



VERKEHRSENTWICKLUNGSKONZEPT SOMMERHAUSEN



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

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Sommerhausen

Dezember 2021



Verkehrsplanung Link

70195 Stuttgart

www.verkehrsplanung-link.de

Verkehrsentwicklungskonzept Sommerhausen

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|--------------|
| 1. Einleitung und Anlass | 4 |
| 2. Bestandsaufnahme und Analyse | 7 |
| 2.1 Lage im Raum | 7 |
| 2.2 Kfz-Verkehr Altort | 9 |
| 2.3 Parken | 10 |
| 2.31 Parkierungsregelung | 10 |
| 2.32 Stellplatzbestand | 10 |
| 2.33 Stellplatzbelegung | 10 |
| 2.34 Parkdauer | 15 |
| 2.35 Befragung zur Parkierung | 19 |
| 2.4 ÖPNV | 24 |
| 2.41 Buslinien Bestand | 24 |
| 2.42 Bushaltestellen | 25 |
| 2.43 Bahnverkehr | 27 |
| 2.5 Fußgänger | 28 |
| 2.51 Wegenetz | 28 |
| 2.52 Barrieren | 31 |
| 2.6 Radverkehr | 32 |
| 2.61 Radwegenetz | 32 |
| 2.62 Ergänzende Fahrradinfrastruktur | 34 |
| 3. Stärken und Schwächen-Analyse im Verkehrsbereich | 35 |
| 3.1 Stärken | 35 |
| 3.2 Schwächen | 37 |
| 4. Rahmenbedingungen und Ziele | 39 |
| 4.1 Rahmenbedingungen | 39 |
| 4.2 Ziele aus dem ISEK | 41 |
| 4.3 Ziele des Verkehrsentwicklungskonzepts | 41 |
| 5. Handlungsfelder | 44 |
| 5.1 Verkehrskonzept Kfz-Verkehr | 45 |
| 5.11 Geschwindigkeitskonzept | 45 |
| 5.12 Fahrverbot am Wochenende | 46 |
| 5.13 Parkierungsregelung | 48 |
| 5.14 Ersatz-Parkplätze und Wegweisung | 52 |
| 5.15 Parkierungskonzept | 56 |
| 5.16 Stellplatzbilanz | 59 |
| 5.17 Gestaltungskonzept Hauptstraße | 61 |
| 5.18 Lärmschutz B 13 | 63 |
| 5.19 Erschließungskonzept Mainlände | 64 |

| | |
|---|-----------|
| 5.2 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV | 66 |
| 5.21 Busverkehr | 66 |
| 5.22 On-Demand-Busverkehr | 69 |
| 5.23 Carsharing-Angebote | 70 |
| 5.3 Maßnahmen für den Fußgänger | 71 |
| 5.31 Barrierefreie Wege und Aufenthalt im Altort | 71 |
| 5.32 Touristische Wege / Wanderwege | 75 |
| 5.4 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs | 76 |
| 5.41 Alltagsradverkehr | 76 |
| 5.42 Radtourismus | 76 |
| 5.43 Radforum | 77 |
| 6. Prioritäten und Kostenrahmen | 78 |
| 6.1 Priorisierung der Maßnahmen | 78 |
| 6.2 Kostenrahmen | 81 |
| Anlage: | 82 |
| Fragebogen Einwohner | 83 |
| | |
| Quellenangaben | 85 |



Verkehrsentwicklungskonzept Sommerhausen

1. Einleitung und Anlass

Der Markt Sommerhausen ist in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ aufgenommen worden. Die Marktgemeinde möchte den historischen Ortskern mit denkmalwerter Bausubstanz sichern und erhalten. Voraussetzung für eine Förderung nach diesem Bund-Länder-Programm ist die Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK [1]), welches seit Mitte des Jahres 2020 vorliegt. In diesem sind die allgemeinen Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung festgelegt. In Folge davon wurde im Juli 2021 auch eine Sanierungssatzung beschlossen, in der die Ziele und die räumliche Ausdehnung des Sanierungsgebiets formuliert wurden.

Das ISEK verfolgt einen ganzheitlichen, integrierten Planungsansatz und gibt der Kommune eine langfristige Orientierungshilfe. Im ISEK werden in den Kapiteln „Verkehr und Grün“ und „Städtebauliche Missstände“ die wichtigsten Verkehrsthemen angesprochen und es werden im Kapitel „Maßnahmen“ gestalterische und konzeptionelle Vorschläge gemacht. Dort wird aber auch ausdrücklich eine Vertiefung durch ein „Mobilitäts- und Parkierungskonzept“ gefordert, was durch dieses Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) abgedeckt wird.

Ausdrücklich wird das im Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“ und im ISEK ebenso wie im Sanierungsbeschluss genannte Ziel, den historischen Ortskern mit denkmalwerter Bausubstanz zu sichern, zu stärken und zu erhalten und das baukulturelle Erbe weiter zu entwickeln, unterstützt. Verkehr ist kein Selbstzweck, er hat sich dem Städtebau ein- bzw. unterzuordnen und soll einen Beitrag zu einer lebenswerten Stadt leisten. Aufgabe eines Verkehrsentwicklungskonzepts ist es deshalb auch, die negativen Folgen des Verkehrs wie Klimaschädigung, Gefährdung, Verlärmung, Schadstoffbelastung und Flächenverbrauch zu minimieren, gleichwohl aber auch die Funktionsfähigkeit der Kommune zu sichern.

Das Verkehrsentwicklungskonzept baut auf den allgemeinen Untersuchungen des ISEK zur Analyse, hier insbesondere zur sozialräumlichen und städtebaulichen Struktur auf und ergänzt diese durch eigene Erhebungen im Verkehrsgeschehen, wo dies erforderlich ist. Als drängendstes Problem im Altort Sommerhausen wird das Thema „Parken“ genannt. Der historische Ort wurde nicht für das Auto gebaut, dennoch möchten die Bewohner, Beschäftigte und Kunden nicht auf dessen Nutzung verzichten. Hier sind die Ansprüche der Nutzer zu ermitteln und mit den begrenzten räumlichen Gegebenheiten abzuwägen und in Einklang zu bringen.

Räumlicher Schwerpunkt des VEK ist der Altort innerhalb der Stadtmauer und das etwas weiter gefasste Sanierungsgebiet, in welchem sich auch die Stellplätze für die Besucher befinden. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten für eine Parkierungslösung im Altort muss das Parkierungskonzept in dessen Umfeld hinausgreifen.

Inhaltlich deckt das VEK alle Verkehrsarten ab, also den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr (Busverkehr). Insbesondere beim Fußverkehr und beim öffentlichen Verkehr ist das Thema „Barrierefreiheit“ mit zu betrachten.

Das Verkehrsentwicklungskonzept Sommerhausen beinhaltet folgende Teilaufgaben:

Bestandsaufnahmen und Analyse sowie Auswertung vorhandener Unterlagen

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

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

Erstellen einer Stärken-Schwächen-Analyse

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

Maßnahmenvorschläge

Ausgehend von Bestandsaufnahme, Analyse und Problemkarte sowie Bürgerbeteiligung und Abstimmung mit der Verwaltung werden konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich vorgeschlagen. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle genannten Verkehrsarten. Ein Schwerpunkt ist hierbei das Thema Parken und der Verkehr in der Hauptstraße.

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

Abstimmung und Beteiligung

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

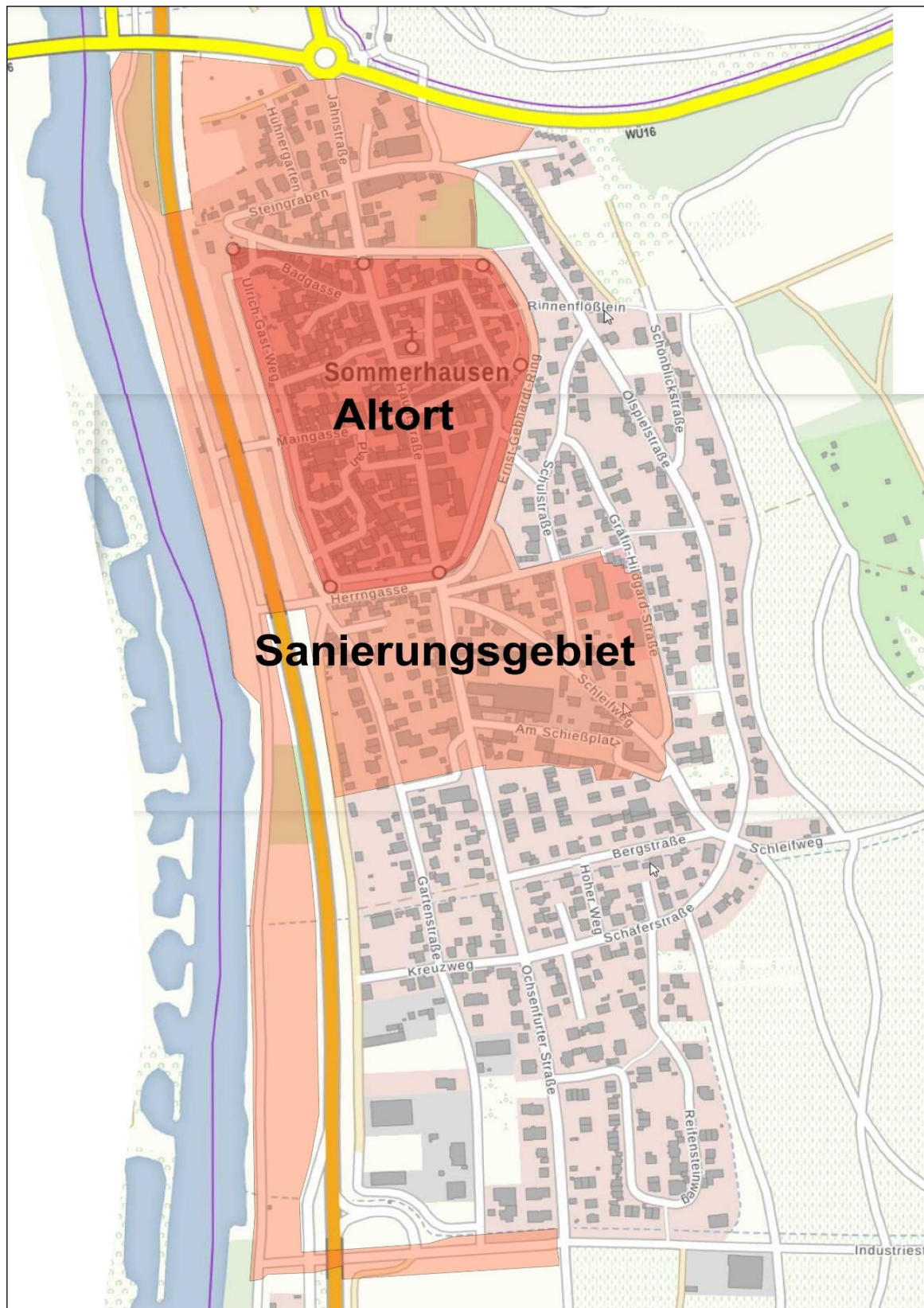


Abbildung 1:
Räumlicher Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungskonzepts im Altort Sommerhausen
und Darstellung des gesamten Sanierungsgebiets (hellrot)
Plangrundlage: Bayernatlas

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Lage im Raum

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

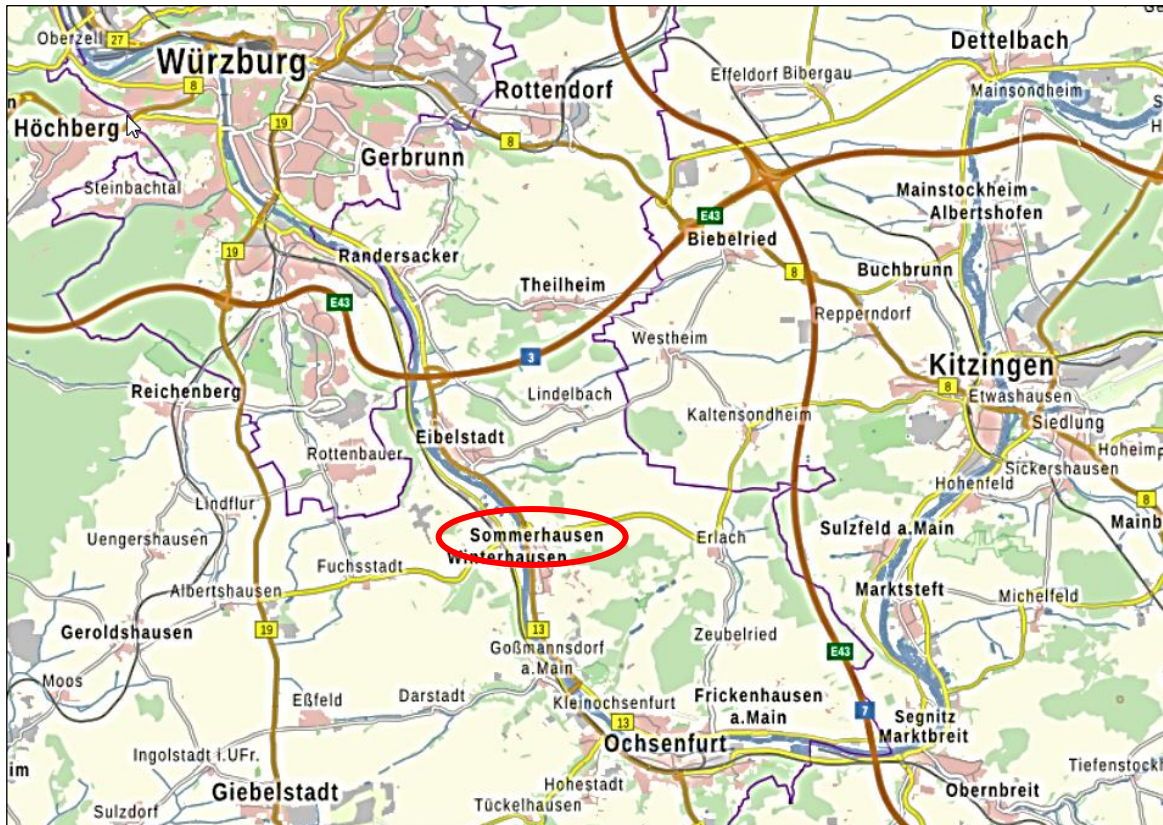


Abbildung 2:
Sommerhausen im Großraum Würzburg
Quelle: Bayernatlas [2]

Die B 13-Umgehungsstraße ist nördlich und südlich der Gemeinde an das örtliche Straßennetz angebunden und sorgt dafür, dass innerhalb der Kommune im Wesentlichen kein Durchgangsverkehr anzutreffen ist und dieser auch nicht notwendigerweise durch Sommerhausen fahren muss. Die Bundesstraße liegt zwischen dem Siedlungsraum der Marktgemeinde und dem Main und stellt damit eine räumliche Barriere zwischen beiden Bereichen dar. Die B 13 war nördlich des Anschlusses Sommerhausen im Jahr 2015 mit 16.860 Kfz/Tag belastet, davon etwa 7 % Schwerverkehr [3].

Am nördlichen Siedlungsrand quert die Wü 16, über die Winterhausen, Fuchsstadt und die B19 im Westen angebunden sind und die im Osten die Verbindung nach Erlach und weiter nach Kitzingen schafft. Die Wü 16 war im Jahre 2015 östlich des Kreisverkehrs in Richtung Fuchsstadt mit etwas mehr als 1.800 Kfz/Tag, auf der Brücke zwischen Sommerhausen und Winterhausen aber mit 5.750 Kfz/Tag belastet [3]. Über die Mainbrücke ist auch die St 2418 erreichbar, welche die Gemeinden westlich des Mains miteinander verbindet.



[C1]

**Abbildung 3:
Umgehungsstraße B 13 mit Anschlüssen Nord und Süd**

Quelle: Bayernatlas [2]

Nach Angaben des ISEK waren im Jahre 2018 über 90 Prozent der 655 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Sommerhausen Auspendler, nur etwa 10 Prozent arbeiten am Wohnort. Bei 280 Beschäftigten in Sommerhausen gibt es dann noch etwas mehr als 200 Einpendler. Sowohl Aus- als auch Einpendler fahren überwiegend mit dem eigenen Pkw zur Arbeit.

Laut Unfallatlas [14] gab es in Sommerhausen und auf der B 13 mit Anschlüssen im Jahre 2018 sechs und im Jahre 2016 einen Unfall mit Schwerverletzten, dagegen in den Jahren 2019 und 2017 keine Unfälle mit Schwerverletzten. Von 2016 bis 2018 fanden 8 Pkw-Unfälle an der nördlichen Anbindung der B 13 / Wü 16 statt, einen mit Fußgängerbeteiligung. Die Kreuzung Wü 16 mit dem Anschluss Nord an die B 13 wurde inzwischen zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Zwischen den Jahren 2017 und 2019 gab es auf dem Mainradweg insgesamt 5 Radunfälle mit Personenschäden, davon ein Alleinunfall und je zwei Unfälle mit Fußgänger- und mit Pkw-Beteiligung [14]. Im Jahr 2020 gab es einen Radallein-Unfall mit Schwerverletztem

auf dem Mainradweg und einen Pkw-Unfall mit Schwerverletztem am Knotenpunkt Ochsenfurter Straße / B 13.

2.2 Kfz-Verkehr Altort

Die alte Straßenverbindung zwischen Würzburg und Ochsenfurt existiert im Zuge von Jahnstraße, Hauptstraße, Ochsenfurter Straße und Sandtal als Teil der innerörtlichen Hauptverbindung weiter. Würzburger Tor und Ochsenfurter Tor begrenzen den Altort mit der Hauptstraße im Norden und Süden. Innerhalb der Stadtmauern prägen gepflasterte Straßen das Ortsbild, auch in der Hauptstraße.

Fast im gesamten Ortsbereich gilt die Tempo-30-Zonen-Regelung. Wenige Straßen außerhalb der Zone am Ortsrand sind linear mit Tempo-30 beschildert. Die Hauptstraße ist im Altort vorfahrtsberechtigigt.

In der Hauptstraße südlich der Pastoriusgasse wurden am Dienstag, 29. September 2020 Verkehrserhebungen durchgeführt. Hochgerechnet auf Tageswerte lagen die Verkehrsbelastungen bei etwa 1.600 Kfz, davon 75 Busse/Lkw/Traktoren, bei rund 200 Fahrradfahrer/Tag und 640 Fußgänger/Tag. Die Anteile der Radfahrer und der Fußgänger schwanken stark, je nach Wetter, nach Wochentagen und touristischen Hochzeiten.



Abbildung 4:
Kfz-/Rad- und Fußverkehr Hauptstraße südlich Pastoriusgasse
Eigene Erhebung Dienstag, 29.9.2020 von 15 – 19 Uhr
Umgerechnet auf Angaben in Kfz/Tag

2.3 Parken

2.31 Parkierungsregelung

Im Altort innerhalb der Stadtmauer gibt es eine allgemeine Haltverbotszone (Zeichen 290.1). Parken ist hier nur in der Hauptstraße in gekennzeichneten Flächen mit Parkscheibe bis zu 2 Stunden erlaubt. Die Sonderregelung gilt für 17 Stellplätze von 8 – 18 Uhr. Außerhalb markierter Flächen ist das Parken nur mit Bewohnerparkausweis in folgenden Straßen zulässig: Am Berghof (Ostseite), Badgasse, Katharinengasse (nur Nordseite) Kirchplatz, Mönchshof, Pastoriusgasse, Plan, Rathausgasse (nur Südseite), Rumorknechtsweg, Säckersgrund. Zusätzlich stehen am Ernst-Gebhard-Ring / Malipieroplatz 7 Parkplätze ganztags und 4 Parkplätze ab 18 Uhr den Bewohnern mit Parkausweis zur Verfügung. Weiter ist das Parken in der Herrngasse mit Bewohnerparkausweis innerhalb des mit Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) Bereichs zulässig, soweit es nicht den Regelungen der StVO widerspricht.

Einen Parkausweis kann beantragen, wer innerhalb des Altorts bzw. der Herrngasse gemeldet ist und Halter oder ständiger Nutzer eines Fahrzeugs ist. Pro Person wird maximal ein Parkausweis vergeben. Der Parkausweis kostet 40 € für zwei Jahre. Derzeit sind 116 Bewohnerparkausweise für den Altort und 7 für die Herrngasse ausgestellt.

2.32 Stellplatzbestand

Bewohner können im Altort außer in der Hauptstraße in den beschriebenen Gassen außerhalb markierter Stellplätze parken, wenn dies den Regeln der StVO nicht widerspricht. So gibt es im Altort insgesamt etwa 100 Bewohnerstellplätze (einschließlich der Stellplätze in der Hauptstraße). Hinzuzurechnen sind die für Bewohner reservierten Flächen in der Herrngasse und am Malipieroplatz / Ernst-Gebhard-Ring, so dass knapp 120 Bewohnerparkplätze zur Verfügung stehen.

Im direkten Umfeld der Altstadt gibt es in der Bilanz nochmals 134 Stellplätze ohne Beschränkung, wobei die Stellplätze des Parkplatzes an der Jahnstraße / Kreisel (29 Stellplätze) hier mitgerechnet werden.

Bezieht man in die Berechnung zusätzlich alle Parkmöglichkeiten zwischen B 13 und Main ein, von denen nicht alle dauerhaft zur Verfügung stehen, kommt man auf insgesamt mehr als 680 Stellplätze. Die nicht markierten Stellplätze auf der Mainlände sind dabei rechnerisch nach vorhandener Fläche ermittelt.

2.33 Stellplatzbelegung

Die Belegung der Stellplätze wurde am Dienstag, 13. Oktober 2020 ganztags und am Samstag, 31.10.2020 einmalig erhoben. Zu dieser Zeit gab es bedingt durch die Coronapandemie zwar Umgangsbeschränkungen, Schulen und Läden waren aber geöffnet. Es ist anzunehmen, dass ein Teil der Beschäftigten im Homeoffice arbeitete. Inwiefern sich das auf das Verkehrsaufkommen und das Parkverhalten ausgewirkt hat, lässt sich aus Untersuchungen grob abschätzen: Die Spitzenbelastungen im Verkehrsaufkommen sind zurückgegangen, das Parken der Bewohner unterliegt geringeren Schwankungen im Tagesverlauf, weil insgesamt der Abfluss geringer ist. Ein Vergleich mit Luftbildern von Google Earth aus früheren Jahren ab 2001 zeigt so auch am Tag (Mittagszeit) in keinem Fall eine höhere Stellplatzbelegung.

Bei der Erhebung am 13. Oktober 2020 wurde in der Nacht die höchste Belegung gezählt. Die zusätzliche Erhebung am Samstag, 31. Oktober 2020, einem schönen Herbsttag, sollte

beispielhaft für die Nachfrage durch den Tourismus sein. Die Tage, an denen Sommerhausen üblicherweise zum touristischen Ziel wird z.B. bei den Weinfesten, dem Töpfermarkt, der Kirchweih oder dem Weihnachtsmarkt, sind im Erhebungszeitraum leider ausgefallen. Diese Extremsituationen konnten deshalb nicht aufgenommen werden.



