PLANWERK

STADTENTWICKLUNG
STADTMARKETING
VERKEHR

Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Markt Euerdorf

Nürnberg, den 22.11.2016

Gunter Schramm, M.A.
Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
Stadtplaner & Geografen
Äußere Sulzbacher Str. 29
90491 Nürnberg
Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10
kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

Inhaltsverzeichnis

1 Rahmenbedingungen und Vorgaben 6
2 Vorgehensweise 6
3 Erhebungen und Analyse zum Verkehr 7
3.1 Fließender Verkehr 7
3.1.1 Bestehende Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet 7
3.1.2 Erfassung der Verkehrsströme 8
3.1.2.1 Netzbelastung Kfz-Verkehr 10
3.1.2.2 Netzbelastung Pkw 18
3.1.2.3 Netzbelastung Güter- und Schwerverkehr 21
3.1.3 Kennzeichenerfassung 24
3.1.3.1 Standort Schweinfurter Straße (Q1): Durchgangs-/Ziel- und Quellverkehr 24
3.1.3.2 Standort Hammelburger Straße (K2): Durchgangs-/Ziel- und Quellverkehr 26
3.1.3.3 Durchgangsverkehr durch den Ort 27
3.1.4 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse zum fließenden Verkehr 28
3.2 Ruhender Verkehr 29
3.2.1 Parkplatzbestand 29
3.2.2 Durchführung der Parkplatzerhebung 30
3.2.3 Parksituation im Gesamtort 33
3.2.4 Parksituation im Innenort 35
3.2.5 Parksituation an ausgewählten innerörtlichen Standorten 37
3.2.5.1 Schweinfurter Straße 37
3.2.5.2 Mützelparkplatz 39
3.2.5.3 Parkplatz Spitzgarten 40
3.2.5.4 Parkmöglichkeit in der Brunnengasse 41
3.2.5.5 Stellplätze an der Pfarrkirche 42
3.2.5.6 Stellplätze in der Hammelburger Straße 44
3.2.5.7 Parken auf dem Marktplatz 45
3.2.6 Zusammenfassende Bewertung der Parkplatzsituation 46
3.3 Ergebnisse der Haushaltsbefragung 48
3.3.1 Öffentlicher Nahverkehr 48
3.3.2 Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln 50
3.3.3 Aspekte die in der Verkehrsführung in Euerdorf zu kurz kommen 51
3.3.4 Ort an dem im Ortskern Euerdorf zuerst ein Parkplatz gesucht wird 52
3.3.5 Vorschläge zur Verbesserung der Parksituation 52
3.3.6 Stärken und Schwächen von Euerdorf 53
3.3.7 Wichtige Themen der Ortsentwicklung 53
3.4 Elektromobilität 54
4 Maßnahmenkonzept 56
4.1 Zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse 56
4.2 Ableitung von Maßnahmen 57
5 Anhang 61

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet, Euerdorf 7
Abbildung 2: Standorte für die Verkehrszählung in Euerdorf 8
Abbildung 3: Richtungsströme Kfz - Verkehr in 24 Stunden, DTV 11
Abbildung 4: Strom Schweinfurter Straße aus Richtung Süden, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf 11
Abbildung 5: Strom Schweinfurter Straße aus Richtung Norden, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf 12
Abbildung 6: Richtungsstrom Hammelburger Straße aus Richtung Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf 12
Abbildung 7: Richtungsstrom Hammelburger Straße in Richtung Westen, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf 13
Abbildung 8: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz 14
Abbildung 9: Knotenströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz 15
Abbildung 10: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz 16
Abbildung 11: Knotenströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz 17
Abbildung 12: Richtungsströme Pkw-Verkehr in 24 Stunden 18
Abbildung 13: Richtungsströme Spitzenstunden Morgenverkehr, Pkw 19
Abbildung 14: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Pkw 20
Abbildung 15: Richtungsströme Verkehr in 24 Stunden, DTV, Güter-/Schwerverkehr 21
Abbildung 16: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Güter-/Schwerverkehr 22
Abbildung 17: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Güter-/Schwerverkehr 23
Abbildung 18: Durchgangsverkehr, Kfz 27
Abbildung 19: Parkangebote im Untersuchungsgebiet 29
Abbildung 20: Lage der Erhebungsstandorte für die Parkraumerhebung 30
Abbildung 21: Gesamtzahl geparkter Fahrzeuge, Euerdorf 33
Abbildung 22: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Euerdorf, ausgewiesene Stellplätze 33
Abbildung 23: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Euerdorf, ausgewiesene und nicht ausgewiesene Stellplätze 34
Abbildung 24: Parkdauer, Euerdorf Gesamtort 34
Abbildung 25: Gesamtzahl der Fahrzeuge im Innenort 35
Abbildung 26: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Innenort Euerdorf 35
Abbildung 27: Parkdauer, Euerdorf Innenort 36
Abbildung 28: Auslastung der Stellplätze in der Schweinfurter Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 37
Abbildung 29: Auslastung der Stellplätze in der Schweinfurter Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 38
Abbildung 30: Parkdauer in der Schweinfurter Straße, Euerdorf Innenort 38
Abbildung 31: Auslastung der Stellplätze am Modezentrum Mützel nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 39
Abbildung 32: Parkdauer Parkplatz am Modezentrum Mützel, Euerdorf Innenort 39
Abbildung 33: Auslastung Parkplatz Spitzgarten nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 40
Abbildung 34: Parkdauer Parkplatz Spitzgarten, Euerdorf Innenort 40
Abbildung 35: Auslastung Parkmöglichkeit in der Brunnengasse nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 41
Abbildung 36: Parkdauer in der Brunnengasse, Innenort Euerdorf 41

Abbildung 37: Auslastung der Stellplätze an der Pfarrkirche nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 42
Abbildung 38: Auslastung der Stellplätze an der Pfarrkirche nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 42
Abbildung 39: Parkdauer an der Pfarrkirche, Euerdorf Innenort 43
Abbildung 40: Auslastung Stellplätze in der Hammelburger Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 44
Abbildung 41: Parkdauer Hammelburger Straße, Euerdorf Innenort 44
Abbildung 42: Anzahl abgestellter Fahrzeuge auf dem Marktplatz nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort 45
Abbildung 43: Parkdauer auf dem Marktplatz, Euerdorf Innenort 45
Abbildung 44: Auslastung ausgewählter Parkmöglichkeiten im Tagesverlauf 46
Abbildung 45: Durchschnittliche Auslastung der untersuchten Parkmöglichkeiten, Euerdorf Untersuchungsgebiet 47
Abbildung 46: Häufigkeit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln 48
Abbildung 47: Anzahl der Bahnverbindungen nach Bad Kissingen 49
Abbildung 48: Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV in Euerdorf.....49
Abbildung 49: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln 50
Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl für die Besuche des Ortskerns 50
Abbildung 51: Aspekte die in der Verkehrsführung in Euerdorf zu kurz kommen 51
Abbildung 52: Ort an dem im Euerdorfer Ortskern zuerst ein Parkplatz gesucht wird 52
Abbildung 53: Verbesserung der Parkplatzsituation in Euerdorf 52
Abbildung 54: Ladestationen in der Nähe von Euerdorf 54
Abbildung 55: Maßnahmenplan, Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Markt Euerdorf 59

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Schweinfurter Straße (Q1) 24
Tabelle 2: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Schweinfurter Straße (Q1), GV 25
Tabelle 3: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Hammelburger Straße (K2) 26
Tabelle 4: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Hammelburger Straße (K2), GV 26
Tabelle 5: Übersicht Parkplätze der Parkraumerhebung, Euerdorf 31

1 Rahmenbedingungen und Vorgaben

Das hohe Verkehrsaufkommen entlang der Hauptortsdurchfahrt Euerdorfs, also der Hammelburger und Schweinfurter Straße, beeinträchtigt Sicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere im Ortskern Euerdorfs. Das Fehlen einer innerörtlichen Querungshilfe für Fußgänger zog in der Vergangenheit schwere Unfälle nach sich.

Auch die hohe Auslastung vorhandener Parkplätze in unmittelbarer Nähe der ortsansässigen Einzelhändler im Innenort wird als Problem wahrgenommen.

Schon im Jahr 1998 wurde im Rahmen der Dorferneuerung durch die Planergemeinschaft Lindenhardt ein Verkehrskonzept erstellt, welches sich mit ähnlichen Problemen auseinandersetzte.

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden umgesetzt und erwiesen sich als sinnvoll. Da aber dennoch weiterhin Verbesserungsbedarf hinsichtlich Verkehrsführung und Parkplatzangebot besteht, wurde die Erstellung eines Verkehrs- und Parkraumkonzepts durch das Nürnberger Büro PLANWERK beauftragt. Dieses Konzept soll das ISEK, welches sich aktuell ebenfalls in der Entwicklung befindet, ergänzen und die Aspekte der Verkehrssituation vertiefend bearbeiten.

Parallel zur Entwicklung des Verkehrskonzeptes wurde das Büro PLANWERK mit der Erstellung eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes betraut.

2 Vorgehensweise

Um eine breite und zuverlässige Informations- und Datenbasis für das Verkehrs- und Parkraumkonzept der Marktgemeinde Euerdorf zu erhalten, wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Folgendes Datenmaterial liegt vorliegender Untersuchung zugrunde:

- Verkehrszählung am 07.06.2016, je nach Zählstelle unterschiedliche Zeitintervalle, zwischen 6:00 und 22:00 Uhr an acht Standorten in Euerdorf,
- Kennzeichenerfassung am 07.06.2016 zwischen 7:00 und 18:00 Uhr, an zwei Standorten,
- Parkplatzerhebung am 23.06.2016 zwischen 7:00 und 19:00 Uhr, für 34 Parkplätze bzw. als relevant erachtete Parkmöglichkeiten in Euerdorf.
- Für das Einzelhandels- und Verkehrskonzept für den Markt Euerdorf wurde eine kombinierte Haushaltsbefragung durchgeführt, vorwiegend mit Fragestellungen zu den beiden Themenbereichen Einzelhandel und Verkehr.

3 Erhebungen und Analyse zum Verkehr

3.1 Fließender Verkehr

3.1.1 Bestehende Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet

Im Vorfeld der Verkehrserhebungen fand eine Ortsbegehung statt, wobei der Ist-Zustand der Verkehrssituation festgehalten und in eine Kartendarstellung gebracht wurde.

Diese zeigt bestehende Verkehrsregelungen innerhalb des Untersuchungsgebiets, die für eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrssituation in Euerdorf Relevanz besitzen. Dazu gehören Einbahnstraßenregelungen, Abbiegeverbote, Einfahrtsverbote sowie geschwindigkeitsreduzierende und verkehrsberuhigende Regelungen.

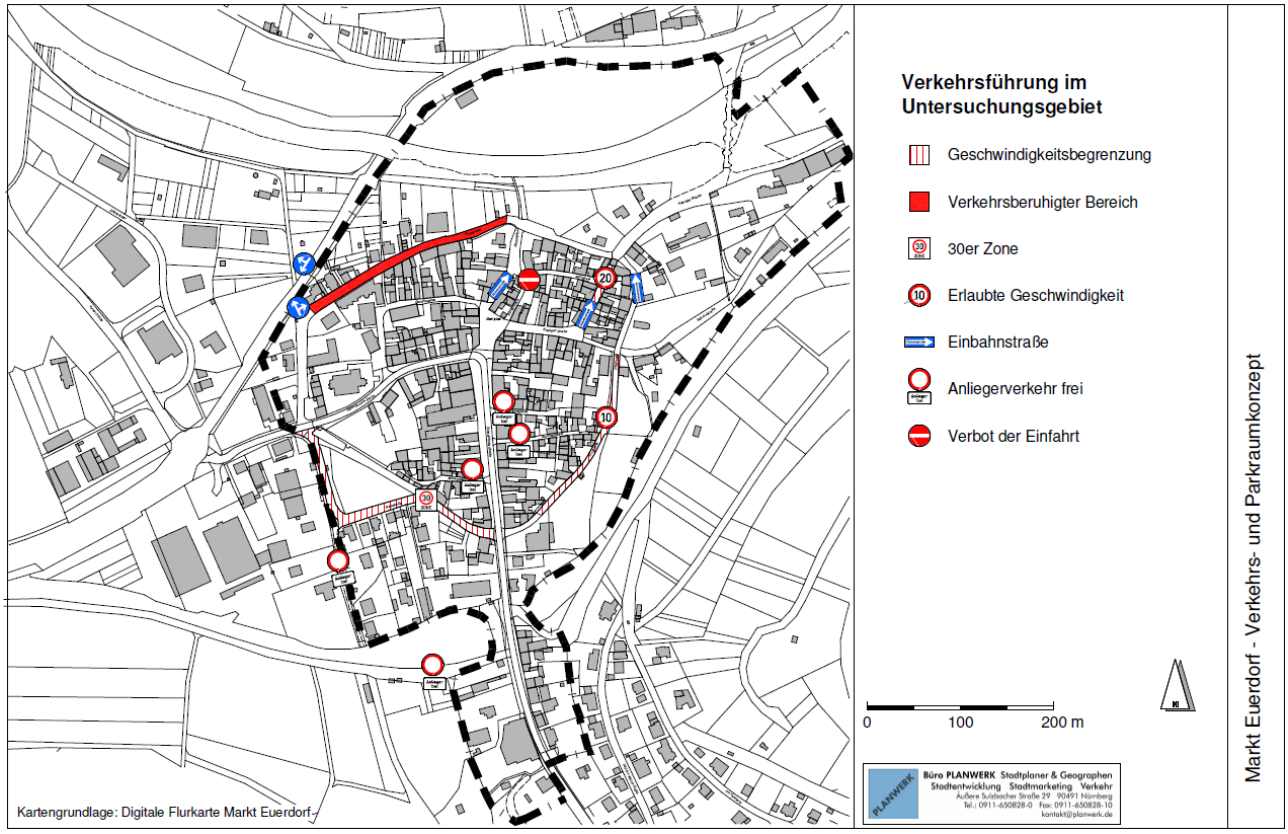


Abbildung 1: Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet, Euerdorf

3.1.2 Erfassung der Verkehrsströme

An insgesamt acht Knotenpunkten fanden am Dienstag, 07.06.2016, Verkehrszählungen statt. Die Standorte sind der Abbildung zu entnehmen.

An folgenden Standorten wurde die Verkehrszählung durchgeführt:

- Q1: Querschnittszählung am südlichen Ortsausgang (Schweinfurter Straße), 6:00 – 22:00 Uhr
- K2: Kreuzung Hammelburger Straße / Ringstraße, Knotenstromzählung, 6:00 – 22:00 Uhr
- K3: Einmündung Schweinfurter Straße / Hammelburger Straße / Marktplatz, Knotenstromzählung, 7:00 – 9:00 Uhr, 11:00 – 13:00 Uhr, 16:00 – 19:00 Uhr
- K4: Kreuzung Schweinfurter Straße / Ringstraße, Knotenstromzählung, 7:00 – 9:00 Uhr, 11:00 – 13:00 Uhr, 16:00 – 19:00 Uhr
- K5: Kreuzung Kissinger Straße / Ringstraße, punktuelle Knotenstromzählung
- K6: Einmündung B287 / Ringstraße, punktuelle Knotenstromzählung
- K7: Kreuzung Bahnhofstraße / Ringstraße, punktuelle Knotenstromzählung
- K8: Einmündung Gerbergasse / Ringstraße, punktuelle Knotenstromzählung

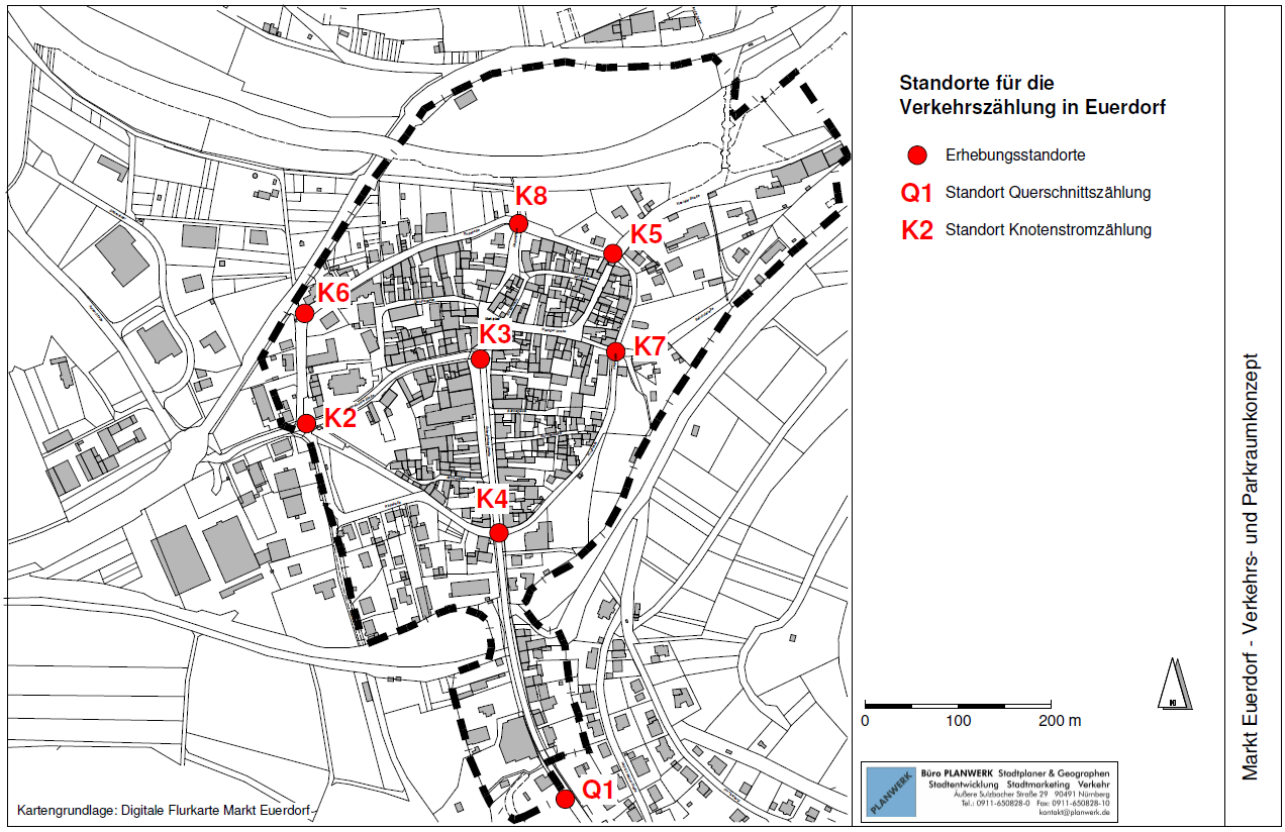


Abbildung 2: Standorte für die Verkehrszählung in Euerdorf

Bei der Zählung wurde zwischen folgenden Fahrzeugtypen differenziert:

Rad: Fahrräder.

Pkw: Personenkraftwagen, d.h. Kraftfahrzeuge für den Personenverkehr mit bis zu neun Sitzplätzen, Kraftfahrzeuge für den Güterverkehr vergleichbarer Größe (z.B. Lieferwagen), Motorräder.

GV: Güterverkehr, d.h. Lastkraftwagen ohne Anhänger, Kleintransporter, Kraftfahrzeuge für den Personenverkehr mit zehn und mehr Sitzplätzen (Omnibusse).

SV: Schwerverkehr, d.h. Sattelzüge, Auflieger, Lastkraftwagen mit Anhänger.

In der näheren Betrachtung werden die Zahlen der Radfahrer jedoch nicht weiter berücksichtigt.

Die erläuterten Abkürzungen werden im folgenden Text verwendet.

3.1.2.1 Netzbelastung Kfz-Verkehr

DtV – durchschnittlicher täglicher Verkehr (=Verkehr in 24 Stunden)

Aus den Ergebnissen der aktuellen Verkehrszählung wurde eine aktuelle Netzbelastung in Form des werktäglichen dtV (= durchschnittlicher täglicher Verkehr) hochgerechnet. Dabei handelt es sich um die Verkehrsbelastung an einem „normalen“ Werktag innerhalb von 24 Stunden an den Standorten entlang der Hauptverkehrsachse an der Schweinfurter und Hammelburger Straße (St2290). Grundlage für die Hochrechnung ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der aktuell gültigen Ausgabe von 2015.

Die aktuelle Situation der Netzbelastung lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Der Hauptverkehrsstrom verläuft auf der Ortsdurchfahrt (St2290), also in der Hammelburger bzw. Schweinfurter Straße.
- Im südlichen Bereich der Schweinfurter Straße liegt der dtV Querschnitt bei rd. 5.600 Fahrzeugen. Hier ist das Verhältnis der Ströme in die beiden Richtungen, also derjenigen, die den Ort verlassen und derjenigen, die in den Ort hineinfahren, etwa eins zu eins.
- Im westlichen Ortseingangsbereich liegt der Querschnitt für den dtV bei etwa 6.100 Fahrzeugen. Über diese Verkehrsverbindung kann u.a. die Bundesstraße B287 erreicht werden. An dieser Stelle ist der Richtungsstrom für 24 Stunden ortseinwärts etwas höher als ortsauswärts, d.h. 54% der Fahrzeuge der Querschnittsbelastung fahren ortseinwärts.
- Im Bereich des Marktplatzes werden nach der Schweinfurter Straße und Hammelburger Straße, jedoch mit einigem Abstand, die größten dtV-Werte erreicht. Den Marktplatz queren immerhin noch gut 1.200 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden. Deutlich wird, dass fast 70% dieser Fahrzeuge den Marktplatz in nordöstlicher Richtung queren und lediglich gut 30% in die Gegenrichtung.
- Die Ringstraße im Kreuzungsbereich der Schweinfurter Straße erreicht westlich der Kreuzung eine Querschnittsbelastung in 24 Stunden von rd. 430 Fahrzeugen. Östlich der Kreuzung liegt der Wert lediglich bei rd. 60 Fahrzeugen am Tag.
- Im Kreuzungsbereich der Hammelburger Straße weist die Ringstraße südlich der Kreuzung eine Frequenz von rd. 570 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden auf. Nördlich der Kreuzung liegt diese etwas niedriger, nämlich bei rd. 520 Fahrzeugen.
- An allen anderen Zählstellen können nur noch weit geringere Werte festgestellt werden.

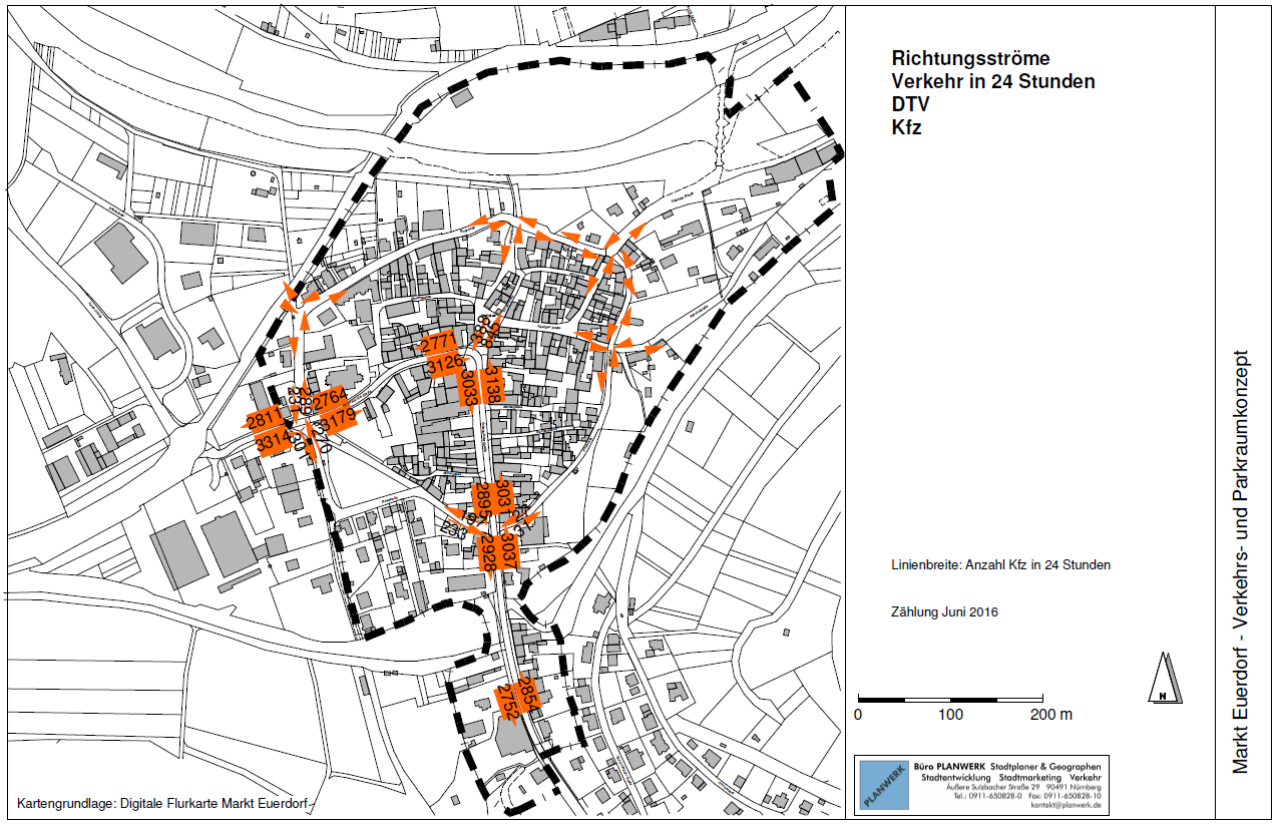


Abbildung 3: Richtungsströme Kfz - Verkehr in 24 Stunden, DTV

Für die beiden wichtigsten Ortseingänge bzw. Ortsausgänge, im südlichen Bereich der Schweinfurter Straße und im westlichen Bereich der Hammelburger Straße, wird die Verkehrsbelastung im Detail betrachtet.

Tagesgang an den Ortseingängen

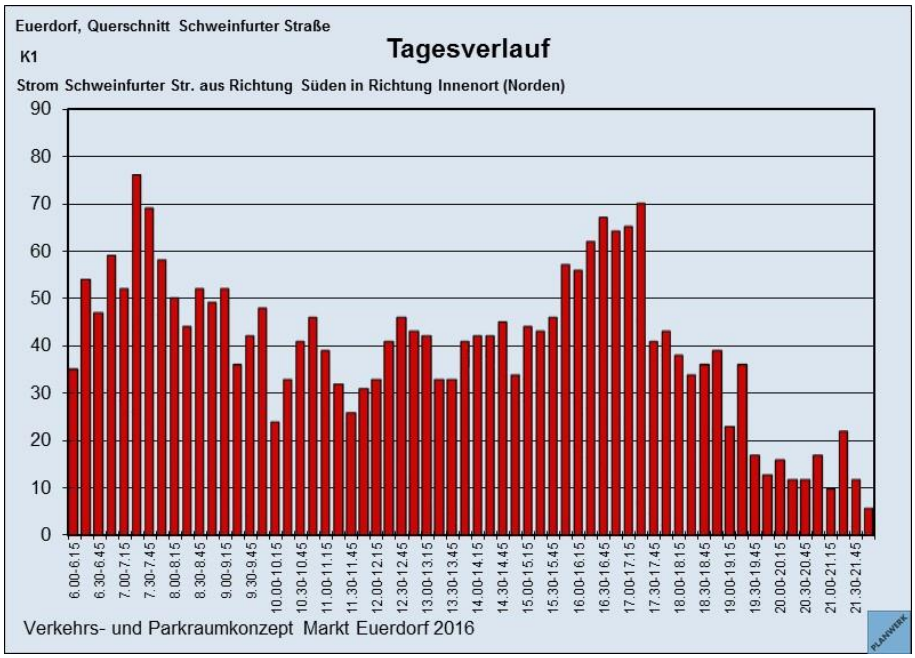


Abbildung 4: Strom Schweinfurter Straße aus Richtung Süden, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

In der Schweinfurter Straße aus Richtung Süden kommend, d.h. in Richtung Innenort fahrend, sind zwei Spitzenwerte erkennbar. Am Morgen zwischen 7:15 Uhr und 7:30 Uhr und im Zeitraum zwischen 17:15 Uhr und 17:30 Uhr werden die im Tagesverlauf jeweils höchsten Viertelstunden-Werte erreicht. Typisch dabei ist die Tatsache, dass die morgendliche Spitze zeitlich etwas mehr geballt ausfällt (ca. 7:00 – 8:00 Uhr), während die nachmittägliche Spitze breiter ausfällt (ca. 15:30 – 17:30 Uhr). Dieses übliche Phänomen ist in allen weiteren Verläufen erkennbar.

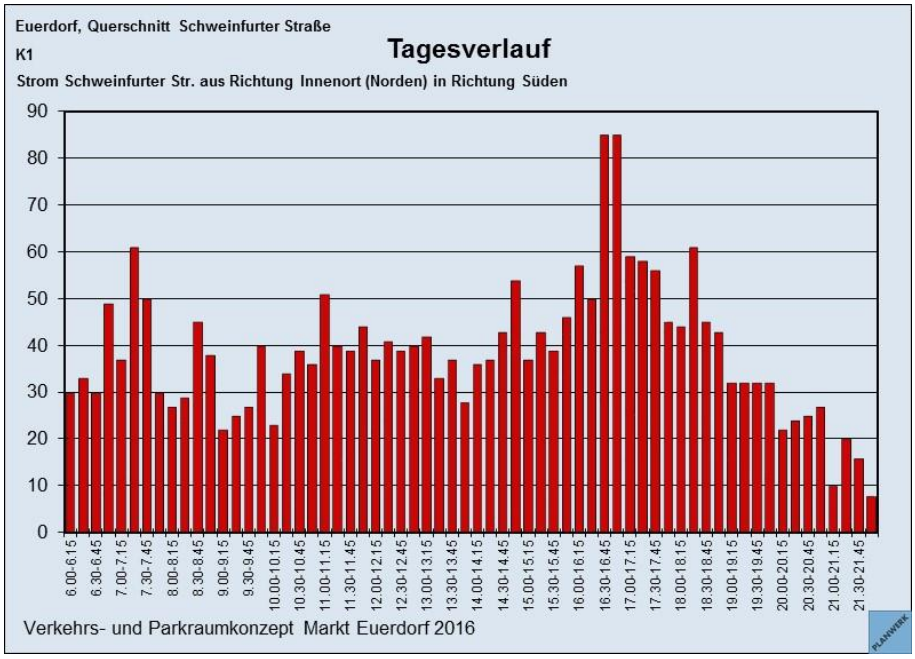


Abbildung 5: Strom Schweinfurter Straße aus Richtung Norden, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

Beim Verkehrsstrom in der Gegenrichtung, d.h. aus Richtung Innenort, sind Spitzenwerte der Verkehrsbelastung von 16:30 Uhr bis 17:00 Uhr sowie außerdem zwischen 7:15 Uhr und 7:30 Uhr sowie 18:15 und 18:30 feststellbar.

