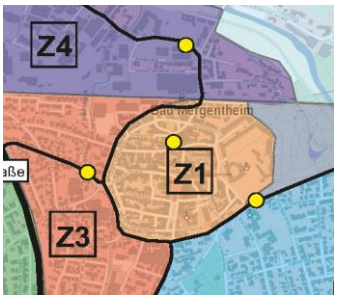
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Bad Mergentheim

Verkehrskonzept Innenstadt



Verkehrskonzept Innenstadt

im Auftrag der

Stadt Bad Mergentheim

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard

Sophia Soetermanns

Aachen, März 2020

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1. AUFGABENSTELLUNG 1

2. VERKEHRSZÄHLUNG 2

2.1 Ergebnisse Zählstellen Knotenpunkte mit der B 19 und B 290 4
2.2 Ergebnisse Zählstellen Innenstadt 8

3. KRAFTFAHRERBEFRAGUNG 18

3.1 Methodik und Durchführung 18
3.2 Auswertung 22

3.2.1 Darstellung der Quelle-Ziel-Beziehungen (Routenwahl) 22
3.2.2 Gründe für die Routenwahl 34
3.2.3 Darstellung der Kfz-Fahrten nach Verkehrsarten 37
3.2.4 Räumliche Verteilung der Fahrten 39
3.2.5 Potenziale zur Verkehrsverlagerung 40

4. PARKRAUMANGEBOT 42

4.1 Bestehende Parkraumbewirtschaftung 42
4.2 Parkstände im öffentlichen Straßenraum 43
4.3 Parkierungsanlagen 45

5. PARKRAUMNACHFRAGE 48

5.1 Durchführung Parkraumerhebung 48
5.2 Belegung und Auslastung 49
5.3 Parkdauer und Nutzergruppen 59
5.4 Umschlaggrad 66
5.5 Auswertung Parkbauten 68

6. STELLPLATZBILANZ 73

7. AUSWERTUNG ZUSÄTZLICHER UNTERLAGEN 75

7.1 Stadträume mit hoher Nutzungsintensität 75
7.2 ÖPNV-Erschließung 77
7.3 Fuß- und Radverkehr 79
7.4 Auswertung der Unfallstatistik 82
7.5 Zukünftige Entwicklungen 86

8. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG 89

9. VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT 93

9.1 Zielkonzept 93
9.2 Beschreibung der Einzelkonzepte 96
9.2.1 Erschließungskonzept 96
9.2.2 Straßenhierarchie und Ausbaumerkmale 98
9.2.3 Rad- und Fußverkehr 104
9.2.4 ÖPNV 106
9.2.5 Parkraumkonzept 107
9.3 Stufenweise Umsetzung 113

10. AUSBLICK UND WEITERE VORGEHENSWEISE 120

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 2.1: Erhebungsstandorte Verkehrszählung 2019 ... 3
Abb. 2.2: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 19/ Deutschordenstraße (GEOVISTA) ... 4
Abb. 2.3: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Wachbacher Straße (GEOVISTA) ... 5
Abb. 2.4: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Schillerstraße (GEOVISTA) ... 6
Abb. 2.5: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Herrenwiesenstraße (GEOVISTA) ... 7
Abb. 2.6: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße (GEOVISTA) ... 8
Abb. 2.7: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde vormittags – KP Wachbacher Straße/ Oberer Graben (GEOVISTA) ... 10
Abb. 2.8: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Boxberger Straße/ Unterer Graben (GEOVISTA) ... 11
Abb. 2.9: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde vormittags – KP Am Ledermarkt/ Nonnengasse (GEOVISTA) ... 12
Abb. 2.10: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Poststraße/ Härterichstraße (GEOVISTA) ... 13
Abb. 2.11: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße (GEOVISTA) ... 15
Abb. 2.12: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Poststraße/ Bahnhofstraße (GEOVISTA) ... 16
Abb. 2.13: Gesamtübersicht Ergebnisse Verkehrszählung (Kfz-Verkehr) ... 17
Abb. 3.1: Erhebungsstandorte Kraftfahrerbefragung ... 19
Abb. 3.2: Zelleneinteilung Kraftfahrerbefragung – Teil 1 ... 20
Abb. 3.3: Zelleneinteilung Kraftfahrerbefragung – Teil 2 ... 21
Abb. 3.4: Pkw-Matrixspinne – gesamt ... 33
Abb. 3.5: Fahrtzwecke ... 35
Abb. 3.6: Besetzungsgrad der Pkw ... 36
Abb. 3.7: Verteilung der Pkw-Fahrten nach Verkehrsarten ... 38
Abb. 4.1: Parken im öffentlichen Straßenraum (Quelle: Stadt Bad Mergentheim) ... 44
Abb. 4.2: Parkraumkapazität im Straßenraum ... 45
Abb. 4.3: Parkraumkapazität Parkierungsanlagen ... 46
Abb. 4.4: Parkraumbewirtschaftung – Bestand ... 47
Abb. 5.1: Parkraumauslastung öffentlicher Straßenraum ... 49
Abb. 5.2: Mittlere Belegung und Bewirtschaftung (öffentlicher Straßenraum) ... 53
Abb. 5.3: Parkraumauslastung Parkplätze (eigene Darstellung) ... 54

Abb. 5.4: Mittlere Belegung aller Parkstände ... 57
Abb. 5.5: Maximale Belegung aller Parkstände ... 58
Abb. 5.6: Mittlere Parkdauer und Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet ... 60
Abb. 5.7: Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker und Bewirtschaftung ... 60
Abb. 5.8: Anteil Kurzparker an der Gesamtnachfrage ... 61
Abb. 5.9: Anteil Mittelparker an der Gesamtnachfrage ... 62
Abb. 5.10: Anteil Langparker an der Gesamtnachfrage ... 63
Abb. 5.11: Anteil Dauerparker an der Gesamtnachfrage ... 64
Abb. 5.12: Mittlere Parkdauer ... 65
Abb. 5.13: Umschlaggrad und Bewirtschaftung ... 66
Abb. 5.14: Umschlaggrad je legalem Parkstand ... 67
Abb. 5.15: Auslastung Parkhaus Altstadt/ Schloss ... 68
Abb. 5.16: Auslastung Parkhaus Bahnhof ... 69
Abb. 5.17: Auslastung Parkhaus Am Schloss ... 70
Abb. 5.18: Auslastung Tiefgarage Neues Rathaus ... 71
Abb. 6.1: Parkraumauslastung ... 73
Abb. 7.1: Einzelhandel und Gewerbe (Quelle: Stadt Bad Mergentheim) ... 75
Abb. 7.2: Denkmalpflegerischer Werteplan (Quelle: Stadt Bad Mergentheim) ... 76
Abb. 7.3: Stadträume mit hoher Nutzungsintensität (Fotos: Stadt Bad Mergentheim) ... 77
Abb. 7.4: Liniennetz Bad Mergentheim (Quelle: Stadtverkehr Bad Mergentheim GmbH, Stand Dezember 2017) ... 78
Abb. 7.5: Haltestellen Gänsmarkt und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz (Quelle: Stadt Bad Mergentheim) ... 79
Abb. 7.6: Anlagen für den Fußverkehr in der Innenstadt (Fotos: Stadt Bad Mergentheim) ... 80
Abb. 7.7: Führung Radverkehr (Quelle: Stadt Bad Mergentheim) ... 82
Abb. 7.8: Unfallkennzahlen und -entwicklung ... 83
Abb. 7.9: Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen ... 84
Abb. 7.10: Unfälle im Jahr 2016 im Stadtgebiet nördlich der Bahnlinie ... 85
Abb. 7.11: Unfälle im Jahr 2016 im Stadtgebiet südlich der Bahnlinie ... 85
Abb. 9.1: Zielkonzept ... 95
Abb. 9.2: Zukünftige Straßenhierarchie nach RASt 06 ... 103
Abb. 9.3: Zukünftige Führung des Radverkehrs in der Innenstadt ... 105
Abb. 9.4: Erste Stufe – kurzfristige Maßnahmen, Teil 1 ... 115
Abb. 9.5: Erste Stufe – kurzfristige Maßnahmen, Teil 2 ... 117
Abb. 9.6: Zweite Stufe – Mittel- bis langfristige Maßnahmen ... 119

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1: Erhebungsstandorte Verkehrszählung 2019 ... 2
Tab. 3.1: Kraftfahrerbefragung – Verkehrszellenbeschreibung ... 18
Tab. 3.2: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Herrenwiesenstraße ... 22
Tab. 3.3: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Herrenwiesenstraße ... 23
Tab. 3.4: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Gänsmarkt ... 24
Tab. 3.5: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Gänsmarkt ... 25
Tab. 3.6: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Schillerstraße ... 26
Tab. 3.7: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Schillerstraße ... 27
Tab. 3.8: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Igersheimer Straße ... 28
Tab. 3.9: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Igersheimer Straße ... 29
Tab. 3.10: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Wachbacher Straße ... 30
Tab. 3.11: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Wachbacher Straße ... 31
Tab. 3.12: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – gesamt ... 32
Tab. 3.13: Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken ... 36
Tab. 3.14: Pkw_{Di-Do} an den Befragungsstandorten in 24 h ... 41
Tab. 3.15: Verlagerungspotenzial Pkw in 24 h ... 41
Tab. 5.1: Parkraumbelegung und -auslastung je Intervall (öffentlicher Straßenraum) ... 50
Tab. 5.2: Parkraumbelegung und -auslastung über alle Intervalle (Straßenraum) ... 52
Tab. 5.3: Stellplatzbelegung und -auslastung je Intervall (Parkplätze) ... 55
Tab. 5.4: Parkraumbelegung und -auslastung über alle Intervalle (Parkplätze) ... 56
Tab. 5.5: Kapazität, Nachfrage und Umschlaggrad je Bewirtschaftung ... 66
Tab. 7.1: Unfallkennzahlen und -entwicklung ... 83
Tab. 7.2: Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen ... 84

1. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Bad Mergentheim als bedeutendes Heilbad und wachsende Stadt ist auf eine hohe Kur- und Erholungsqualität als Wirtschaftsfaktor, aber auch als Wohnstandort angewiesen. Hier haben der Kurbereich und die unmittelbar benachbarte Innenstadt eine zentrale Bedeutung. Um diesen Bereich von Umwelteinwirkungen zu entlasten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, soll für die Innenstadt ein integriertes Verkehrskonzept erstellt werden. Das Motto "Stadt der Lebensfreude" soll mit diesen Maßnahmen unterstützt werden und kann als Leitmotiv dienen.

Die Stadt Bad Mergentheim besitzt durch den Neubau der Ortsumfahrung im Zuge der B 19 und der B 290 einen 270°-Ring um den Stadtkern. Dennoch nutzt offensichtlich ein wesentlicher Teil der Kraftfahrer weiterhin die "traditionelle" Route durch die Innenstadt für darüber hinausgehende Ziele. Der erste Ansatzpunkt für das Verkehrskonzept liegt deshalb in der Beurteilung der Potenziale im Kfz-Verkehr, die aus der Innenstadt auf die Ortsumfahrungen (und ggf. weitere geeignete Routen) verlagert werden können und damit die Innenstadt entlasten.

Ein zweiter Ansatzpunkt liegt darin, über eine Optimierung des Stellplatzangebots und des Parkraummanagements die Kfz-Verkehre, die die Innenstadt zum Ziel haben, möglichst verträglich zu führen, Parksuchverkehre zu vermeiden und empfindliche Stadtbereiche zu entlasten.

Den dritten letztlich entscheidenden Ansatzpunkt bietet das Erschließungskonzept für die Innenstadt, das

- den Wirtschaftsverkehr sicherstellt,
- die Innenstadt für Bewohner und Besucher erreichbar hält,
- die Aufenthaltsqualität erhöht,
- eine vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht,
- städtebaulich wertvolle Bereiche besser erlebbar macht,
- dem Rad- und Fußverkehr einen sicheren Bewegungsraum bietet.

2. VERKEHRSZÄHLUNG

Am Dienstag, den 16. Juli 2019, führte die Firma GEOVISTA GmbH, Bayreuth, im Auftrag von PRR Knotenstromzählungen mit Videotechnik an elf Zählstellen zwischen 00:00 und 24:00 Uhr durch (siehe auch Abb. 2.1):

Tab. 2.1: Erhebungsstandorte Verkehrszählung 2019

Nummer	Name manuelle Zählstelle (Knotenpunkt)
1	Deutschordenstraße/ B 19
2	Wachbacher Straße/ B 290
3	Schillerstraße/ B 290
4	Herrenwiesenstraße/ B 290
5	Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße
6	Wachbacher Straße/ Oberer Graben
7	Boxberger Straße/ Unterer Graben
8	Am Ledermarkt/ Nonnengasse
9	Poststraße/ Härterichstraße
10	Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße
11	Poststraße/ Bahnhofstraße

Die Verkehrsmengen wurden getrennt nach Fahrzeugarten (Krad, Pkw/ Transporter, Lkw >3,5 t ohne Anhänger, Lastzug/ Sattelzug, Bus, Fahrrad, Fußgänger) erhoben. Im Zeitraum der Erhebung fanden keine Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Beeinträchtigungen im nahen Umfeld statt.

Die Auswertung wurde von GEOVISTA GmbH automatisiert durchgeführt und in Viertelstundenintervallen dargestellt. Die Rohdaten wurden auf Plausibilität geprüft und pro Erhebungsstelle zwei Viertelstundenintervalle nachgezählt. Die Ergebnisse sind plausibel.

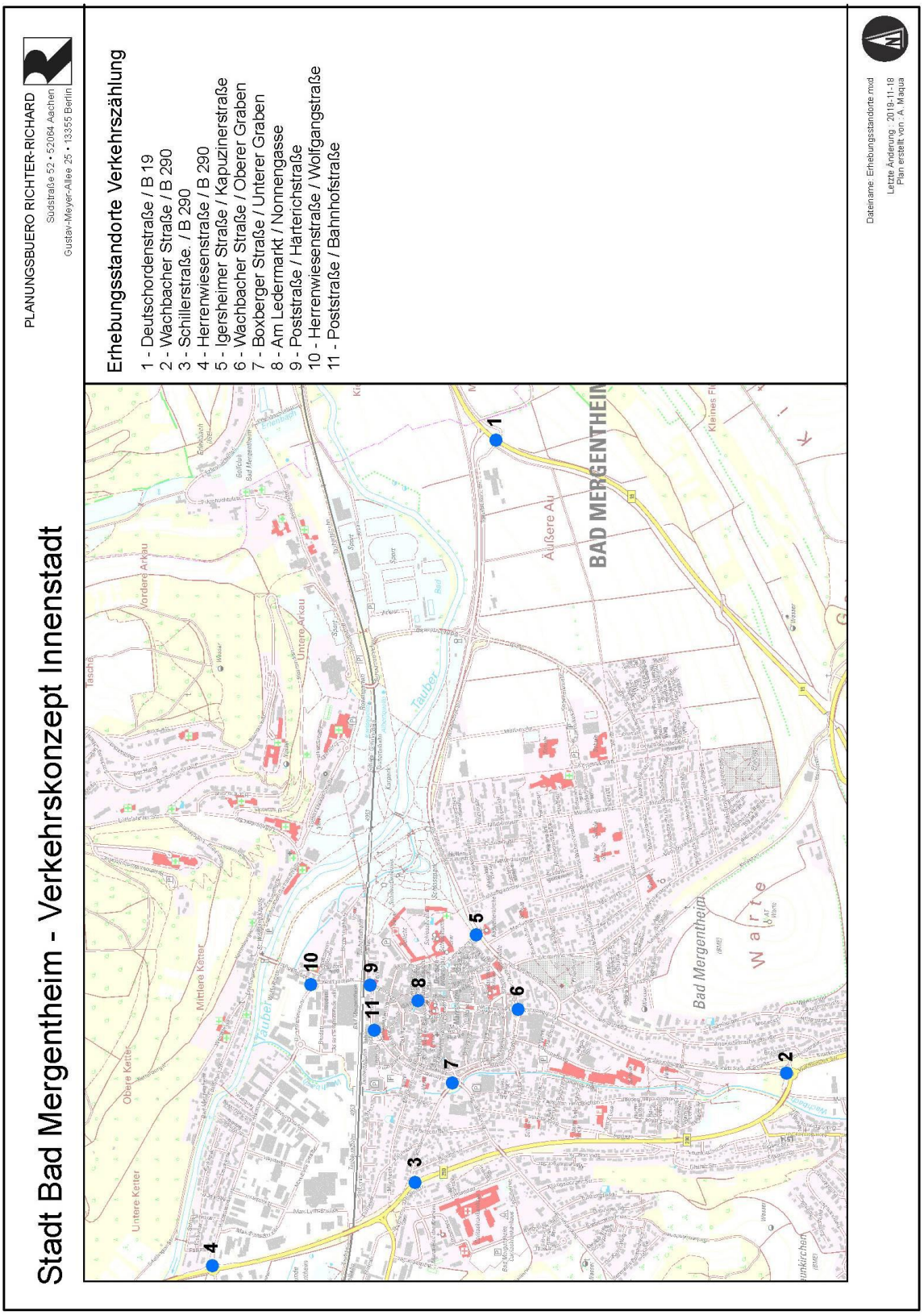


Abb. 2.1: Erhebungsstandorte Verkehrszählung 2019

2.1 Ergebnisse Zählstellen Knotenpunkte mit der B 19 und B 290

Knotenpunkt B 19/ Deutschordenstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passierten 19.731 Fahrzeuge den Knotenpunkt B 19/ Deutschordenstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:15 und 17:15 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.856 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.2 entnommen werden.

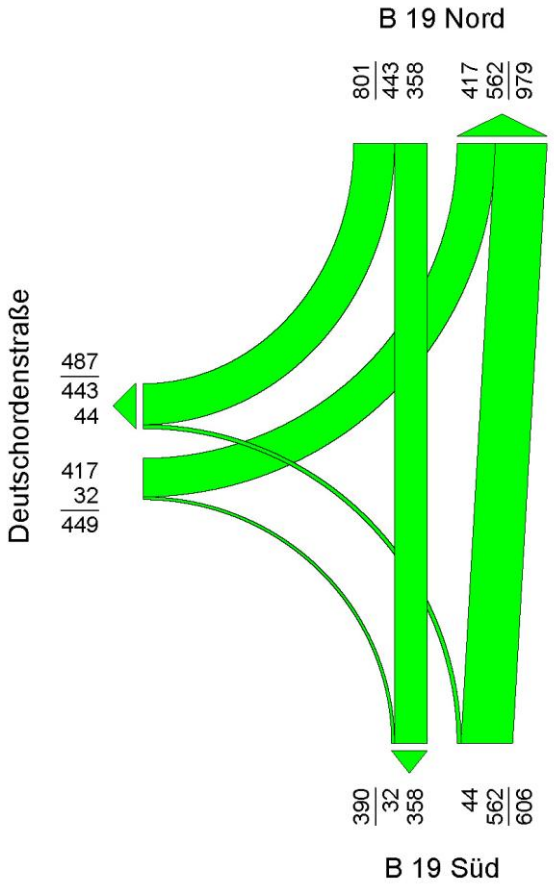


Abb. 2.2: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 19/ Deutschordenstraße (GEOVISTA)

Der Geradeausverkehr der B 19 Süd sowie der Rechtsabbieger der B 19 Nord stellen die stärksten Ströme mit 562 bzw. 443 Kfz/h dar. Der Linksabbiegeverkehr aus der Deutschordenstraße ist mit 417 Kfz/h ebenfalls sehr stark. Die Abbiegebeziehung B 19 Süd und Deutschordenstraße ist mit 32 bzw. 44 Kfz-Fahrten am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 6,2 %. Der Geradeausverkehr der B 19 weist die größte Anzahl an SV-Fahrzeugen, 37 bzw. 43 von insgesamt 115 Fahrzeugen am Knotenpunkt auf (32,1 %, 37,4 %).

Am Knotenpunkt B 19/ Deutschordenstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum nur zwei Radfahrer erfasst, keiner davon in der Spitzenstunde. Der Radverkehr ist an diesem Knotenpunkt somit nicht relevant.

Knotenpunkt B 290/ Wachbacher Straße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passierten 22.256 Fahrzeuge den Knotenpunkt B 290/ Wachbacher Straße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:30 und 17:30 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 2.137 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.3 entnommen werden.

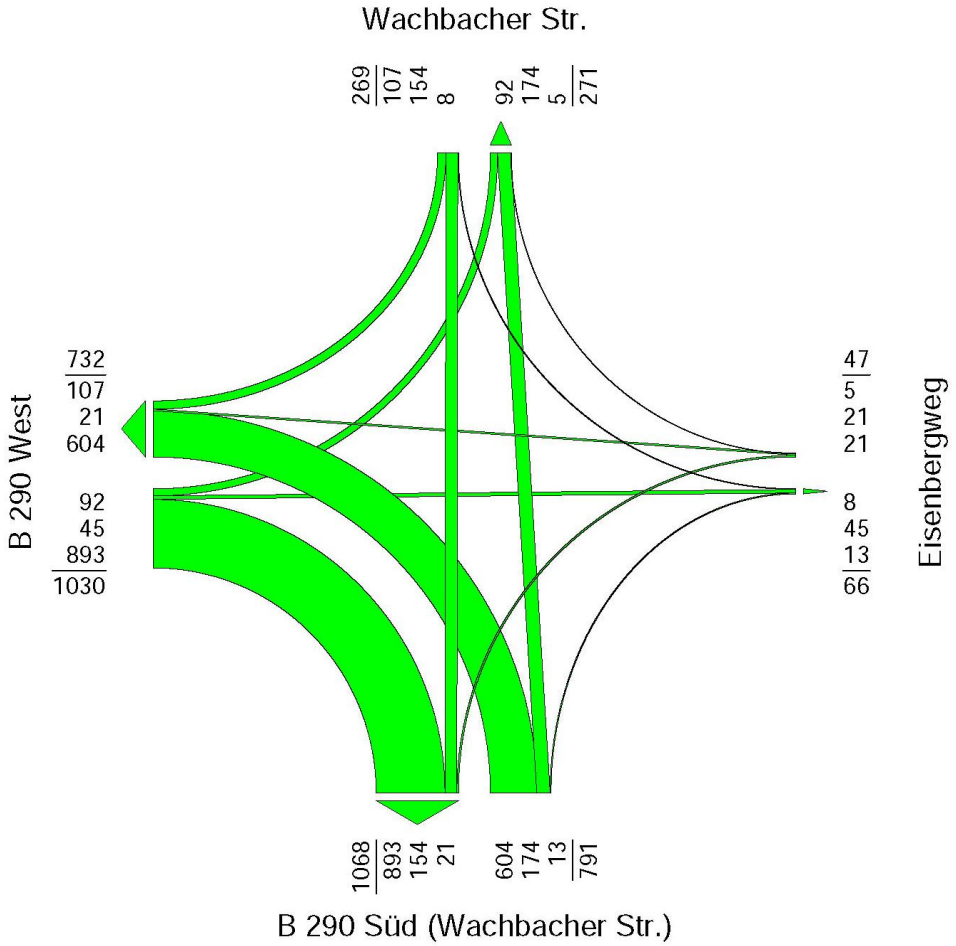


Abb. 2.3: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Wachbacher Straße (GEOVISTA)

Die Abbiegebeziehungen zwischen der B 290 West und der B 290 Süd stellen die stärksten Ströme mit 893 bzw. 604 Kfz/h dar. Der Geradeausverkehr der B 290 Süd (174 Kfz/h) sowie der Geradeausverkehr der Wachbacher Straße (154 Kfz/h) sind im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus bzw. in den Eisenbergweg ist erwartungsgemäß am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 5,1 %. Die Abbiegebeziehung zwischen B 290 Süd und B 290 West weist die größte Anzahl an SV-Fahrzeugen aus, 50 bzw. 34 Fahrzeuge von insgesamt 108 Fahrzeugen (46,3 %, 31,5 %) am Knotenpunkt.

Am Knotenpunkt B 290/ Wachbacher Straße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 37 Radfahrer erfasst, zwei davon in der Spitzenstunde. Der Radverkehr ist an diesem Knotenpunkt somit nicht relevant.

Knotenpunkt B 290/ Schillerstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 25.236 Fahrzeuge den Knotenpunkt B 290/ Schillerstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:30 und 17:30 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 2.364 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.4 entnommen werden.

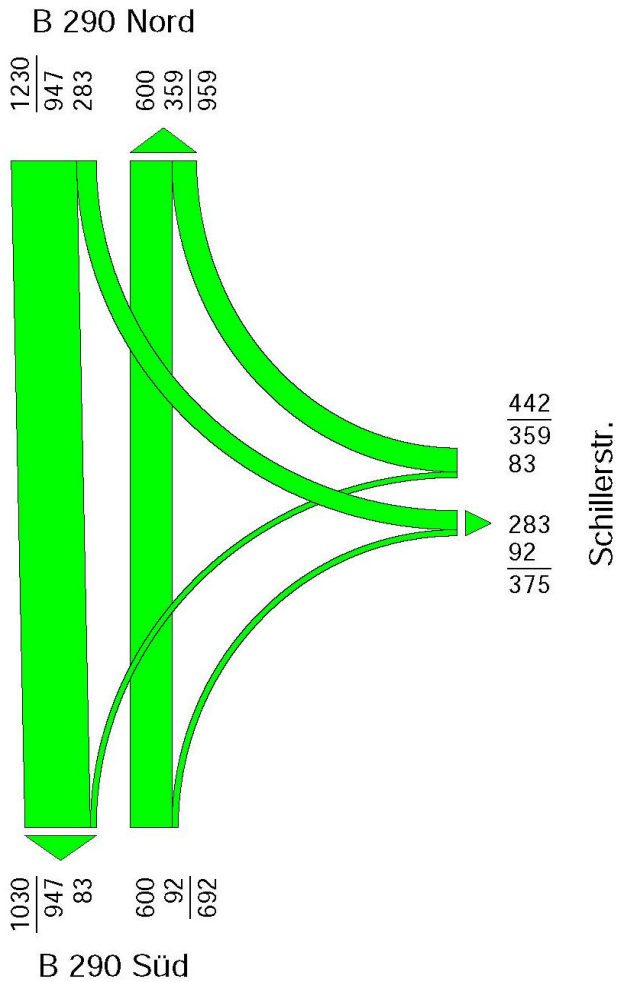


Abb. 2.4: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Schillerstraße (GEOVISTA)

Die Geradeausverkehre der B 290 stellen die stärksten Ströme mit 947 bzw. 600 Kfz/h dar. Die kleinsten Ströme stellen der Linksabbiegeverkehr aus der Schillerstraße (83 Kfz/h), sowie der Rechtsabbiegeverkehr der B 290 Süd in die Schillerstraße (92 Kfz/h) dar.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 5,8 %. Der Geradeausverkehr der B 290 weist die größte Anzahl an Schwerverkehr mit 66 bzw. 38 Fahrzeugen (47,5 %, 27,3 %) von insgesamt 139 Fahrzeugen am Knotenpunkt auf.

Am Knotenpunkt B 290/ Schillerstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 13 Radfahrer erfasst, davon keiner in der Spitzenstunde. Der Radverkehr ist an diesem Knotenpunkt somit ebenfalls nicht relevant.

Knotenpunkt B 290/ Herrenwiesenstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 30.489 Fahrzeuge den Knotenpunkt B 290/ Herrenwiesenstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:30 und 17:30 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 2.705 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.5 entnommen werden.

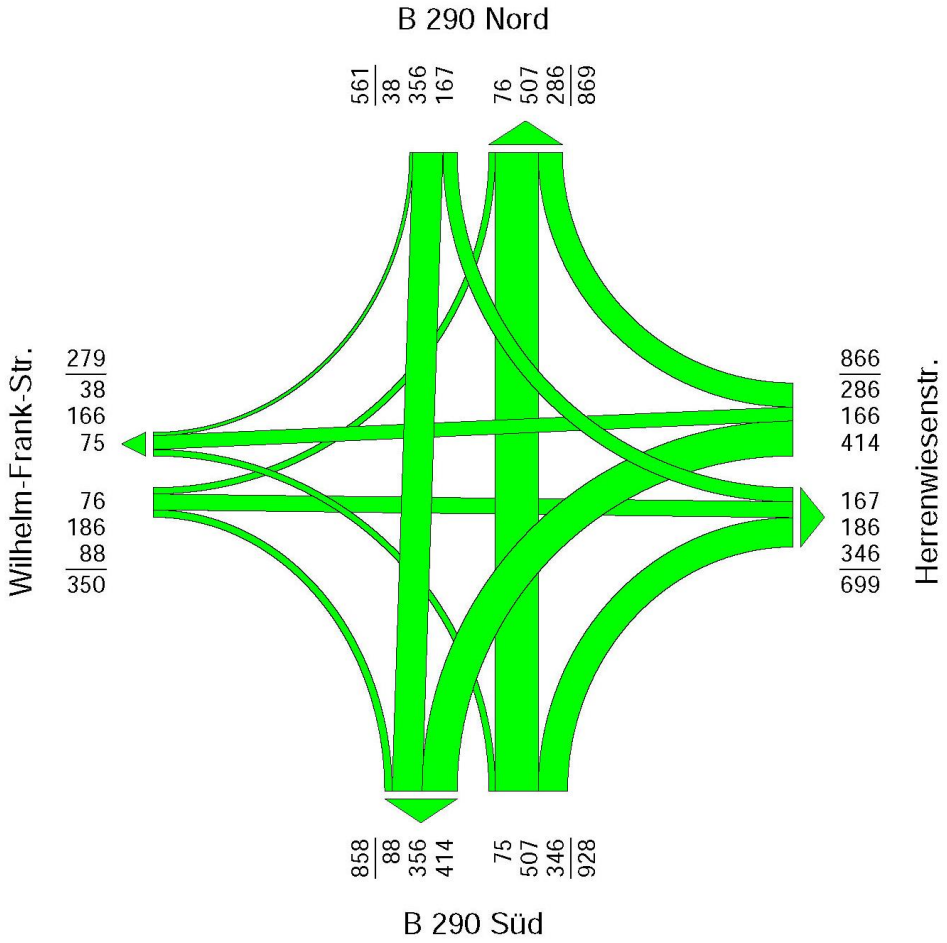


Abb. 2.5: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP B 290/ Herrenwiesenstraße (GEOVISTA)

Der Geradeausverkehr der B 290 Süd stellt mit 507 Kfz/h den stärksten Strom dar. Der Linksabbiegeverkehr aus der Herrenwiesenstraße (414 Kfz/h), der Rechtsabbiegeverkehr der B 290 Süd (346 Kfz/h) sowie der Geradeausverkehr der B 290 Nord (356 Kfz/h) sind im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus bzw. in die Wilhelm-Frank-Straße ist erwartungsgemäß am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 5,2 %. Hier weist der Geradeausverkehr der B 290 Nord die größte Anzahl an Schwerverkehr, 36 von insgesamt 140 Fahrzeugen (25,7 %) am Knotenpunkt, auf.

Am Knotenpunkt B 290/ Herrenwiesenstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 271 Radfahrer erfasst, davon 194 auf der Fahrbahn und 77 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 11 Radfahrer auf der Fahrbahn und 15 Radfahrer im Seitenraum. Die Radfahrer auf der Fahrbahn können alle der Fahrtbeziehung Herrenwiesenstraße – Wilhelm-Frank-Straße zugeordnet werden und auch die Radfahrer im Seitenraum sind ausschließlich diesen beiden Querschnitten zuzuordnen.

2.2 Ergebnisse Zählstellen Innenstadt

Knotenpunkt Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passierten 14.141 Fahrzeuge den Knotenpunkt Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:15 und 17:15 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.168 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.6 entnommen werden.

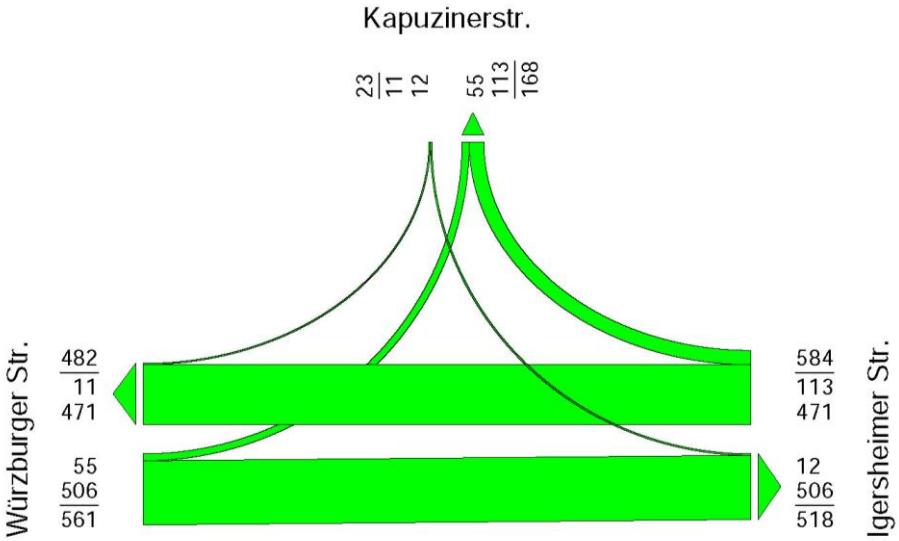


Abb. 2.6: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße (GEOVISTA)

Die Geradeausverkehre der Igersheimer Straße bzw. Würzburger Straße stellen die stärksten Ströme mit 506 bzw. 471 Kfz/h dar. Der Rechtsabbiegeverkehr der Igersheimer Straße in die Kapuzinerstraße (113 Kfz/h) ist im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus der Kapuzinerstraße ist mit 11 bzw. 12 Fahrzeugen am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 3,4 %. Hier weist der Geradeausverkehr der Igersheimer Straße die größte Anzahl an Schwerverkehr mit 25 Fahrzeugen von insgesamt 40 Fahrzeugen (62,5 %) am Knotenpunkt auf.

Am Knotenpunkt Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 3.266 Radfahrer erfasst, davon 193 auf der Fahrbahn und 3.073 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 17 Radfahrer auf der Fahrbahn und 269 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, die auf der Fahrbahn erfasst wurden (10 Radfahrer) fahren von der Kapuziner Straße in die Igersheimer Straße. Die Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, treten zum größten Teil in den beiden Querschnitten Igersheimer Straße (125 Radfahrer) und Kapuzinerstraße (122 Radfahrer) auf und verteilen sich etwa hälftig auf beide Fahrtrichtungen.

Knotenpunkt Wachbacher Straße/ Oberer Graben

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 16.985 Fahrzeuge den Knotenpunkt Wachbacher Straße/ Oberer Graben. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:15 und 17:15 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.387 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.8 entnommen werden.

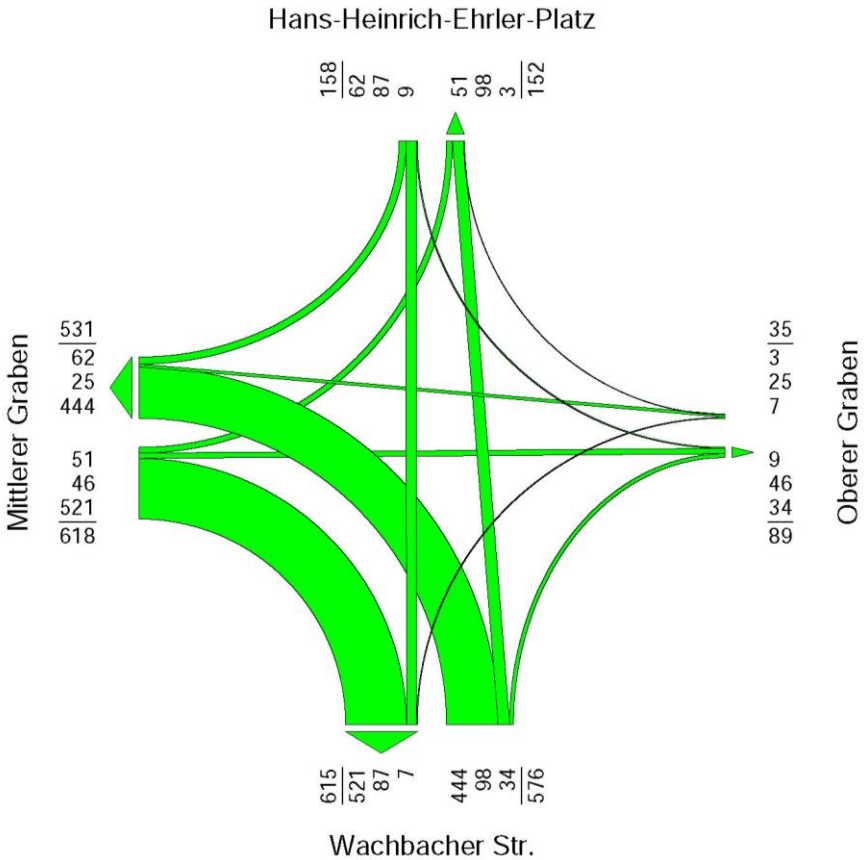


Abb. 2.7: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde vormittags – KP Wachbacher Straße/ Oberer Graben (GEOVISTA)

Die Abbiegeverkehre zwischen dem Mittleren Graben und der Wachbacher Straße stellen die stärksten Ströme mit 521 bzw. 444 Kfz/h dar. Der Geradeausverkehr zwischen Wachbacher Straße und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz (87 bzw. 98 Kfz/h) sind im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus bzw. in den Oberen Graben ist am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 4,2 %. Die Abbiegebeziehung zwischen Wachbacher Straße und Mittlerer Graben weist die größte Anzahl an Schwerverkehr mit 14 bzw. 17 Fahrzeugen von insgesamt 59 Fahrzeugen (23,7 %, 28,8 %) am Knotenpunkt auf.

Am Knotenpunkt Wachbacher Straße/ Oberer Graben wurden im gesamten Erhebungszeitraum 793 Radfahrer erfasst, davon 187 auf der Fahrbahn und 606 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 15 Radfahrer auf der Fahrbahn und 64 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, die auf der Fahrbahn erfasst wurden (6 Radfahrer) fahren von der Straße Mittlerer Graben in die Wachbacher Straße. Die Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, treten zum größten Teil in den beiden Querschnitten Mittlerer Graben (22 Radfahrer) und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz (23 Radfahrer) auf und verteilen sich etwa hälftig auf beide Fahrtrichtungen.

Knotenpunkt Boxberger Straße/ Unterer Graben

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 21.225 Fahrzeuge den Knotenpunkt Boxberger Straße/ Unterer Graben. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 16:45 und 17:45 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.844 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.9 entnommen werden.

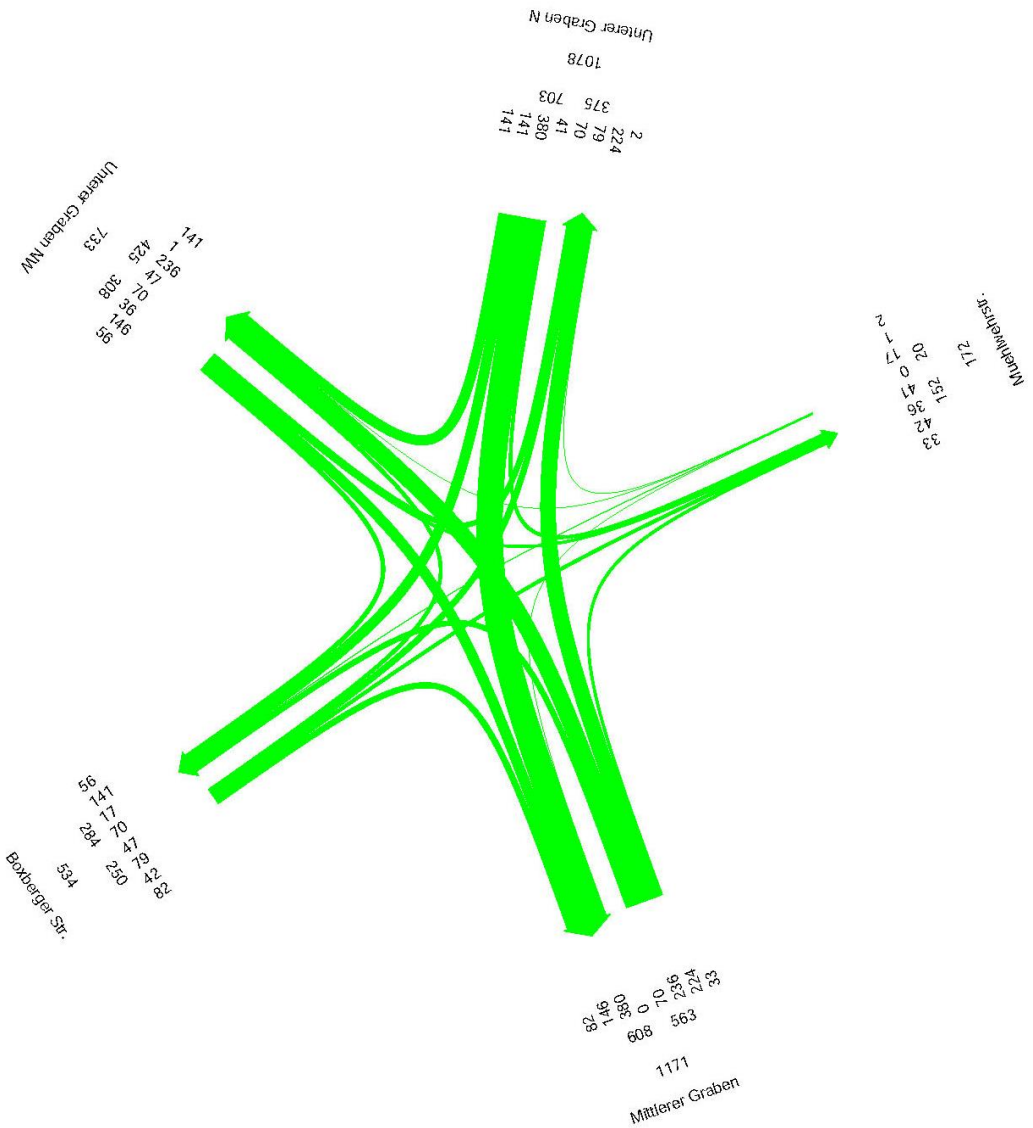


Abb. 2.8: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Boxberger Straße/ Unterer Graben (GEOVISTA)

Der Verkehr der Straße Unterer Graben Nord in die Straße Mittlerer Graben stellt den stärksten Strom mit 380 Kfz/h dar. Der Verkehr aus der Straße Mittlerer Graben in die Straße Unterer Graben Nord (224 Kfz/h) sowie der Verkehr der Straße Mittlerer Graben in die Straße Unterer Graben

Nordwest/ Schillerstraße (236 Kfz/h) sind im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus bzw. in die Mühlwehrstraße ist am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 3,1 %. Die Fahrbeziehung Unterer Graben Nord und Mittlerer Graben weist die größte Anzahl an Schwerverkehr mit jeweils 12 Fahrzeugen pro Fahrtrichtung von insgesamt 57 Fahrzeugen (21,1 %) am Knotenpunkt auf.

Am Knotenpunkt Boxberger Straße/ Unterer Graben wurden im gesamten Erhebungszeitraum 1.663 Radfahrer erfasst, davon 864 auf der Fahrbahn und 799 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 58 Radfahrer auf der Fahrbahn und 77 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, die auf der Fahrbahn erfasst wurden, können der Fahrtbeziehung Boxberger Straße – Mühlwehrstraße zugeordnet werden (30 Radfahrer). Die Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, treten zum größten Teil in den beiden Querschnitten Mittlerer Graben (22 Radfahrer) und Mühlwehrstraße (25 Radfahrer) auf und verteilen sich etwa hälftig auf beide Fahrtrichtungen.

Knotenpunkt Am Ledermarkt/ Nonnengasse

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 4.249 Fahrzeuge den Knotenpunkt Am Ledermarkt/ Nonnengasse. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 17:00 und 18:00 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 350 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.10 entnommen werden.