Abbildung 5:
Parkstandsbelegung Samstag, 31.10. 2020 um 13 Uhr
eigene Erhebung

An den von uns erhobenen Tagen waren die Stellplätze der Altstadt einschließlich der Bewohnerparkplätze Herrngasse und Malipieroplatz maximal zu 80 Prozent ausgelastet. Am Samstagmittag waren die am Altstadtrand liegenden Parkplätze Jahnstraße / Kreisel, Brückenstraße und Gartenstraße voll belegt, abseits gelegene Parkplätze wie der Parkplatz

An der Schlucht und Am Schießplatz wurden dagegen kaum angefahren. Jenseits der Bundesstraße waren nur die Stellplätze direkt südlich der Gaststätte Anker ausgelastet, nördlich davon nur zum geringen Teil. Die Belegung am Samstag, 31. Oktober 2020 ist in Abbildung 5 dargestellt. Kapazität und maximale Belegung an den beiden Erhebungstagen, aufgeschlüsselt nach Straßen bzw. Parkplätzen ist in Tabelle 1 aufgelistet.

| Standort | maximal | Nacht 13.10.20 | 13 Uhr Sa. 31.10.20 |
|-----------------------------|----------------|----------------|------------------------|
| Badgasse und Umfeld | 14 | 10 | 11 |
| Katharineng. / Am Berghof | 15 | 7 | 11 |
| Rathausgasse | 7 | 7 | 4 |
| Kirchplatz / Umfeld | 11 | 10 | 9 |
| Hauptstraße | 17 | 15 | 21 |
| Pastoriusgasse / Plan | 18 | 18 | 17 |
| Mönchshof | 11 | 9 | 5 |
| Rumorknechtsweg / Tor | 8 | 8 | 7 |
| Summe Altstadt | 101 | 84 | 85 |
| Herrngasse Süd (Bewohner) | 7 | 5 | 2 |
| Malipieroplatz/E.-G.-Ring | 11 | 7 | 7 |
| Bewohnerparken | 119 | 96 | 94 |
| Auslastung | | 81% | 79% |
| P Jahnstraße / Kreisel | 29 | 10 | 29 |
| Alte Brückenstraße | 17 | 14 | 17 |
| P Alte Brückenstraße | 10 | 11 | 10 |
| Malipieroplatz | 14 | 8 | 4 |
| Ernst-Gebhard-Ring / Straße | 21 | 21 | 16 |
| Parkplatz Gartenstraße | 21 | 18 | 21 |
| Herrngasse | 16 | 13 | 13 |
| Maingasse | 6 | 6 | 6 |
| Altstadtumfeld | 134 | 101 | 116 |
| P Anker Süd | 9 | 10 | 11 |
| P Anker Nord | 60 | 23 | 15 |
| P Mainländer Süd* | 40 | 8 | 9 |
| P Mainländer Süd Wiese* | 320 | | |
| Mainseite | 429 | 41 | 35 |
| Summe | 682 | 238 | 245 |
| | maximal | Nacht | Samstag, 13 Uhr |

*P Mainländer nach Fläche geschätzt, Belegung teilweise mit Wohnwagen

**Tabelle 1:
Stellplatzangebot und Belegung am 13.10.2020 Nacht und 31.10.2020 um 13 Uhr**

Für den Regelwerktag Dienstag, 13.10.2020 wurde die Belegung im Tagesverlauf erhoben. In dieser Bilanz sind die Parkplätze Mainländer Süd nicht berücksichtigt, da dort nur wenige Wohnmobile bzw. Wohnwagen als Dauerparker abgestellt waren.

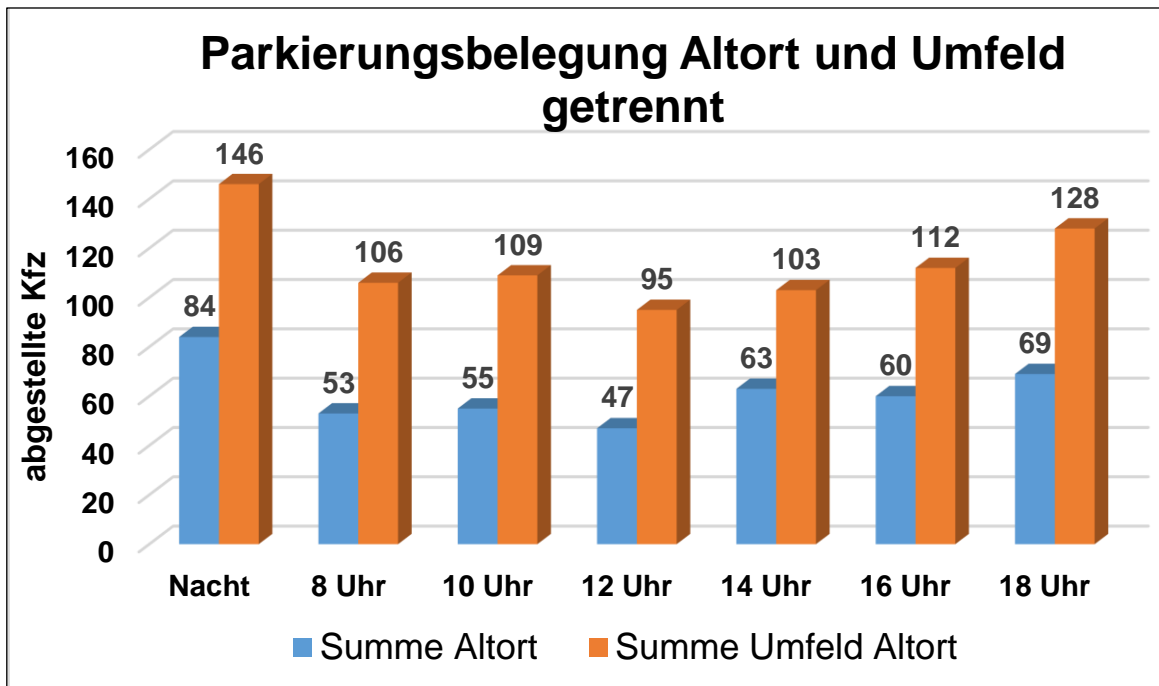


Abbildung 6:
Tagesgang Parkierung getrennt für Altort und Umfeld
 eigene Erhebung 13. Oktober 2020

Wir sehen sowohl im Altort als auch im untersuchten Umfeld die höchste Parkierungsbelegung in der Nacht. Die Belegung fällt bis 8 Uhr deutlich um ca. ein Drittel und hat um die Mittagszeit den Tiefpunkt mit etwas mehr als der Hälfte der Maximalbelegung. Die Belegung steigt dann bis zum Abend wieder an.

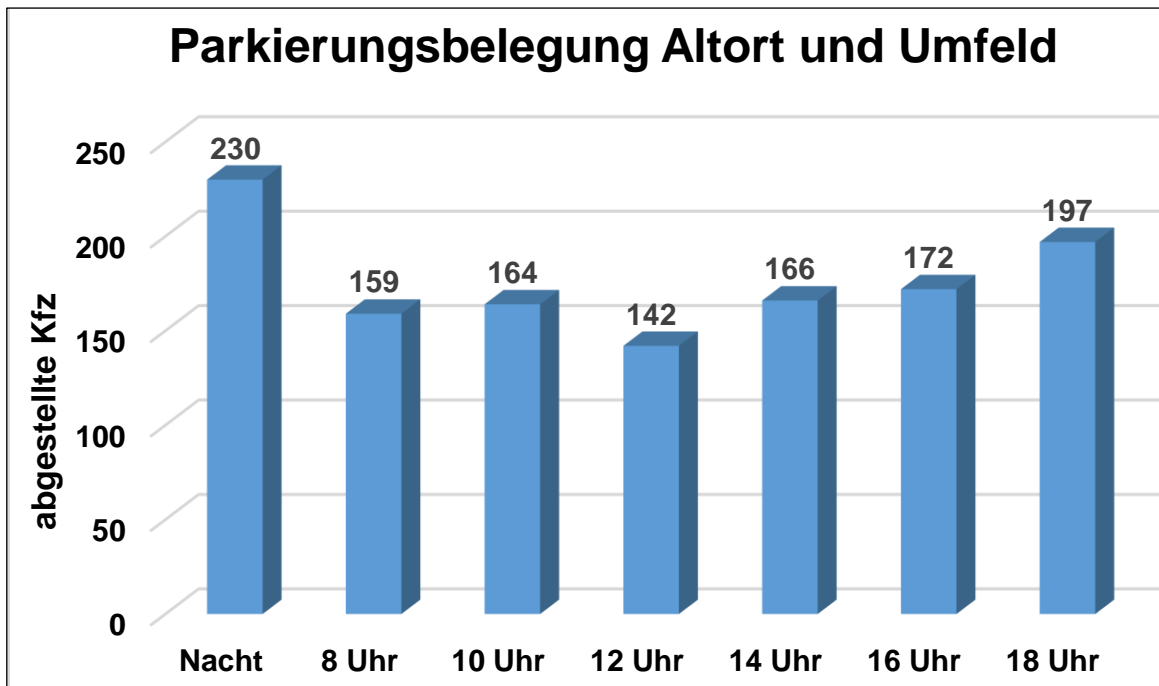


Abbildung 7:
Tagesgang Parkierung für Altort und Umfeld
 eigene Erhebung 13. Oktober 2020

Tabelle 2 zeigt die Stellplatzbelegung im Tagesverlauf für die jeweiligen Straßenabschnitte und Parkplätze. Auffällig ist die Überbelegung in der Hauptstraße um 14 Uhr. Hier werden zeitweilig Falschparker auf nicht gekennzeichneten Flächen und mit Überschreitung der Parkdauer festgestellt. Der Parkplatz Jahnstraße hat die höchste Belegung am Vormittag. Hier parken überwiegend Besucher und Beschäftigte.

| Standort | Nacht | 8 Uhr | 10 Uhr | 12 Uhr | 14 Uhr | 16 Uhr | 18 Uhr |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Badgasse und Umfeld | 10 | 7 | 7 | 5 | 4 | 6 | 8 |
| Katharineng. / Am Berghof | 7 | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 6 |
| Rathausgasse | 7 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| Kirche | 10 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 5 |
| Hauptstraße | 15 | 6 | 10 | 9 | 20 | 12 | 13 |
| Pastoriusgasse / Plan | 18 | 14 | 12 | 12 | 13 | 16 | 20 |
| Mönchshof | 9 | 7 | 7 | 5 | 10 | 11 | 8 |
| Rumorknechtsweg / Tor | 8 | 7 | 6 | 6 | 6 | 5 | 4 |
| P Jahnstraße / Kreisel | 10 | 11 | 23 | 13 | 17 | 10 | 9 |
| Alte Brückenstraße | 14 | 10 | 7 | 7 | 7 | 9 | 14 |
| P Alte Brückenstraße | 11 | 7 | 6 | 7 | 8 | 10 | 9 |
| Malipieroplatz | 15 | 15 | 17 | 18 | 18 | 21 | 16 |
| Ernst-Gebhard-Ring | 21 | 15 | 15 | 15 | 17 | 16 | 21 |
| Parkplatz Gartenstraße | 18 | 9 | 9 | 9 | 12 | 14 | 15 |
| Herrngasse | 18 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8 | 13 |
| Maingasse | 6 | 6 | 4 | 4 | 2 | 4 | 6 |
| P Anker Süd | 10 | 7 | 5 | 4 | 4 | 5 | 8 |
| P Anker Nord | 23 | 18 | 14 | 9 | 9 | 15 | 17 |
| Summe Altort | 84 | 53 | 55 | 47 | 63 | 60 | 69 |
| Summe Umfeld Altort | 146 | 106 | 109 | 95 | 103 | 112 | 128 |
| Gesamt | 230 | 159 | 164 | 142 | 166 | 172 | 197 |

Tabelle 2:
Stellplatzbelegung im Tagesverlauf nach Straßenabschnitten
 Angaben: abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum
 eigene Erhebung 13. Oktober 2020

Auf den hier aufgeführten Straßen und Parkplätzen haben wir insgesamt über 320 Stellplätze, ohne die Parkplätze nördlich und südlich der Gaststätte Anker etwa 250 Stellplätze, davon waren nachts maximal ca. 200 Stellplätze belegt.

2.34 Parkdauer

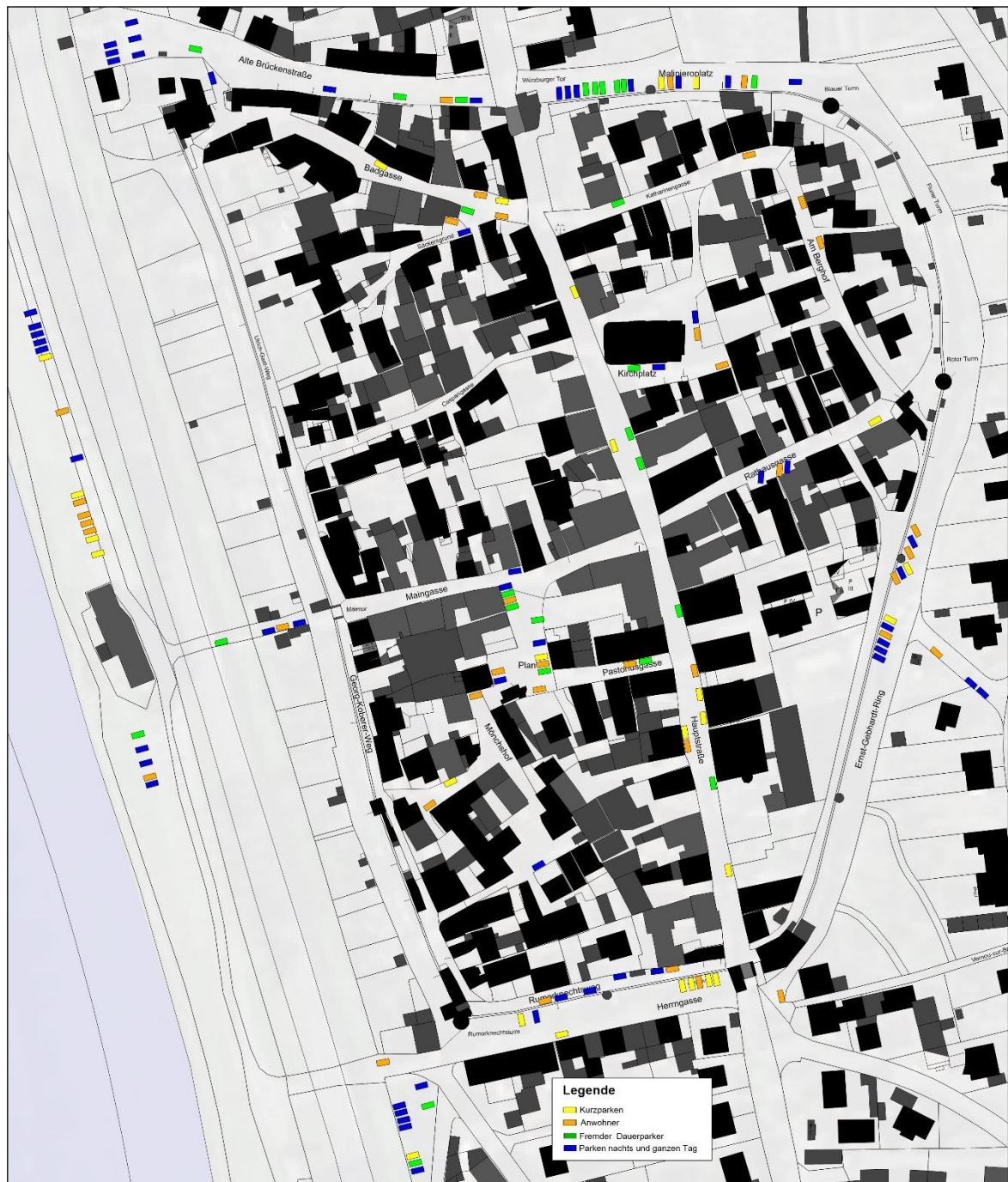
Bei der Erhebung am 13. Oktober 2020 wurde auch die Dauer der abgestellten Fahrzeuge erhoben. Für den Altort ist diese in den Abbildungen 8 und 9 dargestellt, einmal für die Nachterhebung und einmal für die Belegung um 10 Uhr:



Legende:

- Parken nur Nacht
- Parken Nacht und teilweise Tag
- Parken Nacht und den ganzen Tag

Abbildung 8:
Parkstandsbelegung Nacht
eigene Erhebung 13. Oktober 2020

**Legende:**

- Kurzparken
- Anwohnerparken
- Fremder Dauerparken
- Parken Nacht und den ganzen Tag

Abbildung 9:
Parkstandsbelegung 10 Uhr
 eigene Erhebung 13. Oktober 2020

Beide Abbildungen zeigen, dass sich die Dauerparken „Nacht und den ganzen Tag“, also Fahrzeuge, die während der Erhebung nicht bewegt wurden, vorwiegend am Rand des Altortes befinden: Am Parkplatz Alte Brückenstraße, auf dem Malipierplatz, auf dem

Ernst-Gebhard-Ring, dem Parkplatz Gartenstraße und auf dem Parkplatz nördlich der Gaststätte Anker. Wenige Dauerparker sind in dem Altort auf dem Rumorknechtsweg, der Maingasse und der Rathausgasse abgestellt.

Die meisten der Parker im Altort verlassen morgens (40 %) oder im Laufe des Tages (34%) ihren Stellplatz. Während im Untersuchungsgebiet 60 Fahrzeuge (26 %) den ganzen Tag auf ihrem Stellplatz stehen ohne bewegt zu werden, sind es im Altort nur 15 Fahrzeuge entsprechend 18 %. Dies belegt, dass überproportional viele Dauerparker außerhalb des Altortes abgestellt werden.

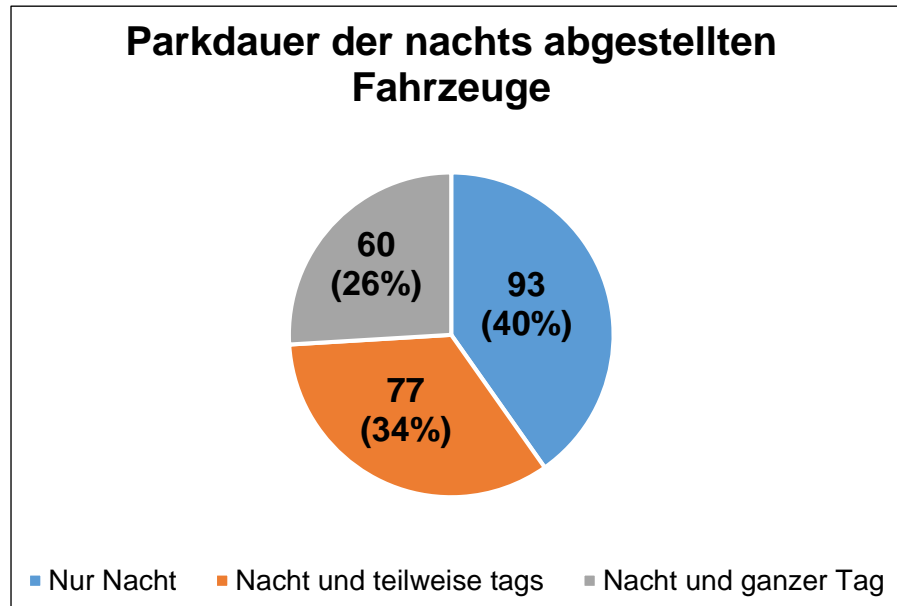


Abbildung 10:
Parkdauer der nachts abgestellten Fahrzeuge
eigene Erhebung 13. Oktober 2020

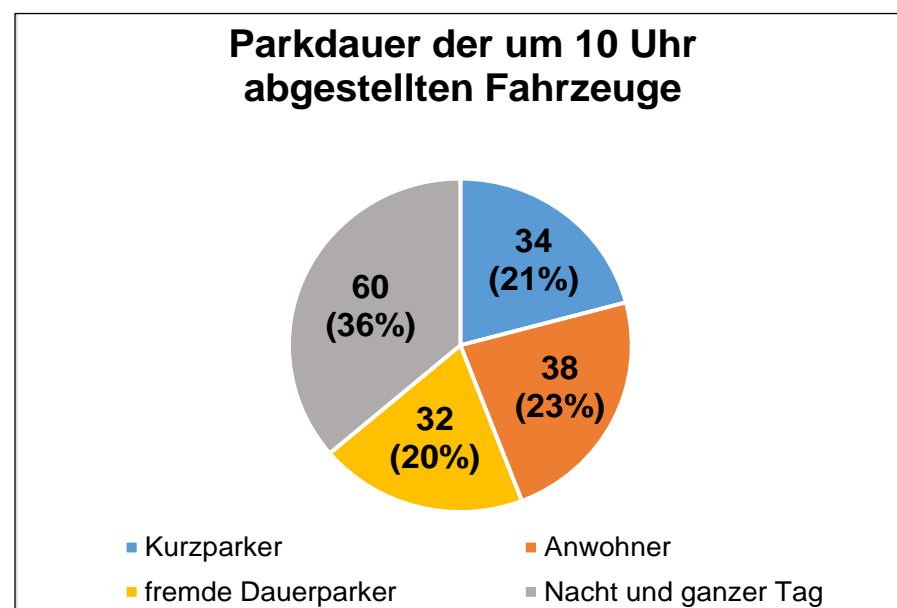


Abbildung 11:
Parkdauer der um 10 Uhr abgestellten Fahrzeuge
eigene Erhebung 13. Oktober 2020

Um 10 Uhr machen die 60 Dauerparker aufgrund der geringeren Gesamtzahl 36 % aller Parker aus. Jeweils etwa ein Fünftel der abgestellten Fahrzeuge kann man den fremden Dauerparkern (Beschäftigte), den Kurzparkern (Kunden) oder den Anwohnern zurechnen.

Im Zeitraum Vormittag bis Mittag haben wir rund 50 Parker im Altort bei etwa 100 verfügbaren Stellplätzen. Auf den 17 markierten Stellplätzen in der Hauptstraße sind am Tag durchschnittlich etwas mehr als 10 belegt; der Extremwert liegt um 14 Uhr mit 20 abgestellten Fahrzeugen. Um 10 Uhr wurden in der Hauptstraße 4 fremde Dauerparker, 2 Anwohner und 4 Kurzparker, welche die maximale Parkdauer eingehalten hatten, gezählt; d.h. mehrheitlich wurde hier illegal geparkt.

Zu vermuten ist auch, dass die Kurzparker und fremden Dauerparker im Altort außerhalb der Hauptstraße ebenfalls nicht berechtigt waren, dort zu parken. Diese waren überwiegend auf dem Plan und in der Badgasse im Umfeld des Lebensmittelladens anzutreffen, wo es für Kunden ohne Bewohnerparkausweis auch schwierig ist, einen Stellplatz zu bekommen.

Parkstandsbelegung auf dem Parkplatz Jahnstraße / Kreisel

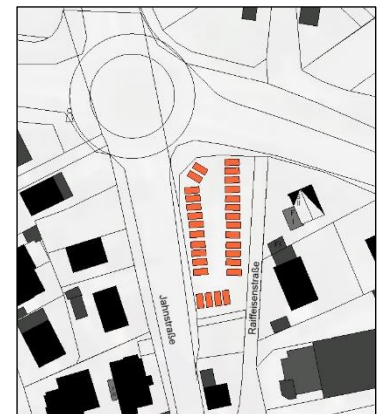
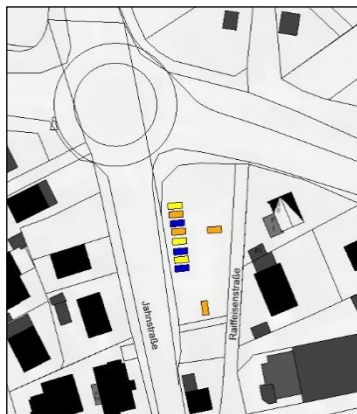
Die Belegung des Parkplatzes am Nordeingang des Markts Sommerhausen wurde zusätzlich erhoben. Dieser Parkplatz wird vorwiegend von Besuchern, Gästen und Beschäftigten genutzt.

Belegung:

13.10.20 nachts

13.10.20 um 10 Uhr

31.10.20 um 13 Uhr



Legende:

- Parken nur Nacht
- Parken Nacht und teilweise Tag
- Parken Nacht und den ganzen Tag

Legende:

- Kurzparken
- Anwohnerparken
- Fremde Dauerparker
- Parken Nacht und den ganzen Tag

Abbildung 12:
Belegungen Parkplatz
Jahnstraße

Während der Parkplatz nachts nur zu einem Drittel belegt war, war er am Regelwerktag um 10 Uhr weitgehend und am Samstagmittag voll belegt. Man kann davon ausgehen, dass am Samstag überwiegend Gäste und Besucher ihr Fahrzeug dort abstellen, am Werktag vormittags war der Parkplatz gemischt belegt von Kurzparkern, Anwohnern, fremden Dauerparkern und Fahrzeugen von Anwohnern, die den ganzen Tag abgestellt waren.

