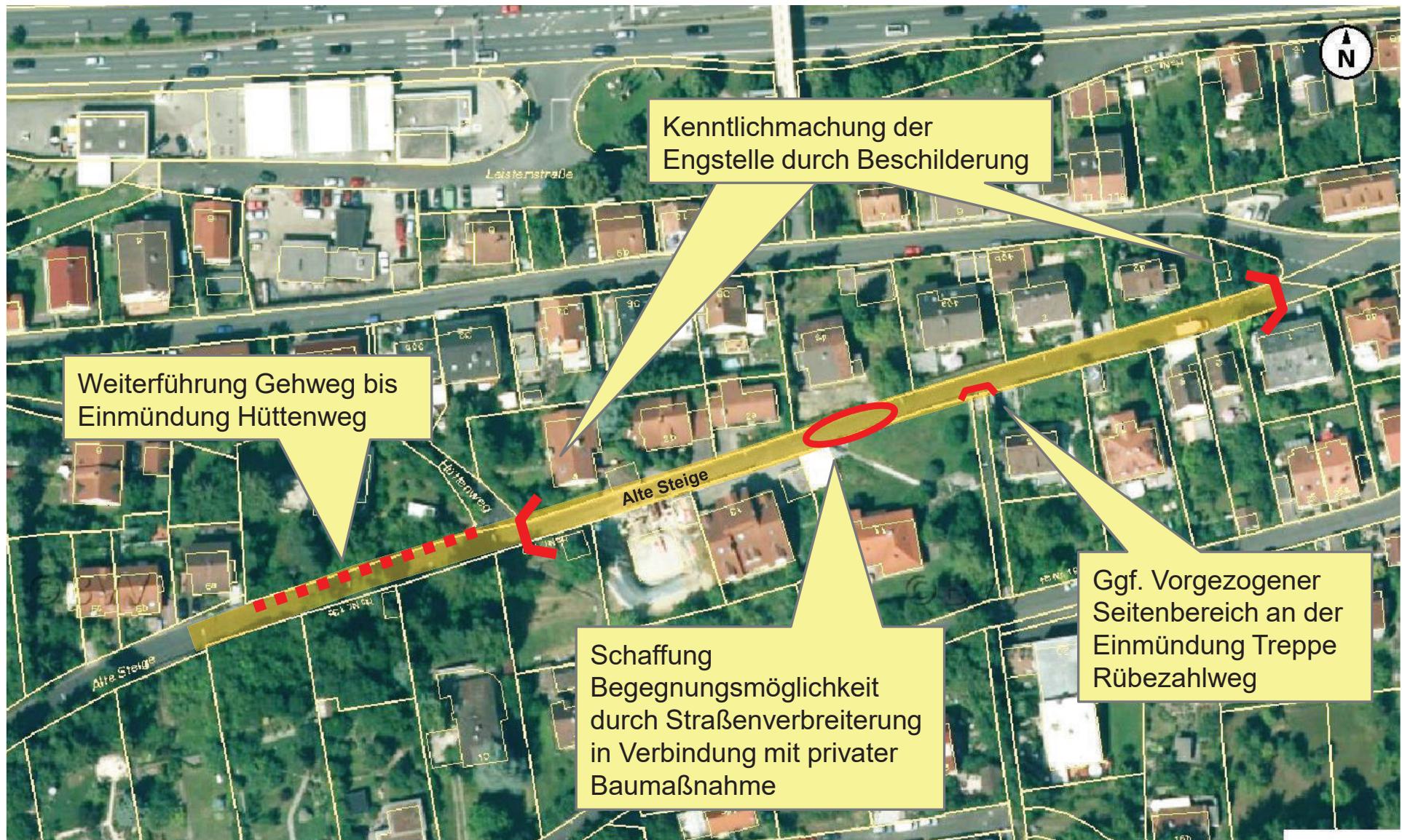
**Verbesserung des Fußgängerschutzes und  
Verdeutlichung der  
Begegnungsmöglichkeiten auf dem  
einspurigen Fahrbahnabschnitt**



- 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



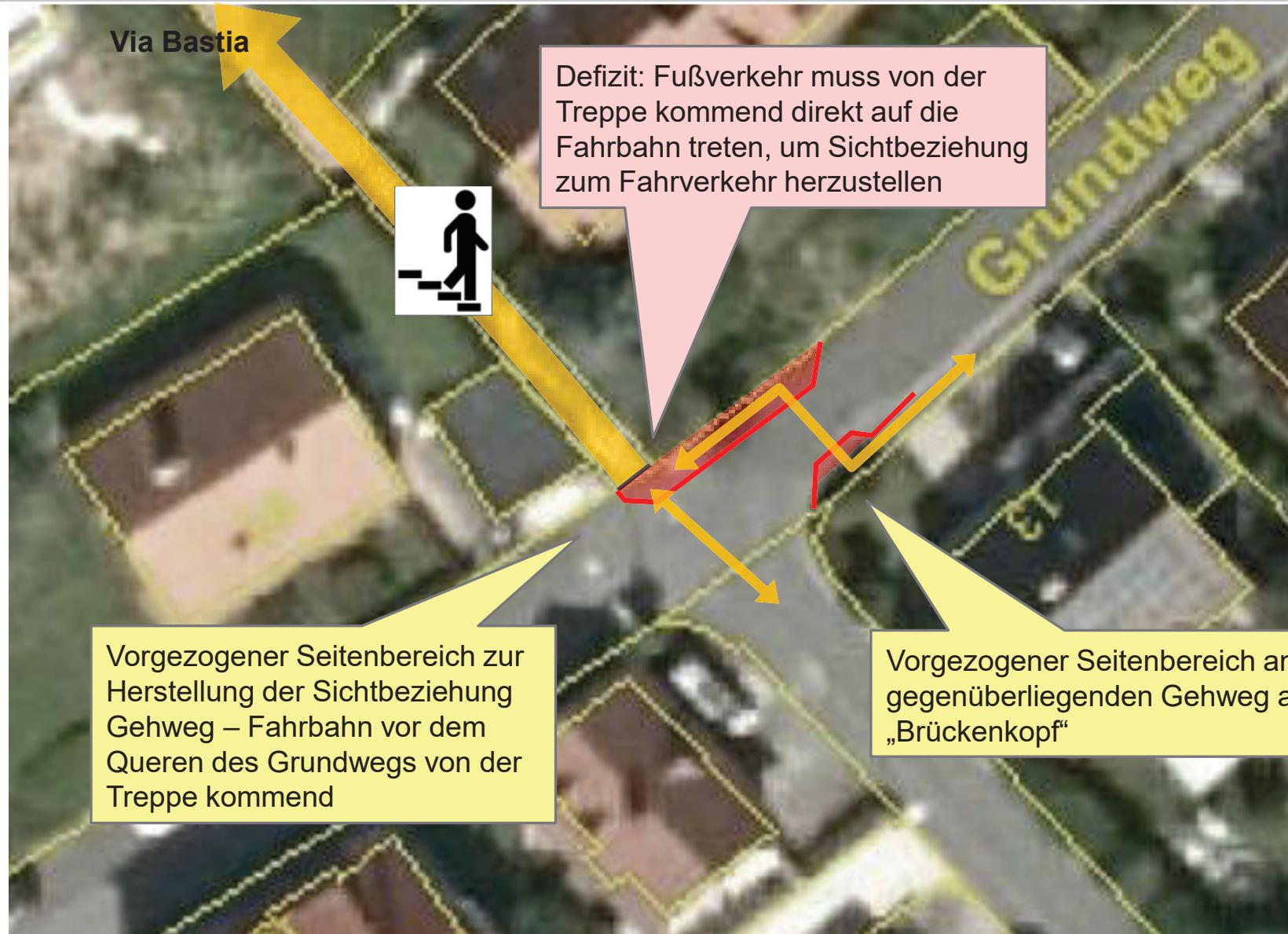
## S3 – ALTE STEIGE Handlungsansatz





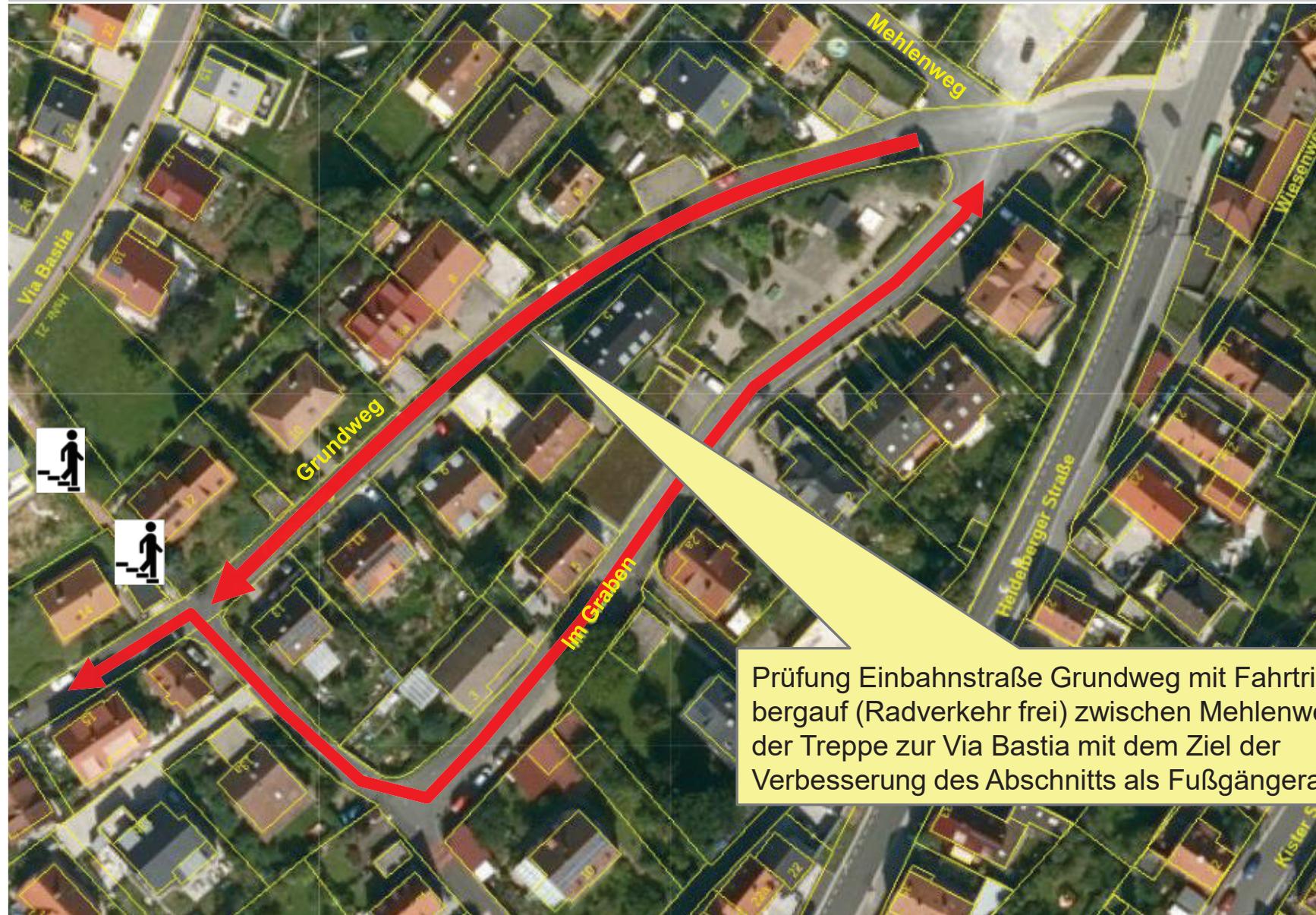
## Grundweg

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





## S4 - GRUNDWEG





## Im Graben

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





### 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



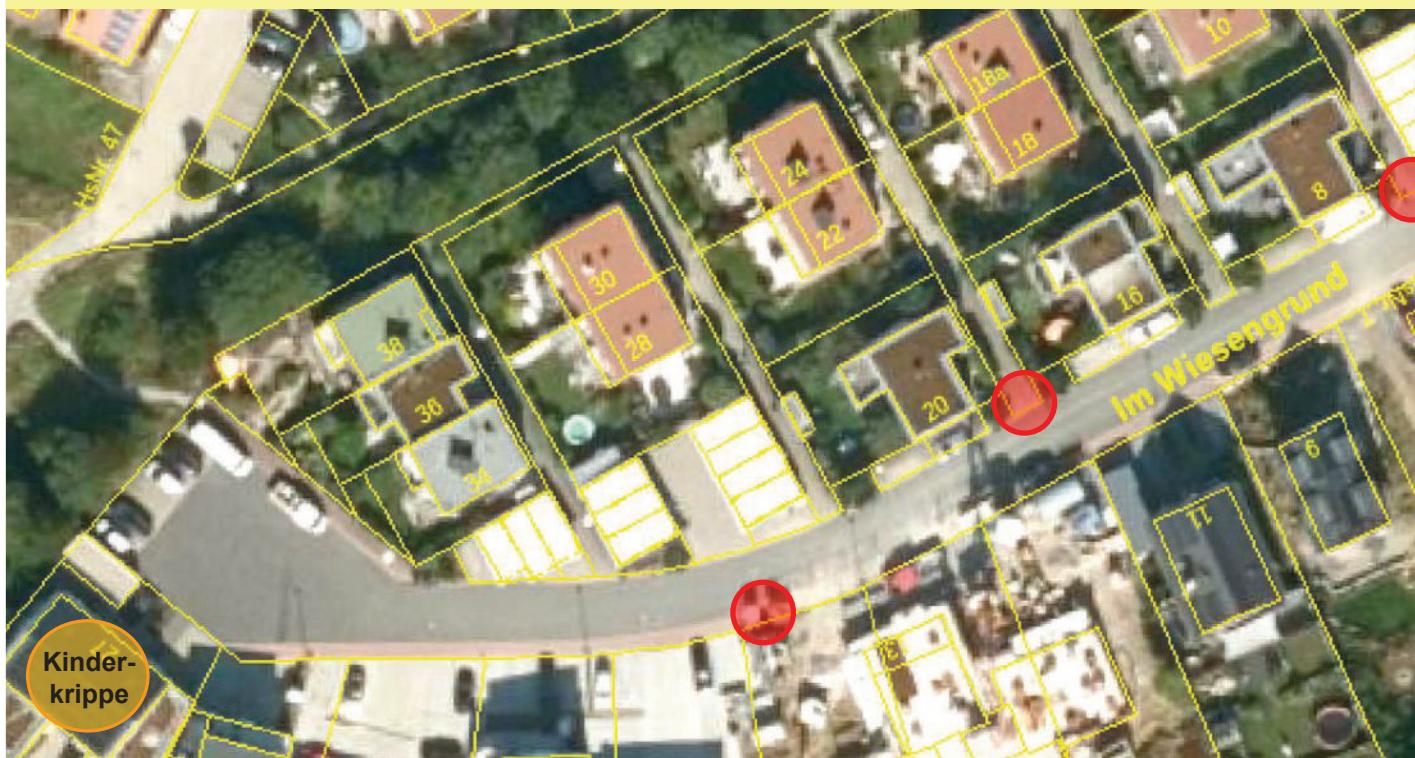
## S5a – IM WIESENGRUND

### 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**





### Ergebnis Ortsrundgang

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

### Maßnahmen

- Verbreiterter 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

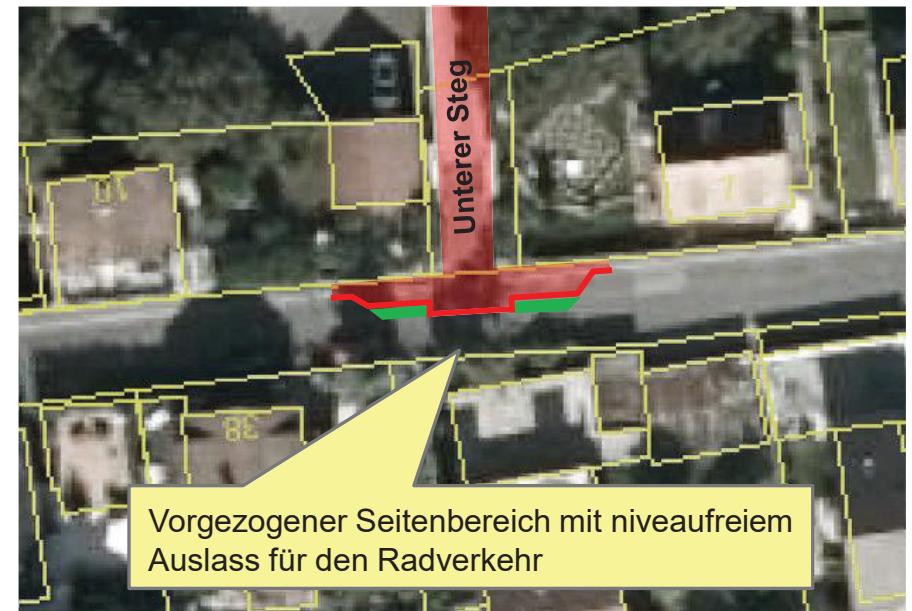
## Provisorien als Einmündungshilfe für den Radverkehr



**S6b – Einmündungshilfe Oberer Steg**



**S6a – Vorgezogener Brückenkopf Unterer Steg**





## Martin-Wilhelm-Straße

**Schaffung einer angemessen 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



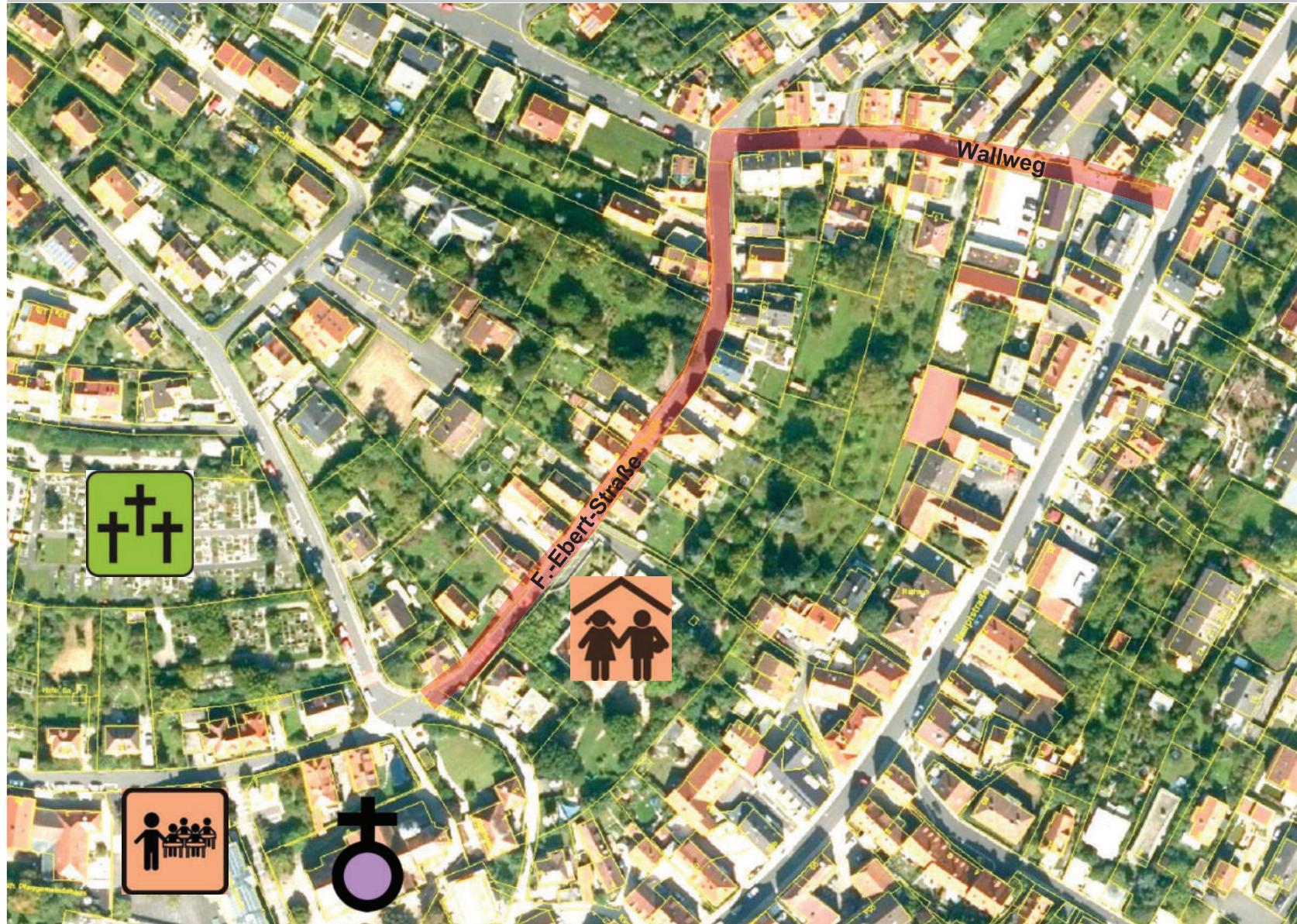
# Wallweg und Friedrich-Ebert-Straße

**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



#### Vorrangwegenetz Kinder

(nicht durchgehend barrierefrei)

