Eberbach am Neckar

Fachwerk und Fluss – Natur und Genuss!

STADT EBERBACH

Gesamtverkehrskonzept

-Kurzbericht-

Karlsruhe, 22. Oktober 2025

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Ingenieurbüro für Verkehrswesen • Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG • Greschbachstraße 12 • D-76229 Karlsruhe
Telefon: 07 21 / 9 62 60 - 0 • Fax: 07 21 / 9 62 60 - 50 • mail@koehler-leutwein.de • www.koehler-leutwein.de

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeine Zielsetzungen 1
2. Klimaschutzziele im Bereich Mobilität 4
3. Verkehrs- und Bestandsanalyse 6
3.1 Verkehrszählungen 7
3.2 Ruhender Verkehr 9
3.3 ÖPNV 11
3.4 Klassifizierte Straßen 12
3.5 Geschwindigkeiten 13
3.6 Ladeinfrastruktur und Carsharing 14
3.7 Öffentliche Einrichtungen 14
3.8 Unfallstatistik 15
3.9 Radabstellanlagen 17
3.10 Radverkehrsbelastungen 17
3.11 Hauptnetze Bestand 17
4. Bürgerbeteiligung 19
4.1 Haushaltsbefragung 19
4.1.1 Repräsentativität 19
4.1.2 Auswertung - Mobilitätsvoraussetzungen 21
4.1.3 Auswertung - Verkehrsmittelnutzung 24
4.1.4 Auswertung - Parken 31
4.1.5 Auswertung - Wünsche 32
4.2 Meinungskarte 37
4.2.1 Verfahren 37
4.2.2 Statistik 38
4.2.3 Auswertung 41
4.2.4 Bürgeranmerkungen 43
4.3 Bürgerveranstaltung 43
5. Allgemeine themenbezogene Leitsätze und Ziele 44
6. Szenarien zur Mobilität in Eberbach 46
6.1 Ausgangssituation 46
6.2 Zielszenario für den Modal-Split in Eberbach 47
6.3 Weitere verkehrliche und finanzielle Auswirkungen aus der Wahl des Szenarios 2 52
7. Handlungsfelder – Maßnahmenentwicklung 55
8. Maßnahmen und Bewertung 57

9. Maßnahmen 58
9.1 Kernstadt 63
9.1.1 Radverkehr 63
9.1.2 Fußverkehr 79
9.1.3 Kfz- und ruhender Verkehr 98
9.1.4 Ladeinfrastruktur 101
9.1.5 Carsharing 105
9.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr 107
9.1.7 Mobilitätspass 108
9.2 Rockenau 109
9.3 Brombach 109
9.4 Neckarwimmersbach 110
9.5 Lindach 110
9.6 Friedrichsdorf / Oberdorf 110
9.7 Pleutersbach / Igelsbach 111
9.8 Gaimühle 111
9.9 Unterdielbach 112
9.10 Schöllenbach 112
10. Umsetzung des Mobilitätskonzeptes 112
11. Zusammenfassung 114

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	
1	Lage der Zählstellen im Juni 2023 - Eberbach
2	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Badisch Schöllenbach
3	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Brombach
4	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Oberdorf / Friedrichsdorf
5	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Gaimühle
6	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Igelsbach / Pleutersbach
7	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – Lindach
8	Lage der Zählstellen im Juni 2023 – - Rockenau
9	Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Eberbach
10	Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Eberbach
11	Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Badisch Schöllenbach
12	Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Badisch Schöllenbach
13	Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Brombach
14	Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Brombach
15	Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Oberdorf / Friedrichsdorf

Anlage

16 Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Oberdorf / Friedrichsdorf

17 Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Gaimühle

18 Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Gaimühle

19 Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Igelsbach / Pleutersbach

20 Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Igelsbach / Pleutersbach

21 Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] - Lindach

22 Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Lindach

23 Belastung des Knotenpunktes von 6:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/4h] – Rockenau

24 Belastung des Knotenpunktes von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/4h] – Rockenau

25 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Eberbach

26 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Badisch Schöllenbach

27 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Brombach

28 Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Oberdorf / Friedrichsdorf