2.35 Befragung zur Parkierung

Von Ende Februar bis Mitte März 2021 wurde bei den Bewohnern des Altortes eine Befragung zur Parkierung durchgeführt. Von den im Altort mit Hauptwohnsitz gemeldeten 452 Einwohnern kamen 78 ausgefüllte Fragebögen zurück. Da man annehmen kann, dass die Fragebögen pro Haushalt ausgefüllt wurden, kann man von einer Rücklaufquote von etwa einem Drittel ausgehen. Zum Vergleich: Die Angaben aus der Befragung zur Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge liegen mit 67 bei knapp 30 Prozent der gezählten abgestellten Fahrzeuge in der Nacht.

Von den Befragten haben 52 % ein Fahrzeug, 37 % zwei Fahrzeuge, 10 % drei Fahrzeuge und 1 % vier Fahrzeuge; insgesamt sind das 126 erfasste Fahrzeuge. Auf den Altort hochgerechnet kann man von rund 380 Fahrzeugen ausgehen.

Fast die Hälfte (46 %) der Befragten kann ihr Fahrzeug auf ihrem eigenen Grundstück abstellen, 41 % machen das in der Regel auch; entsprechend haben 54 % diese Möglichkeit nicht. Diese Fahrzeugbesitzer stellen ihr Auto außerhalb der Stadtmauer ab (54 %) oder auf einem Parkplatz innerhalb der Stadtmauer (36 %) oder mit Parkausweis in der Herrngasse oder dem Ernst-Gebhard-Ring (10 %).

Von den Befragten besitzt die Hälfte (50 %) einen Bewohnerparkausweis; in absoluten Zahlen waren das 39 Parkausweise, das entspricht wieder etwa einem Drittel der ausgegebenen Parkausweise. Im Jahr 2020 waren insgesamt 123 Parkausweise im Umlauf, davon 116 im Altort und 7 in der Herrngasse.

Diejenigen, die ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen, müssen nach eigener Abschätzung im Durchschnitt rund 100 m von der bzw. bis zur Wohnung gehen. Dass die Fußwege tendenziell immer zu hoch eingeschätzt werden, zeigt die maximale Entfernungsangabe von 500 m; dies entspricht dem Weg vom Ochsenfurter Tor bis zum Kreisverkehr an der Jahnstraße / Erlacher Straße, also deutlich mehr als bis zum nächsten Parkplatz. Bis auf drei Bewohner haben alle die Möglichkeit, direkt vor ihre Wohnung zum Ein- und Ausladen fahren zu können.

Mit der Bewohner-Parkregelung ist genau die Hälfte der Befragten zufrieden, die andere Hälfte ist unzufrieden. Als die Hauptprobleme werden von den Befragten genannt:

| Nennungen | Problem |
|-----------|--|
| 5 | Bewohner / Eigentümer mit Stellplätzen auf dem Grundstück parken im öffentlichen Straßenraum |
| 5 | Touristen parken verbotswidrig / auf Bewohnerparkplätzen |
| 5 | Garagen, Hauseingänge, Gassen und Freiflächen werden zugeparkt |
| 4 | Viele parken ohne Ausweis im Altort |
| 4 | Parkausweisregelung: <ul style="list-style-type: none"> • es gibt zu viele Parkausweise, • sie werden missbräuchlich verwendet, • Haushalte mit mehreren Autos sollten auch mehrere Parkausweise erhalten, • die Parkausweisregelung ist ungerecht |

| | |
|---|--|
| 3 | Hauptproblem sind die Besucher / Touristen, die die Verkehrsregeln nicht einhalten. |
| 3 | Es gibt zu viele Pkw (die werden immer größer) und zu wenig Stellplätze |
| 2 | zu viele verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge behindern Rettungswagen, Feuerwehr und Müllabfuhr |
| 1 | Die Markierung in der Hauptstraße wird nicht beachtet |
| 1 | Parkplätze am Rand der Altstadt mit Dauerparkern belegt |
| 1 | historische Altstadt wird durch parkende Fahrzeuge entwertet |
| 1 | Betriebe haben keine eigenen Stellplätze |

Teilweise war Kritik vor allem am Parkverhalten der Touristen / Fremden auszumachen, die Bewohner selbst kämen schon zurecht. So wurde auch der Wunsch geäußert, dass Anwohner eben auch mal vor der Garage oder vor dem Anwesen ohne Parkausweis parken können. Und für manchen wäre es ein Grund, Sommerhausen zu verlassen, wenn die Parkplätze für Anwohner abgeschafft werden würden bzw. das Parken vor dem Haus nicht mehr möglich wäre.

Überwiegend wird geurteilt, dass sich die Autofahrer nur teilweise an die Parkierungsregelungen halten (57 %); 29 % sind sogar der Auffassung, dass die Regeln überhaupt nicht eingehalten werden. Dazu kam eine Anmerkung, dass sich die Haltung durchsetzt: „Wenn andere falsch parken, darf ich das auch“. Nur 14 % sind mit dem Parkverhalten der Autofahrer im Großen und Ganzen zufrieden.

Auf die Frage, ob die Bewohner ihr Fahrzeug in einem Parkhaus im Altort gegen Gebühren bis zu 50 € pro Monat abstellen würden, kam ganz überwiegend Ablehnung: 79 % haben das verneint, teilweise mit empörten Kommentaren („Abzocke“, „Wucher“) oder mit der Frage, wo das Parkhaus denn lokalisiert werden könnte. Immerhin würde sich aber etwa jeder Fünfte dies doch überlegen, teilweise mit Einschränkung (bis 25 €) oder unter bestimmten Bedingungen.

Die Einwohner machten aber auch sehr viele Vorschläge, wie das Parken im Altort verbessert werden kann:

| Nennungen | Vorschläge |
|-----------|---|
| 15 | Parken im Altort <ul style="list-style-type: none"> • Nur für Anwohner (6 Nennungen) • Verbot für Touristen (2 Nennungen) • Beschilderung „Parken nur für Anwohner“ (2 Nennungen) • Grundsätzlich das Parken einschränken • Parkverbot am Wochenende • Auf Hauptstraße, Plan und engen Gassen keine Parkplätze • Keine Dauerparkplätze im Altort • Parkverbot am Kirchplatz |

| | |
|----|---|
| 15 | <p>Parkausweise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Feste zusätzlich Parkplätze für Anwohner mit Parkausweis außerhalb Stadtmauer (5 Nennungen) • Keine Parkausweise für Anwohner mit Stellplatz / Garage auf eigenem Grundstück (4 Nennungen) • Maximal 1 Parkausweis je Haushalt (4 Nennungen) • Bedarfsgerechte Zuweisung von Parkausweisen • Gebühren für Parkausweise im Abbuchungsverfahren |
| 14 | mehr Kontrolle von Halteverbot und Anwohnerparken nur mit Parkausweis, auch abends und am Wochenende, um wildes Parken zu unterbinden |
| 14 | <p>Hauptstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur wenige Stellplätze für kurzes Parken (4 Nennungen) • Parkplätze besser kennzeichnen (2 Nennungen) • Nur einseitiges Parken ermöglichen (2 Nennungen) • Wildes Parken unterbinden • Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich) • Parken für Fremde verteuern (Parkuhren und Kontrolle) • Parken mit Parkausweis ganztägig erlauben • Anwohnerparken ermöglichen (Miete von Parkplätzen) • Hauptstraße für Fußgänger attraktiver machen |
| 8 | <p>Parkhaus / Parkplatzangebot</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkhaus im Altort ist absurd / abwegig (3 Nennungen) • Parkhaus für Anwohner außerhalb Stadtmauer sinnvoll (3 Nennungen) • Parkhaus „gute Idee“ • Zusätzliches Parkplatzangebot schaffen |
| 6 | <p>Durchfahrtsverbot Altort</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am Wochenende nur für Bewohner frei (3 Nennungen) • Schranken an Zufahrten mit elektronischen Schlüsseln • Zufahrt Altort nur für „Anlieger frei“ • Altort ohne Autos |
| 5 | <p>Standortvorschläge für zusätzliches Parken</p> <ul style="list-style-type: none"> • am Ochsenfurter Tor • an gesperrter Fläche am Spielplatz • an Rumorknechtsturm (Herrnstraße) • am Parkplatz Gartenstraße • am Main bei Gaststätte Anker (Pkw und Rad) |
| 5 | <p>Private Garagen und Stellplätze</p> <ul style="list-style-type: none"> • nicht zweckentfremden (4 Nennungen) • kontrollieren, dass eigene Stellplätze genutzt werden • Mietern Parkplätze auf Privatgrund anbieten |
| 3 | Beschilderung verbessern (3 Nennungen) |

| | |
|---|---|
| 1 | Parkzone erweitern |
| 1 | Maingasse zur Fußgängerzone machen |
| 1 | Genaue Regeln definieren, wer parken darf |
| 1 | Einwohner dürfen kostenlos parken, Touristen müssen bezahlen |
| 1 | Allgemein Gebühren für das Parken im Altort |
| 1 | Für Ablöse soll die Gemeinde Parkplätze zur Verfügung stellen |
| 1 | Hausnahe Parkmöglichkeiten erhalten |
| 1 | Parkausweise für den gesamten Ortsbereich |
| 1 | Alles lassen wie es ist |
| 1 | Kein Museumsdorf aus Sommerhausen machen |

Darüber hinaus gab es noch allgemeine Vorschläge zu mehr Rücksicht, mehr Verkehrsberuhigung und den Appell, mehr zu Fuß zu gehen sowie Ideen zur Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung) und zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs: so sollen z.B. Firmen außerhalb des Altorts mit ihren Fahrzeugen nicht durch den Altort fahren.

Die Vorschläge zum Parken im Altort gehen in Richtung Einschränkung bis hin zum Verbot des Parkens für Fremde. Auf jeden Fall sollte mehr kontrolliert werden, damit die vorhandenen Regeln eingehalten werden, wobei deutlich wird, dass diese Regeln nicht immer eindeutig sind und die Beschilderung oft unklar ist.

Gefordert wird, dass Besitzer von Garagen oder Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück keine Parkausweise erhalten sollen und durch Kontrolle verhindert wird, dass Stellplätze zweckentfremdet werden. Zudem soll pro Haushalt nur ein Parkausweis vergeben werden.

In der Hauptstraße soll es nur wenige Kurzparkstände geben, für die u.U. auch Gebühren verlangt werden; andererseits möchten die Anwohner dort auch Stellplätze nutzen können, eventuell auch mieten. Die Hauptstraße soll auf jeden Fall für Fußgänger attraktiver werden (einseitiges Parken, Verkehrsberuhigung). Weitergehende Forderungen sind, die Altstadt nur für Anlieger frei zu geben bzw. am Wochenende das Durchfahren zu verbieten.

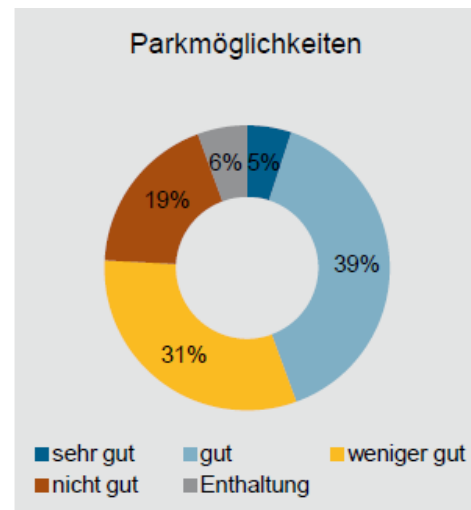
Ein Parkhaus im Altort stößt auf wenig Gegenliebe (siehe auch Frage 5 aus der Befragung), aber es gibt auch Befürworter für ein Parkhaus außerhalb der Stadtmauer. Im Umfeld des Altortes sollen auf jeden Fall zusätzliche Stellplätze geschaffen werden, wofür im Einzelnen Standortvorschläge gemacht werden.

Bei allen Veränderungswünschen ist anzumerken, dass ja etwa die Hälfte der Befragten mit der Parkierungsregelung zufrieden ist und eher „alles lassen möchten, wie es ist“, wie in einem Fragebogen bemerkt wurde. Aber trotz seinem historischen Erbe soll Sommerhausen kein Museumsdorf werden.

Befragung aus dem ISEK zum Thema Parken und Verkehr

Ergänzend zu unserer eigenen Befragung werden hier nochmals die wesentlichen Ergebnisse der Befragung und die Vorschläge zum Thema Verkehr aus dem ISEK aufgeführt [1] (Seiten 101,108 ff):

- **Verkehrsberuhigung** im Altort, weniger Autoverkehr, Autoverkehr beschränken, aber Rücksicht auf die Belange der Altortbewohner
- **Barrierefreie Wege:** Gehweg / Beläge Rollator- und Rollstuhl-taugliche Wege durch den Altort, barrierefreie Bushaltestellen
- **Parken:** Aus der Befragung zu den Parkmöglichkeiten in Sommerhausen haben 50 % der Befragten diese als „weniger gut“ und „nicht gut“ bezeichnet, 44 % dagegen als „gut“ oder „sehr gut“. Die Befragung bezog sich nicht ausschließlich auf den Altort.



- Bei den Anmerkungen bzw. Vorschlägen wird vor allem das Stellplatzangebot im Altort als zu teuer, äußerst angespannt und unzureichend beschrieben.
- Vorschlag: Parken in der Hauptstraße nur auf einer Seite
- Konsequente Parkplatzüberwachung
- Mehr öffentliche Parkplätze im und um der Altort herum schaffen
- **Nahverkehr:** Kostengünstig, bessere Taktung, bessere Verkehrsmittel
- **Bundesstraße B 13:** Lärmschutz, Geschwindigkeitsbeschränkung
- **Fußwege:** Konzept für Hauptstraße
- Gehweg / Radweg von Industriestraße zum Main
- Zebrastreifen in Schulstraße und Ochsenfurter Straße
- **Radverkehr:** Fahrradweg nach Winterhausen, Radkonzept Hauptstraße

2.4 ÖPNV

2.4.1 Buslinien Bestand

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

Am Regelwerktag (Schultag) werden zwischen 25 und 27 Kurse angeboten, normalerweise im Stundentakt und mit Verstärkerkursen insbesondere zur morgendlichen Spitzenzeit 6 bis 8 Uhr und im Schülerverkehr. Zwischen 15 und 18 Uhr wird im Halbstundentakt gefahren. Bedienungszeit ist zwischen 4:50 Uhr und 22:50 Uhr nach Würzburg. Samstags gibt es eine Bedienung etwa im Stundentakt (14 – 17 Kurse) mit einem Spätkurs und sonntags eine etwas eingeschränkte 2-Stunden-Bedienung mit einem Spätkurs (9 Kurse pro Richtung). Die Fahrt zwischen Sommerhausen und Würzburg Hauptbahnhof dauert nach Fahrplan zwischen 27 und 39 Minuten, im Mittel etwa 30 Minuten.

Grundschüler werden mit dem Schulbus nach Eibelstadt gefahren. Schüler, die weiterführende Schulen besuchen, müssen entweder nach Ochsenfurt (Mittelschule, Berufsschule) oder nach Würzburg (Mittelschulen, Gymnasien, Hochschulen) fahren. Die Busverbindungen sind darauf ausgerichtet.

In Sommerhausen gibt es die vier Haltestellen Reifensteinweg, Gasthaus Schwanen, Kirchplatz und Abzweig Erlach. Die Haltestellen decken den Siedlungsbereich recht gut ab (Abbildung 13). Nur sehr kleine Bereiche am östlichen Ortsrand liegen außerhalb des 300-m-Einzugsbereichs.

Sommerhausen liegt im Verbundgebiet des Verkehrsverbunds Mainfranken (VVM). Für die Fahrt nach Würzburg werden vier Waben / Zonen befahren. Zum 1. August 2020 wurden die Tarife im Verkehrsverbund Mainfranken (VVM) erstmals reformiert. Dabei investiert der Landkreis Würzburg mehrere Millionen in die attraktive Gestaltung des ÖPNV. Neben der Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems stand vor allem die Tarifsenkung im Vordergrund. Damit wurde einer langjährigen Forderung der Fahrgäste Rechnung getragen. Die Tageskarte 4 Waben kostet jetzt 7,60 €, die Einzelfahrt 4 Waben 4,30 €. Bei einer 6er-Karte kostet die Einzelfahrt nach Würzburg 3,13 €.

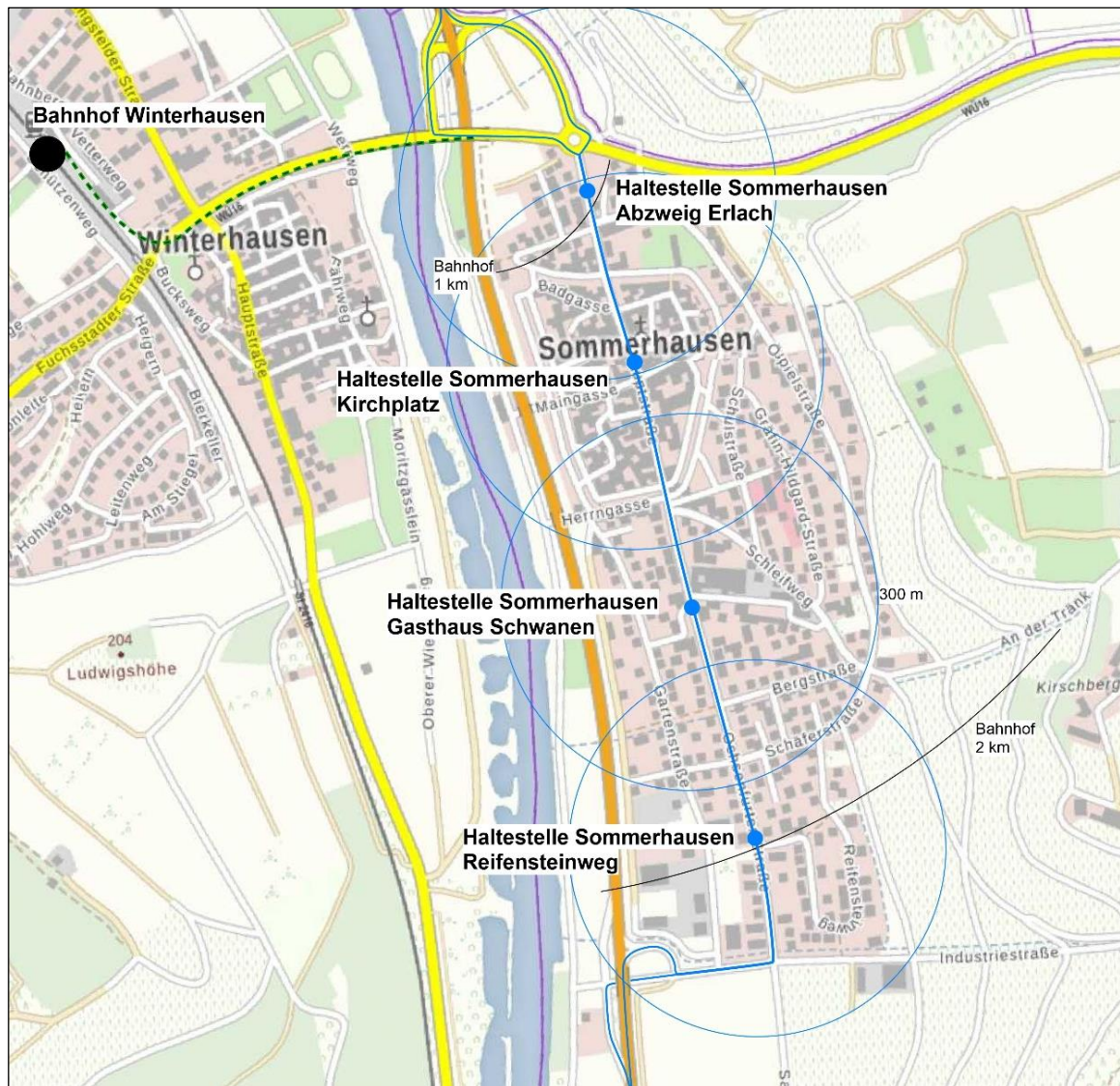


Abbildung 13:
Buslinien Bestand mit 300-m-Einzugsgebiet (= 5-Minuten-Isochrone)
und Bahnhof Winterhausen

2.42 Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind teilweise als Busbuchten, teilweise als Buskaps am Fahrbahnrand ausgebildet. Die Haltestellen außerhalb des Altorts sind neu gestaltet mit Wetterschutz, Sitzbank, Fahrplantafel, Linienverlauf, Tarifinformationen sowie mit dynamischer Abfahrtsanzeige und -Ansage auf Anforderung. Leider sind nicht alle Haltestellen barrierefrei umgebaut wie es bei der Haltestelle Abzweig Erlach (Abbildung 14) der Fall ist, die außer dem Kasseler Hochbord auch eine entsprechende Leitmarkierung aufweist. So ist die Haltestelle Reifensteinweg zwar technisch gut ausgerüstet, hat aber keinen barrierefreien Einstieg.



Abbildung 14:
Bushaltestelle Abzweig Erlach mit Hochbord und Leitmarkierung

Die Bushaltestelle Kirchplatz im Altort bietet weder eine Sitzmöglichkeit noch einen Wetterschutz noch einen barrierefreien Hochbord, was sicher auch teilweise dem Denkmalschutz geschuldet ist. Wie die Abbildung 15 zeigt, ist der Ein- und Ausstieg für Gehbehinderte, für Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen ohne Hochbord äußerst problematisch.



Abbildung 15:
Bushaltestelle Kirchplatz

Maintalsprinter:

Samstags, sonn- und feiertags von Mai bis Oktober fährt der Maintalsprinter fünfmal pro Richtung die Haltestelle Sommerhausen Reifensteinweg an. Der Maintalsprinter nimmt auf dem Anhänger Fahrräder mit und verbindet Sommerhausen mit Erlabrunn und Würzburg im Norden und Ochsenfurt und Röttingen im Süden. Dies ist ein attraktives Angebot für Radfahrer, das auch von der Kommune beworben wird.

2.43 Bahnverkehr

Die Bahnlinie Würzburg – Ansbach verläuft auf der westlichen Mainseite, der nächste Bahnhof liegt in Winterhausen. Angeboten werden dort knapp 30 Fahrten pro Tag und Richtung mit Regionalzügen (im Jahr 2020). Die Fahrt nach Würzburg Hauptbahnhof dauert ca. 12 Minuten.

Der Bahnhof liegt etwa 1 km von der Bushaltestelle Abzweig Erlach entfernt, zu Fuß also in 12 – 15 Minuten erreichbar. Vom Kirchplatz sind es etwa 1,3 km, von der Haltestelle Reifensteinstraße 2 km. Mit dem Fahrrad kann der Bahnhof Winterhausen auch von den entfernteren Bereichen Sommerhausens in weniger als 10 Minuten angefahren werden. So gesehen kann das Angebot der Bahn durchaus mit dem Busangebot konkurrieren, sofern es um die direkte Fahrt zum Bahnhof Würzburg geht.

2.5 Fußgänger

2.51 Wegenetz

Sommerhausen ist eingebunden in ein attraktives Wegenetz, das auch mit überregionalen Wanderwegen verknüpft ist: Am Mainufer führt der Mainwanderweg (Via Romae) und der Jakobsweg, kombiniert mit dem Radweg, zu weit entfernten Wanderzielen. Und durch die Marktgemeinde verläuft der Main-Donau-Bodensee-Weg.