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

Abgeleitet aus Vorrangwegenetz Kinder:

**Hohe Bedeutung beider Straßen für Grundschul- und Kindergartenwege**

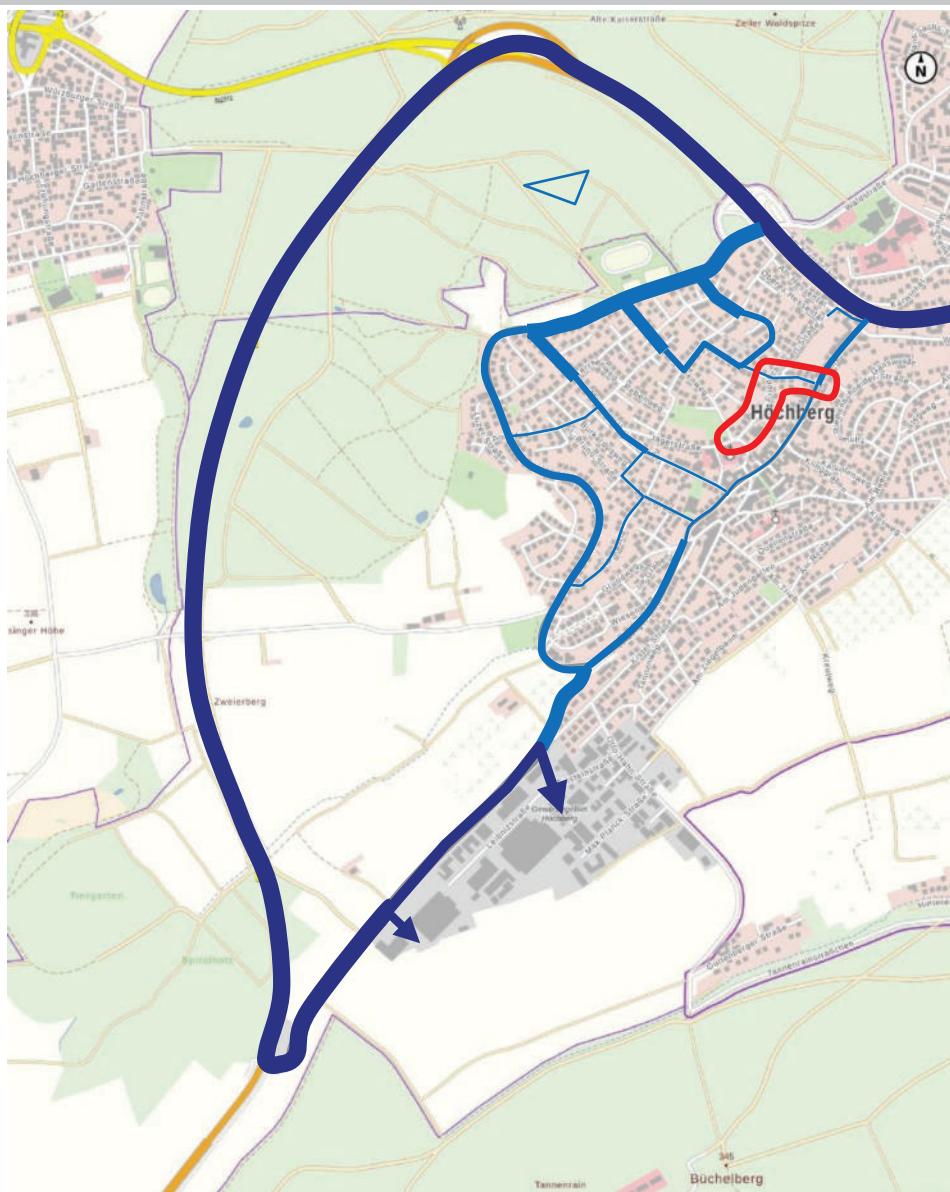
Darüber hinaus:

**Hohe Bedeutung beider Straßen für Senioren  
(Friedhof, Kirche)**



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

### Funktionale Anforderungen – Quartierserschließung Kfz



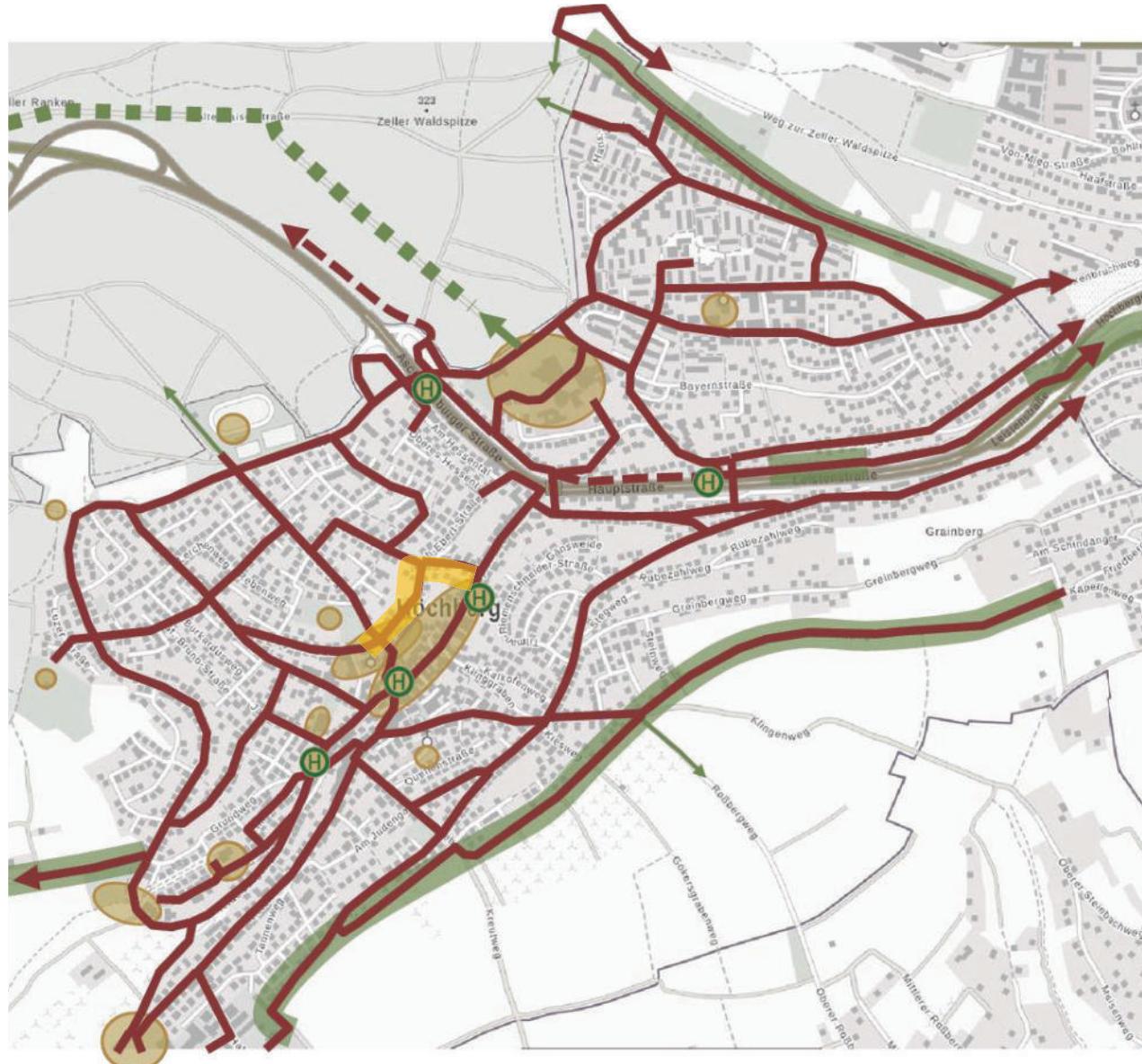
#### Bedeutung im Kfz-Verkehrsnetz:

- 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



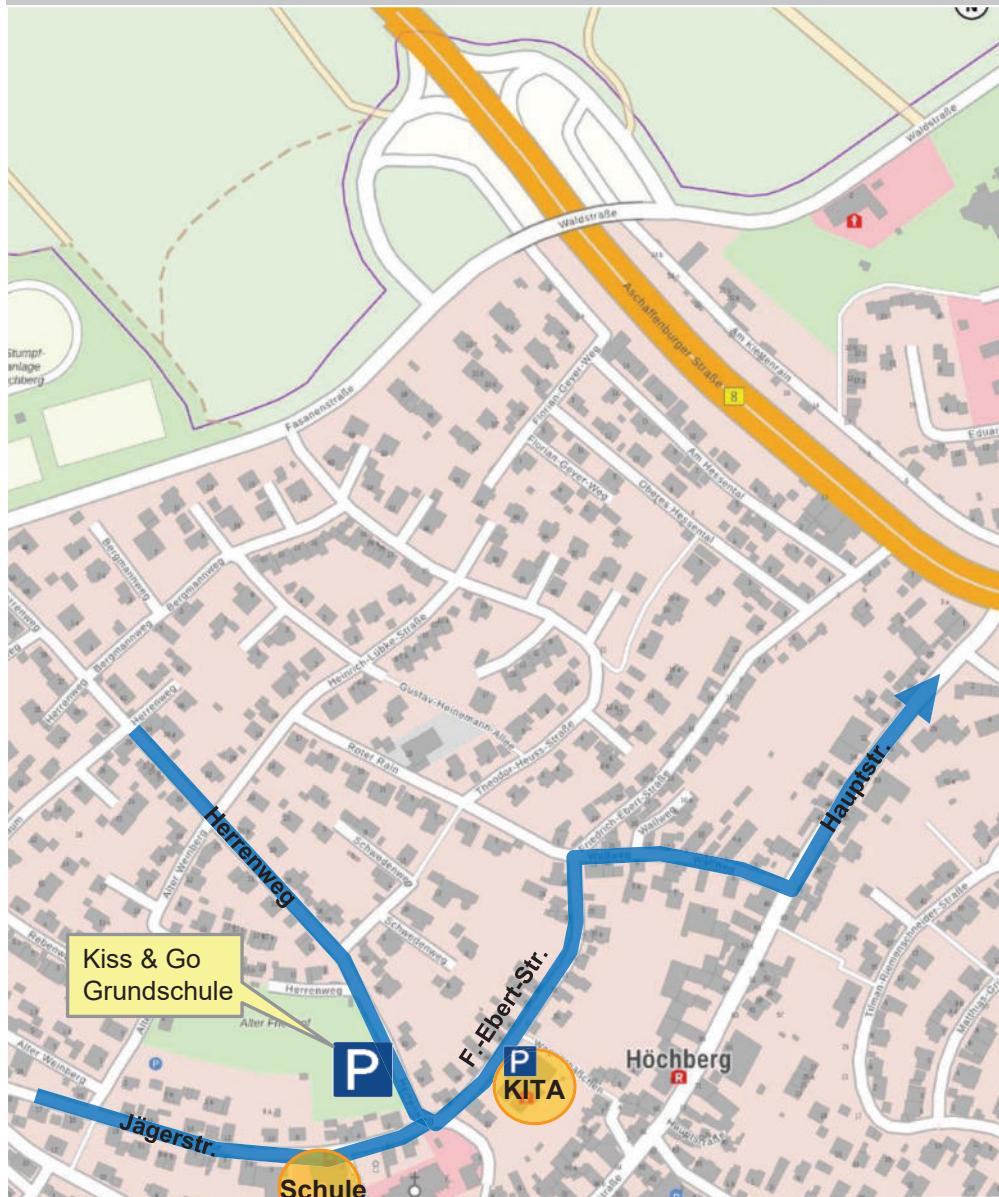
→ Handlungserfordernisse und -möglichkeiten, um Raum für Fuß und Rad zu gewinnen?

### Friedrich-Ebert-Straße:

- Verbreiterter 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



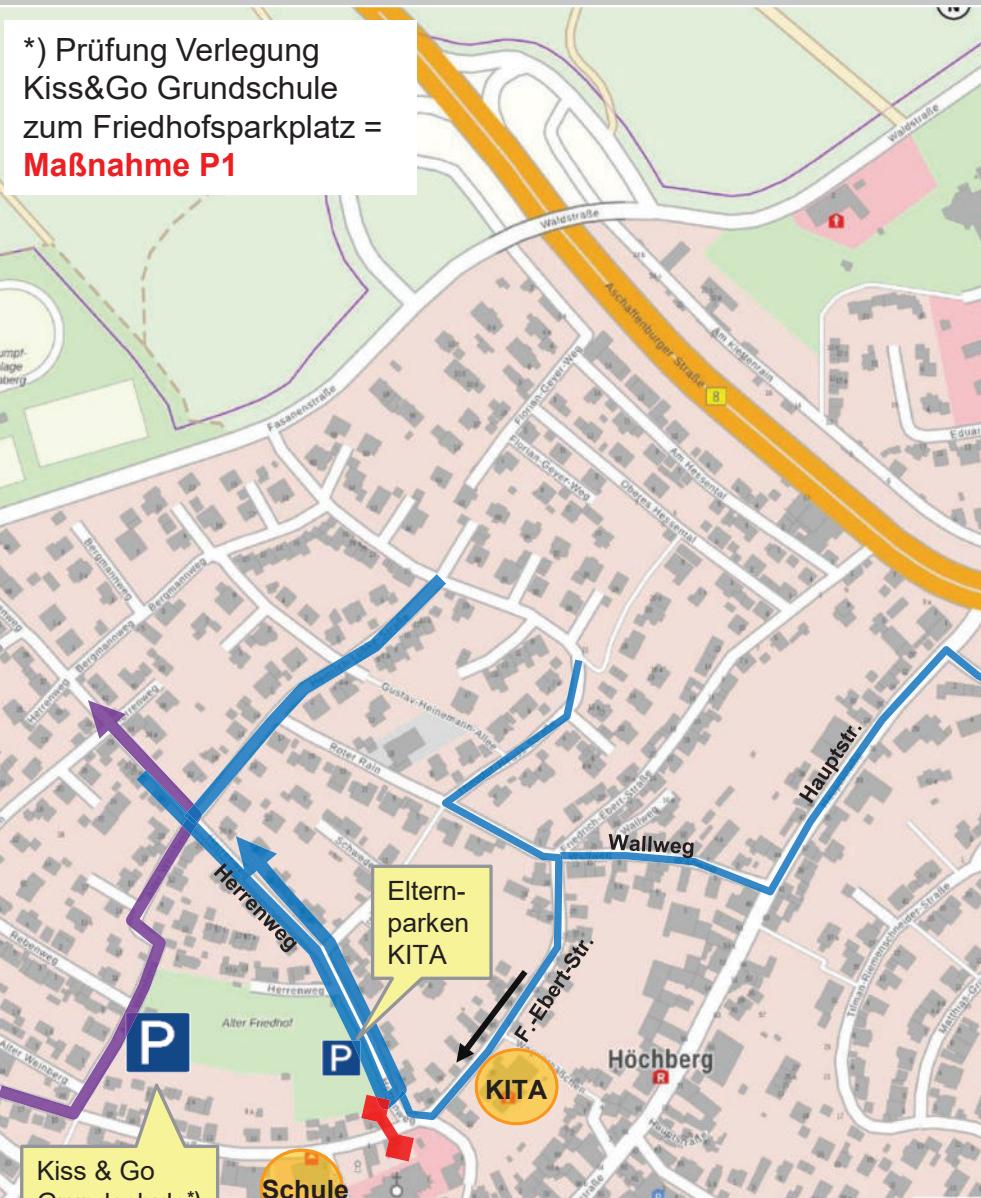
### Ausgangslage

- 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



VERKEHRSENTWICKLUNGSKONZEPT HÖCHBERG 2040  
Anhang Maßnahmenbeschreibung (MGR 28.11.2023)