Anlage

29	Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Gaimühle
30	Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Igelsbach / Pleutersbach
31	Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Lindach
32	Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h] aus Knotenpunktszählung Juni 23 – Rockenau
33	Parkraumerhebung – Bereiche der Erfassung
34.1 - 34.2	Parkraum Eberbach Bestand – Tabelle
35.1 - 35.5	Parkraum Eberbach Auslastung am 21.09.23 – Tabelle
36.1 - 36.2	Parkraumerhebung Auslastung am 21.09.23 – Grafik
37	Ruhender Verkehr – Gehwegparken am 21.09.2023
38.1	Parksituation Kernstadt nördlicher Teil - Bestand
38.2	Parksituation Kernstadt südlicher Teil Bestand
39	Parkraumbewirtschaftung Bestand
40	Haltestellen
41.1 – 41.2	Einzugsgebiete Haltestellen Fußwege
42.1 – 42.2	Fußwege zu Haltestellen
43	Klassifizierte Straßen
44.1 – 44.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
45	Ladestationen und Carsharing - Bestand

Anlage

46.1 – 46.2	Einrichtungen
47	Radabstellanlagen
48	Anzahl Radfahrer pro Streckensegment
49.1 – 49.2	Hauptnetz MIV
50.1 – 50.2	Hauptnetz Radverkehr
51	Meinungskarte
52.1	Heat-Map Lob
52.2	Heat-Map Ideen und Anmerkungen
52.3	Heat-Map Kritik
53.1 – 53.6	Bürgeranmerkungen
54	Maßnahmenpotenziale Radverkehr
55.1 – 55.2	Zielnetz Radverkehr
56	Maßnahmenpotenziale sonstiges
57	Fußwegekonzept – Lage der Routen
58.1 – 58.8	Barrierefreies Fußwegekonzept Eberbach
59.1 – 59.2	Zielnetz MIV
60.1	Parksituation nördlicher Teil Planung
60.2	Parksituation südlicher Teil Planung
61	Parkraumbewirtschaftung Planung
62.1 – 62.2	Ladestationen Planung

Anlage

63 Maßnahmenpotenziale Rockenau

64 Maßnahmenpotenziale Brombach

65 Maßnahmenpotenziale Neckarwimmersbach

66 Maßnahmenpotenziale Lindach

67 Maßnahmenpotenziale Oberdorf / Friedrichsdorf

68 Maßnahmenpotenziale Igelsbach / Pleutersbach

69 Maßnahmenpotenziale Gaimühle

70 Maßnahmenpotenziale Unterdielbach

71 Maßnahmenpotenziale Schöllenbach

72.1 – 72.7 Maßnahmenlisten mit Priorisierung

1. Allgemeine Zielsetzungen

Ziel der Untersuchung ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Eberbach. Hierzu wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um die aktuelle verkehrliche Situation zu analysieren und zudem erforderliche bzw. mögliche Verbesserungsvorschläge ableiten zu können. Dies betrifft insbesondere die Anpassung und Optimierung der vorhandenen Verkehrswege, sodass unterschiedliche Mobilitätsanforderungen optimiert und deren Vernetzung verbessert werden können.

Das Mobilitätskonzept ist ein integriertes Handlungskonzept für die zukünftige Mobilität und die politische Steuerung der verkehrlichen Ziele. Hierbei sind die einzelnen Verkehrsarten nicht getrennt, sondern vielmehr in einem Gesamtkontext zu sehen und die hieraus resultierenden Abhängigkeiten untereinander zu betrachten.