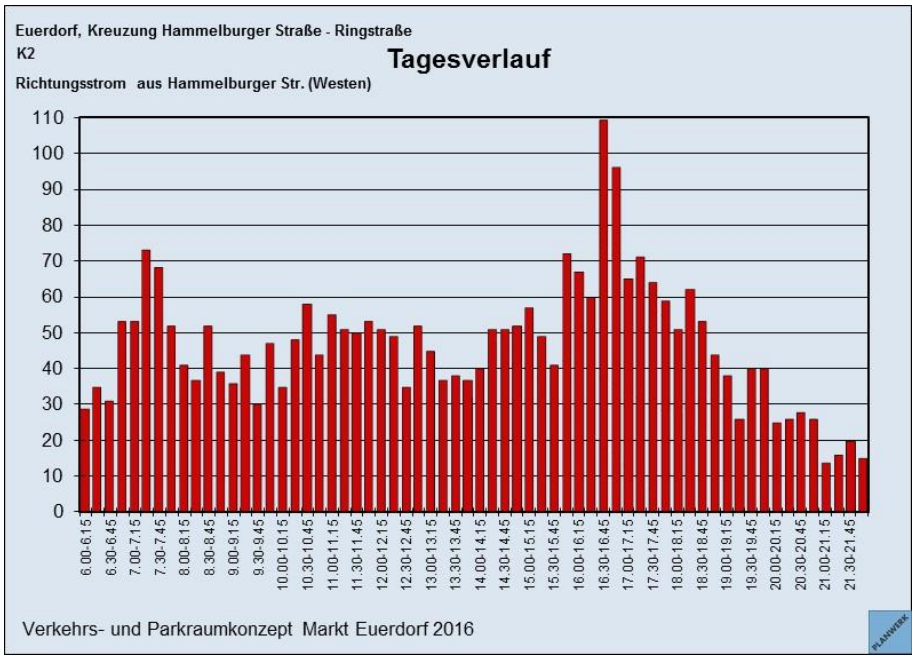


Abbildung 6: Richtungsstrom Hammelburger Straße aus Richtung Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

Ähnliche tageszeitliche Tendenzen, wenn auch insgesamt mit etwas höherem Verkehrsaufkommen, werden im westlichen Ortseingangsbereich, in der Hammelburger Straße erhoben.

In Richtung Innenort fahren in der Viertelstunde zwischen 16:30 Uhr und 16:45 Uhr mit rd. 110 die meisten Fahrzeuge. Die morgendliche Spitze wird in der Zeit von 7:15 Uhr bis 7:45 Uhr gemessen. Zu dieser Zeit fahren jeweils rd. 70 Fahrzeuge pro Viertelstunde in Richtung Innenort.

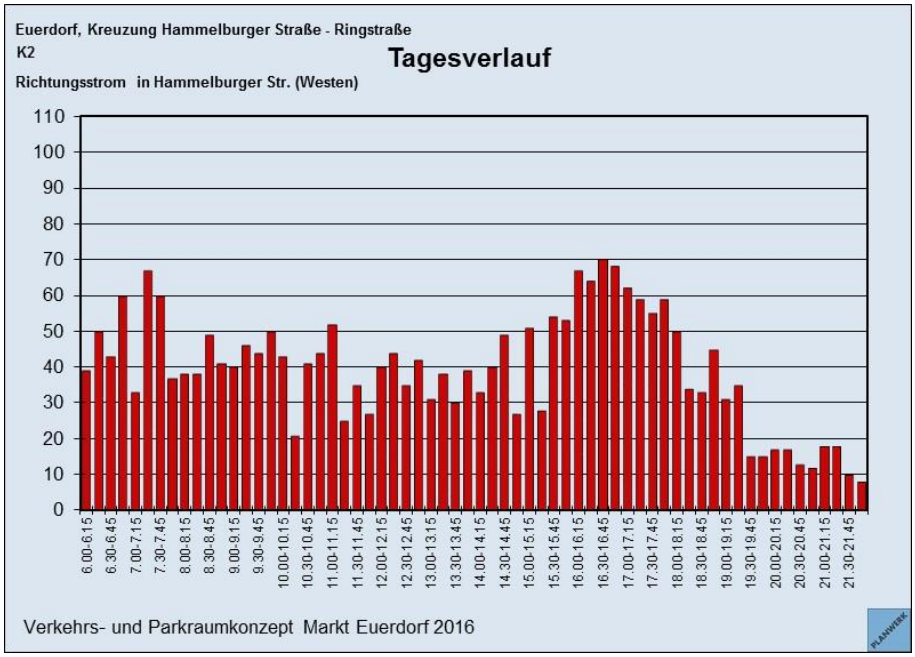


Abbildung 7: Richtungsstrom Hammelburger Straße in Richtung Westen, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

In der Gegenrichtung, also ortsauswärts fahrend mit Fahrtrichtung Westen, liegt die morgendliche Spitzenbelastung der Hammelburger Straße im westlichen Ortseingangsbereich bei knapp 70 Fahrzeugen in der Viertelstunde zwischen 7:15 Uhr und 7:30 Uhr. Die abendliche Spitzenbelastung in diese Fahrtrichtung wurde von 16:30 Uhr bis 17:00 Uhr gemessen. In diesen Viertelstundenintervallen kommen jeweils rd. 70 Fahrzeuge aus dem Ortskern und verlassen Euerdorf in westlicher Richtung.

Morgenspitze Kfz

Auch zur morgendlichen Spitzenstunde des Verkehrs zwischen 7:00 und 8:00 Uhr liegt die größte Verkehrsbelastung im Bereich der Schweinfurter und Hammelburger Straße (Karte A3-Format im Anhang).

- Im westlichen Ortseingangsbereich (Hammelburger Straße) liegt der Querschnitt bei gut 440 Fahrzeugen in der morgendlichen Spitzenstunde. Dabei ist der ortseinwärts gerichtete Verkehr mit 246 Kfz größer als die Gegenrichtung zur B287 (197).
- Im südlichen Ortseingangsbereich (Schweinfurter Straße) wurden zur morgendlichen Spitzenstunde im Querschnitt rund 430 Fahrzeuge gezählt, also ein ähnlicher Wert wie im westlichen Ortseingangsbereich. Auch in der Schweinfurter Straße ist der Verkehrsstrom in Richtung Ortsmitte (255) größer als der ortsauswärts gerichtete (178).
- Am Marktplatz liegt die Anzahl der Fahrzeuge in der Morgenspitzenstunde bei 80 Kfz im Querschnitt.
- In der Ringstraße fällt die Verkehrsbelastung an den verschiedenen Erhebungsstellen jeweils noch niedriger aus.

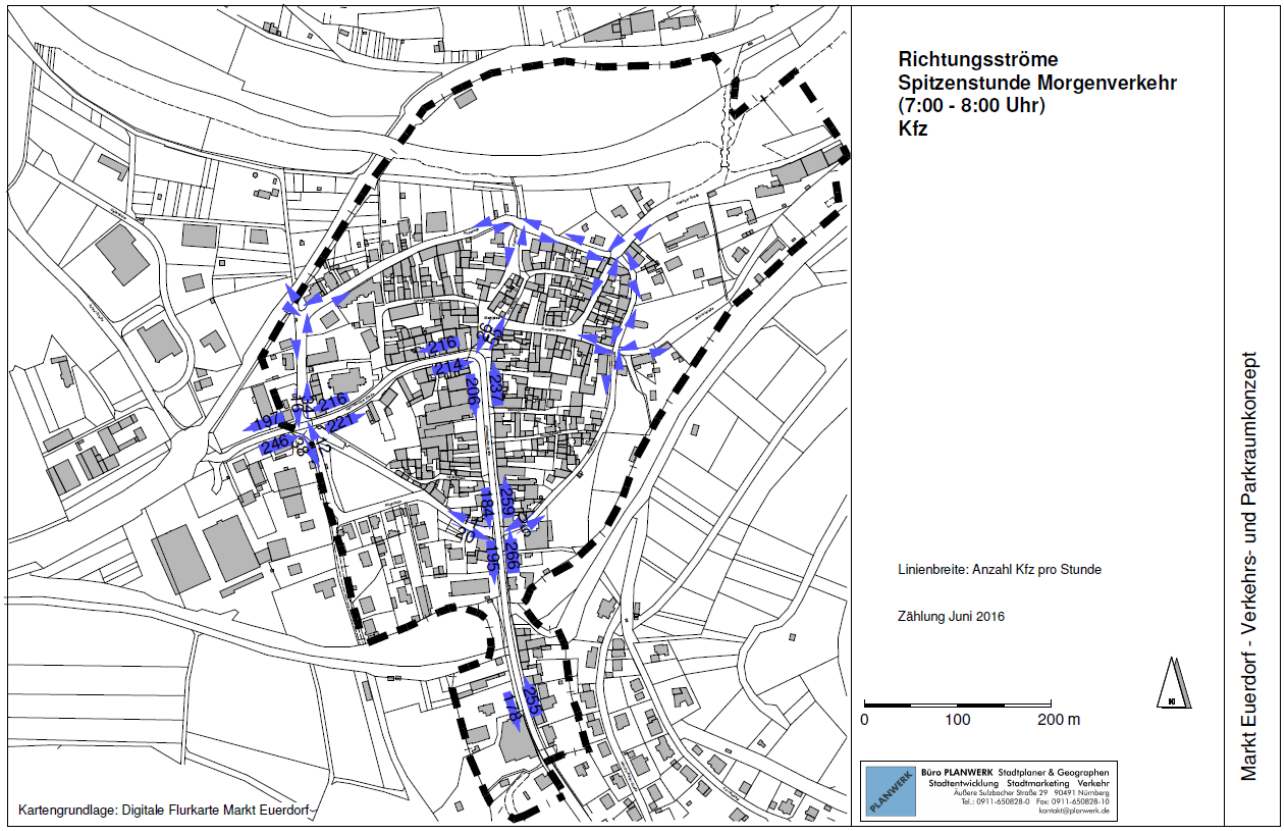


Abbildung 8: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz

Auch die Auswertung der Knotenströme zeigt deutlich, dass die Hauptverkehrsachse Hammelburger und Schweinfurter Straße die größte Verkehrsbelastung aufweist. Die meisten Verkehrsteilnehmer bleiben auf dieser Ortsdurchfahrt und biegen nicht in andere Straßen ab.

Folgende drei Hauptverkehrsknotenpunkte wurden identifiziert:

- Im Westen der Knoten Hammelburger Straße/westliche Ringstraße
- In der Ortsmitte der Knoten Hammelburger Straße /Marktplatz/Schweinfurter Straße
- Im Süden der Knoten Schweinfurter Straße/südliche Ringstraße

In der morgendlichen Spitzenstunde wird der höchste Wert (= stärkster Knotenstrom) von 254 Fahrzeugen im südlichen Bereich der Schweinfurter Straße ortseinwärts erhoben. Die Mehrzahl der erfassten Fahrzeuge kommt aus Richtung Süden und fährt an dieser Kreuzung geradeaus weiter in nördlicher Richtung.

An allen drei Knotenpunkten bilden die Verkehrsströme entlang der Hauptachse (St2290) die vorrangige Verkehrsverflechtung. Am Marktplatz und an der Ringstraße im Westen sind allerdings auch erkennbare Dimensionen von Abbiegevorgängen erkennbar. Gleichzeitig reduzieren sich die Verkehrsströme auf der Hauptachse etwas auf ihrem Verlauf durch den Innenort. Dies lässt auf einen vorhandenen Anteil an Zielverkehr schließen.

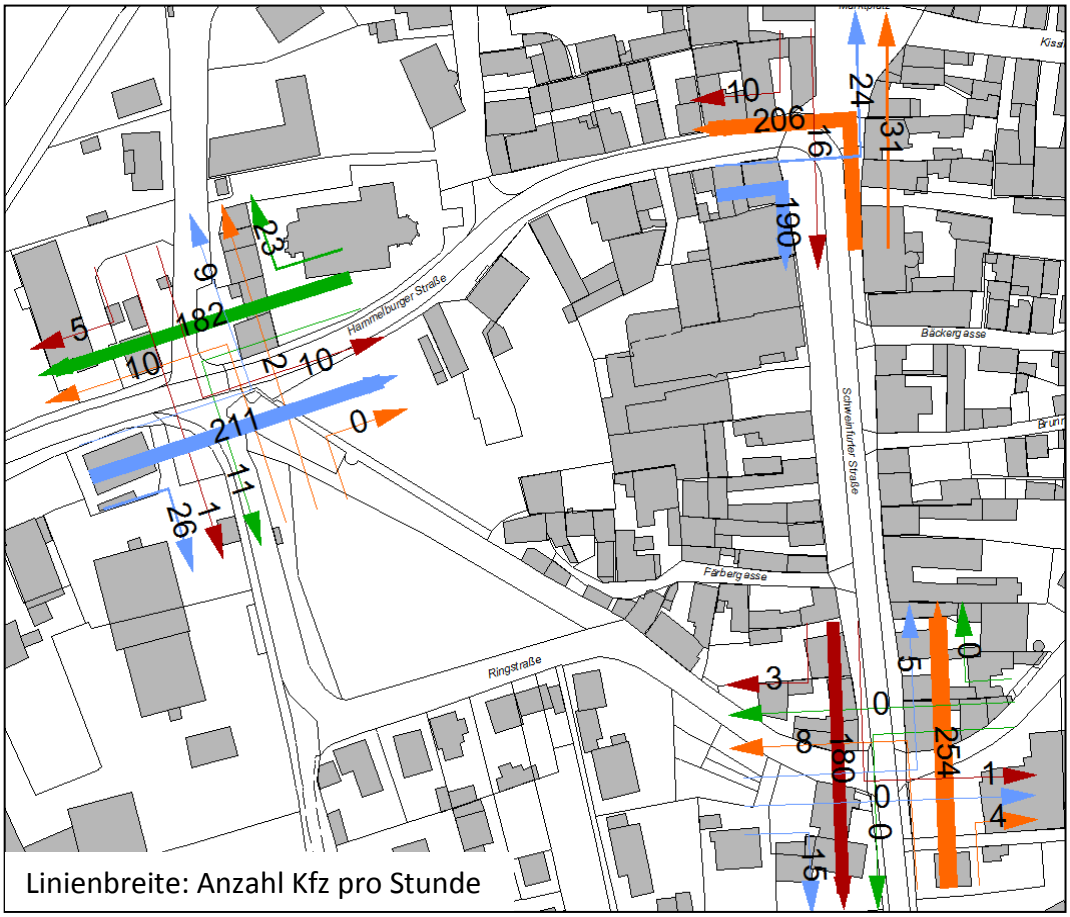


Abbildung 9: Knotenströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz

Abendspitze Kfz

Zur abendlichen Spitzenstunde, also zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr, ist die Verkehrsbelastung insgesamt etwas höher als zur morgendlichen Spitzenstunde (Karte A3-Format im Anhang).

- Im westlichen Ortseingangsbereich werden im Querschnitt rd. 600 Fahrzeuge gezählt. Auch zum abendlichen Zeitpunkt ist der Richtungsstrom in den Ort (341) größer als ortsauswärts (259).
- Im südlichen Ortseingangsbereich werden zur Abendspitze im Querschnitt rund 550 Fahrzeuge aufgenommen. Analog zu den anderen Zeiträumen steht die Zahl der Ein- und Ausfahrer etwa im gleichen Verhältnis zueinander.
- An den Erhebungsstellen außerhalb der Hauptachse Hammelburger- und Schweinfurter Straße liegen die Werte auch zur abendlichen Spitzenstunde deutlich niedriger. Über den Marktplatz fahren zur abendlichen Spitzenstunde im Querschnitt gut 120 Fahrzeuge, die offensichtlich vorrangig Quell-/Zielverkehr mit diesem Quartier sind. Über die Kissinger Straße sind nur Verflechtungen von weniger als 40 Fahrzeugen gemessen.

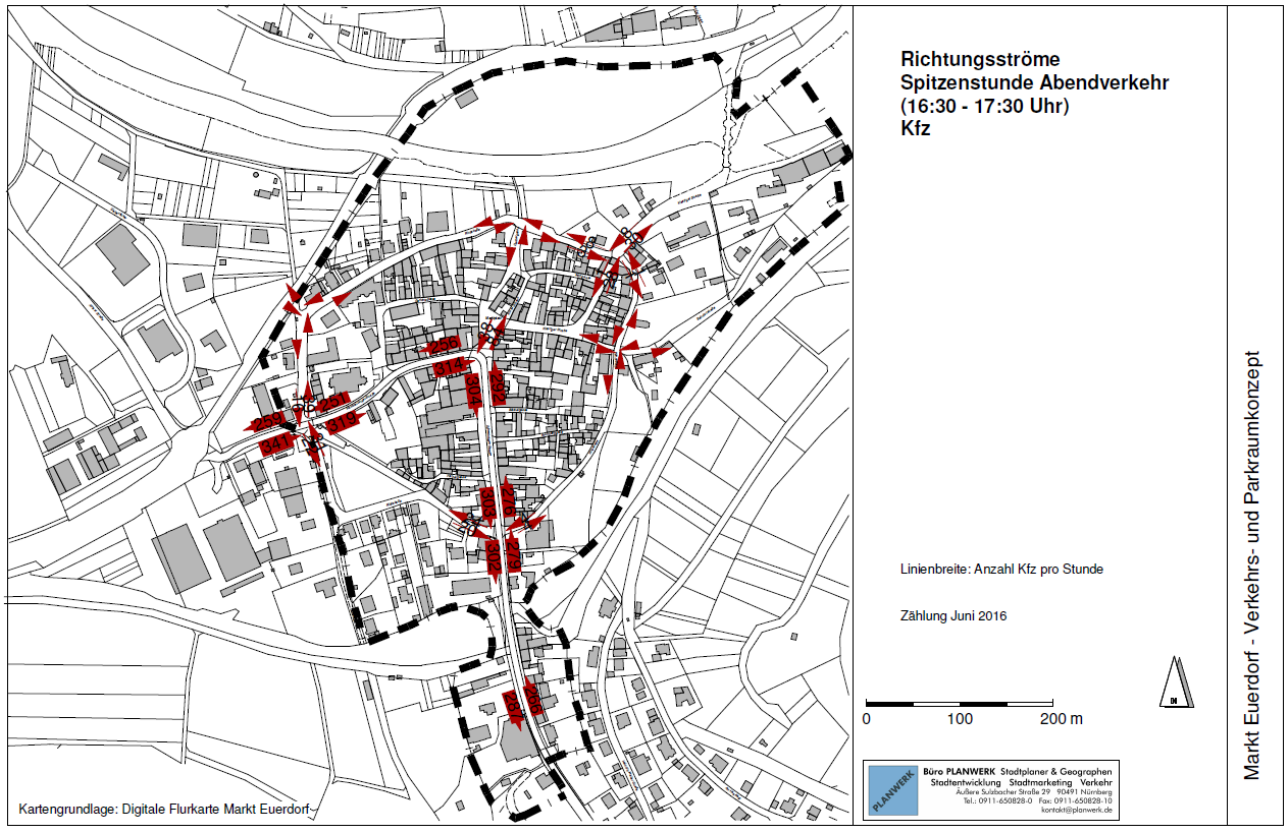


Abbildung 10: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz

Bei der Betrachtung der Knotenströme zur abendlichen Spitzenstunde zeigt sich, dass der Knotenstrom mit dem Maximalwert am südlichen Knotenpunkt auf der Schweinfurter Straße in südliche Richtung, d.h. ortsauswärts fahrend, erreicht wird. Diesen Weg nehmen 288 Fahrzeuge innerhalb der Stunde zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr.

Auch für diesen Zeitpunkt gilt, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge auf der Hauptverkehrsachse Schweinfurter und Hammelburger Straße bleibt und davon nicht abweicht. Die Verkehrsbeziehungen zur abendlichen Spitzenstunde sind in West-Süd-Richtung stärker als in der Gegenrichtung. Die wesentliche Verkehrsbeziehung neben der Hauptachse führt über den Marktplatz, wobei am Abend die Verflechtungen des Zielverkehrs höher sind als in der morgendlichen Spitzenstunde.

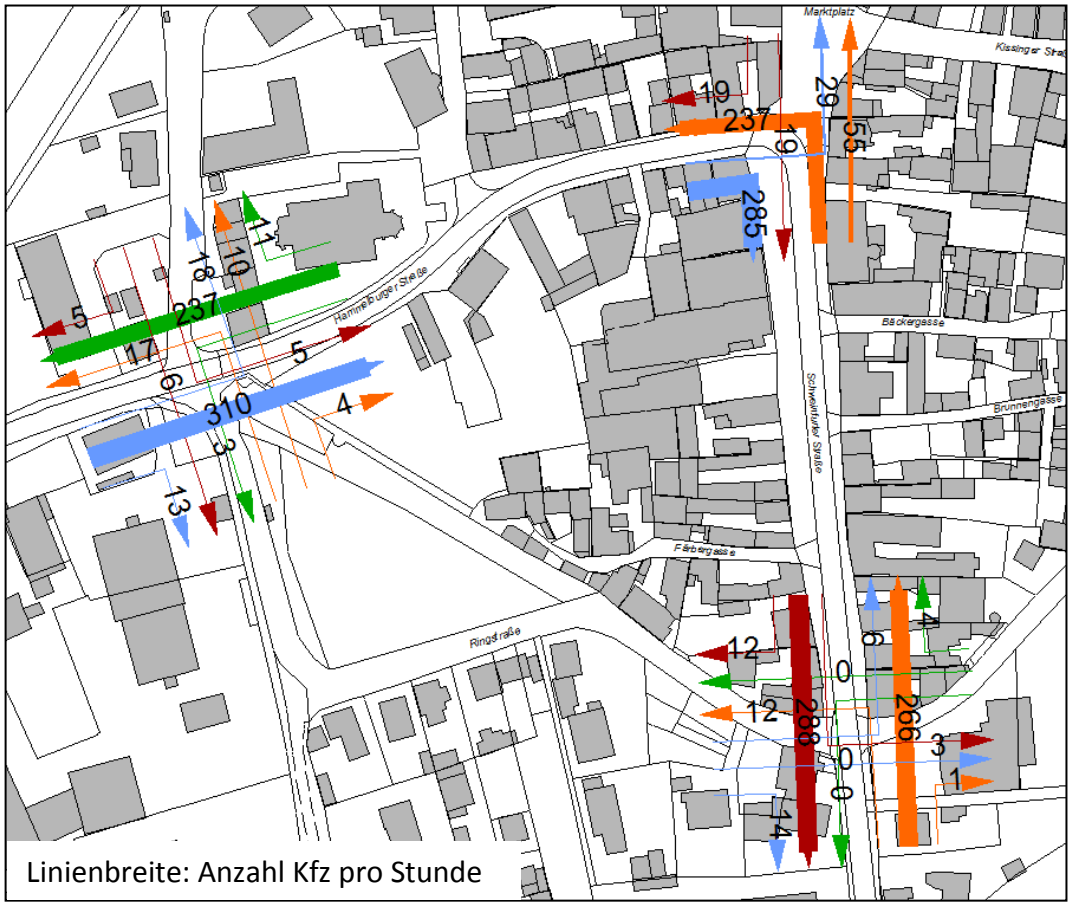


Abbildung 11: Knotenströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz

3.1.2.2 Netzbelastung Pkw

DtV – Verkehr in 24 Stunden

Im Rahmen der Verkehrszählung wurde zwischen den Verkehrsarten Pkw, GV (Güterverkehr) und SV (Schwerlastverkehr), wie unter 3.1.2 erläutert, unterschieden. Nachdem zuerst der Fokus auf dem gesamten Kfz-Verkehr lag, folgt nun die gesonderte Betrachtung des Pkw-Verkehrs, gefolgt von der Analyse des Güter- und Schwerverkehrs. So kann festgestellt werden, welchen Anteil der Verkehrsbelastung die einzelnen Verkehrsarten ausmachen. Auch hier wurde aus den Zahlen der Erhebungen der dtV-Wert für 24 Stunden hochgerechnet.

Folgendes kann festgehalten werden:

- Den westlichen Ortseingangsbereich durchfahren im Tagesverlauf im Querschnitt rund 5.600 Pkw. Damit beträgt der Anteil des Pkw-Verkehrs am gesamten Kfz-Verkehr rund 90%.
- Den südlichen Ortseingangsbereich durchfahren innerhalb von 24 Stunden im Querschnitt rund 5.100 Pkw, was ebenfalls nahezu 90% des gesamten Kfz-Verkehrs an dieser Stelle entspricht.
- Für alle Standorte entlang der Hauptdurchfahrtsachse kann festgehalten werden, dass für den dtV der Pkw-Verkehr rund 90% des gesamten Kfz-Verkehrs ausmacht.

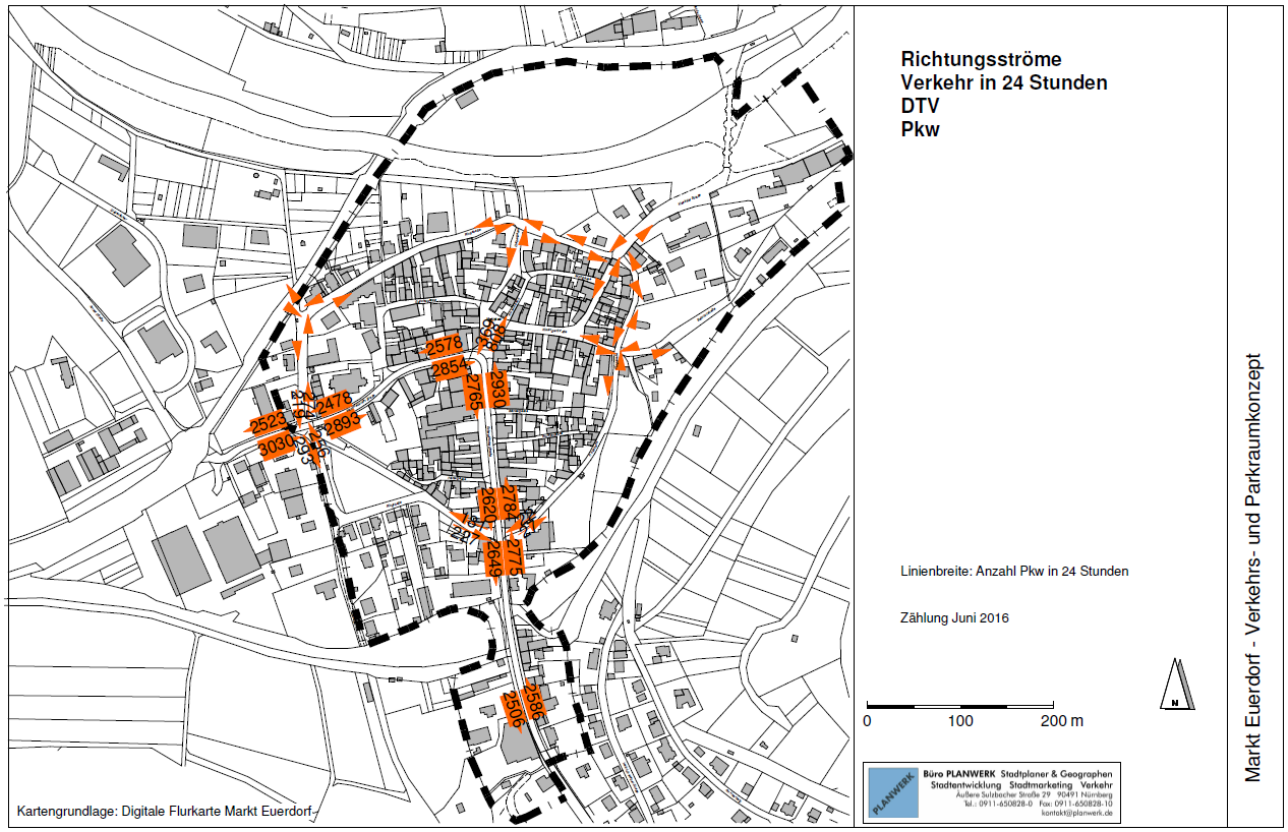


Abbildung 12: Richtungsströme Pkw-Verkehr in 24 Stunden

Morgenspitze Pkw

Hinsichtlich der Netzbelastung zur morgendlichen Spitzenstunde ist festzuhalten, dass zu diesem Zeitpunkt der Anteil der Pkw an allen erhobenen Kfz insgesamt bei 89% liegt (Karte A3-Format im Anhang).

Analog zur Betrachtung aller erhobenen Kfz gilt auch für Pkw, dass auch zur morgendlichen Spitze die Hauptverkehrsbelastung entlang der Achse Schweinfurter und Hammelburger Straße liegt.

Wesentliche Verteilungsfunktion für den Ort übernehmen die Knotenpunkte an der Hammelburger Straße / Ringstraße und am Marktplatz.