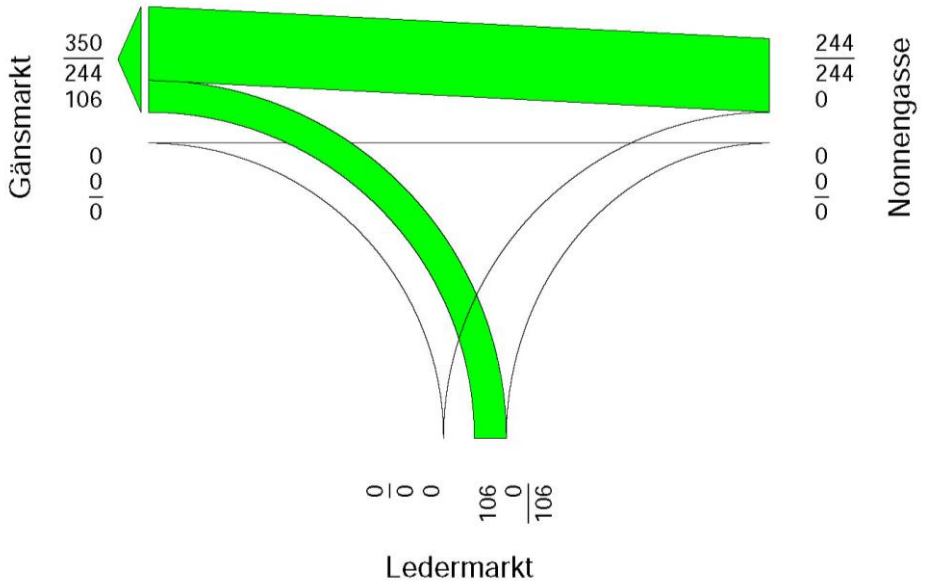


Abb. 2.9: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde vormittags – KP Am Ledermarkt/ Nonnengasse (GEOVISTA)

Bedingt durch die Einbahnstraßenregelung treten nur Verkehrsströme aus der Nonnengasse und der Straße Ledermarkt in Richtung Gänsmarkt auf. Der erheblich größere Teil kommt aus der Nonnengasse mit 244 Kfz/h von insgesamt 350 Kfz/h.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 1,7 %. Die insgesamt sechs Fahrzeuge teilen sich auf in zwei Fahrzeuge vom Ledermarkt und vier Fahrzeuge aus der Nonnengasse.

Am Knotenpunkt Ledermarkt/ Nonnengasse wurden im gesamten Erhebungszeitraum 630 Radfahrer auf der Fahrbahn erfasst, davon 40 in der Spitzenstunde. Die meisten Radfahrer, wurden aus Richtung Ledermarkt in Richtung Gänsmarkt erfasst (21 Radfahrer). Den zweitgrößten Strom stellen die Radfahrer von der Nonnengasse in Richtung Gänsmarkt dar (8 Radfahrer).

Knotenpunkt Poststraße/ Härterichstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 12.374 Fahrzeuge den Knotenpunkt Poststraße/ Härterichstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet nachmittags zwischen 17:00 und 18:00 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.043 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.12 entnommen werden.

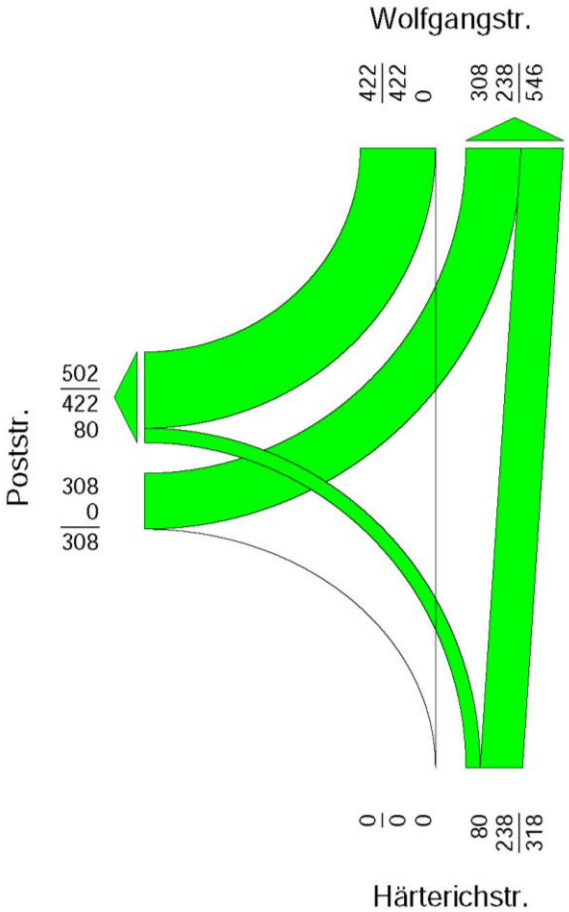


Abb. 2.10: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Poststraße/ Härterichstraße (GEOVISTA)

Die Fahrbeziehung zwischen der Poststraße und der Wolfgangstraße stellt in beide Fahrtrichtungen die stärksten Ströme mit 422 bzw. 308 Kfz/h dar. Wegen der Einbahnstraße Härterichstraße

tritt lediglich ausfahrender Verkehr auf. Hiervon fährt der größte Teil in Richtung Wolfgangstraße und nur 25 % (80 Kfz/h) in Richtung Poststraße.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 2,1 %. Die Fahrbeziehung Poststraße – Wolfgangstraße weist die größte Anzahl an Schwerverkehr mit jeweils 10 Fahrzeugen pro Fahrtrichtung von insgesamt 22 Fahrzeugen (45,5 %) am Knotenpunkt auf.

Am Knotenpunkt Poststraße/ Härterichstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 1.544 Radfahrer erfasst, davon 798 auf der Fahrbahn und 746 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 85 Radfahrer auf der Fahrbahn und 49 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, die auf der Fahrbahn erfasst wurden, fahren aus der Härterichstraße in Richtung Wolfgangstraße (35 Radfahrer). Den zweitgrößten Strom stellen die Radfahrer der Fahrtbeziehung Poststraße – Wolfgangstraße dar (jeweils 20 Radfahrer). Die Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, treten zum größten Teil im Querschnitte Wolfgangstraße (26 Radfahrer) auf. Im Querschnitt Härterichstraße wurden 19 Radfahrer erfasst.

Knotenpunkt Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße

Innerhalb des Erhebungszeitraums passieren 14.810 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die maßgebende Spitzenstunde findet am Knotenpunkt Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße nachmittags zwischen 16:45 und 17:45 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 1.231 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann der Abbildung 2.13 entnommen werden.

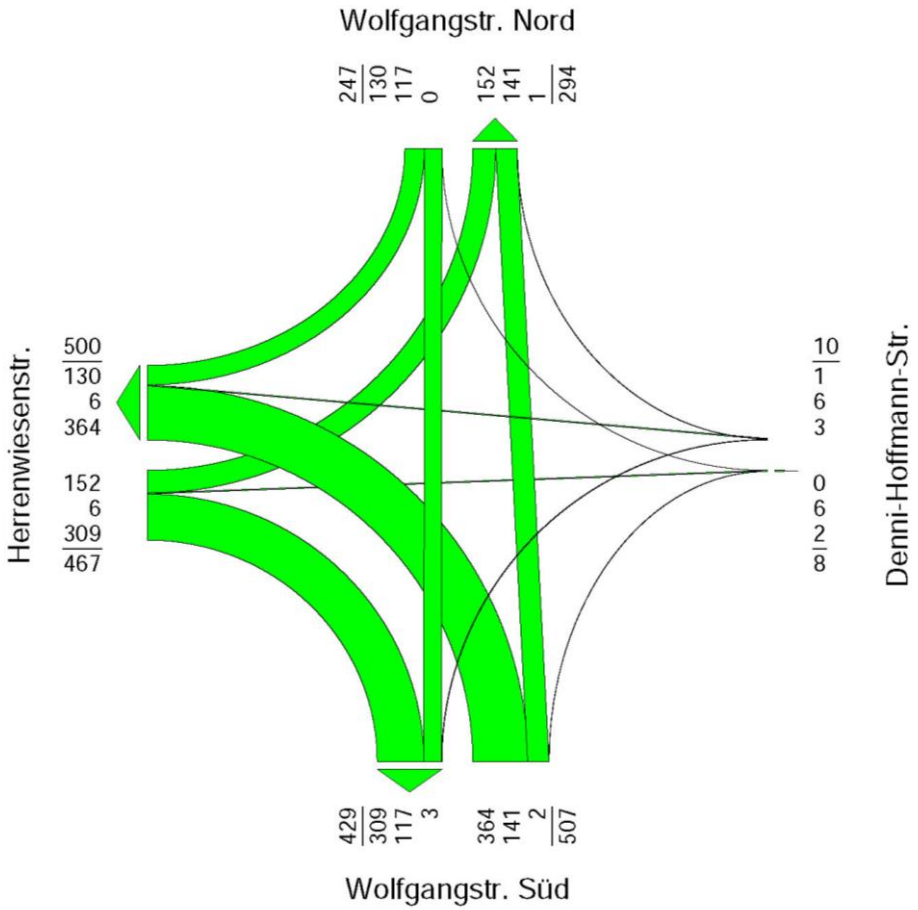


Abb. 2.11: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße (GEOVISTA)

Die Abbiegeverkehre zwischen der Herrenwiesenstraße und der Wolfgangstraße Süd stellen die stärksten Ströme mit 309 bzw. 364 Kfz/h dar. Die Geradeausverkehre der Wolfgangstraße (117 bzw. 141 Kfz/h), der Linksabbiegeverkehr aus der Herrenwiesenstraße (153 Kfz/h) sowie der Rechtsabbiegeverkehr der Wolfgangstraße Nord in die Herrenwiesenstraße (130 Kfz/h) sind im Vergleich zu den übrigen Strömen stärker belastet. Der Kfz-Verkehr aus bzw. in die Denni-Hoffmann-Straße ist am geringsten.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 2,0 %. Hier weist der Linksabbiegeverkehr der Wolfgangstraße Süd die größte Anzahl an Schwerverkehr, 7 Fahrzeuge von insgesamt 25 Fahrzeugen (28 %) am Knotenpunkt, auf.

Am Knotenpunkt Herrenwiesenstraße/ Wolfgangstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 1.296 Radfahrer erfasst, davon 930 auf der Fahrbahn und 366 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 81 Radfahrer auf der Fahrbahn und 43 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, die auf der Fahrbahn erfasst wurden, fuhren aus der Wolfgangstraße (Süd) in Richtung Herrenwiesenstraße (27 Radfahrer). Den zweitgrößten Strom stellen die Radfahrer aus der Wolfgangstraße (Nord) in die Wolfgangstraße (Süd) dar (20 Radfahrer). Auch der Strom aus der Wolfgangstraße (Nord) in die Herrenwiesenstraße ist im Verhältnis zu den übrigen Strömen groß (15 Radfahrer). Die Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, treten zum größten Teil im Quer-

schnitte Wolfgangstraße Nord (24 Radfahrer) auf. Im Querschnitt Wolfgangstraße (Süd) wurden 13 Radfahrer erfasst.

Knotenpunkt Poststraße/ Bahnhofstraße

Innerhalb des gesamten Erhebungszeitraum passieren 10.285 Fahrzeuge den Knotenpunkt Poststraße/ Bahnhofstraße. Die maßgebende Spitzenstunde findet zwischen 16:45 und 17:45 Uhr statt. Zu dieser Zeit passieren 866 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Verkehrsverteilung kann Abbildung 2.11 entnommen werden.

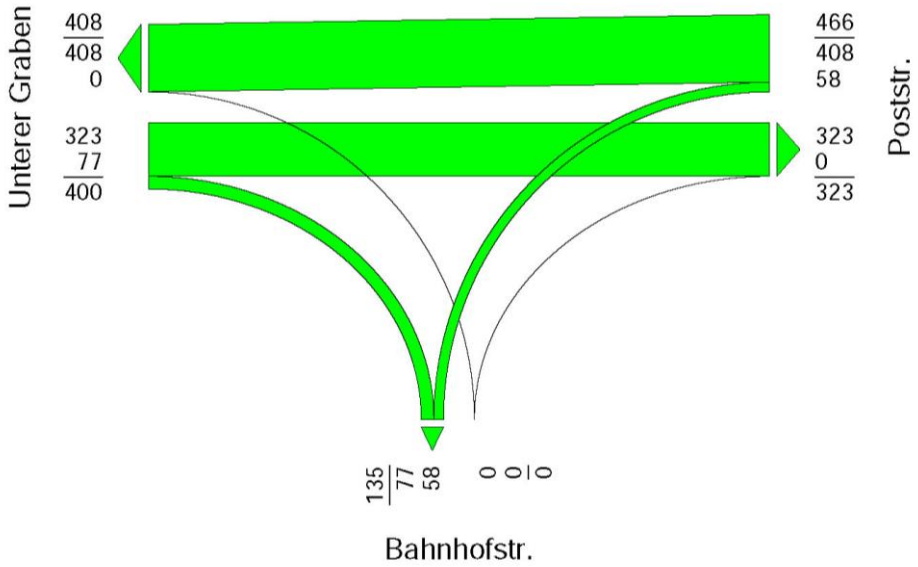


Abb. 2.12: Strombelastung [Kfz/h] Spitzenstunde nachmittags – KP Poststraße/ Bahnhofstraße (GEOVISTA)

Der Geradeausverkehr der Fahrbeziehung Unterer Graben und Poststraße stellt die stärksten Ströme mit 408 bzw. 323 Kfz/h dar. In der Bahnhofstraße als Einbahnstraße tritt lediglich einfahrender Verkehr auf. Dieser teilt sich in etwa hälftig auf die Poststraße und die Straße Unterer Graben auf.

Der SV-Anteil liegt in der Spitzenstunde bei 1,9 %. Die Fahrbeziehung Unterer Graben – Poststraße weist die größte Anzahl an Schwerverkehr mit jeweils sieben Fahrzeugen pro Fahrtrichtung von insgesamt 17 Fahrzeugen (41,2 %) auf.

Am Knotenpunkt Poststraße/ Bahnhofstraße wurden im gesamten Erhebungszeitraum 674 Radfahrer erfasst, davon 513 auf der Fahrbahn und 161 im Seitenraum. In der Spitzenstunde waren es 55 Radfahrer auf der Fahrbahn und 7 Radfahrer im Seitenraum. Die meisten Radfahrer, können der Fahrtbeziehung Unterer Graben – Poststraße zugeordnet werden (jeweils 14 Radfahrer). Die Fahrtbeziehung Unterer Graben – Bahnhofstraße stellt mit Radfahrern einen ähnlich starken Strom dar. Die sieben Radfahrer, die im Seitenraum erfasst wurden, verteilen sich 3 zu 4 auf die Straße Unterer Graben und Bahnhofstraße.

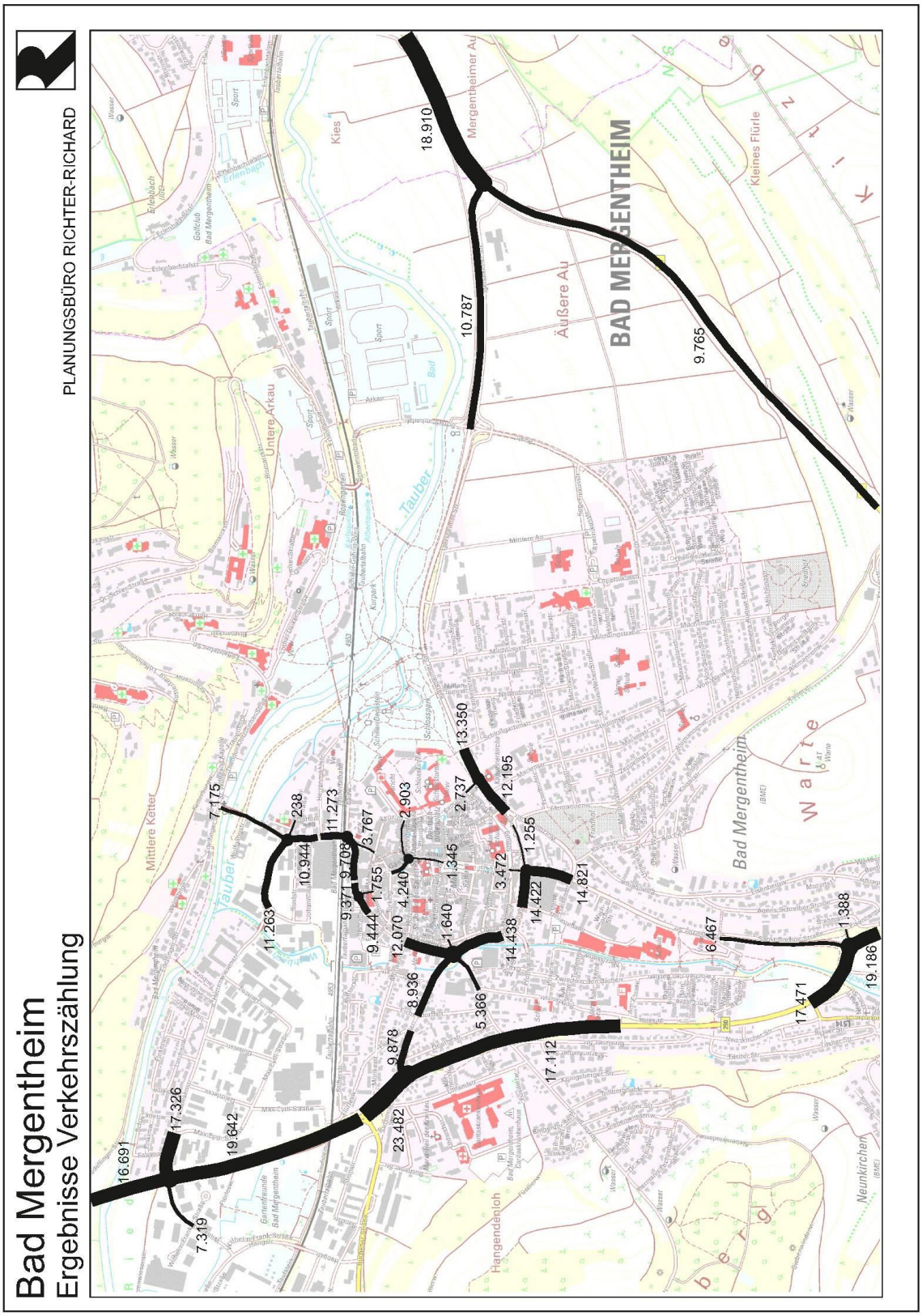


Abb. 2.13: Gesamtübersicht Ergebnisse Verkehrszählung (Kfz-Verkehr)

3. KRAFTFAHRERBEFRAGUNG

3.1 Methodik und Durchführung

Für die konzeptionelle Planung sind Kenntnisse über die Kfz-Ströme und die daraus ableitbaren Verlagerungspotenziale von Bedeutung. Da es hierzu keine Daten gab, wurde eine Kraftfahrerbefragung durchgeführt, um Ziel und Quelle sowie Grund für die Routenwahl zu erfahren. Der Fahrtzweck und die Anzahl der Fahrzeuginsassen wurden nur Pkw-bezogen erhoben.

Die Kraftfahrerbefragung wurde an fünf Standorten an folgenden Tagen durchgeführt:

- Standort A – Herrenwiesenstraße kurz vor dem Kreisverkehr zur Wolfgangstraße am 16. Juli 2019,
- Standort B – Gänsmarkt vom Ledermarkt kommend am 16. Juli 2019,
- Standort C – Schillerstraße Höhe Brücke am 17. Juli 2019,
- Standort D – Igersheimer Straße im Bereich der Abbiegespur Kapuzinerstraße am 18. Juli 2019,
- Standort E – Wachbacher Straße in der Busbucht in Höhe Haus Nr. 42 am 18. Juli 2019.

Die Befragung erfolgte in drei Intervallen zwischen 7:00 und 10:00 Uhr, 11:00 und 13:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr. Befragt wurden in Richtung Bad Mergentheim einfahrende Personenkraftwagen.

PRR hat die Befragung vorbereitet (Einteilung der Verkehrszellen, Übersichtkarte mit der Einteilung der Verkehrszellen, Erstellung der Fragebögen) und ausgewertet. Die Firma GEOVISTA GmbH, Bayreuth, hat im Auftrag von PRR durch die Polizei die Fahrzeuge anhalten lassen und die Kraftfahrer befragt. Zur Verortung der Herkunft und Ziele des Kfz-Verkehrs wurde das Stadtgebiet und das Umland in Verkehrszellen eingeteilt. Die Zellen sind so konzipiert, dass die Quelle der Fahrt unterteilt in zentrumsbezogene, lokale und regionale Verkehre ermittelt werden kann.

Tab. 3.1: Kraftfahrerbefragung – Verkehrszellenbeschreibung

Verkehrszelle		Geografischer Raum
Zentrumsverkehre	Z1	Zentrum innerhalb des Grabenrings
	Z2	Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße
	Z3	Zentrum westlich des Grabenrings bis zur Eisenbahnstrecke
	Z4	Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke
Städtische Verkehre	M1	Westliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim
	M2	Südliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim
	M3	Östliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim
	M4	Nördliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim
Regionale Verkehre	I	Region westlich Bad Mergentheim
	II	Region südlich Bad Mergentheim
	III	Region östlich Bad Mergentheim
	IV	Region nördlich Bad Mergentheim

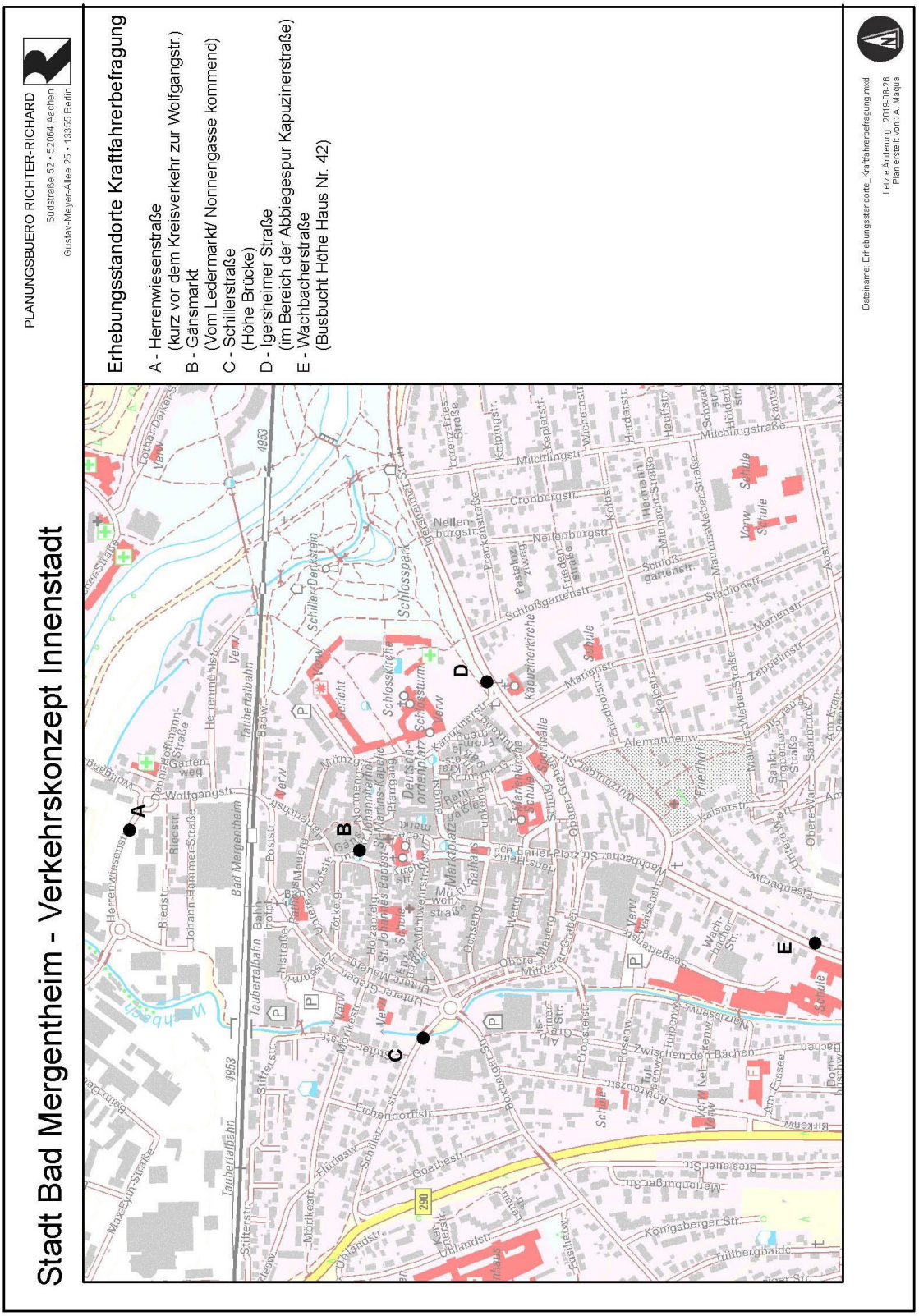


Abb. 3.1: Erhebungsstandorte Kraftfahrerbefragung

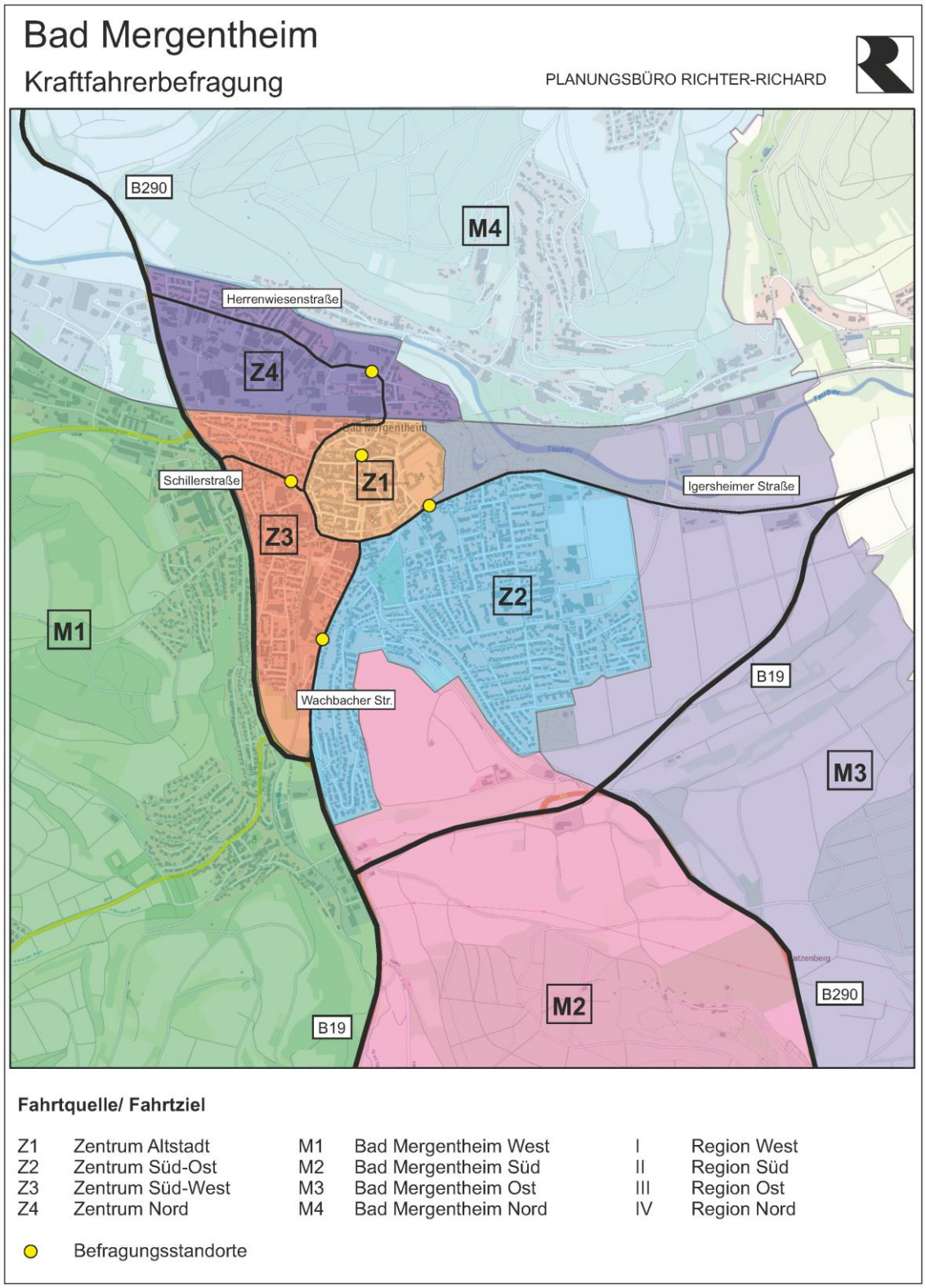


Abb. 3.2: Zelleneinteilung Kraftfahrerbefragung – Teil 1

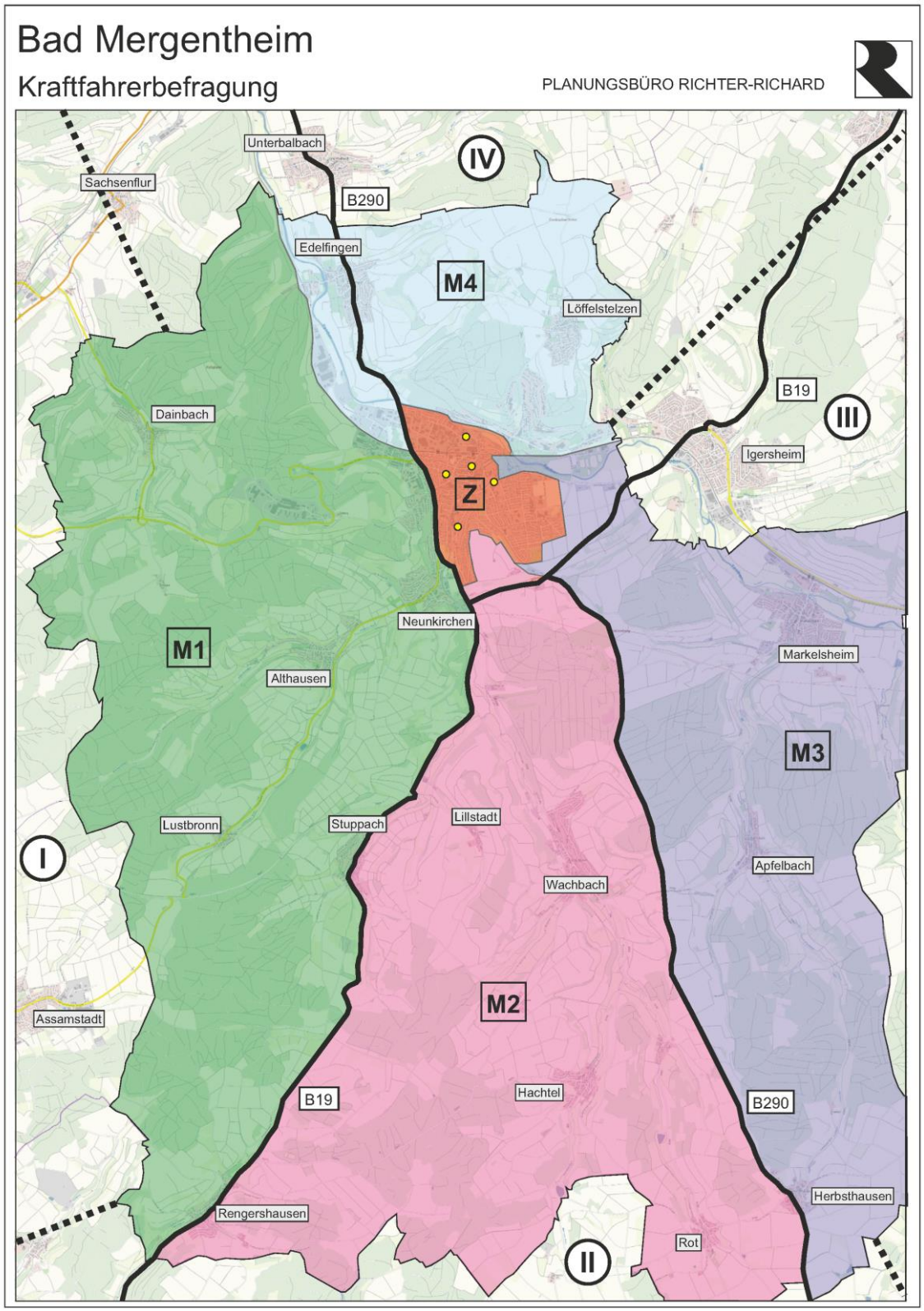


Abb. 3.3: Zelleneinteilung Kraftfahrerbefragung – Teil 2

3.2 Auswertung

Es wurden 3.579 Pkw-Kraftfahrer befragt, so dass von allen Pkw-Fahrten Herkunft und Ziel von folgenden Anteilen am Gesamtverkehr erfasst wurden:

- Herrenwiesenstraße 5 %,
- Gänsmarkt 24 %,
- Schillerstraße 10 %,
- Igersheimer Straße 6 %
- Wachbacher Straße 5 %

Diese Größenordnung ist als ausreichend anzusehen.

3.2.1 Darstellung der Quelle-Ziel-Beziehungen (Routenwahl)

Die Angaben auf den Fragebögen wurden auf Plausibilität geprüft, ausgewertet und zu Quelle-Ziel-Matrizen zusammengefasst.

Routenwahl Standort 1 – Herrenwiesenstraße

Tab. 3.2: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Herrenwiesenstraße

Quelle/ Ziel		Ziel												
		Z1	Z2	Z3	Z4	M1	M2	M3	M4	I	II	III	IV	∑
Quelle	Z1	1	1	1	1					1	1	3	1	**10**
	Z2	5		1					1					**7**
	Z3	1			2				2					**5**
	Z4	49	23	14	13	10	2	17	50	1	3	27	6	**215**
	M1	20	11	1	3	3		1	20			6		**65**
	M2		1		1	1			2			1		**6**
	M3			1										**1**
	M4	14	1	2	4			2	7	1		2	1	**34**
	I	5	2	5	3	2		4	20					**41**
	II	2	1		2				3	1				**9**
	III	4			2				8					**14**
	IV	34	2	3	14	3			28			1	2	**87**
	Σ	**135**	**42**	**28**	**45**	**19**	**2**	**24**	**141**	**4**	**4**	**40**	**10**	**494**

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

Von den befragten Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen am häufigsten genannt:

- Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke (260 Pkw, 56 % QZV, 44 % BV),
- M4 – Nördliches Stadtgebiet (175 Pkw, 58 % DV, 42 % QZV),
- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (145 Pkw, 41 % BV, 59 % QZV).

Zusammen vereinigen diese drei Verkehrszellen 52 % (259 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 65 % (321 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen sind in Tabelle 3.3 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens zwanzig Nennungen.

Tab. 3.3: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Herrenwiesenstraße

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	M4 – Nördliches Stadtgebiet	50	10,1
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	49	9,9
IV – Region nördlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	34	6,9
IV – Region nördlich Bad Mergentheim	M4 – Nördliches Stadtgebiet	28	5,7
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	III – Region östlich Bad Mergentheim	27	5,5
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	23	4,7
M1 – Westliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	20	4,0
M1 – Westliches Stadtgebiet	M4 – Nördliches Stadtgebiet	20	4,0
I – Region westlich Bad Mergentheim	M4 – Nördliches Stadtgebiet	20	4,0

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 494 Befragten

Am Befragungsstandort Herrenwiesenstraße sind von den 494 befragten Pkw-Kraftfahrern 112 (23 %) dem Binnenverkehr, 263 (53 %) dem Quell- und Zielverkehr und 119 (24 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Routenwahl Standort 2 – Gänsmarkt

Tab. 3.4: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Gänsmarkt

Quelle/ Ziel		Ziel												
		Z1	Z2	Z3	Z4	M1	M2	M3	M4	I	II	III	IV	∑
Quelle	Z1	23	14	7	54	19	3	10	27	37	14	25	33	**266**
	Z2	29	3	5	28	3	2	1	12	4	2	4	5	**98**
	Z3	8	1	3	4	3					1	1		**21**
	Z4	11		4	5	1		1	2	1	1		1	**27**
	M1	19	1	3	15	3		2	4	4		1	3	**55**
	M2	4			5	2		1	2			3	1	**18**
	M3	25	2	5	14	3	1		10	4		1	1	**66**
	M4	12	3	3	6	2	1	2	12	1		3	1	**46**
	I	30		4	9	2			5	3		2	2	**57**
	II	15	1		7	1		1	5		1		1	**32**
	III	74	8	8	72	5	2	3	32	7	2	4	8	**225**
	IV	16	4	2	5	4			6	1	1	1	1	**41**
	Σ	**266**	**37**	**44**	**224**	**48**	**9**	**21**	**117**	**62**	**22**	**45**	**57**	**952**

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

Von den befragten Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen am häufigsten genannt:

- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (532 Pkw, 68 % QZV, 32 % BV),
- III – Region östlich Bad Mergentheim (270 Pkw, 29 % DV, 71 % QZV),
- Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke (251 Pkw, 56 % QZV, 44 % BV),
- M4 – Nördliches Stadtgebiet (163 Pkw, 60 % DV, 40 % QZV).

Zusammen vereinigen diese vier Verkehrszellen 59 % (564 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 68 % (652 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen sind in Tabelle 3.5 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens 25 Nennungen.

Tab. 3.5: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Gänsmarkt

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	74	7,7
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	72	7,6
Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	54	5,7
Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	I – Region westlich Bad Mergentheim	37	3,9
Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	IV – Region nördlich Bad Mergentheim	33	3,5
III – Region östlich Bad Mergentheim	M4 – Nördliches Stadtgebiet Bad Mergentheim	32	3,4
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	30	3,2
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	29	3,0
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	28	2,9
M3 – Östliches Stadtgebiet Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	25	2,6

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 952 Befragten

Am Befragungsstandort Gänsmarkt sind von den 952 befragten Pkw-Kraftfahrern 199 (21 %) dem Binnenverkehr, 585 (61 %) dem Quell- und Zielverkehr und 168 (18 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Routenwahl Standort 3 – Schillerstraße

Tab. 3.6: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Schillerstraße

Quelle/ Ziel		Ziel												
		Z1	Z2	Z3	Z4	M1	M2	M3	M4	I	II	III	IV	∑
Quelle	Z1	3	1	2	1					1		1		**9**
	Z2	4	2	1	1								1	**9**
	Z3	10	8	2	1	1		3	3			4	3	**35**
	Z4	16	13	5				6				7	1	**48**
	M1	69	19	26	6	1		6	2	2	2	14	2	**149**
	M2	11	4	6	2				2				1	**26**
	M3	9			2			1						**12**
	M4	33	28	12	1		1	5	6		1	2	1	**90**
	I	97	33	22	5			6	5	2		11		**181**
	II	12	1	5	1	2		1	1			1		**24**
	III	6	2	3	3		1	1	2				1	**19**
	IV	82	34	17	4	3	2	12	7		2	11		**174**
	Σ	**352**	**145**	**101**	**27**	**7**	**4**	**41**	**28**	**5**	**5**	**51**	**10**	**776**

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

Von den befragten Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen am häufigsten genannt:

- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (361 Pkw, 11 % BV, 89 % QZV),
- Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße (154 Pkw, 21 % BV, 79 % QZV),
- Z3 – Zentrum westlich des Grabenrings bis zur Eisenbahnstrecke (136 Pkw, 77 % QZV, 23 % BV),
- M1 – westliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim (156 Pkw, 22 % DV, 78 % QZV),
- I – Region westlich Bad Mergentheim (186 Pkw, 15 % DV, 85 % QZV),
- IV – Region nördlich Bad Mergentheim (184 Pkw, 23 % DV, 77 % QZV).

Zusammen vereinigen diese sechs Verkehrszellen 72 % (557 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 80 % (620 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen sind in Tabelle 3.7 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens 26 Nennungen.

Tab. 3.7: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Schillerstraße

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	97	12,5
IV – Region nördlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	82	11,6
M1 – westliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	69	8,9
IV – Region nördlich Bad Mergentheim	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	34	4,4
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	33	4,2
M4 – nördliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	33	4,2
M4 – nördliches Stadtgebiet	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	28	3,6
M1 – westliches Stadtgebiet	Z3 – Zentrum westlich Grabenring bis Eisen-bahnstrecke	26	3,4

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 776 Befragten

Am Befragungsstandort Schillerstraße sind von den 776 befragten Pkw-Kraftfahrern 70 (9 %) dem Binnenverkehr, 586 (76 %) dem Quell- und Zielverkehr und 120 (15 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Routenwahl Standort 4 – Igersheimer Straße

Tab. 3.8: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Igersheimer Straße

Quelle/ Ziel		Ziel												
		Z1	Z2	Z3	Z4	M1	M2	M3	M4	I	II	III	IV	∑
Quelle	Z1	3		4	1	2			1		2	1		**14**
	Z2	44	10	19	25	16	1	4	8	17	3	2	27	**176**
	Z3	2	1	2	2	2							1	**10**
	Z4	5	1	4	4	3			3	2		1	2	**25**
	M1	1	5	3	4	3		1		1			2	**20**
	M2	1		1					1					**3**
	M3	16	3	8	14	4	1		5	6	1	2	7	**67**
	M4	8	2	6	4	1	1	1	4	6			10	**43**
	I	7		2	4	2		1		3		1	4	**24**
	II	5	1	1	7	2		1				1	4	**22**
	III	86	14	39	55	23	3	7	17	11	2	3	28	**288**
	IV	20	4	6	7	4	1	1	4				4	**51**
	Σ	**198**	**41**	**95**	**127**	**62**	**7**	**16**	**43**	**46**	**8**	**11**	**89**	**743**

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

Von den befragten Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen am häufigsten genannt:

- III – Region östlich Bad Mergentheim (299 Pkw, 34 % DV, 66 % QZV),
- Z2 – Zentrum zw. Igersheimer Straße und Wachbacher Straße (217 Pkw, 51 % BV, 49 % QZV),
- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (212 Pkw, 29 % BV, 71 % QZV),
- Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke (152 Pkw, 30 % BV, 70 % QZV),
- Z3 – Zentrum westlich des Grabenrings bis zur Eisenbahnstrecke (105 Pkw, 34 % BV, 66 % QZV).

Zusammen vereinigen diese fünf Verkehrszellen 69 % (513 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 64 % (472 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen sind in Tabelle 3.9 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens 25 Nennungen.

Tab. 3.9: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Igersheimer Straße

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	86	11,1
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	55	7,1
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	44	5,7
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z3 – Zentrum westlich des Grabenrings bis zur Eisenbahnstrecke	39	5,0
III – Region östlich Bad Mergentheim	IV – Region nördlich Bad Mergentheim	28	3,6
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	IV – Region nördlich Bad Mergentheim	27	3,5
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	25	3,2

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 776 Befragten

Am Befragungsstandort Igersheimer Straße sind von den 743 befragten Pkw-Kraftfahrern 127 (17 %) dem Binnenverkehr, 432 (58 %) dem Quell- und Zielverkehr und 184 (25 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Routenwahl Standort 5 – Wachbacher Straße

Tab. 3.10: Quelle-Ziel-Matrix der Pkw-Ströme absolut – Wachbacher Straße

Quelle/ Ziel		Ziel												
		Z1	Z2	Z3	Z4	M1	M2	M3	M4	I	II	III	IV	∑
Quelle	Z1	2	2	2						1		1		**8**
	Z2	3	2	1	1	1			1				1	**10**
	Z3	18	10	7	5	4		3	3		1	8	5	**64**
	Z4	3	13	1								2		**19**
	M1	39	35	3	7			1	5		1	9	2	**102**
	M2	23	11	8	6	1		1	4		1			**55**
	M3		2											**2**
	M4	6	4	4	1		1		1	1		3		**21**
	I	101	33	23	11	2	1	2	9	1	1	4	3	**191**
	II	28	11	4	4	3		2	8			1	1	**62**
	III	18	2	3	5	1			2			1		**32**
	IV	13	9	3			2	2	3	1		11	4	**48**
	Σ	**254**	**134**	**59**	**40**	**12**	**4**	**11**	**36**	**4**	**4**	**40**	**16**	**614**

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

Von den befragten Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen am häufigsten genannt:

- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (262 Pkw, 12 % BV, 88 % QZV),
- Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße (144 Pkw, 24 % BV, 76 % QZV),
- M1 – Westliches Stadtgebiet von Bad Mergentheim (114 Pkw, 22 % DV, 78 % QZV),
- I – Region westlich Bad Mergentheim (195 Pkw, 13 % DV, 87 % QZV).