Verkehr und Mobilität entwickeln sich aktuell sehr dynamisch. Aus diesem Grund müssen unterschiedliche Herangehensweisen zur Sicherstellung der weiterhin notwendigen individuellen Mobilität betrachtet werden. Dies ist eine große Herausforderung für die städtische Mobilitäts- und Verkehrsplanung, wie aber auch die integrierte Stadtentwicklungsplanung.

Es muss besonders darauf geachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal und mit möglichst geringen negativen Auswirkungen abbilden können. Insbesondere sind negative Auswirkungen auf die Bestandsstrukturen und die Umwelt entsprechend zu berücksichtigen.

Dies betrifft nicht zuletzt auch die Intermodalität der unterschiedlichen Verkehrsarten. Zukünftig kann nicht mehr ein Verkehrsmittel allein sämtliche Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Hier müssen vielmehr alle Verkehrsmittel einerseits einzeln, als auch in der Gesamtheit und die Abhängigkeiten untereinander berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird eine bessere Vernetzung und die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, im Planungsprozess angestrebt. Teilweise werden auch bereits konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und Förderung nachhaltiger Mobilität aufgezeigt.

Auf dieser Basis wird ein Gesamtverkehrskonzept für Eberbach entwickelt, welches die nachstehenden Schwerpunkte enthält:

- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- Einbindung der Radwegeverbindungen in das Radwegenetz,
- Regelung von Dauerparkern und Parken allgemein,
- Schaffen von Fahrradabstellplätzen bzw. Neuausrichtung und Erweiterung bereits bestehender Systeme,
- Ausbau der Barrierefreiheit,
- alternative Antriebe und Ladestellen,
- Aufrechterhaltung der individuellen Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten.

Zur Beurteilung der bestehenden Infrastruktur werden umfangreiche Erhebungen zum fließenden und ruhenden Verkehr in Eberbach durchgeführt. Diese bilden die Basis zur Erarbeitung der nachfolgenden Teilkonzepte:

- Konzept motorisierter Verkehr
- Radverkehrskonzept
- Fußverkehrskonzept
- Fußgängerquerungskonzept
- Schulwegekonzept
- Modal-Split-Erhebung
- Parkraumkonzept
- Intermodales Verkehrsmodell für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklungsplanung

Für den motorisierten Verkehr wird ein Teilkonzept entwickelt, das zu einer Verbesserung der heutigen Situation und zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen soll. Zudem steht hier der Zusammenhang mit Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Zur Beurteilung der Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen auf den Verkehr in Eberbach wurde ein intermodales Verkehrsmodell entwickelt, über das entsprechende Verlagerungen auf unterschiedliche Mobilitätsarten abgebildet werden können. Für den Radverkehr wird ein Radverkehrskonzept entwickelt, das auch den Ausbau des RNK Radwegenetzes insbesondere entlang des Neckars berücksichtigt. Für Fußgänger wird ein Konzept entwickelt, welches vor allem der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Rechnung trägt. Das zu erstellende Parkraumkonzept hat eine verbesserte Auslastung der ausgewiesenen Stellplätze für den motorisierten Verkehr zum Ziel und macht Vorschläge zur Erweiterung der bereits vorhandenen Parkraumbewirtschaftung. Hierbei wird auch die aktuelle Nutzung des öffentlichen Raumes, der allen gehören sollte, kritisch hinterfragt. Um entsprechende Aussagen zum aktuellen Modal-Split, d.h. die Verteilung der täglichen Wege auf unterschiedliche Verkehrsarten, zu erhalten, wurde eine offene Haushaltsbefragung online durchgeführt. Aus dieser wird ein Zielszenario für Eberbach abgeleitet. Im Laufe der Bearbeitung wurde regelmäßig der jeweilige Kenntnisstand einem Lenkungskreis in Eberbach vorgestellt und die Ergebnisse besprochen, um zielgerichtet ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Eberbach entwickeln zu können.

Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird somit ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung vorgelegt. Auf Basis dieses nachhaltigen Mobilitätskonzeptes sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden.