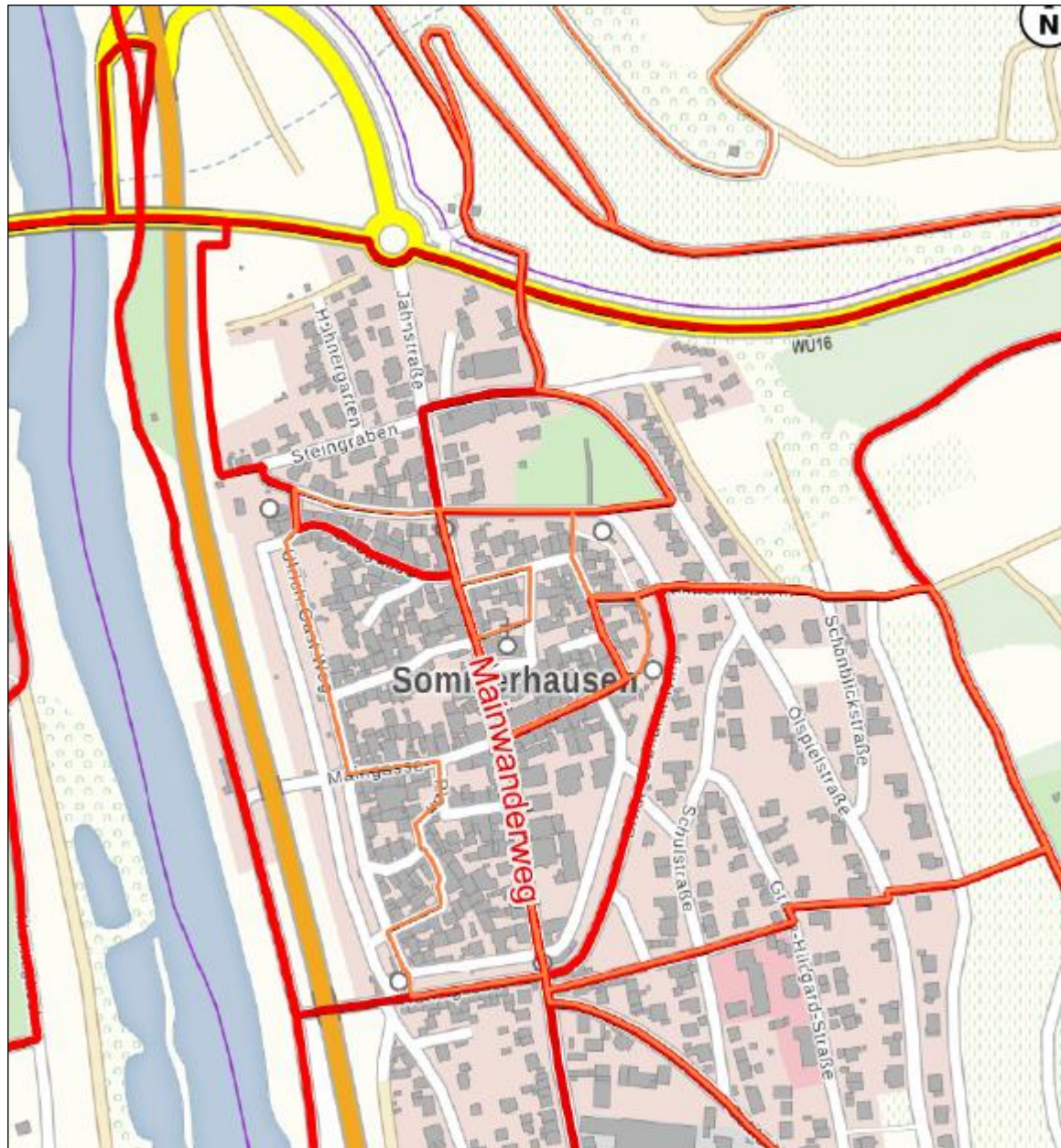


Abbildung 16:
Wanderwegnetz Sommerhausen
Quelle: Bayernatlas [2]

Im Nahbereich gibt es viele Naherholungswege in unterschiedlichen Höhen an den Weinbergen entlang wie z.B. der Wein-Kultur-Weg, der Weinbergweg, der terroir f-Weg, die sich alle drei im Bereich der angrenzenden Weinberge befinden, der Eichenloe-Weg nördlich von Sommerhausen, der Panorama-Weg und der Wanderweg der Ortsgeschichte, beide

südöstlich im größeren Umfeld der Marktgemeinde. Speziell für Kinder gibt es Willis Schnecken-Weg, der spielerisch mit Fragen auf Stadtgeschichte, Natur und Kunst aufmerksam macht. Der historische Ortsrundgang führt durch und um den Altort mit Stationen an den wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Alle Wege sind ausführlich auf der Internetseite von Sommerhausen beschrieben.

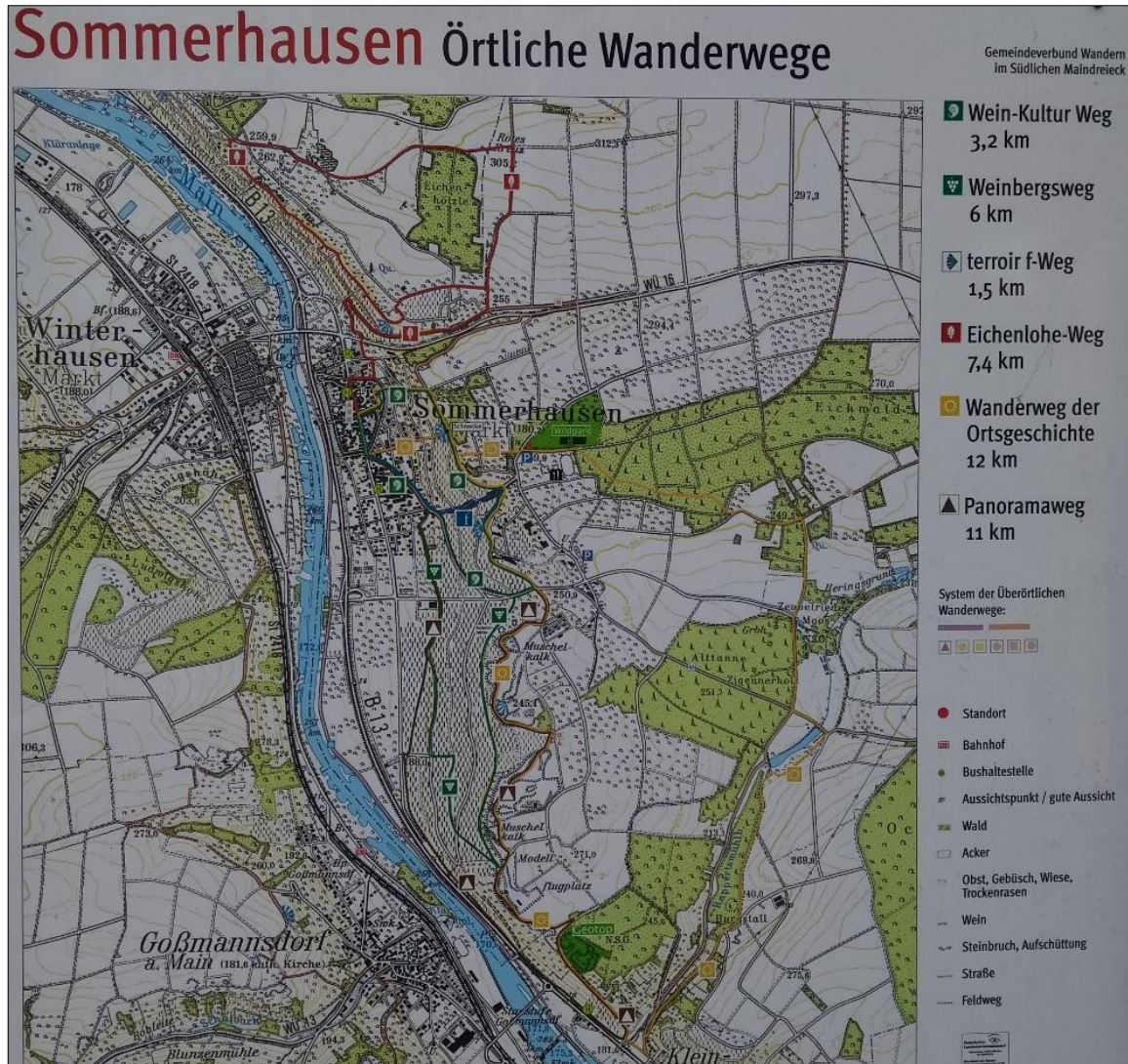


Abbildung 17:
Übersichtskarte in der Ortsmitte wirbt für Rundwege

Innerhalb des Altorts wird der Mainwanderweg durch die Hauptstraße geführt. Im Altort sind die Gehbereiche nicht von den Fahrbahnen getrennt. Die Gassen sind Mischflächen, in denen der gesamte Straßenraum vom Fußgänger mitgenutzt wird. Nur an wenigen Abschnitten sind schmale Gehwege vorhanden. So mischt sich hier der Fußgängerverkehr – Touristen, Wanderer und Bewohner – mit dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr.



Abbildungen 18 – 21: Wo geht der Fußgänger?

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

Im Zuge der Hauptstraße wechseln die Seitenbereiche, die für das Gehen genutzt werden, weil parkende Autos, Auslagen, Außengastronomie sich auf beiden Straßenseiten befinden.

Im Altort gibt es Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum aus Stein, die oft nicht wahrgenommen werden; sie sollten aufgewertet und erweitert werden und das Angebot der Außenbewirtschaftung von Gaststätten ergänzen. Ohne die Trennung der Verkehrsarten fehlt es an Flächen, auf die sich der Fußgänger sicher zurückziehen kann.

Am südlichen Ortsrand von Sommerhausen fehlt ein Gehweg entlang der Ochsenfurter Straße von der Industriestraße bis zum Mainufer mit entsprechender Querungsmöglichkeit der Abfahrtsrampe von der B 13. Fußgänger müssen hier auf der Straße gehen, um ans Mainufer gelangen zu können.

2.52 Barrieren

Nicht nur beim Einsteigen in den Bus wird ein barrierefreier Zugang erwartet, auch die innerörtliche Wege sind so zu gestalten, dass sie gut zu Fuß begangen und auch gut mit dem Rollator und dem Rollstuhl befahren werden können. Ein grobes Pflaster, wie es im gesamten Altort vorzufinden ist, hat historischen Hintergrund und ist schön anzusehen, ist aber weder gut zu begehen noch mit dem Rollator befahrbar. Die Abbildungen 22 bis 24 zeigen hierzu typische Beispiele.



**Abbildungen 22 - 24:
Grobes Pflaster in der Maingasse, Am Berghof und in der Hauptstraße**

Dem Thema Barrierefreiheit wird von der Landesregierung ein hoher Stellenwert zugemessen. Hier sind Lösungen aufzuzeigen, die für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Rollatoren, Eltern mit Kinderwagen, aber auch Radfahrern bequemes und sicheres Gehen und Fahren ermöglichen, die aber auch die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigen.

2.6 Radverkehr

2.61 Radwegenetz

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

Der östlich des Mainufers geführte Mainradweg wird an diesem Abschnitt überlagert vom Main-Tauber-Fränkischen Radachter, der D-Route 5 (Saar-Mosel-Main-Radweg), der Euro-Velo-Route 4 (Central-Europa-Route) und des Bayern-Netzes für Radler. Der westlich des Mains gelegene Radweg ist weniger attraktiv und wird auch weniger genutzt, über die Mainbrücke besteht hier aber eine wichtige Verbindung zwischen diesen beiden Radwegen, allerdings über den Umweg Hauptstraße – Maingasse, da die Brücke über den Mainradweg hinweg führt. Ausgewiesen ist im Bayernatlas eine weitere Radwegeverbindung über den Schleifweg auf die Höhen in Richtung Osten.

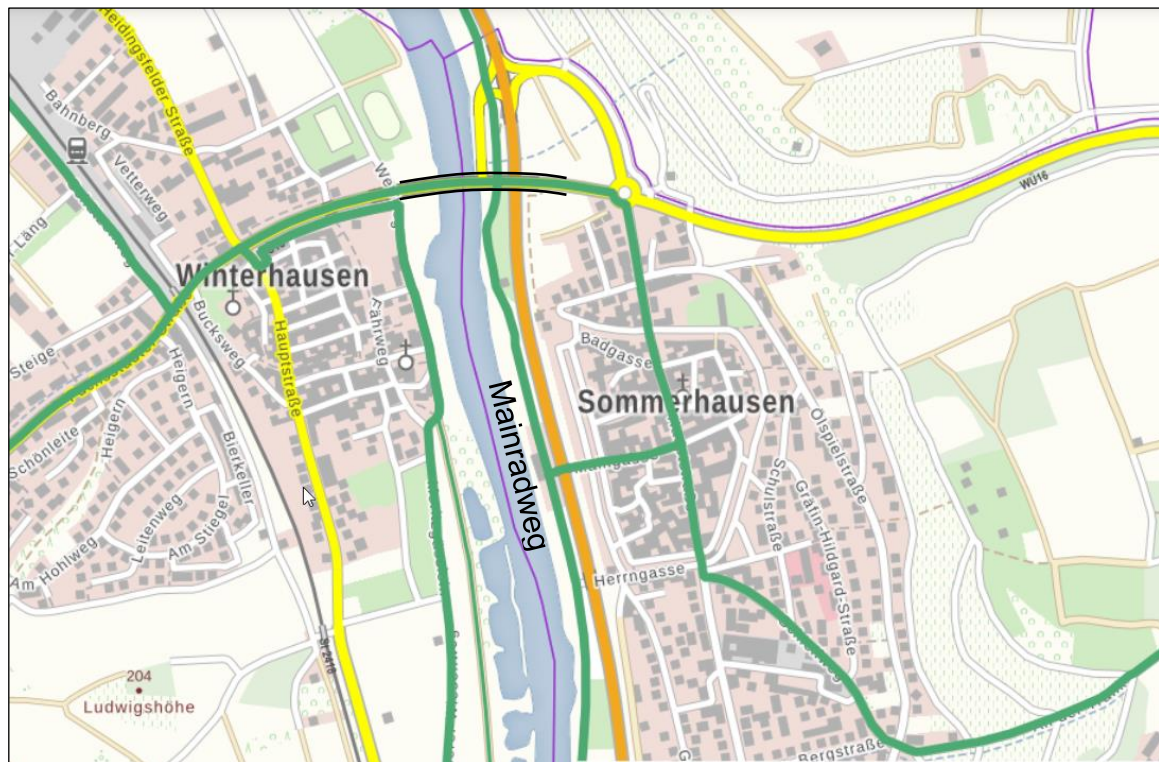


Abbildung 25:
Radwegenetz im Umfeld von Sommerhausen
 Quelle: Bayernatlas [2]

Im Unterschied zu den ausgewiesenen Radwegen zeigt die Strava-heatmap [6] in Abbildung 26 auf, welche Wege von (bei Strava angemeldeten) Nutzern befahren werden: Neben dem Mainradweg ist das die parallel verlaufende ehemalige Bundesstraße im Zuge von Jahnstraße, Hauptstraße, Ochsenfurter Straße mit drei Verbindungen zum Mainradweg über die Maingasse, die Herrngasse und die Ochsenfurter Straße im Süden. Im Norden Richtung Eibelstad wird der Weg östlich der Bundesstraße ebenfalls stark von Radlern genutzt. Weiter spielt die Wü 16 in Ost-West-Richtung bzw. Gegenrichtung eine wichtige Rolle ebenso wie der Schleifweg / An der Tränk und die Industriestraße in Richtung Tierpark / Osten.

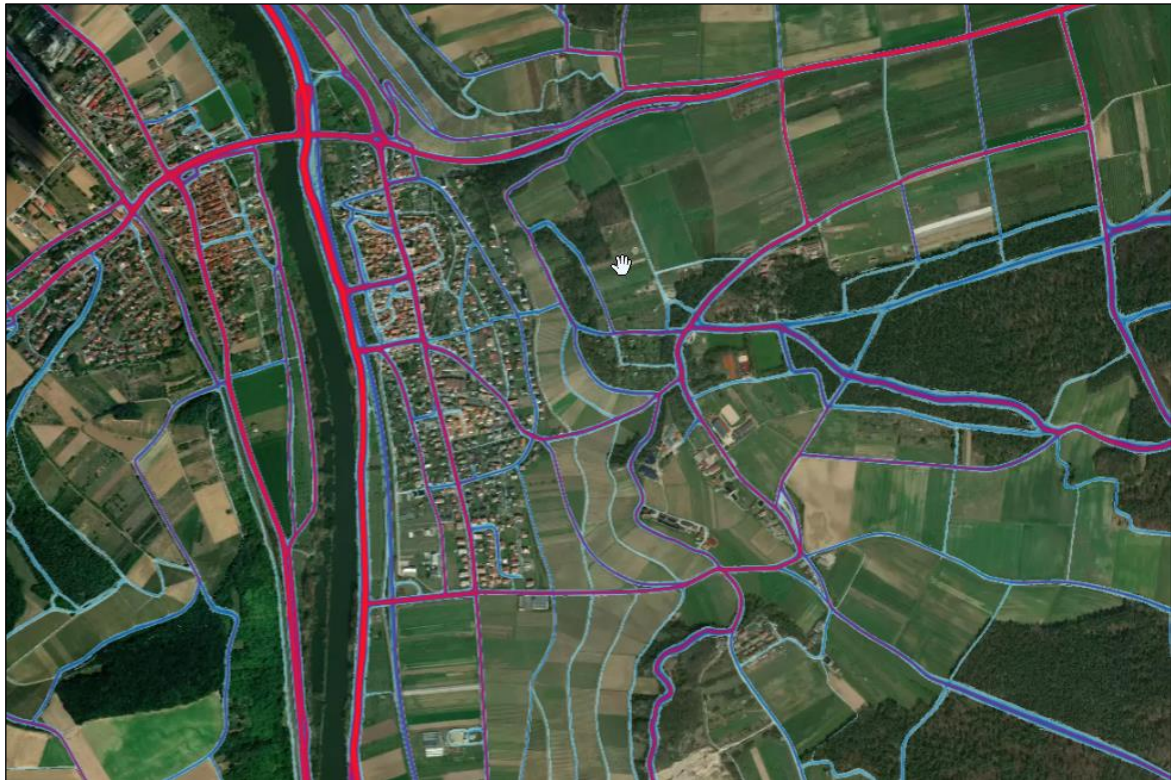


Abbildung 26:
Strava-heatmap mit den Belastungen der Radwege
Quelle: Strava [6]

Das Radfahren auf dem Mainradweg findet im Abschnitt von Sommerhausen auf gemeinsamer Trasse mit Fußgängern und Autofahrern statt. Die Zufahrt zur Gaststätte Anker und den dort vorhandenen Parkplätzen erfolgt über die Maingasse oder die Herrngasse, auch über die Ochsenfurter Straße ist der Bereich Mainufer anfahrbar.

Im Bereich des neugebauten Kreisverkehrs an der Wü 16 gibt es auf kurzem Abschnitt eine gesonderte Radwegführung, ansonsten nutzt der Radfahrer die Fahrbahnen, für die innerorts grundsätzlich Tempo 30 vorgeschrieben ist. Radfahren ist bei diesen Geschwindigkeiten im Allgemeinen verträglich mit dem Kfz-Verkehr. Schwierig zu befahren sind allerdings die grob gepflasterten Gassen im Altort, dies gilt auch für die unebene Fahrbahn der Hauptstraße.

Radwege fehlen entlang der Ochsenfurter Straße im Abschnitt zwischen Industriestraße und Mainradweg im Süden von Sommerhausen sowie im Zuge der Wü 16 über die Mainbrücke von / nach Winterhausen. Der südliche breitere Geh- und Radweg auf der Mainbrücke ist als gemeinsamer Geh- und Radweg nutzbar, der Radweg in Richtung Winterhausen wird aber vor der Brücke vom Kreisverkehr kommend auf die Fahrbahn geführt. Auch in Richtung Erlach – was nach der Strava-heatmap eine stark befahrene Strecke ist – gibt es keinen Radweg.

2.62 Ergänzende Fahrradinfrastruktur

Die Ausschilderung entlang des Mainradweges ist gut, auch wird auf den lohnenden Abzweig nach Sommerhausen hingewiesen. Übersichtskarten mit Rad- und Wanderwegen ergänzen die Beschilderung. Im untergeordneten Radwegenetz fehlt aber eine Beschilderung speziell für Radfahrer, so z.B. zum Tierpark.

Auf den Maintalsprinter wurde unter Ziffer 2.4 schon hingewiesen: Samstags, sonn- und feiertags von Mai bis Oktober fährt dieser Bus fünfmal pro Richtung die Haltestelle Sommerhausen Reifensteinweg an. Der Maintalsprinter nimmt auf dem Anhänger Fahrräder mit und verbindet Sommerhausen mit Erlabrunn und Würzburg im Norden und Ochsenfurt und Röttingen im Süden.

In der Ortsmitte und am Mainradweg fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügeln und überdachten Abstellplätzen. Auch ein überschaubares Angebot an gesicherten Fahrradgaragen und an Schließfächern könnte den Aufenthalt in Sommerhausen für Radler angenehmer machen ebenso wie eine Ladestation für Pedelecs und Reparaturhilfen. In Verbindung mit einem Angebot an Speisen und Getränke und Übernachtungsmöglichkeiten kann hier der boomende Radtourismus für Sommerhausen gewonnen werden.

3. Stärken-Schwächen-Analyse im Verkehrsbereich

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

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

3.1 Stärken:

Die herausragende Eigenschaft von Sommerhausen ist die Lage am Main mit dem historischen Erbe einer Altstadt. Mit einer hohen Dichte denkmalgeschützter Gebäude aus dem 16. bis 18. Jahrhundert, den gepflasterten Straßen und Gassen, der Stadtmauer und den Stadttoren, dem Schloss und der Bartholomäus-Kirche bietet der fränkische Ort ein selten vorzufindendes mittelalterliches Flair. So ist der Altort Sommerhausens geprägt von Winzern, Bauern, Künstlern und dem Gastgewerbe, das die vielen Touristen betreut.

In Bezug auf das Verkehrsgeschehen werden folgende Stärken ausgemacht:

Kfz-Verkehr

- Gute Kfz-Verkehrsanbindung über die Straße mit kurzen Fahrzeiten nach Würzburg und Ochsenfurt
- Optimale Verkehrsanbindung an das übergeordnete Straßennetz mit kurzem Anschluss an das Autobahnnetz
- Dank der Umgehungsstraße B 13 mit Anschlüssen im Norden und Süden gibt es wenig überörtlichen und durchgehenden Verkehr innerhalb des Ortskerns
- Parken im Umfeld des Altortes mit kurzen Wegen in Ortsmitte
- Verkehrsberuhigung im gesamten Ort mit Tempo-30 bzw. Tempo-30-Zonenregelung
- Geringe Unfallrate im kommunalen Straßennetz

ÖPNV

- Mindestens stündliche Busanbindung Würzburg und Ochsenfurt
- Verstärkerfahrten für Schüler und Pendler zu Hauptverkehrszeiten
- Spätfahrten am Wochenende
- Bahnhof Winterhausen mit gutem Bahnangebot auch fußläufig erreichbar

Fußverkehr

- Gute Anbindung an Fernwanderwege
- Viele Wanderwege und Themenwanderwege im Ortsumfeld
- Kurze fußläufige Wege innerhalb der Marktgemeinde mittels Netz von kleinen Gassen
- Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Lebensmittelgeschäft, Bäcker, Post, Rathaus, Apotheke, Ärzte) vorhanden, die fußläufig erreichbar sind
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenräumen und am Mainufer

Radverkehr

- Attraktive Lage am stark frequentierten Mainradweg
- Sehr gute Radwegeverbindung nach Würzburg und Ochsenfurt und über den Mainradweg in die Region und Anbindung an europäische Radwege
- Radwegeanbindung auf die westliche Mainseite
- Alltagsradfahren im gesamten Ortsbereich ist in Tempo-30-Zonen problemlos möglich
- Unterstützung des Radtourismus durch Fahrradmitnahme im Maintalsprinter

Allgemein

- Attraktiver öffentlicher Raum mit vielen denkmalgeschützten Gebäuden
- Ruhige Lage mit mittelalterlichem Flair und kulturellen Angeboten sehr attraktiv für Tourismus
- Direktverkauf landwirtschaftlicher Produkte

3.2 Schwächen:

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

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

Kfz / Parken

- Die Erschließung ist im Altort aufgrund enger Bebauung und schmaler Gassen eingeschränkt
- In enger Bebauung im Altort gibt es kaum Möglichkeiten, Stellplätze in Wohnungsnähe unterzubringen
- Das Parken im Altort beansprucht die wenigen Freiflächen und beeinträchtigt das Ortsbild
- In der Hauptstraße behindern abgestellte Fahrzeuge und der fließende Verkehr die Fußgänger, die hier keinen eigenen Bereich haben
- In den engen Gassen des Altortes gibt es Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern / Radfahrern
- Die Umgehungsstraße B 13 trennt die Stadt vom Main, nur an wenigen Stellen ist eine direkte Verbindung mittels Unterführungen vorhanden. Durch die erhöhte Lage der Bundesstraße werden der Altstadtbereich und die Mainlände flächenhaft verlärm

ÖPNV:

- Der Busverkehr ist nicht so attraktiv, dass er eine Alternative zum eigenen Pkw darstellt.
- Taktfrequenz und Komfort des Busangebots sind verbesserungswürdig
- Außerhalb der Bedienungszeiten durch den Bus und außerhalb des Bedienungskorridors gibt es kein attraktives bzw. kein Angebot im öffentlichen Verkehr
- Die Bushaltestelle im Altort ist mangelhaft ausgestattet, sie ist nicht barrierefrei, es fehlen Sitzbänke und ein Wetterschutz sowie aktuelle Benachrichtigungen über die Busbedienung
- Es gibt keine Anbindung an den Bahnhof in Winterhausen mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Fußgänger

- Im Altort gibt es bei Mischnutzung der Verkehrsflächen viele unklare Gehrechte und behinderte Fußwegebeziehungen (parkende Fahrzeuge, Rinnenpflaster).
- Die für Fußgänger geforderte Barrierefreiheit ist teilweise nicht gegeben: Grobes und unebenes Pflaster lässt das Befahren mit dem Rollator oder dem Rollstuhl kaum zu und erschwert das Gehen.
- An den Bushaltestellen am Kirchplatz fehlen attraktive Aufenthaltsbereiche und ein barrierefreier Zugang zum Bus
- Die Fußwegführung zwischen Altstadt und Main unter der trennenden B 13 ist wenig attraktiv

Radverkehr

- Das Serviceangebot für Fernradfahrer oder Radtouristen ist unzureichend: So fehlen beispielsweise sichere Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügel oder auch in Fahrradboxen, eine Reparaturmöglichkeit und Schließfächer
- Probleme mit der Befahrbarkeit gibt es innerorts vor allem durch grobes, unebenes Pflaster in der Hauptstraße und den Seitengassen
- Sichere Radverbindungswege fehlen entlang der Ochsenfurter Straße zwischen Industriestraße und Mainradweg und entlang der Wü 16 nach Winterhausen und Erlach.