Zusammen vereinigen diese vier Verkehrszellen 51 % (311 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 66 % (404 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen sind in Tabelle 3.11 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens dreiundzwanzig Nennungen.

Tab. 3.11: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – Wachbacher Straße

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	101	16,4
M1 – westliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	39	6,4
M1 – westliches Stadtgebiet	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	35	5,7
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	33	5,4
II – Region südlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	28	4,6
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z3 – Zentrum westlich des Grabenring bis zur Eisenbahnstrecke	23	3,7
M2 – südliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	23	3,7

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 614 Befragten

Am Befragungsstandort Wachbacher Straße sind von den 614 befragten Pkw-Kraftfahrern 70 (11 %) dem Binnenverkehr, 448 (73 %) dem Quell- und Zielverkehr und 96 (16 %) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Routenwahl gesamt

Von den Pkw-Fahrern wurden folgende Zellen als Ort des Fahrtbeginns oder des Fahrtzieles am häufigsten genannt:

- Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings (1.512 Pkw, 76 % QZV, 24 % BV),
- Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke (797 Pkw, 42 % BV, 58 % QZV),
- III – Region östlich Bad Mergentheim (765 Pkw, 36 % DV, 64 % QZV),
- Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße (699 Pkw, 41 % BV, 59 % QZV),
- I – Region westlich Bad Mergentheim (615 Pkw, 25 % DV, 75% QZV),
- M4 – nördliches Stadtgebiet (599 Pkw, 55 % DV, 45 % QZV),
- IV – Region nördlich Bad Mergentheim (583 Pkw, 37 % DV, 63 % QZV).

Zusammen vereinigen diese sieben Verkehrszellen 74 % (2.648 Fahrten) aller genannten Fahrtquellen und 82 % (2.922 Fahrten) aller Fahrtziele auf sich.

Die häufigsten Pkw-Fahrtenbeziehungen zwischen den Verkehrszellen sind in Tabelle 3.12 zusammengefasst. Berücksichtigt wurden dabei alle Relationen mit mindestens 55 Nennungen.

Tab. 3.12: Häufigste Pkw-Fahrtenbeziehungen – gesamt

Von Verkehrszelle	Nach Verkehrszelle	Anzahl Fahrten	Anteil* [%]
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	240	6,7
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	188	5,3
IV – Region nördlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	165	4,6
M1 – westliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	148	4,1
III – Region östlich Bad Mergentheim	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	137	3,8
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	85	2,4
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	84	2,3
M4 – nördliches Stadtgebiet	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	73	2,0
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	68	1,9
II – Region südlich Bad Mergentheim	Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	62	1,7
III – Region östlich Bad Mergentheim	M4 – nördliches Stadtgebiet	61	1,7
Z1 – Zentrum innerhalb des Grabenrings	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	57	1,6
I – Region westlich Bad Mergentheim	Z3 – Zentrum westlich des Grabenrings bis zur Grabenstraße	56	1,6
Z2 – Zentrum zwischen Igersheimer Straße und Wachbacher Straße	Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	55	1,5
Z4 – Zentrum nördlich der Eisenbahnstrecke	M4 – nördliches Stadtgebiet	55	1,5

Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr

*Anteil von allen 3.579 Befragten

Beim Pkw-Verkehr überwiegen die Fahrten im Quell- und Zielverkehr. Hierbei weisen vor allem die Fahrten aus den angrenzenden Regionen ins Zentrum den größten Anteil auf – von den ersten fünf Nennungen sind vier aus der Region.

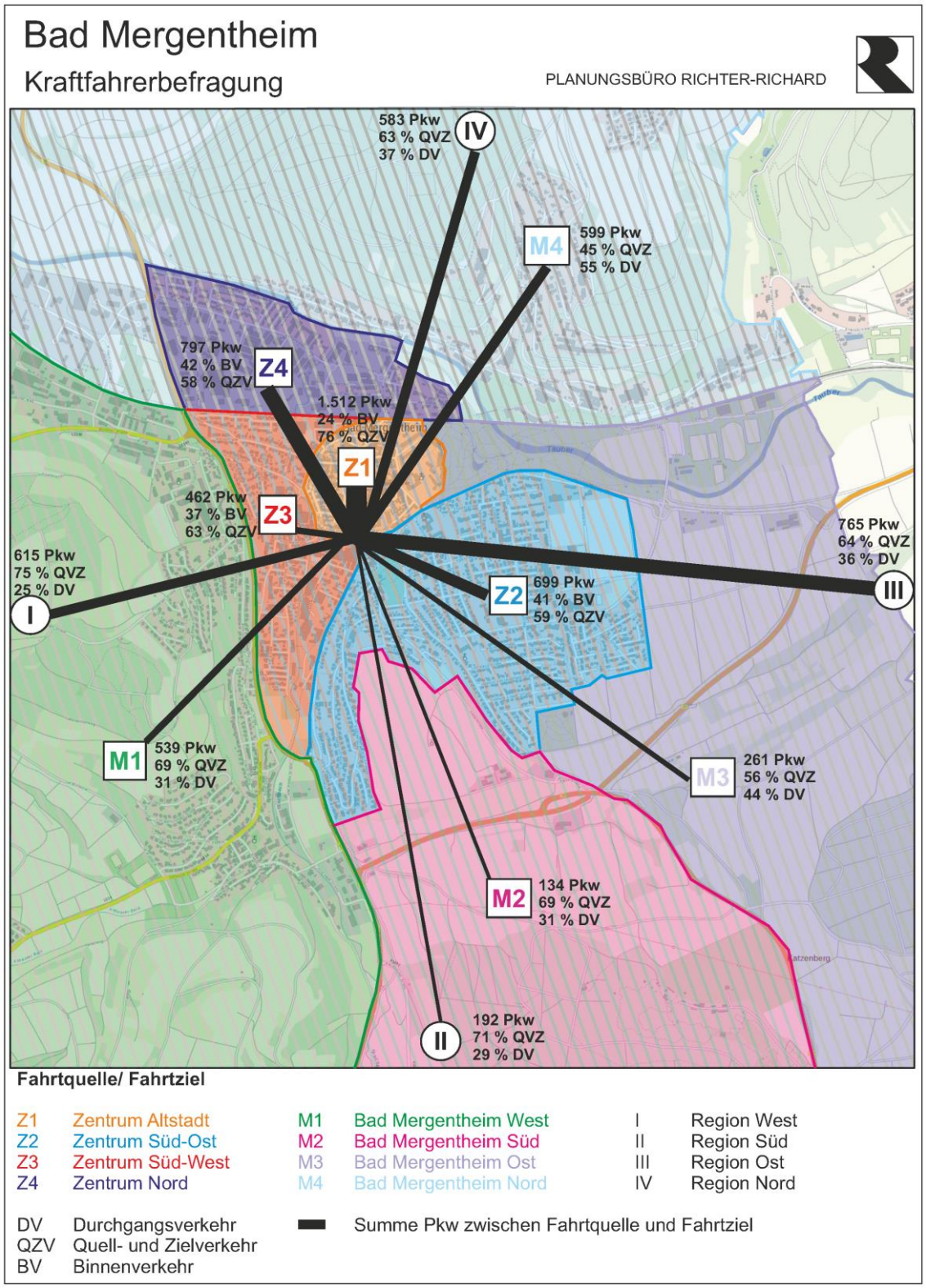


Abb. 3.4: Pkw-Matrixspinne – gesamt

3.2.2 Gründe für die Routenwahl

Fahrtzwecke

Als Zweck einer Pkw-Fahrt gilt die Tätigkeit, die am nächsten Ziel ausgeführt werden soll. Eine Ausnahme bildet die Fahrt zur Wohnung. Hier zählt der Zweck, dem der Aufenthalt an der letzten Fahrtquelle diente.

Es werden unterschieden:

- Arbeitsplatz,
- Einkauf/ Versorgung,
- anderer Zweck einschließlich dienstliche/ geschäftliche Erledigung,
- Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung,
- Freizeit,
- eigene Wohnung,
- keine Angabe.

Die meisten Pkw-Fahrten werden zum Zweck Einkauf/ Versorgung durchgeführt (37 %). Auf der Herrenwiesenstraße liegt der Anteil bei 38 %, auf dem Gänsmarkt bei 39 %, auf der Schillerstraße bei 42 %, auf der Igersheimer Straße bei 23 % und auf der Wachbacher Straße bei 44 %.

Der eigene Arbeitsplatz rangiert mit 27 % als zweitwichtigster, Freizeit mit 19 % als drittwichtigster Fahrtzweck aller Fahrten. Dies trifft für alle Befragungsstandorte außer der Igersheimer Straße zu. Auf der Igersheimer Straße ist im Gegensatz zu den anderen Befragungsstandorten der eigene Arbeitsplatz der häufigste Zweck (32 %), Freizeit der zweiwichtigste (31 %) und Einkauf und Versorgung erst der drittwichtigste Fahrtzweck (23 %).

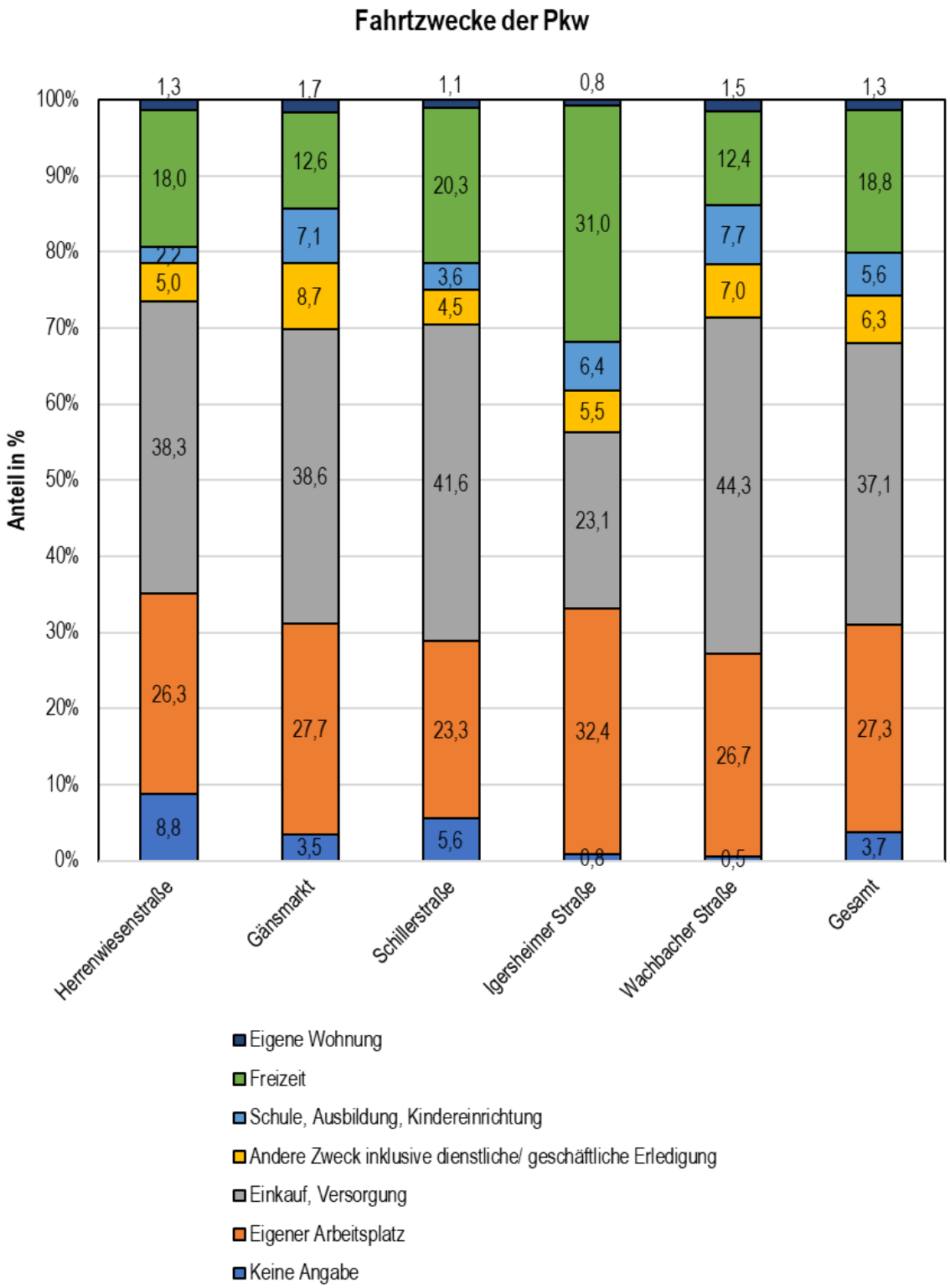


Abb. 3.5: Fahrtzwecke

Pkw-Besetzungsgrad

Der mittlere Pkw-Besetzungsgrad stadteinwärts beträgt 1,4 Personen/ Pkw (3.710 Pkw, 5.078 Personen). Auffällig ist vor allem der große Anteil an Alleinfahrten mit 70 %, wohingegen der Anteil von mehr als vier Personen bei nur 1 % liegt.

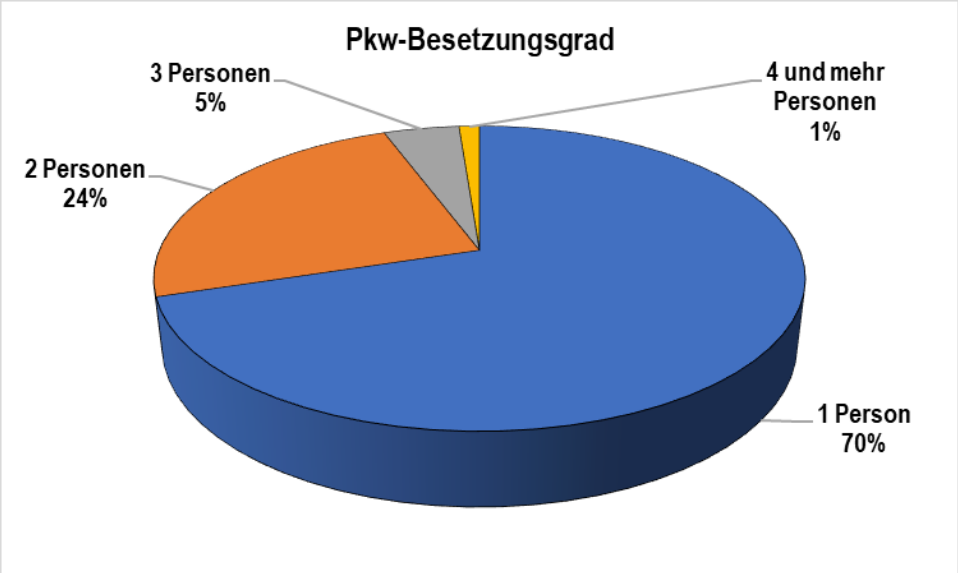


Abb. 3.6: Besetzungsgrad der Pkw

Den größten mittleren Besetzungsgrad weist der Fahrtzweck Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung mit dennoch nur 1,6 Personen/ Pkw auf. Auf dem Weg zur Arbeit sind die Pkw im Durchschnitt nur mit 1,1 Personen besetzt.

Tab. 3.13: Besetzungsgrad nach Fahrtzwecken

Fahrtzweck	Besetzungsgrad [Personen/ Pkw]					
	Herren-wiesenstraße	Gänsmarkt	Schiller-straße	Igersheimer Straße	Wachbacher Straße	Gesamt
Arbeitsplatz	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1
Einkauf/ Versorgung	1,4	1,5	1,5	1,4	1,5	1,5
Anderer Zweck inkl. Dienstliche/ geschäftliche Erledigungen	1,2	1,4	1,2	1,2	1,1	1,3
Schule, Ausbildung, Kindereinrichtungen	1,6	1,6	1,3	1,7	1,7	1,6
Freizeit	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,5
Eigene Wohnung	1,3	1,3	1,2	2,0	1,4	1,4
Keine Angabe	1,1	1,4	1,2	1,3	1,7	1,2

Am Standort Herrenwiesenstraße liegt der Besetzungsgrad beim Fahrtzweck Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung am höchsten (1,6 Personen/ Pkw). Diesem folgt der Fahrtzweck Einkauf/ Versorgung (1,4).

Am Standort Gänsmarkt liegt der Besetzungsgrad beim Fahrtzweck Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung am höchsten (1,6 Personen/ Pkw). Diesem folgt der Fahrtzweck Einkauf/ Versorgung (1,5). Der Fahrtzwecke Freizeit und anderer Zweck einschließlich dienstliche/ geschäftliche Erledigungen weisen einen Pkw-Besetzungsgrad von 1,4 auf.

Am Standort Schillerstraße ist der Besetzungsgrad beim Fahrtzweck Freizeit und bei Einkauf/ Versorgung jeweils mit 1,5 Personen je Pkw am höchsten. Diesem folgt der Fahrtzweck Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung (1,3).

Am Standort Igersheimer Straße liegt der Besetzungsgrad beim Fahrtzweck eigene Wohnung mit 2,0 Personen je Pkw am höchsten. Diesem folgt der Fahrtzweck Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung (1,7), Freizeit (1,6) und Einkauf/ Versorgung mit 1,4.

Am Standort Wachbacher Straße ist der Besetzungsgrad bei den Fahrtzwecken Freizeit und Schule/ Ausbildung/ Kindereinrichtung bei 1,7 Personen je Pkw am höchsten. Diesem folgt der Fahrtzweck Einkauf/ Versorgung (1,5) und eigene Wohnung mit 1,4.

3.2.3 Darstellung der Kfz-Fahrten nach Verkehrsarten

An den fünf Erhebungsstandorten beschränken sich 578 Pkw-Fahrten (16 %) auf Binnenverkehr innerhalb des Zentrums.

Dem Quell-/ Zielverkehr sind insgesamt 2.314 aller erhobenen Pkw-Fahrten (65 %) zuzuordnen.

Der auf das Zentrum bezogene Durchgangsverkehr besitzt einen Anteil von 19 % (687 Pkw) am Pkw-Verkehr.

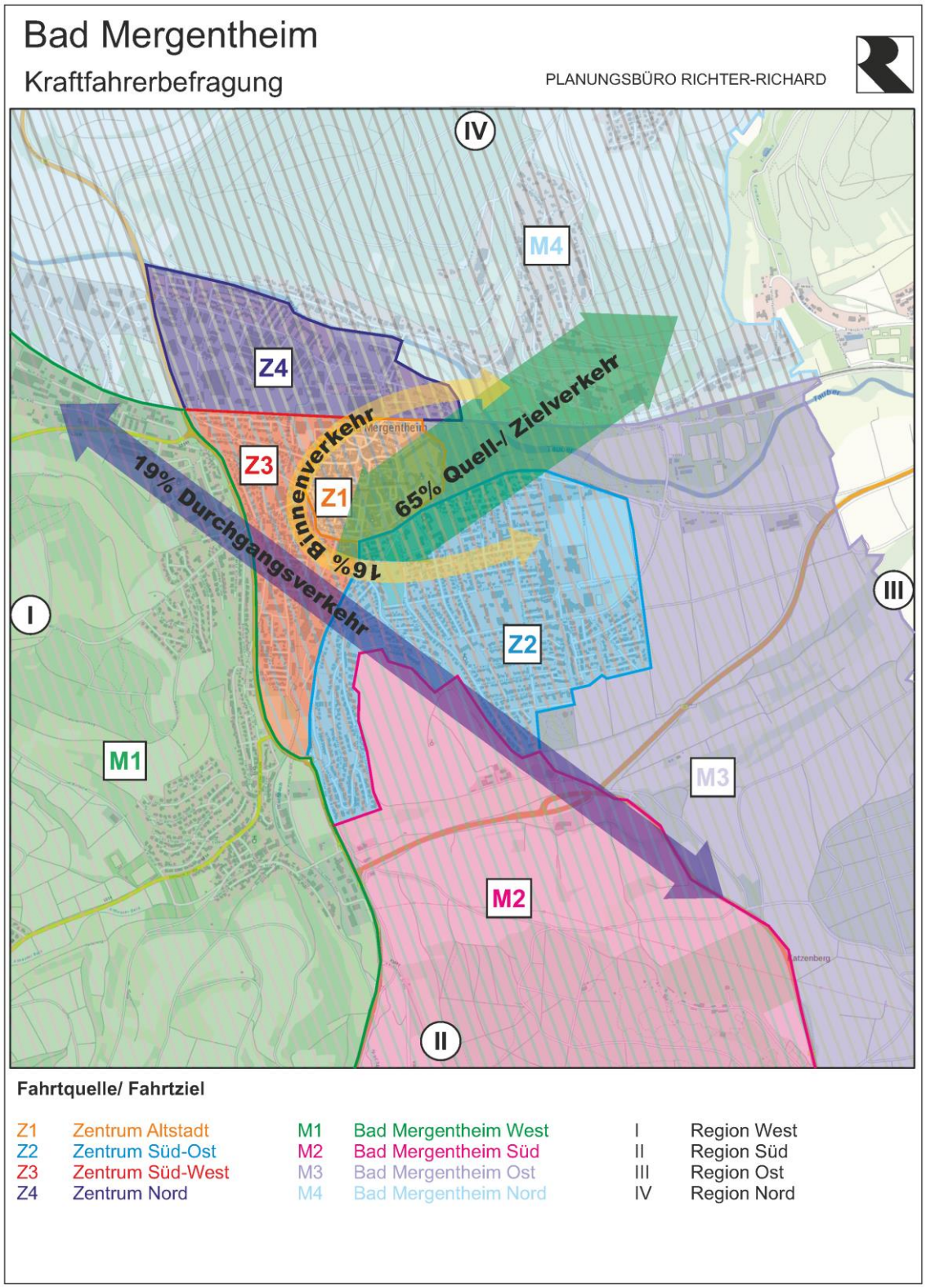
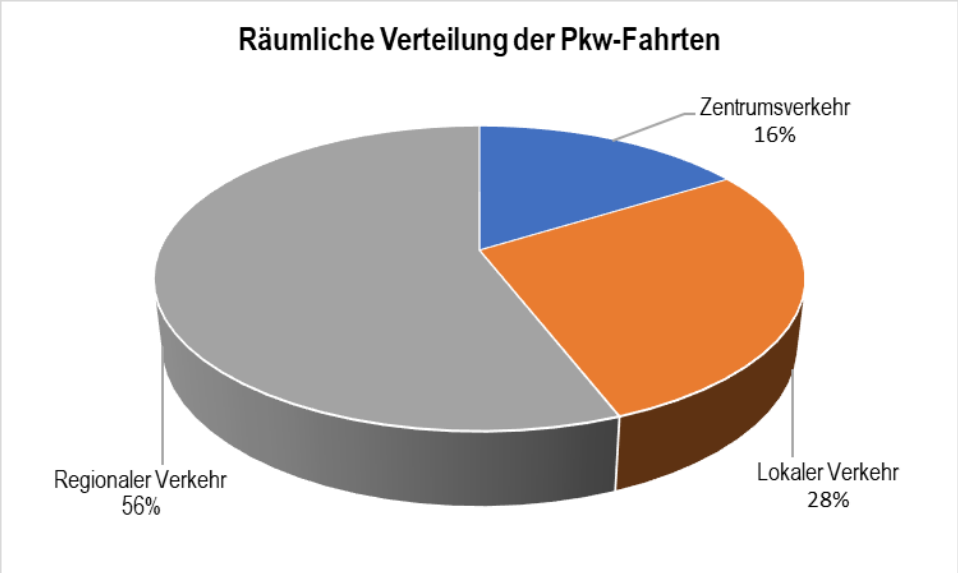


Abb. 3.7: Verteilung der Pkw-Fahrten nach Verkehrsarten

3.2.4 Räumliche Verteilung der Fahrten

Zur Einschätzung der räumlichen Verteilung des Kfz-Verkehrs werden die Pkw-Fahrten in Zentrumsverkehre, lokale Verkehre und regionale Verkehre aufgeteilt. Dabei zählen alle Kfz-Fahrten zum Zentrumsverkehr, deren Quelle und Ziel in den Verkehrszellen Z1 bis Z4 liegen. Dem lokalen Kfz-Verkehr aus dem Stadtgebiet werden alle Fahrten zugeordnet, deren Quelle oder Ziel in mindestens einer lokalen Verkehrszelle (M1 bis M4) liegt. Zum regionalen Verkehr zählen alle Kfz-Fahrten, die eine Verkehrszelle des regionalen Verkehrs (I, II, III, IV) außerhalb des Stadtgebiets zur Quelle oder zum Ziel haben.



Insgesamt sind die regionalen Pkw-Verkehre vorherrschend. Sie besitzen einen Anteil von 56 % (2.000 Pkw von 3.579 Pkw). Dem lokalen Verkehr gehören 28 % der Pkw-Fahrten an. Zum Zentrumsverkehr gehören 16 % des Pkw-Aufkommens, also Fahrten, die sich nur innerhalb des Zentrums bewegen.

An den Befragungsstandorten ergibt sich folgende Zuordnung der Fahrten:

- Herrenwiesenstraße
  - 23 % (112 Fahrten) Zentrumsverkehr,
  - 36 % (177 Fahrten) lokaler Verkehr,
  - 41 % (205 Fahrten) regionaler Verkehr.

- Gänsmarkt
  - 21 % (199 Fahrten) Zentrumsverkehr,
  - 26 % (246 Fahrten) lokaler Verkehr,
  - 53 % (507 Fahrten) regionaler Verkehr.

- Schillerstraße
  - 9 % (70 Fahrten) Zentrumsverkehr,
  - 34 % (265 Fahrten) lokaler Verkehr,
  - 57 % (441 Fahrten) regionaler Verkehr.

- Igersheimer Straße
  - 17 % (127 Fahrten) Zentrumsverkehr,
  - 19 % (138 Fahrten) lokaler Verkehr,
  - 64 % (478 Fahrten) regionaler Verkehr.

- Wachbacher Straße
  - 11 % (70 Fahrten) Zentrumsverkehr,
  - 29 % (175 Fahrten) lokaler Verkehr,
  - 60 % (369 Fahrten) regionaler Verkehr.

3.2.5 Potenziale zur Verkehrsverlagerung

Aus den Quelle-Ziel-Matrizen der Pkw-Fahrten und der räumlichen Verteilung der verschiedenen Verkehrsarten lässt sich folgende Einschätzung des Verlagerungspotenzials vornehmen:

- Binnenverkehr
  - Etwa 16 % der Pkw-Fahrten (578 Pkw von 3.579 Pkw) stellen Fahrten im Binnenverkehr (Zentrumsverkehr) dar und haben Ziel und Quelle im Zentrum.
  - Pkw-Binnenverkehre (Zentrumsverkehr) sind somit zwangsläufig nicht auf die Achse B 290 – B 19 verlagerbar.
  - Zu prüfen ist allerdings die Verlagerung auf den Fuß- und Radverkehr im Sinne von Verkehrsmittelwahl oder für die "letzte Meile".

- Quell-Zielverkehr
  - 65 % der Pkw-Fahrten (2.314 Pkw von 3.579 Pkw) stellen Fahrten im Quell-Ziel-Verkehr dar. Sie haben somit das Ziel oder die Quelle im Zentrum von Bad Mergentheim (Zellen Z1 bis Z4).
  - Eine Verlagerung erscheint kurz- bis mittelfristig lediglich in einer Größenordnung von bis zu 10 % möglich. Das theoretische Verlagerungspotenzial wird im Folgenden mit 5 % berechnet.
  - Zu prüfen ist allerdings die Verlagerung auf den Radverkehr und ÖPNV im Sinne von Verkehrsmittelwahl, ggf. auch für die "letzte Meile".

- Durchgangsverkehr
  - 19 % der Pkw-Fahrten (687 Pkw von 3.579 Pkw) bewegen sich im Durchgangsverkehr und stellen ein mögliches Verlagerungspotenzial dar.
  - Im Pkw-Verkehr sind vor allem die Verkehrsbeziehungen im regionalen Verkehr (Zellen I, II, III, IV) für eine Verlagerung geeignet.
  - Im Durchgangsverkehr erscheint eine Verlagerung von 50-80 % durch verkehrsregelnde Maßnahmen erreichbar. Bei der folgenden Berechnung wird von einem theoretischen Verlagerungspotenzial von 80 % ausgegangen.

Parallel zur Kraftfahrerbefragung wurden an den Befragungsstandorten die Pkw-Verkehrsmengen erhoben. Diese Ergebnisse sind die Basis für die Ermittlung der verlagerbaren Pkw an den Befragungsstandorten über 24 Stunden. In nachfolgender Tabelle werden die Mengen für 24 Stunden und die Anteile der Verkehrsarten Durchgangsverkehr (DV), Quell- und Ziel-Verkehr (QZV) und Binnenverkehr (BV) analog der Anteile der Quell-Ziel-Matrizen an den Befragungsstandorten dargestellt.

Tab. 3.14: Pkw_{Di-Do} an den Befragungsstandorten in 24 h

	Pkw	DV	QZV	BV	DV	QZV	BV
Herrenwiesenstraße	10.516	2.518	5.606	2.392	24 %	53 %	23 %
Gänsmarkt	3.976	700	2.441	835	18 %	61 %	21 %
Schillerstraße	8.389	1.298	6.319	772	15 %	75 %	10%
Igersheimer Straße	12.345	3.044	7.181	2.120	25 %	58 %	17 %
Wachbacher Straße	13.880	2.245	10.102	1.533	16 %	73 %	11 %

* ohne Bus, Quelle: Verkehrszählung Geovista (Juli 2019)

Die Ermittlung der verlagerbaren Pkw <u>über 24 Stunden</u> am Befragungstag (Dienstag bzw. Mittwoch bzw. Donnerstag) erfolgt mit den angenommenen verlagerbaren Anteilen der verschiedenen Verkehrsarten.

Tab. 3.15: Verlagerungspotenzial Pkw in 24 h

	Ist vor Verlagerung				Verlagerbare Pkw				Prognose nach Verlagerung				Verlagerbarer Anteil
	DV	QZV	BV	Pkw	DV	QZV	BV	Pkw	DV	QZV	BV	Pkw	
Herrenwiesenstr.	2.518	5.606	2.392	10.516	2.015	280	0	**2.295**	503	5.326	2.392	**8.221**	**22 %**
Gänsmarkt	700	2.441	835	3.976	560	122	0	**682**	140	2.319	835	**3.294**	**17 %**
Schillerstr.	1.298	6.319	772	8.389	1.039	316	0	**1.355**	260	6.003	772	**7.035**	**16 %**
Igersheimer Straße	3.044	7.181	2.120	12.345	2.435	359	0	**2.794**	609	6.822	2.120	**9.551**	**23 %**
Wachbacher Straße	2.245	10.102	1.533	13.880	1.796	505	0	**2.301**	449	9.597	1.533	**11.579**	**17 %**

Das größte theoretische Verlagerungspotenzial tritt auf der Igersheimer Straße mit 23 % sowie auf der Herrenwiesenstraße mit 22 % auf. Am kleinsten ist das Verlagerungspotenzial mit 16 % auf der Schillerstraße.

4. PARKRAUMANGEBOT

Im nachfolgenden Text werden die Begriffe wie folgt verwendet:

- Parkstände – abgegrenzte Fläche zum Parken im öffentlichen Verkehrsraum,
- Stellplätze – Parkmöglichkeiten auf privatem Grund,
- Parkplätze – öffentlich zum Parken ausgewiesene Fläche,
- Parkbauten – Oberbegriff für Parkhäuser und Tiefgaragen,
- Parkierungsanlage – Umfasst sowohl Parkplätze als auch Parkbauten.

In der Altstadt befindet sich zudem eine Vielzahl an privaten Stellplätzen und Parkierungsanlagen mit nicht unerheblichen Kapazitäten. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Parkraumkonzepts.

4.1 Bestehende Parkraumbewirtschaftung

In Bad Mergentheim gibt es mit Stand Juli 2019 folgende straßenverkehrsrechtliche Bewirtschaftungsformen:

- Allgemeines Parken
  - Parken mit Parkschein,
  - ohne Bewirtschaftung.
- Sonstige Anordnungen
  - absolutes Haltverbot,
  - eingeschränktes Haltverbot.

Für das Parken mit Parkschein gelten für den öffentlichen Straßenraum folgende Regelungen:

- Parkzeit
  - Mo-Fr 9:00 bis 18:00 Uhr,
  - Sa 9:00 bis 14:00 Uhr,
  - Ausnahme Erlenbachweg montags bis sonntags 9:00 bis 18:00 Uhr.
- Tarif
  - Zone 1: 0,30 EUR je angefangene 15 Minuten
  - Zone 2: 0,30 EUR je angefangene 30 Minuten
  - Zone 3: 0,30 EUR je angefangene 60 Minuten

In den Parkierungsanlagen gelten unterschiedliche Tarife und Parkzeiten:

- Parkhaus Bahnhof und Parkhaus Altstadt/ Schloss
  - Durchgehend geöffnet
  - Tarif
    - erste Stunde kostenfrei,
    - Mo-Fr 8:00 bis 18:00 Uhr: 1,00 EUR je angefangene 30 Minuten,
    - Sa 8:00 bis 13:00 Uhr: 1,00 EUR je angefangene 30 Minuten,
    - übrige Zeiten: 0,50 EUR je angefangene Stunde,
    - Tageshöchstsatz: 8,00 EUR.

- Tiefgarage Neues Rathaus
  - Parkzeit
    - Ein- und Ausfahrt zwischen 7:00 und 22:00 Uhr
  - Tarif
    - 1,50 EUR jeweils für die erste und zweite angefangene Stunde,
    - 1,20 EUR für jede weitere angefangene Stunde,
    - 12 EUR Tageshöchstsatz,
    - kostenlose Nutzung für Besucher des Bürger- und Standesamtes der Stadtverwaltung (1. Stunde).

- Parkplatz Hans-Heinrich-Ehrler-Platz und Parkplätze am Schloss
  - Parkzeit
    - Mo-Fr 9:00 bis 18:00 Uhr,
    - Sa 9:00 bis 14:00 Uhr,
  - Tarif gemäß Zone 1.

- Parkhaus Am Schloss
  - Betreiber: PBW mbH
  - Parkzeit
    - durchgehend geöffnet,
    - kostenpflichtiges Parken Mo-Fr: 6:00 bis 16:30 Uhr.
  - Tarif:
    - Bis zu 3 Stunden: 1,50 EUR,
    - Tageshöchstsatz: 2,50 EUR,
  - Verkauf von Zeitkarten möglich (3 Tage, 7 Tage, 14 Tage, 30 Tage).

- Parkplatz Herrenwiesenstraße
  - Parkzeit
    - Mo-Fr 9:00 bis 18:00 Uhr,
    - Sa 9:00 bis 14:00 Uhr,
  - Tarif: gemäß Zone 3.

4.2 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Auf folgenden Straßen des Untersuchungsgebiets gibt es öffentliche Parkstände, unterschieden nach der Art der Bewirtschaftung:

- Unbewirtschaftet
  - Propsteistraße,
  - Obere Mauergasse.

- Parkschein
  - Bahnhofstraße,
  - Funkengasse,
  - Gänsmarkt,
  - Hans-Heinrich-Ehrler-Platz,
  - Härterichstraße
  - Kapuzinerstraße,
  - Krumme Gasse,
  - Ledermarkt,
  - Mühlwehrstraße,
  - Münzgasse,
  - Ochsengasse,
  - Poststraße,
  - Stifterstraße,
  - Törkelgasse,
  - Untere Mauergasse,
  - Wettgasse.

- Es gibt keine Straßenabschnitte, die mit Parkscheibe bewirtschaftet werden.

Krumme Gasse

Funkengasse

Härterichstraße

Mühlwehrstraße

Abb. 4.1: Parken im öffentlichen Straßenraum (Quelle: Stadt Bad Mergentheim)

Insgesamt stehen im Erhebungsgebiet im öffentlichen Straßenraum 232 Parkstände zur Verfügung und werden wie folgt bewirtschaftet:

- 191 Parkstände mit Parkschein,
- 29 unbewirtschaftete Parkstände,
- 12 Behindertenparkstände.

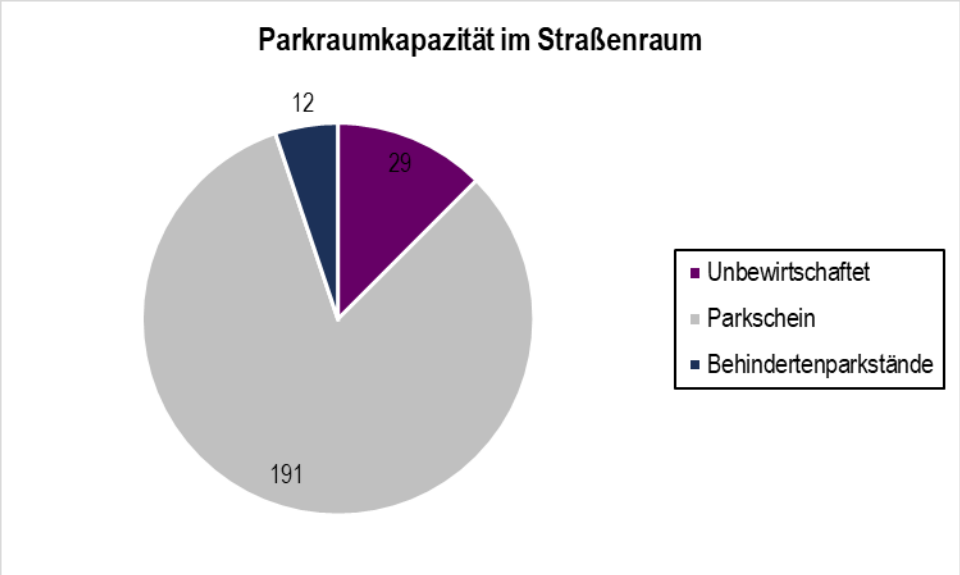


Abb. 4.2: Parkraumkapazität im Straßenraum

4.3 Parkierungsanlagen

Zu den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen, die nicht zweckgebunden sind, gehören im Untersuchungsgebiet vier Parkplätze, drei Parkhäuser und eine Tiefgarage:

- Das Parkhaus Bahnhof ist über die Zaisenmühlstraße erschlossen und verfügt über 422 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden. 399 Parkstände sind hierbei an Dauerparker vermietet, so dass für Besucher lediglich 23 Parkstände verbleiben.

- Das Parkhaus Altstadt/ Schloss ist über die Straße Oberer Graben erschlossen und verfügt über 172 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden. 61 Parkstände sind an Dauerparker vermietet, so dass für Besucher 111 Parkstände zur Verfügung stehen.

- Die Tiefgarage Neues Rathaus ist über den Bahnhofplatz erschlossen. Sie verfügt über 77 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden.

- Das Parkhaus Am Schloss ist über die Münzgasse erschlossen, wird von der PBW mbH betrieben und verfügt über 160 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden. Die reservierten Parkstände kosten 39 Euro Monat.

- Die Parkplätze Am Schloss sind ebenfalls über die Münzgasse erschlossen. Dort sind 48 Parkstände vorhanden, die mit Parkschein bewirtschaftet werden.

- Der Parkplatz Herrenwiesenstraße ist über die Herrenwiesenstraße erschlossen und liegt als einzige Parkierungsanlage nördlich der Bahnstrecke. Er verfügt über eine Kapazität von 40 Parkständen und wird mit Parkschein bewirtschaftet.

- Der Parkplatz Igersheimer Straße ist über die Igersheimer Straße erreichbar und befindet sich am östlichen Rand der Innenstadt. Diese ist mit ca. 15 Minuten Fußweg erreichbar. Der Parkplatz weist eine Kapazität von 26 Parkständen auf und ist unbewirtschaftet.

- Der Parkplatz am Hans-Heinrich-Ehrler-Platz verfügt über 20 Parkstände und wird ebenfalls mit Parkschein bewirtschaftet. Er ist vom Oberen bzw. Mittleren Graben erreichbar.

- Der Parkplatz Friedhofstraße ist über die Friedhofstraße erschlossen und verfügt über 40 Parkstände, die mit Parkschein bewirtschaftet werden.

Im Erhebungsgebiet stehen auf Parkplätzen und in Parkbauten insgesamt 1.001 Parkstände zur Verfügung:

- 973 Parkstände werden mit Parkschein bewirtschaftet,
- zwei Behindertenparkstände,
- 26 unbewirtschaftete Stellplätze.

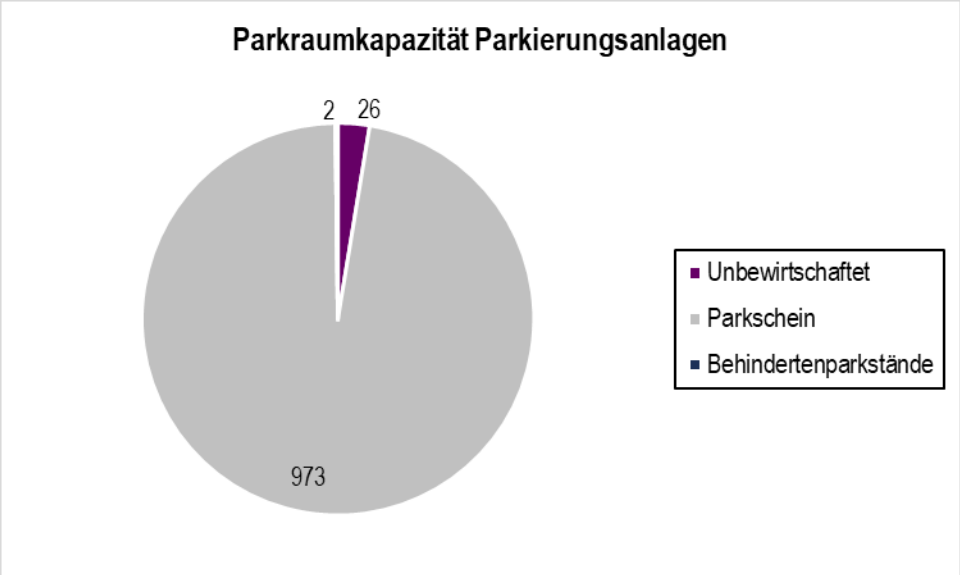


Abb. 4.3: Parkraumkapazität Parkierungsanlagen

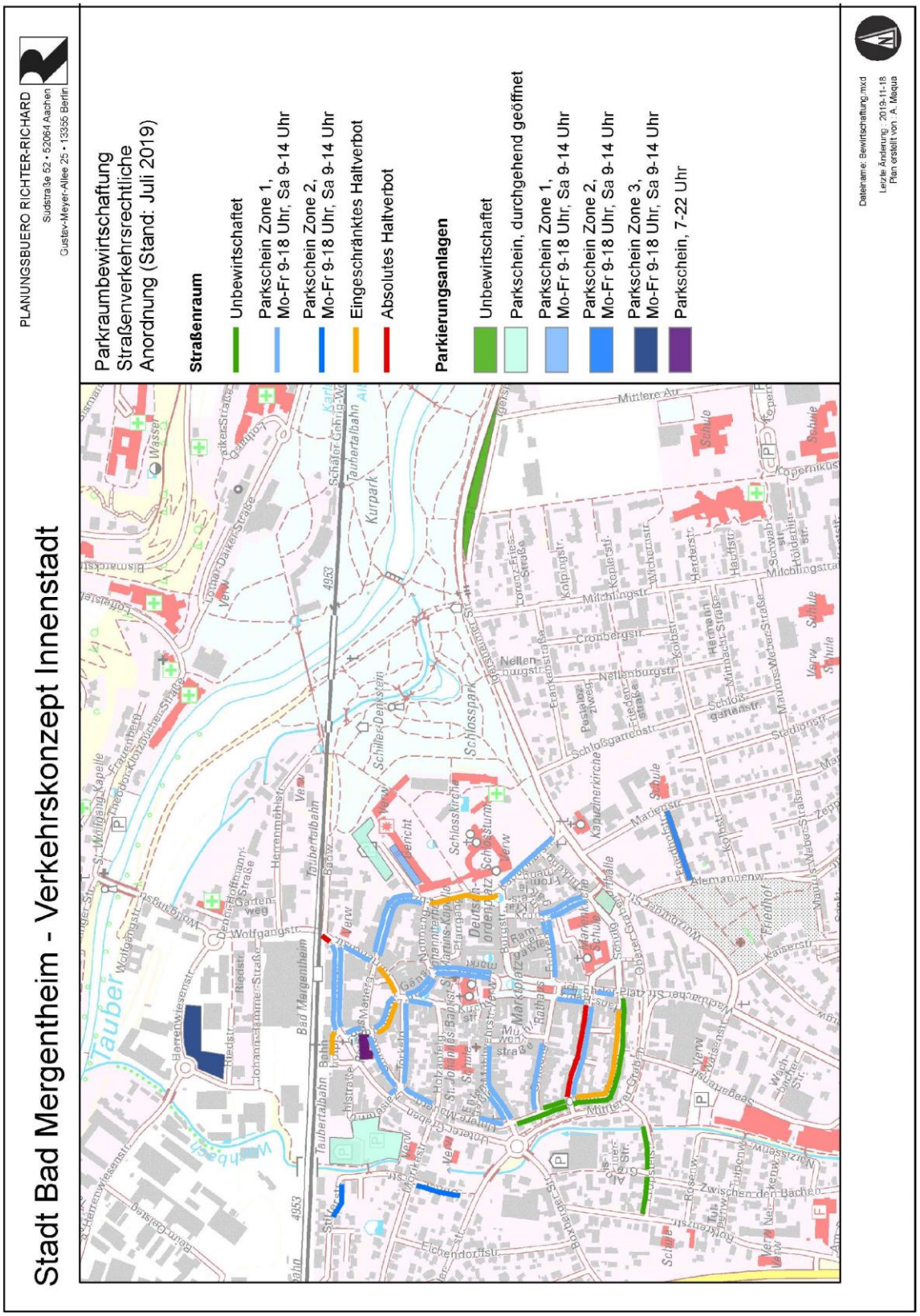


Abb. 4.4: Parkraumbewirtschaftung – Bestand

5. PARKRAUMNACHFRAGE

5.1 Durchführung Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung wurde am Mittwoch, den 14. Juli 2019, durchgeführt. Die Erhebung erfolgte im Zeitraum von 6:00 bis 18:00 Uhr in einem stündlichen Turnus. Zusätzlich wurde einmalig eine Befahrung zwischen 21:00 und 06:00 Uhr durchgeführt, um Dauerparker bzw. die nächtliche Nachfrage zu ermitteln.