Die Zieldefinition zum Mobilitätssystem sollte sich durch einen hohen Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel auszeichnen. Hierdurch können verkehrsbedingte Emissionen reduziert werden. Nachhaltige Mobilität wie der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV muss zielgerichtet angepasst werden, sodass diese eine realistische Alternative zur Nutzung des Pkw darstellen. Verkehrsflächen müssen so gestaltet werden, dass sie entsprechend multifunktional genutzt werden können. Zudem muss zukünftig verstärkt die grüne Infrastruktur ausgebaut werden, um einer Aufheizung der Verkehrsflächen entgegenwirken zu können.

Sämtliche dargestellten Potentiale bzw. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Eberbach werden in den jeweiligen Teilberichten bewertet und die zu erwartenden Kosten für die Stadt Eberbach detailliert angegeben.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der Einzeluntersuchungen zusammengefasst, um einen Beschluss des strategischen Mobilitätskonzeptes zu ermöglichen. Die jeweiligen Teilberichte werden anschließend übergeben, um die jeweilige Förderung abrufen zu können. Nach Beschlussfassung zum Gesamtverkehrskonzept werden die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen mit der entsprechenden Verkehrsbehörde und Polizei abgestimmt, um eine diesbezügliche

verkehrsrechtliche Anordnung zu bekommen. Maßnahmen mit einem hohen finanziellen Aufwand müssen detailliert geplant werden und jeweils durch den Gemeinderat final beschlossen werden.

2. Klimaschutzziele im Bereich Mobilität

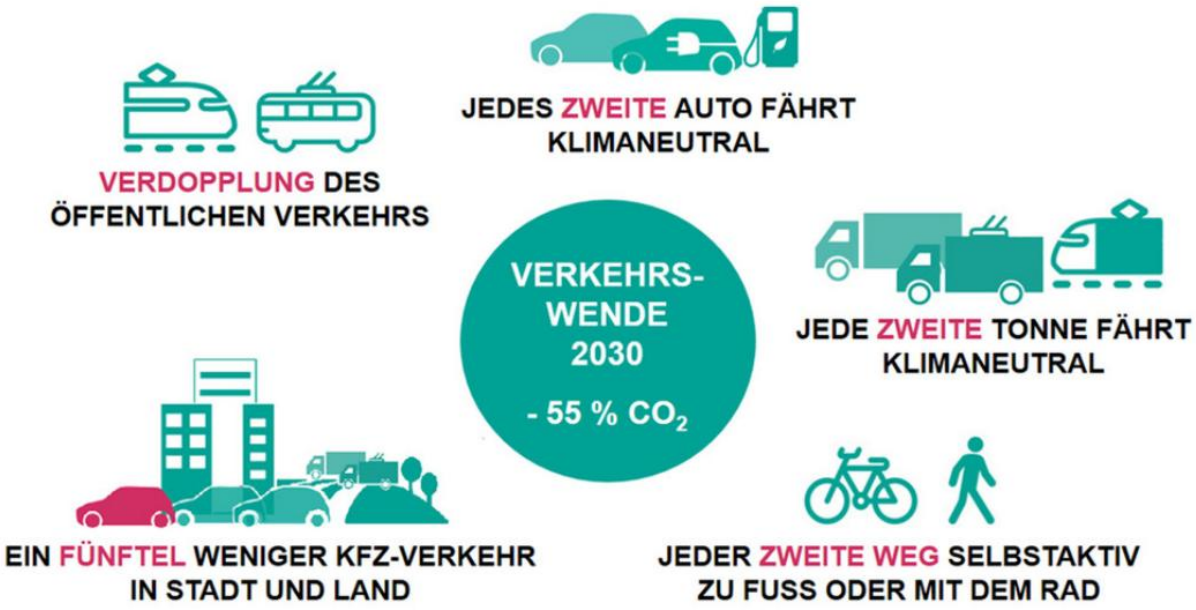
Seit dem 24. Oktober 2020 ist die Novelle des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg in Kraft. Zentrales Element des Klimaschutzgesetzes sind die Klimaschutzziele für die Jahre 2030 und 2050. Diese geben die Richtung für die Klimapolitik des Landes vor. In diesem werden klare Ziele definiert, um den Treibhausgasausstoß des Landes zu reduzieren. Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Gesamtemissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 um mindestens 65 % gesenkt werden. 2040 soll über eine schrittweise Minderung die Netto-Treibhausgasneutralität („Klimaneutralität") erreicht werden. Das Klimaschutzgesetz möchte die unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels begrenzen. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen zu sehen, die die Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich dauerhaft senken. Die CO_2-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 sollen um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 reduziert werden.