4. Rahmenbedingungen und Ziele

4.1 Rahmenbedingungen

Bevölkerungsentwicklung:

Sommerhausen hat heute knapp 2000 Einwohner. Die Einwohnerentwicklung im Landkreis Würzburg wird für die Zukunft als stabil wachsend prognostiziert. Entscheidend für Veränderungen wird das Maß der Zuzüge bzw. Zuwanderungen von außen sein, das auf längere Sicht wenig genau vorhergesagt werden kann. Im ISEK wird eine Prognose zitiert, die einen leichten Anstieg der Bevölkerung bis 2031 um 6 % erwartet.

Die Bevölkerungsverteilung hat sich allerdings schon in den letzten Jahren zugunsten der über 65-Jährigen verlagert. Die Altersgruppe der 60–70-Jährigen wird deutlich zunehmen, es werden aber auch mehr Kinder im nächsten Jahrzehnt erwartet.

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

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

Klimawandel und Ökologie

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

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

Mobilität

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

Die künftige individuelle Mobilität wird sich in zweierlei Hinsicht verändern: Einerseits wird der Antrieb auf regenerative Energien umgestellt werden. So werden die Alltagsfahrzeuge künftig überwiegend elektrisch betrieben, sie werden in der Personenbeförderung auch kleiner und fahrradähnlicher werden. Nur zu einem kleineren Teil werden Fahrzeuge regenerativ erzeugte E-Fuels oder Wasserstoff als Energiequelle nutzen, da deren Herstellung sehr viel energieintensiver und unwirtschaftlicher ist als die Strombereitstellung [15].

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

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

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

Die Bedeutung berufsbedingter Fahrten wird nicht nur aufgrund der Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur abnehmen. Zunehmend entfallen die Fahrten zum Arbeitsplatz, weil Arbeit an beliebigen Orten stattfinden kann, sowohl im Homeoffice als auch im „mobilen Arbeiten“. Auch das Arbeiten im „Next Office“, einem Bürogebäude an Pendlerstationen in Wohnortnähe, mit guter Ausstattung und auch mit weiteren Services wie beispielsweise Kinderbetreuung wird diskutiert – alles Modelle, die Verkehrsaufwand einsparen. Dies bietet für Sommerhausen die Chance, dass ein Teil der rund 600 Auspendler nicht täglich weite Strecken fahren muss, sondern die Arbeit auch zu Hause oder im „Next Office“ erledigen kann.

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

Regionalisierung

Als Gegenbewegung zur Internationalisierung der Produktion und zur Globalisierung des Handels stärkt die Vermarktung regionaler Produkte die lokale Identität. Landwirtschaftliche Produkte aus der Region wie Obst, Gemüse und Wein werden wieder geschätzt und vor Ort vermarktet. Dies stärkt nicht nur die örtlichen Betriebe, es spart auch Transportaufwand und schafft einen Bezug zu den Produkten. Unterstützt kann die lokale Vermarktung nicht nur durch Verkauf auf dem Hof und an der Straße werden, sondern auch durch den örtlichen Lebensmittelmarkt.

Tourismus und Freizeitverhalten

Im Tourismus sind unterschiedliche Tendenzen erkennbar: Einerseits gibt es die globalen Freizeitangebote, andererseits gewinnt umweltfreundlicher und nachhaltiger Urlaub in der Nähe immer mehr Bedeutung. Feststellbar ist auch ein Trend zu mehreren kürzeren Urlaubszeiten im Jahr. Der Fahrradtourismus als Kurzurlaub in der Region oder zumindest im Land ist hierfür ein typisches Beispiel.

In diesem Sektor bietet Sommerhausen ein sehr gutes Spektrum mit naturnahem Erholungsgebiet zwischen Weinbergen und Main, mit der historischen Altstadt, mit seinem kulturellen Angebot, eingebettet in eine Perlenkette von Städten mit kunsthistorischer Bedeutung und direkt an einer der bedeutendsten Radwege, dem Mainradweg.

4.2 Ziele aus dem ISEK

Im ISEK Sommerhausen wird als vorrangiges Sanierungsziel „der Erhalt, die Sicherung und die Weiterentwicklung des baukulturellen Erbes im stadträumlichen Zusammenhang“, wie es im Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“ genannt wird, formuliert. Unter diesem Oberziel geht es unter anderem um (ISEK [1]Seiten 54 ff):

- die Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses
- die Berücksichtigung der Denkmalschutzbelange
- Verbesserung der Straßen- und Platzgestaltungen
- Steigerung der Wohnqualität und Förderung des Jungen Wohnen in der Ortsmitte
- Barrierefreiheit im öffentlichen Wohnumfeld
- Stärkung des Ortszentrums und Aufwertung des öffentlichen Raums
- Unterstützung der Grundversorgung vor Ort
- Erhalt und Stärkung des touristischen Potentials
- Erhalt und Stärkung des Obst- und Weinbaus

Speziell zum Thema Verkehr werden folgende Entwicklungsziele genannt:

- Erhöhung der Sicherheit entlang der Hauptstraße
- Strukturelle Verbesserung des fahrenden und ruhenden Verkehrs
- Höhere Taktung des ÖPNV
- Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen
- Offenheit für neue Mobilitätsformen
- Barrierefreier Ausbau und Verknüpfung des Fußwegenetzes

Und für alle Themenbereich und Planungen soll der Grundsatz der vorrangigen Berücksichtigung von nachhaltigen und ökologischen Aspekten gelten.

Einige dieser Ziele werden im Entwurf zur Sanierungssatzung [10] nochmals aufgeführt, so

- die Aufwertung des öffentlichen Raums
- die Strukturierung des ruhenden und fließenden Verkehrs und
- die Stärkung von ökologischen Gesichtspunkten.

Die Ziele aus ISEK und Sanierungssatzung werden im Verkehrsentwicklungskonzept auf verkehrsspezifische Themen konkretisiert.

4.3 Ziele des Verkehrsentwicklungskonzepts

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

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

Dem wirtschaftlichen und persönlichen Nutzen von Verkehr stehen aber auch Schäden gegenüber. Schäden durch Verkehr verursacht vor allem der Kfz-Verkehr. Auch wenn die Fußgänger und Radfahrer nicht immer von Unfällen verschont bleiben, wird diesen Verkehrsarten aber in der Summe eine positive gesundheitliche Bilanz zugeschrieben. Der Kfz-Verkehr dagegen verursacht viele nicht gedeckte Kosten und Gesundheitsschäden durch Lärm, Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid, Mikroplastik, er verursacht Unfälle mit Toten und Verletzten. Zudem werden für ihn Flächen versiegelt, öffentliche Räume belegt und Lebensräume eingeschränkt. Rund ein Viertel der CO₂-Emissionen stammen aus dem Kfz-Verkehr, mit kaum abnehmbarer Tendenz.

Zentrale Bedeutung hat in den letzten Jahren der Klimaschutz bekommen. Die im Jahre 2015 in Paris vereinbarten Klimaschutzziele sehen eine CO₂-Minderung vor, die eine Erderwärmung auf weniger als 2 Grad, im Ziel maximal 1,5 Grad, beschränkt. Dazu schreibt der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) im Jahre 2020: „Lägen auch künftig in Deutschland die CO₂-Emissionen so hoch wie im Jahre 2019, wäre das maximale Budget bereits 2029 aufgebraucht. Bei linearer Reduktion müsste Deutschland ab dem Jahre 2038 CO₂-neutral wirtschaften, also nicht erst im Jahre 2050“. [7]

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

Diese sind:

- **Verkehr vermeiden:**

Kfz-Verkehr ist heute vergleichsweise günstig, weil Folgekosten für gesundheitliche und ökologische Schäden nicht gedeckt werden. Werden diese Kosten einbezogen, verdoppelt sich etwa der Fahrpreis mit dem Pkw. Die geplante Bepreisung von CO₂ ist eine Maßnahme, welche teilweise diese Kosten abdeckt. Höhere Energiekosten führen dazu, dass Fahrten eingespart werden, dass Produkte eher vor Ort konsumiert werden und Nähe an Bedeutung gewinnt. Erreicht werden kann dies auch durch Verringerung der Reise- und Transportgeschwindigkeiten. Einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsvermeidung kann die Digitalisierung leisten: Digitale Kommunikation und teilweise auch Produktion ersetzen Fahrten zur Arbeit, im Wirtschafts- und auch im Freizeitverkehr.

- **Verkehr verlagern:**

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

- **Verkehr möglichst verträglich abwickeln:**

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

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

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

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

Barrierefreiheit

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

5. Handlungsfelder

Im ISEK Sommerhausen [1] werden prioritäre Maßnahmen für den Bereich Altort / Sanierungsgebiet aufgeführt. Für den Verkehrsbereich sind im Maßnahmenplan genannt:

- Mobilitäts- und Parkkonzept erstellen (Maßnahme V1)
- Verkehrsführung Hauptstraße neu strukturieren (Maßnahme V2)
- Parkmöglichkeiten / Entlastungsparkplätze in der Nähe des Altortes und im Altort schaffen (Maßnahme V3)
- Ausbau / Umbau der Fußwege (Maßnahme V4)
- Innerörtliche Plätze aufwerten (Maßnahme V5)
- Straßenraum der Gassen im Altort neu strukturieren und aufwerten (Maßnahme V6) in Verbindung mit Maßnahme Ü8: Barrierefreiheit
- E-Mobilität stärken (Maßnahme V7)
- Nahverkehr attraktiver machen (Maßnahme V8)
- Bundesstraße B 13 (Maßnahme V9)
- Sicherheit (Maßnahme V10)

Unsere eigenen Erhebungen haben gezeigt, dass im Altort die verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs und die Verbesserungen für Alternativen zum Kfz, also die Stärkung des Fußverkehrs, des Radverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs vorrangig behandelt werden sollen. Da viele Flächen im Altort mit parkenden Fahrzeugen belegt sind, ist dies nur in Verbindung mit einem Parkierungskonzept umzusetzen. Aufgrund der beschränkten Flächen im Altort sind auch Lösungen im Umfeld des Altorts zu suchen.

Nachstehende Handlungsfelder im Verkehrsbereich werden vertieft bearbeitet:

- a) Für den Altort
 - ein Geschwindigkeitskonzept
 - eine Parkierungsregelung
 - ein Gestaltungskonzept für die Hauptstraße
 - Fahrverbot am Wochenende
- b) Für Altort und Umfeld
 - Vorschläge für Ersatz-Parkplätze und Wegweisung
 - eine gesamte Stellplatzbilanz
 - Lärmschutz B 13
 - Erschließungskonzept Mainlande
 - Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV
 - Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs
 - Maßnahmen für den Fußgänger

Damit werden die im ISEK genannten Verkehrsthemen abgedeckt.

5.1 Verkehrskonzept Kfz-Verkehr

5.11 Geschwindigkeitskonzept

Fast im gesamten Altort sind die Verkehrsflächen nicht separiert, d.h. der Fußgänger, Radfahrer und der Kfz-Verkehr teilen sich eine gemeinsame Fläche. Eine Trennung der Verkehrsarten war zu früheren Zeiten nicht erforderlich, da sich die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel und der Fußgänger nicht wesentlich unterschieden.

Unter der Rahmenbedingung des Denkmalschutzes, den Boden mit seinem Pflaster im Grundsatz nicht zu verändern und die niveaugleiche Gestaltung in der Hauptstraße und den seitlichen Gassen zu erhalten, kann die Sicherheit der Fußgänger nicht durch einen eigenen Gehweg mit Bordstein erreicht werden. Wir können zwar gestalterisch einen Gehbereich vorsehen, diesen aber nicht durch Bordsteine oder Poller absichern.

Deshalb wird vorgeschlagen, für den gesamten Altort eine Tempo-20-Zone vorzusehen, und dadurch den Unterschied zur Tempo-30-Zone, die nahezu für den gesamten Ort gilt, deutlich zu machen. Für die Gassen außerhalb der Hauptstraße wird sich dadurch in der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit wenig ändern, ist das Fahren dort heute schon nur sehr langsam möglich.

Die Pflasterung der Hauptstraße zieht sich über das Würzburger Tor etwa 50 m weiter in die Jahnstraße. Dieser Teil der Jahnstraße wird in die 20er Zone aus Lärmschutzgründen miteinbezogen, ebenso die hier westlich angrenzenden Straßen Alte Brückenstraße, Steingraben und Hühnergarten. Um eine einheitliche Beschilderung mit der Parkierungsregelung vorzusehen erscheint es sinnvoll, auch die Herrngasse in die 20er Zone einzubeziehen (Abbildung 5.3).



Im Zuge der Hauptstraße verlängert sich damit die Fahrt zwischen den beiden Toren rechnerisch von 49 Sekunden bei Tempo 30 auf 74 Sekunden bei Tempo 20, also um 25 Sekunden. Dies ist dem allgemeinen Verkehr zuzumuten, auch dem Busverkehr, da dadurch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum nochmals deutlich verbessert und auch die Lärmbelastung spürbar verringert wird. Für den Busverkehr ist die Verlängerung der Fahrtzeit zwar nicht erwünscht; etwas entschädigt wird er aber durch das Angebot eines direkt anfahrbaren Hochbordes in der Hauptstraße (siehe Ziffer 5.2), welcher zu einer schnelleren Abwicklung des Ein- und Ausstiegs beiträgt.

Die Maingasse mit der Verbindung zum Mainufer unter der Bundesstraße hindurch soll längerfristig vorrangig dem Fußgänger und Radfahrer gewidmet und nur noch für Anlieger freigegeben werden.

5.12 Fahrverbot am Wochenende

Wir haben gesehen, dass am Regelwerktag die Zahl der Fußgänger fast halb so hoch ist wie die der Kfz. An den Wochenenden liegt der Anteil der Fußgänger und auch der Radfahrer im Schnitt wesentlich höher. Da sollen Besucher und Gäste tatsächlich den Vorrang bekommen, den Sommerhausen ihnen bieten möchte. Deshalb soll die Durchfahrt durch Sommerhausen im Zuge der Hauptstraße für Kraftfahrzeuge gesperrt werden. Selbstverständlich gelten für den Bus und die Anlieger Ausnahmeregelungen.

Vorgeschlagen wird, das Fahrverbot für Samstag, Sonntag und an Feiertagen ab 14 Uhr einzuführen. Damit wird das Einkaufen am Samstag- und Sonntagvormittag nicht eingeschränkt, die Nachmittage am Wochenende und an Feiertagen sind aber autofrei.



Abbildungen 27 und 28:
Vorschlag Beschilderung, Beispiel

Die Regelung ermöglicht weitgehend unbeschwertes Bewegen für die Fußgänger und auch die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad und erhöht somit die Aufenthaltsqualität im Altort Sommerhausen, ist also ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Tourismus. Die Beschilderung erfolgt an den beiden Stadttoren.

Die Ausnahmeregelung „Anlieger“ enthält eine gewisse Unschärfe, die nicht immer gut zu kontrollieren ist. Es ist dennoch davon auszugehen, dass die Sperrung Wirkung zeigt und das Verkehrsaufkommen deutlich senkt. Gleichzeitig lässt diese Regelung in begründeten Fällen die Zufahrt in den Altort offen. Weitergehende Regelungen beispielsweise mit Absperrung, Poller, Modalsperre oder Einbahnregelung werden vom Gutachter nicht empfohlen, weil diese mit Komplikationen für den Bus, die Bewohner und Notdienste verbunden sind. Sollte diese „offene“ Regelung zu häufig unterlaufen werden, kann immer noch nachjustiert werden; so sind beispielsweise Kontrollen möglich oder auch Foto- oder Videoüberwachungen.



Abbildung 29:
Geschwindigkeitszone und Durchfahrtsverbot Altorf

5.13 Parkierungsregelung

Mit dem für den Altort geltenden Zonenhaltverbot und den Hinweisen auf außenliegende Parkplätze wird grundsätzlich versucht, das Parken im Altort zu minimieren. Ausnahmen innerhalb des Zonenhaltverbots werden für Kurzparker auf markierten Stellplätzen in der Hauptstraße und für die Bewohner mit Parkausweis in definierten Straßenabschnitten gemacht.

Heute gilt für den gesamten Altort ein Zonenhaltverbot (Zeichen 290.1), ausgenommen ist das Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen bis zu 2 Stunden im Zeitraum 8 – 18 Uhr. Gekennzeichnete Stellplätze gibt es in der Hauptstraße (17 Stellplätze) und einen in der Pastoriusgasse. Etwas unklar ist die Regelung außerhalb des Zeitraums 8 – 18 Uhr: Darf man dann ohne Parkschein parken oder gilt dann die Haltverbotsregelung? Faktisch sind die Stellplätze nachts von Bewohnern belegt, obwohl im Merkblatt „Bewohnerparken“ steht: „In der Hauptstraße ist das Parken ausschließlich auf gekennzeichneten Parkflächen, mit Parkscheibe, in der Zeit von 8 – 18 bis maximal 2 Stunden erlaubt.“ Dies schließt das Parken dort nachts ausdrücklich aus.

Vorgeschlagen wird, das Zonenhaltverbot für den Altort beizubehalten und zu erweitern. Auch dass gekennzeichnete Flächen davon ausgenommen werden können, soll weiterhin gelten. Es ist aber ergänzend zum Bestand in der Beschilderung auf die Ausnahmeregelung für Bewohner mit Parkausweis hinzuweisen.



Bei dieser Regelung gibt es aber in Sommerhausen die heute festgestellten Probleme:

1. die Parkdauerbeschränkung in der Hauptstraße wird nicht eingehalten
2. die Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden ist zu lang für Erledigungen; wer nicht nur kurz parken möchte, soll außerhalb des Altorts sein Auto abstellen
3. besonders an Wochenenden gibt es Konflikte zwischen abgestellten Fahrzeugen und Besuchern. Deshalb sollten dann grundsätzlich alle Straßen im Altort von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden
4. außerhalb markierter Stellplätze wird oft auch ohne Bewohnerparkausweis geparkt
5. Bewohner stellen ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum ab, obwohl sie einen eigenen Stellplatz auf Privatgrund haben
6. Bewohnerfahrzeuge werden dauerhaft im öffentlichen Raum abgestellt

Die Probleme unter den Ziffern 1 und 4 können durch regelmäßige oder zumindest häufigere Kontrolle in den Griff bekommen werden. Dies ist künftig zu garantieren.

Zu Ziffer 2 und 3:

Grundsätzlich ist es möglich, das Parken in der Hauptstraße nur zu den üblichen Geschäftszeiten und für kurze Zeit zu ermöglichen. Statt der Einschränkung wie im Bestand „8 bis 18 Uhr“ ist es denkbar, das Parken montags bis freitags beispielsweise von 6 bis 20 Uhr zu erlauben und samstags und sonntags von 6 bis 14 Uhr (der Dorfladen öffnet samstags von 6 – 13 Uhr und Sonntag von 7:30 bis 11:30 Uhr). Zum Einkaufen ist eine maximale Parkdauer von 30 Minuten ausreichend.

Vorgeschlagen wird, die gekennzeichneten Flächen in der Hauptstraße, in der Badgasse und in der Pastoriusgasse mit Zeichen 314 (Parken) und Zusatzschild „Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen 30 Min.“ sowie dem zweiten Zusatzschild: „Mo-Fr. 6 – 20 h Sa-So 6-14 h“ zu beschildern.



Diese Regelung entspricht der bisherigen, ausgenommen die zeitliche Einschränkung: Diese wird jetzt tagsüber verlängert von 6 Uhr (bisher 8 Uhr) bis 20 Uhr (bisher 18 Uhr) und auf den Samstag- und Sonntag-Vormittag ausgedehnt, um die Ladenöffnungszeiten und die Mittagszeit besser abdecken zu können.

Ermöglicht werden soll aber das Bewohnerparken nach 20 Uhr auf den gekennzeichneten Flächen. Deshalb wird im Merkblatt Bewohnerparken nachstehende Ergänzung unter Ziffer „2. Parken innerhalb markierter Flächen“ eingefügt:

„Auf gekennzeichneten Flächen ist das Parken mit Bewohnerparkausweis in der Zeit Mo-Fr 20 bis 6 Uhr des Folgetags mit Parkausweis zulässig.“

Und zusätzlich wird im Merkblatt Bewohnerparken das Parken auf öffentlichen Flächen im Altort für die Zeit Samstag 14 Uhr bis Sonntag 24 Uhr grundsätzlich untersagt, also ausdrücklich auch für Bewohner mit Parkausweis und das Parken auf gekennzeichneten Flächen.

Zu Ziffer 5:

Die StVO gibt uns die Möglichkeit, eine Haltverbotszone einzurichten und davon Ausnahmen zu erlassen, z.B. das Parken für bestimmte Zeitfenster für bestimmte Personengruppen zu ermöglichen. Die Personengruppen sind aber stark eingeschränkt: StVO sieht Park erleichterungen nur für Anwohner und Schwerstbehinderte vor. Sonderregelungen für

Selbständige, Beschäftigte oder Kunden sind laut StVO bzw. StVG im Regelfall nicht zulässig; nur in besonderen Fällen können die Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen von den Halt- und Parkverboten nach § 46/1 Ziffer 3, 4 und 4b StVO genehmigen. Dazu zählen beispielsweise das Parken vor eigenen Grundstücksausfahrten, Bewohnerausweise für Gewerbetreibende, soziale Dienste, Gäste, Ärzte und Handwerker ausweise. Diese sollen angeboten werden, wenn hierfür ein Bedarf besteht.

Rechtlich umstritten ist es, Bewohnern mit Stellplatz auf dem eigenen Grundstück den Anspruch auf einen Bewohnerausweis zu versagen: Während eine Reihe von Städten Bewohnern mit eigenem Stellplatz den Parkausweis verweigern und dies auch rechtlich durchsetzen konnten, wird im Kommentar zur StVO und der VwV diese Einschränkung untersagt [13]. Nachdem aber von einigen Gerichten die Beschränkung der Parkausweisausgabe an Autobesitzer ohne eigenen Stellplatz als rechtmäßig bestätigt wurde, kann dieses Kriterium in das Merkblatt Bewohnerparken unter Ziffer 4. Voraussetzung aufgenommen werden.