Der Erhebungsraum umfasst 17 Straßen mit 83 Untersuchungsabschnitten sowie vier Parkierungsanlagen und wird durch folgende Straßen begrenzt:

- Poststraße – Härterichstraße – Münzstraße – Kapuzinerstraße – Würzburger Straße – Wachbacherstraße – Waisenstraße – Mittlerer Graben – Unterer Graben – Bahnhofplatz.

Anhand der Erhebungsvideos wurden die einzelnen Fahrzeuge je Straßenabschnitt, Straßenseite und Stundenintervall erfasst. Mit büroeigenen Auswertungsprogrammen konnten hieraus folgende Parameter ermittelt werden:

- Parkraumbelegung und -auslastung
  - Verteilung der Auslastung je Erhebungsintervall,
  - mittlere Auslastung je betrachtetem Zeitraum,
  - maximale Auslastung je betrachtetem Zeitraum.

  Die Belegung gibt die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge auf dem betreffenden Abschnitt an. Unter Auslastung ist das Verhältnis aller abgestellten Fahrzeuge (auch illegal) zur Anzahl der legalen Stellplätze zu verstehen. Auslastungen von über 100 % ergeben sich aus einer entsprechenden Anzahl von Falschparkern.

- Parkdauer
  - Häufigkeitsverteilung der Parkdauer aller am Erhebungstag im jeweiligen Straßenabschnitt abgestellten Fahrzeuge in den Erhebungsintervallen,
  - mittlere Parkdauer, als Verhältnis der Summe der Parkstunden zur Tagesnachfrage.

  Da Parkzeiten unter einer Stunde nicht erfasst wurden, liegt die ermittelte mittlere Parkdauer höher als der tatsächliche Wert.

- Fahrzeuge, die über dem Erhebungszeitraum hinaus auf dem jeweiligen Stellplatz abgestellt waren, werden zwangsläufig nur mit ihrer Parkdauer während des Erhebungszeitraums berücksichtigt.

- Anteil Kurz-, Mittel und Langparker und Nutzergruppen
  Darstellung der Nutzungsstruktur je Abschnitt mit Darstellung der Nachfrage von Kurz-, Mittel- und Langparkern an der Gesamtnachfrage.

- Umschlag je legalem Stellplatz
  Anzahl aller Abstellvorgänge je legalem Stellplatz während des Erhebungszeitraums (Verhältnis Tagesnachfrage zur Kapazität). Fahrzeuge, deren Parkdauer kürzer als die Erhebungsintervalle ist, wurden dann nicht erfasst, wenn der Parkvorgang zwischen

den beiden Erhebungszeitpunkten begonnen und auch wieder beendet wurde. Die tatsächliche Tagesnachfrage und der Umschlag je legalem Stellplatz liegen deshalb etwas über den ermittelten Werten, die mittlere Parkdauer etwas darunter.

- Falschparkeranteil
  Verhältnis der Anzahl der Falschparker zu allen im Erhebungszeitraum erfassten Kfz (Tagesnachfrage). Als Falschparker wurden solche Fahrzeuge erfasst, die im absoluten oder eingeschränkten Haltverbot bzw. auf dafür nicht vorgesehenen Flächen (z. B. Grundstückszufahrten) abgestellt waren. Überschreitet ein Fahrzeug die zulässige Höchstparkdauer, wird es auch als Falschparker registriert.

5.2 Belegung und Auslastung

In der Belegungs- und Auslastungsanalyse wird die tatsächliche Stellplatznachfrage, also das Verhältnis aller, auch der illegal abgestellten Fahrzeuge (Falschparker), der verfügbaren Parkraumkapazität gegenübergestellt. Behindertenparkstände gehen nicht in die Darstellung ein. Mit der tageszeitabhängigen Darstellung von Parkraumangebot und -belegung wird der Tagesgang für die einzelnen Untersuchungsabschnitte ermittelt.

Belegung und Auslastung des öffentlichen Straßenraums

Die höchste Belegung aller Parkstände im öffentlichen Straßenraum wurde um 10:00 Uhr mit 215 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 232 Parkständen einer Auslastung von 93 % entspricht (vgl. Tab. 5.1). Bis 17 Uhr liegt die Auslastung durchgehend bei mindestens 77 % und sinkt erst um 22 Uhr auf 59 %.

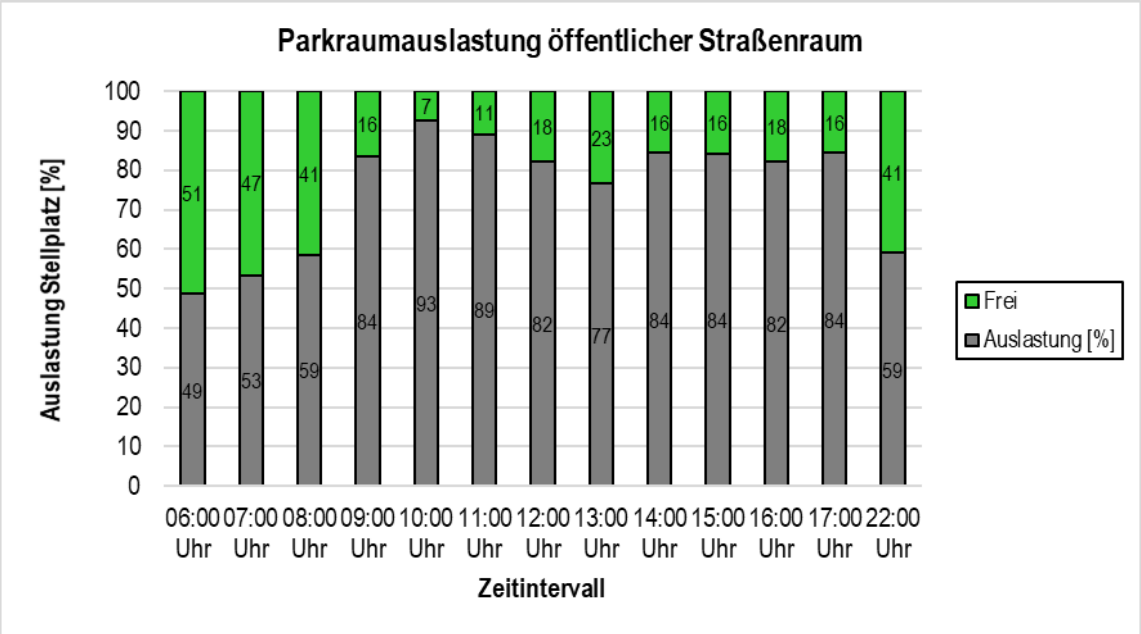


Abb. 5.1: Parkraumauslastung öffentlicher Straßenraum

Tab. 5.1: Parkraumbelegung und -auslastung je Intervall (öffentlicher Straßenraum)

	Kap.	06:00 Uhr		07:00 Uhr		08:00 Uhr		09:00 Uhr		10:00 Uhr		11:00 Uhr		12:00 Uhr		13:00 Uhr		14:00 Uhr		15:00 Uhr		16:00 Uhr		17:00 Uhr		22:00 Uhr	
	abs	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Badweg	3	1	33	1	33	2	67	2	67	3	100	2	67	3	100	2	67	3	100	1	33	1	33	1	33	2	67
Bahnhofstraße	8	1	13	3	38	6	75	6	75	8	100	6	75	10	125	10	125	7	88	5	63	6	75	8	100	7	88
Frommengasse	3	0	0	0	0	1	33	1	33	1	33	0	0	1	33	1	33	1	33	1	33	1	33	0	0	1	33
Funkengasse	6	1	17	1	17	1	17	5	83	7	117	5	83	5	83	5	83	5	83	5	83	6	100	4	67	1	17
Gänsemarkt	11	5	45	6	55	8	73	10	91	12	109	11	100	11	100	10	91	12	109	11	100	13	118	11	100	5	45
H.-H.-E.-Platz	11	8	73	9	82	10	91	13	118	9	82	14	127	16	145	15	136	14	127	15	136	9	82	15	136	11	100
Härterichstraße	11	6	55	6	55	8	73	11	100	10	91	10	91	3	27	5	45	8	73	9	82	9	82	10	91	8	73
Kapuzinerstraße	10	3	30	5	50	8	80	13	130	14	140	17	170	11	110	10	100	14	140	17	170	13	130	14	140	7	70
Krumme Gasse	7	1	14	2	29	3	43	7	100	10	143	8	114	7	100	6	86	6	86	8	114	9	129	8	114	2	29
Ledermarkt	12	4	33	6	50	5	42	10	83	12	100	8	67	11	92	8	67	11	92	9	75	10	83	11	92	6	50
Mühlwehrstraße	10	3	30	3	30	6	60	8	80	10	100	9	90	8	80	8	80	10	100	13	130	11	110	12	120	6	60
Münzgasse	18	10	56	10	56	12	67	14	78	16	89	16	89	11	61	13	72	10	56	9	50	10	56	13	72	11	61
Obere Mauergasse	12	13	108	13	108	14	117	15	125	15	125	13	108	11	92	14	117	15	125	15	125	15	125	13	108	13	108
Ochsengasse	9	7	78	6	67	4	44	8	89	10	111	11	122	7	78	5	56	7	78	9	100	8	89	12	133	7	78
Poststraße	38	9	24	9	24	7	18	25	66	30	79	30	79	29	76	20	53	24	63	19	50	27	71	21	55	14	37
Propsteistraße	18	14	78	14	78	15	83	15	83	15	83	14	78	15	83	14	78	17	94	16	89	14	78	14	78	13	72
Stifterstraße	12	9	75	7	58	8	67	9	75	10	83	7	58	10	83	11	92	11	92	10	83	11	92	8	67	8	67
Törkelgasse	12	6	50	9	75	4	33	8	67	9	75	9	75	7	58	6	50	8	67	9	75	7	58	7	58	6	50
Untere Mauergasse	14	6	43	7	50	7	50	7	50	7	50	9	64	6	43	5	36	5	36	5	36	3	21	5	36	2	14
Wettgasse	7	6	86	7	100	7	100	7	100	7	100	8	114	9	129	10	143	8	114	9	129	8	114	9	129	7	100
Gesamt	232	113	49	124	53	136	59	194	84	215	93	207	89	191	82	178	77	196	84	195	84	191	82	196	84	137	59

grün = Minimum, rot = Maximum

Ein hoher Parkdruck (maximale Auslastung >80 %) war mindestens ein Mal zu den Erhebungszeiträumen für die Parkstände folgender Straßen festzustellen:

- Badweg,
- Bahnhofstraße,
- Funkengasse,
- Gänsmarkt,
- Hans-Heinrich-Ehrler-Platz,
- Härterichstraße,
- Kapuziner Straße,
- Krumme Gasse,
- Ledermarkt,
- Mühlwehrstraße,
- Münzgasse,
- Obere Mauergasse,
- Ochsengasse,
- Propsteistraße,
- Stifterstraße,
- Wettgasse.

Eine Auslastung von 60 bis 80 % als Mittelwert der erfassten Belegungen wurde über alle Intervalle in folgenden Straßen erreicht:

- Badweg,
- Funkengasse,
- Härterichstraße,
- Ledermarkt,
- Münzgasse,
- Stifterstraße,
- Törkelgasse.

Eine besonders geringe Nachfrage (mittlere Nachfrage <40 %) war in der

- Frommengasse

zu verzeichnen.

Da in der Altstadt keine maximale Höchstparkdauer für das Parken im öffentlichen Straßenraum gilt, treten zwangsläufig keine Falschparker auf, die die maximale Parkdauer überschreiten, sondern es treten nur Falschparker auf, die an einem nicht zulässigen Ort parken (z. B. außerhalb markierter Flächen, im Haltverbot usw.). Auf folgenden Straßen wurden Falschparker mit einem Anteil >10 % festgestellt:

- Bahnhofstraße,
- Funkengasse,
- Hans-Heinrich-Ehrler-Platz,
- Kapuzinerstraße,
- Münzgasse,
- Mühlwehrstraße,

- Ochsengasse,
- Untere Mauergasse.

Zusammengefasst: Fast alle Straßen in der Altstadt weisen einen Anteil an Falschparkern von mehr als 10 % auf, was mit dem Ergebnis korrespondiert, dass Parkstände im öffentlichen Raum weitgehend ausgelastet sind (vgl. Kap. 5.2). Alle Abschnitte haben bei Betrachtung der maximalen Auslastung eine Belegung von mindestens 80 %, teilweise über 100 %. Auch bei der Betrachtung der mittleren Belegung über alle Intervalle fällt weiterhin die Münzgasse mit einer Belegung von mehr als 100 % auf. Schwerpunkte innerhalb der Altstadt sind nicht auszumachen.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ist der Falschparkeranteil mit 9 % für den öffentlichen Straßenraum als gering zu bewerten.

Tab. 5.2: Parkraumbelegung und -auslastung über alle Intervalle (Straßenraum)

	Kapazität	Belegung	Auslastung	Belegung	Auslastung	Falschparker
		Mittelwert		Maximalwert		
	abs.	abs.	%	abs.	%	%
Badweg	3	2	62	3	100	4
Bahnhofstraße	8	6	80	10	125	10
Frommengasse	3	1	23	1	33	0
Funkengasse	6	4	65	7	117	20
Gänsmarkt	11	10	87	13	118	8
H-H-E-Platz	11	12	110	16	145	32
Härterichstraße	11	8	72	11	100	0
Kapuzinerstraße	10	11	112	17	170	21
Krumme Gasse	7	6	85	10	143	8
Ledermarkt	12	9	71	12	100	6
Mühlwehrstraße	10	8	82	13	130	17
Münzgasse	18	12	66	16	89	6
Obere Mauergasse	12	14	115	15	125	8
Ochsengasse	9	8	86	12	133	14
Poststraße	38	20	53	30	79	1
Propsteistraße	18	15	81	17	94	2
Stifterstraße	12	9	76	11	92	2
Törkelgasse	12	7	61	9	75	6
Untere Mauergasse	14	6	41	9	64	14
Wettgasse	7	8	112	10	143	5
Gesamt	232	175	75	215	93	9

Ohne Behindertenparkstände, Mittelwert der Zeitintervalle 9:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 Uhr, 22:00 Uhr
violett = sehr hoch ausgelastete Parkstände (> 80 %), **rot** = hohe Auslastung (60-80 %), **schwarz** = mittlere Auslastung (40-60 %), **grün** = geringe Auslastung (< 40 %)

Betrachtet man die Auslastung in Abhängigkeit von der Bewirtschaftung erhält man folgende Ergebnisse:

- Die höchste Auslastung mit 104 % ist auf unbewirtschafteten Abschnitten zu finden.
- Es folgt mit 71 % die Auslastung auf den Abschnitten mit Parkschein.
- Die einzelnen Bewirtschaftungsformen unterliegen großen Schwankungen.

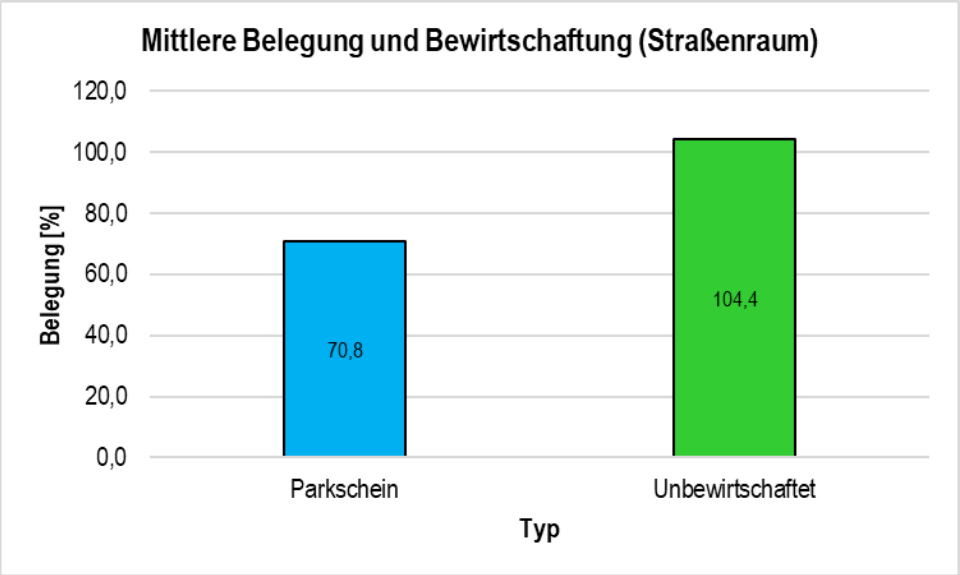


Abb. 5.2: Mittlere Belegung und Bewirtschaftung (öffentlicher Straßenraum)

Belegung und Auslastung der öffentlichen Parkplätze

Die höchste Belegung der Stellplätze wurde um 11:00 Uhr mit 96 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 142 Parkständen einer Auslastung von 68 % entspricht (vgl. Tab. 5.3). Die Auslastung ist zwischen 9:00 und 11:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 17:00 Uhr in etwa konstant bei ca. 65 %. Zwischen 12:00 und 14:00 Uhr sinkt die Belegung unter 60 %. Morgens um 6:00 Uhr und nachts ist die Auslastung mit knapp 20 % am geringsten.

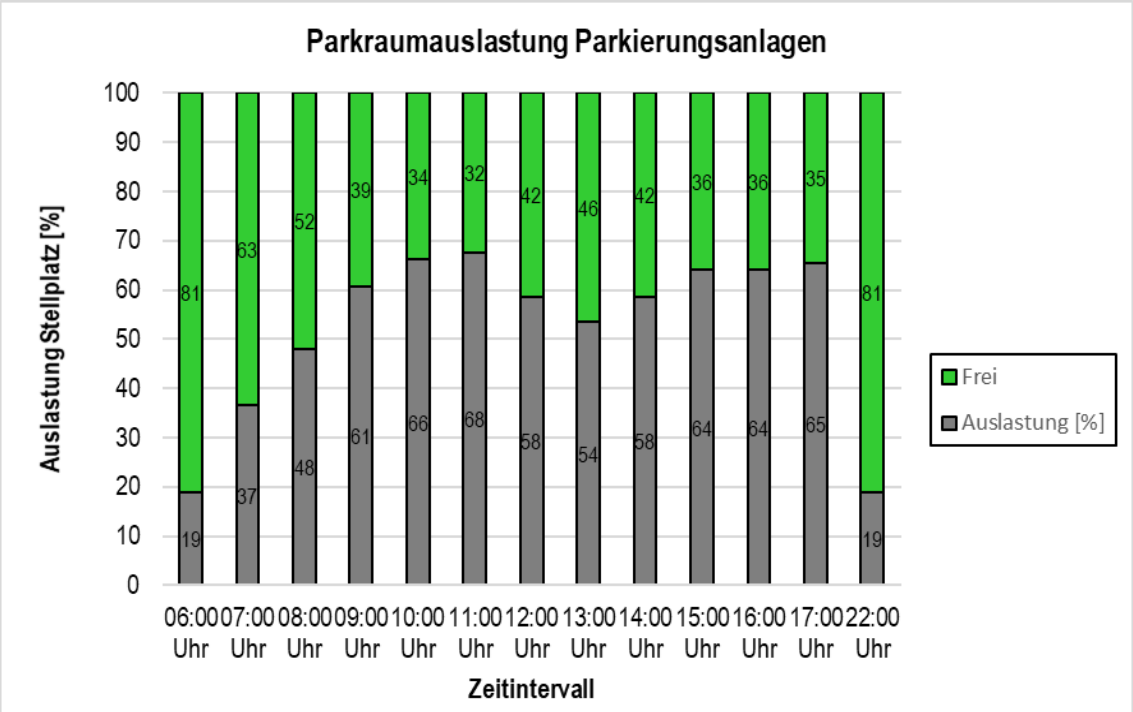


Abb. 5.3: Parkraumauslastung Parkplätze (eigene Darstellung)

Tab. 5.3: Stellplatzbelegung und -auslastung je Intervall (Parkplätze)

	Kap.	06:00 Uhr		07:00 Uhr		08:00 Uhr		09:00 Uhr		10:00 Uhr		11:00 Uhr		12:00 Uhr		13:00 Uhr		14:00 Uhr		15:00 Uhr		16:00 Uhr		17:00 Uhr		22:00 Uhr	
	abs	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Parkplatz Friedhofstraße	40	5	13	12	30	16	40	17	43	18	45	17	43	12	30	15	38	11	28	10	25	16	40	40	40	5	13
Parkplatz Herrenwiesen-straße	39	11	28	29	74	34	87	34	87	36	92	38	97	32	82	31	79	33	85	34	87	29	74	31	79	3	8
Parkplatz H-H-E-Platz	14	6	43	6	43	11	79	13	93	11	79	10	71	12	86	11	79	12	86	13	93	12	86	12	86	11	79
Parkplatz Schloss	49	5	10	5	10	7	14	22	45	29	59	31	63	27	55	19	39	27	55	34	69	34	69	34	69	8	16
Gesamt	142	27	19	52	37	68	48	86	61	94	66	96	68	83	58	76	54	83	58	91	64	91	64	93	65	27	19

Ein hoher Parkdruck (maximale Auslastung >80 %) war mindestens ein Mal zu den Erhebungszeiträumen auf folgenden Parkplätzen festzustellen:

- Parkplatz Herrenwiesenstraße,
- Parkplatz Hans-Heinrich-Ehrler-Platz.

Eine Auslastung von 60 bis 80 % war als Mittelwert der erfassten Belegungen über alle Intervalle auf dem

- Parkplatz Herrenwiesenstraße,
- Parkplatz Hans-Heinrich-Ehrler-Platz

zu verzeichnen.

Eine besonders geringe Nachfrage (mittlere Nachfrage <40 %) gilt für den Parkplatz Friedhofstraße.

Falschparkeranteile >10 % wurden nicht festgestellt.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ist ein Falschparkeranteil mit 6 % für die Parkplätze als auffällig zu bewerten.

Tab. 5.4: Parkraumbelegung und -auslastung über alle Intervalle (Parkplätze)

	Kapazität	Belegung	Auslastung	Belegung	Auslastung	Falsch-parker
		Mittelwert		Maximalwert		
	abs.	abs.	%	abs.	%	%
Parkplatz Friedhofstraße	40	12	30	18	45	0
Parkplatz Herrenwiesenstraße	39	27	69	38	97	0
Parkplatz H-H-E-Platz	14	10	71	13	93	1
Parkplatz Schloss	49	20	41	34	69	0
Gesamt	142	69	49	96	68	0

Ohne Behindertenparkstände, Mittelwert der Zeitintervalle 9:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 Uhr, 22:00 Uhr
violett = sehr hoch ausgelastete Parkstände (> 80 %), **rot** = hohe Auslastung (60-80 %), **schwarz** = mittlere Auslastung (40-60 %), **grün** = geringe Auslastung (< 40 %)

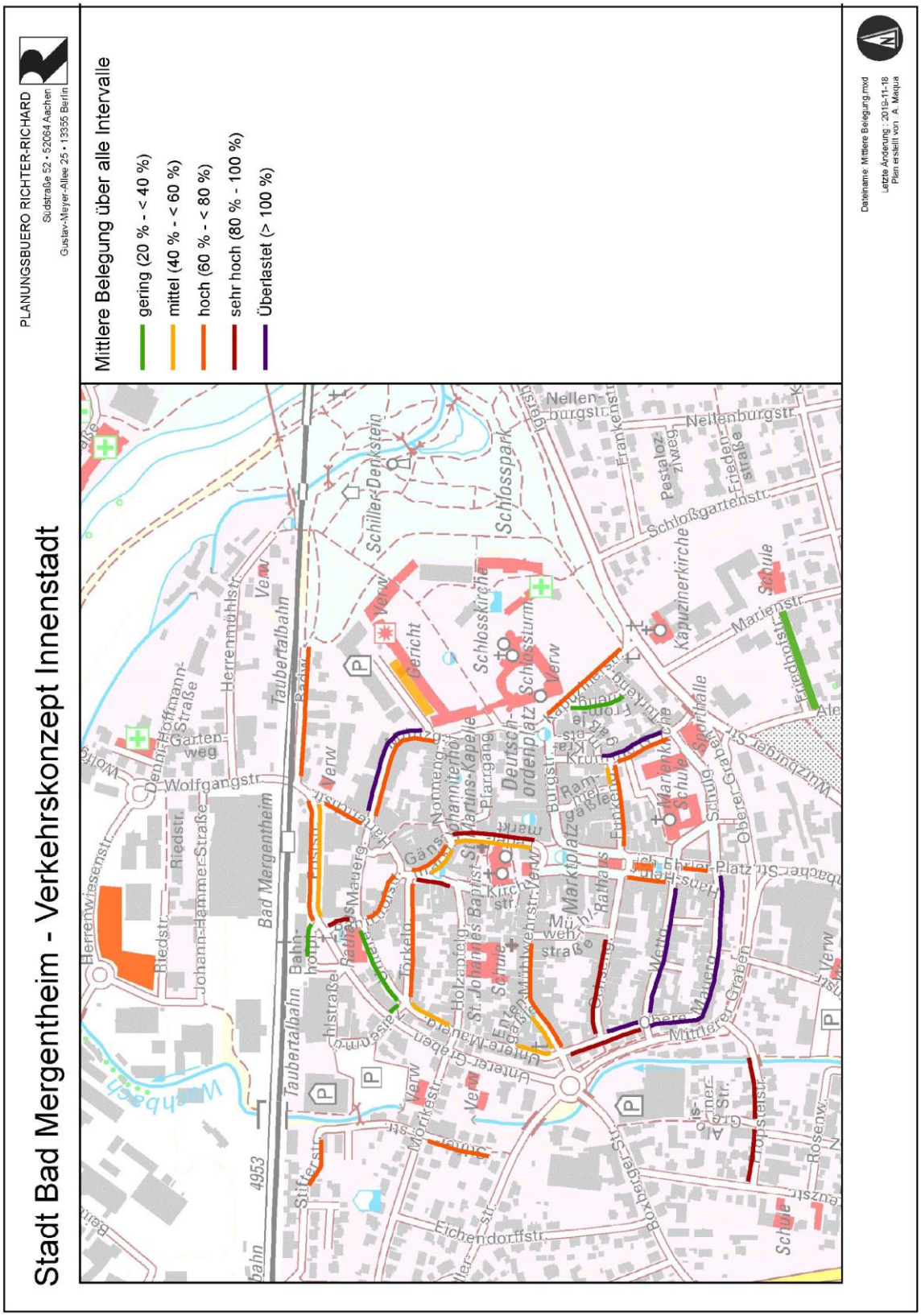


Abb. 5.4: Mittlere Belegung aller Parkstände

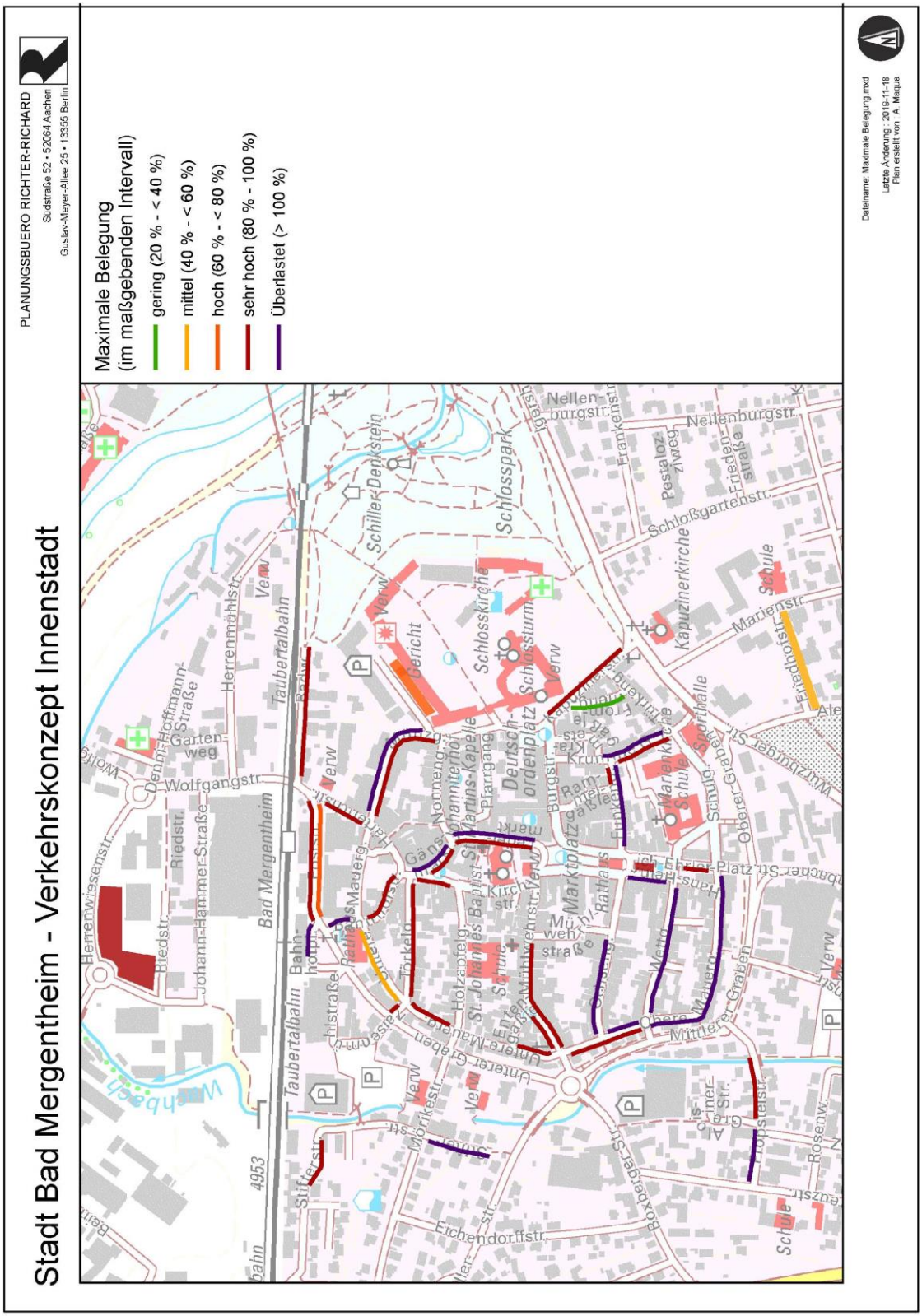


Abb. 5.5: Maximale Belegung aller Parkstände

5.3 Parkdauer und Nutzergruppen

Nachfolgend ist der Anteil der Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker an der Gesamtnachfrage dargestellt:

- Kurzparker 0-1 h,
- Mittelparker 1-3 h,
- Langparker >3 h und
- Dauerparker ≥ 9 h.

Die Auswertung der Parkdauer führt zu folgendem Ergebnis:

- Die mittlere Parkdauer über den gesamten Erhebungszeitraum von 9:00 bis 18:00 Uhr und das gesamte Untersuchungsgebiet beträgt 2 Stunden 34 Minuten.

- Die kürzeste mittlere Parkdauer tritt auf den Abschnitten, die durch Parkschein bewirtschaftet werden, auf und beträgt 1 Stunde 47 Minuten. Da aufgrund der Erhebungsmethodik keine Parkdauern <1 Stunde erfasst wurden, ist die ermittelte Parkdauer größer als die tatsächliche Parkzeit.

- Am höchsten ist die Parkdauer mit 3 Stunden 22 Minuten erwartungsgemäß auf den unbewirtschafteten Parkständen.

- Kurzparker bilden innerhalb des Untersuchungsgebiets mit ca. 54 % die absolute Mehrheit, die aus den genannten Gründen tatsächlich noch höher liegt.

- Auffallend ist der relativ geringe Anteil von Mittelparkern (1-3 Std.) an der Gesamtnachfrage. Dieser liegt im Untersuchungsgebiet nur bei ca. 23 %.

- Langparker haben mit 20 % den größten Anteil auf den unbewirtschafteten Parkierungsanlagen.

- Wie zu erwarten, bilden auf den Abschnitten mit Parkschein die Kurzparker die stärkste Nachfragegruppe.

Bei den Parkern, die nur in den Randintervallen 9:00 bis 10:00 Uhr und 17:00 bis 18:00 Uhr erfasst wurden, treten folgende Besonderheiten auf:

- Bei diesen Parkern kann nicht sicher festgestellt werden, ob sie länger als das eine erfasste Intervall geparkt haben.

- Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 145 "Randparker" identifiziert.

- Die Randparker machen einen Anteil von ca. 14 % an allen Kurzparkern aus.

In dem Nachtintervall zwischen 22:00 und 23:00 Uhr wurden insgesamt 167 Parker erfasst. Davon waren 44 Fahrzeuge bereits mindestens einmal zwischen 9:00 und 17:00 Uhr anwesend. Dies entspricht einem Anteil von 26 %.

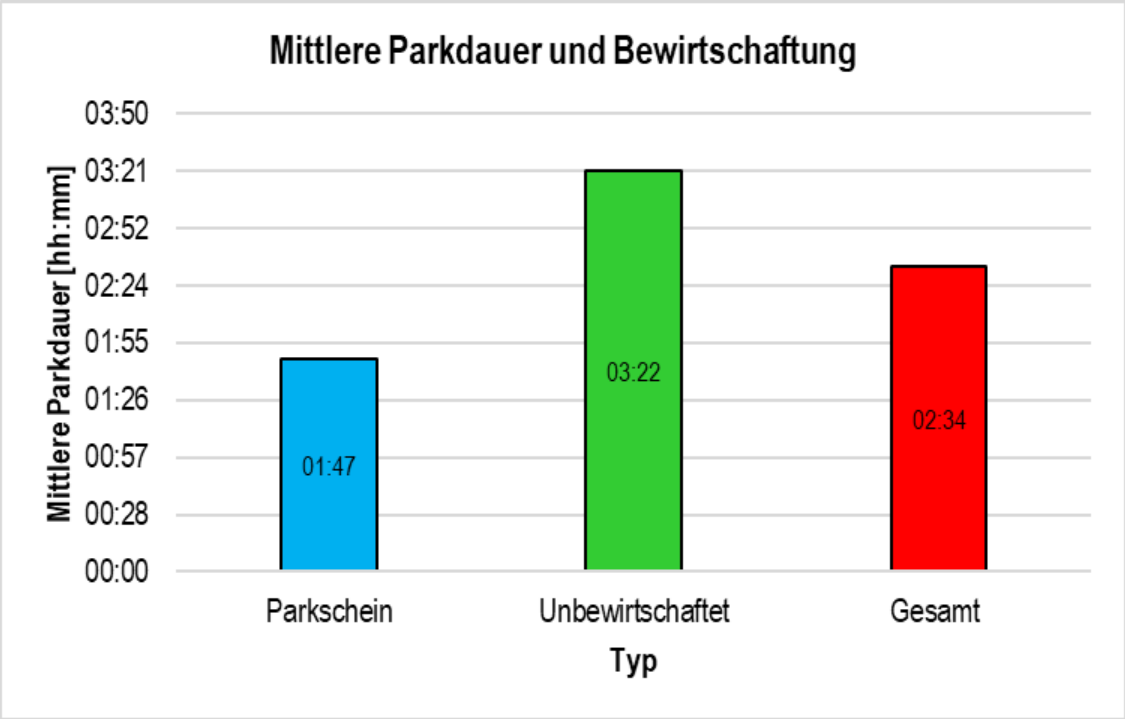


Abb. 5.6: Mittlere Parkdauer und Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet

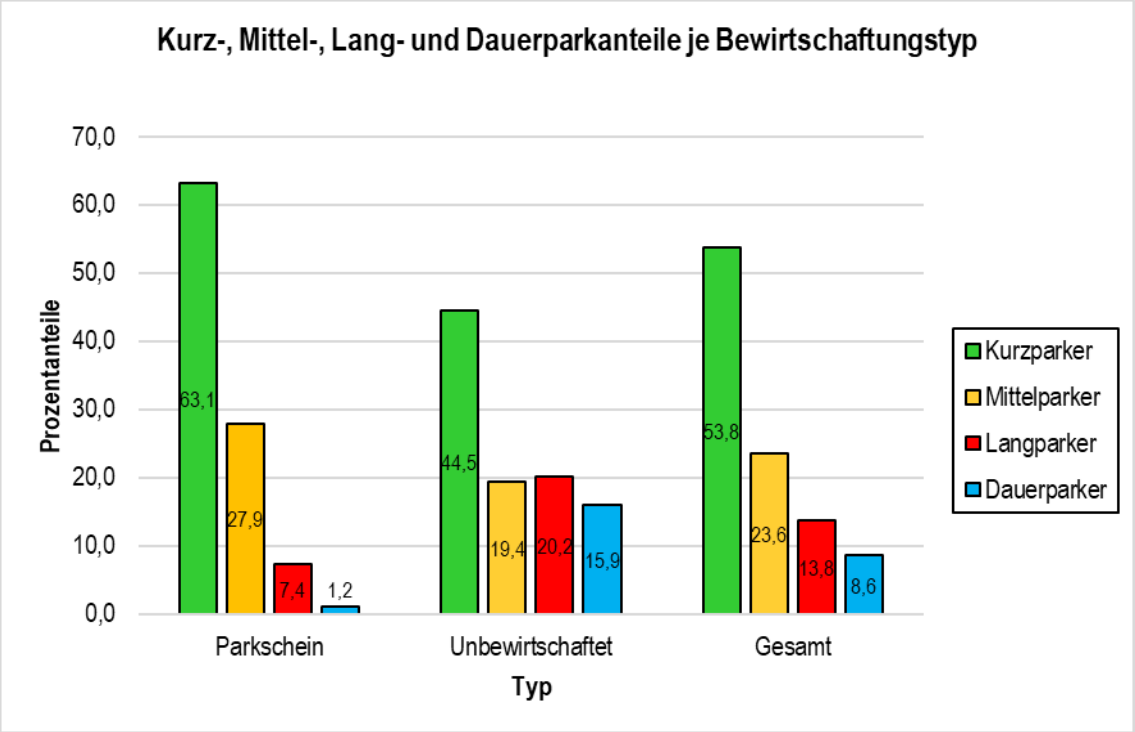


Abb. 5.7: Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker und Bewirtschaftung