Um eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 zu erreichen, hat sich das Land Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs,
- jedes zweite Auto fährt klimaneutral,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten und dem Land,
- jede zweite Tonne fährt klimaneutral,
- jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

Nachstehend sind die allgemeinen Ziele 2030 hinsichtlich Klimaschutz und Verkehrswende des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg dargestellt.

Ziele für Verkehrswende in Baden-Württemberg



Demnach soll der öffentliche Verkehr verdoppelt werden. Ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr soll in den Städten und auf dem Land unterwegs sein. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn deutliche Anstrengungen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und des öffentlichen Verkehrs gemacht werden. Ein „Weiter so" ist daher nicht mehr möglich. Um jedoch das Ziel, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten erreichen zu können, muss ein erhebliches Umdenken im Zusammenhang mit Mobilität und der Nutzung des Straßenraums erfolgen. Um die Zielsetzung zu erreichen, dass jeder zweite Weg selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden wird, muss die entsprechende Infrastruktur massiv ausgebaut werden. Gleiches trifft auf den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) zu, der bis 2030 eigentlich verdoppelt werden soll. Bessere Stadträume führen zu einer Verbesserung des Stadtlebens. Dies bezieht sich auch auf die Bedingungen für nachhaltige Mobilität, insbesondere für die Radfahrer und Fußgänger. Ein Ausbau der Infrastruktur für Radverkehr führt immer auch zu mehr Radfahrern und damit einhergehend zu einer Reduzierung der motorisierten Verkehrsbelastungen.

Stadtplanung und Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung werden zukünftig immer mit der Frage einer Einladung für die einzelnen Verkehrsarten einhergehen. Somit wird auch im Mobilitätskonzept berücksichtigt, dass sich die integrierte Stadtplanung auch auf die Mobilitätsplanung auswirkt. Dies bedeutet, dass schönere Straßen mit breiteren Gehwegen und mehr Plätzen sowie eine höhere Aufenthaltsqualität das Stadtleben nachhaltig verbessern und somit zu einer Steigerung der nachhaltigen Mobilität führen. Gegenüber den Klimaschutzzielen des Landes wird für das Mobilitätskonzept jedoch das Zieljahr 2035 veranschlagt, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass in den kommenden sechs Jahren (Basisjahr 2024) sämtliche Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept umgesetzt werden können. Dies ist jedoch zur allgemeinen Zielerreichung voraussichtlich erforderlich.