Zu Ziffer 6:

Eine sinnvolle Parkierungsregelung versucht, die Dauerparker möglichst aus den Bereichen herauszuhalten, in denen der Parkraum knapp ist. Schwierig ist es aber, Dauerparker aus den zugelassenen Bewohnerparkern auszusortieren. Wir haben gesehen, dass von den rund 200 Fahrzeugen, die im Untersuchungsbereich abgestellt waren, 60 Fahrzeuge der Bewohner den ganzen Tag nicht bewegt werden, im Altort waren es aber nur 15. Insofern ist das Ziel, die Dauerparker aus dem Altort zu verdrängen, schon fast erreicht.

Eine weitergehende verkehrsrechtliche Regelung ist schwierig, wenn das Bewohnerparken nicht grundsätzlich gekippt werden soll. Empfohlen wird deshalb, die Bewohner auf die angebotenen Stellplätze außerhalb des Altorts hinzuweisen und hier zusätzliche und ausreichende Parkierungsmöglichkeiten für Bewohner anzubieten.

Es ist allgemein üblich, die Zonen-Parkierungsregelung mit der Tempo-20-Zonenregelung zu kombinieren. Dies wird auch in Sommerhausen empfohlen. Das bedeutet, dass außer dem Altort im Süden die Herrngasse und im Norden die Alte Brückenstraße, der Steingraben, der Hühnergarten und der Malipieroplatz in die Haltverbotszone einbezogen werden. Damit entfällt einmal die gesonderte Beschilderung auf der Fahrbahn Herrngasse, zum anderen werden die Stellplätze an der Herrngasse, dem Malipieroplatz und P Brückenstraße direkt den Bewohnerstellplätzen zugeschlagen. Die beiden letztgenannten sind heute schon überwiegend als Bewohnerstellplätze genutzt.

Neu in der Haltverbotszone sind dann die Alte Brückenstraße, der Steinengraben und der Hühnergarten. Das bedeutet, dass die Bewohner dort einen Parkausweis benötigen. Sie haben aber auch den Vorteil, dass dort dann der Parksuchverkehr und das Parken fremder Fahrzeuge entfallen.

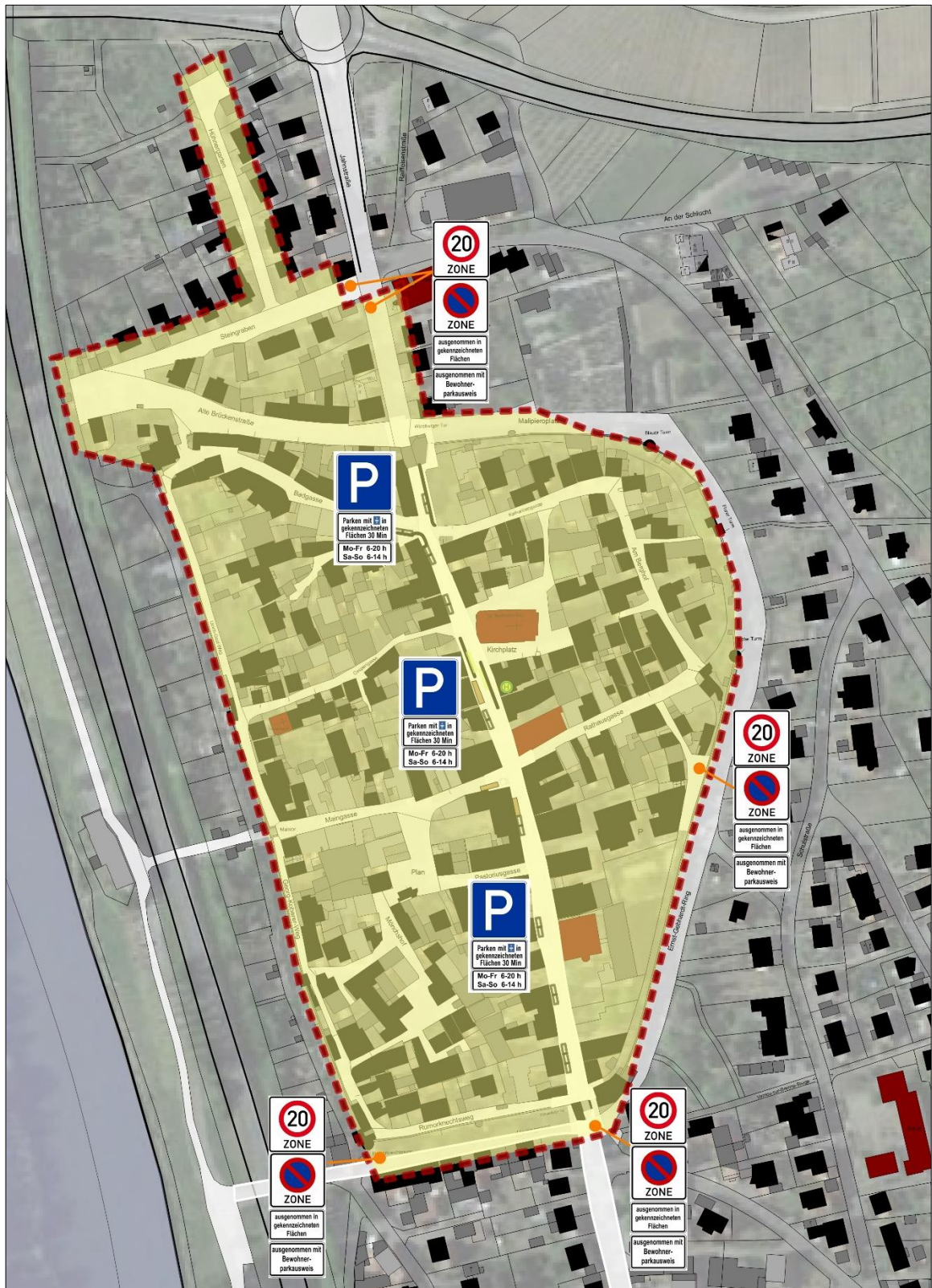


Abbildung 30:
Parkierungsregelung Altort

5.14 Ersatz-Parkplätze und Wegweisung

Als Ersatz für entfallende Stellplätze im Altort und für die Umwidmung in Bewohnerstellplätze am Rand des Altorts werden im Norden und Süden zusätzliche Parkplätze ausgewiesen:

Parkplatz An der Schlucht

Der Parkplatz „An der Schlucht“ wird von Norden kommend über die Jahnstraße und die Ölspielstraße erreicht. In Abbildung 31 ist ein Ausbautorschlag dargestellt. Er kann – je nach Ausbildung – bis zu 60 Stellplätze anbieten. Bei der Anlage des Parkplatzes ist die Vorbereitung für Ladestationen zu berücksichtigen. Nach einer EU-Richtlinie sollen sich nicht mehr als 10 Autos eine öffentliche Ladestation teilen, d.h. hier wären mindestens 6 Ladestationen vorzusehen.

Vorgeschlagen wird, nur die Fahrbahn zu asphaltieren und die Stellplätze mit Rasenpflaster oder Rasengittersteinen zu befestigen und den Parkplatz mit einem grünen Baumdach zu versehen. Ergänzend ist vorstellbar, einen kleinen Aufenthaltsbereich / Treffplatz mit einer Schutzhütte in der Mitte des dreieckigen Platzes anzulegen. Über die Ölspielstraße und die Jahnstraße erreicht man das Würzburger Tor in ca. 250 m Entfernung; ähnlich weit ist der Weg entlang des Friedhofs zur Katharinengasse. Der Parkplatz liegt somit nur wenig weiter entfernt als der bestehende Parkplatz an der Jahnstraße, ist allerdings nicht so direkt anfahrbar und auch nicht sofort sichtbar.

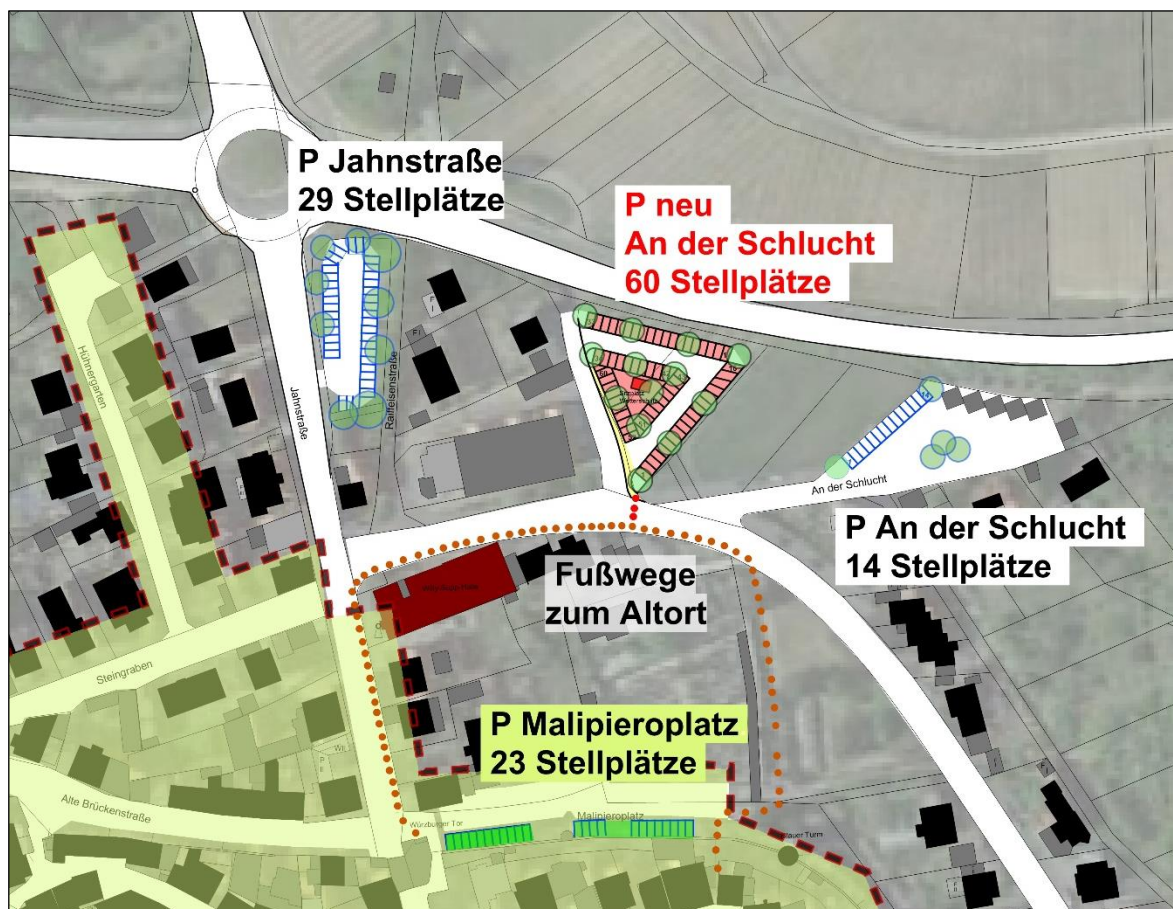


Abbildung 31:
Parkplatz An der Schlucht

Der bestehende, weiter östlich gelegene Parkplatz „An der Schlucht“ wird nur angenommen, wenn es sonst keine günstiger gelegenen Stellplätze gibt, da er in der Zufahrt noch weiter abseits gelegen ist. Er ist am Wochenende für Bewohner reserviert und kann sonst beispielsweise auch bei Beerdigungen genutzt werden.

Parkplatz Am Schießplatz

Der Parkplatz „Am Schießplatz“ bietet sich an für Gäste und Besucher, welche aus Süden den Altort anfahren. Den Schießplatz erreicht man von der Ochsenfurter Straße, er ist aber in der Zufahrt nicht einsehbar und muss entsprechend ausgeschildert werden.

Da der Schießplatz auch als Festplatz genutzt werden kann, sollten die Stellplätze so ausgebildet werden, dass sie multifunktional als Platz und als Parkplatz genutzt werden können. Vorgeschlagen wird, drei Parkgassen mit Senkrechtparkern vorzusehen, dazwischen werden Bäume oder Sträucher in Kübeln gestellt. Die Stellplätze sollen so ausgeführt werden, dass die Zufahrten zu den Hallen und die Ausfahrt für die Feuerwehrleiter dauerhaft frei bleiben. An der westlichen Ausfahrt kann ebenfalls noch geparkt werden; hier sind Baumpflanzungen zur Abgrenzung des Raumes wichtig. Insgesamt werden so 50 Stellplätze angeboten, wobei die Fläche unter dem Dach nicht als Parkplatz genutzt wird. Auch hier sollten Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden, sinnvollerweise bei den 7 Stellplätzen am südlichen Rand des Parkplatzes, um möglichst wenig in die multifunktional nutzbare Fläche einzugreifen.

Über die Straße „Am Schießplatz“ und die Ochsenfurter Straße erreicht man das Ochsenfurter Tor in ca. 250 m Entfernung.

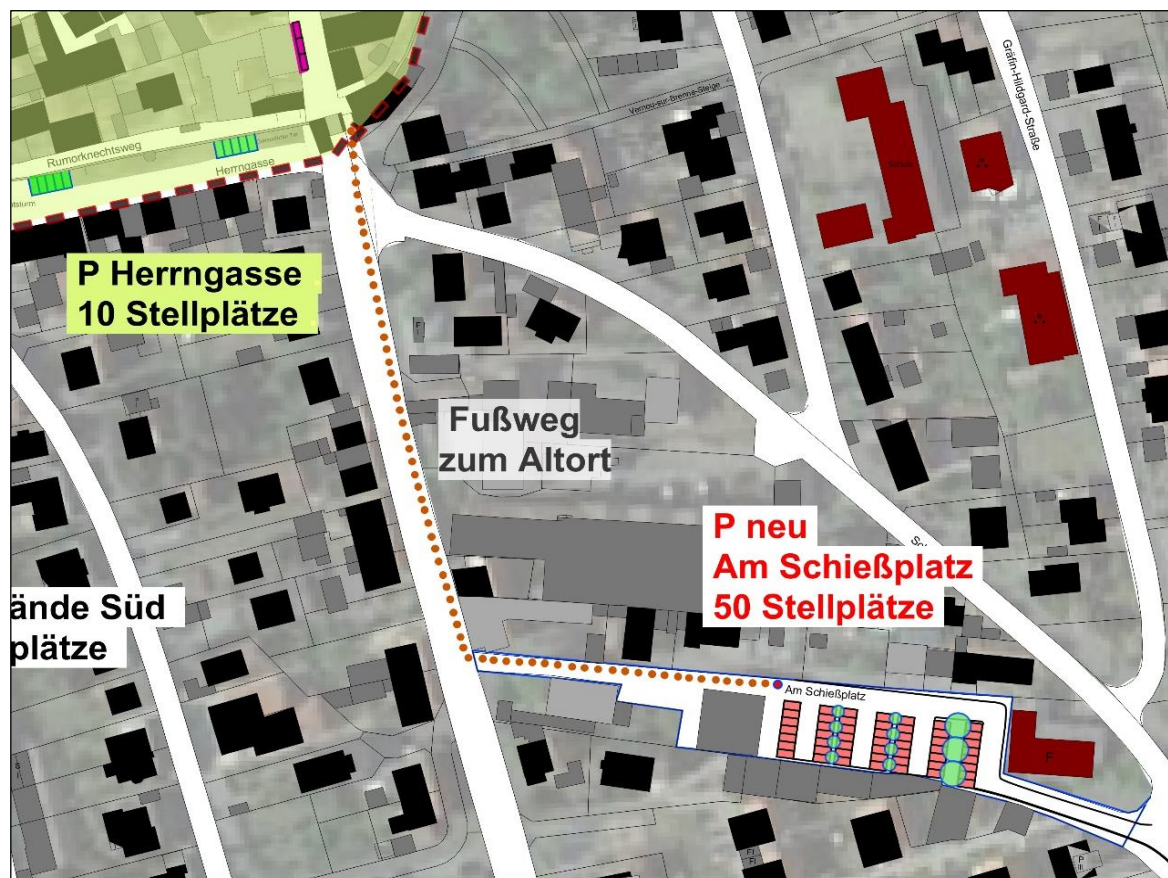


Abbildung 32:
Parkplatz Am Schießplatz

Wegweisung

Bestehende und neue Parkplätze sind deutlich auszuschildern an der nördlichen und südlichen Zufahrt, wobei sofort erkennbar sein muss, dass für Fremde das Parken im Altort keine Option ist. Die Parkplätze mit Vorrang für Bewohner werden hier bewusst nicht aufgezeigt.

Von Norden werden die beiden Parkplätze Jahnstraße und An der Schlucht ausgewiesen, von Süden der Parkplatz Am Schießplatz und der Parkplatz Mainlande Süd.



Beschilderung von Norden (Jahnstraße)



Beschilderung von Süden (Ochsenfurter Straße)

Wegweisung bei Großveranstaltungen

Zu den Weinfesten, dem Töpfermarkt, der Kirchweih oder dem Weihnachtsmarkt ist mit einem hohen Andrang an Besuchern mit Pkw zu rechnen. Zum Parken ist dann die Wiese Mainlande Süd (nördlich der Ochsenfurter Straße) freigegeben. Hier gibt es nach grober Schätzung rund 320 Stellplatzmöglichkeiten. Weiter ist geplant, auf dem Grundstück Gartenstraße 36 einen öffentlichen Parkplatz einzurichten. Hier können längerfristig zwischen 100 und 200 Stellplätze eingerichtet werden.

Gäste werden bei diesen Großveranstaltungen auf der B 13 auf die Ausfahrt Ochsenfurter Straße gelenkt und von dort auf kurzem Weg zu den Parkplätzen Gartenstraße und Mainlande.

Bei der Werbung zu den Großveranstaltungen in Sommerhausen soll grundsätzlich darauf hingewiesen werden, dass Sommerhausen gut mit dem Bus und auch mit der Bahn erreichbar ist und dass der Besuch auch ohne Auto möglich und sinnvoll ist.



Abbildung 33:
Wegweisung bei Großveranstaltungen

5.15 Parkierungskonzept

Das Parkierungskonzept für den Altort Sommerhausen sieht dann insgesamt vor:

- Zonenhaltverbot innerhalb Stadtmauer plus Herrngasse plus Alte Brückenstraße, Steingraben, Hühnergarten und Malipieroplatz; ausgenommen sind gekennzeichnete Flächen und ausgenommen sind Bewohner mit Parkausweis.
- Für gekennzeichnete Flächen (in Hauptstraße, Badgasse und Pastoriusgasse insgesamt 20 Stellplätze) gilt: Parken mit Parkscheibe 30 Minuten Montag bis Freitag 6 – 20 Uhr, Samstag und Sonntag 6 – 14 Uhr.
- Die gekennzeichneten Flächen in der Hauptstraße dürfen Montag bis Freitag 20 bis 6 Uhr des Folgetags von den Bewohnern genutzt werden. Dies wird nicht beschildert, aber im Merkblatt für das Bewohnerparken zusätzlich dokumentiert.
- Nicht mehr geparkt werden darf:
 - auf dem Kirchplatz (nur 1 Behindertenstellplatz)
 - in der Maingasse außerhalb Stadtmauer. Ersatzweise können auf Privatfläche und im Bereich vor der Bundesstraße Stellplätze geschaffen werden.
- Reduziert wird das Parken
 - im Ernst.-Gebhard-Ring Zufahrt Schulstraße / Stadtmauer (11 statt 21 Stpl.)
 - in der Pastoriusgasse / Plan (Ziel: 8 statt 18 Stpl.)
 - in der Katharinengasse, Am Berghof, Rathausgasse sind 19 Stpl (maximal belegt 22 Stpl.) möglich
- Zusätzliche Stellplätze für Gäste, fremde Dauerparker und Beschäftigte werden geschaffen (she. Ziffer 5.14) am
 - Parkplatz An der Schlucht (neu) mit 60 Stellplätzen
 - Parkplatz Am Schießplatz mit 50 Stellplätzen
 - Parkplatz Gartenstraße

Nach diesem Konzept sind im Altort 78 Stellplätze und in der Herrngasse und am Malipieroplatz weitere 18 Stellplätze für Bewohner reserviert, 23 weniger als im Bestand und 27 weniger als Parkberechtigungen ausgegeben wurden (derzeit 123). Vorgeschlagen wird, das Bewohnerparken auszuweiten, d.h. sowohl die Zahl der Parkberechtigungen als auch die Zahl der Bewohnerparkplätze zu erweitern und so auch die fehlenden Stellplätze im Umfeld des Altorts auszugleichen.

Dies wird erreicht durch

- Die Einbeziehung der 10 Stellplätze in der Herrngasse vor der Stadtmauer in Bewohnerstellplätze
- Die Einbeziehung der restlichen 12 Stellplätze am Malipieroplatz in Bewohnerstellplätze
- Die Ausweitung der Haltverbotszone in die Alte Brückenstraße, den Parkplatz Brückenstraße, den Steingraben und den Hühnergarten. Hier kommen etwa 50 Stellplätze zusätzlich in das Kontingent der Bewohnerparkplätze.

- Die Einbeziehung des Parkplatzes Gartenstraße (21 Stellplätze) ins Bewohnerparken sichert hier den Bewohnern das Vorrecht vor Fremdparkern, weshalb dies ebenfalls empfohlen wird. Dies kann zeitlich auch nach Einführung der obigen Maßnahmen erfolgen, wenn deren Wirkung und nachfolgender Parkdruck abgeschätzt werden kann.
- Optional sollten die nicht angelegten, wilden Stellplätze am Ernst-Gebhard-Ring um 10 auf die 5 befestigten Stellplätze reduziert werden. Diese sind dann durch Einbeziehung in das Bewohnerparken den Bewohner des Altorts vorbehalten.

Damit ist der Bedarf an Bewohnerstellplätzen aus dem Altort abgedeckt, die Verlagerung in angrenzende Wohngebiete wird verhindert.

Am Wochenende sollen im Altort alle Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen, ausgenommen das Parken in gekennzeichneten Flächen von 6 – 14 Uhr und ausgenommen der Behinderten-Stellplatz an der Kirche. Die Bewohner-Stellplätze Herrngasse und Malipieroplatz liegen außerhalb des Altorts und werden auch am Wochenende genutzt. So müssen 77 Stellplätze am Wochenende verlagert werden.

Deshalb werden am Wochenende der Parkplatz An der Schlucht (Bestand 14 Stpl.) und der Parkplatz Mainlande Nord (teilweise, ca. 50 Stellplätze) zusätzlich für Bewohner reserviert. In der Alten Brückenstraße, dem Steingraben und dem Hühnergarten stehen weiter rund 15 zusätzliche Stellplätze für Bewohner zur Verfügung. Dies deckt den zusätzlichen Bedarf am Wochenende ab. Weiter nutzbar sind die Bewohnerstellplätze in der Herrngasse, am Malipieroplatz und dem Parkplatz Gartenstraße.

Für alle Parkplätze mit Bewohner-Vorrang sollen langfristig Elektro-Ladestationen mit niedriger Ladeleistung (max. 11 kW) bereitgestellt werden, wo Fahrzeuge beispielsweise über Nacht aufgeladen werden können. Ziel ist es, zumindest jeden zweiten Stellplatz mit einer Ladestation zu versorgen. Darüber hinaus sollte längerfristig an jedem dieser Parkplätze ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung stehen.