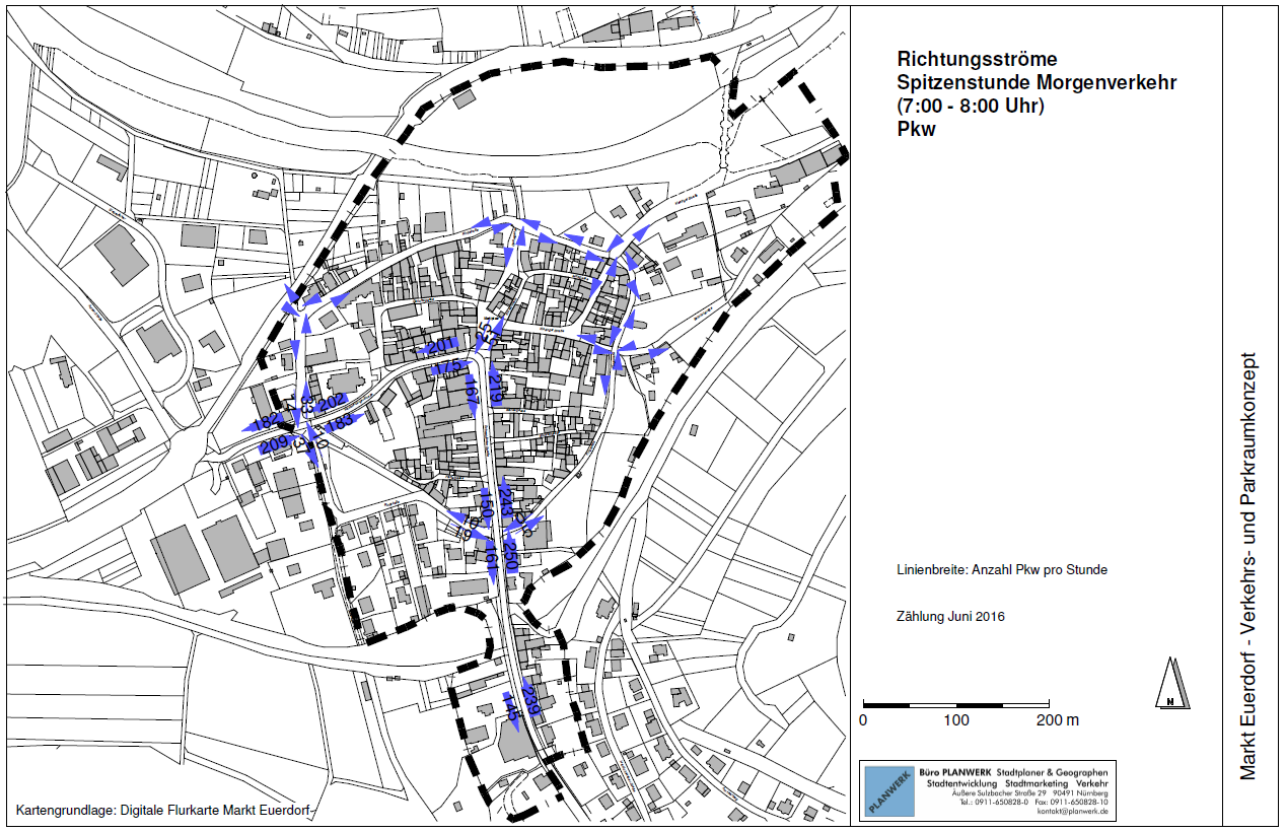


Abbildung 13: Richtungsströme Spitzenstunden Morgenverkehr, Pkw

Abendspitze Pkw

Auch zur abendlichen Spitzenstunde machen Pkw den größten Anteil der erhobenen Kfz in Euerdorf aus, nämlich 94%. Auch hier ist erkennbar, dass wie für das gesamte Kfz-Verkehrsaufkommen das Verkehrsaufkommen an Pkw im Vergleich zur morgendlichen Spitze höher ist (Karte A3-Format im Anhang).

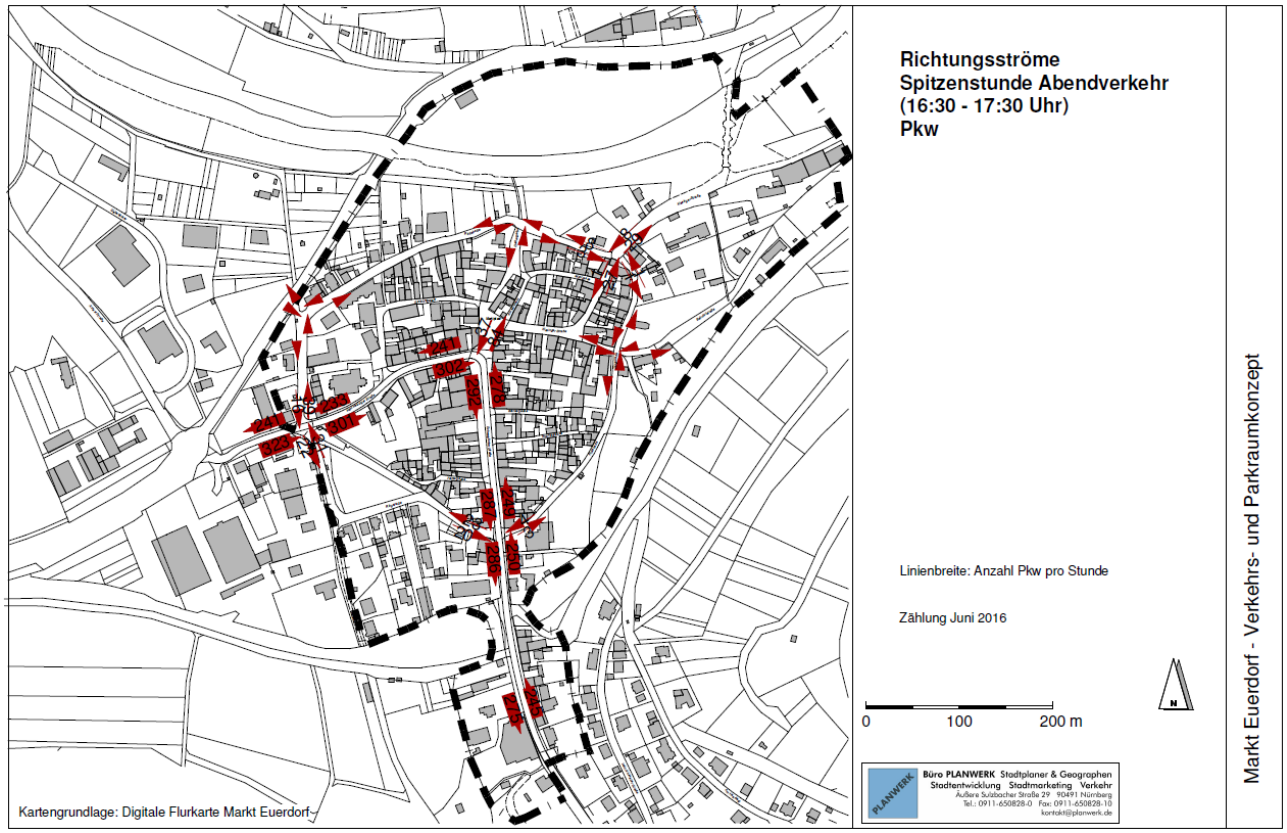


Abbildung 14: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Pkw

3.1.2.3 Netzbelastung Güter- und Schwerverkehr

DtV - Verkehr in 24 Stunden

Auch für den Güter- und Schwerverkehr wurde anhand der erhobenen Daten ein dtV-Wert für 24 Stunden an den wichtigsten Knotenpunkten entlang der Hauptdurchfahrtsstraße Hammelburger und Schweinfurter Straße hochgerechnet, folgende Ergebnisse können festgehalten werden:

- Den westlichen Ortseingang queren gut 570 GV/SV Fahrzeuge.
- Den südlichen Ortseingang passieren im Tagesverlauf gut 510 GV/SV Fahrzeuge.
- Einen vergleichsweise hohen Wert querender Fahrzeuge erreicht, neben der Hauptortsdurchfahrt, der Bereich des Marktplatzes. Dort queren im Tagesverlauf rund 60 Fahrzeuge des Güter- oder Schwerverkehrs.

Der Anteil des Güter- und Schwerverkehrs an allen KFZ beträgt im Zeitraum von 24 Stunden gut zehn Prozent.

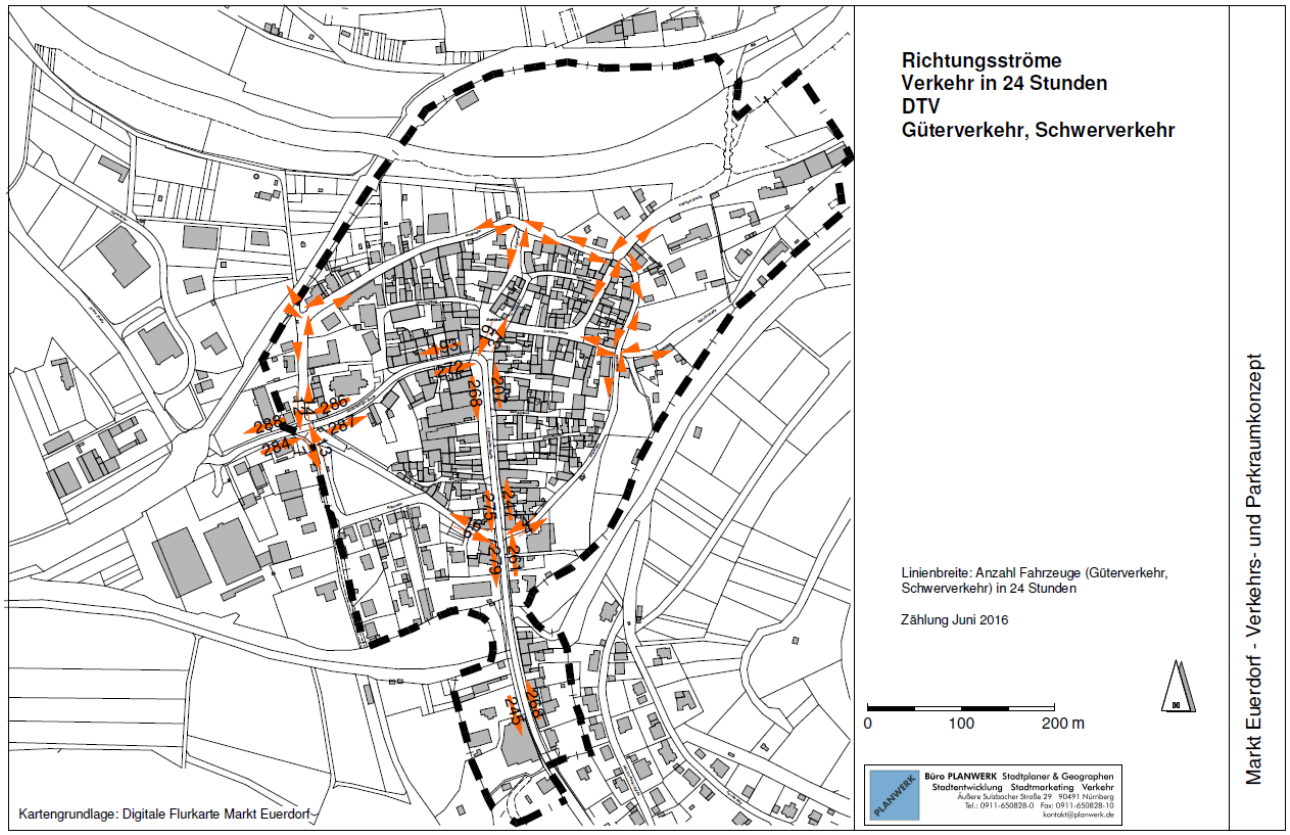


Abbildung 15: Richtungsströme Verkehr in 24 Stunden, DTV, Güter-/Schwerverkehr

Morgenspitze GV/SV

In der morgendlichen Spitzenstunde entsprechen die Fahrzeuge der Kategorie GV/SV einem Anteil von 11% der in der Stunde von 7:00 bis 8:00 Uhr erhobenen Kfz (Karte A3-Format im Anhang).

Folgendes kann festgehalten werden:

- Die Maximalzahl von Fahrzeugen dieser Kategorie in einer Richtung beträgt 39. Dieser Wert wird im innerörtlichen Kreuzungsbereich von Hammelburger und Schweinfurter Straße erreicht. Insgesamt befahren die Hauptachse im Querschnitt zur morgendlichen Spitzenstunde rund 50 bis 60 Fahrzeuge des GV/SV.
- Den westlichen Ortseingangsbereich queren rund 50 Fahrzeuge, ebenso den südlichen Ortseingangsbereich.
- Hinsichtlich der Richtungsströme ist die Beziehung von Westen nach Süden mit etwa 35 bis 40 Fahrzeugen deutlich größer als in der Gegenrichtung (14 bis 18 Fahrzeuge).

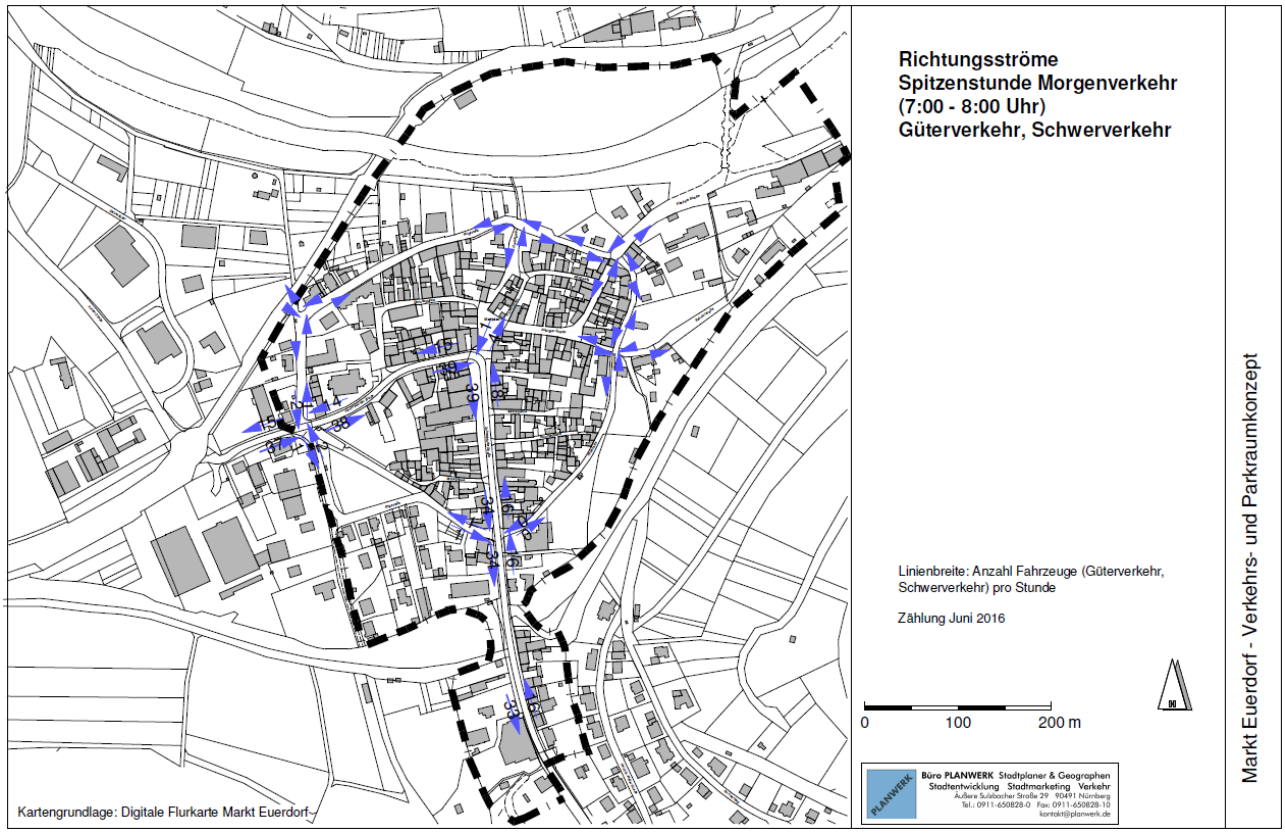


Abbildung 16: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Güter-/Schwerverkehr

Abendspitze GV/SV

Im Gegensatz zum PKW-Verkehr ist das Verkehrsaufkommen des GV/SV in der abendlichen Spitzenstunde geringer als am Morgen. Der Anteil der GV/SV Fahrzeuge am gesamten Kfz-Verkehr zur abendlichen Spitzenstunde beträgt lediglich 6% (Karte A3-Format im Anhang).

An den Ortseingängen können folgende Zahlen festgehalten werden:

- Den westlichen Ortseingang in der Hammelburger Straße queren 36 Fahrzeuge innerhalb dieser Abendstunde.
- Den südlichen Ortseingang queren 33 GV/SV Fahrzeuge.
- Im Gegensatz zur Morgenspitzenstunde ist in der Abendspitzenstunde der GV/SV bezüglich der Richtungen weitestgehend ausgeglichen.

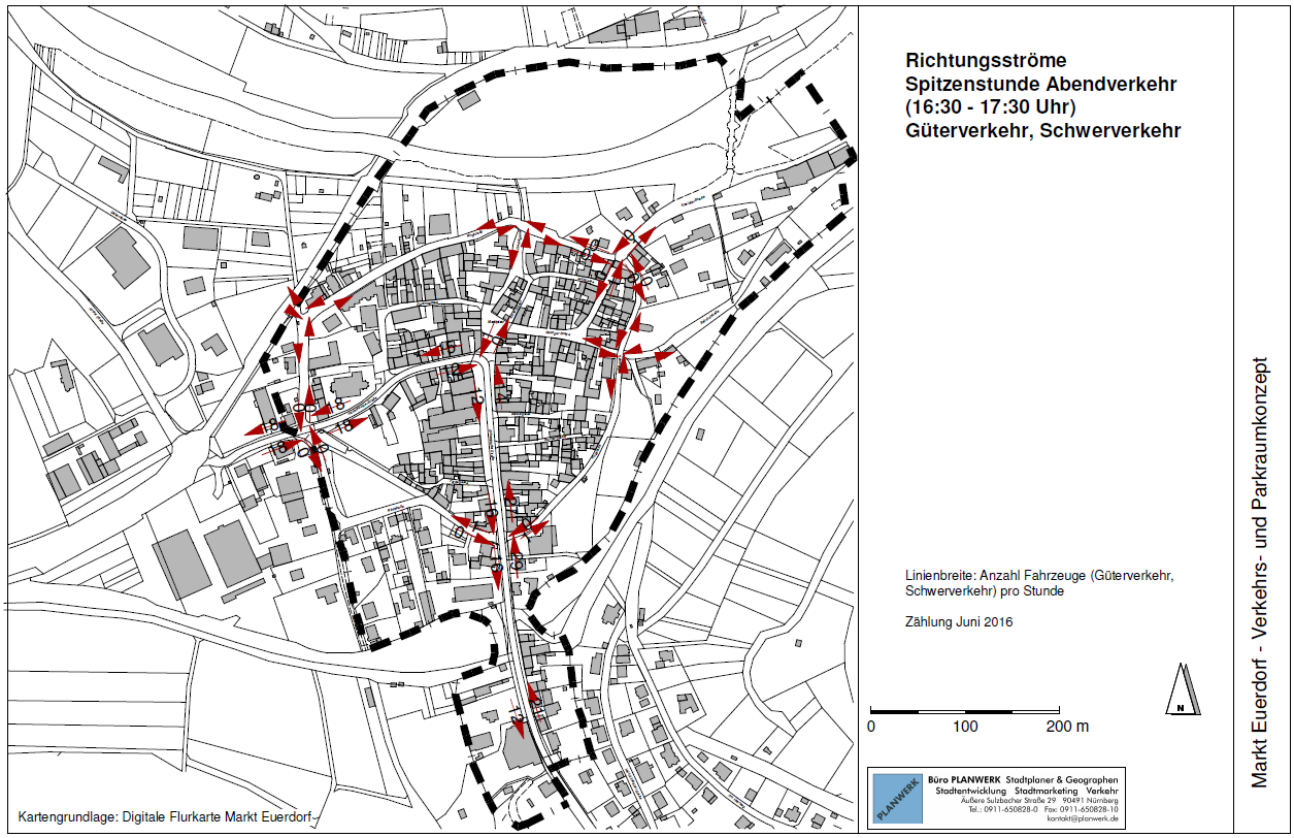


Abbildung 17: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Güter-/Schwerverkehr

3.1.3 Kennzeichenerfassung

An den beiden Zählstellen an den für den Verkehr bedeutendsten Ortseingängen wurde am Dienstag, 07.06.2016, neben der Verkehrszählung eine Kennzeichenerfassung durchgeführt. So kann zwischen Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr unterschieden werden. Beim Zielverkehr liegt das Fahrtziel innerhalb des Hauptortes Euerdorf. Quellverkehr heißt, dass der Ort des Fahrtantritts in Euerdorf liegt und die Fahrt anderswo endet. Durchgangsverkehrs fährt ohne längeren Aufenthalt lediglich durch den Ort hindurch.

Die Kennzeichenerfassung fand an folgenden Standorten statt:

- Q1: südliche Schweinfurter Straße
- K2: Hammelburger Straße direkt westlich der Kreuzung Hammelburger Straße / Ringstraße (vgl. Abbildung 2 auf Seite 8).

Die Kennzeichenerfassung fand zu folgenden Uhrzeiten statt:

- 7:00 Uhr bis 10:00 Uhr,
- 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr,
- 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr.

Für beide Erhebungsstandorte wurde aus den erfassten Daten der jeweilige Anteil des Durchgangs- sowie des Ziel- bzw. Quellverkehrs für beide Fahrtrichtungen errechnet. Die Ergebnisse werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

3.1.3.1 Standort Schweinfurter Straße (Q1): Durchgangs-/Ziel- und Quellverkehr

Gesamtverkehr Kfz

Am Erhebungsstandort Q1, also in der südlichen Schweinfurter Straße, erfolgt zunächst die Betrachtung des Richtungsstroms aus südlicher Richtung kommend, also diejenigen Fahrzeuge, die in den Ort einfahren.

Im gesamten Tagesverlauf liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei über 50%. Der größte Anteil an Durchgangsverkehr kann am Nachmittag bis Abend, im Zeitraum zwischen 15:00 Uhr und 18:00, festgestellt werden, zu dem Zeitpunkt fahren 62% der erhobenen Fahrzeuge durch den Ort hindurch. Zur morgendlichen Erhebungszeit zwischen 7:00 Uhr und 10:00 Uhr ist der Anteil der Durchfahrer am geringsten, es sind aber dennoch immerhin noch 53%.

Der Anteil des Zielverkehrs erreicht mit 47% zwischen 7:00 und 10:00 Uhr das Maximum, ist aber jederzeit geringer als der Anteil des Durchgangsverkehrs.

Fahrtrichtung	Anteil Durchgangsverkehr			Anteil Ziel-/Quellverkehr		
	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr
ortseinwärts, in Richtung Norden	53%	55%	62%	47%	45%	38%
ortsauswärts, in Richtung Süden	58%	57%	59%	42%	43%	41%

Tabelle 1: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Schweinfurter Straße (Q1)

Bei den Fahrzeugen, die in die Gegenrichtung fahren, also von der Schweinfurter Straße am Standort Q1 in Richtung Süden ausfahren, wird zwischen Durchgangs- und Quellverkehr differenziert.

In diese Fahrtrichtung liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs sehr ähnlich, er liegt auch jederzeit über 50%.

Auch hier wird der größte Anteil der Durchfahrer mit 59% am Abend, also zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr festgestellt. Die Differenz zwischen Morgen-/Mittags- und Abendwert ist jedoch gering, alle Werte liegen im Bereich zwischen 57% und 59%.

Im Zeitraum von 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr sind 43% der hier ausfahrenden Fahrzeuge Quellverkehr, damit ist dies der höchste Anteil des Quellverkehrs zu den erhobenen Zeiten.

Für diesen Standort kann zusammengefasst werden, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs in beide Fahrtrichtungen im Tagesverlauf immer größer ist als der des Ziel- bzw. Quellverkehrs.

Güterverkehr

Neben der Betrachtung des gesamten Kfz-Verkehrs, soll auch der Güterverkehr gesondert analysiert werden. Es geht darum herauszufinden, welchen Anteil Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr an den jeweiligen Standorten ausmachen.

Auch hier wird zunächst der Standort Q1 mit Richtungsstrom aus Richtung Süden betrachtet, also diejenigen, die in den Ort einfahren.

Ganz entscheidend macht in dieser Fahrtrichtung der Durchgangsverkehr den größten Anteil aus. Der Maximalwert liegt bei 82% des gesamten Güterverkehrs. Dieser Anteil wird in den Messzeiträumen 11:00 bis 13:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr erhoben.

Anders verhält es sich bei den GV Fahrzeugen, die Euerdorf in südlicher Fahrtrichtung verlassen.

Hier liegt der Anteil des Quellverkehrs im Tagesdurchschnitt höher als der des Durchgangsverkehrs.

Mit einem Wert von 85% ist im Zeitraum 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr der höchste Anteil des Quellverkehrs am gesamten Güterverkehr erreicht.

Fahrtrichtung	Anteil Durchgangsverkehr			Anteil Ziel-/Quellverkehr		
	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr
ortseinwärts, in Richtung Norden	70%	82%	82%	30%	18%	18%
ortsauswärts, in Richtung Süden	44%	15%	37%	56%	85%	63%

Tabelle 2: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Schweinfurter Straße (Q1), GV

3.1.3.2 Standort Hammelburger Straße (K2): Durchgangs-/Ziel- und Quellverkehr

Gesamtverkehr

Etwas anders stellt es sich am Standort K2, dem westlichen Ortseingang Euerdorfs dar. Hier fließt der Verkehr in den Ort, der von der Bundesstraße B287, also der Straße nächsthöherer Ordnung, kommt.

Zur morgendlichen Erhebungszeit, zwischen 7:00 Uhr und 10:00 Uhr liegt der Anteil des Zielverkehrs mit 56% etwas über dem des Durchgangsverkehrs. Am Abend, zwischen 15:00 Uhr und 18:00 Uhr erreicht der Anteil des Durchgangsverkehrs mit 55% den Höchstwert an diesem Standort.

Etwas anders sieht es aus, wenn man diejenigen Fahrzeuge betrachtet, die Euerdorf in Richtung Westen über die Hammelburger Straße verlassen.

Der größte Anteil des Durchgangsverkehrs wird allerdings ebenfalls am Abend, zwischen 15:00 Uhr und 18 Uhr gemessen. 60% des Verkehrs sind zu diesem Zeitpunkt dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Zum Zählzeitraum zwischen 11:00 Uhr und 13:00 Uhr sind die Anteile des Durchgangs- und des Quellverkehrs nahezu gleich.

Fahrtrichtung	Anteil Durchgangsverkehr			Anteil Ziel-/Quellverkehr		
	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr
ortseinwärts, in Richtung Osten	44%	52%	55%	56%	48%	45%
ortsauswärts, in Richtung Westen	57%	51%	60%	43%	49%	40%

Tabelle 3: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Hammelburger Straße (K2)

Güterverkehr

Auch für den Erhebungsstandort im westlichen Ortsausgangsbereich der Hammelburger Straße soll eine gesonderte Betrachtung des Güterverkehrs erfolgen.

Zunächst geht es um den Verkehr, der in Richtung des Innenorts von Euerdorf fließt, also in Richtung Osten.

In diese Fahrtrichtung ist der Anteil des Zielverkehrs größer als der des Durchgangsverkehrs. Der maximale Anteil liegt bei 73% und wird im Erhebungszeitraum 11:00 –bis13:00 Uhr aufgenommen.

Fahrtrichtung	Anteil Durchgangsverkehr			Anteil Ziel-/Quellverkehr		
	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr	7-10 Uhr	11-13 Uhr	15-18 Uhr
ortseinwärts, in Richtung Osten	47%	27%	45%	53%	73%	55%
ortsauswärts, in Richtung Westen	63%	88%	83%	37%	12%	17%

Tabelle 4: Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr am Standort Hammelburger Straße (K2), GV

In die entgegengesetzte Fahrtrichtung ist der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Güterverkehr zu jedem Zeitpunkt der Mes-

sung höher als der des Durchgangsverkehrs. Das Maximum liegt bei 88% in der Mittagszeit.

3.1.3.3 Durchgangsverkehr durch den Ort

Neben den Auswertungen der Verkehrssituation an den beiden Erhebungsstellen Q1 und K2 können anhand der erhobenen Daten auch Aussagen über den Durchgangsverkehr durch den Ort in die beiden Richtungen, also von Q1 nach K2 und umgekehrt, getroffen werden.

So ist der Anteil des Durchgangsverkehrs für 24 Stunden an verschiedenen Stellen entlang der Hauptverkehrsachse Hammelburger und Schweinfurter Straße Schwankungen unterworfen.

Trotzdem macht an jeder Stelle der durchschnittliche Anteil des Durchgangsverkehrs für 24 Stunden die Hälfte oder mehr der an dieser Stelle in die jeweilige Richtung fahrenden Fahrzeuge aus.

In Fahrtrichtung von Süden kommend, durch den Ort und dann nach Westen ausfahrend, fällt der Anteil des Durchgangsverkehrs im zentralen Bereich, d.h. an der Schweinfurter Straße südlich des Marktplatzes, am geringsten aus und wird im Bereich der Hammelburger Straße wieder größer.

In der entgegengesetzten Fahrrichtung, also im Westen in den Ort hineinfahrend und in Richtung Q1 fahrend, wird der Anteil des Durchgangsverkehrs im Verlauf der Strecke in der Tendenz immer größer.