Am 18.03.2021 fasste der Gemeinderat bereits den Beschluss, dass die Stadt Eberbach bis zum Jahr 2035 klimaneutral sein möchte. Das Ziel wurde aus dem Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 abgeleitet und entspricht dem 1,5 °C-Ziel. Das Ziel beinhaltet auch die Selbstverpflichtung der Verwaltung und der Stadtwerke, bis 2035 klimaneutral zu arbeiten. Der Dialog mit der Bürgerschaft soll aktiv gesucht werden, um alle Möglichkeiten zu finden, das gesetzte Ziel zu erreichen. Der Sektor Verkehr hat entsprechend „Meilensteinplan Klimaneutralität 2035" einen Anteil von 10 % am Endenergieverbrauch in der Stadt Eberbach. Da in diesem Sektor der Anteil erneuerbarer Energien bzw. alternativer Antriebe nach wie vor sehr gering ist, bietet dieser langfristig hohe Einsparpotenziale. Bis zum Zieljahr 2035 ist voraussichtlich davon auszugehen, dass ein weitreichender Technologiewechsel auf alternative Antriebskonzepte aber auch eine Verkehrsverlagerung Richtung Umweltverbund stattfinden wird. In Verbindung mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien im Stromsektor (entweder auf dem Stadtgebiet gewonnen oder von außerhalb zugekauft) kann dadurch langfristig von einem hohen THG-Einsparpotenzial ausgegangen werden. Die Zielsetzung im Verkehrssektor wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes detailliert ausgearbeitet.

3. Verkehrs- und Bestandsanalyse

Die Stadt Eberbach liegt im Rhein-Neckar-Kreis im Norden Baden-Württembergs. Sie grenzt an die Gemeinden Schönbrunn, Waldbrunn und Neunkirchen sowie an das Bundesland Hessen. Eberbach ist unterteilt in die Kernstadt, den Stadtteil Neckarwimmersbach sowie die Ortsteile Brombach, Friedrichsdorf, Lindach, Rockenau, Igelsbach, Gaimühle, Unterdielbach, Badisch-Schöllenbach und Pleutersbach.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept bzw. in den Teilberichten wird Neckarwimmersbach aufgrund der räumlichen Trennung durch den Neckar als eigener Stadtteil beschrieben. Tatsächlich ist Neckarwimmersbach kein eigener Stadtteil von Eberbach, sondern ein Teil der Kernstadt.

Im Rahmen dieses Kapitels wird auf die durchgeführten Verkehrserhebungen, aber auch auf die Ergebnisse der Ortsbegehungen eingegangen.

3.1 Verkehrszählungen

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurden im gesamten Stadtgebiet von Eberbach Verkehrszählungen durchgeführt. Es wurde jeweils die Belastung in den Spitzenstundenzeitbereichen von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr ermittelt. Als Zählgeräte kamen Videokameras der Firma Miovision zum Einsatz, die auf einem Stativ montiert die Knotenpunkte aus ca. 6 m Höhe datenschutzrechtlich unbedenklich aufzeichnen. Die Querschnittszählungen erfolgten mithilfe von Seitenradarmessgeräten (SDR). Diese zeichnen neben den Belastungen auch die gefahrenen Geschwindigkeiten auf. Weiter wurde im Zuge der Kfz-Belastungen die Radverkehrsströme auf der Straße aufgenommen. Die Auswertung der Kfz und Radfahrbelastungen erfolgte automatisiert. Die Lage der einzelnen Zählstellen ist in den **Anlagen 1** bis **8** dargestellt.

Die Ergebnisse für die vor- und nachmittäglichen Spitzenstundenzeitbereiche sind in den **Anlagen 9** bis **24** für die erfassten Knotenpunkte aufgetragen. Insgesamt zeigen sich erwartungsgemäß deutlich geringere Verkehrsbelastungen in den Stadtteilen als in der Kernstadt. Der Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße / Güterbahnhofstraße weist dabei die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Bei allen erfassten Knotenpunkten liegen die Verkehrsbelastungen am Nachmittag über den vormittäglichen Belastungen. Die dargestellten 4-stündigen Verkehrsbelastungen dienten im Weiteren als Grundlage zur Ermittlung des werktäglichen Gesamtverkehrs (DTV_w). Zur Ermittlung wurden allgemeine Hochrechnungsfaktoren sowie Faktoren aus vergleichbaren Verkehrszählungen herangezogen.