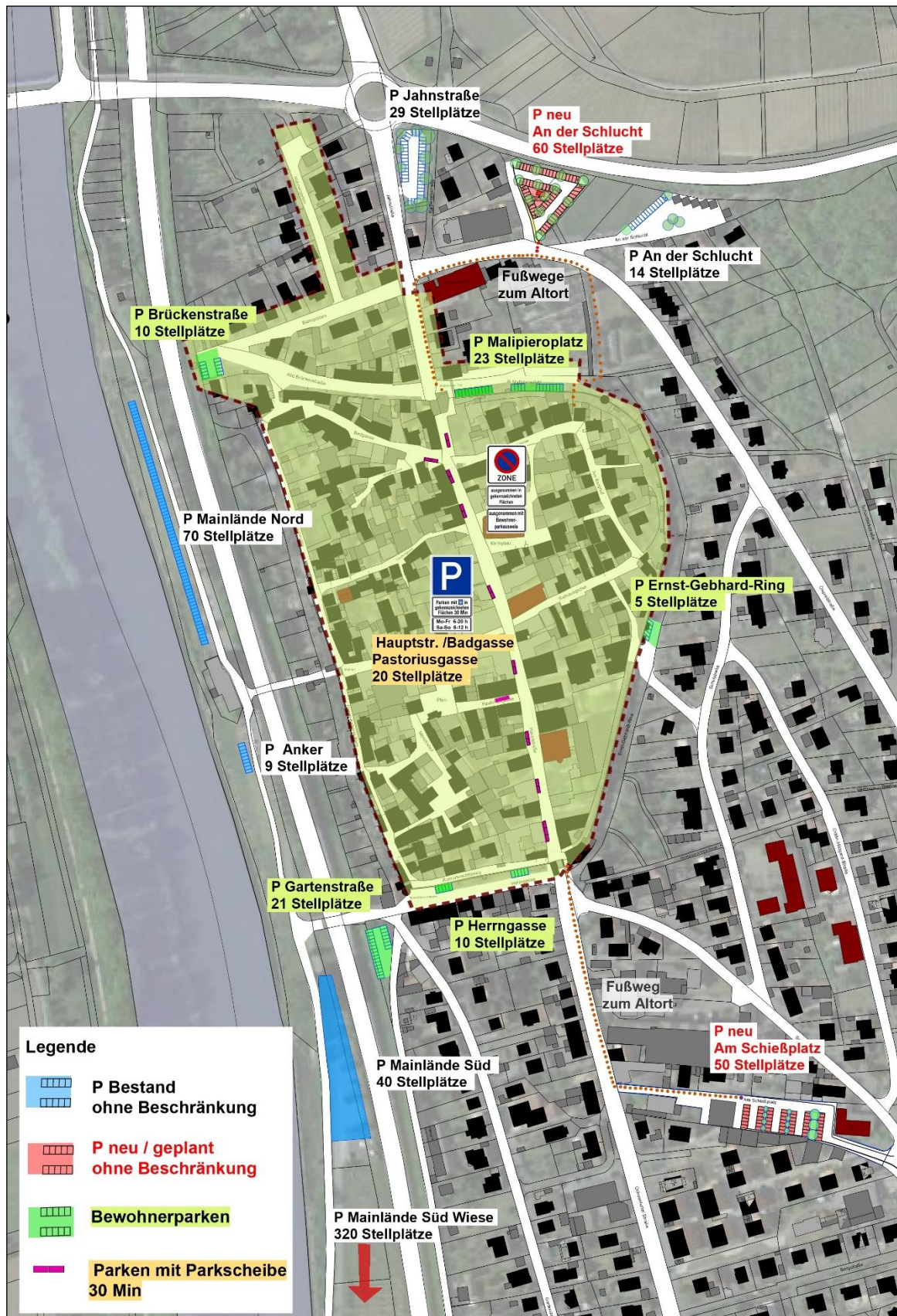


Abbildung 34:
Parkierungskonzept Sommerhausen

5.16 Stellplatzbilanz

Obwohl im Altort 23 Stellplätze entfallen – hauptsächlich am Kirchplatz und auf dem Plan – und auch im nahen Umfeld wie in der unteren Maingasse und am Ernst-Gebhard-Ring das Parken ganz oder teilweise eingeschränkt werden soll, wird mit den zusätzlichen Parkplätzen An der Schlucht und Am Schießplatz das Stellplatzangebot insgesamt ausgeweitet.

| Parkierung | | | | | | |
|--|----------------|-----------------------|---------------------|----------------|--------------------|-------------------|
| maximale Belegung, Belegungen 13.10.2020 Nacht und Samstag 31.10.2020 um 13 Uhr, Planung und Veränderung | | | | | | |
| Standort | maximal | Nacht 13.10.20 | Sa. 31.10.20 | Planung | Veränderung | Wochenende |
| Badgasse und Umfeld | 14 | 10 | 11 | 14 | | 0 |
| Katharineng. / Am Berghof | 15 | 7 | 11 | 13 | -2 | 0 |
| Rathausgasse | 7 | 7 | 4 | 6 | -1 | 0 |
| Kirchplatz / Umfeld | 11 | 10 | 9 | 1 | -10 | 1 |
| Hauptstraße | 17 | 15 | 21 | 17 | | 0 |
| Pastoriusgasse / Plan | 18 | 18 | 17 | 8 | -10 | 0 |
| Mönchshof | 11 | 9 | 5 | 11 | | 0 |
| Rumorknechtsweg / Tor | 8 | 8 | 7 | 8 | | 0 |
| Summe Altort | 101 | 84 | 85 | 78 | -23 | 1 |
| Herrngasse Süd (Bewohner) | 7 | 5 | 2 | 7 | | 7 |
| Malipieroplatz/E.-G.-Ring | 11 | 7 | 7 | 11 | | 11 |
| Bewohnerparken | 119 | 96 | 94 | 96 | -23 | 19 |
| Auslastung | | 81% | 79% | | | |
| P Jahnstraße / Kreisel | 29 | 10 | 29 | 29 | | 29 |
| Alte Brückenstraße | 17 | 14 | 17 | 17 | | 17 |
| P Alte Brückenstraße | 10 | 11 | 10 | 10 | | 10 |
| Malipieroplatz (freie Stpl.) | 12 | 8 | 4 | 12 | | 12 |
| Ernst-Gebhard-Ring / Schulstraße | 15 | 15 | 12 | 5 | -10 | 5 |
| Parkplatz Gartenstraße | 21 | 18 | 21 | 21 | | 21 |
| Herrngasse (Stpl. an Stadtmauer) | 10 | 8 | 10 | 10 | | 10 |
| Herrngasse (unterhalb Gartenstr.) | 6 | 5 | 3 | 6 | | 6 |
| Maingasse (außerh. Stadtmauer) | 6 | 6 | 6 | 0 | -6 | 0 |
| An der Schlucht (Bestand) | 14 | | | 14 | | 14 |
| An der Schlucht (neuer P) | | | | 60 | 60 | 60 |
| Am Schießplatz (neuer P) | | | | 50 | 50 | 50 |
| Umfeld Altort | 140 | 95 | 112 | 234 | 94 | 234 |
| Altort und Umfeld | 259 | 191 | 206 | 330 | 71 | 253 |
| P Anker Süd | 9 | 10 | 11 | 9 | | 9 |
| P Mainländer Nord | 70 | 23 | 15 | 70 | | 30 |
| Bewohner-P Wochenende | | | | | | 40 |
| P Mainländer Süd* | 40 | 8 | 9 | 40 | | 40 |
| P Mainländer Süd Wiese* | 320 | | | 320 | | 0 |
| Mainseite | 439 | 41 | 35 | 439 | | 119 |
| Bewohner-P gesamt | | | 94 | 171 | | 148 |
| Summe | 698 | 232 | 241 | 769 | 71 | 372 |
| | maximal | Nacht | Samstag | Planung | Veränderung | Wochenende |
| *P Mainländer nach Fläche geschätzt, Belegung teilweise mit Wohnwagen | | | | | | |
| | überwiegend | | | | | |
| | Bewohner | Behinderten-P | neue Parkplätze | Bewohner-P | Mainländer | Bewohner WE |

Tabelle 3:
Stellplatzbilanz Sommerhausen

Wir haben heute im Altort, Herrngasse und Malipieroplatz 119 Bewohnerstellplätze, im untersuchten Umfeld Altort nochmals 140 Stellplätze und im Bereich Mainlände ca. 440, in der Summe knapp 700 Stellplätze. Belegt waren an den beiden Untersuchungstagen maximal 240 Stellplätze.

In der Planung entfallen im Altort 23 Stellplätze, im Umfeld nochmals 16 Stellplätze (Maingasse und Ernst-Gebhard-Ring). Hinzu zu rechnen sind hier die beiden neuen Parkplätze An der Schlucht und Am Schießplatz mit insgesamt 110 Stellplätzen. In der Summe gibt es dann 71 Stellplätze mehr als heute (769 zu 698).

Die Zahl der Bewohnerstellplätze im Altort – maximal 119 – sinkt in der Planung auf die maximal festgestellte Belegung nachts, 96 Stellplätze. Im Konzept kommen durch Ausweitung des Bewohnerparkens 75 Stellplätze im Erhebungsbereich hinzu, zusätzlich noch rund 35 Stellplätze in den beiden Straße Steingraben und Hühnergarten. Von diesen 110 zusätzlichen Bewohnerparkplätzen sind geschätzt 80 von Bewohnerfahrzeugen belegt, 30 stehen den Bewohnern des Altorts zusätzlich zur Verfügung, so dass rechnerisch für alle Inhaber einer Parkberechtigung ein Stellplatz zur Verfügung steht (123 ausgegeben Parkberechtigungen, 96 plus 30 Bewohnerstellplätze). Da aber faktisch nur 96 Stellplätze maximal belegt waren, haben wir einen realen Überschuss im Gebiet der Parkraumbewirtschaftung von 30 Stellplätzen.

Am Wochenende entfallen die 77 Stellplätze im Altort. Dann wird der Puffer dieser 30 Stellplätze voll ausgenutzt, zusätzlich werden die 14 Stellplätze des Parkplatzes An der Schlucht (Bestand) am Samstag und Sonntag für Bewohner reserviert. Die restlichen – rechnerisch 33 – Stellplätze für die Altortbewohner werden auf dem Parkplatz Mainlände Nord (nördlich Anker) reserviert.

Den Besuchern stehen am Wochenende 224 Stellplätze zur Verfügung, wenn der Parkplatz Mainlände Süd Wiese nicht eingerechnet wird. Mit Berücksichtigung dieses Parkplatzes (320 Stpl.) und des Parkplatzes Gartenstraße (bis 200 Stpl.) sind es fast 750 Stellplätze, die beispielsweise bei Großveranstaltungen an Wochenenden den Gästen angeboten werden können.

5.17 Gestaltungskonzept Hauptstraße

Die Hauptstraße soll so umgestaltet werden, dass dem Fußgänger ein barrierefreier Gehbereich angeboten wird. Dieser durchgängige Gehbereich liegt nach unserem Konzept auf der Ostseite, also auf Seiten der Kirche, des Rathauses und des Schlosses.



Abbildung 35:
Umgestaltung Hauptstraße

Vorgesehen ist, auf der Westseite in kleinen Paketen das Kurzparken zuzulassen und auch die Möglichkeit zur Außenbewirtschaftung anzubieten. Die Bushaltestelle am Kirchplatz wird mit einem Hochbord (18 cm) versehen, ansonsten bleibt die Hauptstraße im Belag niveaugleich. Einzig im Abschnitt nördlich der Katharinengasse (Bestand) und vor dem Dorfladen gibt es einen mittels Bordstein abgesetzten Gehweg. Der Gehbereich wird ebenso wie die Platzflächen an den Einmündungen Katharinengasse / Badgasse und Rathausgasse / Maingasse mit einem ebenen Platten- oder Pflasterbelag versehen. Er soll in der Regel 2,5 m breit sein und setzt sich mit einer Rinne von der Fahrbahn ab.

Auf der Fahrbahn ist dort, wo es keine Parkstände oder Einbauten gibt, Begegnungsverkehr möglich. Für die Vorfahrtsregelung der Hauptstraße gibt es zwei Möglichkeiten: entweder wird ein Tiefbord oder eine Rinne im Zuge der Hauptstraße durchgezogen (vorgeschlagen für die Pastoriusgasse) oder Knotenpunkte werden flächig mit einem einheitlichen Belag versehen und dann muss die Vorfahrt beschildert werden. Eine „rechts-vor-links-Regelung“ soll im Zuge der Hauptstraße vermieden werden.



Abbildung 36:
Ausschnitt Umgestaltung Hauptstraße

5.18 Lärmschutz B 13

Der Verkehr der auf dem Damm liegenden Umgehungsstraße der B 13 verlärmst den umgebenden Stadtbereich und die Mainländer sehr stark. Bei rund 16.000 Kfz/Tag und 7% Lkw-Anteil haben wir nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) rechnerisch in 25 m Entfernung einen Lärmpegel von ca. 70 dB(A). Eine Lärminderung wertet den gesamten Freizeit- und Stadtrandbereich zwischen Altort und Bundesstraße auf.

Verkehrslärm ist vor allem abhängig von der Verkehrsmenge und der Geschwindigkeit. Heute liegt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit bei Tempo 100. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf Tempo 80 würde den Lärmpegel um etwa 1,5 dB(A) reduzieren.

Bei hohen Geschwindigkeiten entsteht der Verkehrslärm fast ausschließlich an der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn. Es hat sich gezeigt, dass mit einer niedrigen Lärmschutzwand bzw. Lärmschutzplanke direkt an der Fahrbahn eine gute Schalldämmung erreicht werden kann. Vorgeschlagen wird, den Bau einer knapp 1 m hohen Lärmschutzplanke (siehe Abbildung 37) zu prüfen und deren Nutzen berechnen zu lassen. Eine solche Wand würde die optische Trennwirkung begrenzen, kann aber aufgrund der Anordnung und der Höhenlage der Straße im Nahbereich eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung um bis zu 5 dB erreichen.



Abbildung 37:
Beispiel Lärmschutzplanke
(B 33 in Allensbach)
Quelle: Straßenverkehrstechnik 9/2020

Eine dritte Möglichkeit zur Lärminderung ist der Einbau eines offenporigen, lärmindernden DSH-V-Belags. Dieser hat ein Lärminderungspotential von bis zu 5 dB(A), verliert aber im Laufe der Jahre etwas an Wirkung. Ein solcher Belag wurde auf der B 13 vor einigen Jahren eingebaut.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 80 und die Lärmschutzplanke zusammen bewirken eine rechnerische Lärmreduzierung um 6 bis 7 dB(A), was eine deutlich hörbare Lärminderung bedeutet - rechnerisch im 25-m-Abstand von ca. 70 auf ca. 63 dB(A).

Die Maßnahmen sollen mit dem Staatlichen Bauamt verhandelt und durch den Straßenbausträger umgesetzt werden. Das Staatliche Bauamt lehnt derzeit die Installation der Lärmschutzplanken ab, da sie offiziell nicht zugelassen sind. In anderen Bundesländern ist dies aber möglich. Es wird sicher eine Frage der Zeit sein, bis Lärmschutzplanken auch hier zugelassen sind und dann auch eingesetzt werden können.

5.19 Erschließungskonzept Mainlände

Die Erschließung der Mainlände erfolgt heute über die Maingasse (nur Zufahrt), die Herrngasse und im Süden über die Ochsenfurter Straße. Vorgesehen ist, die Maingasse längerfristig zu entlasten und sie bevorrechtigt dem Fußgänger und Radfahrer zu widmen. Sie soll aber für Anlieger weiter mit dem Kfz frei zugänglich sein.

Die Zufahrt zu den Parkplätzen nördlich der Gaststätte Anker und südlich der Herrngasse werden über die Zufahrt Herrngasse ausgeschildert. Der Parkplatz nördlich der Gaststätte Anker hat ca. 70 Stellplätze. Der bestehende Parkplatz Mainlände Süd wird für ca. 40 Pkw ausgebaut. Er soll – entgegen der heutigen Nutzung – nur für das Abstellen von Pkw zugelassen werden. Die Wegweisung zum Reserveparkplatz für Großveranstaltungen erfolgt über die Ochsenfurter Straße (she Ziffer 5.14). Dieser Parkplatz, der nicht im Eigentum der Kommune ist, soll langfristig gesichert werden. Er wird als Wiese mit (Obst-)Bäumen angelegt. Denkbar ist eine Befestigung nur der Fahrgassen, beispielsweise mit Rasengittersteinen.

Vorgeschlagen wird, südlich der Gaststätte Anker in Verbindung mit Außenbewirtschaftung eine Fahrradservice-Station mit Werkzeug und Lademöglichkeit für Pedelecs einzurichten (she. 5.42).

Wenn es im Zuge der Umgestaltung der Anbindung Wü 16 / Nordanschluss Sommerhausen an die B 13 eine Möglichkeit geben sollte, die Mainlände auch von Norden her zu erschließen, sollte dies weiter verfolgt werden. Damit könnten große Umwegfahrten vermieden und die Chance geschaffen werden, den Bereich um die Gaststätte Anker Kfz-verkehrsfrei zu gestalten.

Ein privater Wohnmobil-Parkplatz ist südlich der Gartenstraße / Ochsenfurter Straße geplant.

Für Fußgänger und Radfahrer ist ein gesicherter Zugang der Mainlände über die Ochsenfurter Straße derzeit nicht gegeben. Der Abschnitt Ochsenfurter Straße zwischen Industriestraße und Main liegt außerhalb der örtlichen Tempo-30-Zone und hat keinen begleitenden Gehweg. Empfohlen wird, die Wegeverbindung zu ergänzen und entlang der Nordseite – jenseits des Entwässerungsgrabens – einen Gehweg anzulegen mit einer Breite von 2,50 m. Dieser soll auch für unsichere Radfahrer frei gegeben werden (Beschilderung: Gehweg, Zusatzschild "Rad frei"). Die Querungen über die Rampen zur B 13 werden mit Zebrastreifen gesichert, wenn ein entsprechendes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen ist.

Entlang der Südseite der Ochsenfurter Straße wird ein Radweg mit 2,0 m Breite vorgeschlagen, so dass der Radfahrer bergauf auf eigener Trasse gesichert fahren kann; abwärts fährt er entweder auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg auf der Nordseite der Straße.

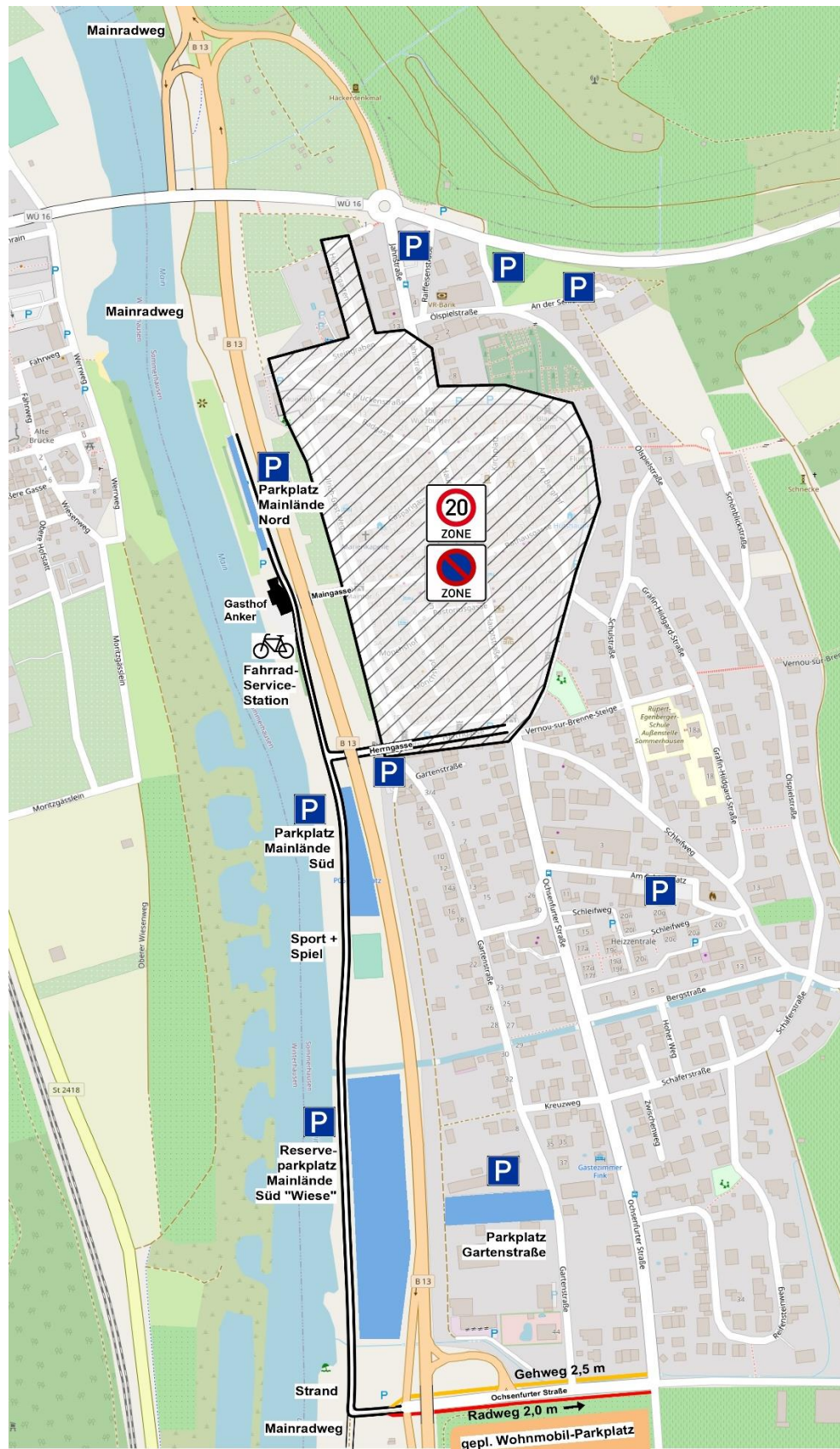


Abbildung 38:
Erschließung Mainländer

5.2 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

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

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

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

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

5.21 Busverkehr

Eine Taktverdichtung auf der Busverbindung Ochsenfurt – Würzburg auf eine halbe Stunde in einem ersten Schritt und langfristig auf eine Viertelstunde erlaubt, dass die Busse alternierend über die B 13 Sommerhausen - Ochsenfurt (- Frickenhausen) und Winterhausen - Goßmannsdorf - Ochsenfurt (- Marktbreit) fahren. Der Bus über Winterhausen bedient dann abgestimmt den Bahnhof und bietet so eine ÖV-Anbindung an den Bahnverkehr. Er könnte Sommerhausen am Kreisverkehrsplatz an der Wü 16 (Haltestelle Sommerhausen, Abzweig Erlach / Mainbrücke) noch bedienen und schafft somit hier eine Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden Buslinien.



Abbildung 39:
Führung und Erschließung Busverkehr

Neben der Taktverdichtung und der vorgeschlagenen zusätzlichen Bushaltestelle werden folgende Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Busverkehrs empfohlen:

- Alle Bushaltestellen erhalten einen 18 cm Hochbord für barrierefreien Ein- und Ausstieg. Der Hochbord wird im Altort mit dem dort eingesetzten Naturstein ausgeführt, um die Gestaltung dem Ortsbild anzupassen. Das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3, Nahverkehrspläne so anzulegen, dass „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit“ erreicht wird. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass sie die Anforderung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit erfüllen. Im Nahverkehrsplan sollen regelmäßig die Erfordernisse für den Busverkehr fortgeschrieben werden.



Abbildung 40:
Beispiel für Horchbord mit Naturstein

- Alle Bushaltestellen erhalten – sofern nicht schon vorhanden - eine Sitzgelegenheit, einen Wetterschutz und eine Informationstafel mit Fahrplan, Linienplan, Haltestellenumgebungsplan und Tarifangebot.



Abbildung 41:
Bushaltestelle mit Wetterschutz, Sitzgelegenheit, Informationstafel, stationärer und dynamischer Fahrtzielanzeige und Sprachinformation auf Anforderung (Beispiel Sommerhausen)

- Auch dynamische Fahrtzielanzeiger sind teilweise schon vorhanden, sollten aber an allen Haltestellen vorgehalten werden und bei wichtigen Einstiegshaltestellen auch Fahrkartenautomaten vorzusehen. Barrierefreiheit wird vervollständigt durch eine Ansage der nächsten Fahrtmöglichkeit, welche auf Anforderung erfolgt.

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

5.22 On-Demand-Busverkehr

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

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

Ein Beispiel hierfür ist das SSB Flex in Stuttgart.