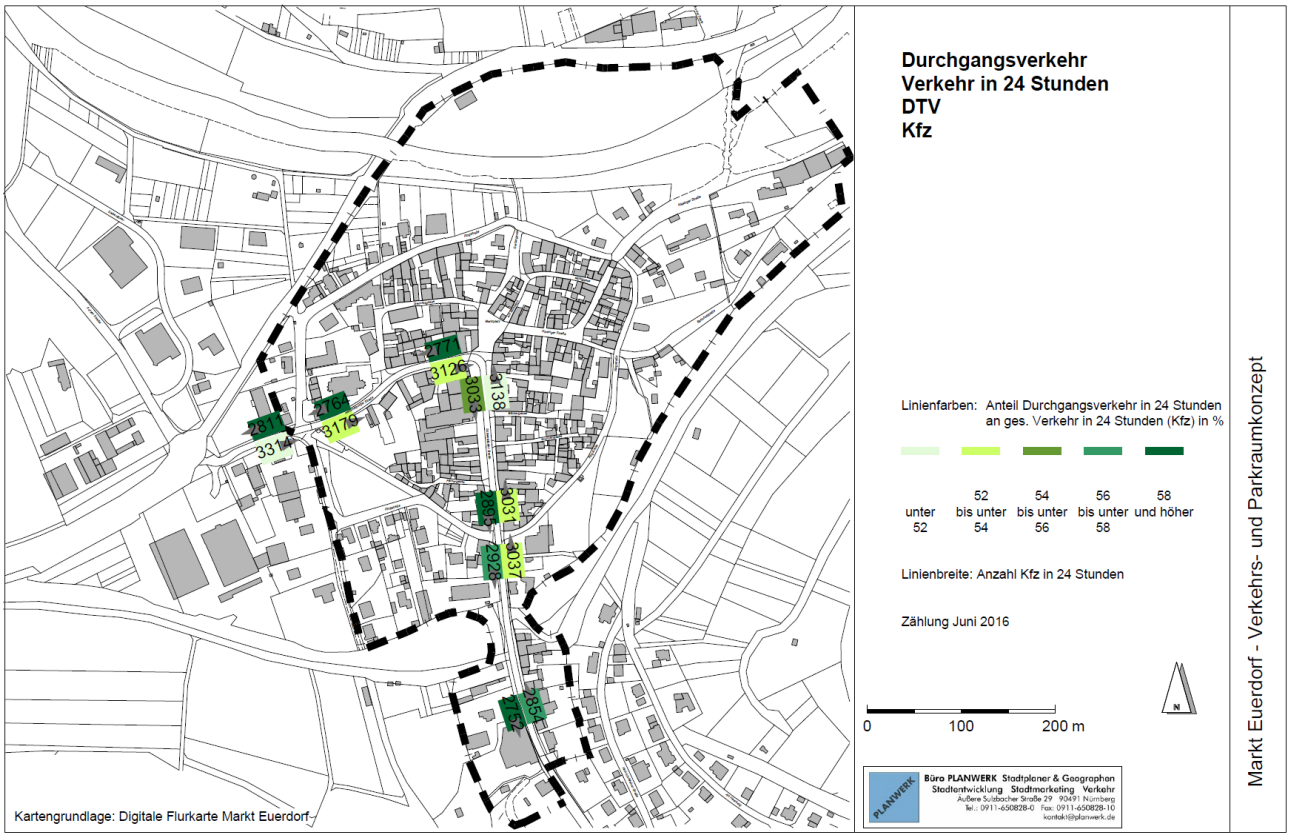


Abbildung 18: Durchgangsverkehr, Kfz

3.1.4 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse zum fließenden Verkehr

Neben der Bestätigung der offensichtlichen Annahme, dass die Hauptverkehrsachse die der Hammelburger und Schweinfurter Straße ist, können weitere Schlussfolgerungen aus der Analyse des fließenden Verkehrs gezogen werden.

- Die höchste Verkehrsbelastung in der Summe aller Arten des Kfz-Verkehrs im Tagesverlauf wird zur Abendspitze gemessen, also zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr.
- Die höchste Verkehrsbelastung im Güter- und Schwerverkehr hingegen ist zur Morgenspitze zu beobachten, zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr.
- Der Güter- und Schwerverkehr macht einen Anteil von ca. 10% der gesamten Verkehrsbelastung aus. Dies ist eine für eine Staatsstraße durchaus übliche Größenordnung.
- Der Durchgangsverkehr ist am Erhebungsstandort Q1 (Schweinfurter Straße) in der Regel höher als der Ziel- und Quellverkehr.
- Anders verhält es sich an K2 (Hammelburger Straße); zur morgendlichen Erhebungszeit ist der Zielverkehr in Richtung Innenort höher als der Durchgangsverkehr.
- In ortsauswärtiger Richtung ist der Durchgangsverkehr am Standort K2 (Hammelburger Straße) bei Betrachtung aller Kfz in der Regel höher als der Quellverkehr.
- Im Verlauf durch den Innenort ist der Anteil des Durchgangsverkehrs Schwankungen unterworfen.
- Beim GV liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs v.a. in der Richtung von Süden kommend durch den Innenort und nach Westen ausfahrend relativ hoch.
- Schließlich zeigt sich, dass die St2290 eine hohe Bedeutung als Versorgungsachse für den Standort Euerdorf-Innenort hat. Die Verbindungsfunktion in die / bzw. aus den südlichen Nachbarorten ist von entsprechend etwas untergeordneter Bedeutung.

3.2 Ruhender Verkehr

3.2.1 Parkplatzbestand

Im Rahmen einer Ortsbegehung wurden alle Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet erfasst und festgehalten. In folgender Kartendarstellung sind die Parkangebote im Untersuchungsgebiet zusammen mit der Anzahl verfügbarer Stellplätze für einen PKW durchschnittlicher Größe zu erkennen.

Teilweise befinden sich die Parkmöglichkeiten auf privaten Flächen oder sind nicht eindeutig als Stellplatz gekennzeichnet, wie z.B. die Fläche in der Brunnengasse. Dort ist das Parken lediglich geduldet, aber nicht vorgesehen. Da sie einen bedeutenden Beitrag für die innerörtlichen Parkflächen leistet, wurde diese Fläche zu den Parkangeboten hinzugezählt.

In der Karte wurden diejenigen Parkflächen gesondert in roter Farbe hervorgehoben, bei welchen ein Hinweisschild vorhanden ist, welches die Nutzung der Parkmöglichkeiten auf Berechtigte beschränkt. Keine der Parkmöglichkeiten verhindert die Einfahrt durch eine physische Barriere, also eine Schranke o.ä.

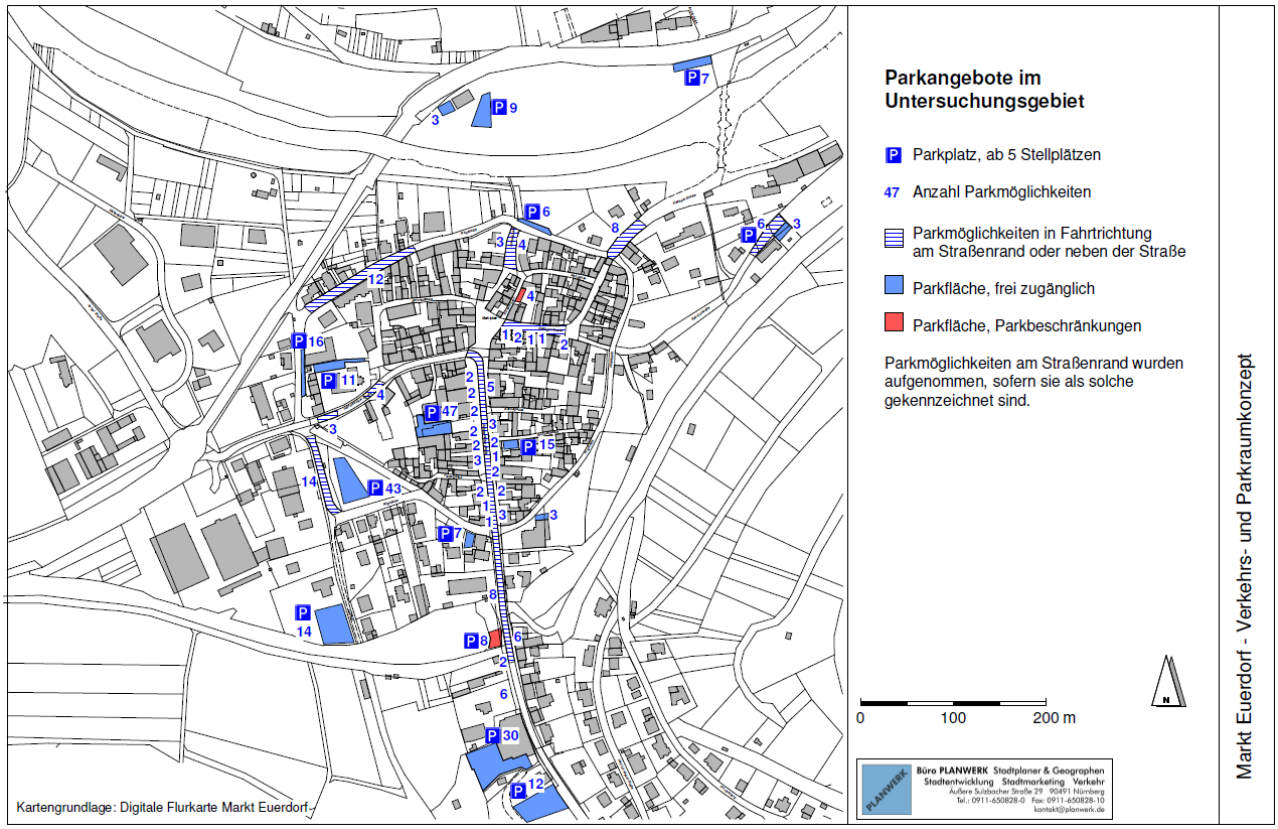


Abbildung 19: Parkangebote im Untersuchungsgebiet

3.2.2 Durchführung der Parkplatzerhebung

Zur Durchführung der Parkplatzerhebung wurden Parkplätze für die Erhebung ausgewählt und benannt. Eine Übersicht der ausgewählten Parkmöglichkeiten findet sich in kartographischer und tabellarischer Darstellung auf den folgenden Seiten.

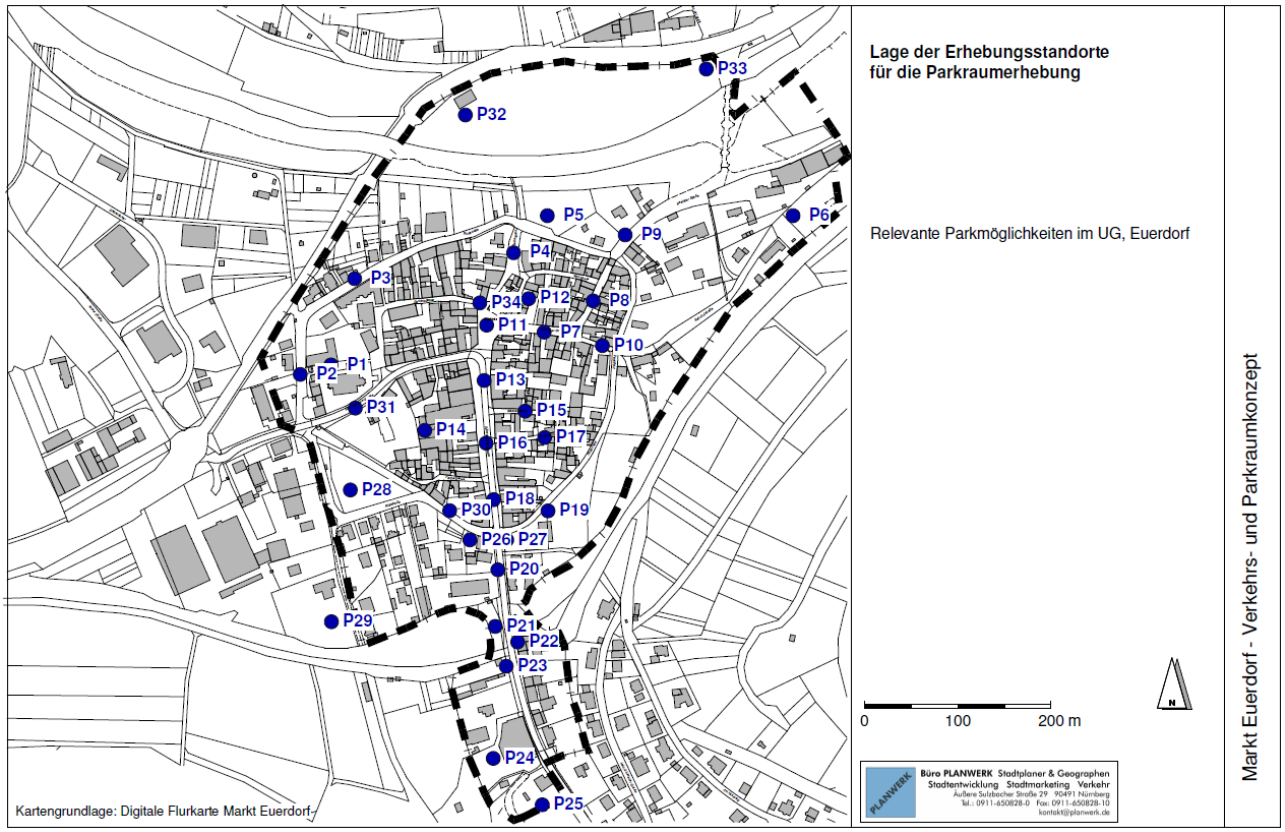


Abbildung 20: Lage der Erhebungsstandorte für die Parkraumerhebung

Bei der Auswahl der Erhebungsstandorte für die Parkplatzerhebungen wurden auch solche Standorte ergänzt, die zum Parken genutzt werden, aber nicht dafür vorgesehen sind.

Bei insgesamt 34 Parkmöglichkeiten wurde im Stundentakt die Anzahl der dort abgestellten Fahrzeuge festgehalten. Um auch eine Aussage über die Parkdauer treffen zu können, wurden die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge notiert. Bei der Parkplatzerhebung bestehen folgende Differenzierungen:

- Fahrzeuge, die ordnungsgemäß innerhalb einer (gekennzeichneten) Parkfläche abgestellt wurden,
- Fahrzeuge, die außerhalb der (genkennzeichneten) Parkfläche abgestellt wurden,
- Parkplätze, die in irgendeiner Form blockiert waren.

In der tabellarischen Darstellung ist zu erkennen, welche Standorte im Rahmen der Parkplatzerhebung ursprünglich aufgenommen werden sollten und auf welchen schlussendlich auch Erhebungen stattfanden.

Hinsichtlich der ursprünglichen Auswahl von Parkmöglichkeiten, die in der Karte dargestellt sind, gab es folgende Anpassungen:

- Für die Erhebung auf dem Parkplatz am Standort der ehemaligen Gaststätte Gifthütte gab es keine Genehmigung, weshalb dieser

Standort ausgelassen wurde und bei Anzahl der Parkplätze ein NV eingetragen ist.

- Der Parkplatz am Sportplatz war am Erhebungstag durch ein Zelt blockiert, daher konnten dort ebenfalls keine Erhebungen stattfinden. Auch hier wurde die Anzahl der Parkplätze mit einem „NV“ versehen.
- Die mit P10 benannte Parkmöglichkeit (Bahnhofstr.) wurde bei der Erstbegehung als potenziell relevante Parkgelegenheit aufgenommen. Da dieser Standort jedoch am Erhebungstag nicht zum Parken genutzt wurde, wurde dieser Standort bei der Analyse ausgeklammert.

Nr.	**Bezeichnung Parkplatz**	**Anzahl untersuchter Stellplätze/ zum Parken genutzter Stellplätze**
P01	An der Pfarrkirche	11
P02	Ringstraße/Bauhof	16
P03	Ringstraße/Verkehrsberuhigter Bereich	12
P04	Gerbergasse	7
P05	Ringstraße Nord	6
P06	Bahnhof/Friedhof	9
P07	Kissinger Str. (Hausnr. 1a-13;2-14)	7
P08	Kissinger Str. (Hausnr. 15-25; 16-32)	6
P09	Kissinger Straße (nördlich des Tores)	8
P10	Bahnhofstraße (Hausnr. 1-3, 2-4)	0
P11	Marktplatz	6
P12	Am Mühlbach	4
P13	Schweinfurter Straße, 1. Abschnitt (Hausnr. 2-6; 1-7)	11
P14	Mützel Parkplatz	47
P15	Bäckergasse (Zufahrt Anlieger frei)	2
P16	Schweinfurter Straße 2. Abschnitt (Hausnr. 12-20, 9-19)	15
P17	Brunnengasse	15
P18	Schweinfurter Straße 3. Abschnitt (Hausnr. 22-26; 21-27)	9
P19	Ringstraße Südost	3
P20	Schweinfurter Straße 4. Abschnitt (westliche Seite, nördlich Parkplatz an der Brücke)	8
P21	Parkplatz an der Brücke (Schweinfurter Straße)	8
P22	Schweinfurter Straße östliche Seite Elektro Schneider	6
P23	Schweinfurter Straße 5. Abschnitt (westliche Seite, südlich Parkplatz an der Brücke)	8
P24	Reitsportladen	30
P25	Gifthütte	NV
P26	Sparkasse	7
P27	Ringstr. Südwest gegenüber Sparkassen-Parkplatz (+Ringstr. West bis Zeilweg)	8
P28	Parkplatz Spitzgarten (Ringstr.)	43
P29	Rathaus	14
P30	Ringstraße West	14
P31	Hammelburger Straße	7
P32	Sportplatz	NV
P33	Südlich Aral-Tankstelle	7
P34	Ecke Marktplatz Gerichtsgasse	1
∑		**355**

Tabelle 5: Übersicht Parkplätze der Parkraumerhebung, Euerdorf

Insgesamt gibt es 355 Stellplätze oder zum Parken genutzte Abstellmöglichkeiten für Kfz in Euerdorf. Davon sind 332 für das Parken vor-

gesehene Stellplätze, wie in der Karte „Parkangebote im Untersuchungsgebiet“ dargestellt.

In die Kategorie der Parkmöglichkeiten, die nicht für diesen Zweck vorgesehen sind, fallen die folgenden Standorte:

- P8, Kissinger Straße
- P11, Marktplatz
- P15, Bäckergasse
- P27, Ringstr. Südwest
- P34, Ecke Marktplatz Gerichtsgasse

Da diese Standorte eigentlich nicht zum Parken vorgesehen sind, wurde die Maximalzahl der dort am Erhebungstag abgestellten Fahrzeuge als „Anzahl der Parkmöglichkeiten“ gewertet.

3.2.3 Parksituation im Gesamtort

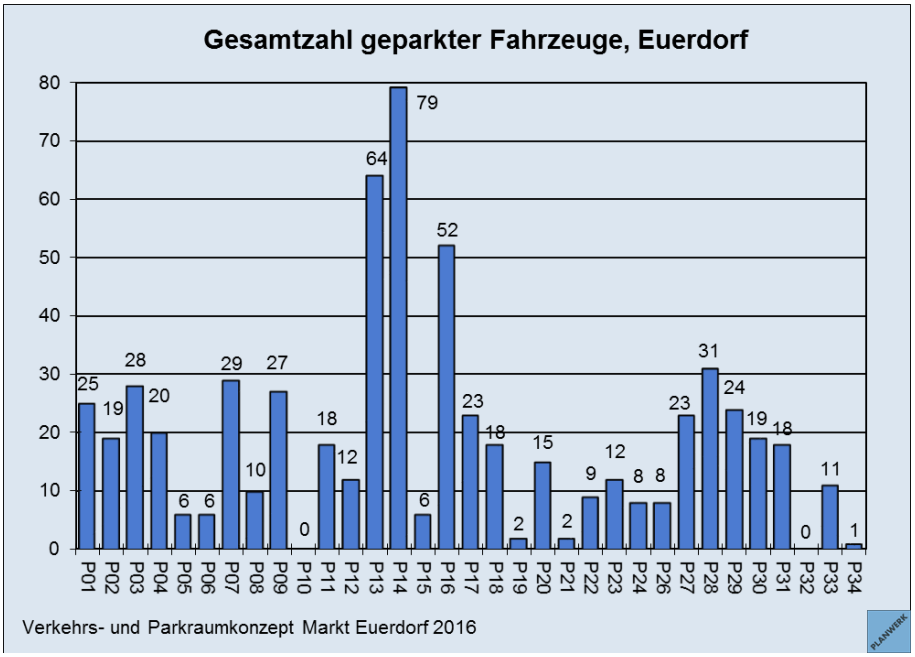


Abbildung 21: Gesamtzahl geparkter Fahrzeuge, Euerdorf

Bevor einzelne Standorte spezifisch betrachtet werden, liegt der Fokus auf dem Gesamtort und damit auf allen erhobenen Parkmöglichkeiten.

Zählt man alle Fahrzeuge zusammen, die während des gesamten Erhebungstags in Euerdorf parkten, ergibt sich eine Summe von 625.

Mit einer Summe von 79 ist die Gesamtzahl der Fahrzeuge, die am Erhebungstag auf dem Parkplatz Nr. 14, beim Modehaus Mützel parkten, am höchsten.

An zweiter Stelle folgen die Parkmöglichkeiten am Straßenrand der Schweinfurter Straße mit 64 und 52 geparkten Fahrzeugen im gesamten Tagesverlauf.

Auffällig ist, dass der Parkplatz mit der zweithöchsten Zahl an verfügbaren Stellplätzen, nämlich der Parkplatz Spitzgarten, mit einer Gesamtzahl von 31 Fahrzeugen weit weniger frequentiert ist, als die erstgenannten Standorte mit geringeren Parkplatzkontingenten.

Betrachtet man die Belegung aller ausgewiesenen Stellplätze in Euerdorf im Tagesverlauf, zeigt sich, dass die höchste Auslastung der Parkplätze zwischen 11:00 und 11:59 Uhr gegeben ist. Am Untersuchungstag waren 187 Parkplätze belegt. Damit liegt die Auslastung bei 56%. Bei der Zahl der ausgewiesenen Stellplätze werden die 23 Standorte, an welchen das Parken nicht vorgesehen oder geduldet ist, außen vorgelassen.

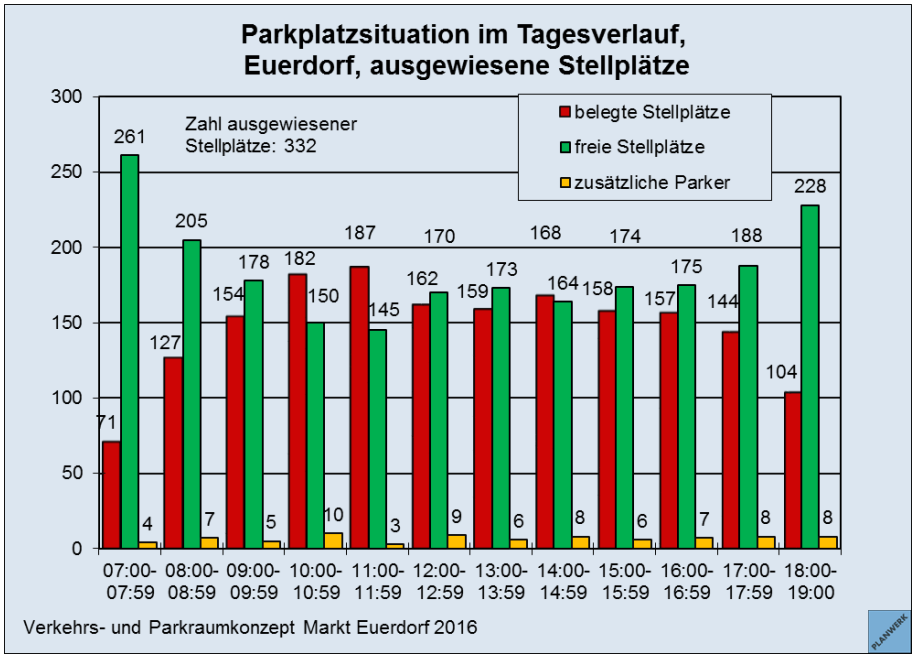


Abbildung 22: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Euerdorf, ausgewiesene Stellplätze

Auch zwischen 10:00 und 10:59 Uhr sind bereits 182 der verfügbaren 332 Stellplätze belegt.

Die Zahl der zusätzlichen Parker, also derer, die außerhalb der vorgesehenen oder geeigneten Stellplätze parken, ist meist gering. Sie erreichen lediglich ein Maximum von 10 parkenden Fahrzeugen, in der Zeit zwischen 10:00 und 10:59 Uhr.

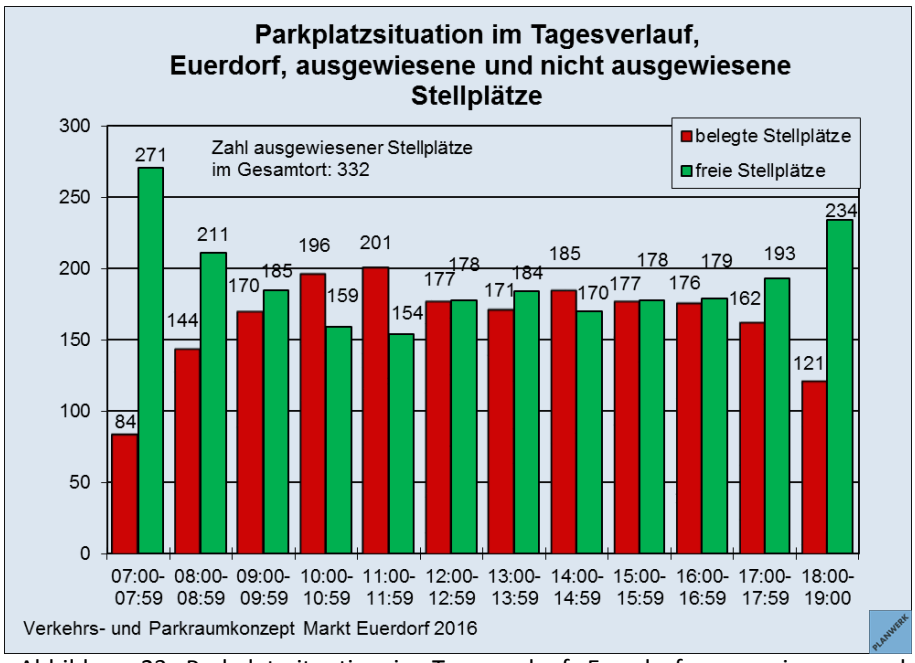


Abbildung 23: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Euerdorf, ausgewiesene und nicht ausgewiesene Stellplätze

Die größte Zahl freier Stellplätze im Gesamtort besteht zwischen 7:00 und 7:59 Uhr, nämlich 261. Auch zu den Abendstunden steigt die Zahl der freien Parkplätze wieder. Zwischen 18:00 und 18:59 Uhr auf 228.

Auch eine Betrachtung aller erhobenen Parkmöglichkeiten in Euerdorf, also nicht nur der ausgewiesenen Stellplätze, unterstreicht die Aussage über die Auslastungen im Tagesverlauf.

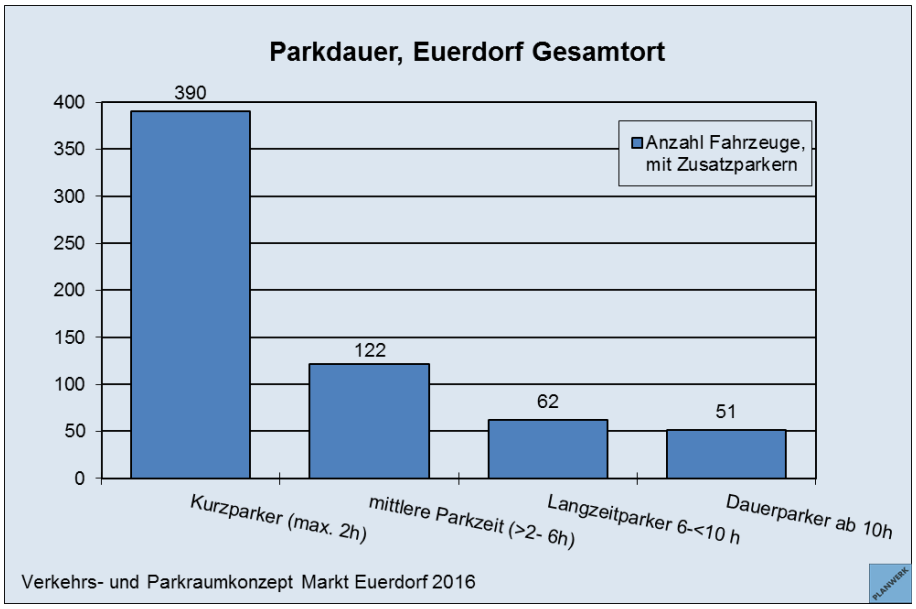


Abbildung 24: Parkdauer, Euerdorf Gesamtort

Hinsichtlich der Parkdauer auf allen erhobenen Standorten geht aus den Untersuchungen hervor, dass mit Abstand die meisten Fahrzeuge Kurzparker sind, insgesamt 390. Ihre maximale Parkzeit beträgt zwei Stunden.

Den geringsten Anteil machen die Dauerparker aus. Lediglich 51 Fahrzeuge parken länger als 10 Stunden.

3.2.4 Parksituation im Innenort

Besondere Relevanz hat die Parksituation im Innenort Euerdorfs. Für die vorliegende Untersuchung wurden zu diesem Bereich all diejenigen Parkmöglichkeiten ausgewählt, welche sich innerhalb der Ringstraße befinden oder direkt daran angrenzen.

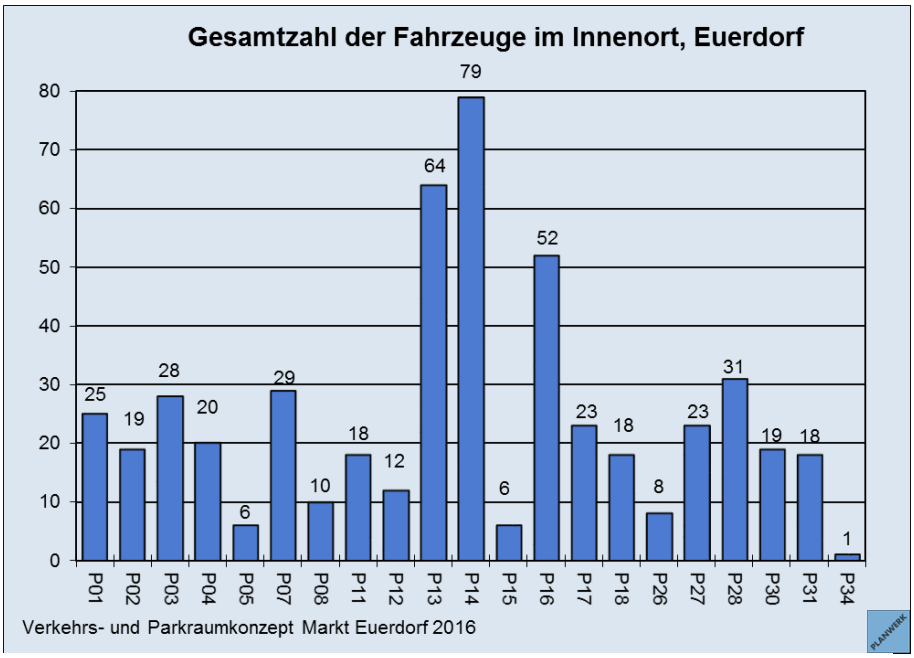


Abbildung 25: Gesamtzahl der Fahrzeuge im Innenort

Am Tag der Erhebung parkten insgesamt 509 unterschiedliche Fahrzeuge im Innenort. Das entspricht 81% aller erhobenen Fahrzeuge. Dazu muss jedoch ergänzt werden, dass sich ein Großteil der Parkmöglichkeiten im Innenort befindet, nämlich 21 der 33 erhobenen Parkmöglichkeiten.