Die aus den Verkehrszählungen abgeleiteten werktäglichen Gesamtverkehrsbelastungen können den **Anlagen 25** bis **32** entnommen werden. Die Wilhelm-Blos-Straße südlich der Güterbahnhofstraße ist mit maximal

ca. 13.600 Kfz/24 h belastet. Die Friedrichsdorfer Landstraße ist mit maximal ca. 8.100 Kfz/24 h im Süden bzw. ca. 6.800 Kfz/24h im Norden der Kernstadt belastet. In der Güterbahnhofstraße ergeben sich Belastungen von maximal ca. 6.500 Kfz/24 h im Osten. In der Odenwaldstraße treten Belastungen von ca. 9.500 Kfz/24 h und auf der B 37 (Uferstraße) westlich der Neckarstraße treten Belastungen von maximal ca. 11.500 Kfz/24 h auf. Die Beckstraße in Neckarwimmersbach ist mit ca.11.800 Kfz/24 h belastet und in der Schwanheimer Straße treten Belastungen von ca. 7.200 Kfz/24 h auf.

In Brombach treten Belastungen von ca. 500 Kfz/24 h auf der Brombacher Straße und ca. 140 Kfz/24 h auf dem Hainbrunner Weg auf. In Friedrichsdorf ist die Amorbacher Straße (K 2311) mit ca. 1.500 Kfz/24 h im unteren Bereich und mit ca. 1.300 Kfz/24 h im oberen nördlichen Bereich belastet. In Lindach tritt mit ca. 6.900 Kfz/24 h auf der B 37 die höchste Belastung in den Stadtteilen auf. Die K 4112 in Rockenau ist mit maximal ca. 2.000 Kfz/24 h nördlich der Mühlbergstraße belastet. Auf der Straße Im Wiesental in Igelsbach treten maximale Belastungen von ca. 600 Kfz/24 h auf. In Gaimühle ist die L 2311 mit maximal ca. 4.700 Kfz/24 h belastet. In Badisch-Schöllenbach ergeben sich Verkehrsbelastungen von maximal ca. 600 Kfz/24 h auf der Oberen Siegfriedstraße (L 3108) und in Pleutersbach verkehren maximal ca. 3.800 Kfz/24 h auf der Eberbacher Straße (L 595) nördlich des Triebwegs.

Zudem wurden in den **Anlagen 25** bis **32** auch die prozentualen Anteile des Schwerverkehrs größer 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht aufgetragen. Diese liegen bei den erfassten Knotenpunkten der Kernstadt zwischen 2 und 5 % im Stadtgebiet und bei ca. 8 % auf der B 37 (Uferstraße). Die höchsten Schwerverkehrsanteile treten in Brombach mit 6 bis 10 % und in Badisch-Schöllenbach mit bis zu 11 % auf, während die Schwerverkehrsanteile in den restlichen Stadtteilen zwischen 2 und 8 % liegen.

Neben dem Kfz-Verkehr wurden parallel auch Zählungen des Radverkehrs durchgeführt, der auf der Straße fährt. Dabei wurden mit ca. 220 Rad/24 h in der südlichen Friedrichsdorfer Landstraße die meisten Radfahrenden im Querschnitt erfasst. Ca. 70 Rad/24 h fahren auf der Güterbahnhofstraße Ost im Querschnitt auf der Fahrbahn und ca. 20 Rad/24 h treten in der Wilhelm-Blos-Straße auf. Die Neckarstraße ist mit ca. 40 Rad/24 h belastet und die Uferstraße mit ca. 30 Rad/24 h. In Neckarwimmersbach ist die Beckstraße mit ca. 140 Rad/24 h und

die Schwanheimer Straße mit ca. 90 Rad/24 h belastet. In den meisten Stadtteilen liegen die Radverkehrsbelastungen mit ca. 0 – 30 Rad/24 h aufgrund der Entfernungen und der Topologie unter denen der Kernstadt und Neckarwimmersbach. In Lindach fahren hingegen etwas mehr Radfahrende mit ca. 60 Rad/24 h. Die größten Radverkehrsbelastungen außerhalb der Kernstadt treten in Rockenau auf. Hier liegen die Belastungen bei ca. 150 Rad/24 h nördlich der Mühlbergstraße.