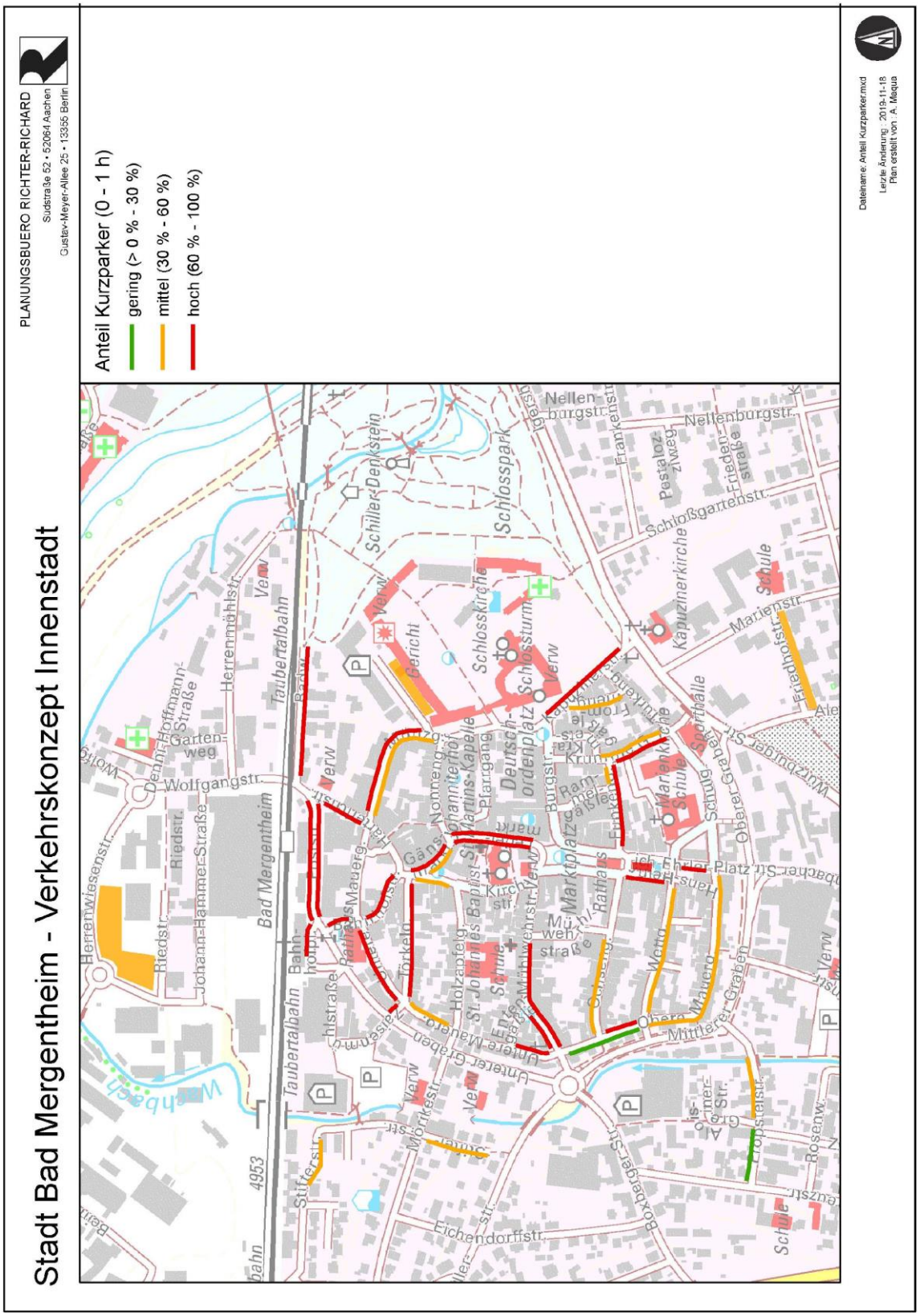


Abb. 5.8: Anteil Kurzparker an der Gesamtnachfrage

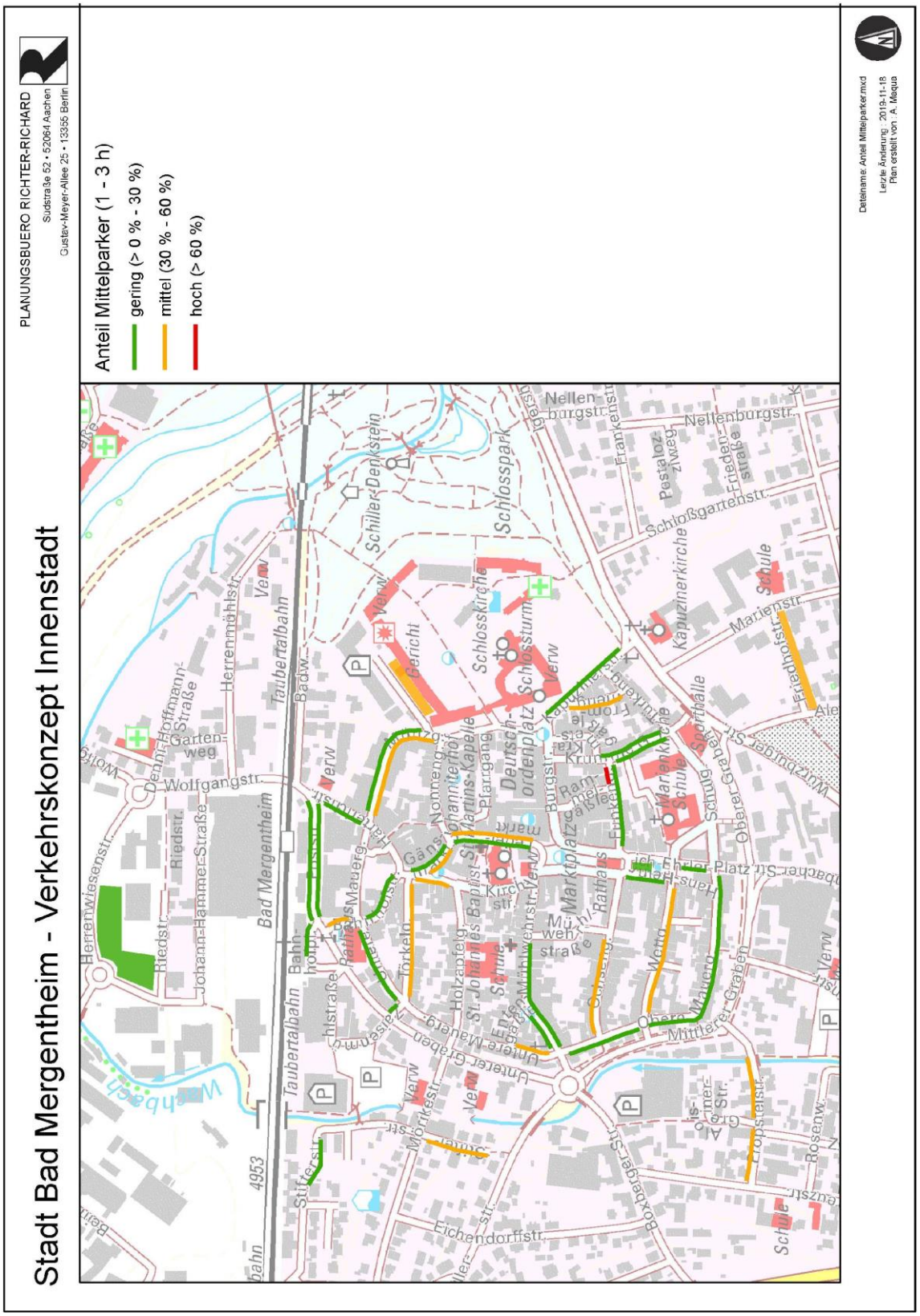


Abb. 5.9: Anteil Mittelparker an der Gesamtnachfrage

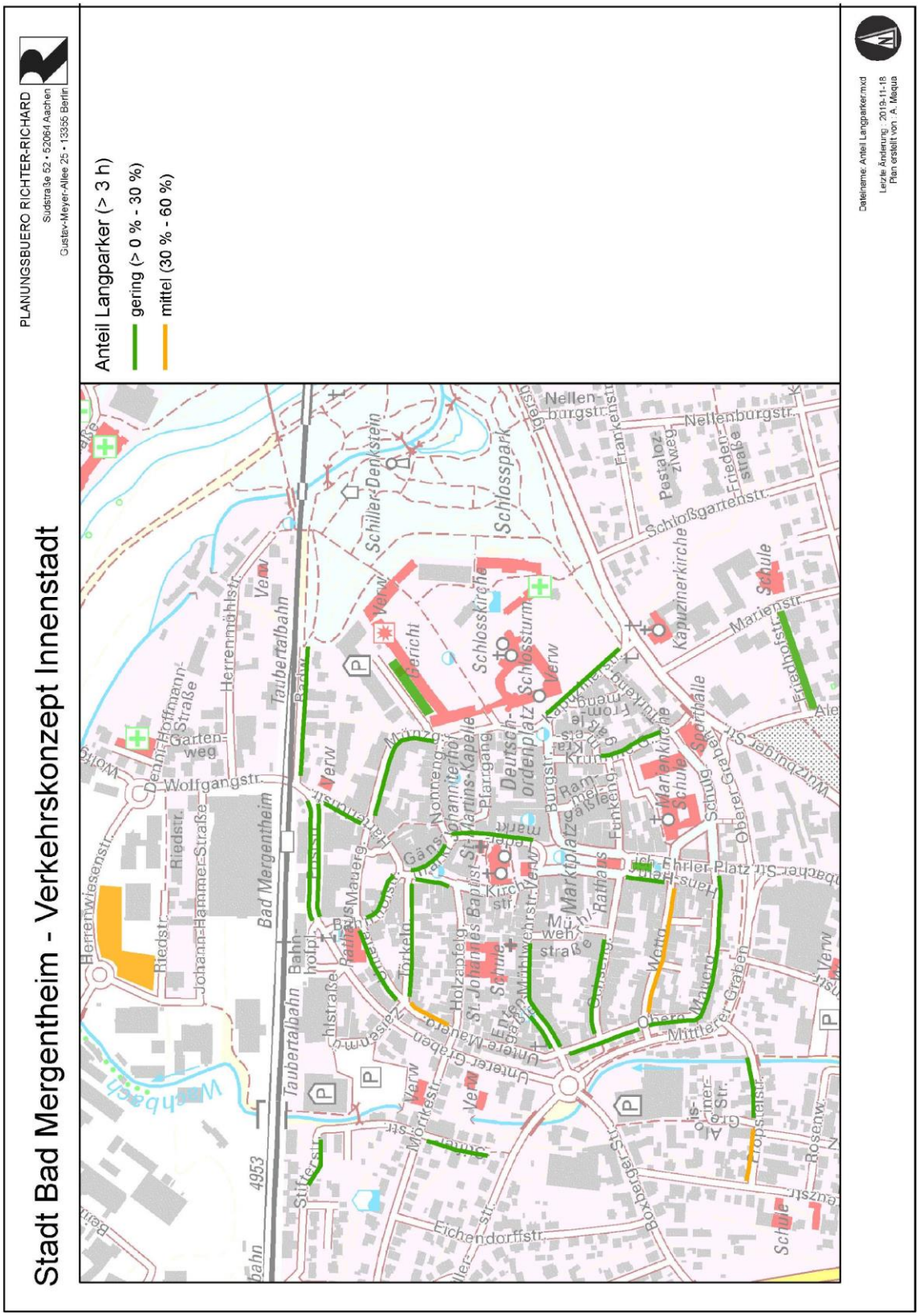


Abb. 5.10: Anteil Langparker an der Gesamtnachfrage

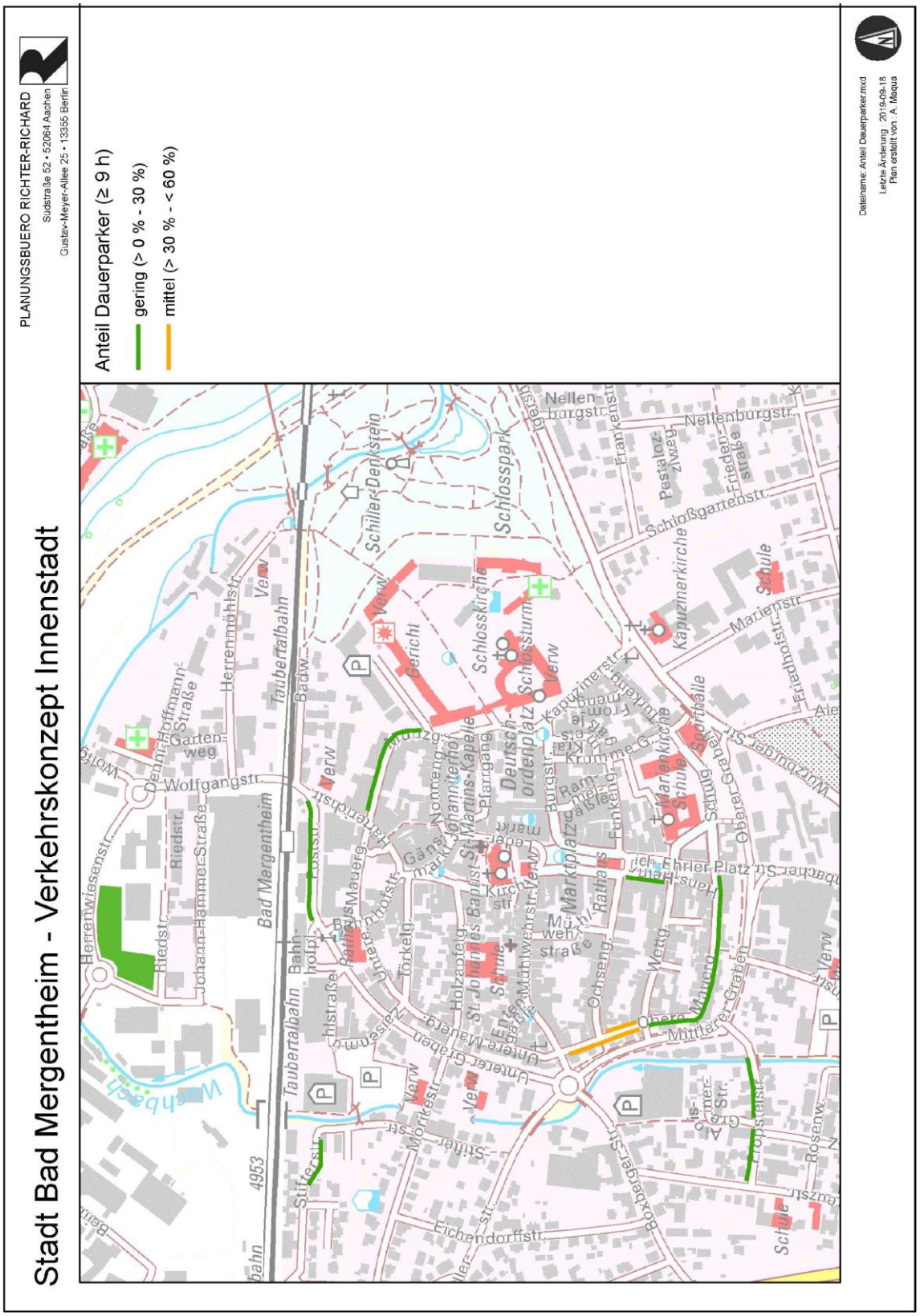


Abb. 5.11: Anteil Dauerparker an der Gesamtnachfrage

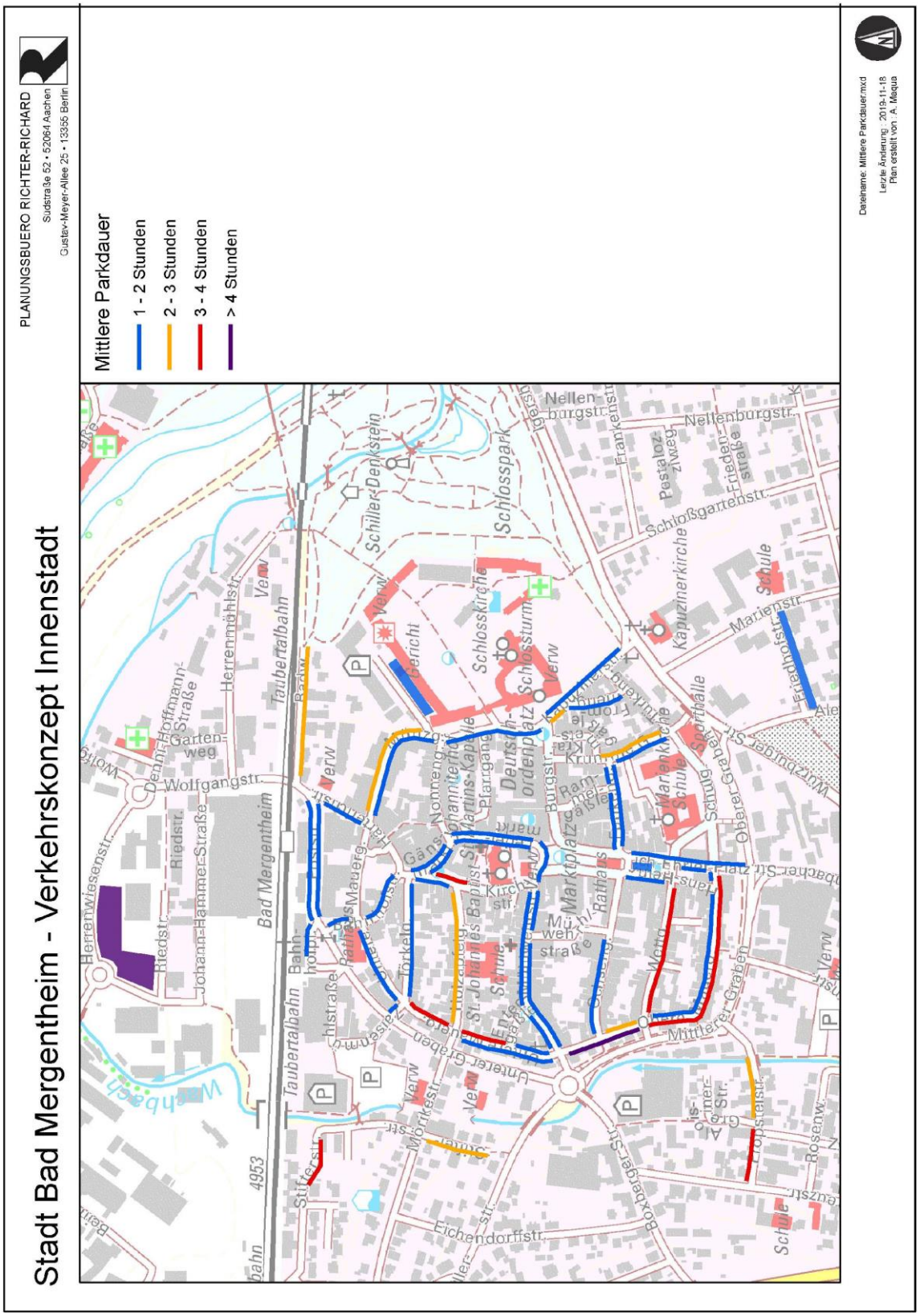


Abb. 5.12: Mittlere Parkdauer

5.4 Umschlaggrad

Der Umschlaggrad beschreibt das Verhältnis der Tagesnachfrage zur Kapazität. Für das gesamte Erhebungsgebiet ist dieser mit 3,5 gering. Hierbei ist zu beachten, dass wegen der Erhebungsmethode nur Parkzeiten größer eine Stunde erfasst wurden, so dass der tatsächliche Umschlaggrad höher liegt. Auf unbewirtschafteten Parkierungsanlagen ist der Umschlaggrad mit 3,1 erwartungsgemäß am geringsten. Der höchste Umschlaggrad wird mit 3,6 auf den Abschnitten mit Parkschein erreicht. Es wird also deutlich, dass zwischen den einzelnen Bewirtschaftungstypen fast keine Unterschiede bestehen.

Tab. 5.5: Kapazität, Nachfrage und Umschlaggrad je Bewirtschaftung

Typ	Kapazität	Nachfrage (Kfz/h)	Umschlaggrad
Unbewirtschaftet	29	90	3,1
Parkschein	418	1.484	3,6
Gesamt	**447**	**1.574**	**3,5**

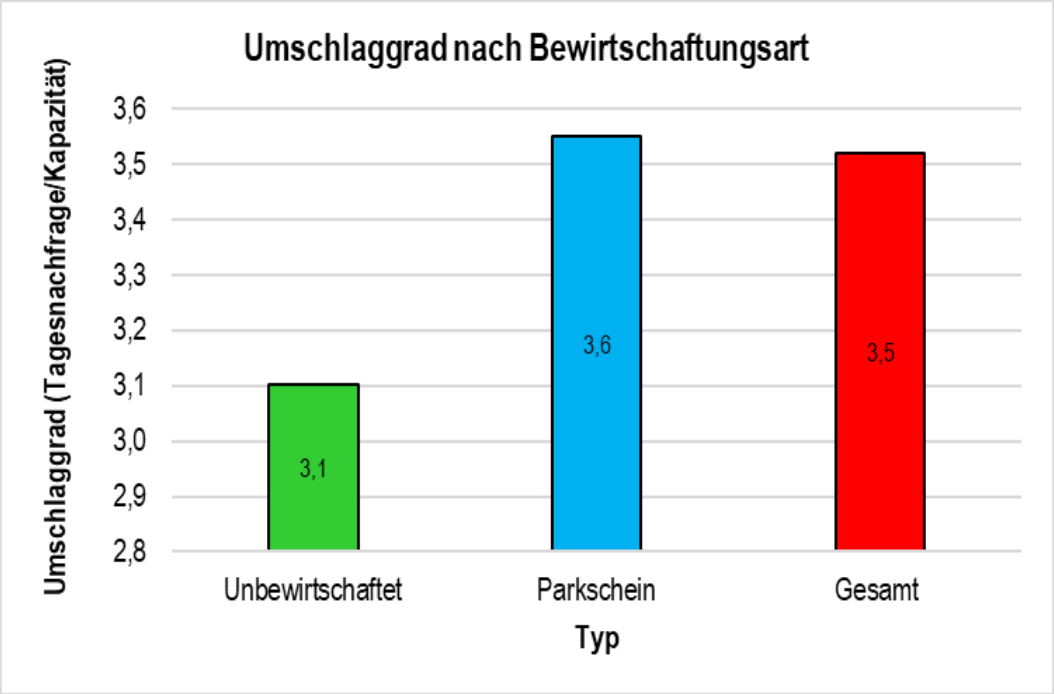


Abb. 5.13: Umschlaggrad und Bewirtschaftung

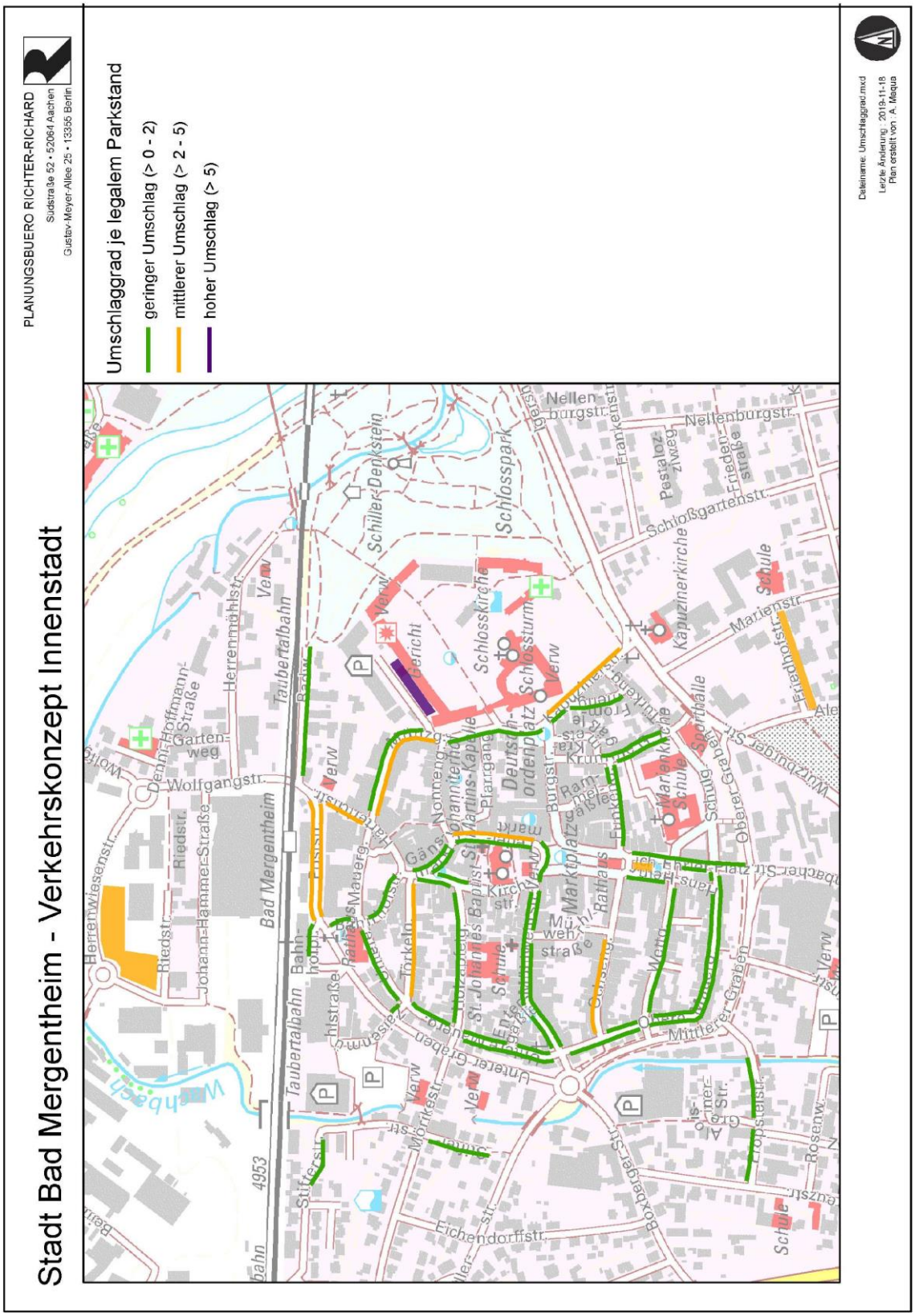


Abb. 5.14: Umschlaggrad je legalem Parkstand

5.5 Auswertung Parkbauten

Für die Parkhäuser Altstadt, Bahnhof und Am Schloss liegen Daten zur Auslastung vor, so dass diese nicht im Rahmen der Befahrung erhoben werden mussten.

Auslastung Parkhaus Altstadt/ Schloss

Das Parkhaus Altstadt weist eine Kapazität von 172 Parkständen auf, für Besucher stehen 111 Parkstände zur Verfügung (vgl. Kap. 4.3).

Es liegen Nutzungsdaten für den Zeitraum vom 6. bis 30. September 2019 vor, jeweils für den Zeitraum zwischen 0:00 und 24:00 Uhr. Um eine Vergleichbarkeit mit der Parkraumerhebung im Juli zu ermöglichen, wurde als maßgebender Tag ebenfalls ein Mittwoch (18. September 2019) ausgewählt und die gleichen Intervalle (6:00 bis 18:00 Uhr und einmalig um 22:00 Uhr) untersucht.

Die höchste Belegung wurde um 11:00 Uhr mit 129 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 172 Parkständen einer Auslastung von 75 % entspricht (vgl. Abb. 5.15). Um 15:00 Uhr steigt die Auslastung noch einmal auf 75 % an und sinkt anschließend bis 22:00 Uhr auf 17 %.

Die Auslastung der reservierten Parkstände liegt zwischen 9:00 und 17:00 Uhr durchgehend zwischen 22 und 31 %. Der Anteil der Kurzparker bzw. die Auslastung der nicht reservierten Parkstände ist zwischen 10:00 und 17:00 Uhr durchgehend größer als die Auslastung der reservierten Parkstände.

Es sind in jedem Intervall Kapazitätsreserven vorhanden.

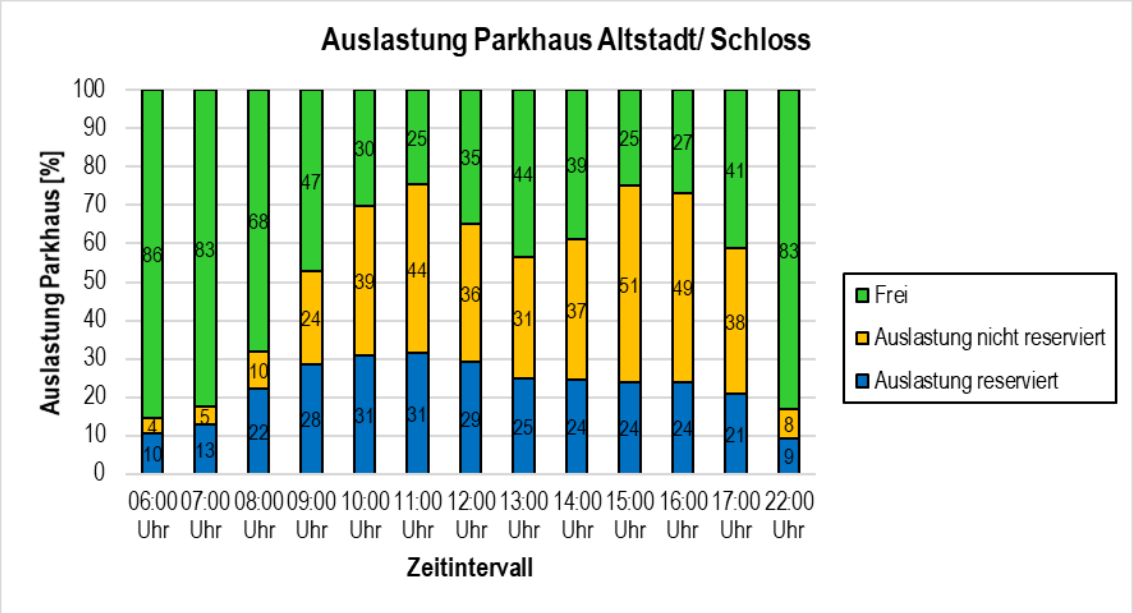


Abb. 5.15: Auslastung Parkhaus Altstadt/ Schloss

Auslastung Parkhaus Bahnhof

Das Parkhaus Bahnhof weist eine Kapazität von 422 Parkständen auf, 399 davon sind an Dauerparker vermietet, so dass für Besucher formal lediglich 23 Parkstände zur Verfügung stehen (vgl. Kap. 4.3). Da die reservierten Parkstände jedoch nicht gekennzeichnet sind, können sie auch von Kurzparkern belegt werden. Sollte das Parkhaus voll ausgelastet sein und ein Pkw-Fahrer einen angemieteten Parkstand nutzen wollen, kann er zwar in das Parkhaus einfahren, wird aber keinen Parkstand finden. Der Vorteil der Anmietung liegt damit nur in der geringeren Parkgebühr, aber nicht in einem garantierten Stellplatz.

Vom Parkhaus liegen Daten zur Belegung für den Zeitraum vom 6. bis 30. September 2019 jeweils von 0:00 bis 24:00 Uhr vor. Zur Vergleichbarkeit mit den übrigen Erhebungen wurde der 18. September zwischen 6:00 und 18:00 Uhr sowie einmalig um 22:00 Uhr näher betrachtet.

Die höchste Belegung wurde um 11:00 Uhr mit 286 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 422 Parkständen einer Auslastung von 68 % entspricht (vgl. Abb. 5.16). Anschließend sinkt die Auslastung bis 22:00 Uhr kontinuierlich auf 18 %.

Wie deutlich zu erkennen ist, liegt die Auslastung der nicht reservierten Parkstände an der Gesamtnachfrage bei lediglich knapp über 10 %, wohingegen die Auslastung der reservierten Parkstände über 50 % an der Gesamtauslastung ausmachen.

Es sind in jedem Intervall Kapazitätsreserven vorhanden.

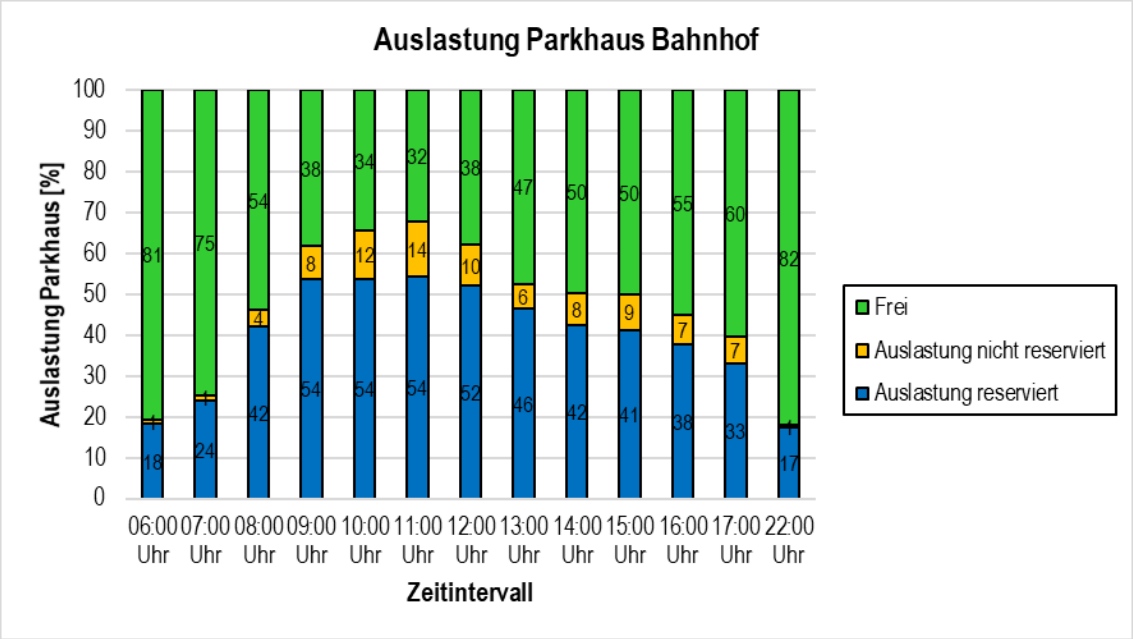


Abb. 5.16: Auslastung Parkhaus Bahnhof

Auslastung Parkhaus Am Schloss

Das Parkhaus Am Schloss wird von der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) betrieben. Es verfügt über eine Kapazität von 160 Parkständen. Davon sind 141 Parkstände vermietet, so dass für Besucher noch 19 Parkstände zur Verfügung stehen.

Für das Parkhaus Am Schloss liegen nur Zahlen aus dem Februar 2019 vor. Auch hier wurden aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit die Zahlen von Mittwoch, dem 20. Februar, verwendet.

Die Unterlagen wurden getrennt für das Ober- und Untergeschoss geliefert, da zwei getrennte Schranken vorhanden sind. Die Ergebnisse werden im Folgenden jedoch zusammengefasst betrachtet.

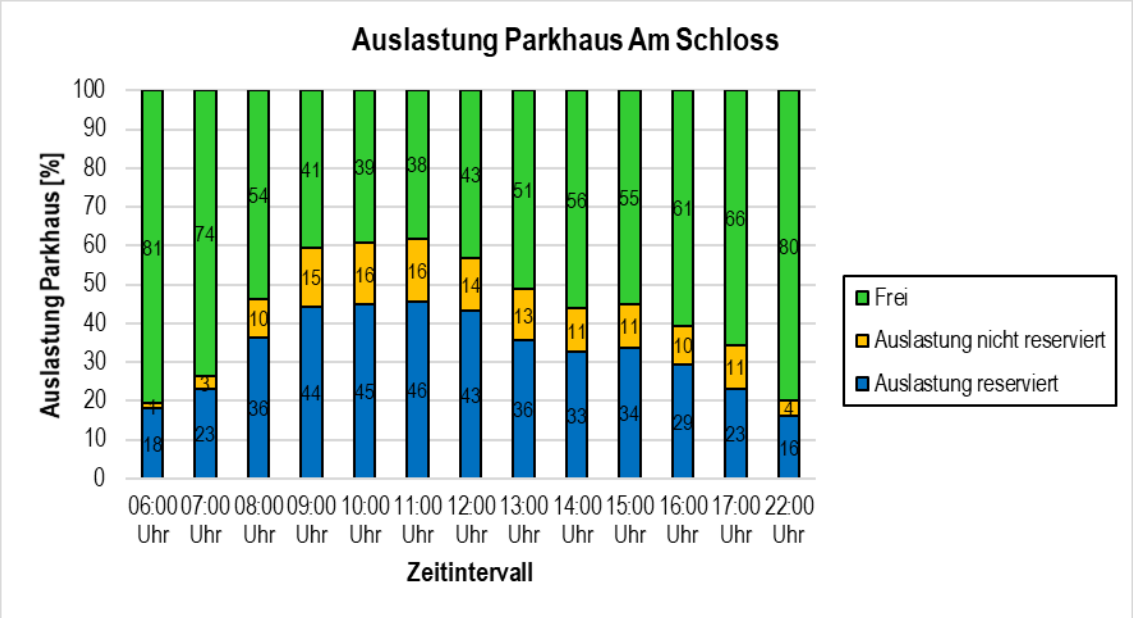


Abb. 5.17: Auslastung Parkhaus Am Schloss

Die höchste Belegung wurde um 11:00 Uhr mit 99 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 160 Parkständen einer Auslastung von 61 % entspricht (vgl. Abb. 5.17). Wie aus der Abbildung deutlich zu erkennen ist, ist die Auslastung von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr ähnlich hoch. Anschließend sinkt die Auslastung bis 22:00 Uhr auf 20 %.

Auffällig ist auch hier der sehr hohe Anteil der reservierten Parkstände an der Gesamtnachfrage, der vor allem zwischen 9:00 und 12:00 Uhr fast 50 % bei einer Gesamtauslastung von knapp über 60 % beträgt.

Es sind in jedem Intervall Kapazitätsreserven vorhanden.

Auslastung Tiefgarage Rathaus

In der Tiefgarage Rathaus sind insgesamt 77 Stellplätze vorhanden. Diese sind wie folgt belegt:

- 30 Stellplätze vermietet für Pkw der städtischen Mitarbeiter, sieben sogar doppelt, so dass 37 städtische Mitarbeiter-Pkw untergebracht werden können.
- 10 Stellplätze sind belegt für städtische Dienstfahrzeuge.
- Sieben Stellplätze sind an private Dauermieter vermietet.
- Drei Stellplätze sind reserviert für Besucher der Stadtverwaltung.
- Es ist ein Behindertenstellplatz vorhanden.
- Zwei Stellplätze für Mopeds/ Fahrräder (wieder eine Doppelbelegung von zwei Stellplätzen, da die hinteren Parkplätze nur von vorne erschlossen werden können).

Im Ergebnis sind somit 54 Stellplätze fest belegt und 16 verfügbar für Besucher.

Für die Tiefgarage Neues Rathaus liegen Zahlen aus dem Oktober 2019 vor. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Zahlen von Mittwoch, dem 23. Oktober, verwendet.

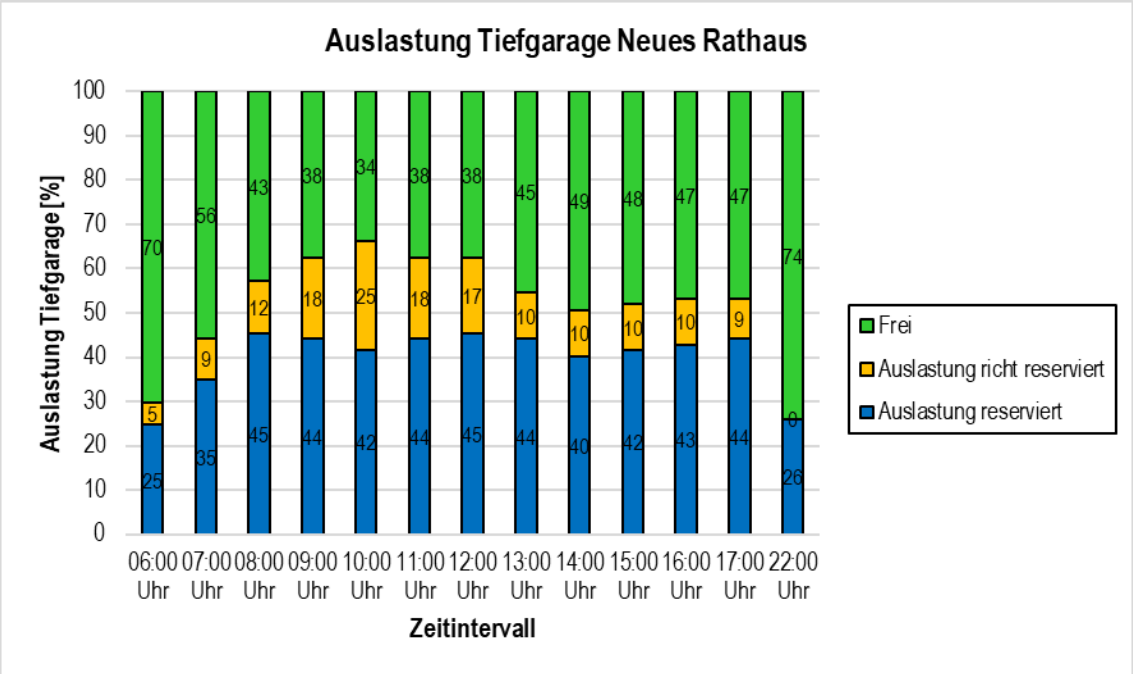


Abb. 5.18: Auslastung Tiefgarage Neues Rathaus

Die höchste Belegung wurde um 10:00 Uhr mit 51 abgestellten Fahrzeugen erreicht, was bei den verfügbaren 77 Parkständen einer Auslastung von 66 % entspricht (vgl. Abb. 5.18). Wie in der

Abbildung deutlich zu erkennen ist, liegt die Auslastung zwischen 9:00 und 12:00 Uhr in einer ähnlichen Größenordnung und sinkt anschließend auf ca. 50 %. Um 22:00 Uhr betrug die Auslastung 25 %.

Der konstant hohe Anteil der Auslastung der reservierten Parkstände ist vermutlich vor allem auf die Rathausmitarbeiter und die städtischen Dienstwagen zurückzuführen. Die Auslastung der reservierten Stellplätze liegt durchgehend bei knapp über 40 %, die der gesamten Auslastung zwischen 50 und 60 %.

Es gab bisher eine beliebige Anzahl so genannter Nulltickets für Mitarbeiter des Neuen Rathauses. Bei der Verwendung des Nulltickets wird die Verweildauer nicht registriert, so dass tatsächlich von einer höheren Auslastung auszugehen ist.

Es sind in jedem Intervall Kapazitätsreserven vorhanden.

Weitergehende Auswertungen liegen nicht vor.

6. STELLPLATZBILANZ

Angebot

- In der Innenstadt stehen außerhalb von Parkbauten 374 Parkstände zur Verfügung, davon 232 im Straßenraum, 142 auf öffentlichen Parkierungsanlagen.
- In den Parkbauten Altstadt/ Schloss, Am Schloss, Bahnhof und Rathaus stehen weitere 831 Parkstände zur Verfügung.
- Insgesamt gibt es insgesamt 1.205 allgemein zugängliche Parkstände in der Innenstadt (ohne Parkplatz Igersheimer Straße).
- Die Vielzahl an privaten Stellplätzen wird in der Bilanz nicht berücksichtigt.

Nachfrage

- Die mittlere Auslastung ergibt eine Nachfrage von 638 Parkständen bei einem Angebot von insgesamt 1.205 Parkständen (Auslastung 53 %).
- Die maximale Auslastung liegt bei 876 Parkständen bei einem Stellplatzangebot von insgesamt 1.205 Parkständen (Auslastung 73 %).

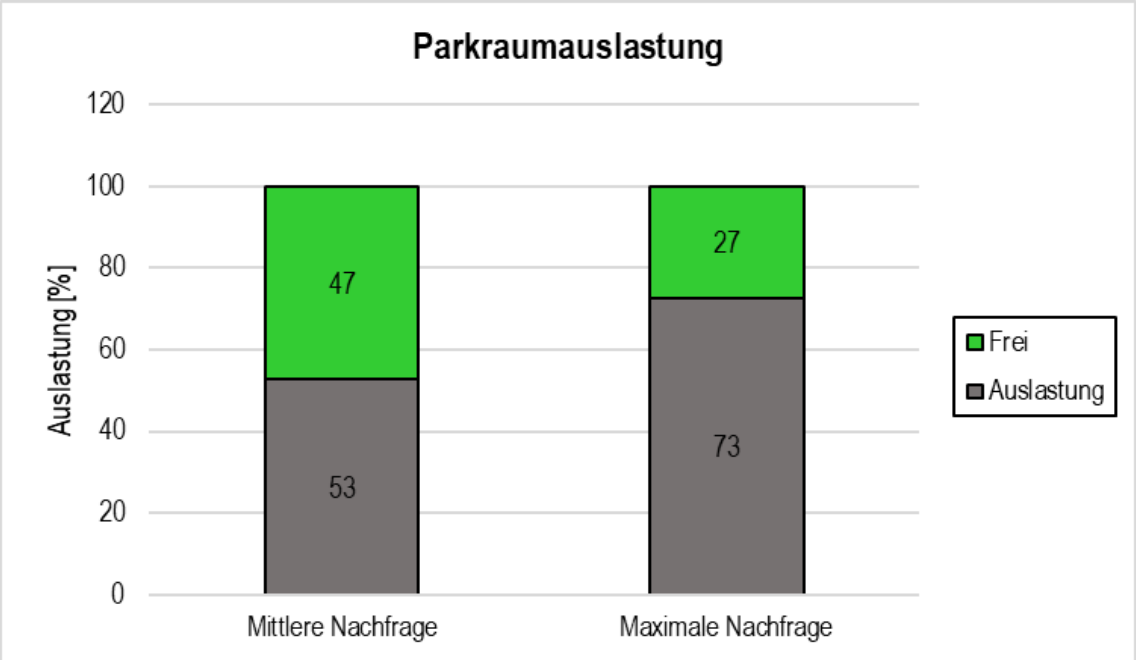


Abb. 6.1: Parkraumauslastung

Bilanz

Die Auswertung der Belegung und Auslastung für den öffentlichen Straßenraum sowie die öffentlichen Parkierungsanlagen hat gezeigt, dass in Bad Mergentheim ein ausreichendes Parkraumangebot besteht:

- Die Bilanz von Angebot und Nachfrage ergibt einen rechnerischen Überschuss von 567 Parkständen bei Berücksichtigung der mittleren Auslastung.

- Geht man von der maximalen Auslastung aus, gibt es einen rechnerischen Überschuss von 329 Parkständen.

Der größte Teil des Überschusses besteht bei den öffentlichen Parkierungsanlagen. Bei den 973 vorhandenen Parkständen beträgt die mittlere Auslastung 48 % (463 Parkstände) und die maximale Auslastung 68 % (661 Parkstände).

Eine geringe Auslastung hat beispielsweise der Parkplatz am Friedhof (mittlere Auslastung 30 %, maximale Auslastung 45 %). Dies ist auf die Lage südlich der Innenstadt und die trennende Wirkung der Würzburger Straße zurückzuführen. Aber auch die Parkierungsanlagen, die unmittelbar an die historische Innenstadt grenzen (Parkhaus Altstadt Schloss, Parkhaus Am Schloss, Parkhaus Bahnhof und Tiefgarage Rathaus) weisen lediglich eine mittlere Nachfrage von ca. 50 % und eine maximale Nachfrage von ca. 68 % auf.