Abbildung 42:
SSB Flex / SSB-Flex App

Zunächst nur in Teilgebieten und ausgewählten Zeiten angeboten, fährt der per App angeforderte Bus inzwischen jeden Tag im gesamten Stadtgebiet von 18 bis 2 Uhr bzw. am Wochenende bis 4 Uhr. Der Fahrpreis ist in den Verbundtarif eingebunden, ist aber abhängig auch von der Anzahl der Fahrgäste und der Entfernung. Sofern es ein entsprechendes Angebot mit Bus und Bahn gibt, verknüpft der Flexbus dieses mit der Fahrtroute. Dafür werden künftig auch elektrisch betriebene Kleinbusse eingesetzt.

5.23 Carsharing-Angebote

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

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

Vorgeschlagen wird, auf den Parkplätzen Brückenstraße, Malipieroplatz, Ernst-Gebhard-Ring und Herrngasse je ein Carsharing-Fahrzeug anzubieten. Das Carsharing-Angebot richtet sich am Bedarf aus. Von Seiten der Kommune soll für dieses Angebot geworben und es sollen die Vorteile für die Nutzer dargestellt werden. Je nach Nachfrage an gemeinsam genutzte Fahrzeuge kann auch die Anzahl der neu zu errichtenden Stellplätze reduziert werden.

5.3 Maßnahmen für den Fußgänger

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

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

5.31 Barrierefreie Wege und Aufenthalt im Altort

Wichtige Ziele für Alltagswege sind die Bushaltestellen, die Einrichtungen und Geschäfte in der Hauptstraße, die Nutzgärten am Rand der Altstadt und Freizeiteinrichtungen wie der Wildpark oder das Mainufer. Dabei wird der gesamte Altort von Touristen besucht. Die Gassen der Altstadt bieten dem Fußgänger aufgrund geringem Kfz-Verkehrsaufkommen in der Regel sichere und direkte Wege. In der Hauptstraße soll ein gesonderter Fußgängerbereich eingerichtet werden. Die Maingasse soll längerfristig nicht mehr vom allgemeinen Kfz-Verkehr, sondern nur noch von Anliegern und Lieferanten befahren werden und als Fußgängerbereich, frei für Radfahrer, gestaltet werden.

Wenn für den Altort Tempo 20 eingeführt ist, wird die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer gestärkt und Unfallgefahren werden deutlich vermindert. Das Queren der Fahrbahn ist für Fußgänger überall ohne besondere Schutzmaßnahmen möglich, es ist aber darauf zu achten, dass überall die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern gut sind.

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

In Weiterentwicklung des Gestaltungskonzepts für die Hauptstraße schlagen wir im gesamten Altort Bereiche vor, die barrierefrei zu begehen sind und als Geh- und Aufenthaltsflächen erkennbar sind. Im ISEK wird vorgeschlagen, alle Gassen des Altorts langfristig umzugestalten und barrierefrei bzw. rollstuhlgerecht zu pflastern (ISEK Maßnahme V 6 [1] Seite 74). Wir setzen den Schwerpunkt auf ein erstes Netz, in dem es darum geht, in den Gassen Gehbereiche zu schaffen, ohne dass der gesamte Straßenraum umgestaltet werden muss. Längerfristig ist der gesamte öffentliche Raum in das Konzept einzubeziehen.

Die barrierefreie Umgestaltung der Hauptstraße und der Maingasse wurde schon angesprochen. Die Maingasse soll insgesamt und flächig als Fußgängerbereich mit eben verlegtem Pflaster werden. Im Zuge der Hauptstraße, wo das Gehen auf der Ostseite vorgesehen ist, wird der Gehbereich von der Fahrbahn mittels Rinne oder Tiefbord abmarkiert. Die Plätze bzw. Aufweitungen Würzburger Tor, Badgasse / Katharinengasse, Kirchplatz, Maintor / Rathausgasse und Ochsenfurter Tor werden offen im Sinne einer gemischt genutzten Fläche gestaltet.

Weiter geht es darüber hinaus um die Umgestaltung der gepflasterten Gassen im Altort. So wird vorgeschlagen, in erster Priorität in der Badgasse, (Nordseite), der Katharinen-gasse (Südseite), der Gasse Am Berghof (Westseite), der Rathausgasse (Nordseite), der Pastoriusgasse (Südseite), Am Plan (Westseite) und im Mönchhof gut begehbare ebene und von parkenden Fahrzeuge freigehaltene Gehbereiche zu schaffen.



Abbildung 43:
Barrierefreie Wege im Altort

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

Grundsätzlich gibt es zwei Vorgehensweisen zu einer möglichst barrierefreien Umgestaltung gepflasterter Flächen: Einmal das Abschleifen des vorhandenen Pflasters, zum anderen die Neuverlegung von Platten oder ebenen Pflasterbelägen. Dabei ist es in der Regel ausreichend, einen etwa 1,0 m breiten Streifen innerhalb der Pflasterfläche als Gehbereich eben zu gestalten. Beispiele für Plattenwege im Pflaster zeigen die Abbildungen 44 bis 46.



**Abbildungen 44 - 46:
Beispiel für Plattenweg im Pflaster**

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



**Abbildungen 47 - 49:
Beispiele für das Abschleifen von Pflasterbelägen**

Die Umsetzung der barrierefreien Gestaltung im Altort ist in Übereinstimmung mit der Gestaltungssatzung zu entwickeln, wobei der bzw. die Behindertenbeauftragte und der Sanierungs- bzw. Gestaltungsbeirat zu beteiligen sind. Sinnvollerweise wird ein Büro für Landschaftsplanung beauftragt, das anhand eines Gesamtkonzepts die Umsetzung durchführt.

Im ISEK wurde ausdrücklich der Wunsch nach mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum geäußert. Wo sich der Straßenraum entlang der Hauptstraße und der Maingasse aufweitet, sollen Aufenthaltsflächen mit Sitzmöglichkeiten oder auch Flächen für gastronomische Nutzungen und Auslagen der Geschäfte angeboten werden. Der „Plan“ ist so zu gestalten, dass er auch für Feste genutzt werden kann.

5.32 Touristische Wege / Wanderwege

Das Angebot an Wanderwegen in und um Sommerhausen ist sehr gut. Die touristischen Wege werden auf der Internetseite von Sommerhausen gut beschrieben. Ergänzend wäre dort noch zu erwähnen, inwieweit die Wege barrierefrei sind.

Damit die Wege instand gehalten und immer gut ausgeschildert bleiben, braucht es einen oder mehrere „Kümmerner“, die regelmäßig nach dem Zustand der Wege schauen und insbesondere auch die Beschilderung überprüfen, aktualisieren und ergänzen.

Im ISEK wurde angeregt, einen „Sonnenweg“ als Pendant zum „Mondweg“ in Winterhausen einzurichten, der entlang der oberen Weinbergwege mit Skulpturen zum Thema Sonne ausgestattet ist.

5.4 Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

5.41 Alltagsradverkehr

Der Alltagsradverkehr hat in Sommerhausen prinzipiell gute Voraussetzungen: Die Anbindung an den gut ausgebauten Mainradweg, geringe bis mäßige Höhendifferenzen im Maintal und weitgehend Tempo-30-Straßen, die ohne besondere Infrastruktur genutzt werden können. Innerhalb Sommerhausen sind die Wege kaum länger als 600 m und in diesem Umkreis sind Laden, Bäcker und Metzger erreichbar.

Hauptprobleme in Sommerhausen sind für den Radfahrer die uneben gepflasterten und holprigen Straßen und Gassen. Mit der Umgestaltung der Hauptstraße wird diese auch besser für Radler nutzbar, wenn der Pflasterbelag eben eingebaut wird. In den untergeordneten Gassen soll es jeweils eine gut befahrbare barrierefreie Seite geben. Die Achse Maingasse verbindet den Mainradweg mit der Hauptstraße und soll deshalb gut mit dem Rad befahrbar sein. Weiter ist die Achse Herrngasse – Schleifenweg – Auf der Tränk eine bedeutsame Radwegeverbindung außerhalb des Mainradwegs. Als Tempo-30-Straße ist hier das Fahren auf der Fahrbahn vorgesehen. Auf der südlichen Ochsenfurter Straße in Verlängerung des Industriewegs ist ein einseitiger Geh- und Radweg vorzusehen, da dieser Abschnitt außerhalb der Ortstafel liegt und schnell befahren wird.

Der Bahnhof Winterhausen ist maximal 2 km entfernt und mit dem Fahrrad in weniger als 10 Minuten erreichbar. Hier sollte aber dem Radfahrer ein sicherer Weg über die Mainbrücke und zum Bahnhof Winterhausen geboten werden. Wo kein selbständiger Radweg errichtet werden kann, sollte mindestens ein Rad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden.

Ochsenfurt ist ca. 6 km entfernt und innerhalb von 20 – 25 Minuten erreichbar, nach Eibelsstadt benötigt man mit dem Rad 15 Minuten. Beides sind Entfernungen, bei denen das Fahrrad gut mit dem Auto konkurrieren kann. Würzburg liegt dagegen 12 km entfernt; hier benötigt man mit dem Rad deutlich länger als mit dem Auto (45 Minuten zu 15 Minuten), man ist aber – je nach Ziel – nur wenig länger unterwegs als mit dem Bus.

5.42 Radtourismus

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

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



Abbildungen 50 und 51:
Beispiel für Fahrradwerkzeug und
für Fahrradstation

Wichtig ist ein ausreichendes und sicheres Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten, wobei sich einfache Anlehnbügel als optimale Lösung bewährt haben. Fahrradabstellmöglichkeiten sollten primär im Bereich der Mainländer vorgesehene werden, dezentrale Abstellanlagen im Umfeld des Würzburger Tors und des Ochsenfurter Tors. Die Anzahl der Abstellplätze ist dem Bedarf anzupassen.

Eine Fahrradreparaturwerkstatt oder ein Fahrradgeschäft hat darüber hinaus auch die Möglichkeit, Fahrräder zu verleihen. Ein örtliches Geschäft hat angeboten, in der Gartenstraße einen Reparaturservice und Fahrradverleih einzurichten. Am Mainradweg sollte auf dieses Angebot hingewiesen werden. Möglicherweise funktioniert auch ein stationsbasiertes Verleihsystem per App, welches in ein übergeordnetes System z.B. von Würzburg integriert ist (Nextbike Würzburg, Mainbike).

Ein gutes Angebot für den Fahrradtourismus ist der Maintal-Sprinter mit der Fahrrad-Mitnahme zwischen Erlabrunn / Würzburg und Ochsenfurt / Röttingen. Dieses Angebot soll beibehalten und auch beworben werden. Ergänzend ist auch auf die Fahrradmitnahme in der Bahn hinzuweisen, die nach bzw. ab Winterhausen in der Regel mit allen Regionalzügen möglich ist.

5.43 Radforum

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

6. Prioritäten und Kostenrahmen

6.1 Priorisierung der Maßnahmen

Maßnahmen aus dem ISEK und aus dem Verkehrsentwicklungskonzept überschneiden sich oder greifen ineinander und sind gegenseitig aufeinander abzustimmen. So ist beispielsweise die Umgestaltung der Hauptstraße eine wichtige städtebauliche Maßnahme, welche das Verkehrsentwicklungskonzept aber wesentlich tangiert. Die hier aufgeführten Maßnahmen decken im Wesentlichen die im ISEK unter „Verkehrsstruktur“ aufgeführten Positionen ab ([1] Seiten 72 ff)

Erster Schritt ist die Verabschiedung des Verkehrsentwicklungskonzepts Sommerhausen durch die kommunale Vertretung. Teil des Verfahrens ist eine Beteiligung der Bürger.

Wesentliche Inhalte des VEK sind das Parkierungs- und das Geschwindigkeitskonzept. Die Geschwindigkeitszonung kann unabhängig vom übrigen Verkehrskonzept umgesetzt werden. Aus dem Parkierungskonzept leitet sich der Bau der Ersatz-Parkplätze ab, der Voraussetzung für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist. Erst wenn diese eingerichtet sind, kann die vorgeschlagene Parkierungsregelung ordnungspolitisch umgesetzt werden.

Eine ganz wichtige Baumaßnahme ist die Umgestaltung der Hauptstraße. Diese basiert auch auf dem Geschwindigkeits- und Parkierungskonzept, kann aber unabhängig vom Bau der Ersatzparkplätze sofort in Angriff genommen werden. Hierin enthalten ist auch der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle am Kirchplatz. Da die Vorgaben hierfür weitgehendst feststehen, kann eine Vergabe ohne weiteres Wettbewerbsverfahren erfolgen.

Zweite wichtige Baumaßnahme ist das Umsetzen des Konzepts „Barrierefreie Wege“ im Altort, die nach der Umgestaltung der Hauptstraße erfolgt. Ein wesentlicher Bestandteil davon ist die Gestaltung einer barrierefreien Maingasse. Im übrigen Altort ist eine Umsetzung in Teilschritten in den einzelnen Gassen möglich.

Unabhängig von den Maßnahmen im Altort ist die Umsetzung der Vorschläge zum Lärmschutz entlang der B 13. Diese Maßnahme ist in Abstimmung und in Abhängigkeit vom Staatlichen Bauamt umzusetzen.

Ebenfalls zeitlich unabhängig vom Ausbau der Infrastruktur im Altort sind die vorgeschlagenen Maßnahmen im ÖPNV umzusetzen. Nach Personenbeförderungsgesetz sind alle Bushaltestellen bis Ende des Jahres 2021 barrierefrei umzugestalten. Vorrang hat auch die Einführung eines Angebots von Carsharing-Fahrzeugen, weil damit der Stellplatzbedarf reduziert werden kann. Alle weiteren ergänzenden Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs und Maßnahmen für den Fußgänger unterliegen nicht einer strengen Priorisierung, sollten aber nach einem konkreten Zeitplan umgesetzt werden, sofern es nicht fortlaufende Maßnahmen sind.

Priorisierung Maßnahmen

1. Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungskonzept
2. Verabschiedung des Verkehrsentwicklungskonzepts
3. Umsetzung der Geschwindigkeitszonung
4. Planung und Bau von Entlastungsstellplätzen im Umfeld des Altorts (Auf der Schlucht, Am Schießplatz und Gartenstraße)
5. Umsetzung des Parkierungskonzepts, Beschilderung, rechtliche Anordnung
6. Neugestaltung Straßenraum Hauptstraße mit barrierefreiem Gehbereich und barrierefreier Bushaltestelle mit Neuordnung Ortseingänge Würzburger Tor und Ochsenfurter Tor
7. Barrierefreie Gestaltung der Maingasse
8. Schrittweise barrierefreie Gestaltung aller Gassen und Plätze im Altort

Maßnahmen ohne direkte zeitliche Abhängigkeit von Sanierung Altort

Umsetzung Buskonzept:

- Taktverdichtung und Anbindung Bahnhof Winterhausen
- Barrierefreie Bushaltestellen (bis Ende 2021)
- Angebot Carsharing-Fahrzeuge im Altort
- Angebot On-Demand-Busverkehr

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung – Förderung Radtourismus

Kümmerer für touristische Wege

Lärmschutz an der B 13

Begleitender Geh- und Radweg Ochsenfurter Straße zum Mainufer

Im Maßnahmenplan sind die wichtigsten verkehrlichen Aufgaben räumlich zugewiesen:

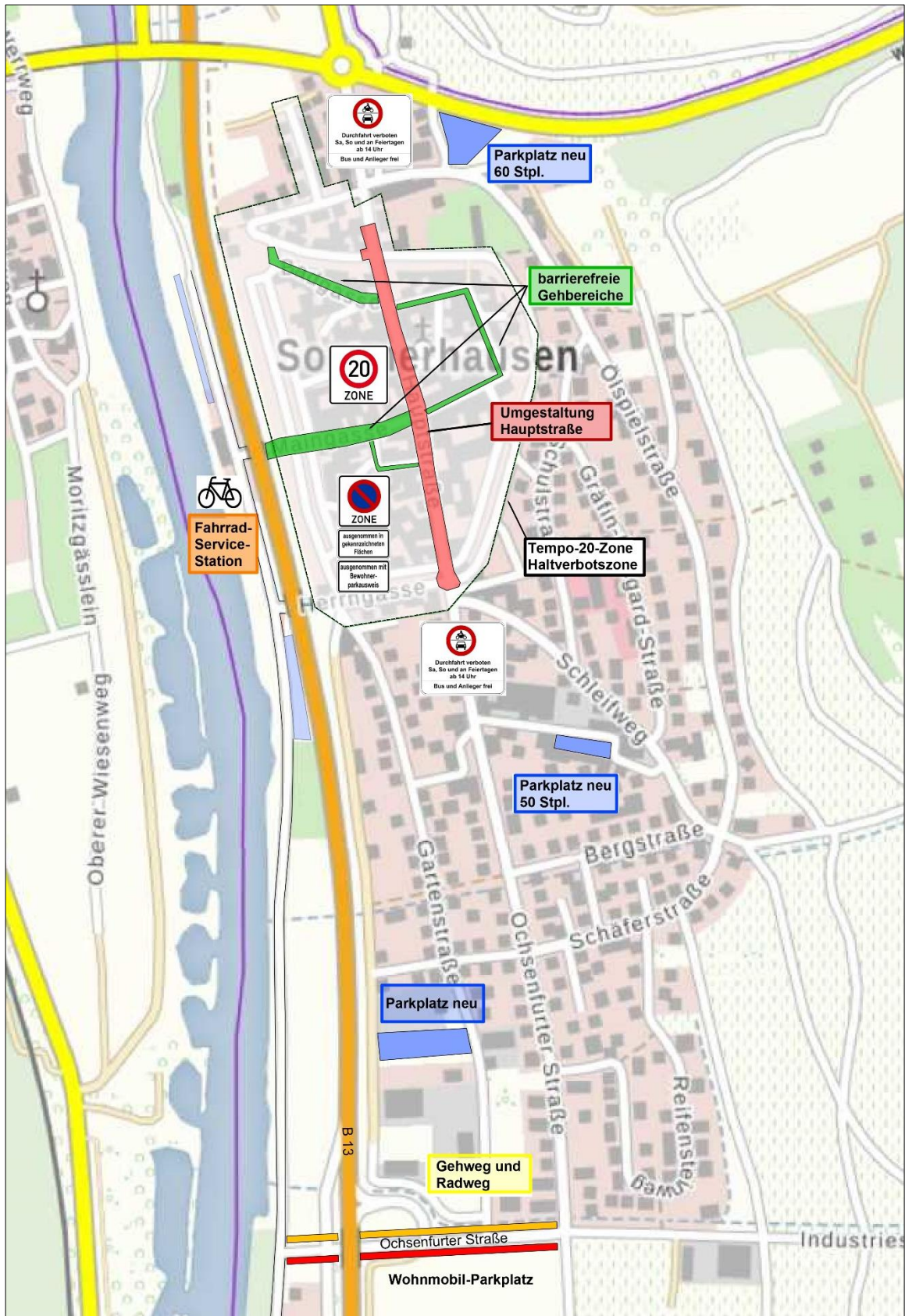


Abbildung 52:
Maßnahmenplan

6.2 Kostenrahmen

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

| Umsetzung Verkehrskonzept | |
|---|--------------------|
| Umsetzung Geschwindigkeitszonung | 30 000 € |
| Planung und Bau der Entlastungsstellplätze | |
| Auf der Schlucht | 500 000 € |
| Am Schießplatz | 250 000 € |
| Bau von E-Ladestationen für Pkw, Leitungen und Anschubfinanzierung | 150 000 € |
| Umsetzung Parkierungskonzept; Beschilderung, rechtliche Anordnung, Markierung | 50 000 € |
| Durchfahrtsverbot Wochenende | 10 000 € |
| Neugestaltung Hauptstraße, Plätze und Torbereiche | 1 100 000 € |
| Barrierefreie Gestaltung Maingasse | 200 000 € |
| Schrittweise barrierefreie Gestaltung aller Gassen und Plätze im Altort | 1 500 000 € |
| Geh- und Radweganbindung Ochsenfurter Straße | 200 000 € |
| Barrierefreie Bushaltestellen | |
| 6 Bordsteinkanten, Mindestausstattung Wetterschutz, Bank (Kosten teilweise in Umbau Hauptstraße enthalten) (gemeinsam mit Verkehrsverbund / Landkreis Würzburg) | 180 000 € |
| Maßnahmen zur Radverkehrsförderung | |
| Radservicestation, Radboxen, Ladestation | 60 000 € |
| Lärmschutz B 13 | Staatliches Bauamt |
| Taktverdichtung Bus, On-Demand-Angebot und evtl. auch Carsharing-Fahrzeuge werden über den Verkehrsverbund bzw. ÖPNV-Förderung finanziert. Dabei können kommunale Umlagen anfallen. | |

Die möglichen Bezuschussungen durch Städtebauförderung, FAG, BayGVFG, Bund-Länder-Programm, KfW sind im ISEK angegeben; zusätzliche aktuelle Fördermöglichkeiten sollten jeweils nachgefragt und ausgeschöpft werden.

Anlage

- Fragebogen Einwohner

Markt Sommerhausen



Verkehrsentwicklungskonzept Sommerhausen

Sehr geehrte Einwohner des Altorts und der Herrngasse von Sommerhausen,

der Markt Sommerhausen ist in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ aufgenommen worden. Im Juli dieses Jahres wurde auch ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellt. In diesem Zusammenhang wurde aktuell auch die Erstellung eines ergänzenden Verkehrsentwicklungskonzepts (VEK) an das Verkehrsplanungsbüro Link in Stuttgart vergeben.

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

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

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

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

ein Fahrzeug zwei Fahrzeuge
mehr als zwei Fahrzeuge (Anzahl)

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

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

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

- auf einem Parkplatz / Stellplatz außerhalb der Stadtmauer
- auf einem Parkplatz am Straßenrand innerhalb der Stadtmauer
- mit Parkausweis in der Herrngasse oder dem Ernst-Gebhard-Ring

Frage 2 b: Besitzen Sie einen Bewohnerparkausweis?

- ja
- nein

Frage 2 c: ergänzend zu Frage 2 b:

Wie weit ist der Standort Ihres abgestellten Fahrzeugs normalerweise von Ihrer Wohnung entfernt?

ca.m

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

- ja
- nein

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

- ja
- nein

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

.....
.....

Frage 4 c: Halten sich Ihrer Meinung nach die Autofahrer an die Parkierungsregelung im Altort?

- ja
- teilweise
- nein

Frage 5: Wären Sie bereit, ihr Fahrzeug in einem Parkhaus im Altort gegen Gebühren bis zu 50 € pro Monat abzustellen

Frage 6: Haben Sie Anregungen, Verbesserungsvorschläge oder Ideen, wie das Parken im Altort besser geregelt werden könnte?

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

Frage 7: Würden Sie sich an einem Workshop zum Thema Parken im Altort beteiligen, wenn dies unter den aktuellen Corona-Bedingungen möglich wäre?

- ja
- nein, nach dieser Umfrage nicht nötig

Freiwillige Angabe: Ihre Adresse (nur Straße):

Sommerhausen

Abgabe bis spätestens 31.01.2021

im Rathaus Sommerhausen oder den Fragebogen einscannen und einsenden an info@verkehrsplanung-link.de

Quellenangaben:

[1] ISEK: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Markt Sommerhausen. Klärle GmbH Weikersheim. Erstellt im Auftrag des Markts Sommerhausen. Stand 14.07.2020

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

[3] Verkehrsmengenkarte 2015 des Straßenbauamts Würzburg

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

[5] ISEK Seite 63

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

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

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

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

[10] <https://www.sommerhausen.de/de/buergerservice/informationen/lsek>

bzw.

ISEK - Städtebauliches Entwicklungskonzept - Marktgemeinde Sommerhausen

darin: Satzung des Marktes Sommerhausen über die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet „Altort“

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

[12] Leitfaden „Die barrierefreie Gemeinde“

<https://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2015/150709barrierefreiegemeinde/>

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

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

[15] So liegt derzeit der Wirkungsgrad batterieelektrischer Fahrzeuge bei 73 %, bei Wasserstoff mittels Brennstoffzelle bei 22 % und bei E-Fuels bei 13 %, jeweils bezogen auf den Einsatz regenerativen Stroms (=100%).