### 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:

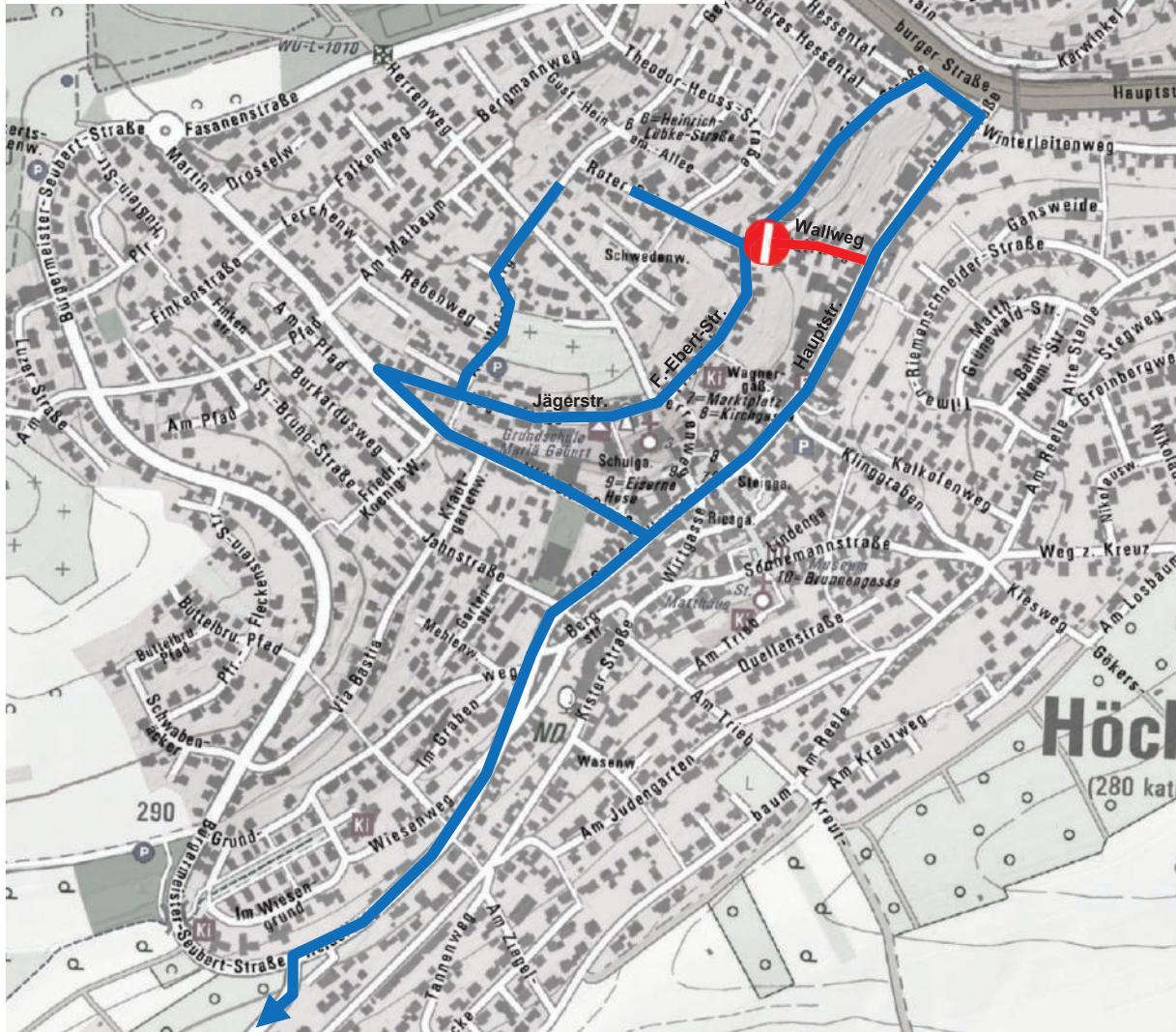
- Bestehender „Verkehrsberuhigter Bereich“ entspricht nicht der funktionalen Bedeutung im Straßensystem → Änderung verkehrsrechtliche Anordnung?
  - Faktische Verringerung der Geschwindigkeiten erforderlich → ansonsten Gehweg nötig, für den bei Zweirichtungsverkehr kein Platz ist
  - Einbahnstraße (auch 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

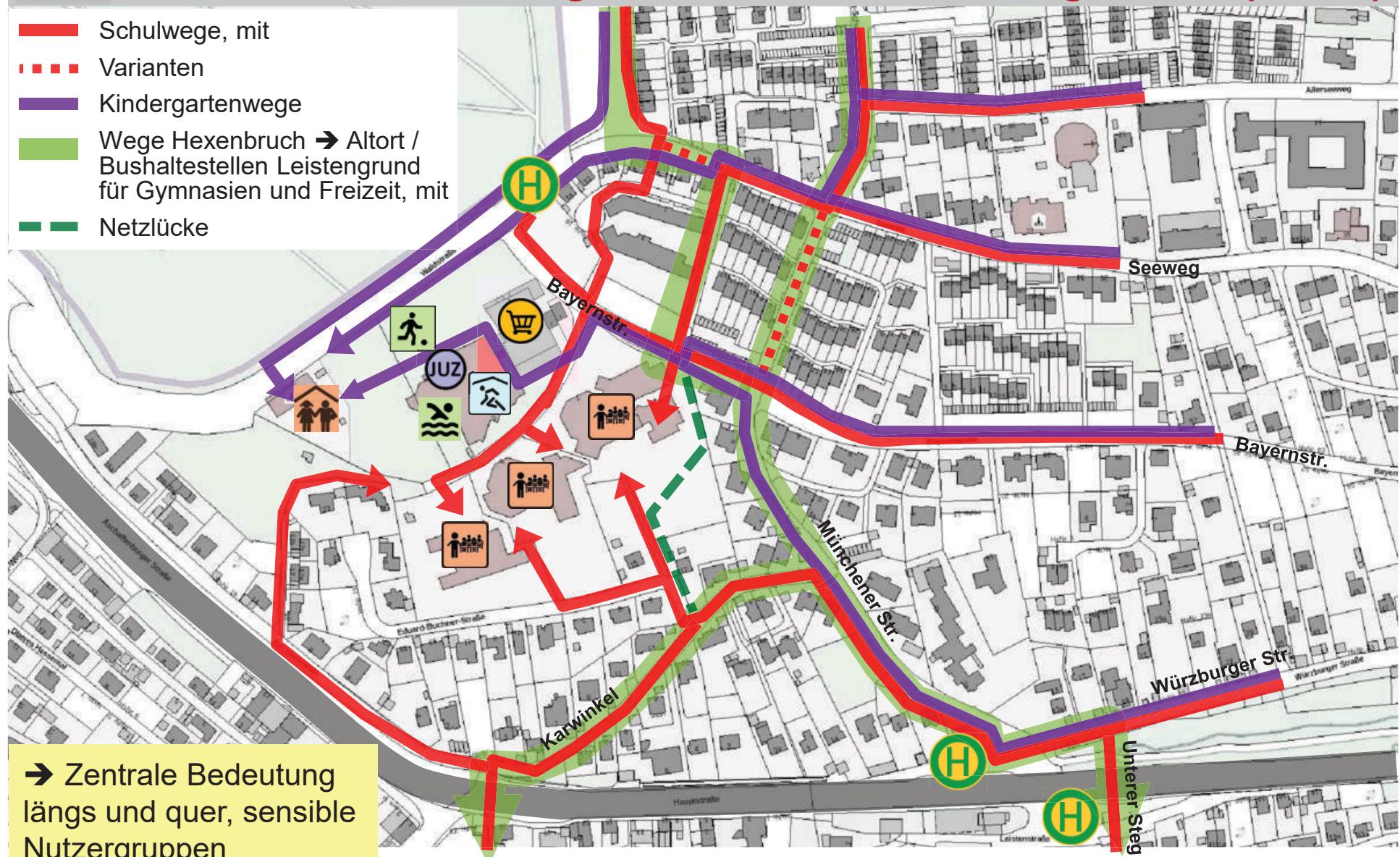


- Fehlende Linksabbiegemöglichkeit auf die B 8
- Keine gesicherte Querung zur Bushaltestelle Karwinkel
- Schwieriges Linksabbiegen in die Würzburger Str. für unsicheren Radverkehr
- Schmaler einseitiger Gehweg, kein Übergang zu Würzburger Straße / Unterer Steg



## S11 - MÜNCHENER STRASSE Wegebedürfnisse Kinder und Jugendliche (zu Fuß)

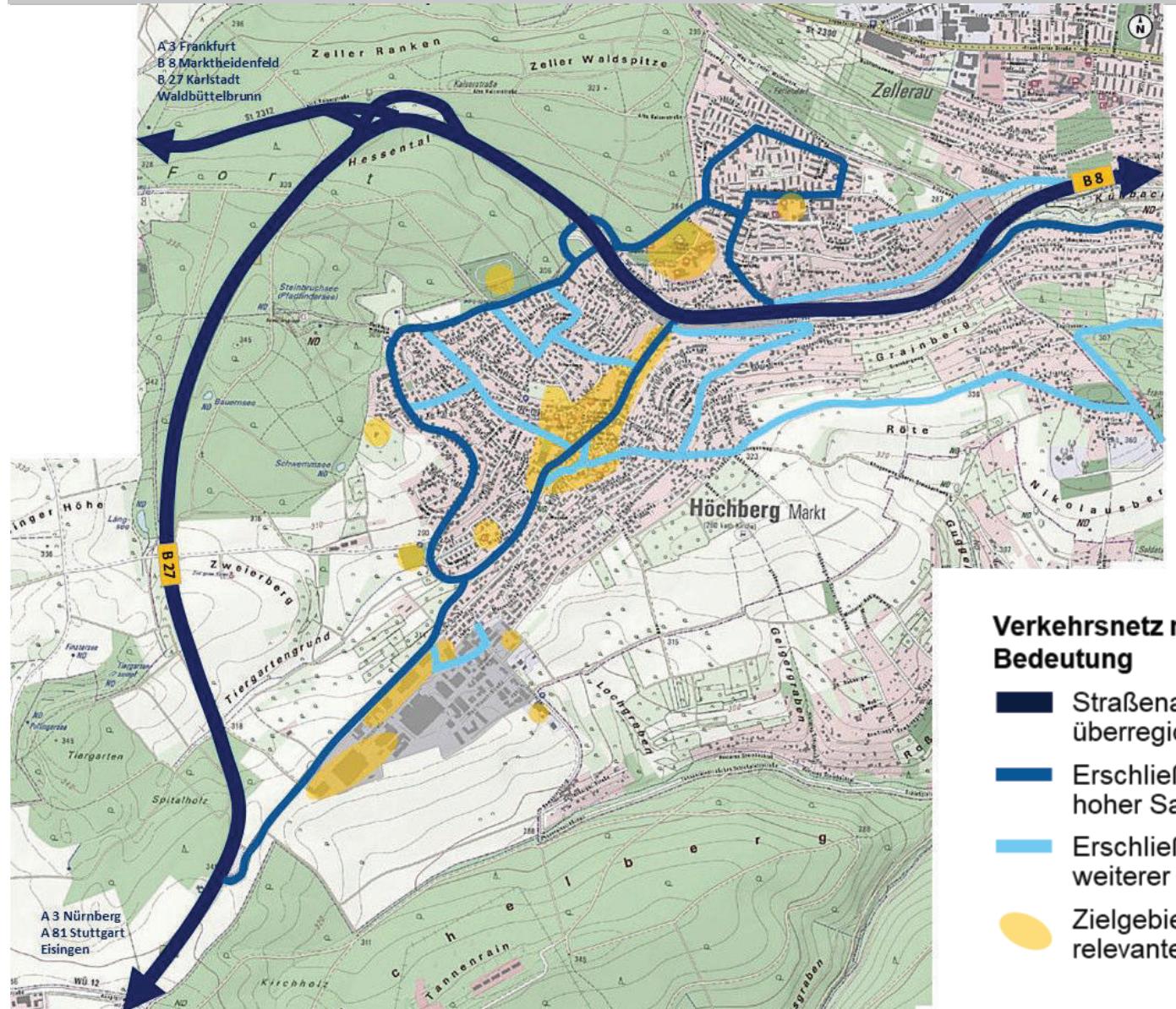
- Schulwege, mit
- Varianten
- Kindergartenwege
- Wege Hexenbruch → Altort / Bushaltestellen Leistengrund für Gymnasien und Freizeit, mit
- Netzlücke





# S11 - MÜNCHENER STRASSE

## Funktionale Bedeutung im Kfz-Verkehrsnetz





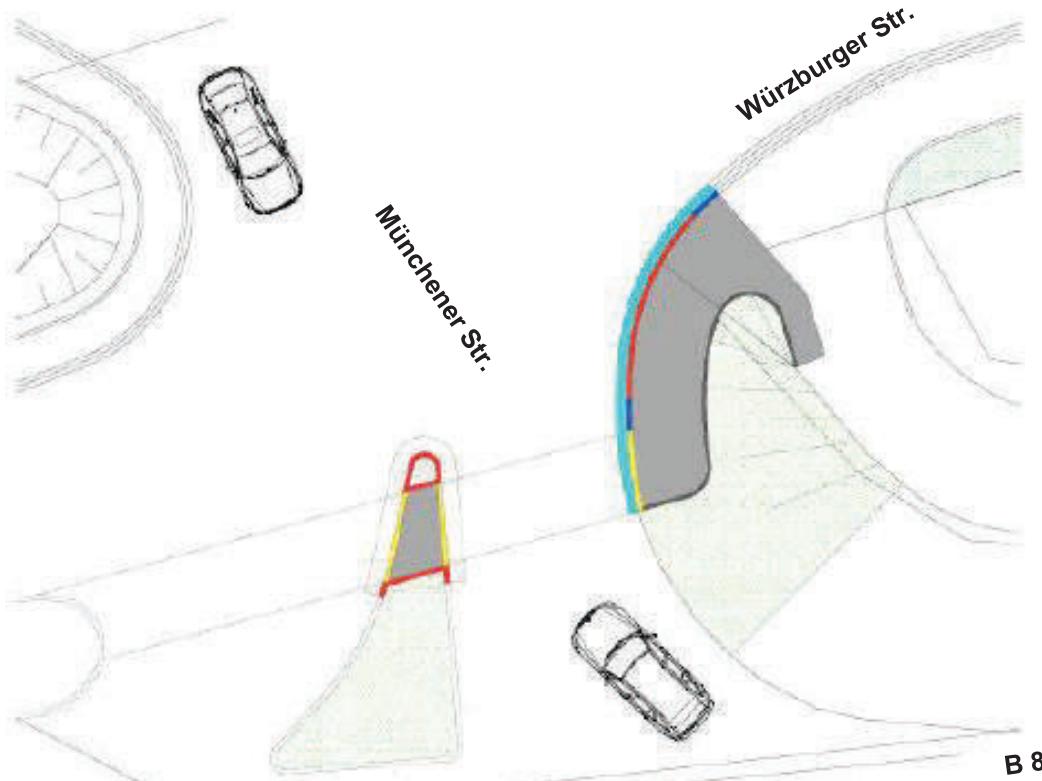
## S11 - MÜNCHENER STRASSE

### Bisherige Bemühungen

Verwaltungsvorschlag Markt Höchberg:

**Querung Einmündung B 8 mit Fußgängerdrückkampel im Bereich bestehender Fahrbahnteiler**

- Ortstermin 02/2022 mit Staatl. Bauamt + LRA Würzburg
- Ablehnende Bewertung



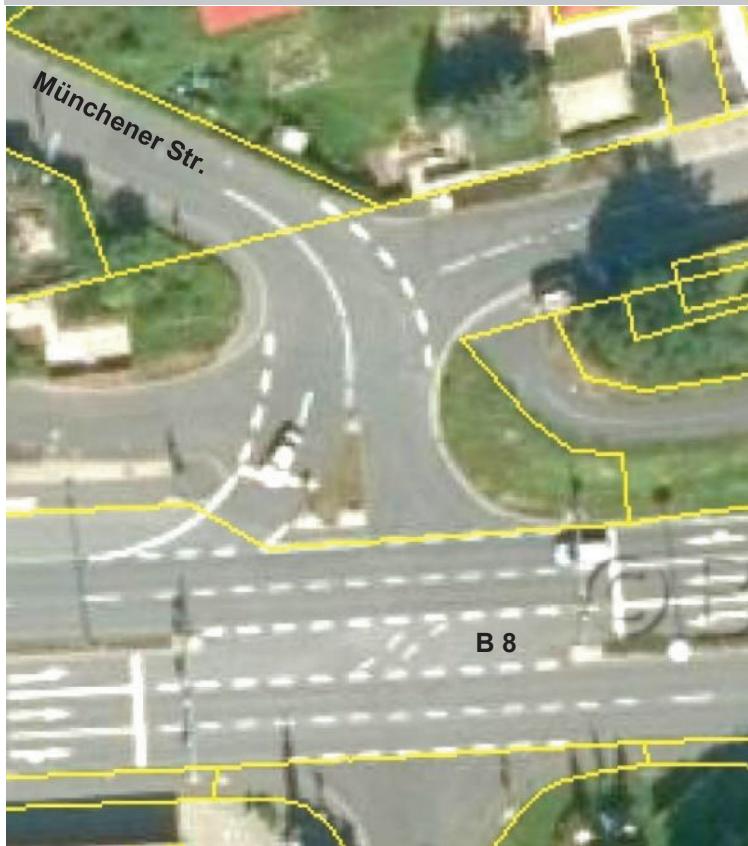
#### Begründung:

- 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 Linksabtriebens 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 Linksabtriebens 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



Verkehrsentwicklungskonzept Höchberg 2040  
Anhang Maßnahmenbeschreibung (MGR 28.11.2023)

#### 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 Augsburger Weg
- Augsburger 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



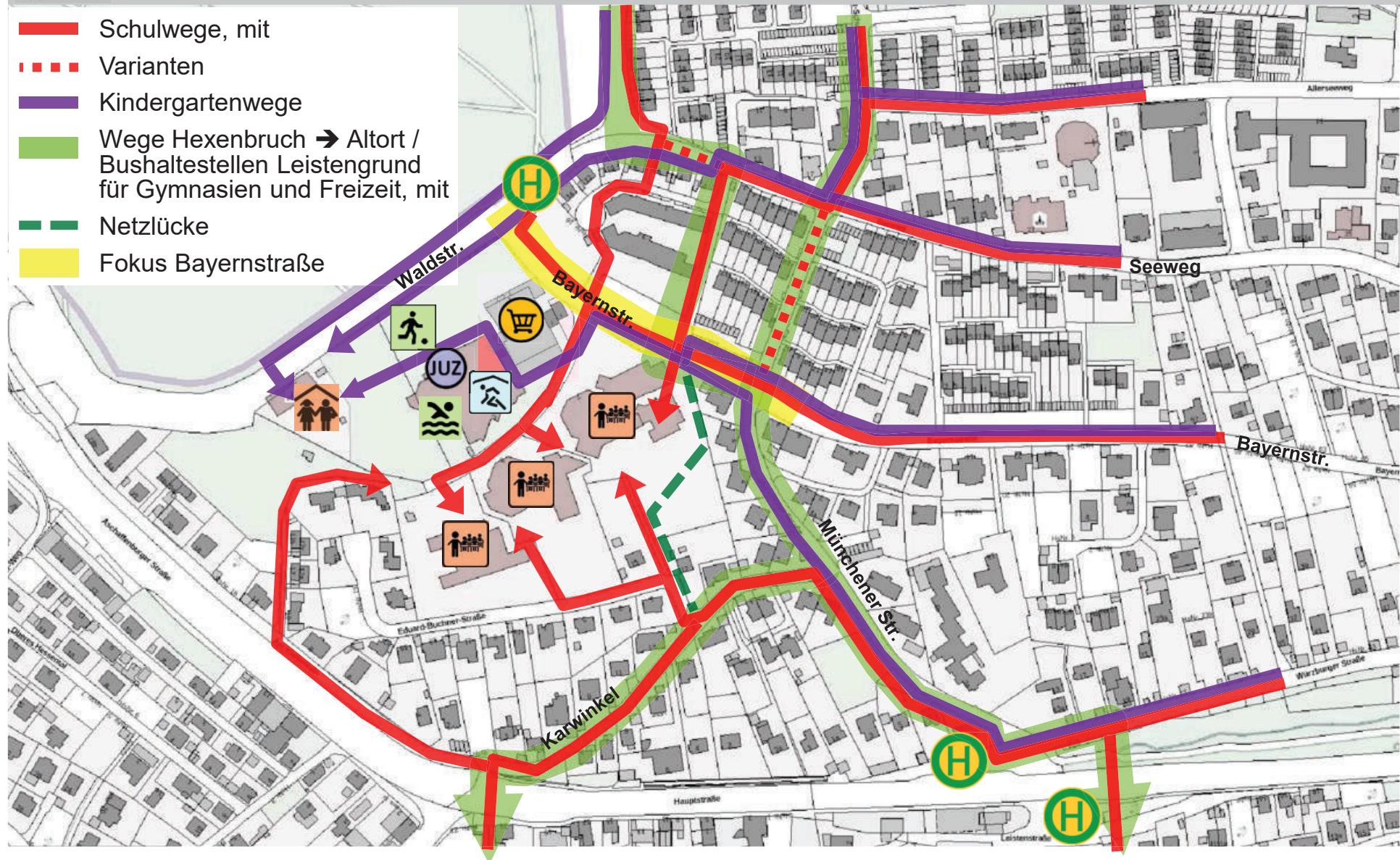
- Fahrbahn für Tempo 50 mit Busverkehr angelegt
  - Im Verhältnis schmale Gehwege mit punktuell hoher Querneigung
  - Beim Ortsrundgang stark thematisiert, einschließlich Erreichbarkeit über Münchener Straße
- Funktionale Anforderungen an den Straßenraum heute?**