Im Gegensatz dazu liegt die mittlere Auslastung im öffentlichen Straßenraum bei 74 %, die maximale Nachfrage bei 92 %. Der öffentliche Straßenraum hat damit eine deutlich höhere Auslastung als die öffentlichen Parkierungsanlagen am Rand der historischen Innenstadt – anders ausgedrückt: Der öffentliche Straßenraum trägt die Grundlast, die Parkbauten dienen der Abdeckung der Spitzenlast.

7. AUSWERTUNG ZUSÄTZLICHER UNTERLAGEN

Zusätzlich zur Parkraumerhebung, der Verkehrszählung und der Kraftfahrerbefragung werden im Folgenden ergänzende Daten ausgewertet, die Einfluss auf ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept haben.

7.1 Stadträume mit hoher Nutzungsintensität

Die historische Altstadt wird durch die Straßenachse Unterer Graben – Mittlerer Graben – Münzgasse – Poststraße begrenzt. Während im westlichen Teil des Stadtkerns Wohnnutzung mit einzelnen Dienstleistern vorherrscht, überlagert sich im östlichen Teil eine Vielzahl an Nutzungen.

Vor allem im Bereich Marktplatz/ Gänsmarkt/ Nonnengasse und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz/ Burgstraße ist bedingt durch Tourismus, Einzelhandel und Gastronomie eine hohe Nutzungsintensität vorhanden. Auch der Bereich um das Schloss (Zufahrt über die Münzgasse) weist durch die Vielzahl touristisch attraktiver Angebote und den angrenzenden Kurpark eine hohe Nutzungsintensität auf (vgl. Abb. 7.1).

Zusätzlich befindet sich mit dem Activ-Center an der Wolfgangstraße nördlich der Bahnlinie ein weiterer Einzelhandelsschwerpunkt, der erheblichen Kfz-Verkehr induziert.

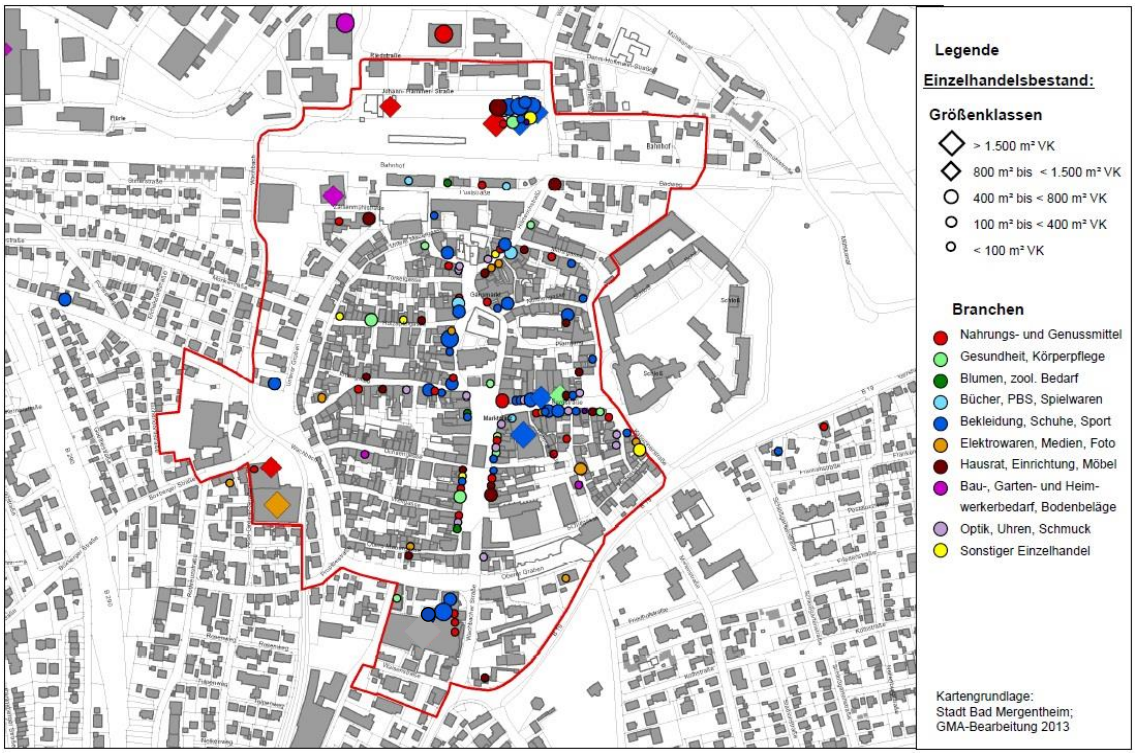


Abb. 7.1: Einzelhandel und Gewerbe (Quelle: Stadt Bad Mergentheim)

Die Altstadt weist eine hohe Dichte an Kulturdenkmälern und erhaltenswerten historischen Gebäuden sowie erhaltenswerten, historischen Straßenräumen auf. Beispielhaft gibt dies die be-

stimmende Nord-Süd-Achse der drei aneinandergrenzenden Plätze Gänsmarkt, Marktplatz und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz wieder. Die drei Plätze stehen im Süden für die klösterliche Stadt, in der Mitte für die weltliche Stadt und im Norden für die klerikale Stadt. Sie weisen dementsprechend jeweils individuelle Qualitäten auf, dienen unterschiedlichen Funktionen und sind auch stadtgestalterisch sehr verschieden strukturiert.

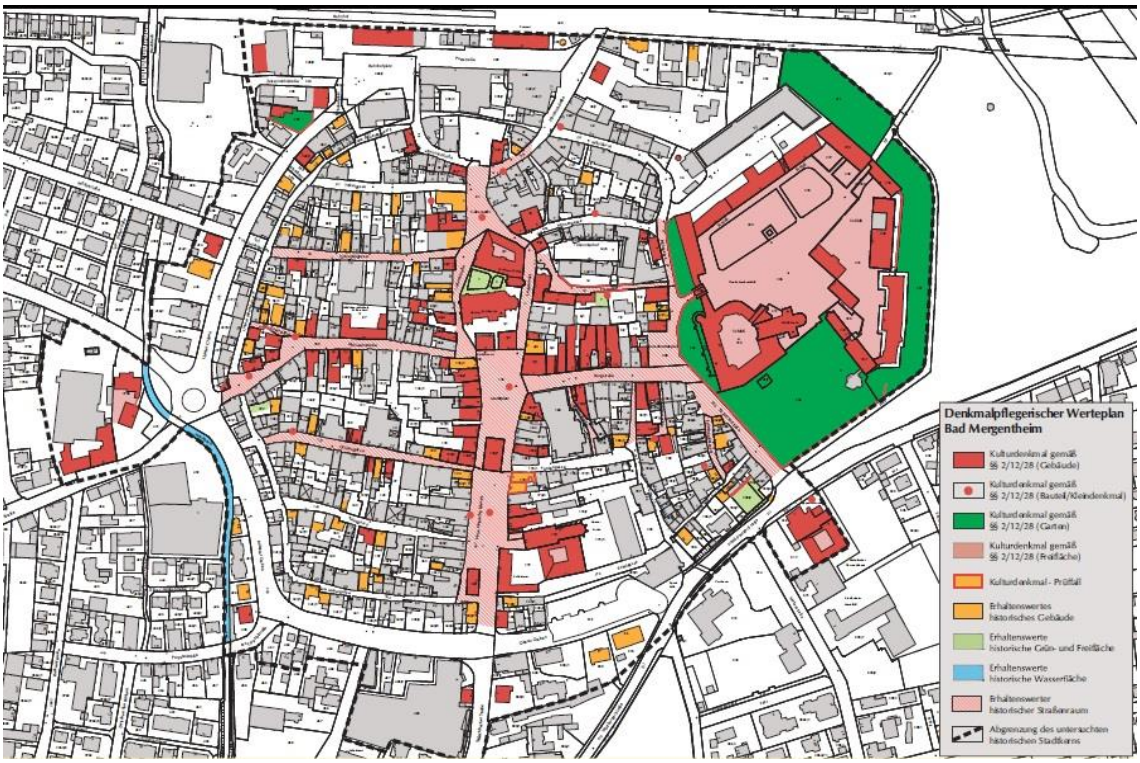


Abb. 7.2: Denkmalpflegerischer Werteplan (Quelle: Stadt Bad Mergentheim)

Durch überwiegend sehr schmalen Straßenquerschnitte mit einem dichten Netz an Einbahnstraßen ist die Verkehrssituation in der Innenstadt für Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger sehr komplex und unübersichtlich.

Hans-Heinrich-Ehrler-Platz, Richtung Ochsengasse

Krumme Gasse, Richtung Burgstraße

Deutschordenplatz, Richtung Süden

Gänsmarkt/ Härterichstraße

Abb. 7.3: Stadträume mit hoher Nutzungsintensität (Fotos: Stadt Bad Mergentheim)

7.2 ÖPNV-Erschließung

Seit Januar 2018 verkehrt der Stadtbus Bad Mergentheim mit neuem Liniennetz und aktualisiertem Fahrplan.

Im Stadtgebiet verkehren drei Linien:

956 Weberdorf – Bahnhof – Herrenwiesen – Caritas-Krankenhaus – Bahnhof,
957 Bahnhof – Kurgebiet – Löffelstelzen – Bahnhof,
958 Neunkirchen – Eisenberg – Bahnhof – Kurgebiet – Igersheim.

Der Stadtbus verkehrt Montag bis Freitag zwischen 6:00 und 19:00 Uhr und samstags zwischen 8:00 und 14:00 Uhr. Grundsätzlich verkehren alle Linien im Stunden-Takt. Die Linien 957 und 958 bilden auf dem gemeinsamen Linienweg Kurgebiet – Bahnhof einen 30-Minuten-Takt.

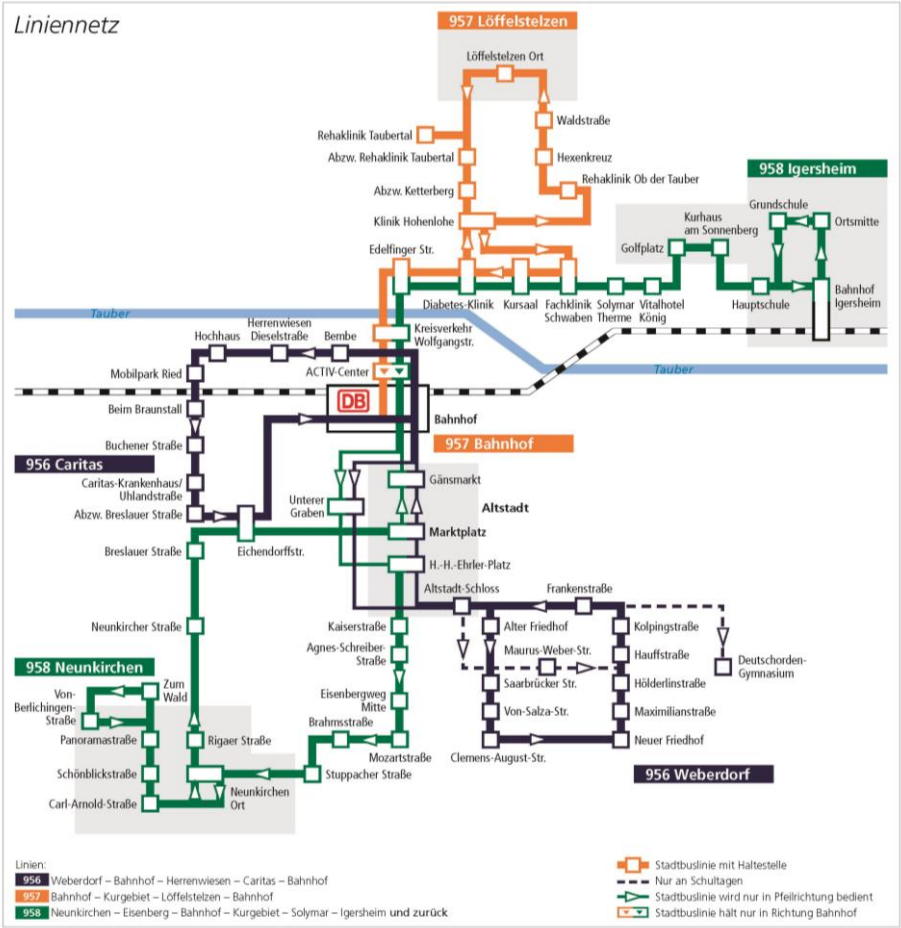


Abb. 7.4: Liniennetz Bad Mergentheim (Quelle: Stadtverkehr Bad Mergentheim GmbH, Stand Dezember 2017)

Seit Dezember 2016 verbindet die landesgeförderte Regiobuslinie 19 die Städte Bad Mergentheim und Künzelsau. Die Linie verkehrt im Stundentakt und bietet attraktive Übergangszeiten zum Schienenverkehr in Richtung Aschaffenburg, Lauda, Wertheim, Crailsheim und Tauberbischofsheim. Angefahren werden in der Innenstadt die Haltestellen Bahnhof und Altstadt Schloss. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Regiobuslinie durch die Übernahme der Hälfte des entstehenden Betriebskostendefizits.

Im gesamten Main-Tauber-Kreis sind seit Januar 2018 21 Ruftaxilinien unterwegs. Diese dienen als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot, vor allem an Wochenenden, Feiertagen und während der Ferien mit zahlreichen Fahrtenangebote. Durch die Korridorbedienung sind im Gegensatz zum Linienverkehr auch Fahrten abweichend vom Linienfahrweg und auch die Kombination mehrerer Fahrtwünsche möglich. Zu beachten sind dabei lediglich die Bestellfristen. Es gilt der VRN-Tarif.

In der historischen Altstadt befinden sich die Haltestellen Gänsmarkt, Hans-Heinrich-Ehrler-Platz, Marktplatz und Bahnhof (siehe Abb. 7.4). Sie ist damit gut erschlossen. Die Haltestelle Gänsmarkt verfügt lediglich über die Mindestausstattung einer Haltestelle: Haltestellenschild und Fahrplaninformationen. Die Haltestelle Hans-Heinrich-Ehrler-Platz ist darüber hinaus mit einem Abfalleimer und einer Bank ausgestattet. Auch die Haltestelle Marktplatz verfügt über die Mindestausstattung einer Haltestelle mit Haltestellenschild, Fahrplan und Abfalleimer. Sitzgelegenheiten sind im Um-

feld vorhanden. Ein Wetterschutz sowie die Barrierefreiheit (Inklusion) fehlt bei allen drei Haltestellen. Die beiden Haltestellen am Bahnhof verfügen neben Fahrplan, Abfalleimer und Haltestellenschild auch über Sitzgelegenheiten und einen Wetterschutz. Lediglich die Barrierefreiheit (Inklusion) ist nicht gewährleistet.

Haltestelle Gänsmarkt

Haltestelle Hans-Heinrich-Ehrler-Platz

Abb. 7.5: Haltestellen Gänsmarkt und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz (Quelle: Stadt Bad Mergentheim)

7.3 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

In der Innenstadt sind historisch bedingt überwiegend schmale Straßenquerschnitte und ein dichtes Netz an Einbahnstraßen zu finden. Das hat Folgen für die Qualität und den Komfort der Fußverkehrsanlagen:

- Stellenweise sehr schmale Gehwege, teilweise nur als wenige Zentimeter breite Schrammborde (z. B. in der Wettgasse),
- Hauseingangstreppen nehmen vereinzelt die gesamte Gehwegbreite ein (z. B. Frommengasse/ Türkengasse),
- teilweise sind auf dem Gehweg Parkstände markiert, so dass die nutzbare Gehwegbreite erheblich reduziert wird,
- die Straßen Entengässle, Münzgasse, Rammelgäßle, Kirchstraße und Ochsengasse sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen,
- die Straßen Marktplatz und Burgstraße sind als Fußgängerzone ausgewiesen und nicht für den Radverkehr freigegeben.

Deutschordenplatz Richtung Norden

Frommengasse/ Türkengasse

Obere Mauergasse Richtung Westen

Nonnengasse Richtung Gänsmarkt

Abb. 7.6: Anlagen für den Fußverkehr in der Innenstadt (Fotos: Stadt Bad Mergentheim)

Zu den wichtigen Fußverkehrsverbindungen zählt die Verbindung vom Bahnhof in Richtung Süden. Diese weist jedoch Hindernisse bzw. Barrieren auf, das betrifft vor allem das Bahnhofsumfeld. Am Empfangsgebäude wird der Fußverkehr in eine Unterführung geführt. Die Treppe stellt dabei für mobilitätseingeschränkte Personen oder Fußgänger mit Gepäck oder Kinderwagen eine unüberwindbare Barriere dar. Dies führt dazu, dass viele Menschen den Bahnhofsplatz direkt überqueren. Im Grunde ist das wünschenswert, aber durch die autoorientierte Gestaltung sind Fußgänger ungeschützt zwischen dem fahrenden Kfz-Verkehr unterwegs.

Das Activ-Center (Nebeneingang) an der Wolfgangstraße ist für den Fußverkehr nur über die Härterichstraße mit der Innenstadt verbunden, da eine direkte Querung der Bahnstrecke am Bahnhof fehlt. Dieser Weg ist jedoch wenig attraktiv, da lediglich schmale Gehwege zur Verfügung stehen, auf der das Begegnen von Fußgängern kaum möglich ist. Hinzu kommt, dass die Gehwege häufig von Verkehrszeichen, Abfalleimern oder parkenden Fahrzeugen weiter eingeengt werden.

Gesicherte Überquerungen der Grabenstraße sind ausschließlich durch Fußgängerüberwege gewährleistet. Eine Fußgänger-Lichtsignalanlage gibt es lediglich am Knotenpunkt Oberer Graben/ Mittlerer Graben/ Hans-Heinrich-Ehrler-Platz.

Auch für die Querung der Igersheimer Straße/ Deutschordenstraße von der Milchlingstraße in den Schlosspark wird der Fußverkehr in eine Unterführung geleitet, die ein weiteres Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt.

Radverkehr

In Baden-Württemberg gibt es 19 Radfernwege mit einer Gesamtlänge von 4.500 km. Der Radfernweg "Liebliches Taubertal" mit einer Länge von 102 km verläuft durch Bad Mergentheim und wurde vom ADFC für seine herausragende Qualität mit fünf Sternen ausgezeichnet. Ausgangspunkte des Radfernwegs sind die Städte Wertheim und Rotheburg ob der Tauber. In Bad Mergentheim ist der Radfernweg durch einheitliche Schilder gekennzeichnet. In der Altstadt verläuft er allerdings durch die Fußgängerzone, die nicht explizit für den Radverkehr freigegeben ist. Die Polizei Radfahrer hält hier sporadisch Radfahrer an und entsprechende Strafen sind zu zahlen.

Durch die Lage an der Romantischen Straße ist Bad Mergentheim ein guter Ausgangspunkt für Radtouren in die Umgebung. Zu den Angeboten zählen sowohl individuelle als auch geführte Radtouren mit einem ortskundigen Gästeführer. Folgende Radtouren können beispielsweise von Bad Mergentheim aus unternommen werden:

- Schlösser Tour,
- 5-Täler-Tour,
- Badisches Land,
- Keltentour,
- Kultur Tour,
- Weinbau Tour.

In der Innenstadt sind kaum Radverkehrsanlagen vorhanden, so dass der Radverkehr weitgehend im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass weite Teile des Straßennetzes in der Innenstadt als verkehrsberuhigter Bereich oder Tempo-30-Zonen ausgewiesen sind bzw. die schmalen Straßenquerschnitte die Einrichtung gesonderter Radverkehrsanlagen nicht zulassen. Die schmalen Straßenquerschnitte haben eine Vielzahl von Einbahnstraßen zur Folge, die teilweise für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind (vgl. Abb. 7.7).

Außerhalb der Innenstadt wird der Radverkehr entlang der Deutschordenstraße/ Igersheimer Straße, sowie den Straßen Oberer Graben und Mittlerer Graben auf baulichen Radwegen im Seitenraum geführt.

Die Stadt Bad Mergentheim bietet zudem verschiedene Serviceleistungen für Radfahrer an:

- 13 E-Bike-Ladestationen,
- abschließbare Fahrradboxen am Parkhaus Altstadt/ Schloss sowie am Bahnhof,
- Automat für Fahrradschläuche am Parkhaus Altstadt/ Schloss und bei Radwelt Mott,
- zwei Firmen für Reparaturservice in der Innenstadt,
- Radabstellanlagen befinden sich am Hans-Heinrich-Ehrler-Platz.

Wettgasse (keine Durchfahrt für den Radverkehr)

Obere Mauergasse (Durchfahrt für den Radverkehr frei)

Abb. 7.7: Führung Radverkehr (Quelle: Stadt Bad Mergentheim)

7.4 Auswertung der Unfallstatistik

Für die Analyse des Unfallgeschehens wurden die polizeilich erfassten Unfälle im Gemeindegebiet der Berichtsjahre 2016 bis 2018 ausgewertet.

Unfallkennzahlen und -entwicklung

Mit folgenden Unfallkenngrößen wird die Entwicklung von Anzahl und Schwere von Straßenverkehrsunfällen betrachtet:

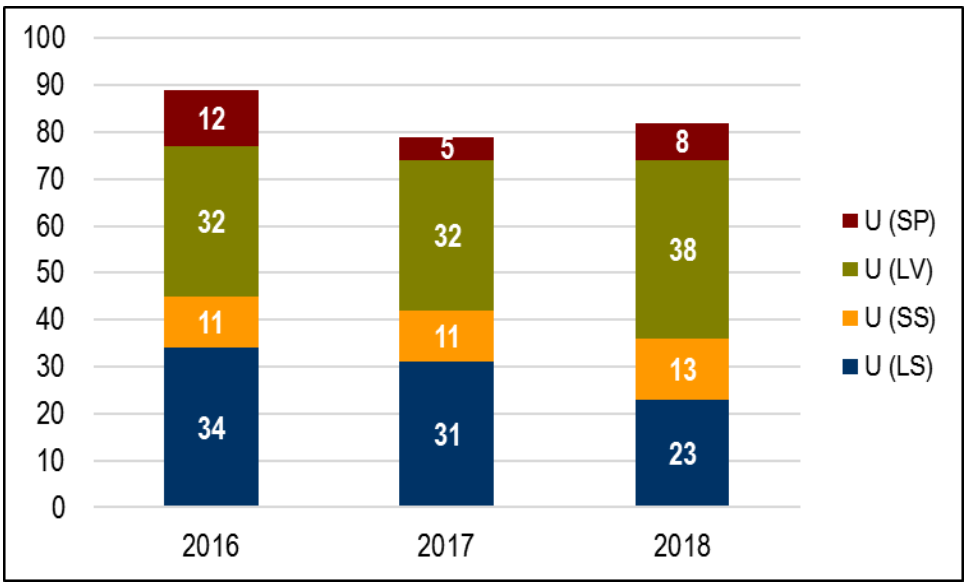
- U (P): Unfälle mit Personenschaden (Unfallkategorien 1-3),
- U (SP): Unfälle mit schwerem Personenschaden (Unfallkategorien 1-2),
- U (LV): Unfälle mit leichtem Personenschaden (Unfallkategorie 3),
- U (SS): Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (Unfallkategorien 4 und 6),
- U (LS): Sonstige Unfälle mit Sachschaden (Unfallkategorie 5).

Von 2016 bis 2018 wurden 252 Unfälle polizeilich erfasst. Nach einem Rückgang der Unfallzahlen (-8 %) von 2016 zu 2017 blieb die Anzahl Unfälle von 2017 zu 2018 konstant.

Die Unfallanzahl mit Personenschaden ist von 2016 bis 2017 um 66 % erheblich gesunken, aber im Jahr 2018 wieder auf das Niveau von 2016 gestiegen. Die Unfälle mit leichtem Personenschaden blieben in der Berichtszeit relativ konstant. Ebenso konstant ist der Verlauf der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden mit einem Anteil von ca. 11 % am Unfallgeschehen.

Tab. 7.1: Unfallkennzahlen und -entwicklung

Kenngröße / Bezugsjahr	2016	2017	2018
Anzahl Unfälle gesamt	89	81	82
Unfälle mit Personenschaden U (P)	44	15	46
Unfälle mit schwerem Personenschaden U (SP)	12	5	8
Unfälle mit leichtem Personenschaden U (LV)	32	32	38
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden U (SS)	11	11	13
Sonstige Unfälle mit Sachschaden U (LS)	34	31	23



*U (SP): Unfälle mit schwerem Personenschaden, U (LV): Unfälle mit leichtem Personenschaden, U (SS): Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden, U (LS): Sonstige Unfälle mit Sachschaden

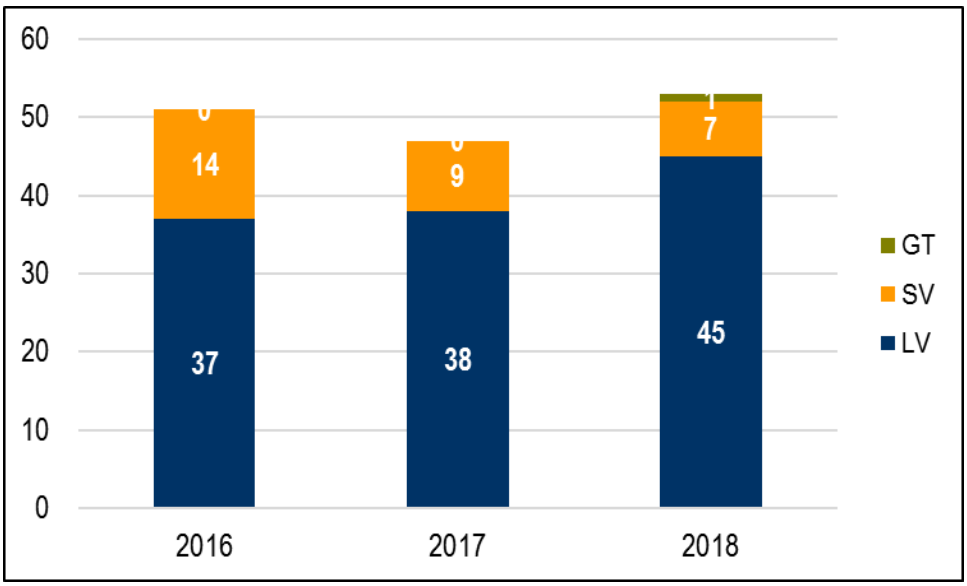
Abb. 7.8: Unfallkennzahlen und -entwicklung

Unfallfolgen (Verunglückte Personen)

Von 2016 bis 2018 wurde bei 252 Verkehrsunfällen eine Person getötet, 30 schwer und 120 leicht verletzt. Im Durchschnitt waren 58 verunglückte Personen je 100 Unfälle festzustellen. Im Jahr 2018 ist die Verunglücktenanzahl je Unfall leicht gestiegen.

Tab. 7.2: Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen

Bezugsjahr **Kenngröße**	2016	2017	2018
Anzahl Unfälle	89	81	82
Anzahl Getötete (GT)	0	0	1
Anzahl Schwerverletzte (SV)	14	9	7
Anzahl Leichtverletzte (LV)	37	38	45
Verunglückte gesamt	51	47	53
Verunglückte je 100 Unfälle	57	58	65



*GT: Getötet, SV: Schwerverletzt, LV: Leichtverletzt

Abb. 7.9: Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen

Stadtgebiet nördlich der Bahnlinie

Das Stadtgebiet nördlich der Bahnlinie umfasst das im folgenden dargestellte Gebiet (hier die Unfallsteckkarte für das Jahr 2016).

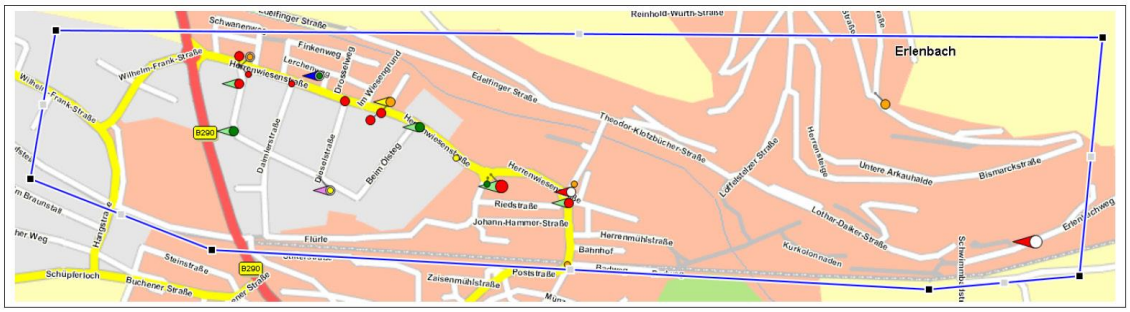


Abb. 7.10: Unfälle im Jahr 2016 im Stadtgebiet nördlich der Bahnlinie

Die meisten Unfälle können dem Unfalltyp 3 (Einbiegen- und Kreuzen-Unfall) zugeordnet werden. Im Jahr 2016 zählen dazu neun von 22 Unfällen, im Jahr 2017 12 von insgesamt 30 Unfällen und im Jahr 2018 neun von 27 Unfällen. Der Unfalltyp 1 (Fahrunfall) war die zweithäufigste Unfallursache. Im Jahr 2016 zählen hierzu vier, im Jahr 2017 acht und im Jahr 2018 fünf Unfälle.

Einen Unfallschwerpunkt nördlich der Bahnlinie stellt die Herrenwiesenstraße in Höhe der Einmündung der Straße Beim Ölsteg dar. Zwischen dem 7. Dezember 2017 und dem 7. Dezember 2018 ereigneten sich dort drei Unfälle, davon ein Unfall mit Schwerverletzten und zwei Unfälle mit Leichtverletzten. Bei allen drei Unfällen waren Fußgänger beteiligt.

Stadtgebiet südlich der Bahnlinie

Das Stadtgebiet südlich der Bahnlinie umfasst das im folgenden dargestellte Gebiet (hier die Unfallsteckkarte für das Jahr 2016).

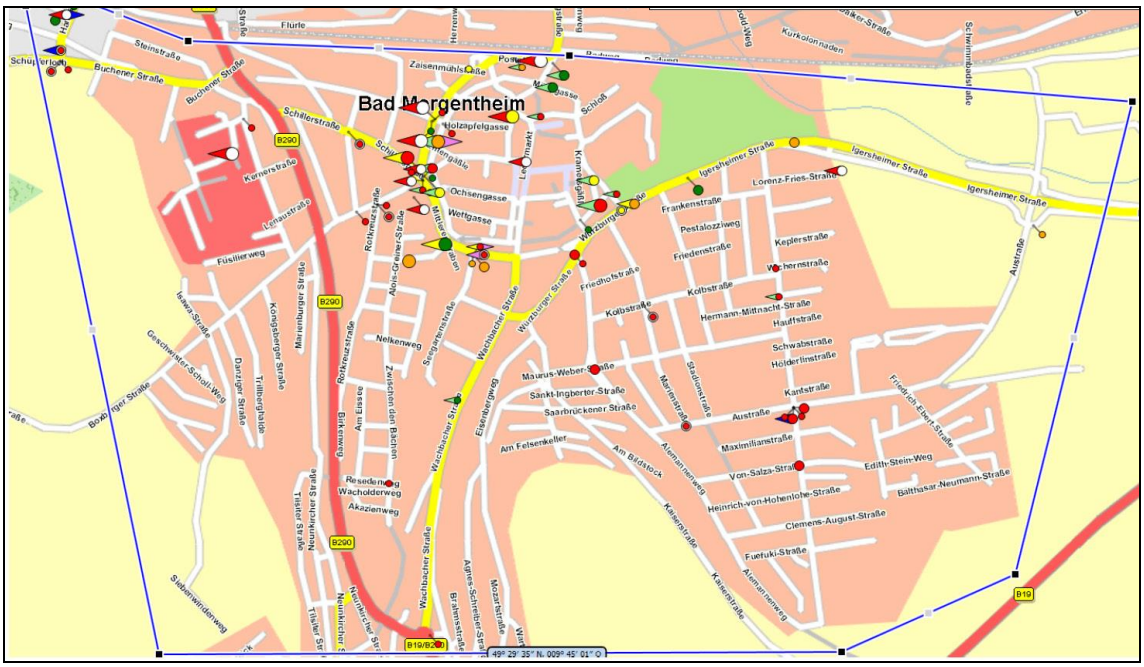


Abb. 7.11: Unfälle im Jahr 2016 im Stadtgebiet südlich der Bahnlinie

Die meisten Unfälle können auch dem Unfalltyp 3 (Einbiegen- und Kreuzen-Unfall) zugeordnet werden. Im Jahr 2016 zählen dazu 33 von insgesamt 67 Unfällen, im Jahr 2017 23 von 51 Unfällen und im Jahr 2018 24 von 55 Unfällen. Der Unfalltyp 1 (Fahrunfall) war auch im Stadtgebiet südlich der Bahnlinie die zweithäufigste Unfallursache. Im Jahr 2016 zählen hierzu zehn, im Jahr 2017 13 und im Jahr 2018 neun Unfälle.

Bereiche mit mindestens fünf verletzten oder drei schwerverletzten Personen in drei Jahren wurden als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Im südlichen Stadtgebiet zählen dazu die Straße Unterer Graben sowie der Kreisverkehr Mühlwehrstraße und der Knotenpunkt Holzapfelgasse/ Unterer Graben:

- Unterer Graben
  - Es ereigneten sich zwischen dem 10. November 2016 und dem 18. Januar 2018 sechs Unfälle, davon drei mit Schwerverletzten.
  - Insgesamt sieben Fußgänger waren beteiligt.

- Knotenpunkt Holzapfelgasse/ Unterer Graben
  - Es ereigneten sich zwischen dem 10. November 2016 und dem 1. Februar 2018 sieben Unfälle, davon zwei mit Schwerverletzten und fünf mit Leichtverletzten.
  - Es waren insgesamt zwei Radfahrer und fünf Fußgänger beteiligt.

- Kreisverkehr Mühlwehrstraße
  - Es ereigneten sich zwischen dem 4. Januar 2016 und dem 3. Dezember 2018 13 Unfälle, davon zwei mit Schwerverletzten und 11 mit Leichtverletzten.
  - Es waren insgesamt sechs Radfahrer und zwei Fußgänger beteiligt.

7.5 Zukünftige Entwicklungen

Die Stadt Bad Mergentheim weist im Gegensatz zu anderen Gemeinden im Main-Tauber-Kreis einen Einwohnerzuwachs auf. Dies ist vor allem auf die Duale Hochschule, die Ansiedlung neuer Firmen, neue Seniorenresidenzen und die Zuwanderung von Geflüchteten zurückzuführen. Folgende Entwicklungen bzw. Trends kurz- bis mittelfristig abzusehen:

- Durch die Außenstelle der Dualen Hochschule Mosbach sowie als größter Schulstandort im Main-Tauber-Kreis besitzt die Stadt Bad Mergentheim eine große Bedeutung als Bildungsstandort. Der DHBW-Campus soll in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden und als Impulsgeber für die Stadtentwicklung dienen.

- Die neuen Wohnquartiere im Auenland mit einer Kapazität für mehr als 1.000 Einwohnern sind ebenfalls Teil der zukünftigen Stadtentwicklung. Dort sind auch Nahversorgungsangebote zu schaffen und der Ausbau der Bildungsinfrastruktur muss angestoßen werden.

- Die Stadt Bad Mergentheim spielt innerhalb der Gesundheitsinfrastruktur im Main-Tauber-Kreis eine wichtige Rolle. Durch ihre vier natürlichen Heilquellen wurde in der Stadt bereits 1829 der Kurbetrieb errichtet. Bis heute konnte sich die Stadt als Gesundheitsstadt etablieren und gilt als größtes Heilbad in Baden-Württemberg. Daher

ist auch zukünftig mit einer großen und weiter ansteigenden Anzahl an Besuchern und Touristen zu rechnen.

- Das Caritas Krankenhaus plant mittel- bis langfristig, auf ihrem neu erworbenen Gelände ein Parkhaus mit 500 bis 600 Stellplätzen zu errichten, das primär den Mitarbeitern dienen soll. Nach Beendigung der Baumaßnahme soll am jetzigen Standort der beiden Personalhäuser ein weiteres Parkhaus mit bis zu 300 Stellplätzen für Besucher errichtet werden.

- Die Gestaltungs- und Erhaltungssatzung der Stadt soll verhindern, dass die Innenstadt verunstaltet wird, und dazu beitragen, die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu erhöhen.

- Ein moderner Einzelhandel verlangt vor allem barrierefreie, aber auch große Verkaufsflächen, die in den schmalen historischen Gebäuden bisher nur vereinzelt gewährleistet werden können. Gebäude müssten hier mittel- bis langfristig zusammengelegt werden, um diese Anforderungen zu ermöglichen.

- Zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV wird der Takt im schienengebundenen Personennahverkehr erhöht. Dies hat zur Folge, dass sich die Bahnschranke zukünftig viermal pro Stunde schließt und nicht wie bisher zweimal. Schon heute kommt es durch den Bahnübergang zu langen Rückstaus bis tief in die Innenstadt. Die Situation wird sich zukünftig weiter verschärfen, wenn nicht entgegengewirkt wird. Ein mittelfristiges Maßnahmenpaket zur Optimierung der Schließzeiten befindet sich derzeit in Planung.

Die Stadt Bad Mergentheim hat durch die Bewerbung als Ausrichtungsort für die Landesgartenschau eine Vielzahl an Handlungsschwerpunkten erarbeitet, die von 2020 bis in die 2030er Jahre umgesetzt werden sollen. Die Stadt verspricht sich von der Bewerbung einen erheblichen Schub für ihre weitere Entwicklung. Zu den geplanten Projekten und Entwicklungszielen gehören u. a.:

- Herstellung einer dauerhaften Verbindung zwischen der historischen Altstadt mit ihren schmalen Gassen und Plätzen und dem Bahnhof sowie den nördlichen Stadtquartieren.

- Die barrierefreie Gestaltung der Oberflächen in der Fußgängerzone sowie die Inszenierung des Gestaltungselements Wasser gemeinsam mit einer Durchgrünung der Altstadt soll für eine klimatische Verbesserung sorgen.

- Der Bahnhofsvorplatz soll mit seinen Funktionen neu geordnet und im Shared-Space-Prinzip mit überlagernden Nutzungen als neues Stadtportal umgestaltet werden. Ausgehend vom Bahnhofsvorplatz soll eine Mobilitätsachse entlang der Bahntrasse Richtung Osten zukünftige Stadtquartiere auf kurzem Wege an die Altstadt anbinden.

- 2023/ 2024 soll im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Wachbach eine barrierefreie Querung für den Rad- und Fußverkehr hergestellt werden. Am Bahnhof wird zusätzlich eine niveaugleiche Querung der Gleise angestrebt.

- Nördlich der Gleistrasse soll der Herrenwiesen-Boulevard entstehen, der die grüne Infrastruktur des neuen Herrenwiesenquartiers bildet und die Altstadt mit der Kleingartenanlage im Taufstein verknüpft.

- Ein urbanes Gebiet mit modernen Wohnformen und einem innovativen Arbeitsumfeld könnte auf den bislang gewerblich genutzten bzw. teilweise brachliegenden Flächen zwischen Tauber und der nördlichen Bahnlinie entwickelt werden.

- Das zentrumsnahe Gelände des Sägewerks Rudolphs wurde im Jahr 2017 von der Stadt erworben. Hier gibt es erste Planungsideen, ein urbanes Wohngebiet mit attraktiven Wohneinheiten und modernen Arbeitsplätzen zu entwickeln.

- Im City-Haus an den Wachbacher Terrassen soll eine Seilbahn-Anlage zum Ketterberg eingerichtet werden. Die Seilbahn bietet die Möglichkeit, barrierefrei den Höhenunterschied zwischen Bahnhof und Ketterberg zu überwinden. Die Verlängerung mit weiteren Zielen und die Einbindung in das Nahverkehrsangebot soll in der Umsetzungsplanung geprüft werden.

- Gemeinsam mit der DB AG will die Stadt Bad Mergentheim zu einem Reallabor für den Einsatz automatisierter Fahrzeige werden.

- Die Igersheimer Straße (Deutschordenstraße) soll teilweise rückgebaut und in einen baumbestandenen Boulevard umgewandelt werden, der die zukünftigen Quartiere am Ostrand der Stadt an die Altstadt anbindet.

8. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

Aus den verschiedenen Ebenen der in der Analyse betrachteten Einzelaspekte wird im Folgenden als integrierter Ansatz eine zusammenfassende Einschätzung von Mängeln und Chancen vorgenommen und daraus eine Gesamtbewertung abgeleitet.

Kfz-Verkehrsaufkommen

Als Datengrundlage wurden zu Beginn der Untersuchung an elf Standorten im Umfeld und innerhalb der Innenstadt sowie an den beiden Bundesstraßen Verkehrserhebungen durchgeführt.

Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Mittlerer Graben und Unterer Graben liegt bei 12.000 bis 14.000 Kfz/ 24 h im Querschnitt, in der Altstadt zwischen 2.500 und 4.200 Kfz/ 24 h. Damit ist das Verkehrsaufkommen für die schmalen Straßen in der Altstadt und auch für den umschließenden Ring als sehr hoch zu bewerten.

Am Kreisverkehr Unterer Graben/ Mittlerer Graben liegt das Verkehrsaufkommen bei ca. 21.000 Kfz/ 24 h. Die Leistungsfähigkeit eines kleinen Kreisverkehrs liegt bei maximal 25.000 Kfz/ 24 h, so dass sich der Kreisverkehr der Kapazitätsgrenze nähert und auch heute bereits zeitweise überschreitet. Eine Entlastung ist somit unbedingt anzustreben.

Durch die Taktverdichtung im SPNV wird der Bahnübergang Wolfgangstraße zukünftig vier Mal pro Stunde geschlossen, so dass sich die Verkehrssituation in der Innenstadt und vor allem im Umfeld des Nadelöhrs Bahnübergang noch einmal deutlich verschlechtern wird. Der entstehende Rückstau auf dem Grabenring und in der Altstadt wird sich voraussichtlich zwischen zwei Schließvorgängen nicht vollständig abbauen können. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich.

Die parallel zur Verkehrszählung durchgeführte Kraftfahrerbefragung hat gezeigt, dass der Ziel- und Quellverkehr über alle Zählstellen einen Anteil von 65 % ausmacht, dem Durchgangsverkehr nur 19 % zugeordnet werden können. Beim Ziel-Quell-Verkehr liegt das Verlagerungspotenzial mittelfristig betrachtet nur bei 5-10 %, beim Durchgangsverkehr können durch verkehrsregelnde Maßnahmen allerdings bis zu 80 % auf die Achse B 19 – B 290 verlagert werden.

16 % der Kfz-Fahrten sind Binnenverkehr, der potenziell in wesentlichen Teilen von Fuß- und Radverkehr ersetzt werden kann. Dafür ist die Rad- und Fußinfrastruktur entsprechend attraktiv auszubauen.

Insgesamt können somit Kfz in einer Größenordnung von 9.000 Kfz/24 h aus der Innenstadt verlagert werden. Im Verhältnis zum gesamten Verkehrsaufkommen ist dieser Wert eher als gering zu bewerten, was aber auch daran liegt, dass lediglich 19 % des Gesamtverkehrs dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden können und dieser auch nicht vollständig verlagert werden kann (angenommen ca. 80 %). Positiv zu bewerten ist aber, dass der Ziel- und Quellverkehr 65 % ausmacht, was die Bedeutung der Innenstadt von Bad Mergentheim unterstreicht.

Parken

Die Parkraumerhebung und die damit verbundene Auswertung zur Belegung und Auslastung hat gezeigt, dass in Bad Mergentheim ein insgesamt ausreichendes Parkraumangebot besteht. Im öffentlichen Straßenraum und den Parkierungsanlagen stehen 1.211 Parkstände zur Verfügung. Da-

von findet man ca. 20 % im öffentlichen Straßenraum (177) und ca. 80 % in den Parkierungsanlagen.

Betrachtet man dieses Ergebnis differenzierter, wird deutlich, dass der öffentliche Straßenraum bei Berücksichtigung der maximalen Auslastung kaum Reserven aufweist (Auslastung von 92 %), wohingegen in den Parkierungsanlagen auch bei der maximalen Auslastung immer noch erhebliche Parkraumreserven von ca. 30 % bestehen.