Bei der Betrachtung der Parksituation im Tagesverlauf im Innenort Euerdorfs werden die für den Gesamtort getroffenen Beobachtungen bestätigt.

Die Parkplatzauslastung ist zwischen 10:00 Uhr und 10:59 Uhr am höchsten. Am geringsten ist diese zwischen 7:00 bis 7:59 Uhr am Morgen und ab 18:00 Uhr am Abend.

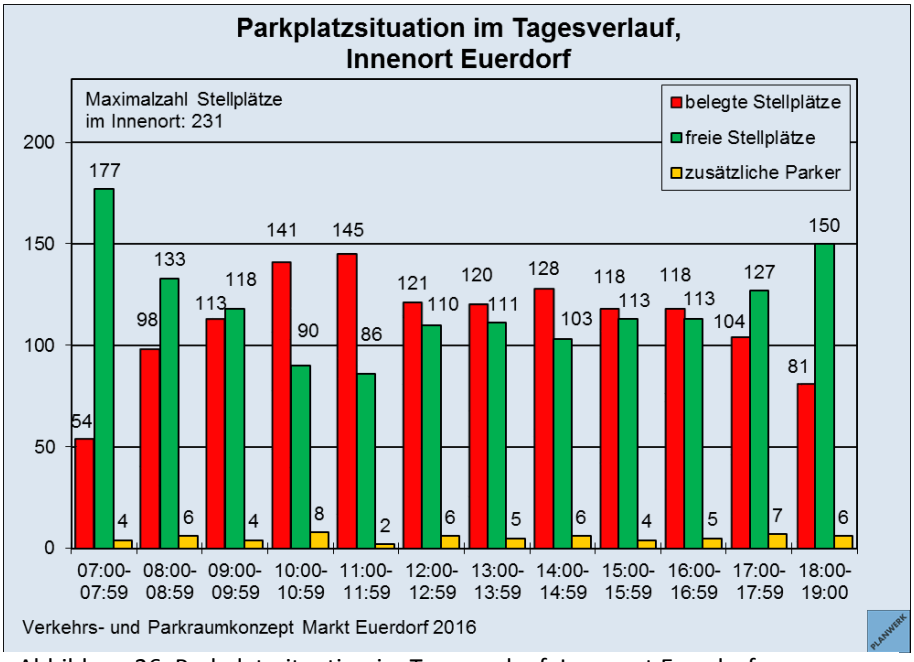


Abbildung 26: Parkplatzsituation im Tagesverlauf, Innenort Euerdorf

Bei der Betrachtung aller Parkplätze im Innenort Euerdorfs sind selbst zu den Spitzenzeiten noch ausreichend freie Parkplätze verfügbar.

Die maximale Auslastung der innerörtlichen Parkplätze liegt bei 65%. Die Maximalzahl an Stellplätzen orientiert sich hier an den zum Zweck des Parkens vorgesehenen Möglichkeiten.

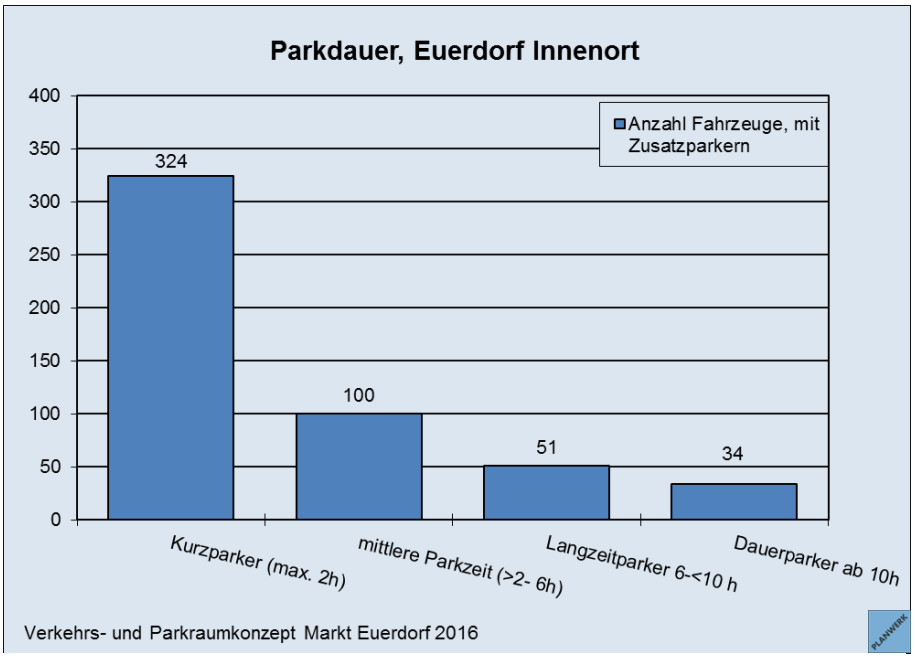


Abbildung 27: Parkdauer, Euerdorf Innenort

Auch hinsichtlich der Parkdauer können die gesamtörtlich betrachteten Tendenzen auf die Parkplätze des Innenorts übertragen werden. Die Mehrzahl aller parkenden Fahrzeuge fällt in die Kategorie der Kurzparker, parken demnach maximal zwei Stunden an einem Ort.

Auch im Innenort ist die kleinste Gruppe die der Dauerparker. Lediglich 34 parken länger als zehn Stunden.

Um nähere Informationen darüber zu erhalten, welche Parkplätze an die Grenzen ihrer Kapazitäten gelangen, müssen Parkmöglichkeiten von besonderer Bedeutung getrennt betrachtet werden.

Daher werden sieben Parkplätze, die von besonderer Relevanz für die Parkplatzsituation im Innenort sind, im Folgenden gesondert betrachtet.

3.2.5 Parksituation an ausgewählten innerörtlichen Standorten

Da im Innenort Euerdorfs die größten Parkplatzkonflikte bestehen, wurden nach eingehender Betrachtung aller Ergebnisse der Parkplatzerhebung, sieben innerörtliche Parkmöglichkeiten als besonders relevant beurteilt und im Detail betrachtet.

Es handelt sich um folgende Parkmöglichkeiten:

- Schweinfurter Straße (Bereich innerhalb der Ringstraße)
- Hammelburger Straße
- Mützelparkplatz
- Stellplätze an der Pfarrkirche
- Parkplatz Spitzgarten
- Stellplätze in der Brunnengasse
- Marktplatz

3.2.5.1 Schweinfurter Straße

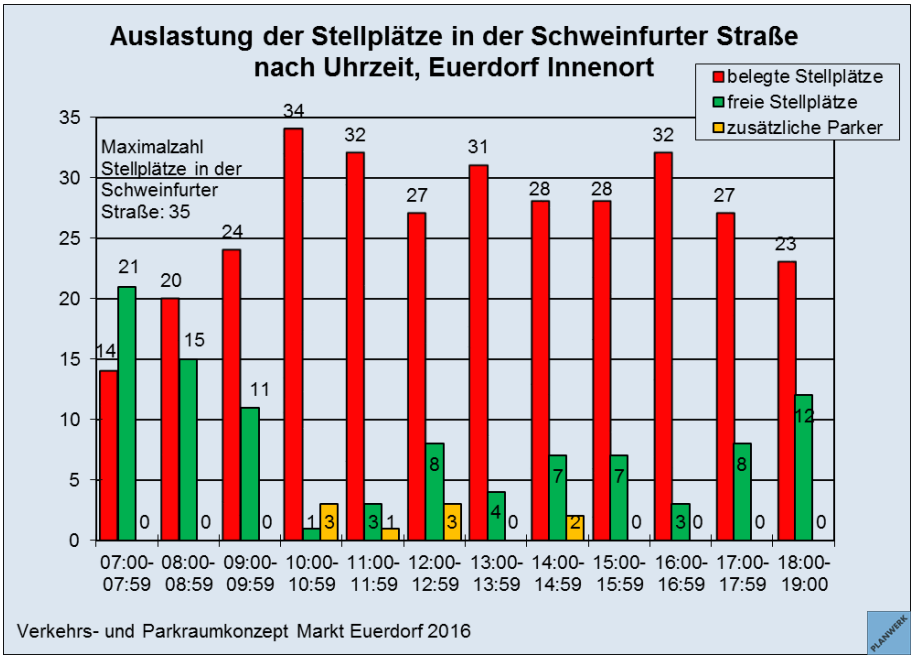


Abbildung 28: Auslastung der Stellplätze in der Schweinfurter Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Die Schweinfurter Straße im Bereich des Innenorts, also innerhalb der Ringstraße, bietet wichtige Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der ortsansässigen Einzelhändler. Aufgrund dieser Wichtigkeit erfolgt eine separate Betrachtung dieser Parkmöglichkeit.

Am Erhebungstag parkten insgesamt 134 Fahrzeuge in der Schweinfurter Straße innerhalb der Ringstraße. Das macht immerhin gut 20% aller geparkten Fahrzeuge aus.

Mit insgesamt 35 Parkplätzen besitzt dieser Standort keinesfalls die höchste Parkplatzkapazität des Untersuchungsraumes.

Die Parkmöglichkeiten sind ganztägig gut ausgelastet. Maximalwerte sind zwischen 10:00 Uhr bis 16:59 Uhr festzustellen. In diesem Zeitraum kommen auch Fahrzeuge hinzu, die außerhalb der vorgesehenen Parkflächen abgestellt werden.

Die Zahl der freien Parkplätze ist dementsprechend sehr gering und erreicht sogar ein Minimum von lediglich einem freien Parkplatz.

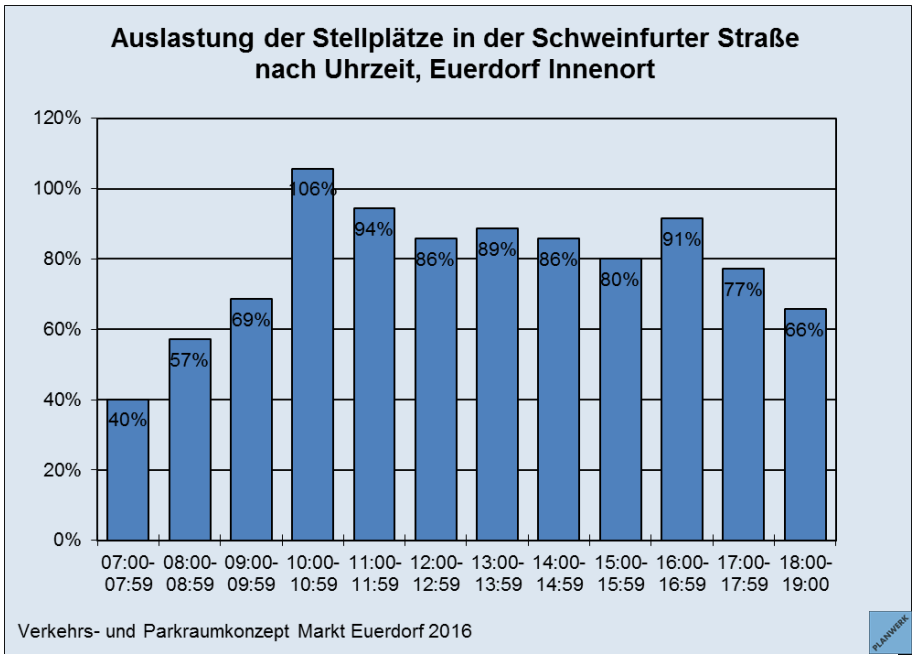


Abbildung 29: Auslastung der Stellplätze in der Schweinfurter Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Diese Beobachtung spiegelt sich auch in den prozentualen Werten der tageszeitlichen Auslastung wider.

Zur Berechnung dieser wurden die „zusätzlichen Parker“, also diejenigen, die außerhalb der dafür vorgesehenen Parkflächen parkten, ebenfalls berücksichtigt. Aus diesem Grund können auch Werte über 100% vorkommen.

In den Spitzenzeiten, also zwischen 10:00 und 16:59 Uhr liegt die Auslastung mindestens bei 80% und darüber. Der Spitzenwert wird zwischen 10 und 11 Uhr mit 106% erreicht.

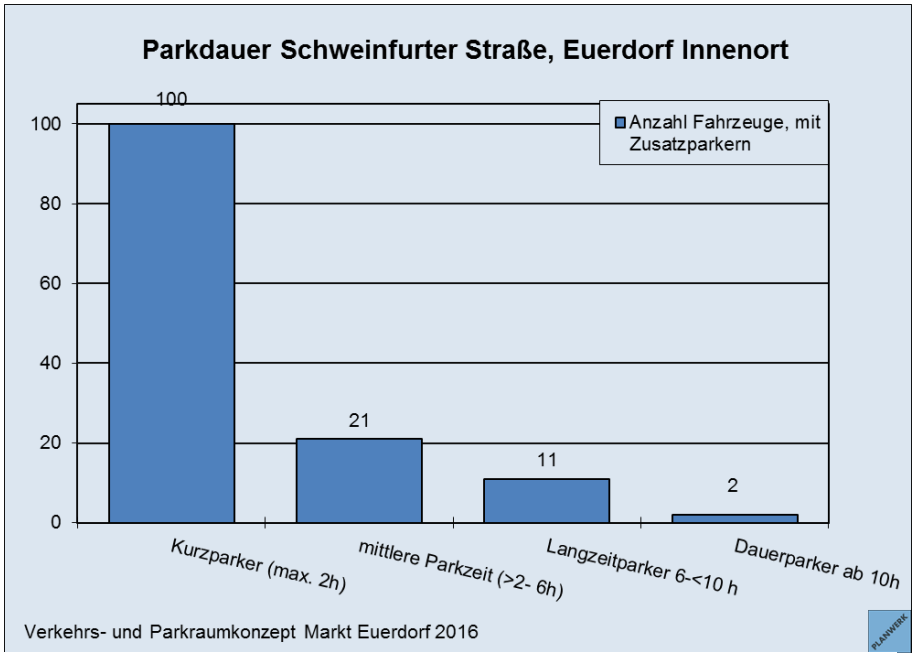


Abbildung 30: Parkdauer in der Schweinfurter Straße, Euerdorf Innenort

Hinsichtlich der Parkdauer kann festgehalten werden, dass die Mehrheit, 75%, maximal zwei Stunden parkt. Immerhin noch 16% der abgestellten Fahrzeuge parken zwei bis sechs Stunden am ausgewählten Standort.

Bei der oben dargestellten erreichten Auslastung spielen die insgesamt 34 Fahrzeuge, die über 2 Stunden einen Parkplatz belegen, durchaus eine wichtige Rolle.

3.2.5.2 Mützelparkplatz

Der Parkplatz des Modezentrums Mützel bietet die höchste Parkplatzkapazität im Innenort Euerdorfs. Die Zahl verfügbarer Parkmöglichkeiten beläuft sich auf 47. Es handelt sich zwar um Kundenparkplätze für das Modehaus, die Zufahrt ist jedoch für Jedermann möglich. Insgesamt parkten am Erhebungstag 79 Fahrzeuge dort, was der höchste Wert aller untersuchten Parkmöglichkeiten ist.

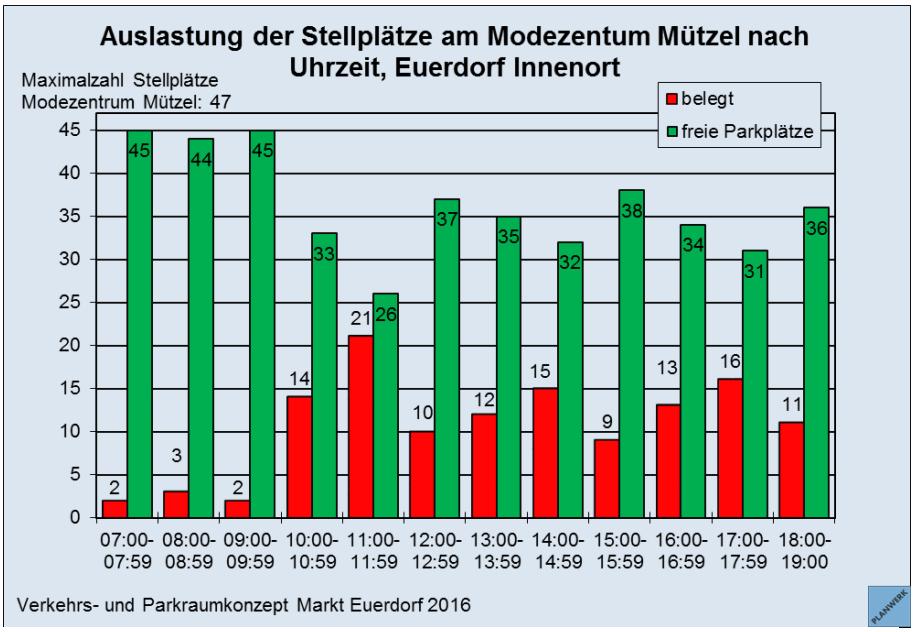


Abbildung 31: Auslastung der Stellplätze am Modezentrum Mützel nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Trotz der Nähe zu den innerörtlichen Einkaufsmöglichkeiten bietet sich bezüglich der Parkplatzauslastung ein gänzlich anderes Bild als bei dem zuvor betrachteten Standort in der Schweinfurter Straße.

Das Maximum der Auslastung ist mit 21 belegten Parkplätzen im Zeitraum zwischen 11:00 Uhr und 11:59 Uhr festzustellen.

Im gesamten Tagesverlauf ist die Parkplatzkapazität jedoch nie erschöpft oder nahe der Auslastungsgrenze.

Demzufolge gibt es keine zusätzlichen Parker.

In Prozentzahlen liegt die maximale Auslastung, zwischen 11:00 Uhr und 11:59 Uhr bei 45%. Das Minimum, mit 4% Auslastung, kommt zweimal vor, nämlich im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 7:59 Uhr und von 9:00 Uhr bis 9:59 Uhr.

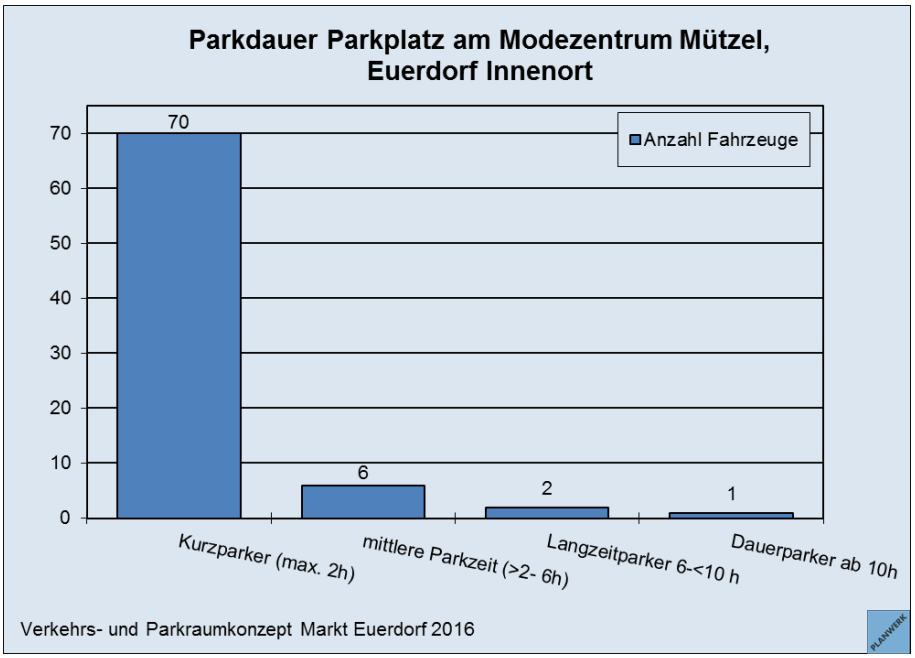


Abbildung 32: Parkdauer Parkplatz am Modezentrum Mützel, Euerdorf Innenort

Die Parkdauer ist meist kurz. 79 Fahrzeuge, also fast 90%, sind Kurzparker. Am Erhebungstag gab es lediglich einen Dauerparker.

3.2.5.3 Parkplatz Spitzgarten

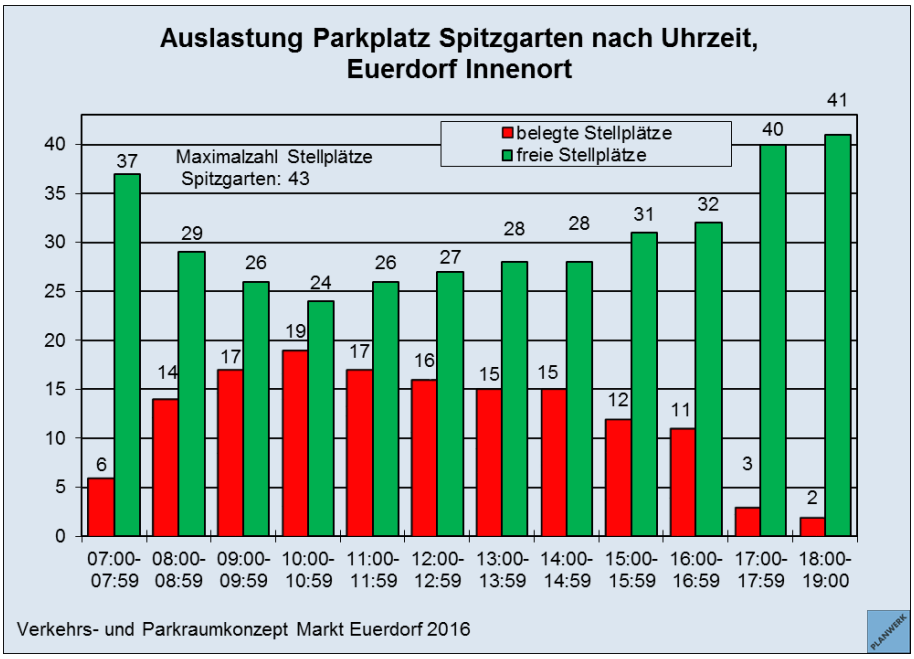


Abbildung 33: Auslastung Parkplatz Spitzgarten nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Neben dem Parkplatz beim Modezentrum Mützel gehört der sogenannte Parkplatz Spitzgarten zu den Parkmöglichkeiten mit den größten Platzkapazitäten im Innenort.

Insgesamt gibt es dort 43 Stellplätze. Auch auf diesem gibt es keine zusätzlichen Parker. Im gesamten Tagesverlauf parkten 31 Fahrzeuge an diesem Standort.

Zwischen 10:00 Uhr und 10:59 Uhr besteht die größte tageszeitliche Auslastung der Parkmöglichkeiten. Jederzeit ist die Zahl der freien Parkplätze größer als die der belegten.

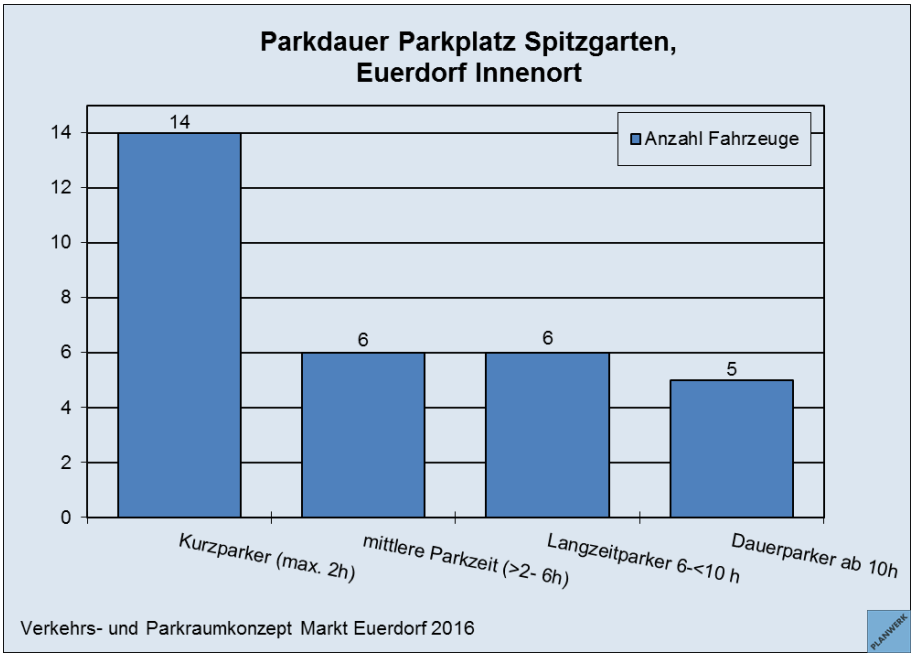


Abbildung 34: Parkdauer Parkplatz Spitzgarten, Euerdorf Innenort

Hinsichtlich der Parkdauer ist festzustellen, dass zwar auch an diesem Standort die Mehrzahl lediglich kurze Zeit parkt. Im Verhältnis dazu ist die Zahl derer mit einer mittleren Parkzeit sowie der Langzeit- und Dauerparker nicht zu vernachlässigen.

Jeweils sechs Fahrzeuge (knapp 20%) parkten zwischen zwei und sechs Stunden oder sogar über sechs bis zehn Stunden. Fünf Fahrzeuge (gut 15%) parkten länger als zehn Stunden.

3.2.5.4 Parkmöglichkeit in der Brunnengasse

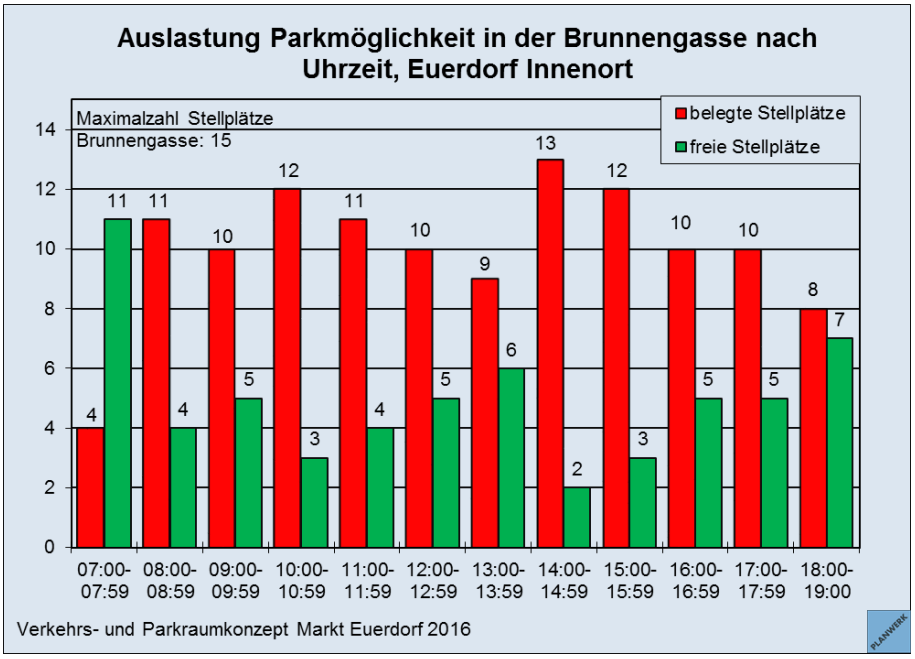


Abbildung 35: Auslastung Parkmöglichkeit in der Brunnengasse nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Eine weitere bedeutende Parkmöglichkeit in Euerdorf ist die Schotterfläche in der Brunnengasse. Hier handelt es sich zwar nicht um einen offiziellen Parkplatz, da die Fläche aber intensiv zum Parken genutzt wird, wurde sie für die Parkplatzerhebung als relevant eingestuft und aufgenommen.

Insgesamt können dort etwa 15 PKW parken. Die Zufahrt in die Brunnengasse von der Schweinfurter Straße kommend ist lediglich für Anlieger frei. Am Erhebungstag parkten insgesamt 23 Fahrzeuge an diesem Standort.

Die Maximalzahl belegter Parkplätze, mit einer Zahl von 13, ist in der Stunde von 14:00 Uhr bis 14;59 Uhr festzustellen. Zu diesem Zeitpunkt besteht lediglich noch Kapazität für zwei weitere Fahrzeuge. Damit liegt die Auslastung bei knapp 90%. Die meisten freien Parkplätze gibt es zwischen 7:00 Uhr und 7:59 Uhr.

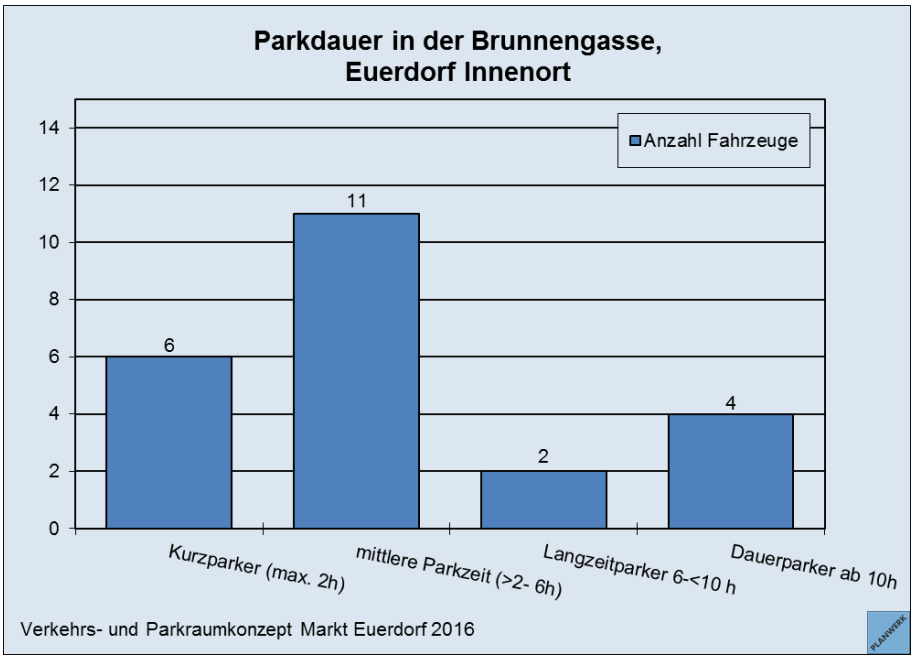


Abbildung 36: Parkdauer in der Brunnengasse, Innenort Euerdorf

Die Mehrzahl der parkenden Fahrzeuge wird für eine mittlere Parkdauer, also zwischen zwei und sechs Stunden, in der Brunnengasse abgestellt. Das entspricht fast 50% der am Erhebungstag aufgenommenen Fahrzeuge. Nur sechs Fahrzeuge fallen in die Kategorie der Kurzparker.