## 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

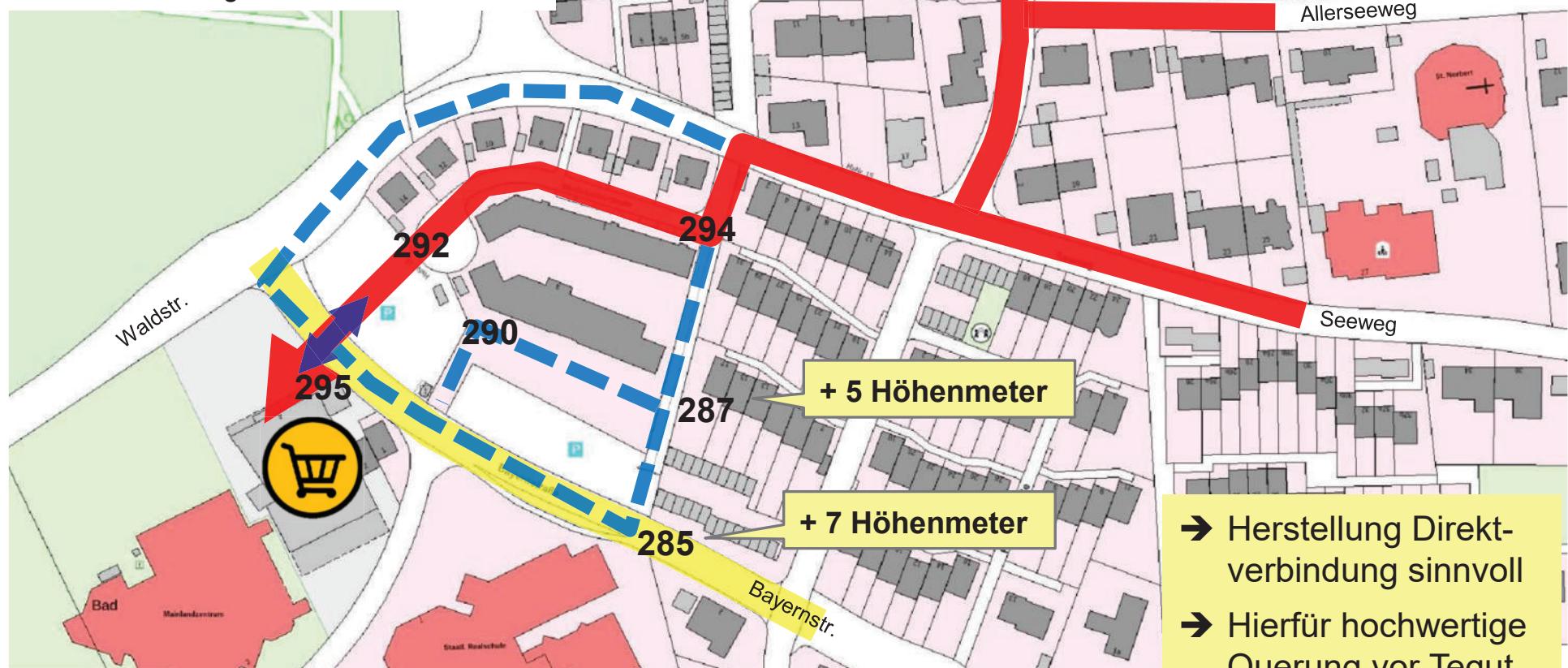




## S12 - BAYERNSTRASSE

### Wegebedürfnisse Einkauf barrierefrei (insbes. Senioren)

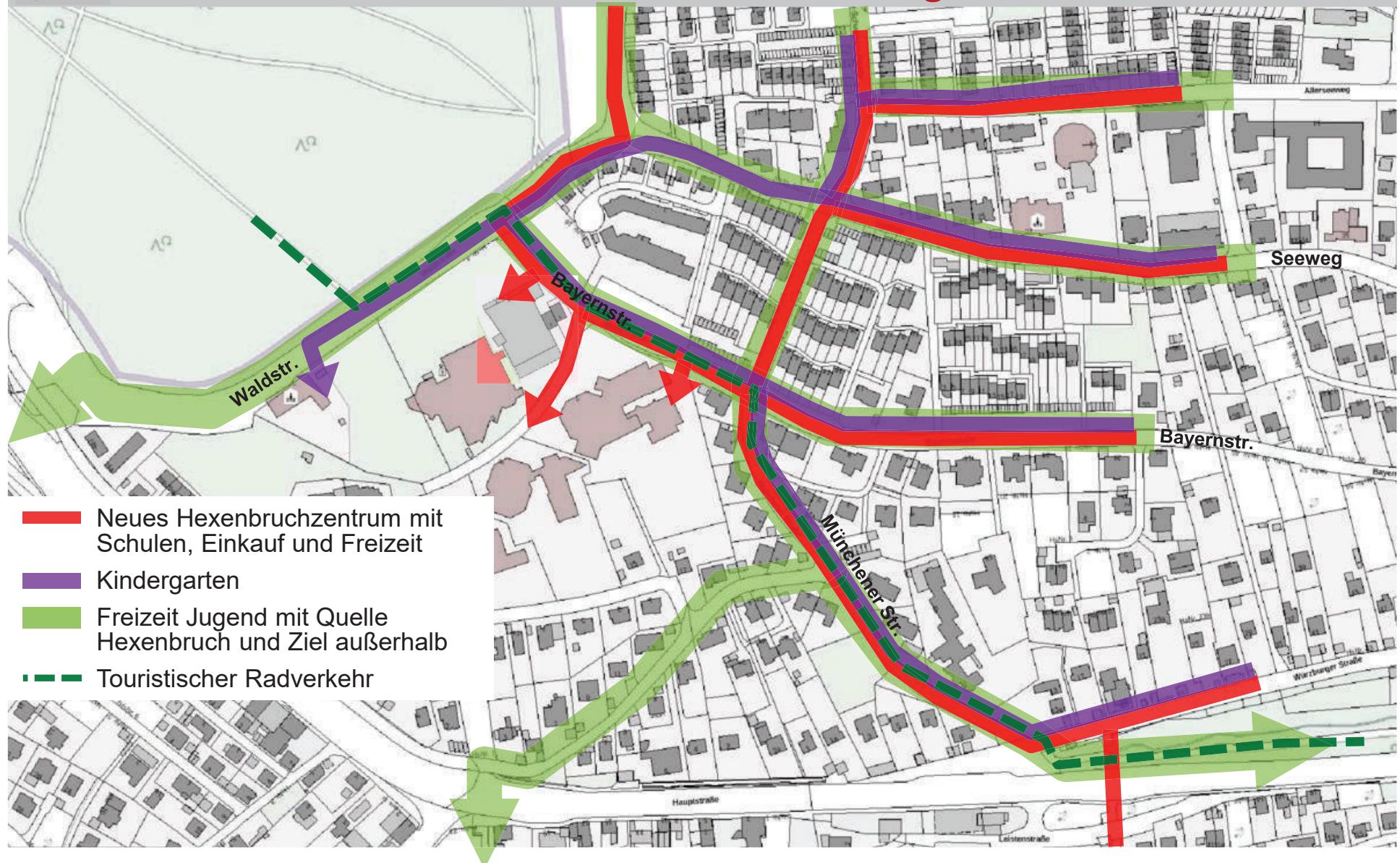
- ←→ Wegebedürfnis Hexenbruch – Tegut: direkt, steigungsarm, verkehrsarm (mit Querungsbedarf)
- Bestehende Wegeverbindungen barrierearm
- 287 Höhenangabe



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



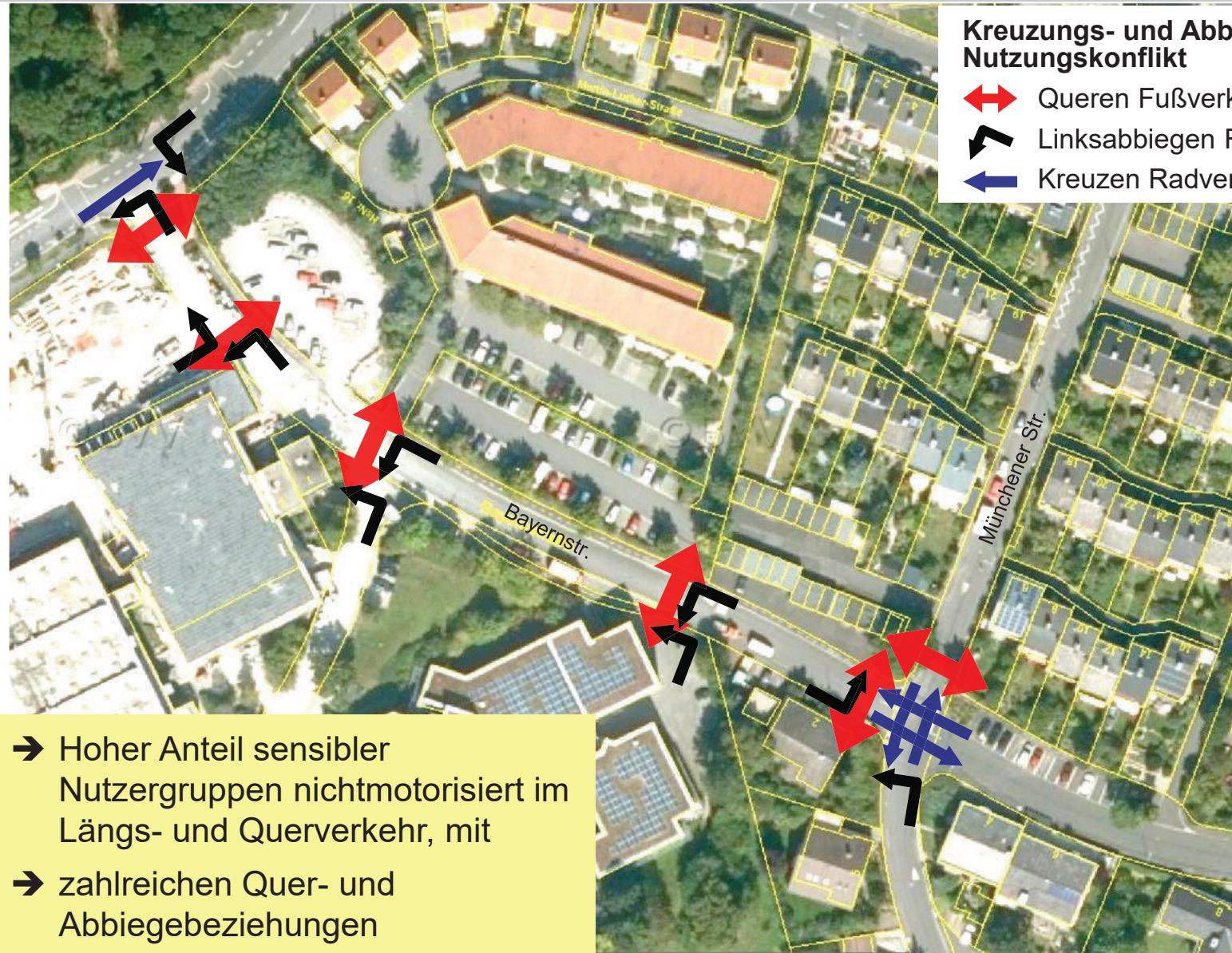
## S12 - BAYERNSTRASSE Wegebedürfnisse Radverkehr





## S12 - BAYERNSTRASSE

### Verkehrsbeziehungen nichtmotorisiert mit Konfliktpotenzial





### **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)**

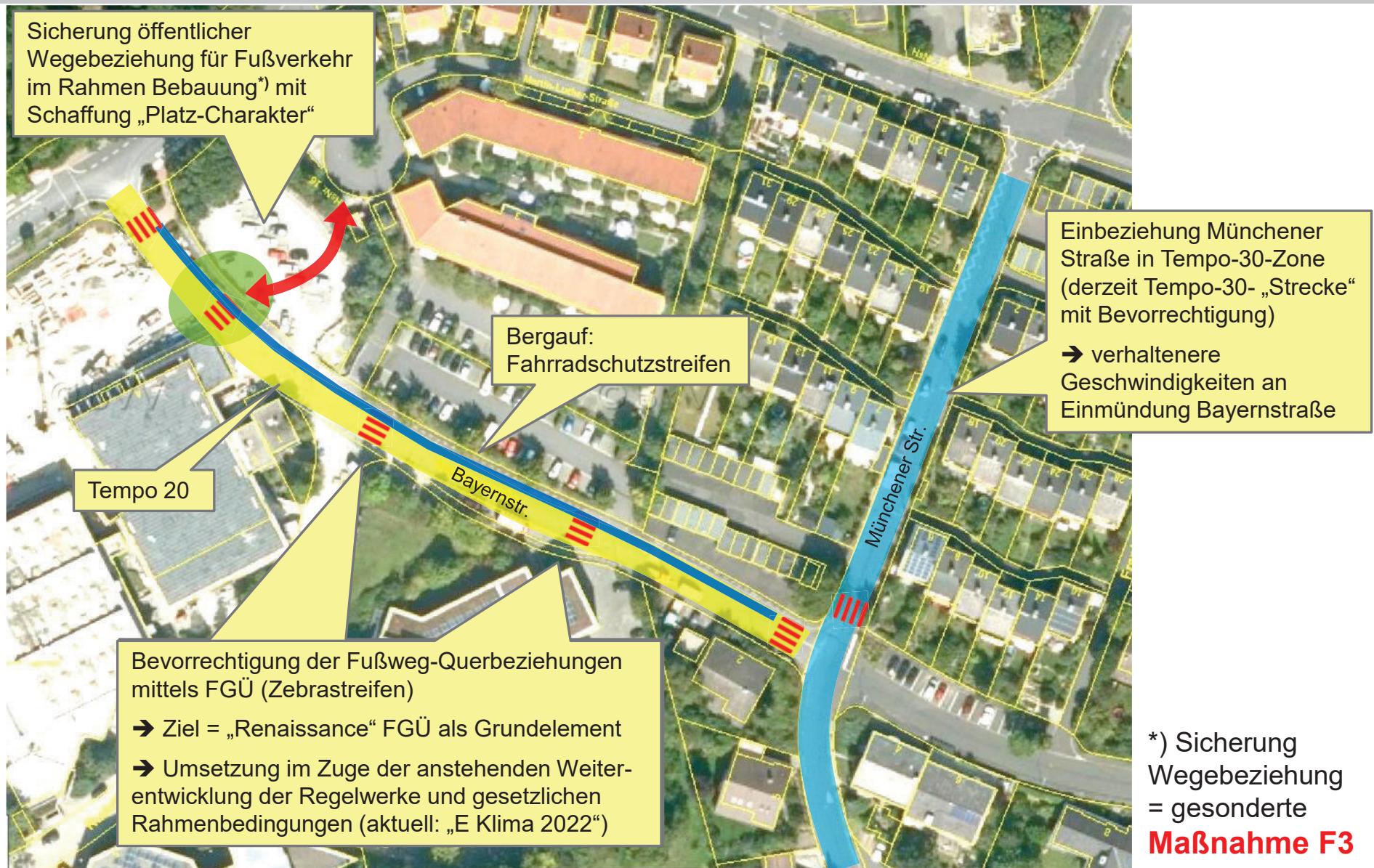
**→ Dem stehen Fahrbahnquerschnitte von meist zwischen 6,5 und 7 Metern gegenüber**

**→ 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





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

### Knoten Sonnemannstraße / Am Reele / 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

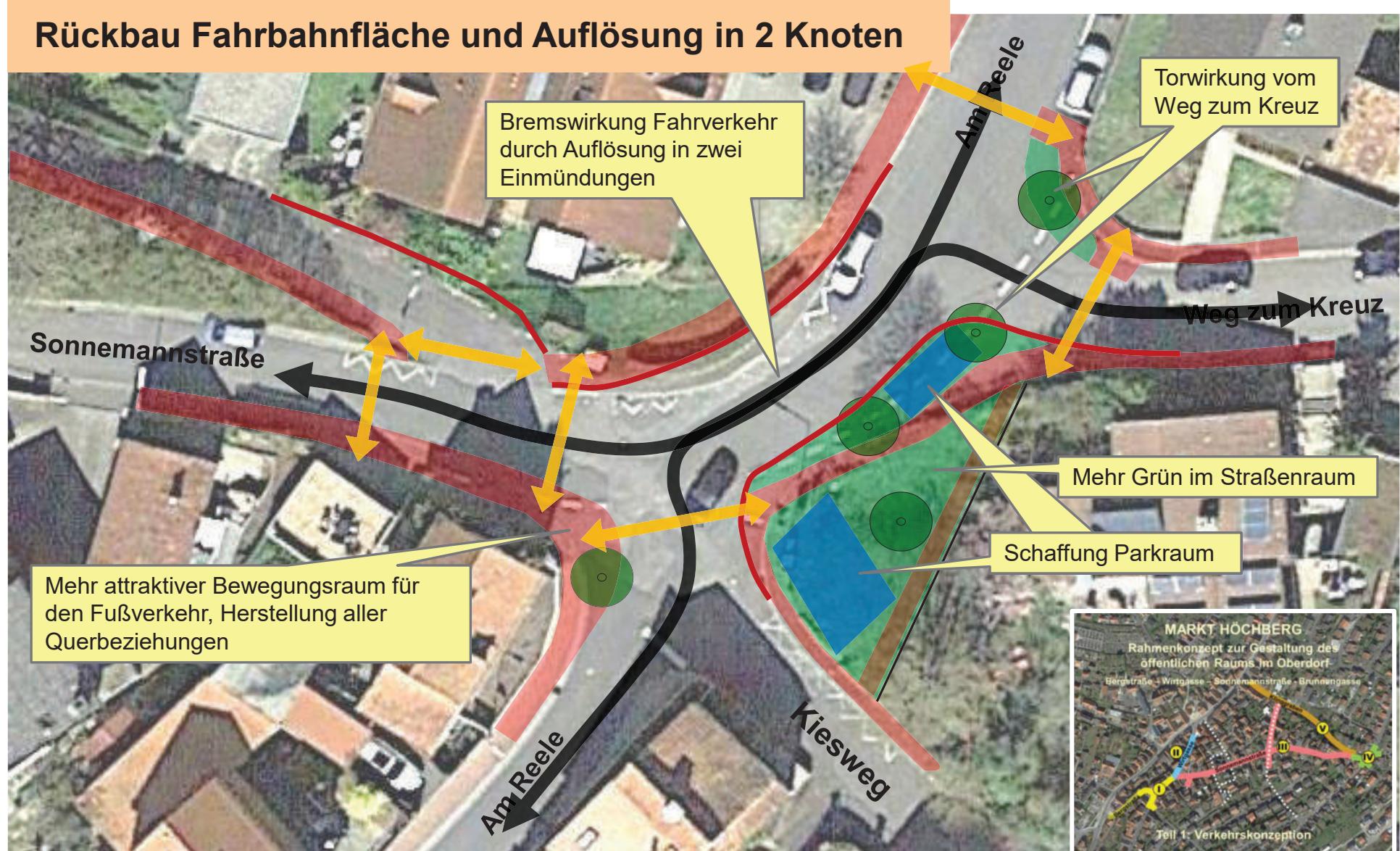
→ **Ziele:** Geschwindigkeiten dämpfen, Fußgängersicherheit verbessern, Parkraum schaffen, Gestaltung aufwerten, Seitenbereiche entsiegeln