Ein Grund ist vermutlich in der Lage der Parkierungsanlagen zu suchen, die sich überwiegend am Rand der Altstadt befinden. Doch trägt sicher auch die Struktur der Parkgebühren zu diesem Verhalten bei: Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist vor allem zu den Geschäftszeiten teilweise günstiger oder genauso teuer wie das Parken im Parkhaus (z. B. Parkhaus Altstadt und Tiefgarage Neues Rathaus). Dies hat zur Folge, dass zunächst der öffentliche Straßenraum beparkt wird und damit die Grundlast stellt, während die Parkierungsanlagen der Spitzenlast dienen, was weder verkehrsplanerisch noch betriebswirtschaftlich sinnvoll ist.

ÖPNV-Erschließung

Die Versorgung im ÖPNV ist durch die Kombination von Stadtbuslinie, Regiolinie und Ruftaxis über die Grundversorgung hinaus gewährleistet. Der versetzte Stunden-Takt der Stadtbuslinien führt dabei zu einer ausreichenden Erreichbarkeit der Innenstadt.

Durch die geplante Verdichtung des SPNV-Takts wird die Erreichbarkeit der Stadt Bad Mergentheim zukünftig im Regional- und Fernverkehr deutlich verbessert. Auf den Schienenverkehr angepasste Abfahrzeiten der Stadtbus- und der Regiolinie führen schon im Bestand zu einem attraktiven Angebot im ÖPNV.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass mit dem kleinräumlichen Verkehrskonzept für die Altstadt das gesamtstädtische Liniennetz nicht umfassend bewertet werden kann.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt in § 8, Satz 3, fest, dass im öffentlichen Personennahverkehr bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden muss. Hierzu zählen das Vorhandensein von taktilen Leitsystemen (Bodenindikatoren), Bordsteinabsenkungen und gesicherte Überwege im Kreuzungsbereich, Hochborde, die ein ebenerdiges Einsteigen ermöglichen, sowie ausreichend große Manövrierflächen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen. Abweichungen von diesen Regelungen sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Die Haltestellen in Bad Mergentheim erfüllen diese Anforderungen derzeit nicht, so dass hier großer Handlungsbedarf besteht.

Fußverkehr

Historisch besitzt die Altstadt überwiegend schmale Gassen mit entsprechenden Straßenquerschnitten, so dass Gehwege teilweise nur wenige Zentimeter breit sind. Hinzu kommen Hauseingangstreppen, die fast die komplette Breite der Gehwege nutzen, oder Poller, die die nutzbare Breite ebenfalls einschränken, sowie Unterführungen am Rand der Altstadt (Bahnhof, Igersheimer Straße). Für mobilitätseingeschränkte Personen oder z.B. Kinderwagen stellen diese Aspekte eine Vielzahl von Hindernissen dar, die das Zufußgehen unattraktiv machen.

Bad Mergentheim wird als Kurort zu einem erheblichen Teil von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen besucht, so dass das Thema Barrierefreiheit eine besonders hohe Bedeutung

erhält und sich hieraus erheblicher Handlungsbedarf ergibt. Vor allem der Bereich um das Schloss/ Münzgasse und Marktplatz/ Gänsmarkt weist eine hohe Überlagerung von Nutzungen auf.

Durch die Umsetzung der Ziele für die Landesgartenschau kann die Stadtgestaltung und die Situation für den Fußverkehr erheblich verbessert werden, vor allem durch eine barrierefreie Umgestaltung der Fußgängerzone entstehen erhebliche Chancen für den Fußverkehr. Auch eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs trägt zur Erhöhung der Attraktivität für den Fußverkehr bei.

Radverkehr

Die Stadt Bad Mergentheim ist gut in das Radfernnetz eingebunden. Durch die Lage am Radfernweg kommen zusätzlich Touristen in die Stadt, die durch eine attraktive Innenstadt zum Verweilen eingeladen werden können.

In der Altstadt gibt es netzbedingt nur wenige bauliche Radverkehrsanlagen. Stattdessen wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt, teilweise geschützt durch verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo 30-Zonen. Die Einbahnstraßen sind teilweise für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

In der Prüfung der Öffnung weiterer Einbahnstraßen und der Ausweisung von Fahrradstraßen liegt ein wesentliches Potenzial auf den Hauptachsen des Radverkehrs. Für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Gegenverkehr gelten gemäß VwV-StVO folgende Kriterien:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h,
- geringe Verkehrsbelastung,
- Fahrgassenbreite i.d.R. 3,50 m, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten,
- Begegnungsstrecken von nur geringer Länge (maximal 400 m),
- Ordnung des ruhenden Verkehrs.

Die Freigabe der Fußgängerzone (bzw. einzelner Abschnitte) für den Radverkehr sollte testweise durchgeführt und begleitend die Verträglichkeit untersucht werden. Bei negativem Ergebnis wäre die Ausweisung des Radfernwegs anzupassen.

Unfallaufkommen

Innerhalb der Altstadt ist das Unfallaufkommen gering. Unfallschwerpunkte sind dagegen auf dem Ring um die Altstadt zu finden. Hierzu zählen der Untere Graben, der Kreisverkehr Mühlwehrstraße/ Boxberger Straße und der Knotenpunkt Holzapfelgasse/ Unterer Graben.

Vor allem im Knotenpunkt Holzapfelgasse/ Unterer Graben waren bei sieben Unfällen zwei Radfahrer und fünf Fußgänger beteiligt. Auch an den anderen beiden Unfallhäufungsstellen zählen immer Radfahrer und Fußgänger zu den Unfallbeteiligten. Der Fußverkehr wird an beiden Knotenpunkten auf Fußgängerüberwegen geführt.

Dies lässt darauf schließen, dass die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr Mängel aufweisen oder schlecht einzusehen sind. Eine entsprechende Prüfung und anschließende Umsetzung von geeigneten Maßnahmen sind notwendig.

Langfristige Entwicklungen

Die vor allem durch die Landesgartenschau absehbaren Entwicklungen in Bad Mergentheim tragen dazu bei, dass sich die Verkehrssituation in der Altstadt auf lange Sicht deutlich verändern wird.

Durch die geplanten Neubauvorhaben nördlich und südlich der Altstadt sowie durch den Ausbau des DHBW-Campus in den nächsten Jahren wird Kfz-Verkehr induziert, der die Verkehrssituation um und in der Altstadt weiter verschärft.

Gleichzeitig strebt die Stadt Bad Mergentheim an, durch den Rückbau der Deutschordenstraße/ Igersheimer Straße, die Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes und die Gestaltung von Mobilitätsachsen den Kfz-Verkehr in der Altstadt erheblich zu reduzieren.

Der geplante barrierefreie Ausbau der Fußgängerzone sowie die angestrebte konsequente Umsetzung der Richtlinie für einheitliche Stadtgestaltung (Ziele für die Landesgartenschau) führt zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität der Altstadt, die neue Besucher in die Stadt führt und ungesteuert eine Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens mit einem wachsenden Stellplatzbedarf in der Altstadt zur Folge hätte.

9. VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT

Mit den Analyseergebnissen wird nachfolgend das Verkehrskonzept für die Innenstadt entwickelt. Die Erschließungssituation ist derzeit für alle Verkehrsteilnehmer sehr komplex und sollte deshalb in einem Entwicklungsprozess verändert werden, um den Standort Innenstadt attraktiver zu gestalten.

9.1 Zielkonzept

Die Analyse hat gezeigt, dass es in der Innenstadt Zwangspunkte gibt, die im Verkehrskonzept zu berücksichtigen sind und erheblichen Handlungsdruck erzeugen:

- Die Vielzahl an Unfällen im Bereich des Altstadtrings mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr belegt die dringende Notwendigkeit, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

- Die durch die zukünftig häufigeren Schließzeiten des Bahnübergangs verschärfen die heute bereits entstehenden Rückstaus, die bis weit in die Altstadt und über den Grabenring reichen, sind mit der Funktion der Altstadt nicht verträglich und erfordern deshalb integrierte Lösungsansätze, den Kfz-Verkehr am Bahnübergang deutlich reduzieren. Damit ist der Bahnübergang als Nadelöhr zu verstehen, das einen erheblichen Einfluss auf die Qualität des Kfz-Verkehrsflusses und die Verbindungsqualität für Fuß- und Radverkehr besitzt.

- Die Verkehrsstärke des Kreisverkehrs Unterer Graben/ Mittlerer Graben/ Mühlwehrstraße hat mit ca. 21.000 Kfz/24 h fast seine Kapazitätsgrenze erreicht und überschreitet sie zeitweise bereits. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit ist nicht mehr durchgängig gewährleistet und wird sich ohne steuernde Maßnahmen weiter verschärfen. Auch hier besteht Handlungsbedarf.

Das Verkehrskonzept für die Innenstadt verfolgt unter Berücksichtigung der oben genannten Zwänge folgende Ziele:

- Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt sowie möglichst auch auf der umgebenden Ringstraße,

- Nutzung des Parkraummanagements als Teil der Lenkung des Kfz-Verkehrs,

- Schaffung von durchgängigen Rad- und Fußwegachsen in der Altstadt,

- Gewährleistung von Barrierefreiheit zur uneingeschränkten Teilhabe,

- Verringerung der Lärmemissionen und weiterer Umweltbelastungen,

- städtebauliche Aufwertung der vier Stadtplätze,

- insgesamt: Erhöhung der Attraktivität der historischen Altstadt.

Für eine Auflösung der genannten Zwänge und eine erfolgreiche Umsetzung der angestrebten Ziele muss man sich von dem Bild einer Ringerschließung um die Altstadt, die es straßenbaulich ohnehin bis heute nicht gegeben hat, lösen.

Die Kraftfahrerbefragung hat gezeigt, dass 16 % des Kfz-Verkehrs zum Binnenverkehr gezählt werden kann, also nur innerhalb der Innenstadt verkehren. Diese können nicht auf die umgeben den Bundesstraßen verlagert werden, aber eine Verlagerung eines Teils dieser Kfz-Verkehre auf den Rad- und Fußverkehr bzw. ÖPNV-Verkehr ist möglich.

Ein übergeordnetes Ziel muss deshalb sein, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Ein Maßnahmenschwerpunkt sollte deshalb darin liegen, eine durchgehende Rad- und Fußwegachse aus dem Bereich nördlich der Bahnstrecke über den Bahnhofsplatz und Gänsmarkt – Marktplatz bis zur Straße Oberer Graben zu entwickeln. Hierzu muss der fließende und ruhende Kfz-Verkehr in der historischen Altstadt neu geordnet werden.

Der nachfolgende Plan zeigt das Zielkonzept für die Altstadt von Bad Mergentheim.

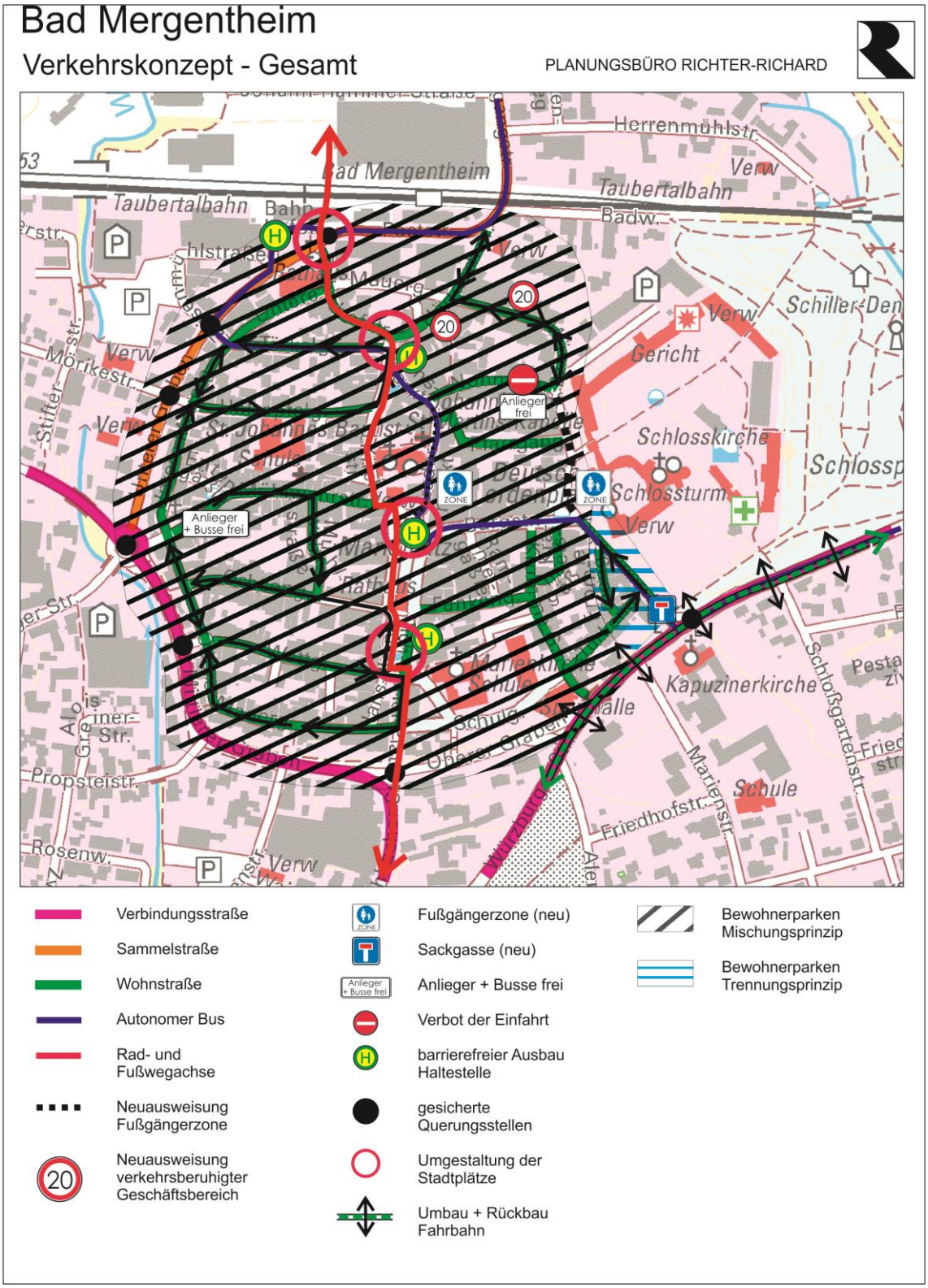


Abb. 9.1: Zielkonzept

9.2 Beschreibung der Einzelkonzepte

9.2.1 Erschließungskonzept

Im Jahr 2014 wurde die Südumgehung B 19 dem Verkehr übergeben mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf der Achse Deutschordenstraße – Igersheimer Straße in Richtung Schillerstraße auf die beiden Bundesstraßen zu verlagern. Die Südumgehung B 19 hat zwar zur Entlastung beigetragen, konnte aber ihre Wirkung aufgrund ausstehender flankierender Maßnahmen noch nicht vollständig entfalten.

Gemäß den Ergebnissen der Kraftfahrerbefragung besteht auf der Igersheimer Straße ein Verlagerungspotenzial von bis zu 23 % auf die Ortsumfahrungen (vgl. Kap. 3.2.5). Nach einer erfolgreichen Verlagerung dieser Kfz-Verkehre verbleibt auf der Igersheimer Straße eine Verkehrsmenge von ca. 9.500 Kfz/24 h von derzeit ca. 12.300 Kfz/24 h.

Auf der Schillerstraße ist gemäß Hochrechnung der Kraftfahrerbefragung ein Verlagerungspotenzial von 16 % vorhanden, so dass nach einer erfolgreichen Verlagerung dort eine Verkehrsmenge von ca. 7.000 Kfz/24 h verbleibt. Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die Bundesstraßen ist jedoch nur dann möglich, wenn der Verkehrswiderstand auf der Deutschordenstraße – Igersheimer Straße deutlich erhöht wird. Hier sind verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Tempo 30) und/ oder bauliche Maßnahmen (Rückbau der Fahrbahn) einzusetzen.

Um den Kfz-Verkehr in der Altstadt so weit wie möglich zu reduzieren, sollte der Kfz-Verkehr auf den zwei Hauptachsen eingeschränkt werden. Hierzu zählen die Straßenzüge

- Mühlwehrstraße – Gänsmarkt – Härterichstraße und
- Kapuzinerstraße – Münzgasse – Härterichstraße.

Das Deutschordenschloss ist eine der prominenten Attraktionen der Stadt und stellt somit eine herausgehobene Anlaufstelle für die Besucher dar. Derzeit ist der Abschnitt der Münzgasse zwischen Pfarrgang und Burgstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen.

Durch die Vielzahl der Nutzungen, die sich in diesem Bereich überlagern, sollte der Kfz-Verkehr von der Achse Kapuzinerstraße – Münzgasse – Härterichstraße verdrängt werden. Der Abschnitt zwischen Burgstraße und Nonnengasse bietet sich für die Einrichtung einer Fußgängerzone ein. Da die Parkplätze Am Schloss sowie das Parkhaus Am Schloss weiterhin erreichbar sein müssen, kann nicht der gesamte Straßenzug als Fußgängerzone ausgewiesen werden.

Mit einer Ausweisung als temporäre Maßnahme während der Sommermonate können erste Erfahrungen gesammelt werden, bevor nach einer Evaluierung eine dauerhafte Ausweisung als Fußgängerzone angestrebt wird. Denkbar ist auch die Differenzierung nach Wochentagen (z. B. am Wochenende/ Feiertagen) oder im Tagesverlauf (vormittags/ nachmittags).

Die Fußgängerzone sollte für den Radverkehr freigegeben werden. Auch hier ist zunächst eine temporäre Ausweisung denkbar, um Praxiserfahrungen zu sammeln. Die Maßnahme sollte durch öffentlichkeitswirksame Aktionen flankiert werden (z. B. analog der erfolgreichen "Miteinanderzone" in Aschaffenburg).

Durch die Ausweisung der Münzgasse zwischen Nonnengasse und Burgstraße als Fußgängerzone wird die Kapuzinerstraße zwangsläufig zu einer Sackgasse, die nur noch der Erschließung zweier Wohnstraßen (Frommengasse und Türkengasse) dient. Beim Abbiegen von der Igersheimer Straße

in die Kapuzinerstraße kann daher mit dem Verkehrszeichen "Sackgasse" und dem Zusatz "Keine öffentlichen Parkstände" der Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr verhindert werden.

Die nördliche Härterichstraße soll zukünftig im Zweirichtungsverkehr betrieben werden, um den Querverkehr aus der Bahnhofstraße über den Gänsmarkt in die Münzgasse zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist der Umbau des Knotenpunkts Härterichstraße/ Poststraße notwendig. Vor allem die Abbiegebeziehung Poststraße – Härterichstraße muss hergestellt werden, da diese bisher aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht gegeben ist.

Im Jahr 2020/ 2021 werden am Gänsmarkt die Versorgungsleitungen erneuert und in diesem Zusammenhang soll der Platz stadtgestalterisch aufgewertet werden. Zur verkehrlichen Entlastung des Gänsmarkts tragen folgende Maßnahmen bei:

- Auf der Mühlwehrstraße soll das Befahren zukünftig nur noch für Anlieger (plus Linienbusse) möglich sein, um den Durchgangs- und Parksuchverkehr zu reduzieren. Der westliche Teil der Innenstadt ist fast ausschließlich durch Wohnnutzung geprägt, so dass dort durch Anlieger kaum Besucher- bzw. Kundenverkehr entsteht.

- In diesem Zusammenhang soll in der Holzapfelgasse die Einbahnstraßenführung umgedreht werden, damit nicht der gesamte Kfz-Verkehr über die Achse Untere Mauergasse – Bahnhofstraße – Gänsmarkt in die Holzapfelgasse geführt werden muss, sondern das Abbiegen direkt von der Straße Unterer Graben möglich ist.

- Der Ledermarkt kann zwischen Nonnengasse und Kirchstraße als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Auch hier kann zunächst eine temporäre Ausweisung getestet werden.

- Der Kfz-Verkehr wird in der Münzgasse im Zweirichtungsverkehr geführt. Dies setzt voraus, dass die Fahrbahn eine Breite von 4,50 m aufweist. Um das zu gewährleisten, müssen voraussichtlich die 17 markierten Parkstände im Straßenraum entfallen, ggf. ist auch eine einstreifige Nutzung in Kombination mit einer Lichtsignalanlage denkbar. Der Vorteil wäre, dass die Nonnengasse ebenfalls für den Kfz-Verkehr gesperrt bzw. nur noch für Anlieger freigegeben werden kann und somit das Kfz-Verkehrsaufkommen in Richtung Gänsmarkt erheblich reduziert wird.

- Die Münzgasse kann zukünftig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden, da lediglich die Erschließung der Parkierungsanlagen am Schloss gewährleistet werden muss. Bei ca. 200 Parkständen und einem Umschlag von ca. 2,0 würden somit in der Spitzenstunde 400 bis maximal 800 Kfz dort verkehren.

- Die südliche Härterichstraße wird ebenfalls als verkehrsberuhigender Geschäftsbereich ausgewiesen.

Da die Führung des Kfz-Verkehrs in der Münzgasse und der nördlichen Härterichstraße erst nach einem Umbau der Straßen möglich ist, sollte der Gänsmarkt bei der Umgestaltung 2021 in Anlehnung an das Shared-Space-Konzept umgebaut werden, um zunächst weiterhin Kfz aufnehmen zu können, aber für eine verkehrsfreie Zukunft gerüstet zu sein.

Durch das Erschließungskonzept wird in der Innenstadt eine differenzierte Lagegunst erzeugt (Fußgängerzonen, gute Kfz-Erschließung in den Randbereichen), so dass sich die Standortgunst sowohl für den Einzelhandel als auch für Dienstleistungen und kleinere Handwerksbetriebe in der historischen Altstadt erhalten bleibt oder sich sogar verbessert.

Auswirkungen Erschließungskonzept auf die Leistungsfähigkeit des Grabenrings

Derzeit ist auf dem Grabenring eine Verkehrsstärke von ca. 9.000 Kfz/ 24 h bis 14.000 Kfz/ 24 h vorhanden. Durch die Verlagerung auf die Umgehungsstraße ist eine Reduktion der Verkehrsmenge bis zu 23 % auf der Igersheimer Straße (ca. 2.800 Kfz/ 24 h) möglich.

Aus dem vorgeschlagenen Erschließungskonzept für die Innenstadt ergeben sich zwangsläufig Verlagerungseffekte auf den Grabenring. Das Verkehrsaufkommen auf den inneren Straßen der Innenstadt beträgt derzeit zwischen 2.000 und 4.000 Kfz/24 h. Der unmittelbare Zielverkehr kann im Gegensatz zum Durchgangsverkehr nicht verlagert, kann aber bei entsprechenden Verbesserungen in Teilen auf den Umweltverbund umsteigen. Auf dem Grabenring ist deshalb eine Zunahme des Kfz-Verkehrs von ca. 17 % möglich (vgl. Kap. 3.2.5). Dies entspricht ca. 680 Kfz/ 24 h.

Diese Verkehrsmenge ist jedoch kleiner als die verlagerbare Kfz-Verkehrsmenge vom Grabenring auf die Umgehungsstraßen, so dass es in der Bilanz nicht zu einer verkehrsbedeutsamen Zunahme des Kfz-Verkehrs auf dem Grabenring kommen wird.

9.2.2 Straßenhierarchie und Ausbaumerkmale

Die Straßenhierarchie bestimmt sich funktional aus der RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) und straßenbaulich als Ersteinschätzung aus der RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Die RASt 06 kann nur den Rahmen abbilden. Aufgabe der weiteren Objektplanung ist es, lokal angepasste Lösungen zu finden.

Verkehrsfunktion (Straßenhierarchie nach RIN)

Für eine Ersteinschätzung der funktionalen Straßenqualität werden die Straßenkategorien der RIN unter Berücksichtigung des Zielkonzepts dem Straßennetz zugeordnet:

- Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS): B 19 und B 290,
- Angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS): Igersheimer Straße, Würzburger Straße, Wachbacher Straße, Mittlerer Graben und Schillerstraße,
- Erschließungsstraßen (ES): Unterer Graben, Poststraße.

Die Straßen innerhalb des Grabenrings sind ebenfalls als Erschließungsstraße anzusehen (geringste Kategorie der RIN).

Straßenbauliche Bindungen (Straßenhierarchie nach RASt 06)

Für die Ersteinschätzung der straßenbaulichen Kategorie wird das Straßennetz unter Berücksichtigung des Zielkonzepts den Kategorien der RASt 06 zugeordnet. In diesem Zusammenhang werden auch Hinweise zu den Ausbaumerkmalen gegeben. Es gibt in der RASt 06 jedoch keine Straßenkategorie ohne Kfz-Verkehr, so dass alle Straßen, die heute bzw. zukünftig als Fußgängerzone ausgewiesen werden sollen, keiner Kategorie zugeordnet werden können.

Verbindungsstraßen

Zu den Verbindungsstraßen zählen die Igersheimer Straße, Würzburger Straße, Wachbacher Straße, der Mittlere Graben und die Schillerstraße. An diese Straßen werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Straße muss den motorisierten Individualverkehr verträglich abwickeln und den Bus/Bus-Begegnungsfall ermöglichen. Dies entspricht einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 6,50 m.
- Das Parken erfolgt in der Regel auf den privaten Grundstücken oder im Seitenraum.
- Die Straßenoberfläche sollte mit Asphalt oder Ortsbeton hergestellt werden, um den straßenbaulichen Anforderungen der Belastungsklasse zu genügen.
- Der Radverkehr sollte auf Grund der hohen Verkehrsstärke im Seitenraum auf einem baulichen Radweg oder auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Alternativ kann die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geprüft werden.

Sammelstraße

Zu der Kategorie Sammelstraße zählen innerhalb der Altstadt der Unterer Graben, die Poststraße und Wolfgangstraße. Diese stellen die Zubringerstraßen zu den Wohnstraßen und Parkierungsanlagen dar. Es gelten die folgenden Rahmenbedingungen:

- Der Begegnungsfall Kfz/ Kfz muss im Regelfall gewährleistet sein. Dies setzt eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,50 m voraus.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte aufgrund der schmalen Straßenquerschnitte und aus Rücksicht auf den Radverkehr maximal 30 km/h betragen.
- Das Parken kann auf der Fahrbahn erfolgen. Parkstände auf der Fahrbahn müssen markiert und möglichst wechselseitig angeordnet werden.
- Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.
- Der Straßenraum erhält eine differenzierte Gestaltung.

Wohnstraßen

Die Wohnstraßen stellen in der Altstadt den Hauptanteil. Hierzu zählen die südliche Bahnhofstraße, Härterichstraße, Törkelgasse, Holzapfelgasse, Mühlwehrstraße, Ochsengasse, Wettgasse, Obere und Untere Mauergasse, Türkengasse, Funkengasse, Frommengasse, Krumme Gasse, Rammelgäßle, Kapuzinerstraße, Nonnengasse und Münzgasse.

Es gelten folgende Kriterien zur Oberflächen- und Querschnittsgestaltung:

- Durch die überwiegend sehr schmalen Straßenquerschnitte ist eine Verbreiterung bzw. ein Umbau nur vereinzelt möglich. Der Großteil der Straßen muss weiterhin als Einbahnstraßen ausgewiesen werden.

- Wegen der bestehenden Einbahnstraßenregelung und der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung ist lediglich der Begegnungsfall Kfz-/ Radverkehr zu sichern.

- In der Härterichstraße und der Münzgasse ist aufgrund des angestrebten Zweirichtungsverkehrs der Begegnungsfall Kfz-/Kfz zu sichern.

- Das Parken ist am Fahrbahnrand möglich. Auch hier sollte eine wechselseitige Markierung angestrebt werden.

- Die Einrichtung von Multifunktionsbereichen ist in den Wohnstraßen ebenfalls möglich. So kann z. B. mehr Platz für Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen werden, indem der Straßenquerschnitt (nahezu) niveaugleich ausgebaut wird und die Parkstände beispielsweise nur durch Verkehrsnägel markiert werden.

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte deutlich unter 30 km/h liegen.

- Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt und die Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Denkbar ist auch die Ausweisung als Fahrradstraße auf den Hauptrouten des Radverkehrs.

Straßenverkehrsrechtliche Kategorien

Verkehrsberuhigter Bereich

Die Ausweisung einer Straße als verkehrsberuhigter Bereich ziehen in der StVO definierte Anforderungen mit sich. Folgende Kriterien sind einzuhalten bzw. umsetzten:

- Das Parken ist nur in markierten Flächen erlaubt. Geeignete Parkstände sind im öffentlichen Straßenraum zu markieren.

- Der Linienbusverkehr muss den verkehrsberuhigten Bereich nutzen können, Begegnungsmöglichkeiten müssen keine gewährleistet werden, da der Linienbusverkehr durch die Einbahnstraßenregelungen nur in eine Fahrtrichtung verkehrt.

- Der gesamte Straßenraum sollte einheitlich gestaltet werden. Es gilt jedoch, dass Fußgänger den Fahrverkehr nicht unnötig behindern dürfen und die Fahrzeugführer die Fußgänger weder gefährden noch behindern dürfen. Fahrzeugführer müssen notfalls warten.

- Die Straßenoberfläche sollte aus Gründen der Barrierefreiheit beispielsweise mit einem großflächigen Pflaster befestigt werden (kein Kopfsteinpflaster).

- Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 7-8 km/h (Schrittgeschwindigkeit).

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Die Ausweisung einer Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zieht in der StVO definierte Anforderungen mit sich. Folgende Kriterien sind einzuhalten bzw. umsetzten:

- Er kommt in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsqualität zum Einsatz.
- Er ist ein Bindeglied zwischen verkehrsberuhigtem Bereich und Tempo 30-Zonen und dient dazu, denkmalgeschützte Innenstadtbereiche hinsichtlich des Kfz-Verkehrs flächig zu beruhigen.
- Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wird überwiegend als Tempo 20-Zone eingesetzt.
- Fußgänger und Fahrzeugführer sind baulich und verkehrsrechtlich getrennt, Radfahrer und Kfz werden auf der Fahrbahn geführt, Fußgänger auf dem Gehweg.
- Die Straßenoberfläche sollte aus Gründen der Barrierefreiheit z. B. mit einem großflächigen Pflaster gepflastert werden (kein Kopfsteinpflaster).

Fußgängerzone

Für Fußgängerzonen gelten folgende Kriterien zur Querschnitts- und Oberflächengestaltung:

- Fußgängerzonen sind ausschließlich für den Fußverkehr (plus Lieferverkehr) vorgesehen. Begegnungsfälle sind somit nicht sicherzustellen.
- Die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr während der Geschäftszeiten ist über einen bestimmten Zeitraum zu prüfen. Zwischen 20:00 und 9:00 Uhr sowie sonn- und feiertags ist die Befahrbarkeit für den Radverkehr in jedem Fall unbedenklich.
- Eine Fußgängerzone kann für den Linienverkehr freigeben werden (gilt hier nur für den Ledermarkt).
- Eine Fußgängerzone ist für den Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten freizugeben. Denkbar wäre die Freigabe zwischen 20:00 und 10:00 Uhr.
- Parkstände sind zwangsläufig nicht zulässig und bei der Neuausweisung einer Fußgängerzone zu entfernen bzw. demarkieren (Ledermarkt).
- Fußgängerzonen sollten möglichst barrierefrei gestaltet sein. Eine einheitliche Straßenoberfläche spielt dabei eine große Rolle. Auch hier gilt, dass die Verwendung von Kopfsteinpflaster vermieden werden soll.
- Die Neuausweisung von Fußgängerzonen kann zunächst temporär getestet werden. Dies bietet sich vor allem in den Sommermonaten an. Denkbar ist auch die Differen-

zierung nach Wochentagen (z. B. Wochenende/ Feiertage) oder im Tagesverlauf (z. B. Vormittag/ Nachmittag).

Sackgasse

Wegen der geänderten Verkehrsführung wird die Kapuzinerstraße und die Mühlwehrstraße im Bereich des Marktplatzes zukünftig als Sackgasse ausgewiesen. Es müssen folgende Anforderungen eingehalten werden:

- Der Begegnungsfall Kfz/ Kfz ist abzusichern.
- Die Sackgassen gelten nur für den Kfz-Verkehr. Radfahrer, Fußgänger sowie der Linienverkehr können die Straßen weiterhin durchgängig nutzen.
- Es muss eine Wendemöglichkeit am Kopf der Sackgasse bestehen.

Tempo 30-Zone

Tempo 30-Zonen decken vorwiegend die Wohnstraßen in der Altstadt ab. Es müssen nach StVO folgende Anforderungen eingehalten werden:

- Sie dürfen nur Straßen ohne Fahrstreifenbegrenzung und Leitlinien umfassen.
- Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Benutzungspflichtige Radwege und Schutzstreifen sind nicht zulässig.
- An Knotenpunkten und Einmündungen gilt die Regelung "Rechts vor links".
- Lichtsignalanlagen sind nicht zulässig.
- Da sich die Tempo 30-Zonen innerhalb der Altstadt fast ausschließlich aus Einbahnstraßen zusammensetzen, muss nur der Begegnungsfall Kfz/ Rad gewährleistet werden.
- Die Begegnungsfälle Kfz/ Kfz und Kfz/ Bus müssen nur auf den Straßen außerhalb der Altstadt gesichert sein. Hier ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich.

Fahrradstraße

Die Straßen in der Altstadt, die auch als Hauptachsen für den Radverkehr dienen, können als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Hier gelten nach StVO folgende Anforderungen:

- Der Verkehr der anderen Verkehrsteilnehmer wird häufig nur für Anlieger oder nur in eine Fahrtrichtung zugelassen.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h.
- Radfahrer haben das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren.

- Kraftfahrer müssen ggf. ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.
- Es gibt in der StVO keine einheitlichen Vorgaben zur Gestaltung.
- Die Gestaltung sollte mit weißen oder blauen Markierungen bzw. Piktogrammen erfolgen und die Funktion der Straße unterstreichen.

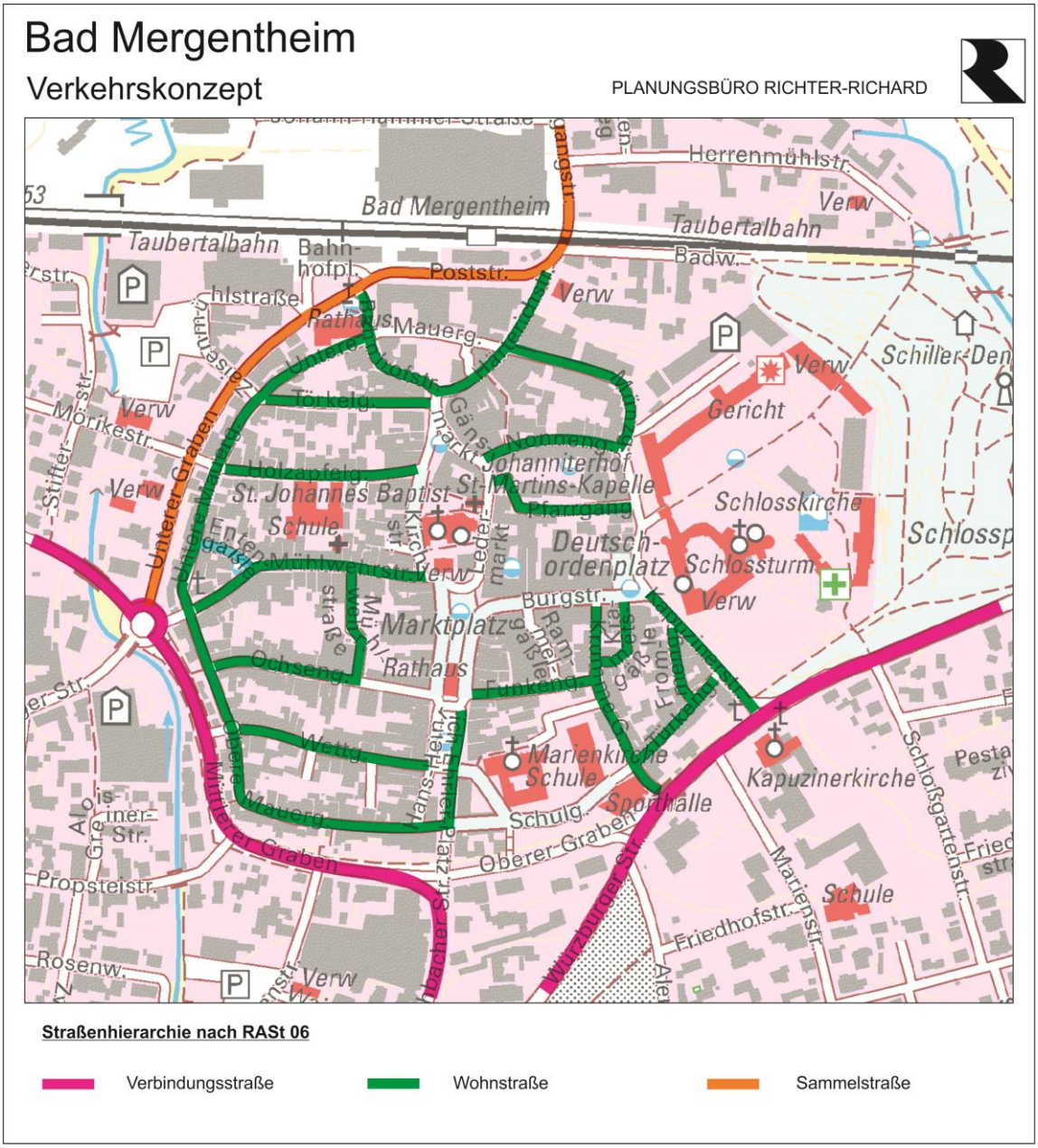


Abb. 9.2: Zukünftige Straßenhierarchie nach RASt 06

9.2.3 Rad- und Fußverkehr

Ein Ziel des Verkehrskonzepts liegt darin, die Innenstadt für Radfahrer durchlässiger zu gestalten (u. a. bei den Einbahnstraßen) und für ein späteres gesamtstädtisches Konzept die Anbindepunkte zu definieren.

Teil dieser Strategie ist die Einrichtung einer zentralen Rad- und Fußwegachse aus dem Bahnhofsumfeld über den Gänsmarkt, Marktplatz und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz bis zum Unteren Graben. Diese Achse soll durch das Kfz-Erschließungskonzept möglichst weitgehend vom Kfz-Verkehr geräumt werden. Auch die Ausweisung als Umweltverbundachse ist denkbar. In diesem Zusammenhang können die Stadtbuslinie bzw. der Shuttle-Bus einbezogen werden.

Die vier Plätze Bahnhofsplatz, Gänsmarkt, Marktplatz und Hans-Heinrich-Ehrler-Platz, die wesentliche Bestandteile der Achse bilden, weisen jeweils unterschiedliche Qualitäten und Aufenthaltsfunktionen auf. Sie sollen schrittweise stadtgestalterisch aufgewertet werden. Hierzu zählt vor allem eine barrierefreie und altersgerechte Gestaltung sowie die Einbindung einer ansprechenden Begrünung im Straßenraum. Für den Gänsmarkt wird dies im Rahmen der anstehenden Kanalbaumaßnahmen kurzfristig erfolgen. In den späteren Planungsschritten sollte für den Hans-Heinrich-Ehrler-Platz geprüft werden, ob zumindest ein Teil der Parkstände zukünftig entfallen kann.

Bedingt durch die schmalen Straßenquerschnitte ist die Aufhebung von Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr und eine damit ggf. verbundene Ausweisung der auf die Achse zulaufenden Straßenabschnitte als Sackgassen wegen fehlender Wendemöglichkeiten nicht möglich. Die Rad- und Fußverkehrsachse muss daher gemäß dem Kfz-Erschließungssystem weiterhin stellenweise vom Kfz-Verkehr gekreuzt werden. Hierzu zählen die Abschnitte zwischen

- Holzapfelgasse und Törkelgasse,
- Ochsengasse und Wettgasse,
- Wettgasse und Obere Mauergasse.

Auf diesen Abschnitten bietet sich die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich an.

Im Zusammenhang mit der Ausweisung bzw. Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsachse sollte die Einrichtung eines Fußgängerleitsystems, ggf. auch für Radfahrer, geprüft werden. Durch die Führung der Achse quer durch die Innenstadt können alle Sehenswürdigkeiten fußläufig und attraktiv auf kurzem Weg erreicht werden.

Die Rad- und Fußwegachse kann straßenverkehrsrechtlich, z. B. als Fußgängerzone, die für den Radfahrer freigegeben ist, ausgewiesen werden. Die bauliche und straßenverkehrsrechtliche Ausformulierung ist im weiteren Verfahren näher zu bestimmen.

Zur Entlastung der zentralen Achse von durchlaufendem Fahrradverkehr und als Alternative zur Grabenstraße kann ein "Fahrradring" in der Altstadt ausgewiesen werden, der sich aus der Ausweisung von Fahrradstraßen auf der Straßen Untere Mauergasse, Obere Mauergasse, Schulgasse, Türkengasse, einer für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzone in der südlichen Münzgasse und dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der nördlichen Münzgasse zusammensetzt und eine weitere attraktive Radverbindung als Alternativroute bilden würde.

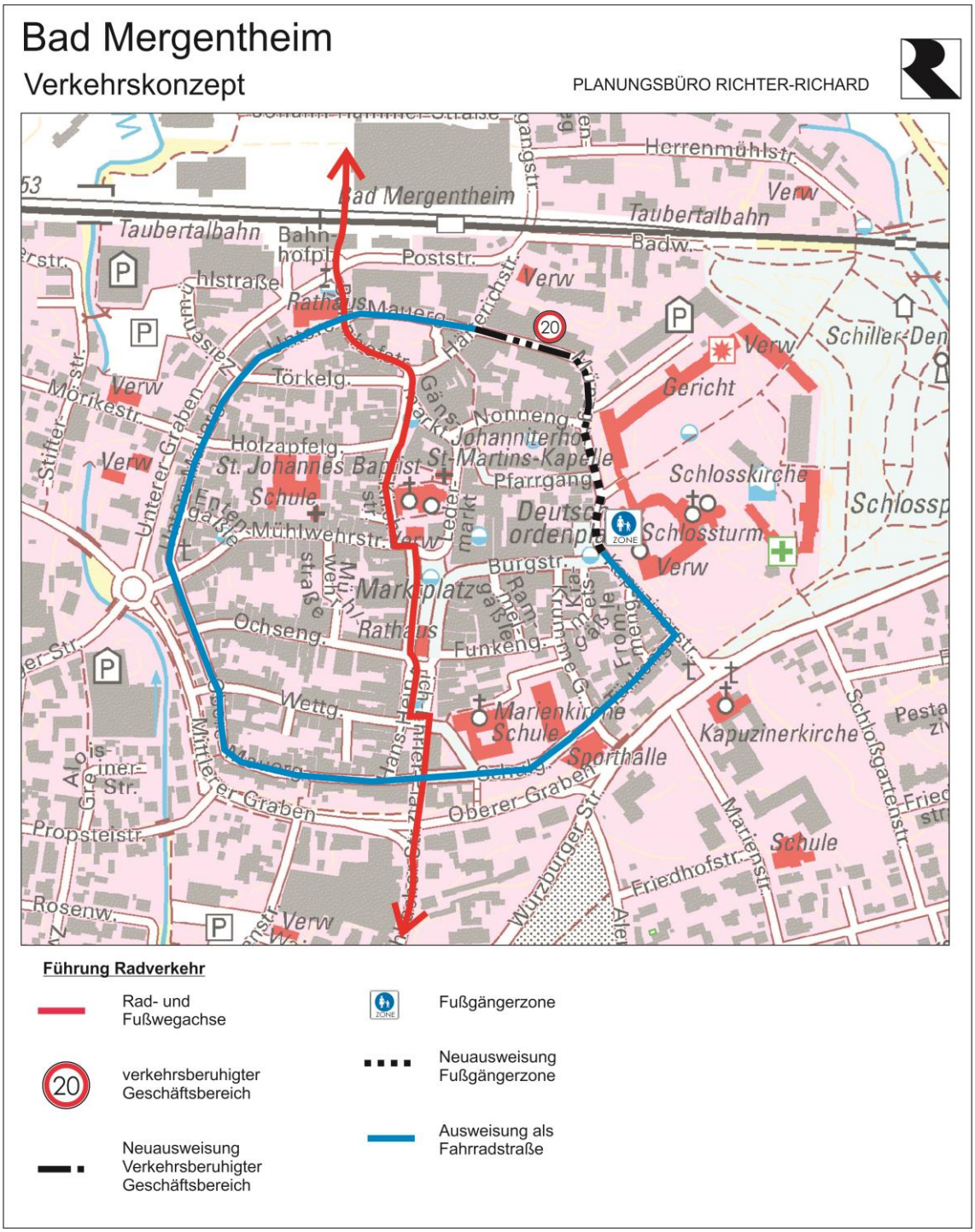


Abb. 9.3: Zukünftige Führung des Radverkehrs in der Innenstadt

Fahrradabstellanlagen sind in fußläufiger Nähe zum Deutschordenschloss, der Fußgängerzone, an den Stadtplätzen Gänsmarkt, Marktplatz, Hans-Heinrich-Ehrler-Platz und am Bahnhof, sowie ggf. an weiteren, dezentralen Standorten in ausreichender Anzahl anzubieten. Um Aussagen über die Auslastung und Akzeptanz der vorhandenen Radabstellanlagen zu treffen, ist eine Bestandsaufname und Erhebung vor Ort notwendig. Hierzu ist ein vertiefendes, weiter detaillierendes Konzept zu erstellen.