3.2.5.5 Stellplätze an der Pfarrkirche

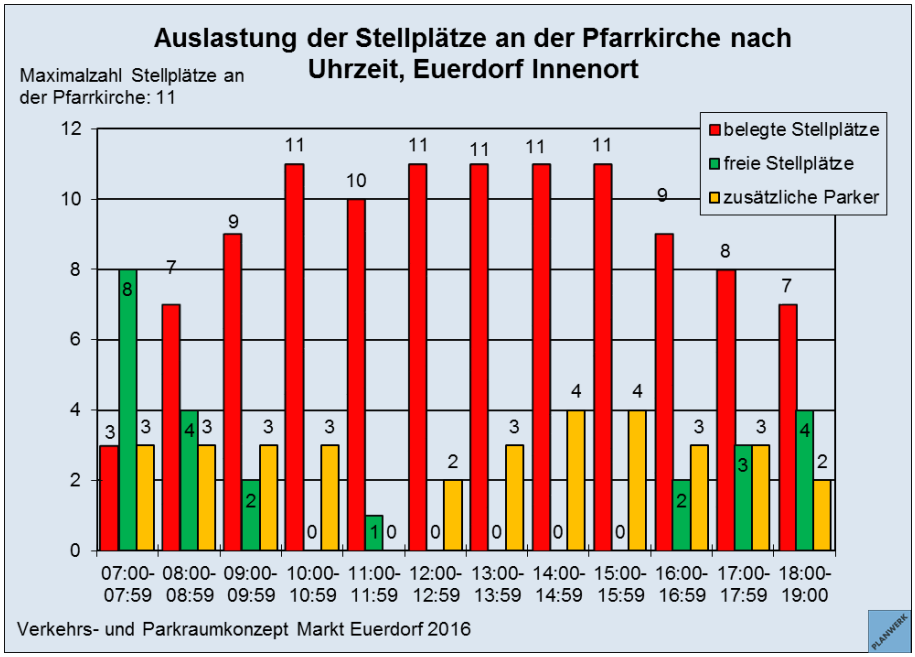


Abbildung 37: Auslastung der Stellplätze an der Pfarrkirche nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Die Stellplätze an der Pfarrkirche weisen im Tagesverlauf eine hohe Auslastung auf. Zwischen 10:00 Uhr und 15:59 Uhr sind die verfügbaren Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge nahezu immer belegt. In besagtem Zeitraum gibt es demnach keine freien Stellplätze.

Neben den regulär abgestellten Fahrzeugen sind - ausgenommen des Zeitraums zwischen 11:00 Uhr und 11:59 Uhr - ganztägig zusätzliche Parker vorzufinden.

Am Erhebungstag parkten insgesamt 25 Fahrzeuge an diesem Standort.

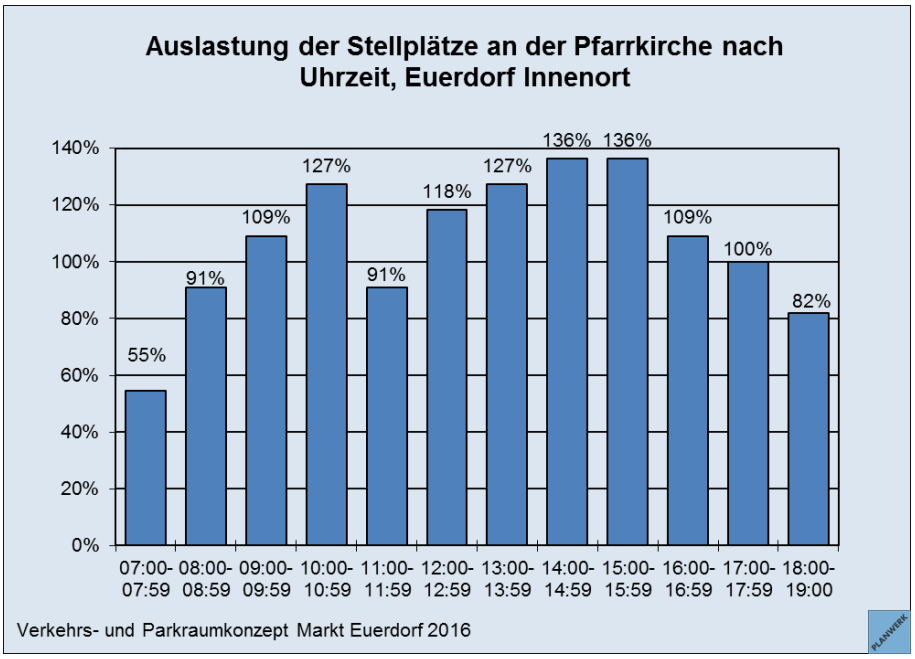


Abbildung 38: Auslastung der Stellplätze an der Pfarrkirche nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Diese starke Auslastung der Stellplätze ergibt in den Spitzenzeiten Auslastungswerte, die über 100 % liegen. Am höchsten ist die Auslastung demnach zwischen 14:00 Uhr und 15:59 Uhr. Sie liegt dann bei 136%.

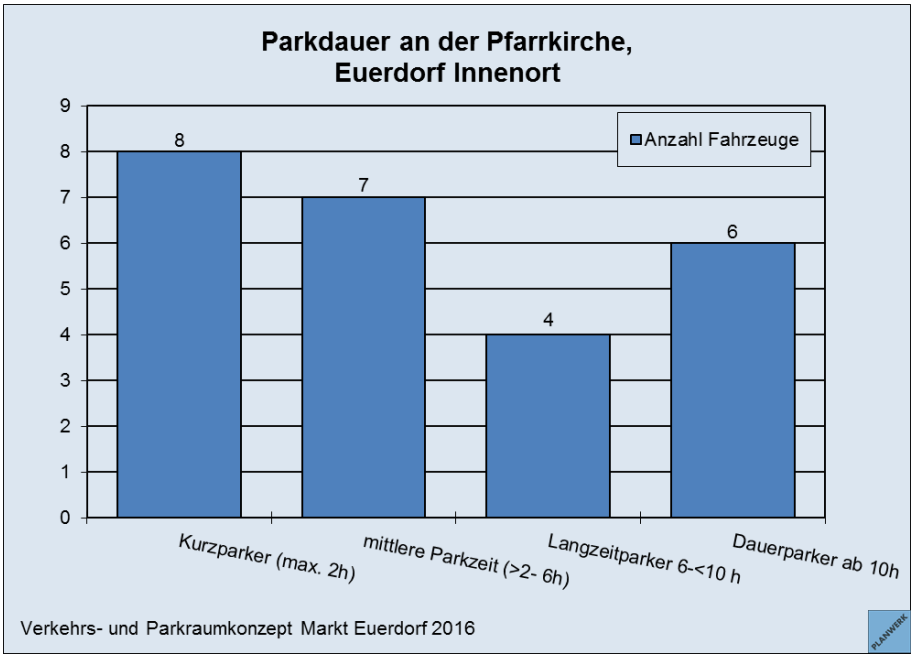


Abbildung 39: Parkdauer an der Pfarrkirche, Euerdorf Innenort

Die meisten Fahrzeuge wurden bis zu sechs Stunden auf einem Stellplatz an der Pfarrkirche abgestellt. Acht Fahrzeuge fallen damit in die Kategorie der Kurzparker und sieben in die der mittleren Parkzeit. Auch sechs Dauerparker konnten am Erhebungstag aufgenommen werden. Das bedeutet, dass die Fahrzeuge für mindestens zehn Stunden am Standort geparkt werden müssen.

3.2.5.6 Stellplätze in der Hammelburger Straße

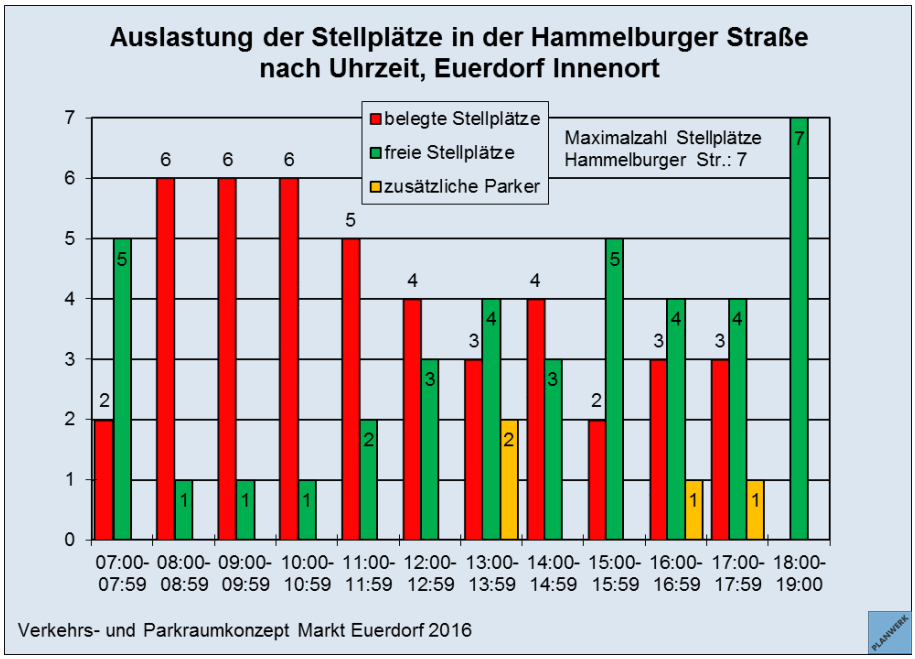


Abbildung 40: Auslastung Stellplätze in der Hammelburger Straße nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

In der Hammelburger Straße sind insgesamt sieben Stellplätze verfügbar. Sechs der sieben sind zwischen 8:00 Uhr und 10:59 Uhr belegt, was für diesen Standort den Spitzenwert darstellt. In Prozentzahlen bedeutet dies eine Auslastung von 86%.

Im übrigen Tagesverlauf erreicht die Auslastung der Stellplätze maximal noch gut 70%, es sind also jederzeit noch Kapazitäten vorhanden.

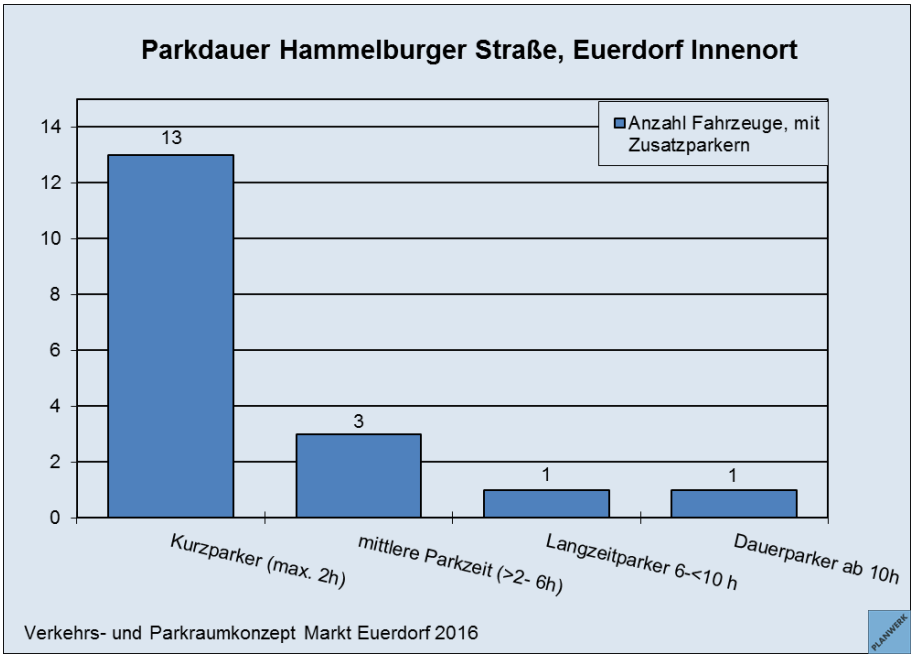


Abbildung 41: Parkdauer Hammelburger Straße, Euerdorf Innenort

Insgesamt parkten am Erhebungstag 18 Fahrzeuge an diesem Standort. Die deutliche Mehrheit waren Kurzparker, parkten also maximal zwei Stunden dort.

3.2.5.7 Parken auf dem Marktplatz

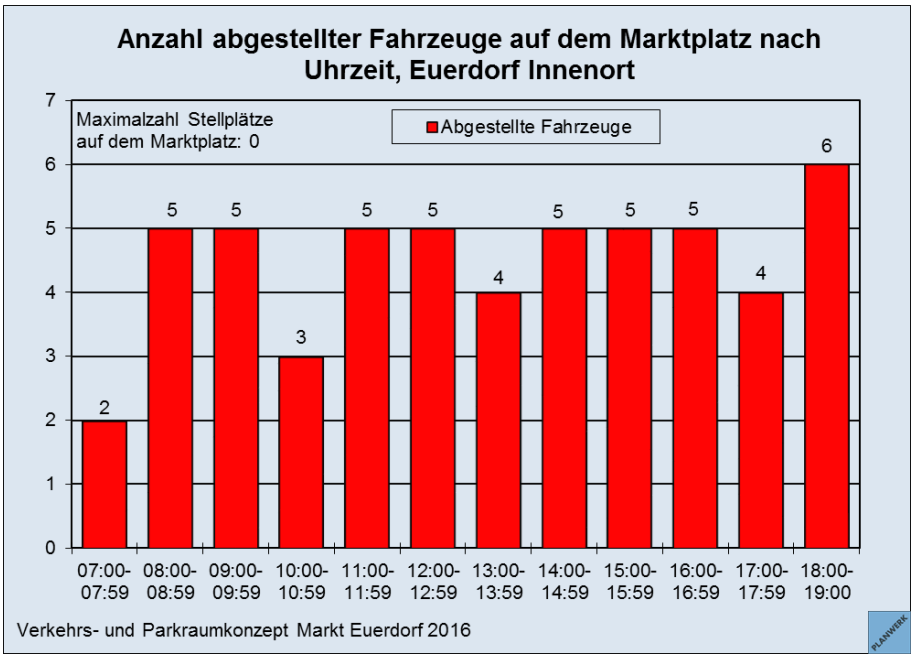


Abbildung 42: Anzahl abgestellter Fahrzeuge auf dem Marktplatz nach Uhrzeit, Euerdorf Innenort

Auf dem Marktplatz befinden sich keine offiziellen Stellplätze. Häufig wir dieser Standort aber zum Parken genutzt. Aus diesem Grund fand der Marktplatz Berücksichtigung bei der Parkplatzerhebung.

Die Maximalzahl parkender Fahrzeuge beträgt sechs. Im gesamten Tagesverlauf parkten insgesamt 18 Fahrzeuge auf dem Marktplatz.

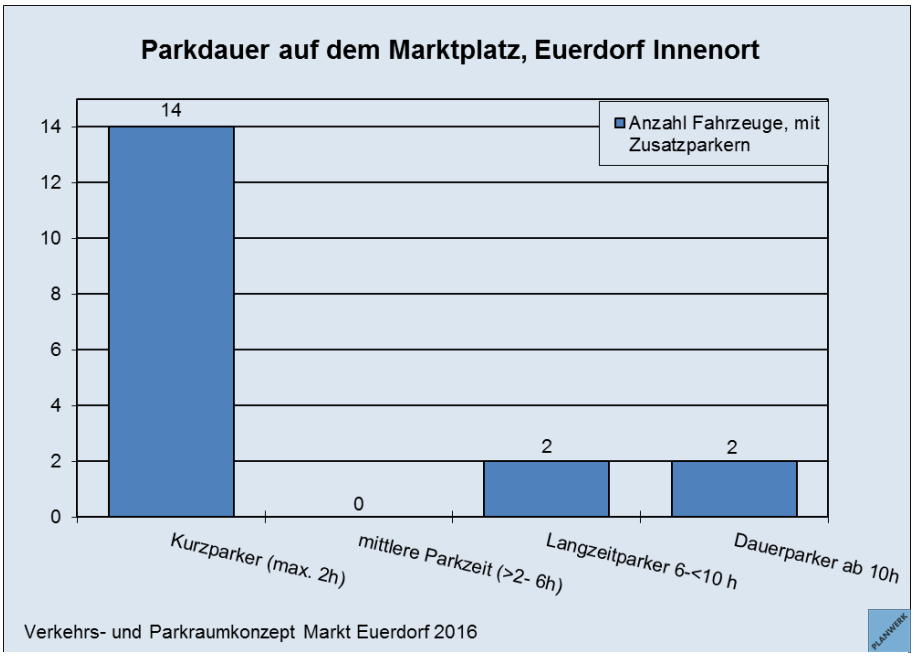


Abbildung 43: Parkdauer auf dem Marktplatz, Euerdorf Innenort

Hinsichtlich der Parkdauer geht aus den erhobenen Daten klar hervor, dass der Marktplatz vor allem für Kurzzeitparken genutzt wird. 14 der insgesamt 18 geparkten Fahrzeuge standen dort maximal zwei Stunden.

3.2.6 Zusammenfassende Bewertung der Parkplatzsituation

Bei der gesamtörtlichen Betrachtung aller untersuchten Stellplätze im Tagesverlauf, kann keine Überlastung der Parkplatzkapazitäten bemerkt werden. Auslastungsspitzen im Tagesverlauf sind zwar zu erkennen, und zwar zwischen 10:00 Uhr und 15:59 Uhr, die gesamtörtlichen Stellplatzkapazitäten sind aber im gesamten Tagesverlauf zu keinem Zeitpunkt gänzlich erschöpft.

Liegt der Fokus der Betrachtungen auf denjenigen Parkplätzen, die sich im Innenort, also innerhalb der Ringstraße befinden oder direkt daran angrenzen, sind zwar im Tagesverlauf ebenfalls Spitzenzeiten der Stellplatzbelegungen zu erkennen, aber auch hier sind in der Summe jederzeit freie Stellplätze verfügbar.

Deutlicher wird das innerörtliche Parkplatzproblem bei der Betrachtung einzelner Parkmöglichkeiten, wie in den folgenden Abbildungen dargestellt wird.

Jederzeit gibt es Parkraumkapazitäten auf den beiden großen Parkplätzen des Modehauses Mützel und auf dem Parkplatz Spitzgarten.

Auf dem inoffiziellen Parkplatz in der Brunnengasse sind zwar ganztägig Kapazitäten vorhanden, aber nur in geringem Maße. Ähnlich verhält es sich mit den untersuchten Stellplätzen in der Hammelburger Straße. Ganztägig ist die Auslastung hoch (maximal 86%), dennoch ist jederzeit mindestens ein freier Stellplatz verfügbar.

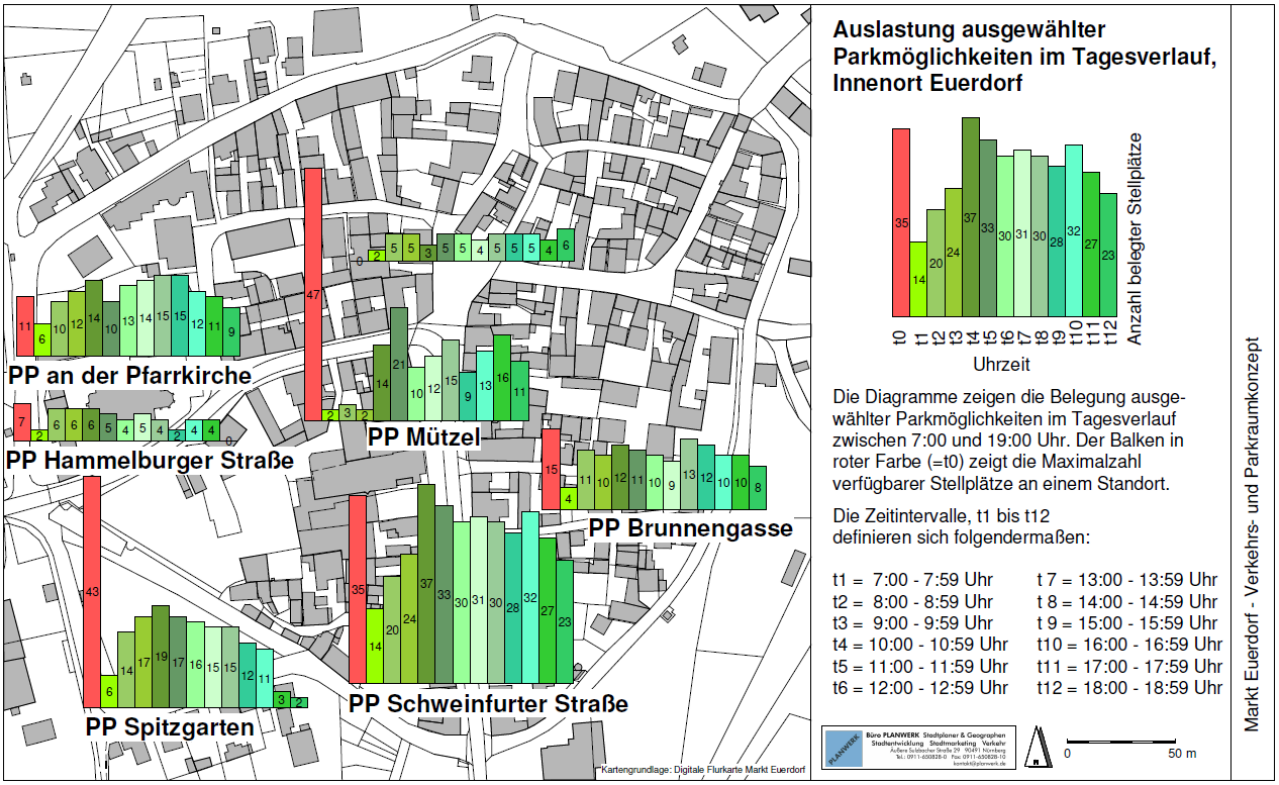


Abbildung 44: Auslastung ausgewählter Parkmöglichkeiten im Tagesverlauf

Die höchsten Auslastungen der innerörtlichen Parkmöglichkeiten bestehen auf den Stellplätzen in der Schweinfurter Straße und an der Pfarrkirche. Die Schweinfurter Straße wird vorwiegend von Kurzparkern genutzt, an der Pfarrkirche ist die Parkdauer durchmischt.

Auf dem Marktplatz, der nicht zum Parken vorgesehen ist, stehen ganztägig Fahrzeuge. Bei der überwiegenden Mehrheit handelt es sich um Kurzparker (knapp 80%).

Berechnet man eine durchschnittliche Auslastung aller Parkmöglichkeiten im Tagesverlauf, zeigt sich, dass gerade die Stellplätze im Innenort den größten Tagesmittelwert der Belegung aufzuweisen haben. Dies bestätigt die Beobachtungen, dass die Parkplatzproblematik vor allem im Innenort besteht.

Bei denjenigen Standorten, die nicht zum Parken vorgesehen sind, wurde als Referenzwert für die tageszeitliche Auslastung die Maximalzahl der dort abgestellten Fahrzeuge ausgewählt.

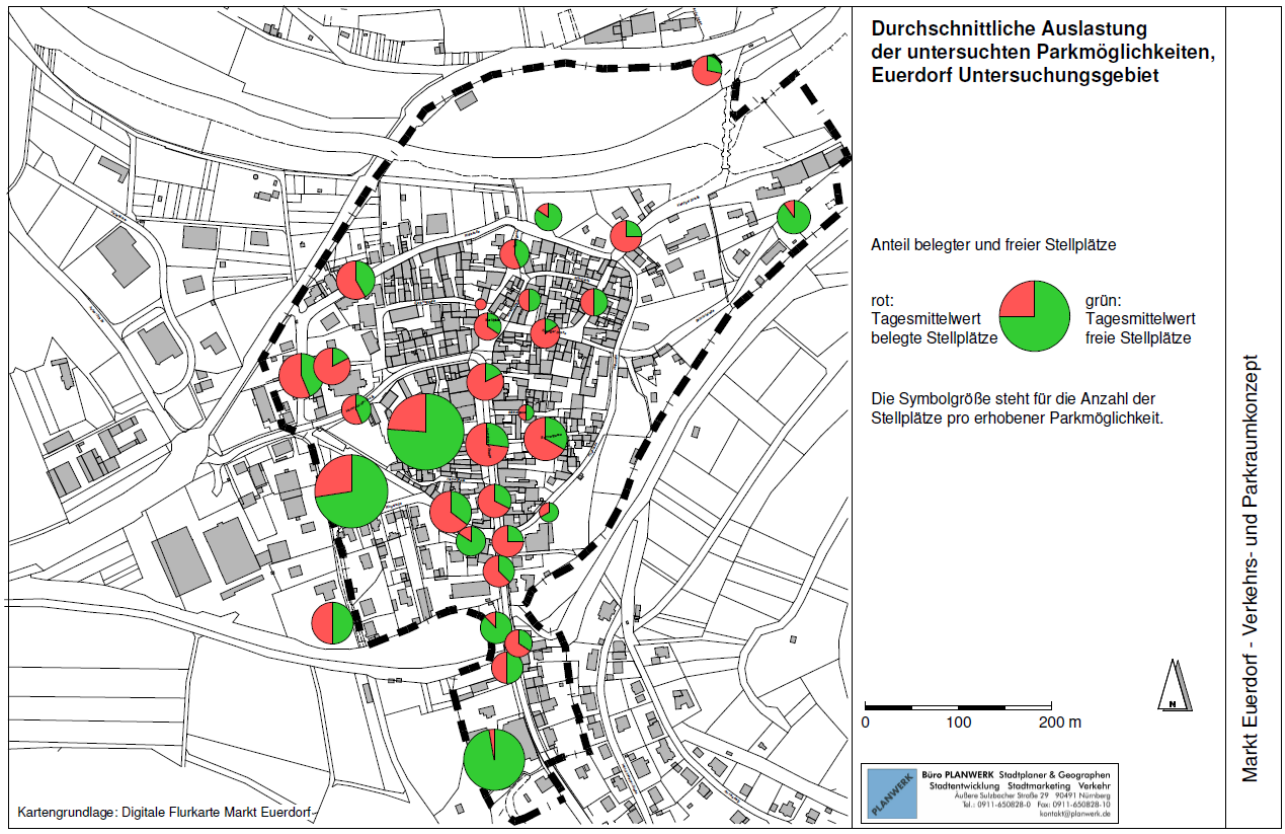


Abbildung 45: Durchschnittliche Auslastung der untersuchten Parkmöglichkeiten, Euerdorf Untersuchungsgebiet

3.3 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden neben den im Einzelhandelsentwicklungskonzept erläuterten Aspekten auch Fragen gestellt, die den Verkehr betreffen. Darunter u.a.:

- Nutzung und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs,
- Mobilitätsverhalten aller Personen eines Haushalts,
- Einschätzung und Bewertung der Verkehrssituation Euerdorfs,
- Parkplatzsituation und Verbesserungsmöglichkeiten.

Insgesamt antworteten gut 160 Haushalte. Jedem der rd. 670 Haushalte Euerdorfs wurde ein Fragebogen zugestellt. Die Rücklaufquote beträgt damit 24%.

3.3.1 Öffentlicher Nahverkehr

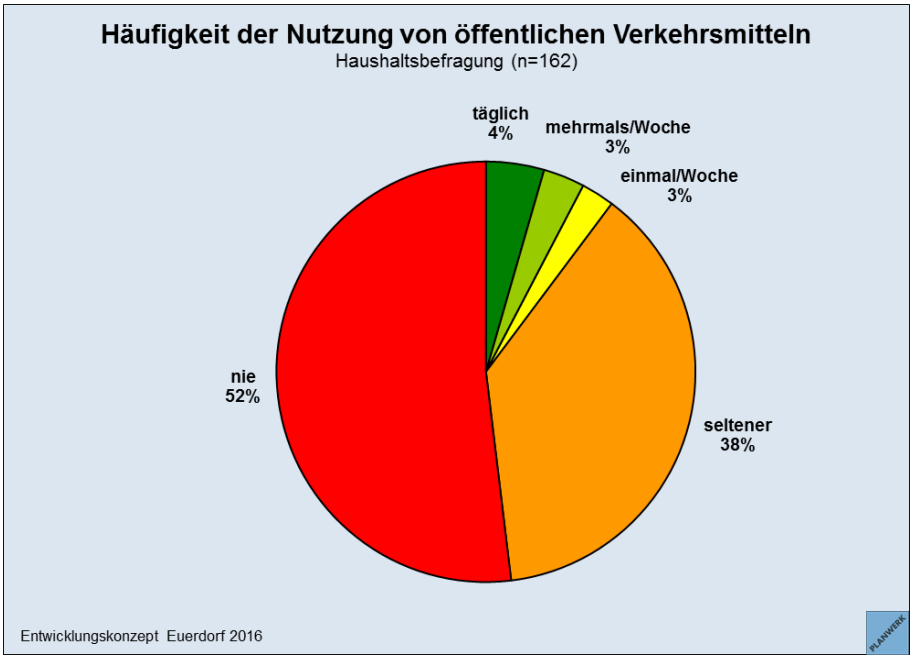


Abbildung 46: Häufigkeit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Eine erste Frage in der Haushaltsbefragung Euerdorfs richtete sich nach der Häufigkeit der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei stellt sich heraus, dass über die Hälfte der Befragten (52%) niemals den ÖPNV nutzt. Immerhin noch fast 40% geben an, seltener öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Lediglich 4% nutzen den ÖPNV täglich und jeweils 3% einmal oder mehrmals pro Woche.