## 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**

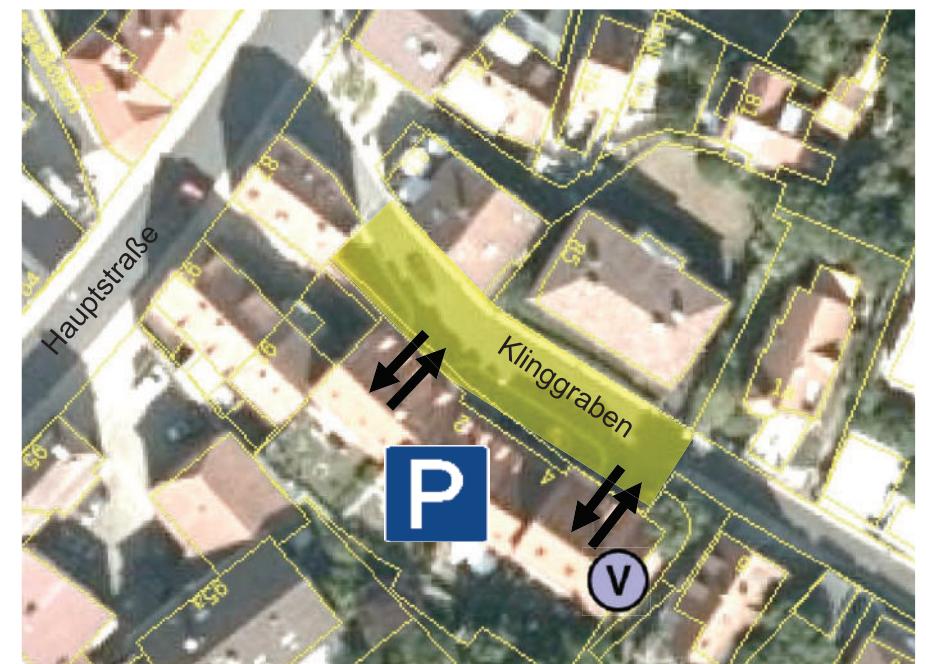


## S14 – UNTERER KLINGGRABEN

### 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



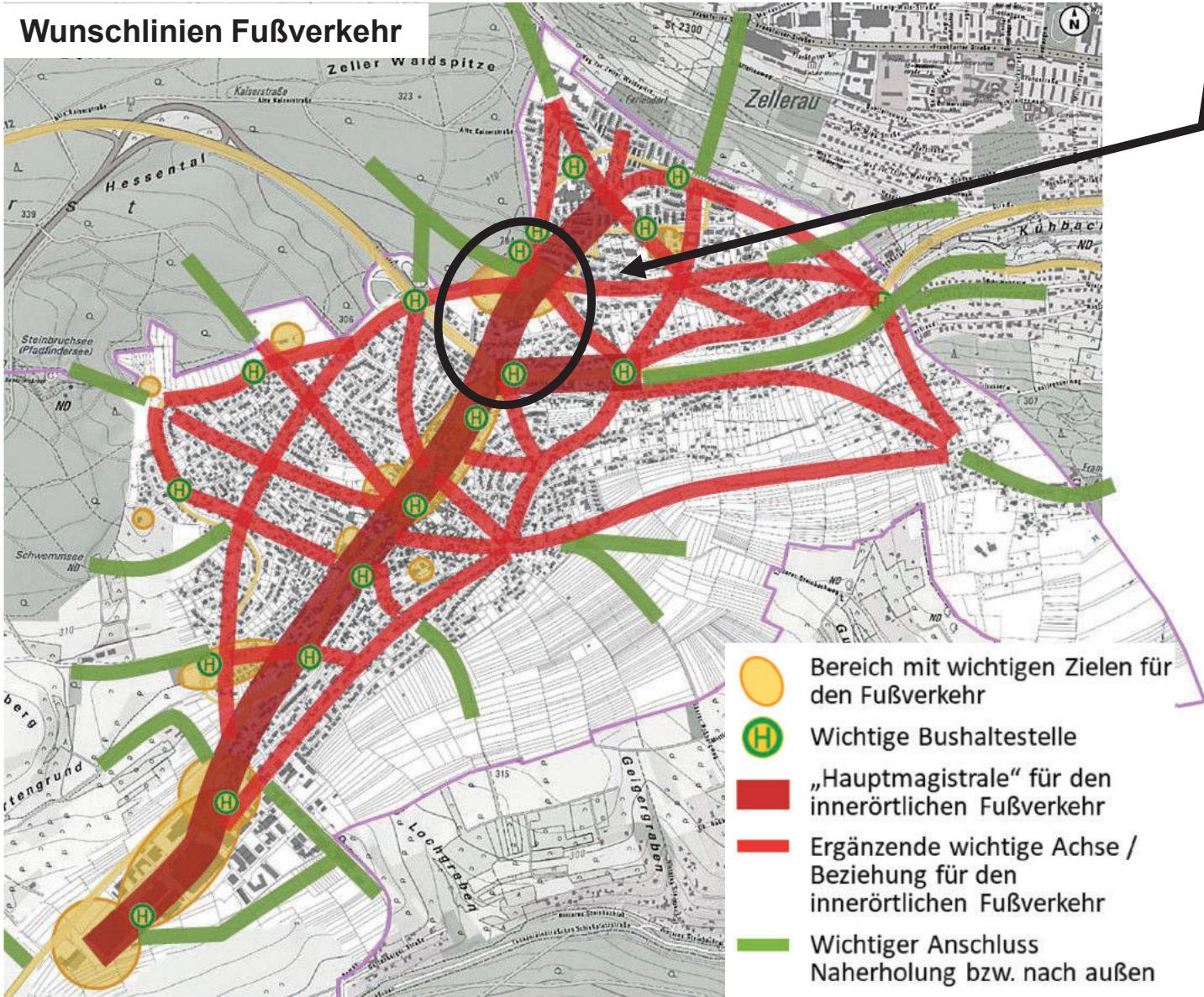


## SELBSTÄNDIGE FUSSVERBINDUNGEN (F)



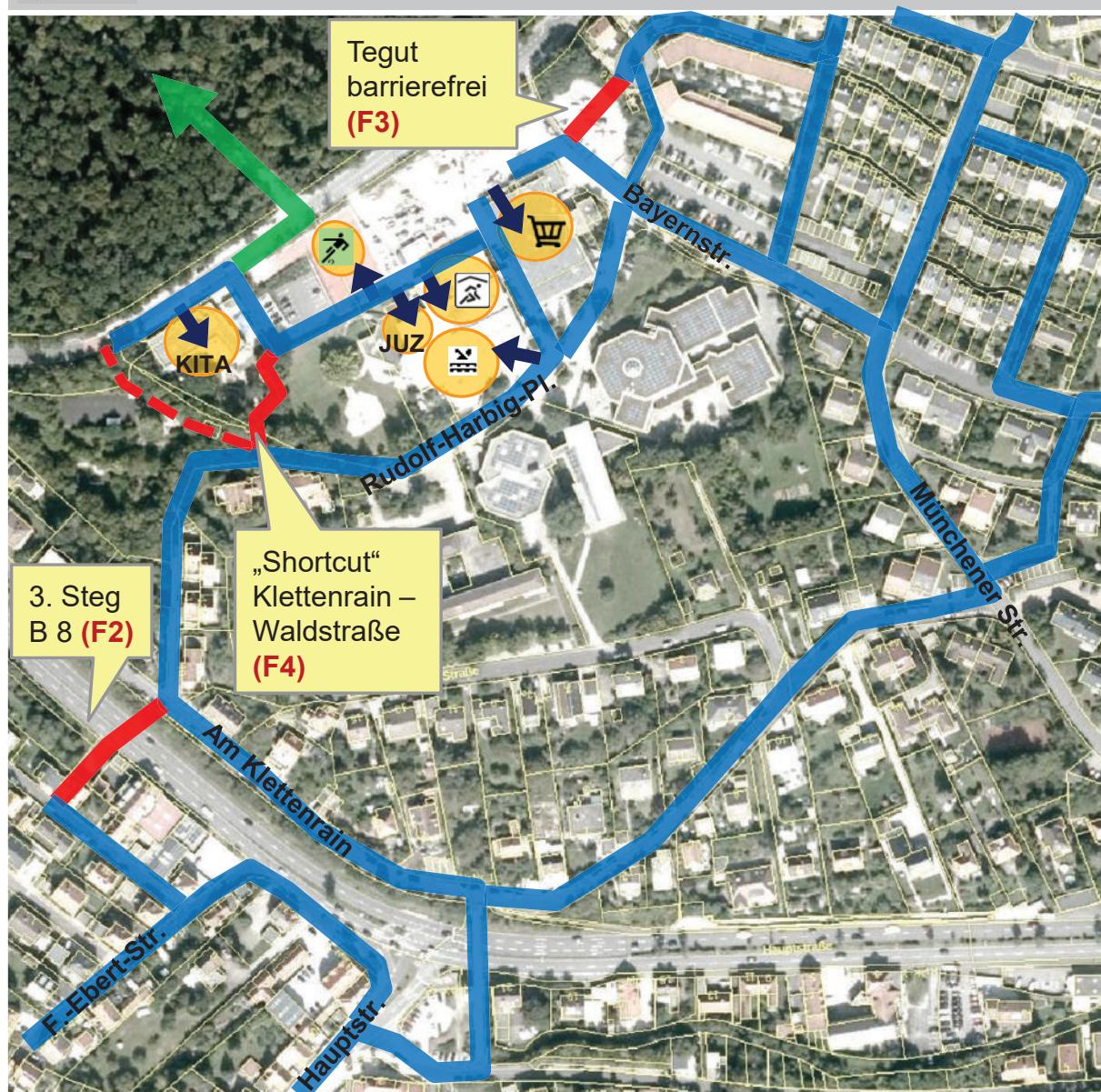
# F1 bis F4 - SELBSTÄNDIGE FUSS- UND WANDERVERBINDUNGEN als Lückenschlüsse auf der FUSS-Magistrale Hexenbruch – Altort

## Wunschlinien Fußverkehr





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



### Wegeverbindungen Altort – Hexenbruch

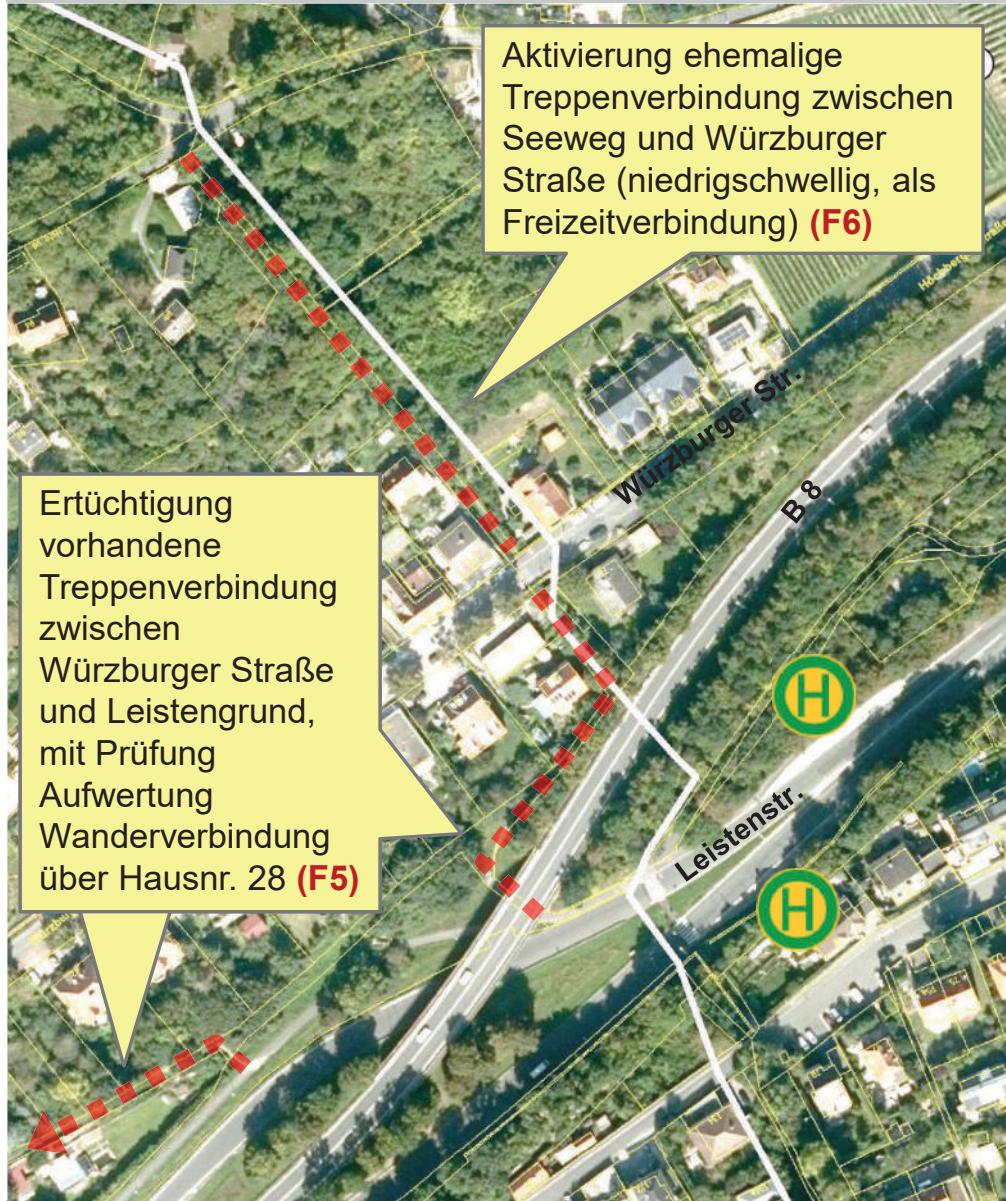
- Bestand
- Möglicher Lückenschluss
- - - mit Alternative
- ← Anbindung Naherholung

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





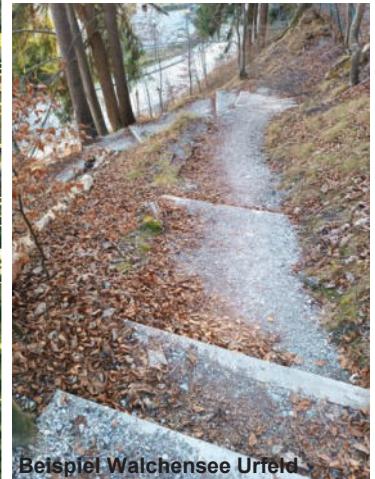
## F5 - TREPPENVERBINDUNG WÜRZBURGER STR. - LEISTENGRUND F6 - TREPPE STADTGRENZE





## F7 „GEBIRGSSTEIG“ HEXENBRUCH – BÜRGERBRÄU/MAINAU

- „Gebirgssteig“ als freizeitorientierte Direktverbindung zwischen Hexenbruch und westlicher Zellerau / Mainau (steile, kurze Serpentinen)
  - 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)





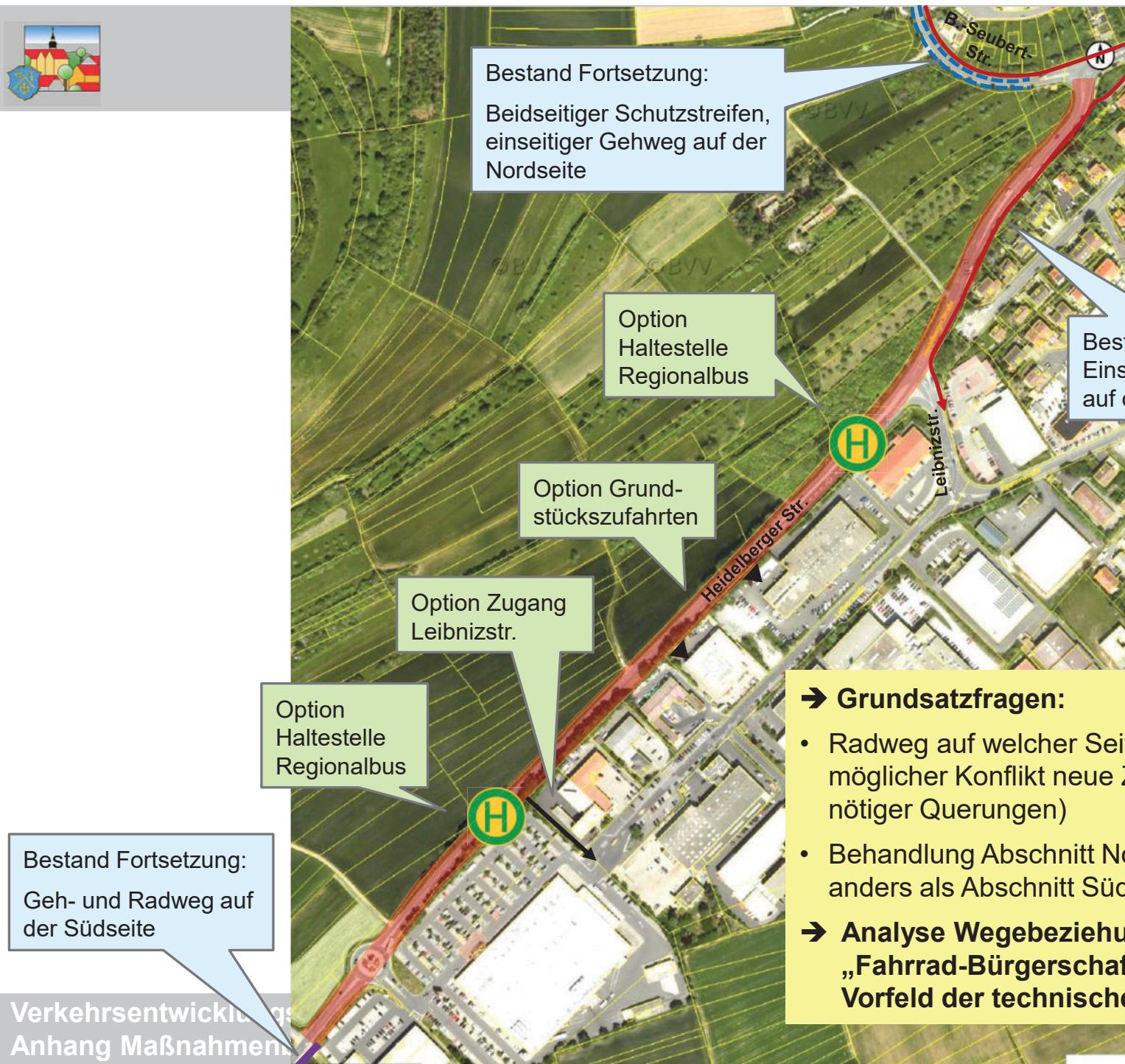
## RADWEGE UND -VERBINDUNGEN (R)