Außerhalb der Altstadt muss der Rad- und Fußverkehr an die bestehenden Netze angeschlossen werden. Hierfür ist eine gesamtstädtische Betrachtung des Rad- und Fußverkehrs notwendig. Eine niveaugleich gesicherte Querbarkeit der Grabenstraße rund um die Altstadt ist hierfür sicherzustellen. Hierzu zählen vor allem folgende Knotenpunkte:

- Igersheimer Straße/ Kapuzinerstraße,
- Hans-Heinrich-Ehrler-Platz/ Oberer Graben/ Mittlerer Graben,
- Mittlerer Graben/ Wettgasse,
- Mühlwehrstraße/ Unterer Graben/ Mittlerer Graben,
- Unterer Graben/ Holzapfelgasse,
- Törkelgasse/ Unterer Graben,
- Bahnhofstraße/ Poststraße.

Aus der Unfallauswertung zeigt sich, dass einige der genannten Knotenpunkte als Unfallhäufungsstelle zu definieren sind.

Für gesicherte Querungen bieten sich folgende Varianten an:

- Fußgänger-LSA,
- Fußgängerüberweg,
- Mittelinseln und Mittelstreifen,
- vorgezogener Seitenraum sowie ein
- Straßenumbau.

Die genaue Ausführung ist für jeden Standort vertieft zu prüfen und nicht Bestandteil dieses Konzepts.

9.2.4 ÖPNV

Das bisherige Liniennetz führt den ÖPNV über die Achse Mühlwehrstraße – Marktplatz – Ledermarkt – Gänsmarkt durch die Altstadt in Richtung Bahnhof und gewährleistet so die innere Erschließung der Altstadt.

Das Zielkonzept sieht vor, den Ledermarkt zukünftig als Fußgängerzone auszuweisen (siehe Kap. 9.2.1). Die Fußgängerzone ist hierzu für den Linienverkehr freizugeben und darf nur mit Schrittgeschwindigkeit mit Rücksicht auf den Fußverkehr von Linienbussen befahren werden. Da dort nur drei Linien verkehren (Takt von 30 bzw. 60 Minuten), ist die Befahrung der Fußgängerzone unproblematisch, wobei Begegnungsverkehre fahrplanmäßig vermieden werden sollten.

Die Haltstellen in der Altstadt müssen barrierefrei umgebaut werden, um die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes einzuhalten (vgl. Kap. 8). Das kann im Zusammenhang mit dem Umbau der Stadtplätze erfolgen.

Derzeit befindet sich der ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz. Mit der städtebaulichen Neuordnung des Umfeldes der Herrenwiesenstraße und der verbesserten Überquerbarkeit der Bahnstrecke im Bahnhofsbereich könnte geprüft werden, ob eine Verlagerung des ZOB auf die Nordseite des Bahnhofs in den Bereich des Activ-Centers (Wolfgangstraße) sinnvoll ist. Das ist auch im Zusammenhang mit dem Standort der angedachten Seilbahn zu sehen.

Die Stadt Bad Mergentheim plant die Einrichtung eines (teil-)autonomen Shuttle-Services vom Bahnhof in die Altstadt. Dieser wird voraussichtlich in den Automatisierungsstufen 3 oder 4 verkehren (mit Fahrer). In einem gesamtstädtischen Konzept wäre zu prüfen, ob im Zusammenhang oder unabhängig von einer Verlagerung des ZOB die Linienführung des Shuttles schrittweise angepasst werden kann bzw. ob nach erfolgreicher Einführung des Shuttle Busses eine Durchquerung der Altstadt von Standardlinienbussen noch notwendig ist.

Das würde Spielraum schaffen, den Bahnhofsvorplatz städtebaulich aufzuwerten, ihn in die Rad-/Fußwegachse zu integrieren und angesichts der Probleme mit dem Bahnübergang die Pünktlichkeit verbessern. Der Bahnhof würde so in das Zentrum einer Drehscheibe aller Mobilitätsangebote gerückt.

Eine weitere Möglichkeit ist die Verschiebung des Bahnhofs nach Westen in Richtung der neuen Brücke über den Wachbach. Damit könnte voraussichtlich der Bahnhofsvorplatz besser an die Nordseite angebunden, die Lage des ZOB könnte neu definiert werden und auch die Einrichtung einer gesonderten P+R-Anlage ist denkbar. Die Verschiebung hätte weiterhin zur Folge, dass der Durchrutschweg eingehalten wird, wenn der Zug aus Westen kommend in den Bahnhof einfährt und dadurch geringere Schließzeiten gewährleistet werden können. Dies würde sich vor allem positiv auf den entstehenden Rückstau des Kfz-Verkehrs in die Altstadt auswirken.

9.2.5 Parkraumkonzept

Grundlagen und Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung bildet einen Baustein des kommunalen Parkraummanagements zur Steuerung der Parkraumnachfrage. Die wesentlichen Regelinstrumente beziehen sich auf die Beschränkung der Parkdauer, die Festsetzung von Parkgebühren, die Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen, sowie auf die Überwachung und Ahndung.

Es lassen sich drei Grundtypen der Gebührenerhebung unterscheiden:

- Gebührenerhebung als Grundprinzip,
- Erhebung von Parkgebühren für Teilbereiche und
- keine Erhebung von Parkgebühren.

Die unterschiedlichen Bewirtschaftungstypen ergeben sich aus der Kombination mit den Instrumenten, die sich aus Art und Umfang der Berücksichtigung unterschiedlicher Nachfragegruppen (Bewohner, Besucher oder Pendler) ergeben. Dabei wird zwischen Bewohnerparken, Kurzzeitparken und Langzeitparken unterschieden. Bei aktuell praktizierten Bewirtschaftungstypen mit Bewohnerparken können drei Bewirtschaftungsprinzipien unterschieden werden:

- Trennungsprinzip,
- Mischungsprinzip und
- Kombinationsformen der beiden Grundprinzipien.

Die in der Praxis eingesetzten Bewirtschaftungsprinzipien unterscheiden sich in den Kommunen erheblich. In manchen Städten wird in allen Bewirtschaftungsbereichen einheitlich nach dem gleichen Prinzip bewirtschaftet, in anderen Städten erfolgt die Bewirtschaftung differenziert in Abhängigkeit von der Problemkonstellation.

Das Mischungsprinzip als gebührenpflichtiges Parken mit Bewohnerregelung wird heute am häufigsten praktiziert. Dem Mischungsprinzip liegt in der Regel ein flächenhafter Ansatz zugrunde, d. h. es werden ganze Quartiere oder Innenstadtbereiche nach diesem Prinzip bewirtschaftet. Auch wenn dieses Prinzip häufig eingesetzt wird, ist doch festzuhalten, dass es bei einem ungünstigen Verhältnis von Parkstandangebot und -nachfrage auf eine Verringerung das Parksuchverkehrs nur geringe Auswirkungen hat.

Gebührenstruktur

Die Erhebung von Parkgebühren zielt darauf ab, steuernden Einfluss auf die Parkdauer und vor allem die Standortwahl zu nehmen. Hinsichtlich der Festlegung von Mindestparkgebühren, Gebührenstaffelung mit der Parkdauer und Zeittakten der Gebührenerhebung hat sich ein breites Spektrum stadtspezifischer Regelungen entwickelt. Parkgebühren werden in festen zeitlichen Schritten gestaffelt, die in der örtlichen Gebührenordnung festgesetzt sind.

Das Thema gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten wird vielfach diskutiert. Dieses Instrument kann zum Beispiel mit der so genannten Brötchentaste am Parkscheinautomaten oder durch den Einsatz von Parkscheiben umgesetzt werden. Das Ziel ist eine Erhöhung der Akzeptanz der Parkscheinautomaten und legalisiert im Grunde nur bestehendes Fehlverhalten. Es ist deshalb eher dem Stadtmarketing als der Parkraumbewirtschaftung zuzuordnen und macht auch nur dort Sinn, wo sehr kurze Parkvorgänge häufiger vorkommen und auch verkehrsplanerisch verträglich sind ("Shop-Hopping").

Die höchste Akzeptanz bei der Gebührenerhebung wird durch eine zeitliche Gebührenstaffelung, und weniger durch die absolute Gebührenhöhe erreicht. Kurze Mindestparkdauern und eine kurze zeitliche Staffelung der Parkgebühren fördern regelkonformes Verhalten. Moderne Abrechnungssysteme und eine ausreichende Dichte von Parkscheinautomaten mit einer leicht verständlichen Bedienung tragen zur Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung bei.

Parkdauer

Die Bewirtschaftungszeiten sind in den meisten Städten einheitlich (an die Ladenöffnungszeiten angepasst). Regelungen zum Bewohnerparken sind entweder an die sonstigen Bewirtschaftungszeiten gekoppelt (insbesondere bei Anwendung des Mischungsprinzips) oder gelten 24 Stunden (insbesondere bei Anwendung des Trennungsprinzips).

Seit den 1990er Jahren wurden verstärkt Regelungen zum Kurzzeitparken festgesetzt, um einen höheren Umschlag je Stellplatz zu erreichen. Diese Regelungen gehören heute zum Standard kommunaler Bewirtschaftungspraxis.

Parkraumüberwachung

Zur Einhaltung und Durchsetzung von Parkregeln ist eine regelmäßige Überwachung unabdingbar. Parkraumüberwachung bildet eine wesentliche Stellgröße für den Erfolg der Parkraumbewirtschaftung. Die Bestreifung der bewirtschafteten Bereiche kann und muss variabel erfolgen, sollte jedoch tagsüber im Mittel 90 Minuten nicht überschreiten.

Hinweise zur Notwendigkeit eines Parkleitsystems

Parkleitsysteme sind meistens innerhalb von großen Städten mit einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen und größeren Anzahl an Standorten von Parkierungsanlagen zu finden. Das System soll Kraftfahrer mit dynamischen oder statischen Anzeigetafeln und Informationshinweisen zu einem freien Parkstand führen. Ziel ist es, durch verkehrsbeeinflussende und verkehrssteuernde Maßnahmen den Verkehr zu ordnen und Staus im Umfeld der Parkbauten zu vermeiden.

Während bei statischen Parkleitsystemen ausschließlich Hinweise auf die Lage, Größe und die Zufahrtsmöglichkeiten gegeben werden, geben dynamische Parkleitsysteme zusätzlich Informationen zur Auslastung an.

Viele der heute genutzten Systeme sind automatisch, rechnerunterstützt und nutzen elektronische Anzeigen, die über die verfügbaren Parkstände Auskunft geben. In Parkbauten oder auf Parkplätzen werden die noch freien Parkstände durch einen Abgleich der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge mit der vorhandenen Kapazität berechnet, sofern nicht Einzelstellplatzausweisungen als letzter Stand der Technik zum Einsatz kommen. Diese Informationen werden dann an einen Computer übermittelt, der diese Informationen an die Anzeigetafeln weiterleitet. Einige Parkleitsysteme bieten zusätzlich im Internet eine aktuelle Übersicht an.

Die Parkierungsanlagen in Bad Mergentheim sind teilweise Bestandteil eines dynamischen Parkleitsystems (Anzeige "frei" oder "besetzt"), teilweise auch nur eines statischen Leitsystems (Wegweisung zu den Parkierungsanlagen. In Abhängigkeit von der Umsetzung des vorgeschlagenen Erschließungssystems ist das Parkleitsystem entsprechend anzupassen, aber auch zu vereinheitlichen und auf den gleichen technischen Standard zu bringen.

Für die Parkstände im öffentlichen Straßenraum bzw. die Parkstände am Hans-Heinrich-Ehrler-Platz wäre ergänzend eine moderne Einzelstellplatzausweisung per App mit Detektionstechnik denkbar. Hierzu finden in mehreren Städten aktuell erste Versuche statt. Vor allem für den Einzelhandel wäre eine Sichtbarmachung und Verfügbarkeitsanzeige von Stellplätzen hilfreich.

Hinweise zu Falschparkern

In der Summe besteht in der Altstadt ein ausreichendes Parkraumangebot. Während jedoch der öffentliche Straßenraum kaum Reserven aufweist, besitzen die Parkierungsanlagen eine Parkraumreserve von ca. 30 % (siehe Kap. 5.).

Eine Betrachtung der Abschnitte mit Falschparkern kann Hinweise darauf ergeben, wo aus Sicht der Kraftfahrer Stellplatzmangel besteht. Die Analyse hat gezeigt, dass ein Großteil der Straßen in der Altstadt einen Anteil von Falschparkern von mehr als 10 % aufweisen, was mit dem Ergebnis korrespondiert, dass Parkstände im öffentlichen Raum weitgehend ausgelastet sind (vgl. Kap. 5.2). Räumliche Schwerpunkte innerhalb der Altstadt sind nicht auszumachen.

Als kurzfristige Lösung kann eine häufigere Bestreifung dazu beitragen, die Anzahl der Falschparker zu reduzieren. Gerade vor dem Hintergrund der beschlossenen Erhöhung der Verwarn- und Bußgelder für Falschparker in der StVO ist das ein wirkungsvoller Ansatz. In Einzelfällen können auch (provisorische) bauliche Maßnahmen, wie z. B. Pflanzkübel, Abpollerung oder die Anlage von Gehwegvorstreckungen, eine Lösung bieten.

Bewirtschaftungskonzept

Die Parkstände im öffentlichen Raum der Altstadt und in den Parkierungsanlagen werden mit Parkschein bewirtschaftet oder sind unbewirtschaftet. Die heutige Mischung soll mit dem Ziel vereinfacht werden, eine für alle Nutzer klare und leicht erfassbare Struktur zu schaffen.

An das Bewirtschaftungskonzept werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Parkierungsanlagen müssen der Aufnahme der Grundlast dienen und dürfen nicht nur die Spitzenlast abdecken. Für den öffentlichen Straßenraum dient der Umkehrschluss: Er nimmt die Spitzenlast und nicht die Grundlast auf.
- Der wirtschaftliche Betrieb von Parkbauten wird dadurch erleichtert, dass im Umfeld das Angebot im öffentlichen Straßenraum flächendeckend mit Gebühren bewirtschaftet wird und die Parkgebühren höher sind als in den Parkbauten.
- Zudem soll das Parken im Kern der Innenstadt teurer sein als zum Rand des Untersuchungsraums mit einem Übergang zu unbewirtschafteten Flächen. Im Übergangsbereich bietet sich das Parken mit Parkscheibe als Bewirtschaftungsform an.

Anpassung der Bewirtschaftungsarten und der Parkgebühren

Die Innenstadt ist heute in drei Parkzonen eingeteilt. Die Altstadt befindet sich in Zone 1. Die äußere Innenstadt liegt in Zone 2. Der Unterschied zwischen den Zonen liegt ausschließlich in den Parkgebühren.

Alle Parkstände im öffentlichen Raum der Altstadt sollen in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden. Um Parksuchverkehr nach einzelnen günstigeren Parkständen in zentraler Lage zu vermeiden, ist eine flächendeckende Bewirtschaftung der Straßenräume mit Gebühren notwendig. Nur dann können die Straßenräume entlastet und die Nutzung der Parkierungsanlagen gestärkt werden. Über die bereits bewirtschafteten Straßenabschnitte hinaus ist deshalb der Obere Graben in die Bewirtschaftung mit Parkschein einzubeziehen. Die Ausweisung des eingeschränkten und absoluten Haltverbots soll bestehen bleiben.

Viele Kunden bzw. Besucher empfinden den Gang zum Parkscheinautomat als lästig. Eine Umstellung auf eine ausschließliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe ist jedoch nicht sinnvoll, da damit die Steuerungsfunktion über den Preis verloren ginge. Die meisten Besucher würden zuerst die umliegenden Straßen und Parkplätze nach einem kostenlosen Parkstand abfahren, bevor sie einen Parkbau nutzen. Wie oben ausgeführt, sollen die Parkierungsanlagen zukünftig vor allem dazu beitragen, die Grund- und nicht die Spitzenlast abzudecken.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist aktuell teilweise genauso teuer, wie das Parken in den Parkbauten.

Derzeit gibt es folgende Gebührenstruktur:

- Zone 1 (Altstadt): 0,30 EUR pro 15 Minuten
  - Dies entspricht bei einer Parkdauer von knapp über zwei Stunden 2,70 EUR.

- Parkhaus Bahnhof/ Altstadt Schloss: erste Stunde frei, danach je angefangene 30 Minuten 1,00 EUR
  - Dies entspricht bei einer Parkdauer von knapp über zwei Stunden 3,00 EUR.

- Tiefgarage Neues Rathaus: 1,50 EUR jeweils für die erste und zweite angefangene Stunde, danach 1,20 EUR je weitere angefangene Stunde
  - Dies entspricht bei einer Parkdauer von knapp über zwei Stunden 4,20 EUR.

Um die Kunden, Besucher und Beschäftigten aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkbauten zu verdrängen, müssen die Parkgebühren angepasst werden. Es gilt, dass der öffentliche Straßenraum teurer sein muss als die Parkierungsanlagen.

Die Anpassung soll schrittweise vorgenommen werden, um die eintretende Entwicklung beobachten zu können:

- 1. Schritt: Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, damit sie geringfügig höher sind als in den Parkbauten (z. B. um 10 Cent pro 15 Minuten).

- 2. Schritt: Weitere Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, damit sich eine deutliche Preisdifferenz zu den Parkbauten ergibt (z. B. im Straßenraum um weitere 0,10 EUR pro 15 Minuten), in Kombination mit der Einführung einer Mindestgebühr von z. B. 1,00 EUR.

Daraus ergäben sich zukünftig folgende Parkgebühren im Straßenraum:

- Im ersten Schritt: 0,40 EUR pro 15 Minuten,
- im zweiten Schritt: 0,50 EUR pro 15 Minuten.

Daraus ergeben sich als Relationen zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den Parkierungsanlagen nach Anpassung der Parkgebühren folgende Unterschiede:

- Zone 1 (Altstadt):
  - Nach Umsetzung Schritt 1: Parkdauer von knapp über zwei Stunden = 3,60 EUR,
  - Nach Umsetzung Schritt 2: Parkdauer von knapp über zwei Stunden = 4,50 EUR an.

- Parkhaus Bahnhof/ Altstadt Schloss: erste Stunde frei, danach je angefangene 30 Minuten 1,00 EUR
  - Bei einer Parkdauer von knapp über zwei Stunden = 3,00 EUR.

- Tiefgarage Neues Rathaus: 1,50 EUR jeweils für die erste und zweite angefangene Stunde, danach 1,20 EUR je weitere angefangene Stunde
  - Bei einer Parkdauer von knapp über zwei Stunden = 4,20 EUR.

Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeiten

Das Parken mit Parkschein ist von Montag bis Freitag auf den Zeitraum von 9:00 bis 18:00 Uhr beschränkt, samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr. Eine maximale Höchstparkdauer gibt es derzeit nicht, ebenso wenig eine Gebührenobergrenze im öffentlichen Straßenraum.

Um Mittel-, Lang- und Dauerparker aus dem öffentlichen Straßenraum zu verdrängen, sollte eine Höchstparkdauer von maximal zwei Stunden eingeführt werden. Dadurch "vermehrt" sich grundsätzlich die Anzahl der verfügbaren Parkstände. Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich an der Nachfrage der Innenstadtbesucher ausrichten, die sich unter anderem aus den Ladenöffnungszeiten ableiten. Die derzeitige zeitliche Ausweisung (Mo-Fr von 9:00 bis 18:00 Uhr, samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr) erscheint angemessen. Es ergibt sich somit folgende straßenverkehrsrechtliche Anordnung:

- Parkschein, maximal 2 Std., Mo-Fr 9-18 Uhr, Sa 9-14 Uhr.

Da nachts von einer geringeren Nachfrage durch Fremdparker auszugehen ist, gilt in der Zeit von 18:00-9:00 Uhr bzw. samstags von 14:00-9:00 Uhr freies Parken. Dies erspart Kosten für Überwachung und entspricht dem gängigen Bewirtschaftungsmodell vieler Städte und Kommunen. Sonntags und feiertags darf ganztags frei geparkt werden.

Die Einführung einer maximalen Höchstparkdauer von zwei Stunden verändert die Situation für die Bewohner. Um dem entgegenzusteuern wird die Einrichtung von Bewohnerparken empfohlen.
An das Bewohnerparken werden folgende Anforderungen gestellt:

- Bewohnerparken kann sowohl im Mischungsprinzip als auch im Trennungsprinzip erfolgen.

- Das Mischungsprinzip hat dabei folgende Vorteile:
  - Für Besucher von Bewohnern und für gewerbliche Einrichtungen (Praxen, Kanzleien, Einzelhandel) werden keine Sonderregelungen benötigt,
  - das Mischungsprinzip ermöglicht den meisten Nachfragegruppen das Parken im Straßenraum und erhöht dadurch die Auslastung,
  - durch Gebührenerhebung und/ oder Beschränkung der Höchstparkdauer wird eine Nutzung des Parkstandangebots durch Berufspendler vermieden.

- Nachteile ergeben sich aus der Zunahme von Kurzzeitparkvorgängen in sensiblen Quartieren bzw. Teilbereichen und das Hereinziehen von Parksuchverkehren durch Nichtbewohner in die Wohngebiete.

- Durch das Trennungsprinzip werden Bewohner auf einzelnen Straßenabschnitten oder in zusammenhängenden Bereichen privilegiert:
  - Der Vorteil liegt hier in der Vermeidung von Kurzzeitparkern und damit der Verkehrsberuhigung in sensiblen Quartieren.
  - Als Nachteile kann sich eine geringe Auslastung der Parkstände herausstellen (was bei entsprechender Gestaltung nicht von Nachteil sein muss). Falls die Regelung 24 Std. gilt, entsteht durch die spätabendliche Kontrolle ein höherer personeller Aufwand.

- Das Bewohnerparken wird nach § 45 Abs. 1b, Nr. 2a StVO geregelt, die Details zur Anordnung in der VwV-StVO. Seit der StVO-Novelle im Jahr 2001 darf die Ausdehnung einer Bewohnerparkzone maximal 1.000 m betragen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die Bewohner z. B. ihre Einkäufe in der Umgebung zu Fuß erledigen und nicht ihr Parkrecht nutzen.

- Die Voraussetzung für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen ist der Nachweis eines hohen Parkdrucks im entsprechenden Untersuchungsgebiet.

Da die Ausdehnung der Altstadt maximal 500 m beträgt, ist unter diesen Vorgaben eine Bewohnerparkzone für die Altstadt ausreichend. Es wird eine die Bewirtschaftung im Mischungsprinzip empfohlen. Für den Bereich zwischen Kapuzinerstraße/ Frommengasse/ Türkengasse wird jedoch die Bewirtschaftung im Trennungsprinzip empfohlen, da keine öffentlichen Parkstände vorhanden sind und der Parksuchverkehr so vollständig verhindert werden kann.

Schlussfolgerung und Handlungsbedarf

Da die größeren Parkierungsanlagen überwiegend am Rand der Innenstadt angesiedelt sind, ist auch nach Umsetzung des Erschließungskonzepts weiterhin eine gute Erreichbarkeit der Altstadt gewährleistet. Zur Erhöhung der Attraktivität dieser Parkierungsanlagen sollten die Fußwegverbindungen zwischen Altstadt und den einzelnen Parkierungsanlagen aufgewertet werden (z. B. keine parkenden Pkw auf den Gehwegen, ausreichende Barrierefreiheit, begrünter Straßenraum mit Verweilmöglichkeiten).

Ergänzend sollte ein Qualitätscheck der Parkierungsanlagen durchgeführt werden, da neben den Parkgebühren auch die Qualität eine große Rolle bei der Akzeptanz von Parkierungsanlagen spielt. Das betrifft beispielsweise eine ausreichende Beleuchtung, Instandhaltungszustand und Beseitigung von Vandalismusschäden, leichte Orientierung als Kraftfahrer wie als Fußgänger oder ausreichend breite Parkstände.

Nach der Einführung der geplanten Shuttle-Bus-Linie kann zudem geprüft werden, ob alle oder ein Teil der Parkierungsanlagen in die Route eingebunden werden können.

Die privaten Stellplätze müssen im weiteren Verfahren in die Planung einbezogen werden, damit das vorgeschlagene Erschließungs- und Bewirtschaftungskonzept funktioniert.

9.3 Stufenweise Umsetzung

Das integrierte Verkehrskonzept kann in mehreren, aufeinander aufbauenden Stufen umgesetzt werden. Die Stufen reichen von einer kurzfristigen Umsetzbarkeit als Einstieg bis hin zu Maßnahmen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont. Die stufenweise Umsetzung ergibt sich nicht nur aus Bindungen wie Planungsvorlauf, Finanzierung, Bauvorbereitung oder gegenseitig Abhängigkeiten von Maßnahmen, sondern auch aus dem Ziel einer lernenden Planung, die auf gewonnenen und evaluierten Erfahrungen aufbaut und sich daraus weiterentwickelt.

Erste Stufe – Kurzfristige Maßnahmen

Am Gänsmarkt werden im Jahr 2020/ 2021 die Versorgungsleitungen erneuert, so dass anschließend die städtebauliche Umgestaltung erfolgen kann. In einem ersten Schritt soll daher der

Gänsmarkt mit kurzfristigen Maßnahmen soweit als möglich entlastet werden. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

- Ledermarkt und Münzgasse (zwischen Nonnengasse und Burgstraße): Ausweisung als Fußgängerzone.
- Holzapfelgasse: Umkehrung der bestehenden Einbahnstraßenführung.
- Mühlwehrstraße: Das Befahren sollte nur noch für Anlieger (plus Linienbusse) möglich sein.
- Ausweisung der Kapuzinerstraße als Sackgasse mit dem Zusatz "Keine öffentlichen Parkstände vorhanden".

Da der Gänsmarkt während der Erneuerung der Versorgungsleitungen nicht vom Kfz-Verkehr befahren werden kann, bietet es sich an, das vorgeschlagene Erschließungskonzept in das Umleitungskonzept einzubinden, um die Wirkung der Verkehrsführung zu testen und nach Abschluss der Baumaßnahmen für das weitere Vorgehen zu bewerten.

In Abhängigkeit vom Bauablauf ist zu prüfen, ob bereits eine 100 %-ige Umsetzung des Erschließungskonzepts erfolgen kann (kurzfristige Maßnahmen zuzüglich Umbau Knotenpunkt Härterichstraße/ Poststraße, Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs in der Münzgasse und Zufahrtsbeschränkung in der Nonnengasse) oder nur der Teil gemäß der ersten Stufe (vgl. Abb. 9.4).

Eine Entscheidung, ob der Gänsmarkt zukünftig Kfz-verkehrsfrei gehalten werden kann, wäre zwar wünschenswert, sollte aber einer Beobachtung der weiteren Entwicklung vorbehalten bleiben. Wegen dieser stufigen Umsetzung bietet es sich an, den Gänsmarkt nach dem Shared-Space-Prinzip umzubauen, das gestalterisch sowohl eine Nutzung mit als auch ohne Kfz-Verkehr zulässt.

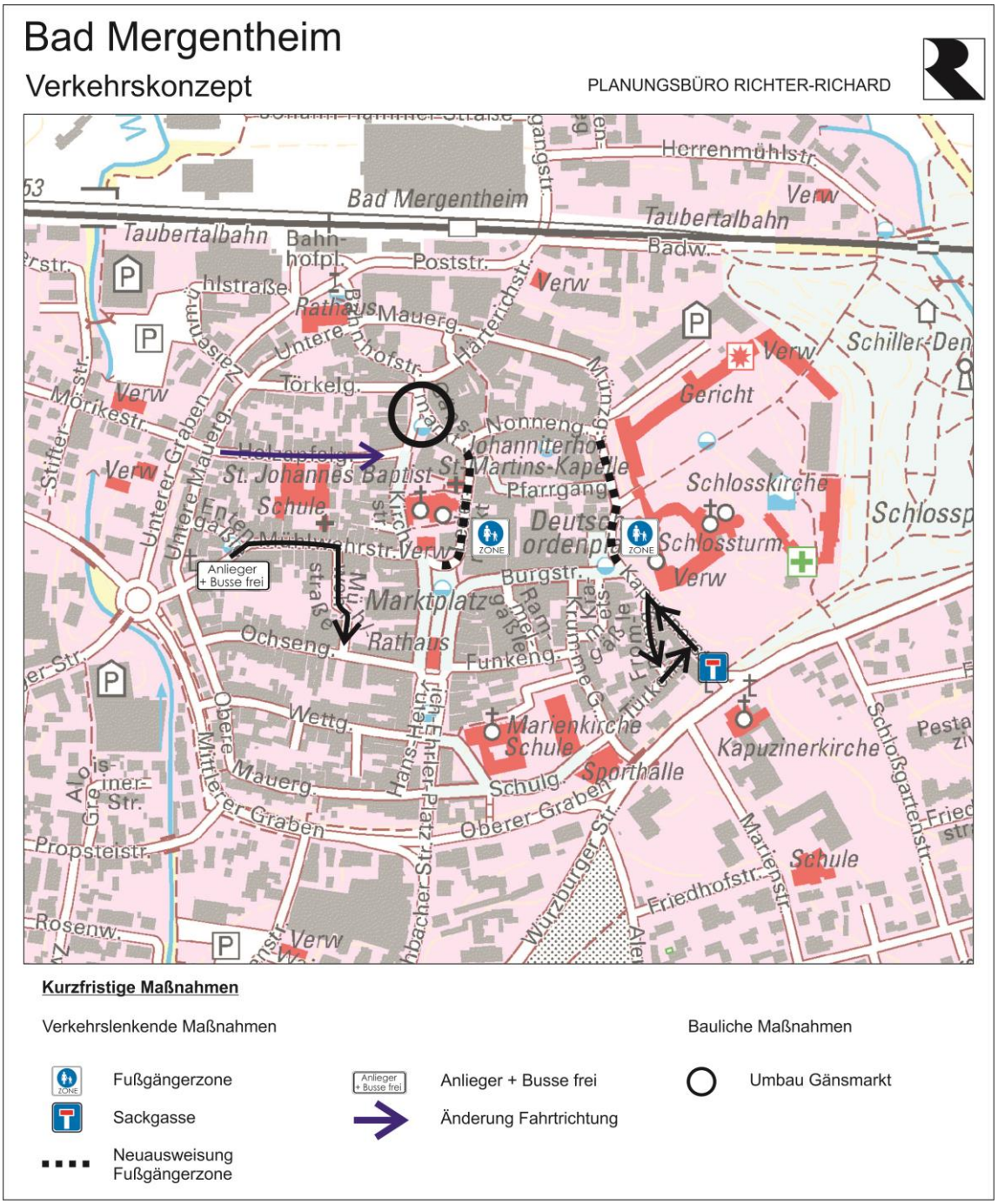


Abb. 9.4: Erste Stufe – kurzfristige Maßnahmen, Teil 1

Weitere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die parallel umgesetzt werden können, sind:

- Erhöhung des Verkehrswiderstands auf der Deutschordenstraße – Igersheimer Straße durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Einführung von Bewohnerparken und Anpassung der Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten und -arten.
- Einrichtung von gesicherten Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr auf dem Grabenring.

Generell gilt, dass die langfristigen Maßnahmen einen zeitlichen Vorlauf benötigen, so dass bereits kurzfristig mit den Vorbereitungen begonnen werden sollte, damit sich der Umsetzungszeitraum nicht zu weit nach hinten verschiebt. Dazu gehören u. a. folgende Aufgaben:

- Vertiefende Untersuchungen,
- Abstimmung mit Dritten.

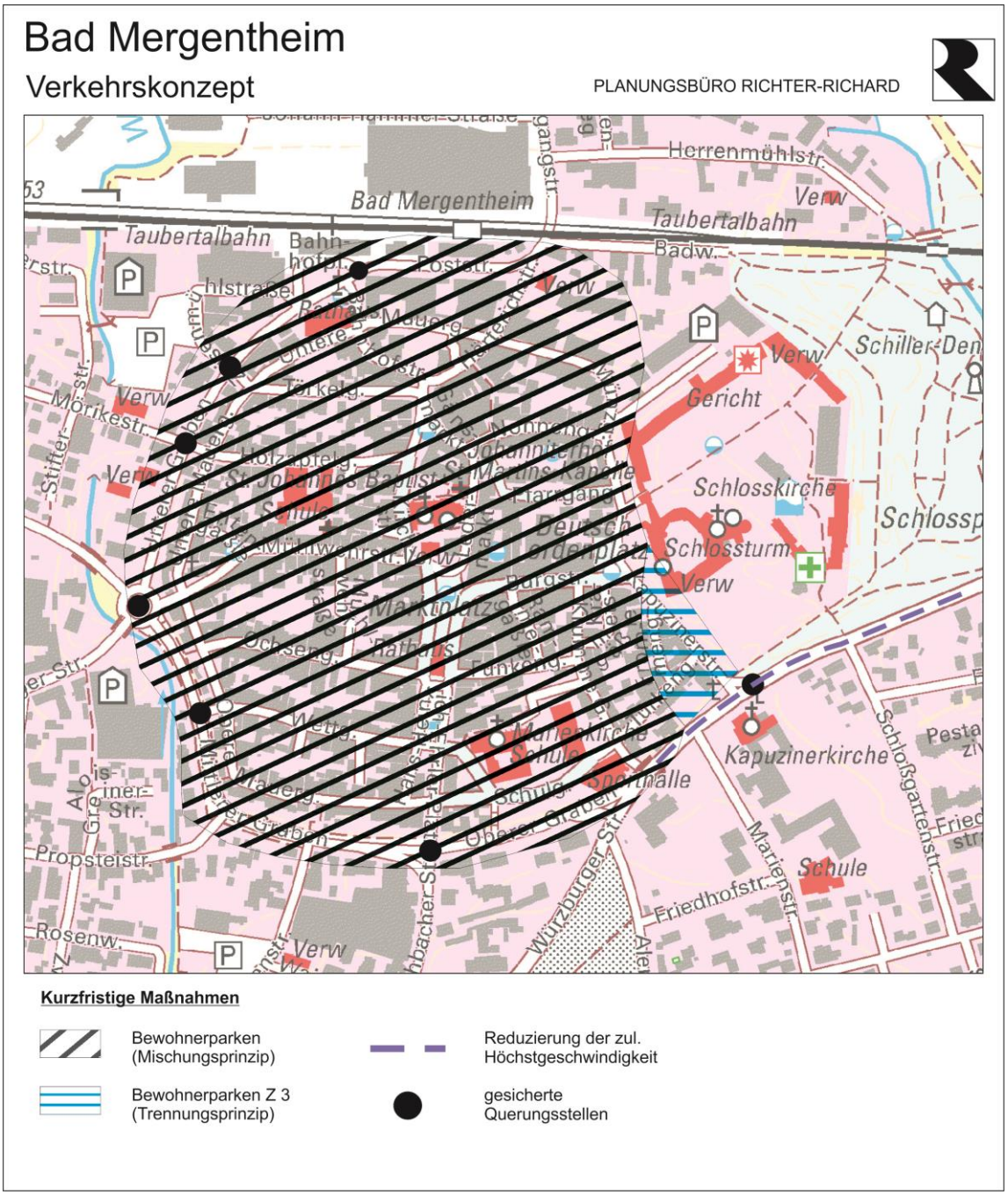


Abb. 9.5: Erste Stufe – kurzfristige Maßnahmen, Teil 2

Zweite Stufe – Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Um den Durchgangsverkehr von der Achse Deutschordenstraße – Igersheimer Straße – Schillerstraße möglichst weitgehend auf die Ortsumfahrungen zu verdrängen, sind neben der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und den verkehrslenkenden Maßnahmen der Innenstadt flankierende bauliche Maßnahmen notwendig.

Die ehemalige Bundesstraße (Deutschordenstraße und Igersheimer Straße) ist unverändert leistungsfähig und erschwert Fußgängern die Querung von den neu entstandenen Wohngebieten Richtung Altstadt und Tauber. Im Zuge der Landesgartenschau soll die Deutschordenstraße – Igersheimer Straße umgebaut werden. Geplant ist, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zum Teil zurückzubauen und den gewonnenen Platz für Alleen und breite Fuß- und Radwege zu nutzen, die dann auch in der Würzburger und Wachbacher Straße fortgeführt werden können. Dies würde den Verkehrswiderstand auf den zulaufenden Straßen erheblich erhöhen und wesentlich dazu beitragenden, den größten Teil des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße B 19 – B 290 verdrängen, und die alte Ortsdurchfahrt städtebaulich einzubinden.

Weitere Maßnahmen, die mit baulichen Änderungen bzw. vertieften Prüfungen und Planungen verbunden sind, beziehen sich auf die Verkehrsführung im Bereich Härterichstraße/ Münzgasse:

- Die nördliche Härterichstraße soll zukünftig im Zweirichtungsverkehr betrieben werden, um den Querverkehr aus der Bahnhofstraße über den Gänsmarkt in die Münzgasse zu vermeiden.
- Umbau des Knotenpunkts Härterichstraße/ Poststraße. Vor allem die Abbiegebeziehung Poststraße – Härterichstraße muss hergestellt werden, da diese bisher aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht vorhanden ist.
- Die Münzgasse soll zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahren werden.
- Die Nonnengasse soll für den für den Kfz-Verkehr gesperrt werden bzw. nur noch für Anlieger freigegeben werden.

Die Stadtplätze (bis auf den Gänsmarkt) werden mittel- bis langfristig umgebaut. In diesem Zusammenhang kann der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen zeitgleich erfolgen.

Auch der Abschluss der angestrebten Rad- und Fußwegachse ist im mittleren bis langfristigen Bereich zu sehen. Die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung ist im weiteren Verlauf vertieft zu prüfen und mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Der Bahnhof wird mittel- bis langfristig als Mobilpunkt umgebaut und stadtgestalterisch aufgewertet. Er stellt zudem den Start- und Endpunkt der autonomen Shuttle-Busse dar, die in den nächsten Jahren die Erschließung der Altstadt und des Kurparks gewährleisten sollen.

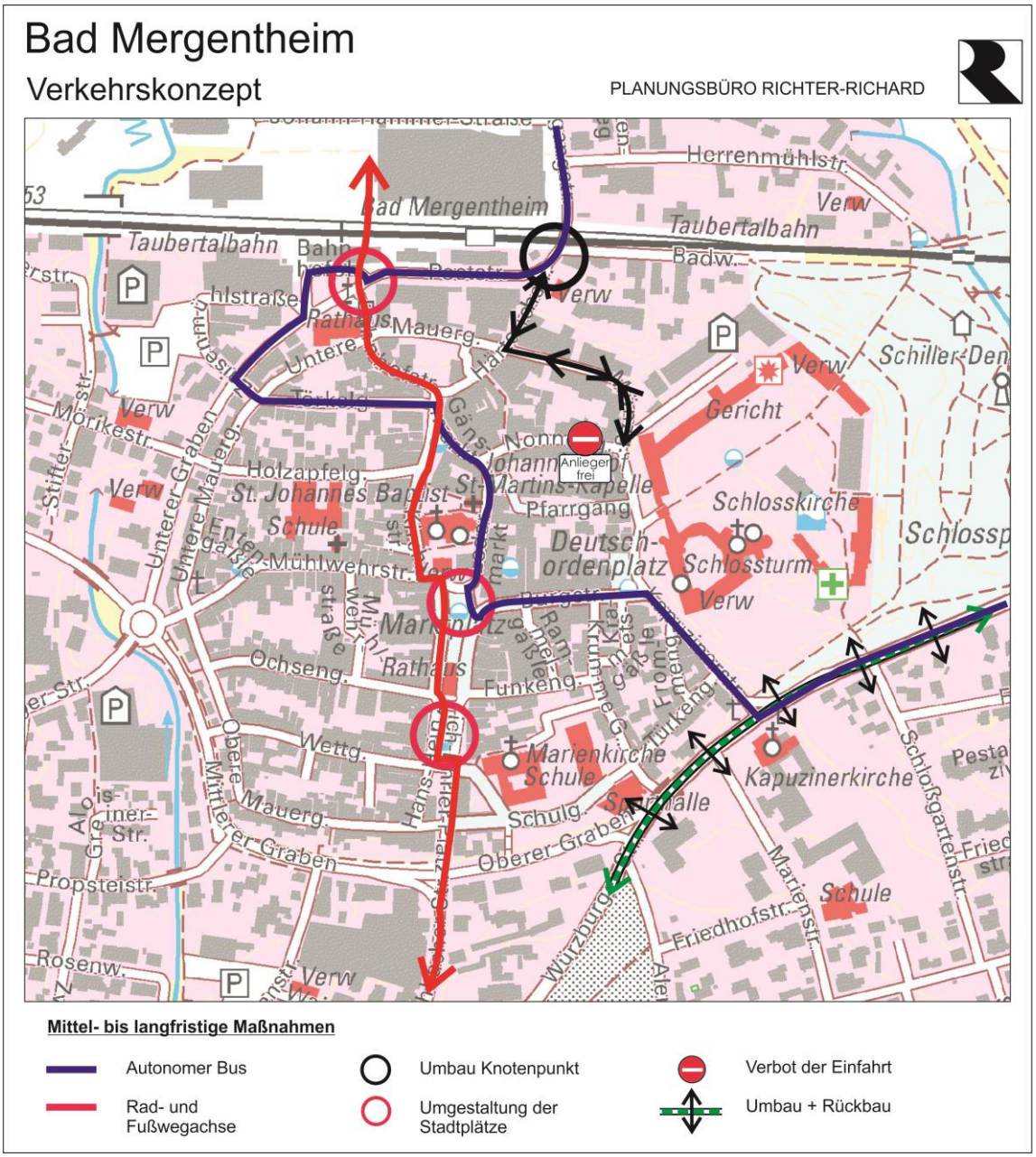


Abb. 9.6: Zweite Stufe – Mittel- bis langfristige Maßnahmen

10. AUSBLICK UND WEITERE VORGEHENSWEISE

Das erarbeitete Konzept bildet einen Auftakt, die Probleme in der Innenstadt fundiert zu erkennen, Lösungen zu diskutieren und in die Umsetzung einzusteigen. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass ein gesamtstädtisches Konzept erforderlich ist, in dem die einzelnen, zuvor diskutierten Bausteine ineinandergreifen. Wichtig ist, dass Erfahrungen gesammelt werden und der Prozess als "lernende Planung" verstanden wird.

Vor allem die Umstrukturierung des Bereichs Herrenwiesen und der Schnittstelle Bahnhof (Verlagerung ZOB, fußläufige Querbarkeit, Nutzung von Stellplatzpotenzialen) besitzen eine hohe strategische Bedeutung für die weitere Entwicklung.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten schrittweise umgesetzt und regelmäßig evaluiert werden. Vor allem im Zuge der Erneuerung der Versorgungsleitungen am Gänsmarkt kann das vorgeschlagene Erschließungskonzept als Umleitung umgesetzt werden. Im Anschluss an die Bauarbeiten können die gewonnen Erfahrungen ausgewertet und bewertet werden.