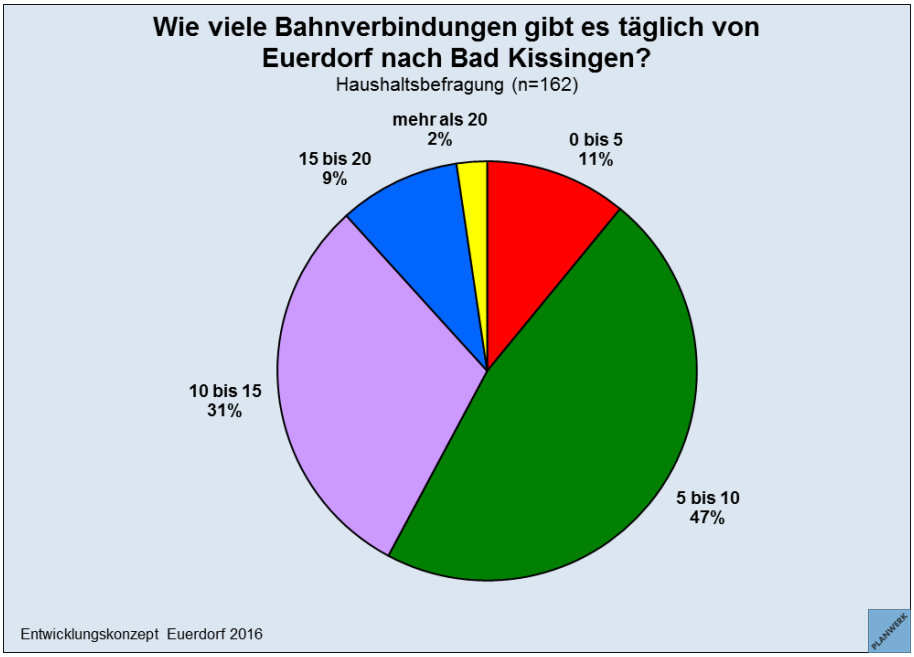


Abbildung 47: Anzahl der Bahnverbindungen nach Bad Kissingen

Um herauszubekommen, wie gut die Euerdorfer über die Bahnanbindung an Bad Kissingen informiert sind, wurden sie nach der Anzahl der Zugverbindungen nach Bad Kissingen an einem Wochentag gefragt. Laut Fahrplan der Erfurt Bahn gibt es 18 Verbindungen.

Bei dieser Frage stellt sich heraus, dass viele Euerdorfer die Anbindung nach Bad Kissingen schlechter einschätzen als sie tatsächlich ist.

Nur 9% der Befragten lagen richtig und gaben an, dass es 15 bis 20 Verbindungen gibt. Knapp weniger als die Hälfte, nämlich 47% schätzen, dass täglich 5 bis 10 Zugverbindungen nach Bad Kissingen angeboten werden. Der zweitgrößte Anteil der Befragten, 31%, schätzt, dass es 10 bis 15 Bahnverbindungen gibt.

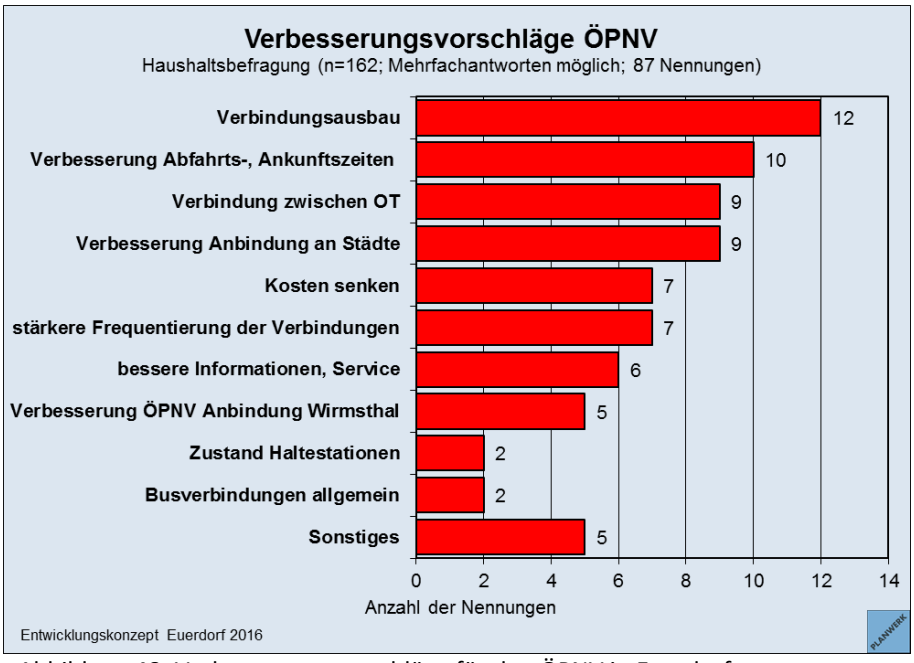


Abbildung 48: Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV in Euerdorf

Im Zusammenhang mit dem ÖPNV wurde in der Haushaltsbefragung auch nach Verbesserungsvorschlägen für den ÖPNV gefragt. Insgesamt wurden 87 Nennungen abgegeben. Die meisten davon, nämlich 12, entfallen auf den Verbindungsausbau, also, dass es insgesamt mehr Bus- und Bahnverbindungen geben soll.

In eine ähnliche Richtung geht die Zahl der zweithäufigsten Nennungen. 10 Befragte geben an, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten allgemein verbessert werden sollten. Beklagt werden beispielsweise lange Wartezeiten, ungünstige Taktungen der Verbindungen oder zu wenig Verbindungen zu Abend- und Nachtzeiten.

Jeweils neun Nennungen entfallen auf die Verbesserung der Verbindungen zwischen den Euerdorfer Ortsteilen und auf eine verbesserte Anbindung an die Städte.

Weitere Nennungen betreffen beispielsweise die Kosten, die zu geringe Frequenz der Verbindungen, schlechten Service im ÖPNV oder die mangelhafte Anbindung des Ortsteils Wirmsthal.

3.3.2 Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln

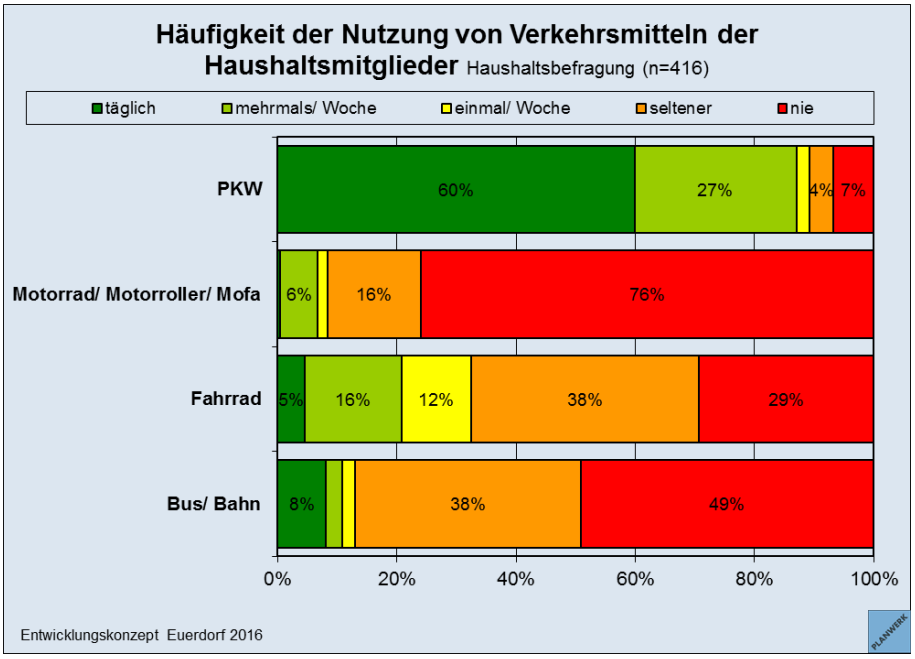


Abbildung 49: Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln

Eine weitere Frage zum Thema Verkehr betrifft die Häufigkeit der Nutzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln durch die Haushaltsmitglieder der Euerdorfer Haushalte. Jeder Bewohner eines Haushalts sollte ankreuzen, wie häufig er welches Verkehrsmittel nutzt.

Differenziert wurde zwischen PKW, Motorrad/ Motorroller/ Mofa, Fahrrad sowie Bus/Bahn.

Insgesamt beantworteten 416 Haushaltsmitglieder, also 416 Personen, diese Frage. 60% der Befragten gaben an, dass sie täglich den PKW benutzen, fast 30% immerhin mehrmals die Woche. Damit ist der PKW das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

Am wenigsten genutzt werden Motorrad/Motorroller/Mofa, 76% gaben an, nie damit zu fahren.

Fast 50% der Befragten fahren nie mit Bus oder Bahn, 38% verwenden seltener als einmal pro Woche diese öffentlichen Verkehrsmittel.

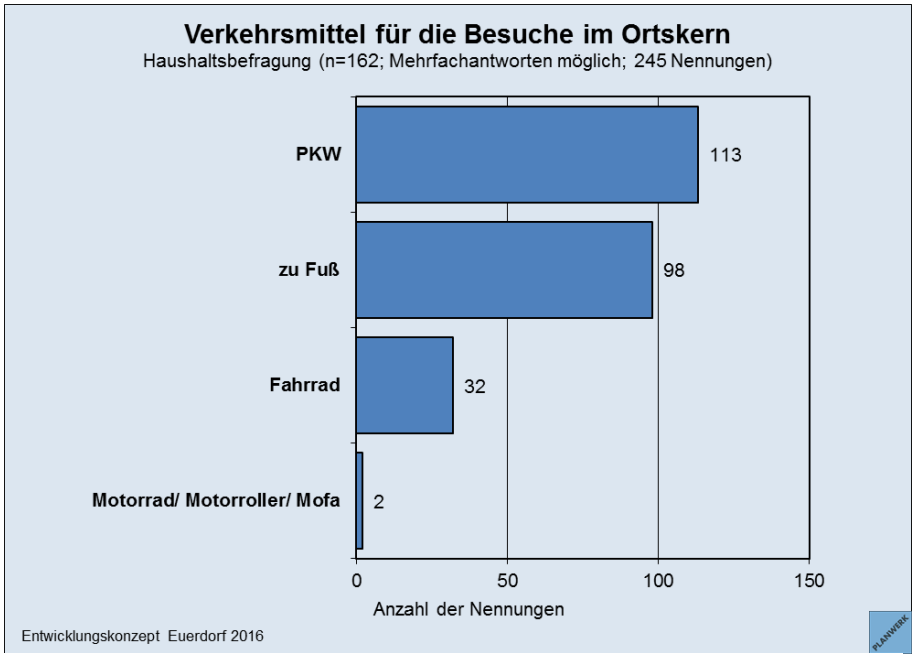


Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl für die Besuche des Ortskerns

Eine weitere Frage, die Rückschlüsse darauf zulässt wie beliebt einzelne Verkehrsmittel bei den Bewohnern Euerdorfs sind, betrifft die Verkehrsmittelwahl beim letzten Besuch des Ortskerns. Die Haushalte sollten angeben, welches Verkehrsmittel sie bei ihren letzten drei Besuchen des Ortskerns von Euerdorf verwendeten.

Insgesamt wurden 245 Nennungen abgegeben. Auch hier wurde der PKW am häufigsten genannt. Auf diese Antwortmöglichkeit entfielen 113 Nennungen. Am zweithäufigsten wurde der Besuch im Ortskern zu Fuß erledigt. Hier gab es fast 100 Nennungen. Die Antwortmöglichkeiten Bus oder Sonstiges wurde keinmal genannt.

Die durchschnittliche Anzahl von PKW pro Erwachsenem in Euerdorf beträgt 0,82.

3.3.3 Aspekte die in der Verkehrsführung in Euerdorf zu kurz kommen

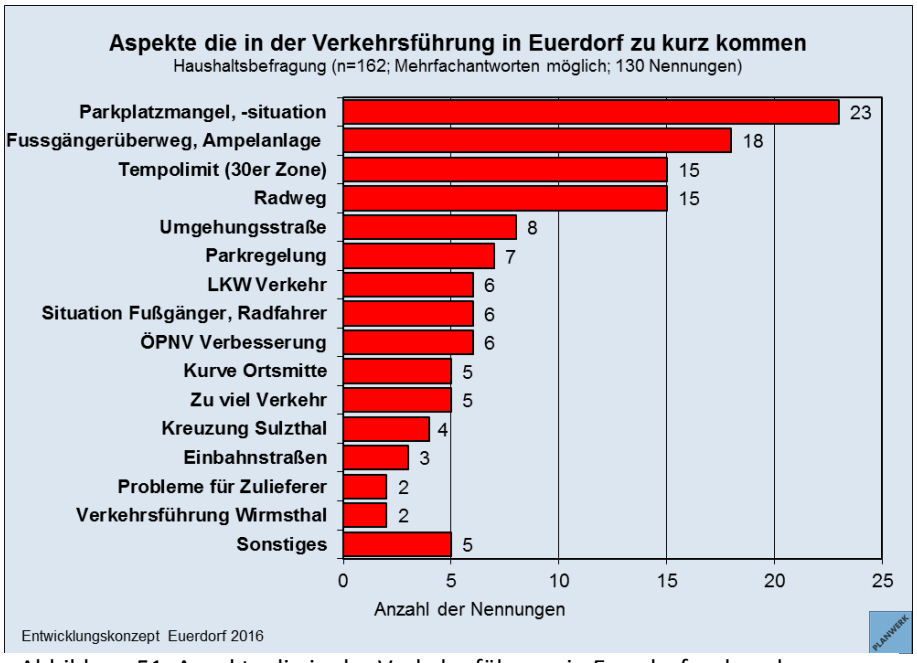


Abbildung 51: Aspekte die in der Verkehrsführung in Euerdorf zu kurz kommen

In einer offenen Frage wurden die Bewohner Euerdorfs dazu aufgefordert, Aspekte zu nennen, die ihrer Meinung nach hinsichtlich der Verkehrsführung in Euerdorf zu kurz kommen.

Insgesamt wurden 130 Nennungen gemacht. Der am häufigsten genannte Aspekt betrifft den Parkplatzmangel und die Parkplatzsituation in Euerdorf.

Genannt wurde beispielsweise, dass besonders im Innenort zu wenige oder schlechte Parkmöglichkeiten vorhanden sind, aber auch die schlechte Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten.

Die zweithäufigste Zahl der Nennungen entfällt auf das fehlende Vorhandensein von Fußgängerquerungshilfen, also ein Fußgängerüberweg oder Ampelanlagen. Besonders häufig wurde genannt, dass die Querung der Schweinfurter Straße oder Hammelburger Straße im Innenortbereich sehr gefährlich ist und es in der Vergangenheit bereits Unfälle gab.

Die dritthäufigste Anzahl an Nennungen, nämlich 15, betrifft zwei Aspekte. So wird ein Tempolimit im Ortskern gefordert.

Ebenfalls 15 Nennungen entfallen auf die schlechte Qualität der Radwege in Euerdorf und auf eine schlechte Radweganbindung an die nähere Umgebung, beispielsweise nach Bad Kissingen.

3.3.4 Ort an dem im Ortskern Euerdorf zuerst ein Parkplatz gesucht wird

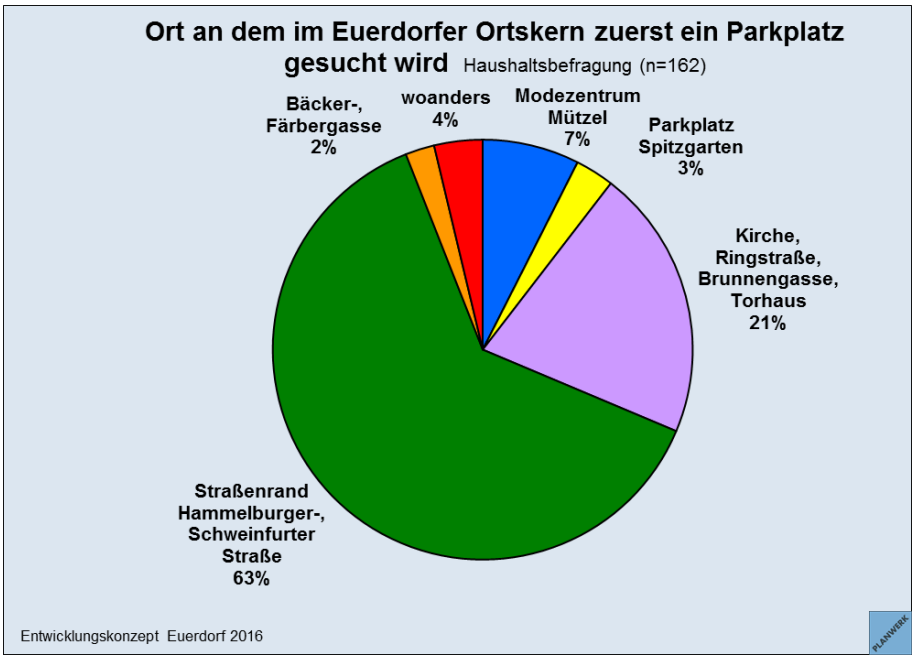


Abbildung 52: Ort an dem im Euerdorfer Ortskern zuerst ein Parkplatz gesucht wird

Um eine Aussage über die Beliebtheit der unterschiedlichen Parkplätze im Ortskern Euerdorfs treffen zu können, wurde abgefragt, an welchen Parkmöglichkeiten im Ortskern Euerdorfs zuerst nach einem Parkplatz gesucht wird. Insgesamt wurde diese Frage von 134 Befragten beantwortet.

Die meisten suchen zuerst am Straßenrand der Hammelburger Straße oder Schweinfurter Straße nach einem Parkplatz, nämlich gut 60%. Fast ¼ gaben an, zuerst an den Parkmöglichkeiten Kirche, Ringstraße, Brunnengasse oder am Torhaus zu suchen. 7% fahren zuerst das Modezentrum Mützel zum Parken an.

Am seltensten wurde die Bäcker- oder Färbergasse, mit 2% genannt. Ein vergleichbar geringer Anteil der Befragten, nämlich 3%, sucht zuerst auf dem Parkplatz Spitzgarten.

3.3.5 Vorschläge zur Verbesserung der Parksituation

Da die Parksituation in Euerdorf ein Schwerpunktthema dieses Konzepts darstellt, wurde in der Haushaltsbefragung nach Vorschlägen gefragt, wie diese Situation verbessert werden kann.

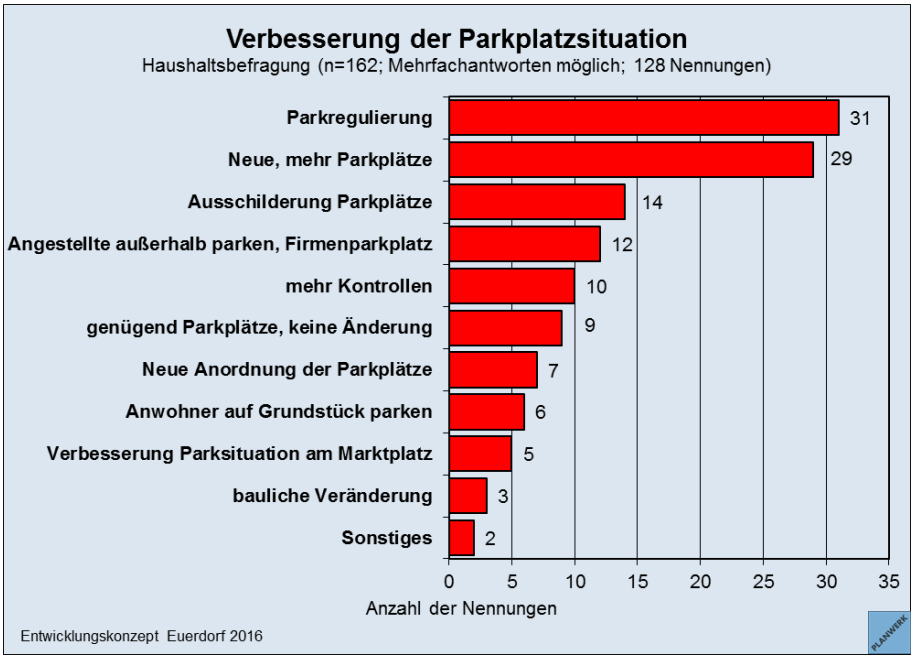


Abbildung 53: Verbesserung der Parkplatzsituation in Euerdorf

Die meisten Nennungen können mit dem Überbegriff Parkregulierungen zusammengefasst werden. Vorschläge in diese Richtung werden von 31 Haushalten gemacht. Eine Erhöhung der Parkplatzzahl und die Schaffung von neuen Parkmöglichkeiten im Innenort fordern 29 Haushalte.

Weitere genannte Aspekte sind die Ausschilderung von Parkplätzen, dass Angestellte auf einem Firmenparkplatz parken sollen oder auch die Neuanordnung von Parkplätzen.

Einige wenige Haushalte sagen, dass es genügend Parkplätze gebe und keine Änderung nötig wäre.

3.3.6 Stärken und Schwächen von Euerdorf

Wie im Einzelhandelskonzept detailliert erläutert ist, wurden die Haushalte auch allgemein nach den Stärken und Schwächen Euerdorfs gefragt. An dieser Stelle sollen lediglich die Aspekte, welche den Verkehr betreffen, kurz Erwähnung finden, ausführlich werden diese Fragen im Einzelhandelskonzept ausgewertet.

Stärken
Von 329 Nennungen entfielen die vierthäufigsten Nennungen auf die Verkehrs- und Bahnanbindung Euerdorfs, dies gaben 35 Befragte an. Auch die Infrastruktur wurde 20 Mal genannt und als positiver Aspekt hervorgehoben.

Schwächen
Allerdings entfallen auf Aspekte, die den Verkehr betreffen, die zweit- und dritthäufigsten Nennungen.

33 von 242 Nennungen betreffen die schlechte Parksituation und 30 Haushalte gaben Aspekte der Verkehrslage, -aufkommen, -führung als negativ an.

Konkret benannt werden beispielsweise das hohe Verkehrsaufkommen/ der Durchgangsverkehr, die Straßenführung und Einbahnregelungen, die Lautstärke des Verkehrs und fehlende Kontrollen oder fehlende strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Weitere Aspekte, die als Schwächen von Euerdorf Erwähnung fanden, sind die ungenügende ÖPNV-Anbindung (11 Nennungen), fehlende Fußgängerüberwege/Ampelanlage (5 Nennungen) und ein fehlender Radweg (5 Nennungen).

3.3.7 Wichtige Themen der Ortsentwicklung

In einer weiteren offenen Frage sollten die Bürger Euerdorfs wichtige Themen der Ortsentwicklung nennen. Wie im vorherigen Unterkapitel auch, findet eine detaillierte Auswertung dieser Fragestellung im Einzelhandelskonzept statt. Hier werden lediglich die Aspekte erwähnt, die den Verkehr betreffen.

Bei dieser Frage gab es insgesamt 186 Nennungen, Mehrfachantworten waren möglich. Erst das Thema mit den vierthäufigsten Nennungen betrifft den Verkehr. 15 Mal wurden als wichtige Themen der Ortsentwicklung die Verkehrssituation und der Durchgangsverkehr genannt.

Weniger Nennungen entfallen auf den Ausbau der Radwege (6 Nennungen), Geschwindigkeitsbegrenzungen (6 Nennungen), Fußgängerüberweg/-ampel (5 Nennungen), Verbesserung der Parkplatzsituation (4 Nennungen) und die Busanbindung (2 Nennungen).

3.4 Elektromobilität

Bei der Erstellung eines Verkehrskonzeptes sollte die Elektromobilität nicht ausgelassen werden. Denn um die CO2-Emissionen, Staus und Lärm langfristig zu verringern, muss schnellstmöglich ein Umdenken in unserem Mobilitätsverhalten stattfinden.

Ein gänzlicher Verzicht auf die individuelle (Auto-)Mobilität ist keine Lösung. Eine realistische Alternative stellt hingegen die Elektromobilität dar. Mit ihr sind positive Effekte auf die Lebensqualität in Städten und Gemeinden verbunden: Verbesserung der Luftqualität durch weniger Schadstoffe, weniger Verkehrslärm durch leisere Motoren sowie weniger Verkehr durch Einbindung in Mobilitätskonzepte, wie Car-Sharing und intermodale Verkehrsketten. Um einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, bis zum Jahr 2030 sogar sechs Millionen.

Neben der Kaufpreisförderung bei der Anschaffung eines Elektroautos für Privatpersonen und Kommunen, gibt es auch diverse Förderprogramme für Kommunen, die auf eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur abzielen. Förderprogramme wurden etwa von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgelegt. Förderprogramme und Unterstützung beim Aufbau der Ladesäule von staatlicher Seite sind absehbar.

Um das Eine-Million-Ziel der Bundesregierung verwirklichen zu können, besteht dringender Handlungsbedarf. Ein besonders wichtiger Aspekt ist die Bereitstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Wenn diese vorhanden ist, wird die Bereitschaft zum Kauf eines Elektroautos gesteigert, da somit das Problem der Reichweite minimiert werden kann. Während davon ausgegangen wird, dass ein Großteil der Ladevorgänge zu Hause stattfindet, dienen öffentliche Ladestationen dem Zwischenladen des E-Autos, um die Reichweite zu erhöhen.

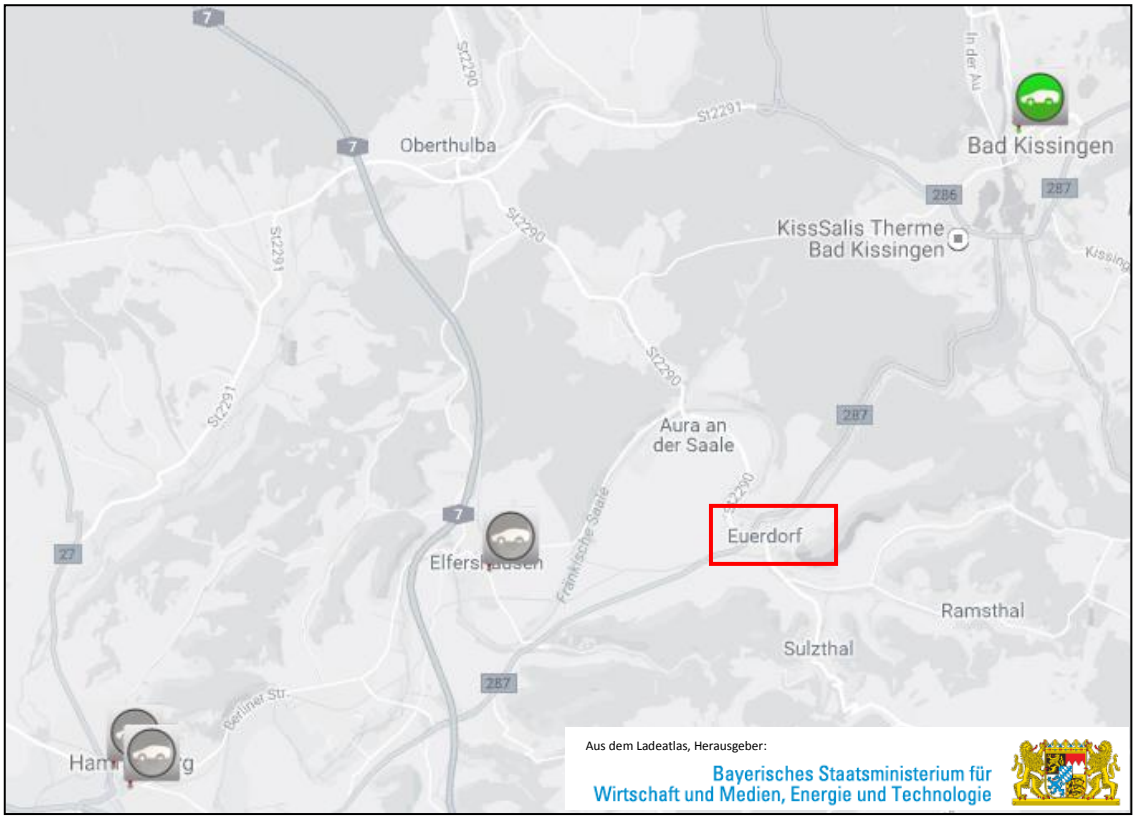


Abbildung 54: Ladestationen in der Nähe von Euerdorf

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie stellt einen Ladeatlas zur Verfügung, mit Echtzeit-Informationen zum Status der unterschiedlichen öffentlichen Ladestationen.

Eine in grüner Farbe gekennzeichnete Ladestation bedeutet, dass zum Betrachtungszeitpunkt alle Ladestationen verfügbar sind. Sofern Ladestationen in grauer Farbe dargestellt sind, ist für sie noch kein Live-Status verfügbar.

Für Euerdorf und Umgebung zeigt sich, dass die Anzahl an Ladestationen in diesem Bereich noch begrenzt ist. Demnach gibt es in der näheren Umgebung von Euerdorf lediglich Ladestationen in Hammelburg, Elfershausen und Bad Kissingen. Ein Zustand, der durchaus noch ausbaufähig ist.

Grundbedingungen für Standorte von Ladestationen sind:

- Gewisse Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge, erzeugt durch Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten der Beschäftigung für die Fahrer
- ganztätige Zugänglichkeit
- Sichtbarkeit der Ladestation
- hohe Frequenz des Standortes
- Erfüllung technischer Anforderungen und aktueller Standards
- kostenlose Parkmöglichkeit
- Sicherheit des Verkehrs
- Potenzial zur Erweiterung der Lademöglichkeit
- Anbindung an intermodale Verkehrsketten, z.B. P&R/ÖPNV

Bei der Entwicklung eines Konzeptes zur Elektromobilität sollten auch immer die landkreisweiten Entwicklungen und Projekte berücksichtigt werden. Die Landkreise Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld sind beispielsweise momentan dabei, das Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum“ zu entwickeln.