# Radweg Heidelberger Straße



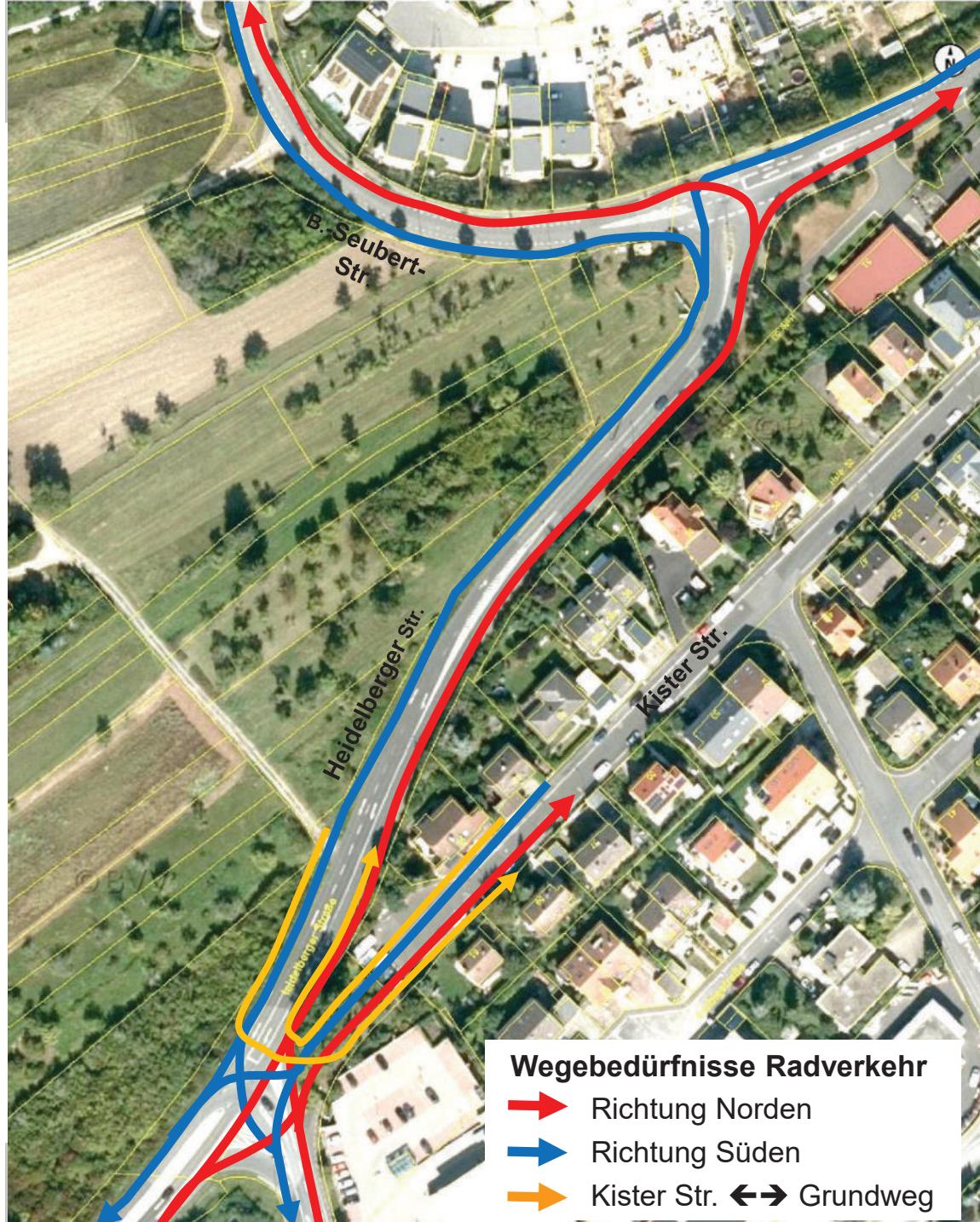
## R1 - RADWEG HEIDELBERGER STRASSE



### → 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

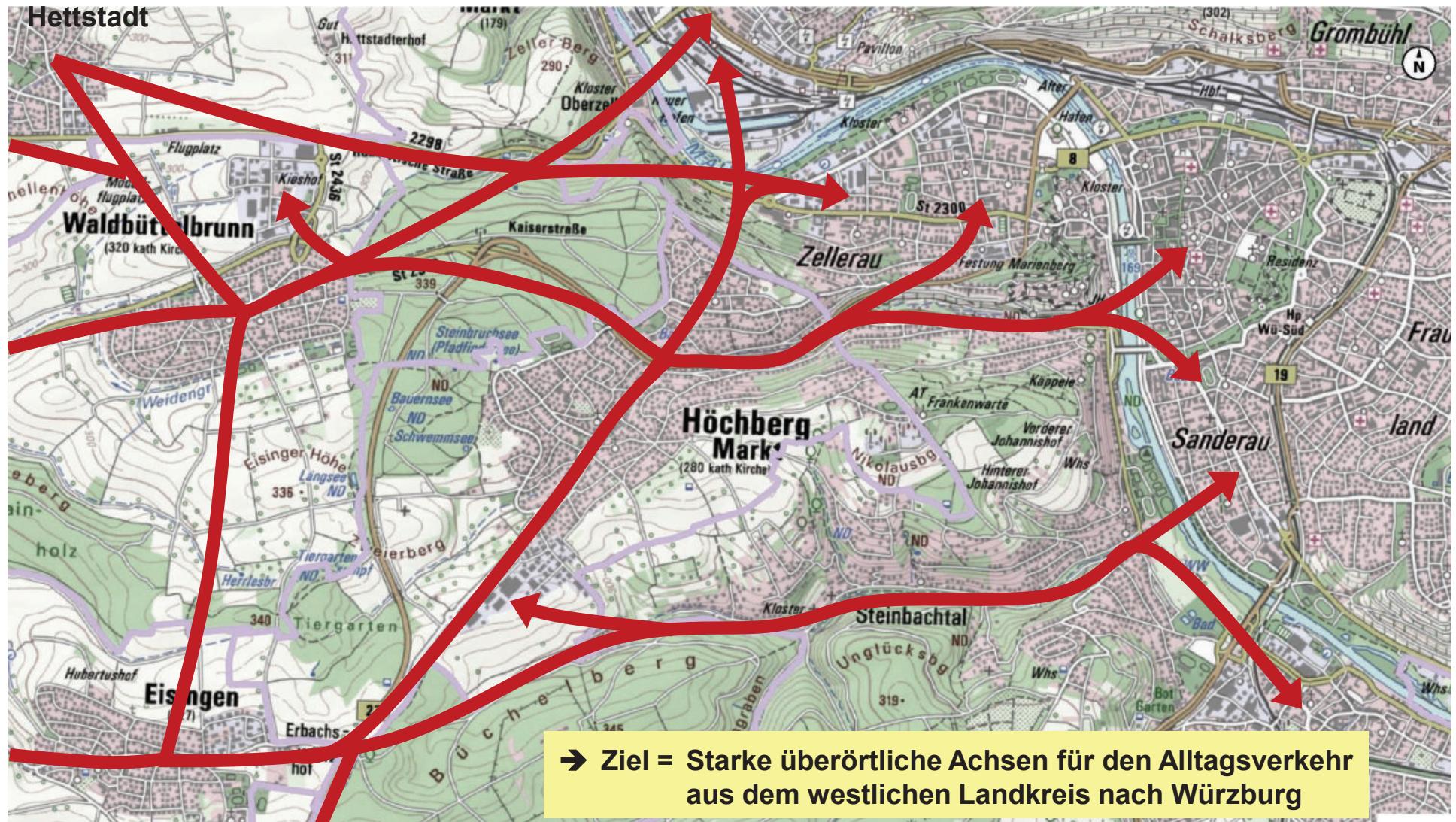
## Führung innerhalb Höchbergs



# R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

## Regionale Wegebeziehungen im westlichen Landkreis Würzburg

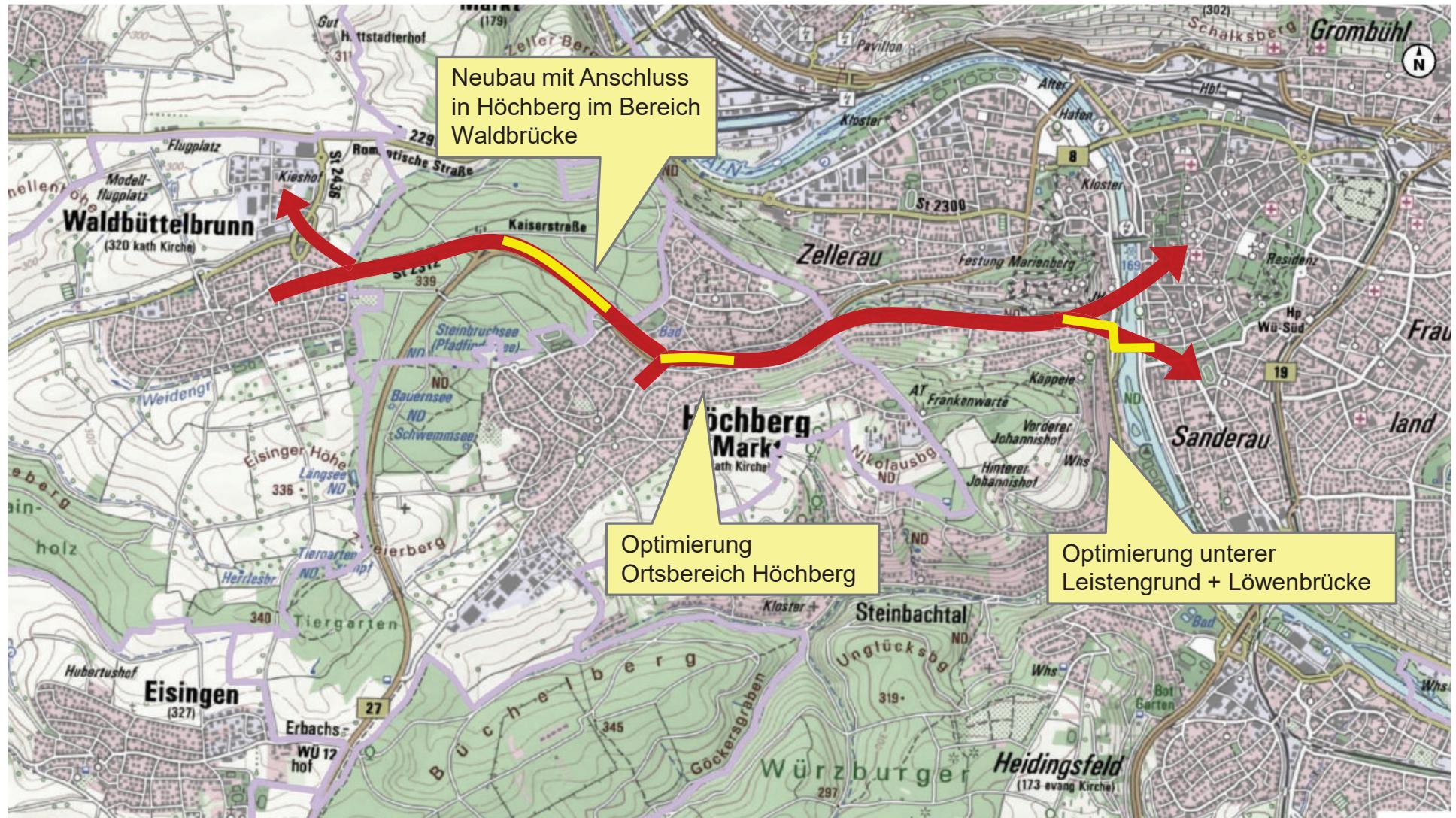
Arbeitsplatzstandort  
Neuer Hafen - Dürrbachau





## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

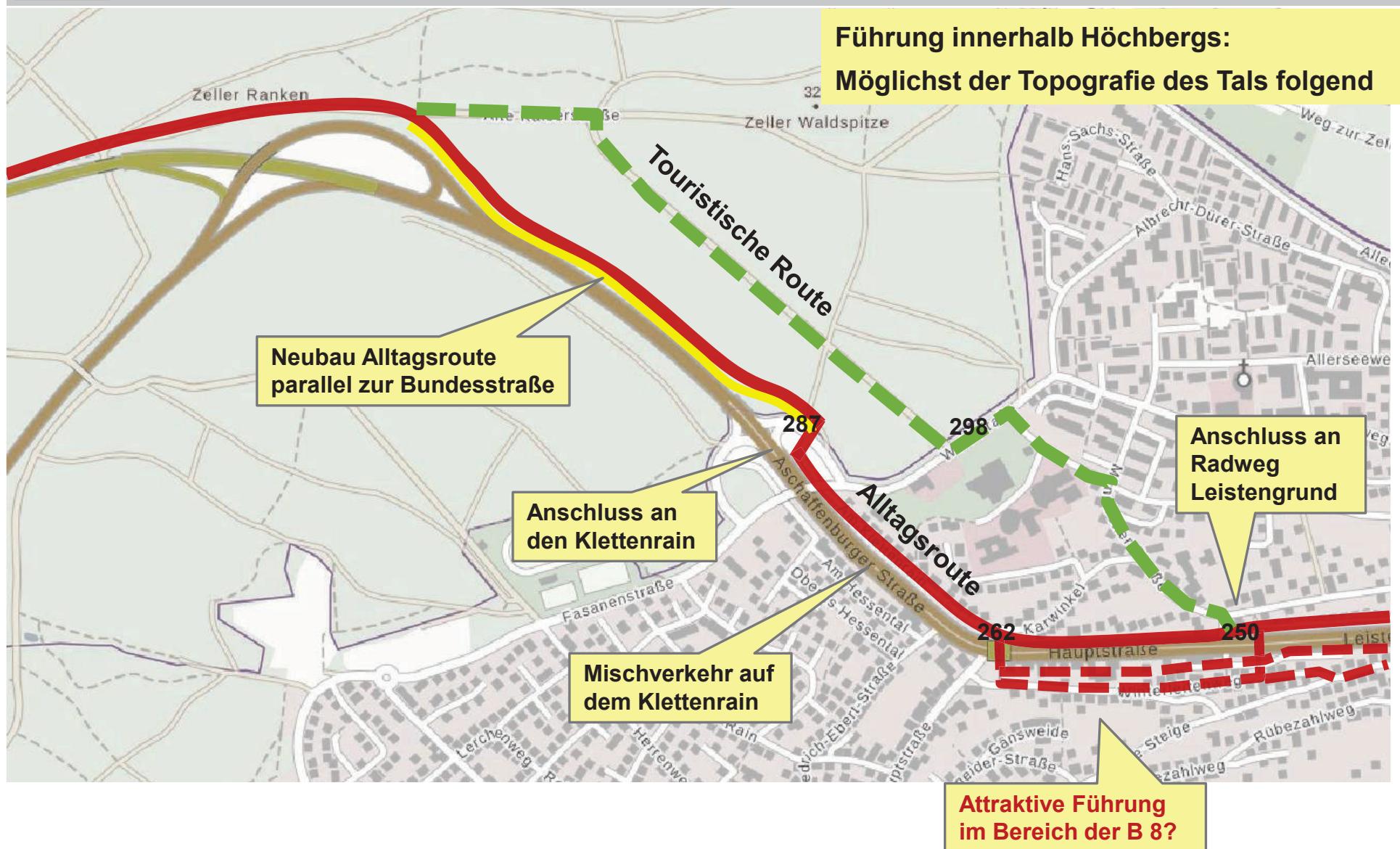
### Erforderliche Maßnahmen auf der Gesamtachse





## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

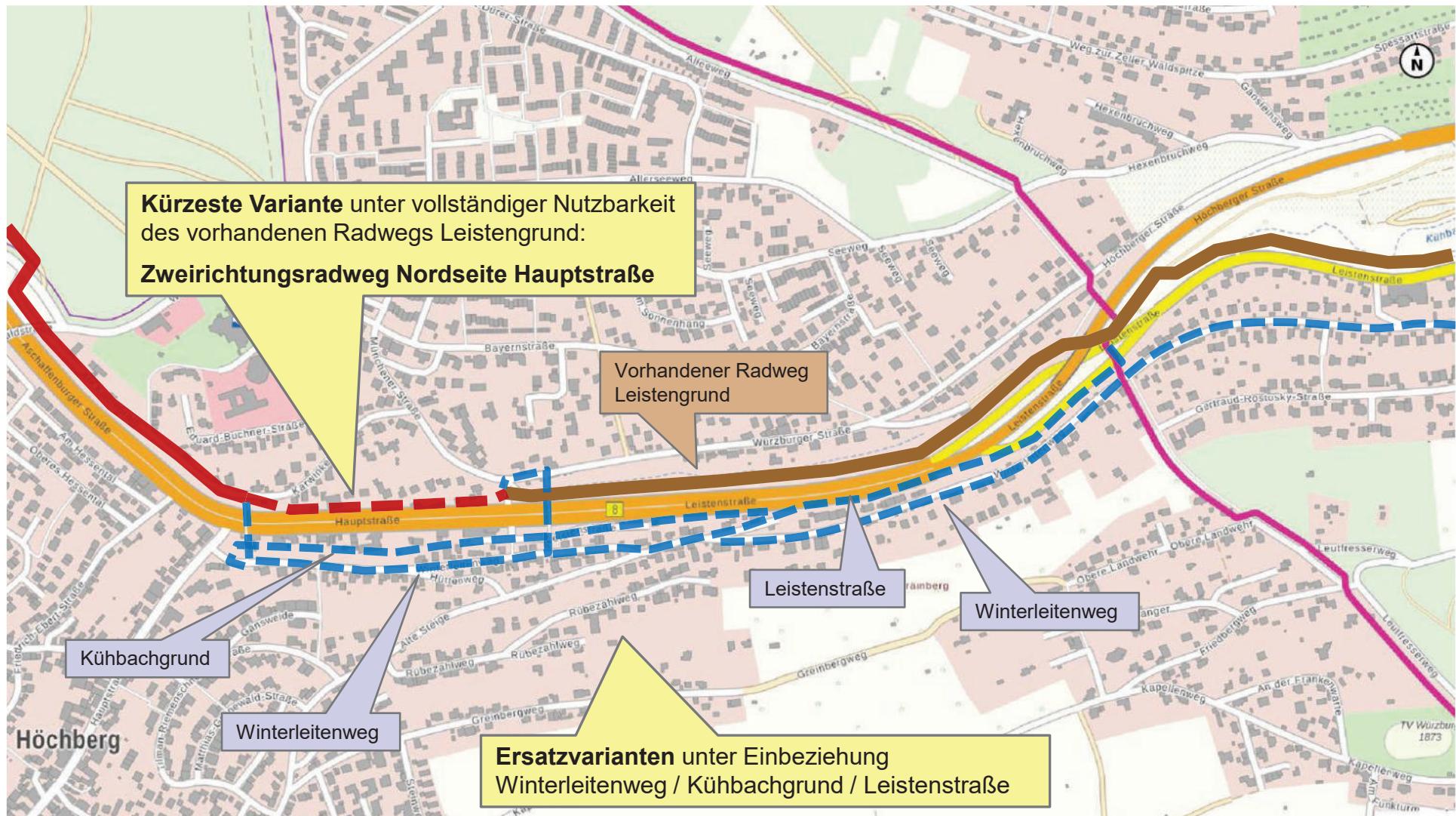
### Führung durch Höchberg





# R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

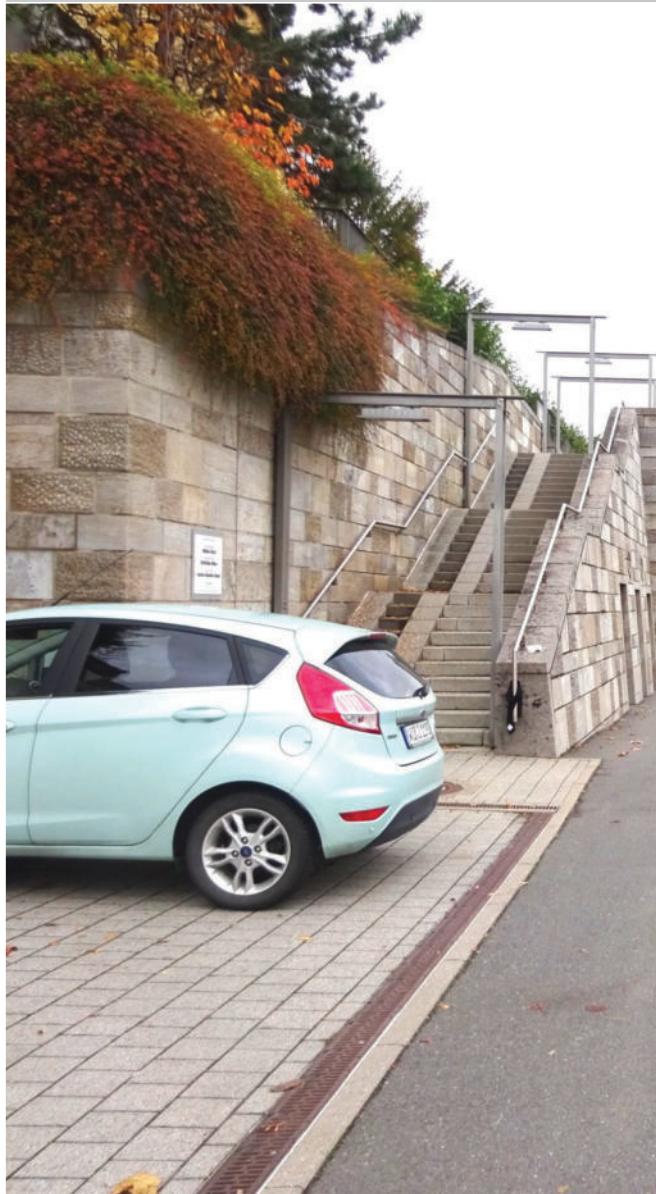
## Führung durch Höchberg





## 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

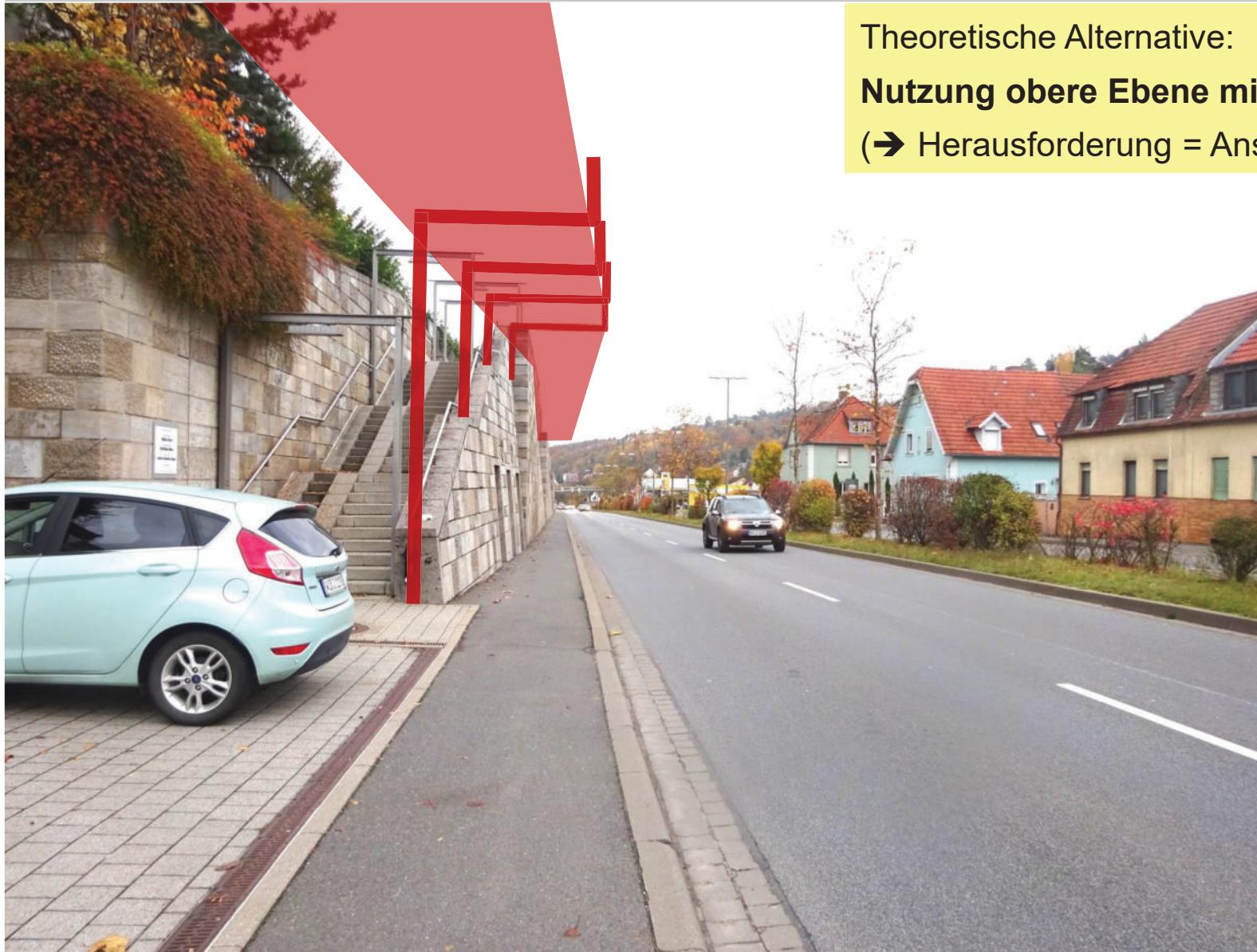
→ Beispiel Verkehrsversuch Gießen Stadtring





## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

### Führung durch Höchberg



Theoretische Alternative:

**Nutzung obere Ebene mithilfe „Balkon“**

(→ Herausforderung = Anschlüsse, Kosten)



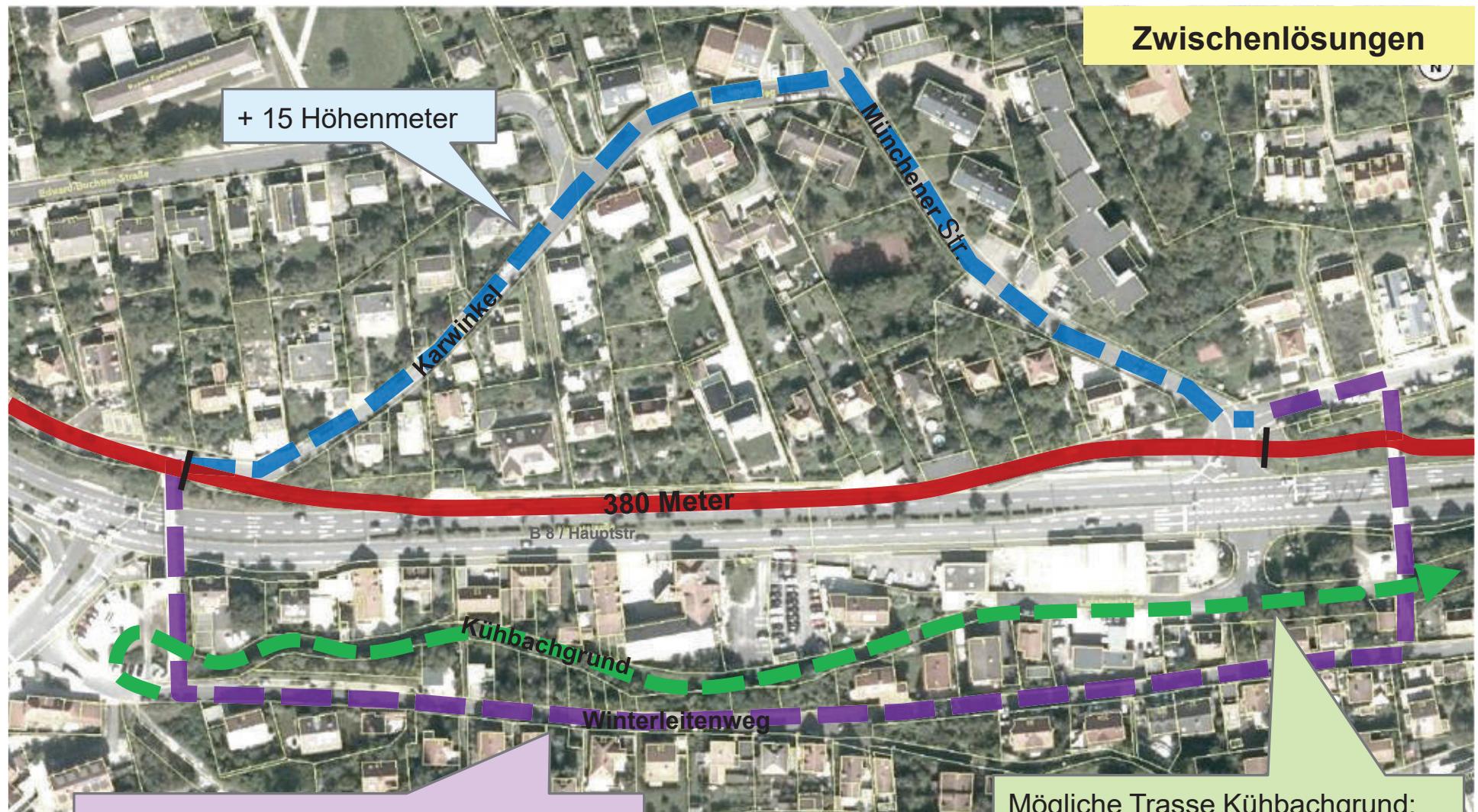
## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg





## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG

### Führung durch Höchberg

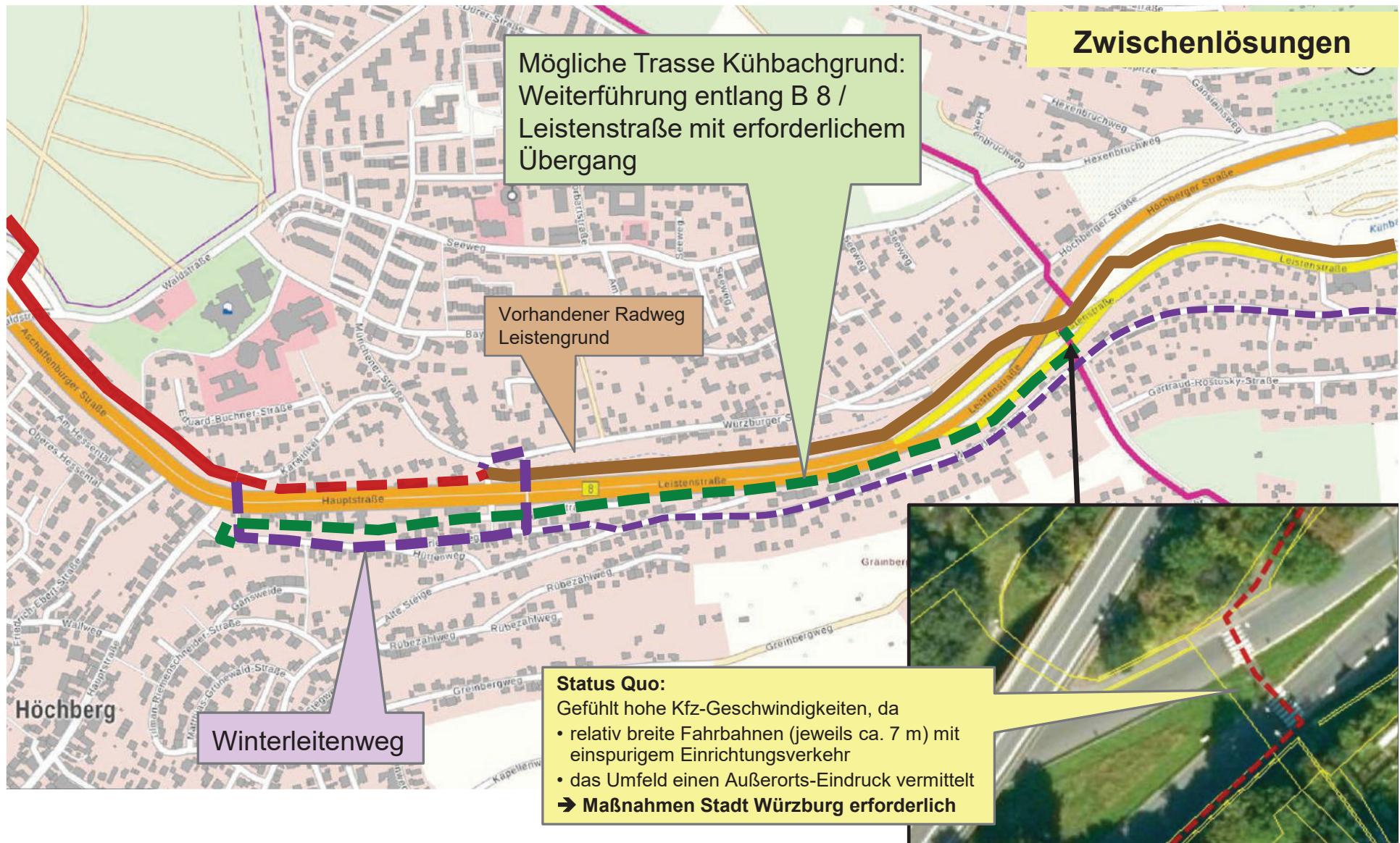


Verl

Anhang Maßnahmenbeschreibung (MGR 28.11.2023)