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Erhebungen und Situationsanalysen wurden am Ende der jeweiligen Kapitel bereits kurz zusammengefasst. Für das Verkehrsaufkommen lassen sich folgende wesentlichen Erkenntnisse formulieren:

- Das Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse St2290 liegt mit bis zu 6.000 Fahrzeugen (Querschnitt) pro Tag in einer für eine Staatsstraße durchaus üblichen Größenordnung.
- Eine derartige Verkehrsbelastung führt aber in einem Innenort mit zusätzlichen Verkehrsaktivitäten, wie Parksuchverkehr, Fuß- und Radverkehr, Einkaufsverkehr usw., zwangsläufig zu Konflikten.
- Auch die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Tageszeiten weist die normalen Verteilungskurven mit einer Morgenspitze und einer eher breiten Nachmittags-/Abendspitze auf.
- Die Tatsache der ausgeprägten Verkehrsspitze im Zeitraum des Nachmittags, in dem auch die intensivsten sonstigen Aktivitäten zu verzeichnen sind, ist Ursache für entstehende Konfliktsituationen.
- Der Anteil des Güterverkehrs liegt mit im Mittel 10% des Verkehrsaufkommens ebenfalls in einer Größenordnung, die für eine Staatsstraße üblich ist.
- Auch für den Güterverkehr gilt, dass durch das Verkehrsaufkommen innerörtliche Konflikte im Verkehrsraum zwangsläufig entstehen müssen.
- Die Belastung des Güterverkehrs in der Spitzenstunde von ca. 50 Fahrzeugen bedeutet, dass etwa minütlich ein Fahrzeug dieser Kategorie durch den Innenort fährt.
- Die Parkplatzsituation in Euerdorf weist grundsätzlich ein insgesamt betrachtet ausreichendes Angebot an Stellplätzen aus. Gesamtörtlich sind selbst zur Zeit der Spitzenbelastung etwa 50% der Parkplätze verfügbar.
- Fokussiert man die Parkplatzthematik auf den Kernbereich des Innenorts wird schnell deutlich, wo die eigentlichen Problembereiche liegen. In den Bereichen der Hauptachse, die auch die meisten Versorgungsstandorte aufweist, werden hohe bis maximale Auslastungswerte erreicht.
- Große Einheiten an Parkplatzangebot (wie Mützel oder Spitzgarten) weisen durchgängige hohe Reserven an verfügbaren Parkplätzen auf.
- Wenn auch in den zentralen Bereichen die Mehrzahl der Parkenden solche mit Parkdauern unter 2 Stunden sind, so bestehen doch zählbare Anteile von Dauerparkern mit einer Parkdauer von über 2, teilweise über 6 Stunden.
- Durch die durchgeführte Haushaltsbefragung wird deutlich, dass die erfassten Ergebnisse auch von den BewohnerInnen Euerdorfs entsprechend wahrgenommen werden.
- Die Situation des fließenden Verkehrs wird als Belästigung und Gefährdung empfunden. Vor allem Fußgänger und Fahrradfahrer, die z.B. die Hauptachse queren wollen, sind hier beeinträchtigt.
- Das gesamte Verkehrsaufkommen, vor allem des Güterverkehrs, wird als Belästigung empfunden und einem nicht notwendigen Durchgangsverkehr zugeschrieben.

- Die Tatsache, dass ein beträchtlicher Anteil der Euerdorfer den Innenort zu Fuß aufsucht, rechtfertigt natürlich die bestehenden Bedenken.
- In der Haushaltsbefragung wurde häufig genannt, dass die Radwegeverbindung nach Bad Kissingen verbessert werden muss. Bei der Frage nach den Schwächen Euerdorfs wurde dieser Aspekt am dritthäufigsten genannt. Das bestätigt auch die Befragungsergebnisse der Schuh & Co. GmbH in Germering, die im August 2015 eine Bedarfsermittlung für den Radweg Euerdorf – Bad Kissingen durchführte.
- Das öffentliche Ladestationsnetzwerk für die Elektromobilität ist in Euerdorf und der näheren Umgebung noch ausbaufähig.

4.2 Ableitung von Maßnahmen

Insgesamt lassen sich die möglichen zu ergreifenden Maßnahmen in mehrere Themenpakete schnüren. In einem nächsten Schritt gilt es nun diese in die Umsetzung des parallel erarbeiteten ISEK zu integrieren. Einige der Maßnahmen sind im Maßnahmenplan zusammengefasst. Dieser findet sich auch noch einmal im Format DINA3 im Anhang.

Eine Kernfrage der Verkehrssituation in Verbindung mit der Aufwertung des Innenorts von Euerdorf ist, ob eine Verlagerung der aktuell durch den Ort fließenden Verkehrsströme möglich und zielführend ist. In der Vergangenheit wurde bereits eine Variante entlang der Bahnlinie sozusagen aus Richtung Hammelburg (B287) mit der Richtung Schweinfurt (St2290) verbindend diskutiert.

Aus den Erkenntnissen der Verkehrsuntersuchung kann eine derartige Maßnahme nicht befürwortet werden und zwar aus unterschiedlichen Gründen:

- Eine Umgehungsstraße in diesem Bereich kann nur den vorhandenen Durchgangsverkehr aufnehmen, der zwar immerhin gut 50% des Gesamtverkehrsaufkommens, aber beim Güterverkehr je nach Richtung unter 50% ausmacht.
- Von diesem Durchgangsverkehr ist aber nur ein etwa die Hälfte ausmachender Anteil mit der großräumigen Verbindung Richtung Hammelburg verknüpft. Die anderen Verkehrsverflechtungen Richtung Bad Kissingen oder Aura würden weiterhin potenziell die Verbindung durch den Ort benutzen. Ein komplettes Abhängen dieser Ortsdurchfahrt scheint aus gegenwärtiger Sicht nicht zielführend.
- Weiter wird durch den Verkehr durch den Innenort von Euerdorf die Versorgungsqualität der dort noch ansässigen Betriebe gewährleistet. Eine Verlagerung der Verkehrsströme aus dem Ort hinaus würde sich negativ auf die Versorgungsstandorte in Euerdorf auswirken.

Aus diesen genannten Gründen sollte die Strategie dahingehend verfolgt werden, das Verkehrsaufkommen im Innenort von Euerdorf verträglicher zu gestalten. Dazu gehören folgende Maßnahmen:

- Schaffung einer innerörtlichen Geschäftszone zwischen zukünftigem Rathaus und der Bahnbrücke mit einer Temporeduzierung auf 20 km/h. Idealerweise ist der gesamte weitere Innenort mit Marktplatz bis zum Kissinger Tor bzw. der gesamte Bereich innerhalb der Ringstraße in diese Altort-Zone eingebunden.

- Schaffung von Überquerungshilfen an mindestens zwei bis drei Stellen im Straßenverlauf der verkehrlichen Hauptachse der St2290.

Die Situation im Parkraum wird durch eine Überlastung der zentral im Innenort vorhandenen Parkplätze geprägt. Gleichzeitig liegt die Auslastung des gesamten Parkplatzangebots im gesamten Innenort im Maximum bei ca. 50%. Somit ist die Parkplatzsituation durch dieses Ungleichgewicht zwischen den geschäftsnahen, straßenbegleitenden Parkplätzen und den etwas davon entfernten größeren Parkplätzen wie Mützel oder Spitzgarten gekennzeichnet. Die Erhebung hat auch ergeben, dass an den zentralen z.T. straßenbegleitenden Parkplätzen durchaus auch Dauerparker mit mehr als 2 Stunden Parkdauer erfasst wurden. Einen großen Anteil machen dabei sicherlich die Anwohner der innerörtlichen Wohnbereiche aus, auch für sie muss eine Lösung der Stellplatzproblematik gefunden werden. Eine derartige Parksituation kann nur durch konsequente Parkraumbewirtschaftung bewältigt werden. Somit werden folgende Maßnahmen zur Optimierung der Parkraumsituation vorgeschlagen:

- Einführung einer klaren Zonierung zwischen zentralen und weniger zentralen Parkplätzen. Für die offiziellen Stellplätze im Straßenraum wird eine zeitliche Beschränkung auf max. 2h vorgeschlagen. Um zu verhindern, dass an jedem relevanten Bereich dafür Schilder aufgestellt werden müssen, wird eine Altort-Zone vorgeschlagen, die an den jeweiligen Einfahrten zum Altort installiert wird und sowohl Zone 20 als auch die Parkraumbeschränkung festlegt.
- Für die Anwohner dieses innerörtlichen Altort-Bereichs, die in der Regel zu den Dauerparkern gehören, muss eine Lösung gefunden werden. Für sie sollen Quartiersparkplätze vorgesehen werden, wie auch im ISEK des Büros bernd müller architekt und stadtplaner (bma) empfohlen. Diese Parkplätze können entweder in momentan ungenutzten Nebengebäuden (z.B. Scheunen) oder in Innenhöfen liegen.
- Einzelne größere Parkierungseinrichtungen sollten von der Regelung ausgenommen werden. Allen voran der Parkplatz Spitzgarten, der als Parkplatz für Langzeitparker ausgewiesen werden sollte. Zusätzlich könnte am Parkdeck Mützel ein Bereich für Langzeitparker ausgewiesen werden. Dieser sollte vor allem für Beschäftigte in den Betrieben des Innenorts zur Verfügung stehen. Weitere Parkplätze wie am Reitsportladen (30 Stellplätze) sollten für spezielle Events im Innenort zur Verfügung stehen, ebenso wie die Parkplätze nördlich der Saale und der Parkplatz an der heutigen Verwaltungsgemeinschaft.
- Eine effektive Parkraumbewirtschaftung setzt auch eine deutlich erkennbare Beschilderung voraus. Neben der bereits erwähnten Beschilderung an den Zufahrten zum Altort, müssen die genannten Parkplätze unter Angabe der möglichen Parkdauer ausgeschildert werden.
- Weiter setzt eine effektive Parkraumbewirtschaftung auch eine konsequente Kontrolle der Beschränkungen voraus. Durch einen unregelmäßig stattfindenden und damit nicht kalkulierbaren Dienst der Parkraumüberwachung muss dies kontinuierlich gewährleistet werden.

Verbesserungen im Bereich des ÖPNV sind dahingehend notwendig, dass die vorhandenen Angebote offensiv beworben werden müssen. Wie die Befragung der EuerdorferBürgerInnen ergeben hat, bestehen hier offensichtlich Informationsdefizite. Die Tatsache, dass Euerdorf mit einer Bahnlinie mit den benachbarten zentralen Orten Hammelburg und Bad Kissingen relativ gut verbunden ist, muss vor

Ort noch besser kommuniziert werden. Ergänzt wird dieses Netz noch von regionalen Buslinien. Vorschlag ist die Ausarbeitung eines speziellen Euerdorfer Fahrplans mit Auflistung der Verbindungen zu den Nachbarorten in einfacher und übersichtlicher Form.

Zudem wird empfohlen, die Bushaltestelle in der Schweinfurter Straße nach Norden in den zentralen Innenortbereich Euerdorfs zu verlegen. Damit wird eine bessere Erreichbarkeit der ortsansässigen Einzelhändler sowie weiterer Betriebe und Einrichtungen mit dem ÖPNV gewährleistet. Auch die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs von der Bushaltestelle aus wird erleichtert.

Im Bereich der Radwegeanbindung wird empfohlen, den Neubau des Radwegs nach Bad Kissingen zeitnah umzusetzen. Dieser Wunsch der Bevölkerung kommt auch in der Haushaltsbefragung immer wieder auf.

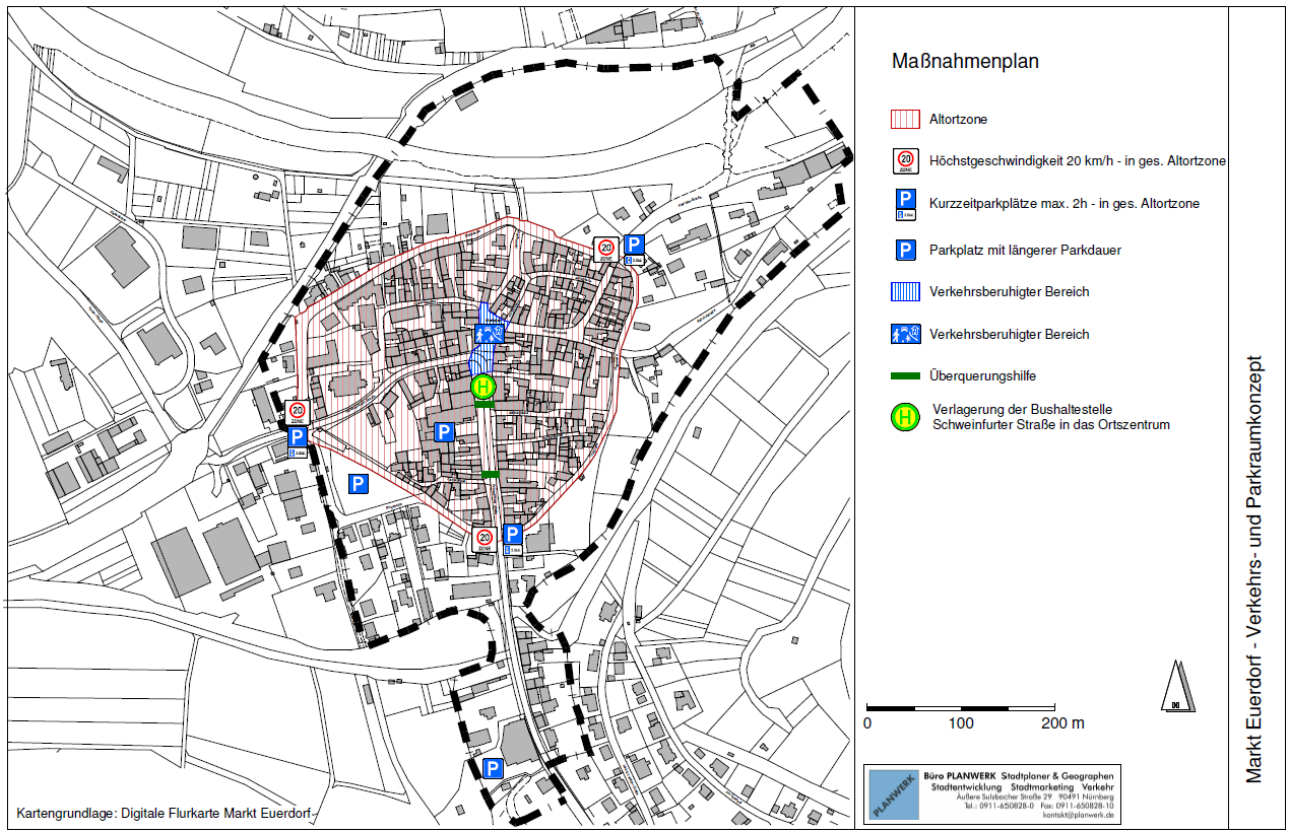


Abbildung 55: Maßnahmenplan, Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Markt Euerdorf

Hinsichtlich der Elektromobilität gilt es sich zunächst einen Überblick über Projekte der näheren Umgebung oder des Landkreises zu verschaffen und daraus Synergieeffekte zu ziehen sowie sich an Projekten zu beteiligen.

Die Erstellung eines Ladestationen-Konzeptes ist ein erster Schritt zur Förderung der E-Mobilität in Euerdorf. Dies sollte jedoch nicht nur auf kommunaler Ebene durchgeführt werden. Sinnvoll erscheint ein landkreis- oder regionsweites Konzept.

Für den Markt Euerdorf sind Standorte für Ladestationen an folgenden Parkplätzen denkbar:

- Vor dem neuen Rathaus
- Auf dem Mützel Parkplatz
- Auf dem Rewe Parkplatz

- Auf dem Parkplatz Spitzgarten

Dabei gilt zu beachten, dass die Ladestationen auf den Standorten der privaten Flächen von den Eigentümern betrieben werden müssen und auf kommunalen Flächen seitens des Marktes Euerdorf. Da der Betrieb mit der Einhaltung von Regularien und mit Aufwand verbunden ist, ist es ratsam sich einem Ladeverbund anzuschließen oder einen Dienstleister zu beauftragen.

Weitere mögliche verknüpfende Projekte sind E-Autos im kommunalen Fuhrpark, Car-Sharing mit Elektroautos sowie Informationen und Unterstützung von Betrieben zur Eingliederung von E-Autos in den Fuhrpark. Auch die Betrachtung von E-Bikes kann aus touristischer Sicht relevant sein.

Damit die in Kapitel 4 empfohlenen Maßnahmen als „abwägungsrelevantes“ Material in die Bauleitplanung und den integrierten städtebaulichen Entwicklungsprozess des Marktes Euerdorf einfließen können, bedarf es deren Billigung durch den Marktgemeinderat. Das Verkehrskonzept wurde vom Marktgemeinderat in der Sitzung am 22.11.2016 gebilligt.

Büro PLANWERK
Nürnberg, im November 2016

5 Anhang

Abbildung 8: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz

Abbildung 10: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz

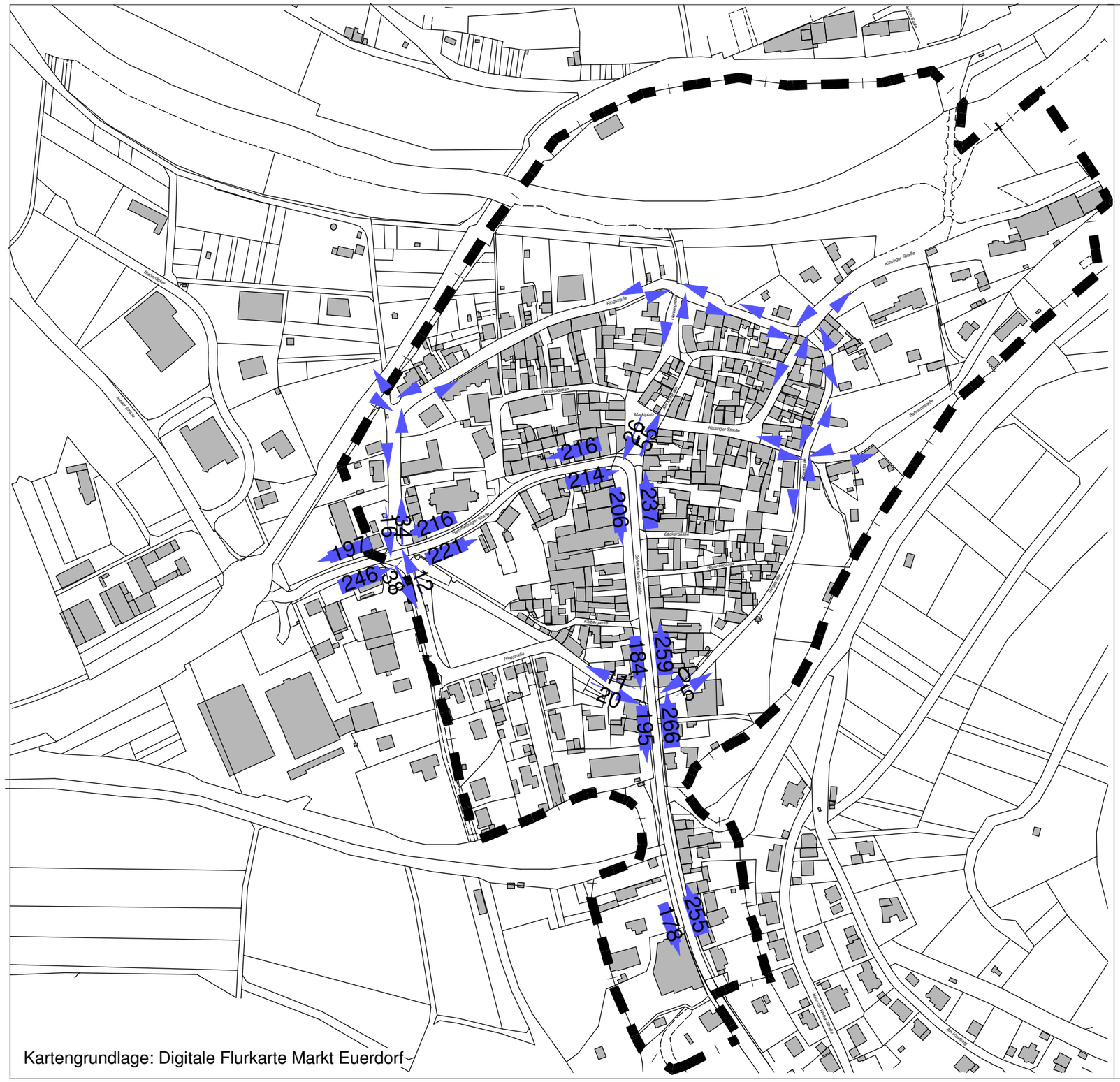
Abbildung 13: Richtungsströme Spitzenstunden Morgenverkehr, Pkw

Abbildung 14: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Pkw

Abbildung 16: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Güter-/Schwerverkehr

Abbildung 17: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Güter-/Schwerverkehr

Abbildung 55: Maßnahmenplan, Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Markt Euerdorf



Kartengrundlage: Digitale Flurkarte Markt Euerdorf

Richtungsströme
Spitzenstunde Morgenverkehr
(7:00 - 8:00 Uhr)
Kfz

Linienbreite: Anzahl Kfz pro Stunde

Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept

Richtungsströme
Spitzenstunde Abendverkehr
(16:30 - 17:30 Uhr)
Kfz

Linienbreite: Anzahl Kfz pro Stunde

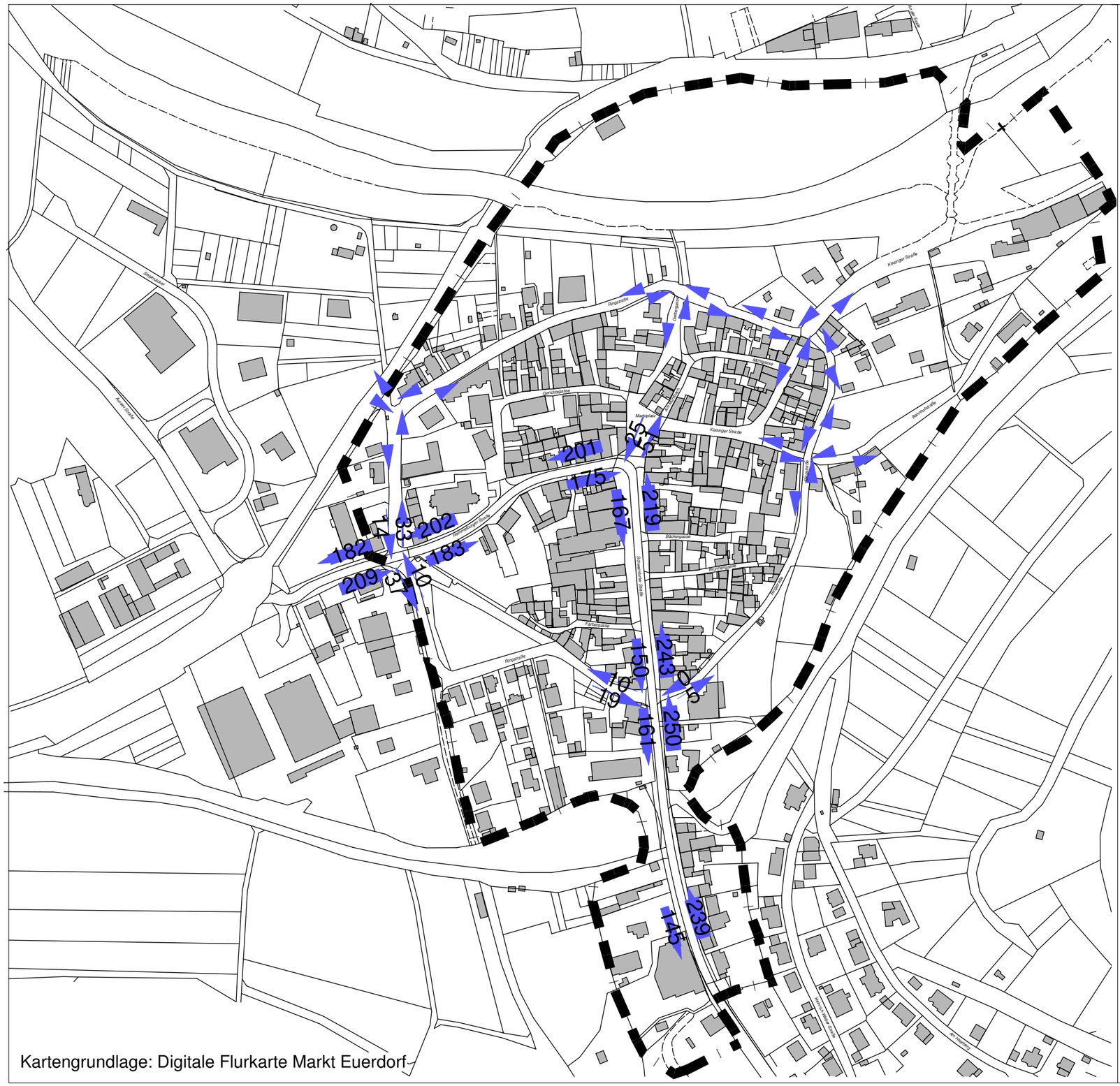
Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept



Kartengrundlage: Digitale Flurkarte Markt Euerdorf

Richtungsströme
Spitzenstunde Morgenverkehr
(7:00 - 8:00 Uhr)
Pkw

Linienbreite: Anzahl Pkw pro Stunde

Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept

Kartengrundlage: Digitale Flurkarte Markt Euerdorf

Richtungsströme
Spitzenstunde Abendverkehr
(16:30 - 17:30 Uhr)
Pkw

Linienbreite: Anzahl Pkw pro Stunde

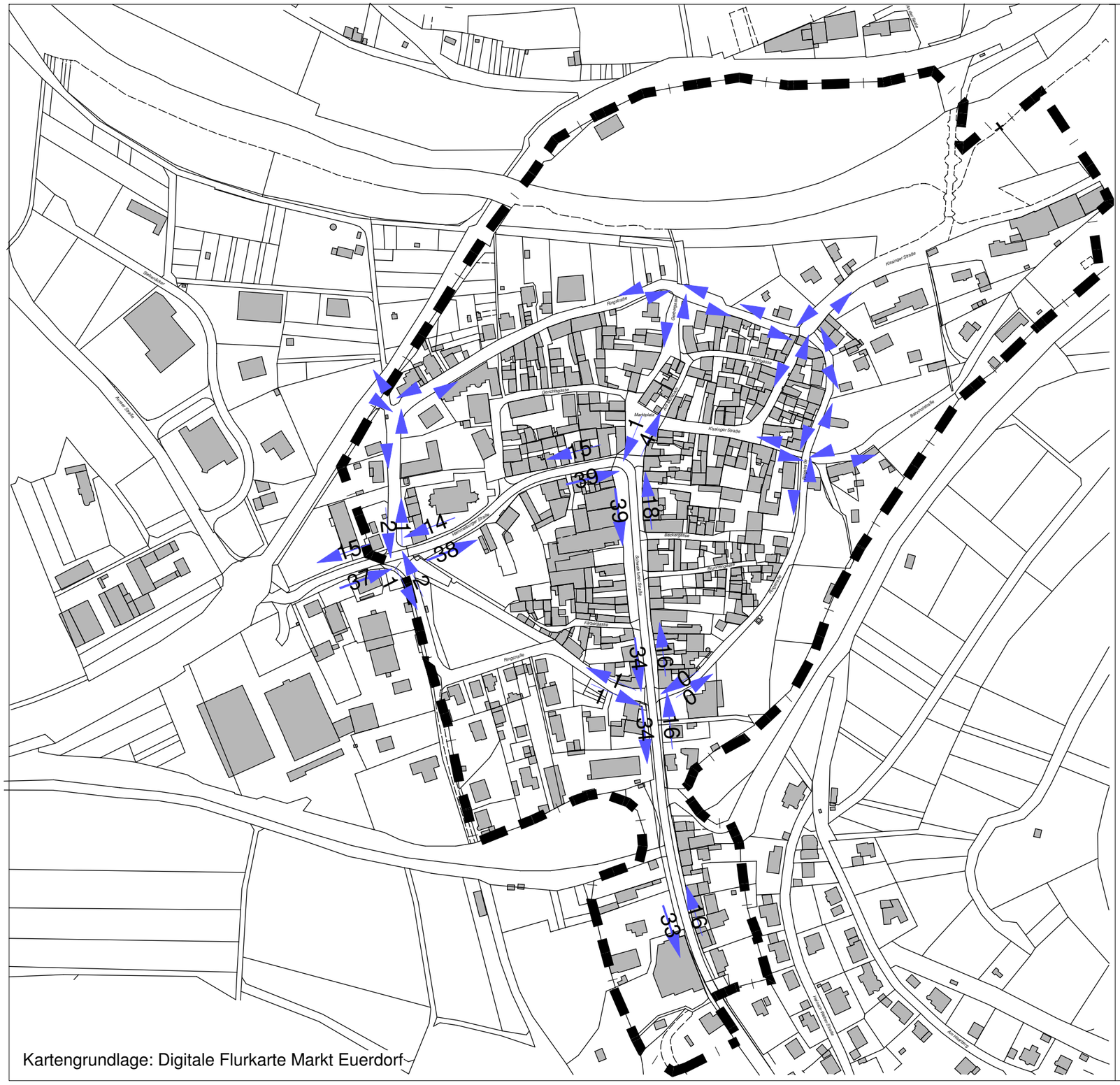
Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept



Kartengrundlage: Digitale Flurkarte Markt Euerdorf

Richtungsströme
Spitzenstunde Morgenverkehr
(7:00 - 8:00 Uhr)
Güterverkehr, Schwerverkehr

Linienbreite: Anzahl Fahrzeuge (Güterverkehr, Schwerverkehr) pro Stunde

Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept

Richtungsströme
Spitzenstunde Abendverkehr
(16:30 - 17:30 Uhr)
Güterverkehr, Schwerverkehr

Linienbreite: Anzahl Fahrzeuge (Güterverkehr, Schwerverkehr) pro Stunde

Zählung Juni 2016

0 100 200 m

N

PLANWERK
Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept

Maßnahmenplan

- Altortzone
- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h - in ges. Altortzone
- Kurzzeitparkplätze max. 2h - in ges. Altortzone
- Parkplatz mit längerer Parkdauer
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Überquerungshilfe
- Verlagerung der Bushaltestelle Schweinfurter Straße in das Ortszentrum

0 100 200 m

N

Büro PLANWERK Stadtplaner & Geographen
Stadtentwicklung Stadtmarketing Verkehr
Äußere Sulzbacher Straße 29 90491 Nürnberg
Tel.: 0911-650828-0 Fax: 0911-650828-10
kontakt@planwerk.de

Markt Euerdorf - Verkehrs- und Parkraumkonzept