## R2 - RADWEGVERBINDUNG WALDBÜTTELBRUNN - WÜRZBURG Führung durch Höchberg



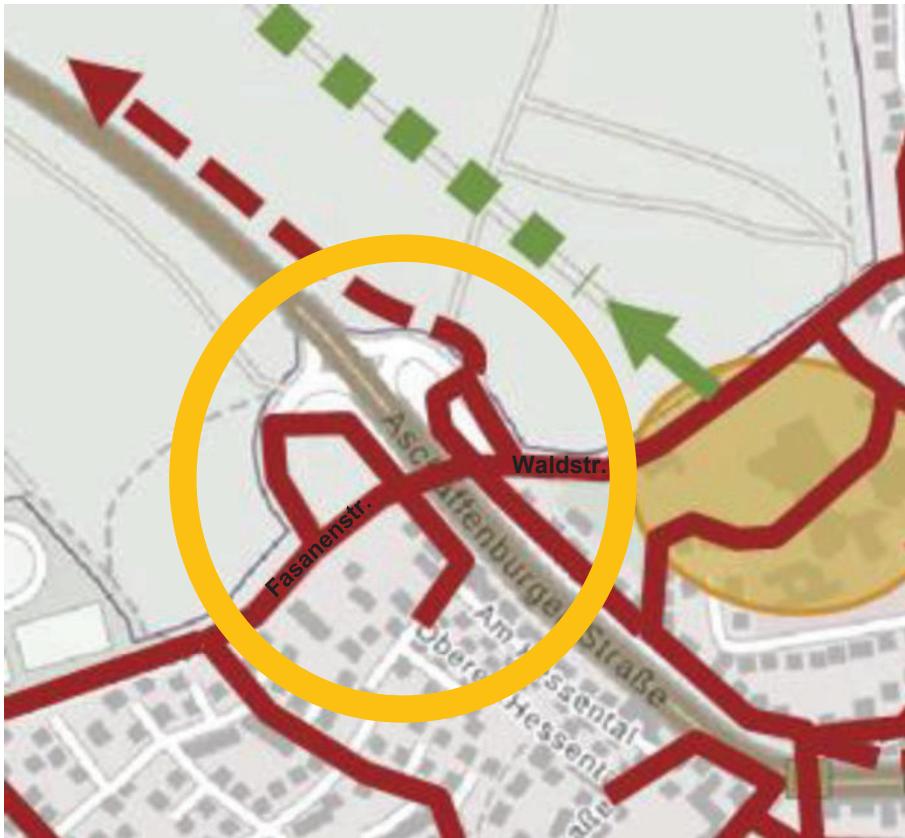


## R3 - HERSTELLUNG ABBIEGEBEZIEHUNGEN WALDBRÜCKE

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



## R3 - HERSTELLUNG ABBIEGEBEZIEHUNGEN WALDBRÜCKE



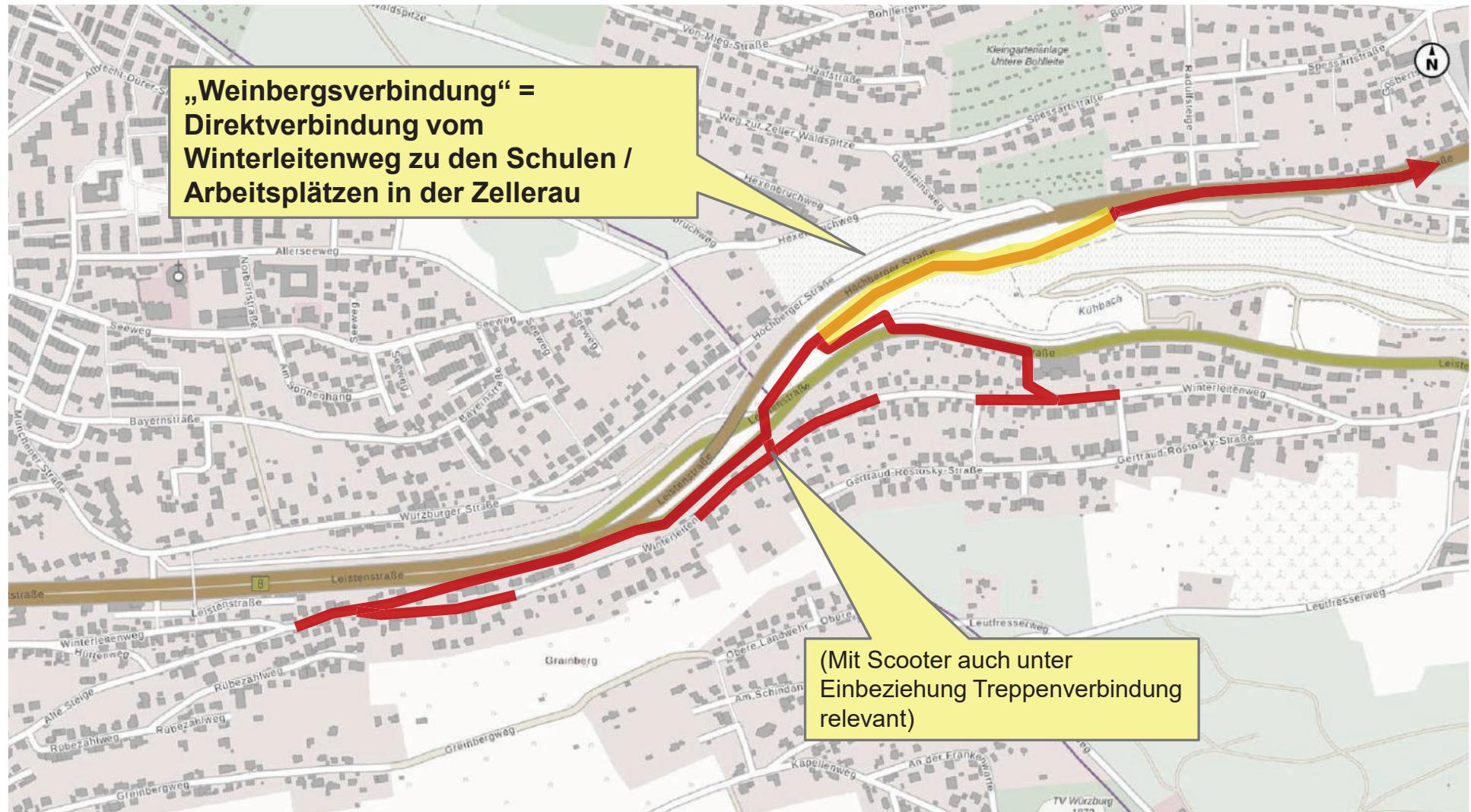


## R4 – DIREKTVERBINDUNG LEISTENGRUND – HÖCHBERGER STRASSE

# Direktverbindung Leistengrund – Höchberger Straße



## R4 – DIREKTVERBINDUNG LEISTENGRUND – HÖCHBERGER STRASSE





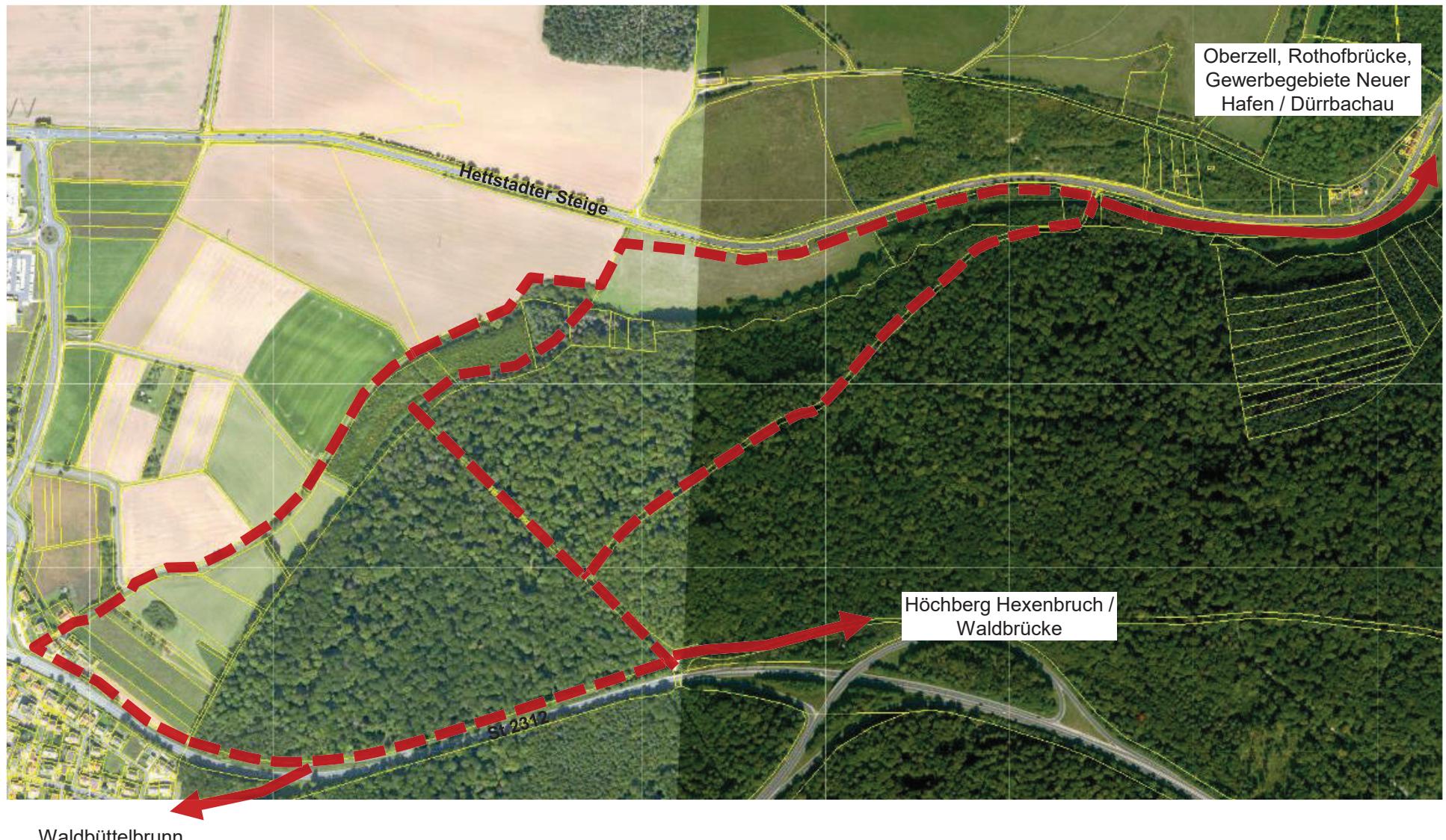
## R5 – VERBINDUNG HEXENBRUCH – KLOSTER OBERZELL

# Verbindung Hexenbruch – Kloster Oberzell



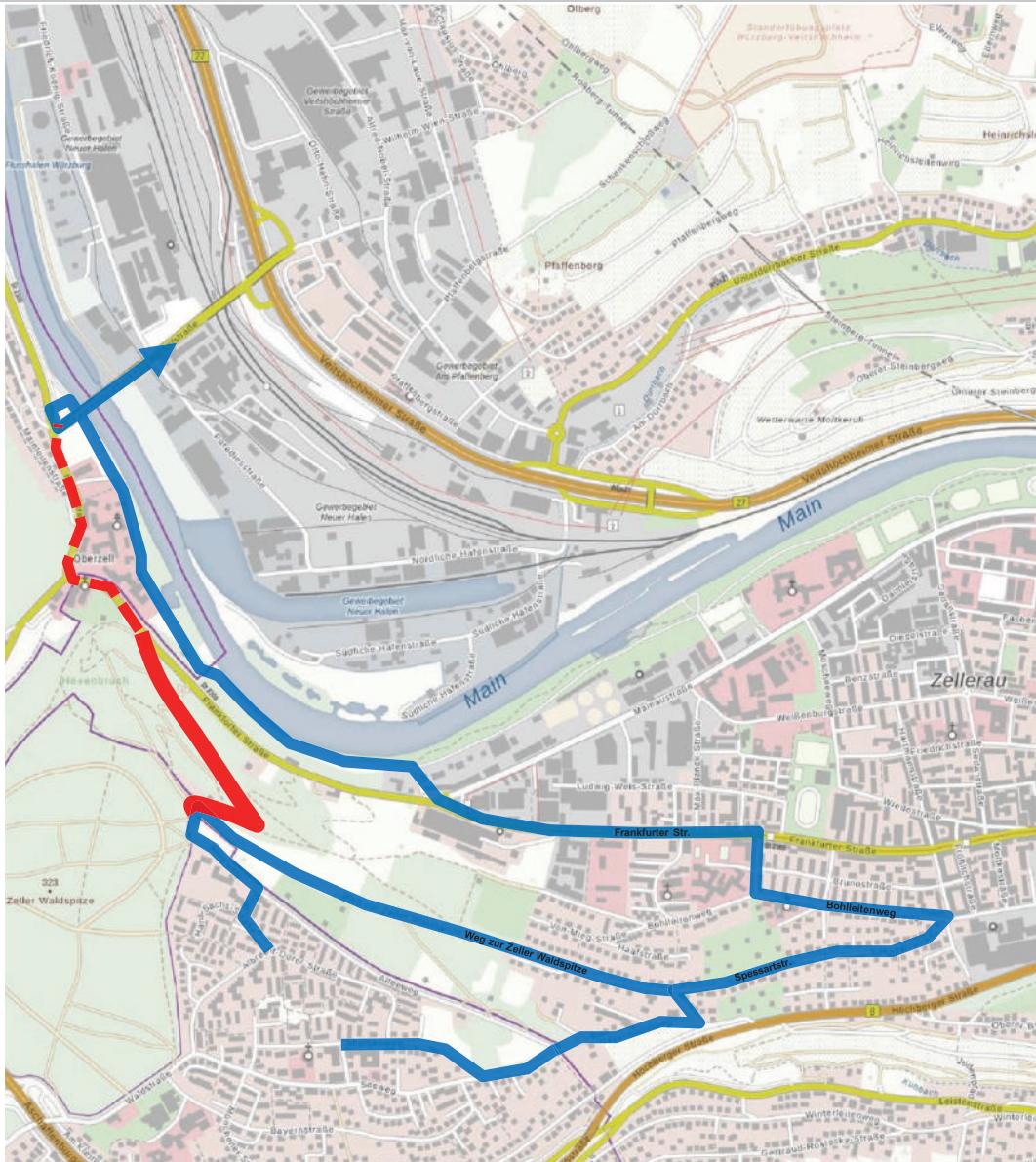
## R5 – VERBINDUNG HEXENBRUCH – KLOSTER OBERZELL

### Varianten Hettstadter Steige





## 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



## R6 – VERBINDUNG ALTE KAISERSTRASSE – ALLEEWEGL / WEG ZUR ZELLER WALDSPITZE

# Verbindung Alte Kaiserstraße – Alleeweg / Weg zur Zeller Waldspitze



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

### Ausgangssituation / Defizite





## R6 – VERBINDUNG ALTE KAISERSTR. – ALLEEWEGL WEG ZUR ZELLER WALDSPITZE

### Handlungsansatz

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



Varianten zur Verbesserung der Radverkehrsbeziehung  
Alte Kaiserstraße – Hexenbruch mit Weiterfahrt nach Würzburg

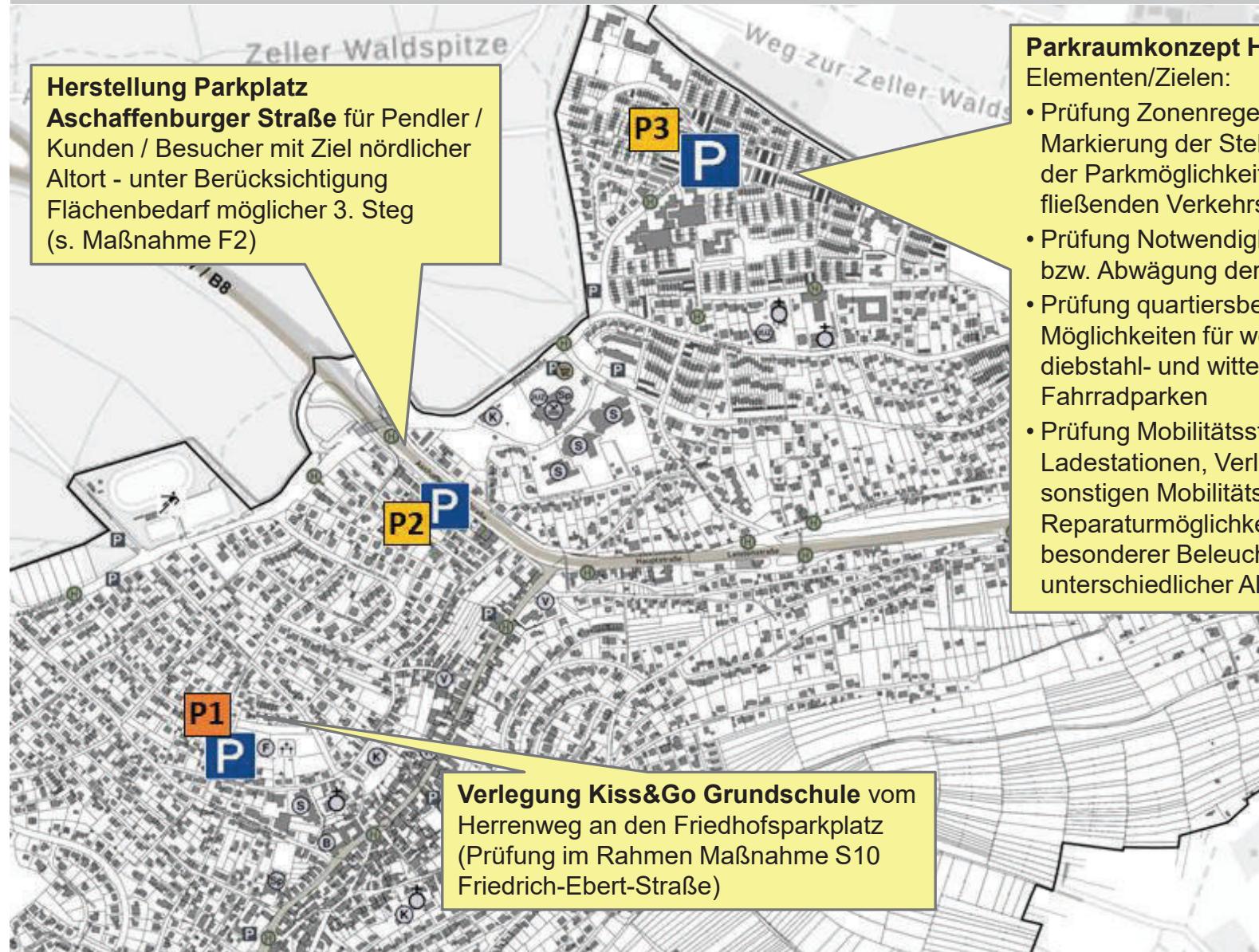
- Vorhandener fahrradtauglicher Waldweg
- Vorhandenes Straßennetz
- Varianten zur Aufwertung von Verbindungsabschnitten für den Radverkehr



## PARKEN (P)



## PARKEN P1 bis P3



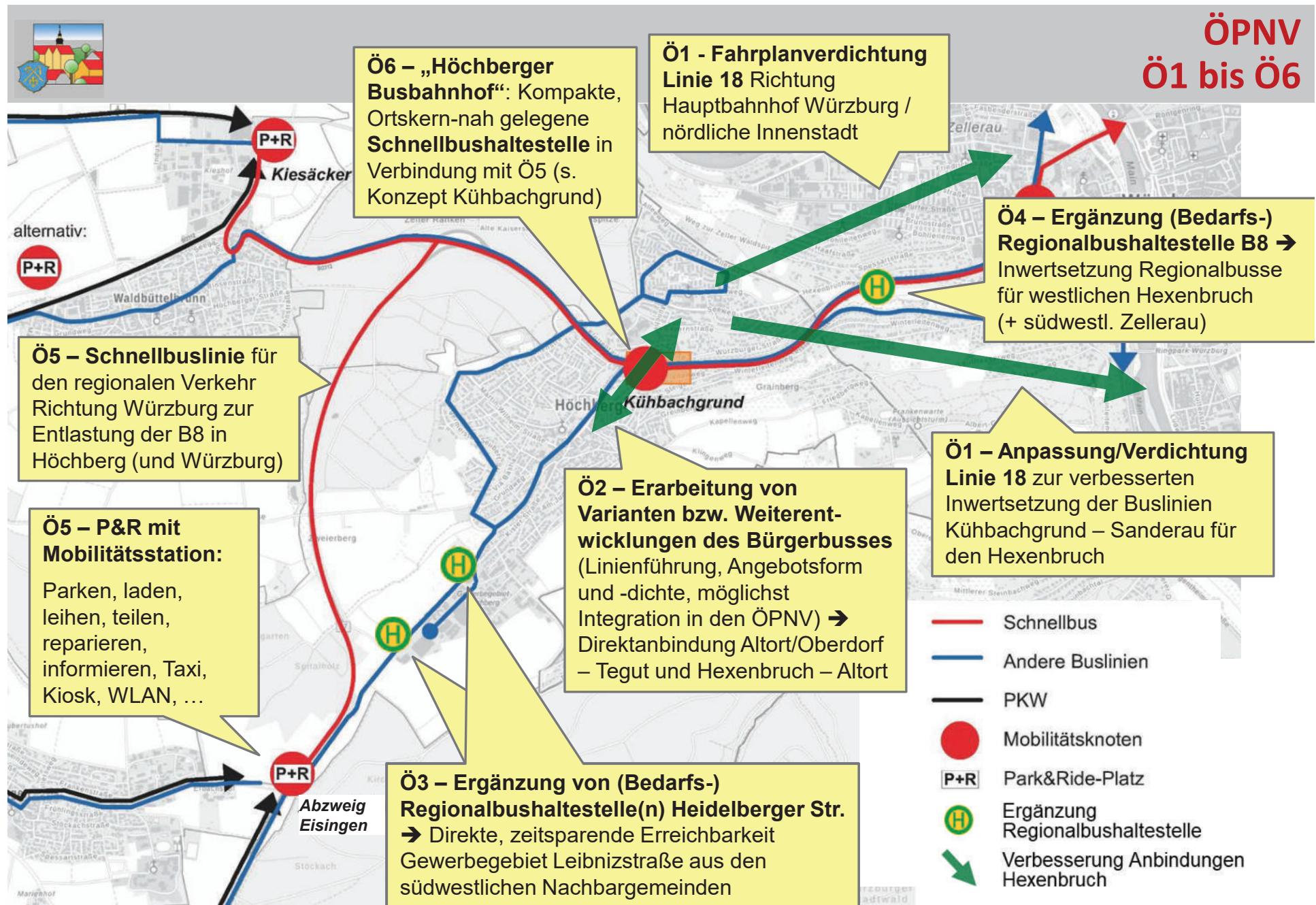
### Parkraumkonzept Hexenbruch mit den Elementen/Zielen:

- 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 wohnungsnahe, 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



# ÖPNV (Ö)

# ÖPNV Ö1 bis Ö6





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



Variante einseitiger Busbahnhof

Status Quo Münchener Straße zu schülerverkehrs-relevanten 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**