3.2 Ruhender Verkehr

Die Erfassung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum in der Kernstadt fand am Donnerstag, den 21.09.2023 statt. Insgesamt wurde die Auslastung des Parkraums in der Kernstadt in 6 Rundgängen um 7:00, 10:00, 12:00, 14:00, 17:00 und 20:00 Uhr erhoben. Das Zentrum der Kernstadt wurde für die Erfassung in insgesamt 136 Bereiche unterteilt. Die Lage der einzelnen Bereiche ist in der **Anlage 33** dargestellt. Wie aus den **Anlagen 34.1** bis **34.2** hervorgeht, sind in den 136 Bereichen in Eberbach insgesamt 2.137 öffentliche Stellplätze vorhanden. Der Großteil mit 1.770 Stellplätzen ist dabei markiert, 223 Stellplätze sind hingegen nicht markiert. Zu markierten Stellplätzen werden Stellplätze gezählt, die durch Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen, Parkbuchten oder beispielsweise farbig hervorgehobene Pflasterungen zum Parken vorgesehen sind. Nicht markierte Stellplätze hingegen befinden sich am Straßenrand, wo das Parken unter Einhaltung der Restfahrbahnbreite von 3,05 m erlaubt ist, aber nicht explizit durch Markierungen o.ä. hervorgehoben wird. Insgesamt 132 Stellplätze stehen ausschließlich für Kunden und 12 Stellplätze speziell für Mobilitätseingeschränkte zur Verfügung.

In den **Anlagen 35.1** bis **35.5** ist die Auslastung des Parkraums von Eberbach tabellarisch aufgetragen. Hierbei wird sowohl zwischen den Bereichen als auch nach der Uhrzeit differenziert. Zudem ist ein Tagesmittelwert dargestellt. Anzumerken ist, dass in einigen Bereichen, in denen kein Stellplatzangebot vorhanden ist, dennoch Fahrzeuge abgestellt werden. Dies führt zu Auslastungen >100 %. Ebenso ist es möglich, dass die Anzahl abgestellter Fahrzeuge die Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätze überschreitet. Dies kommt dann vor, wenn Fahrzeuge beispielsweise verkehrswidrig vor Grundstückszufahrten abgestellt werden.

Über alle Teilbereiche summiert ergibt sich eine Auslastung der Stellplätze zwischen ca. 62 % (Rundgang 10:00 und 12:00 Uhr) und ca. 28 % (Rundgang 07:00 Uhr) in Eberbach. Im Tagesmittel sind 47 % aller öffentlichen Stellplätze belegt, was 1.015 von 2.137 Stellplätzen entspricht.

Insbesondere in folgenden Bereichen ergeben sich sehr hohe Auslastungen im Tagesmittel:

- Neckarstraße
- Brückenstraße
- Adolf-Knecht-Straße
- Weidenstraße
- Bahnhofstraße Südost
- Gartenstraße
- Steigestraße Ost
- Hafenstraße
- Kerfenwiesen

Zu bestimmten Zeiten sind die Straßen in und um die Altstadt sowie im südlichen Teil der Kernstadt ebenfalls hoch ausgelastet, was jedoch im Tagesmittel weniger ins Gewicht fällt. Die Bereiche, in denen auch im Tagesmittel eine hohe Auslastung festgestellt wurde, liegen hauptsächlich östlich und westlich der Altstadt, wobei jedoch in einigen Straßen in fußläufiger Entfernung nur geringe bis mittlere Auslastungen auftreten.

Sämtliche Auslastungen der Parkbereiche sind nochmals grafisch in der **Anlage 36.1** und **36.2** dargestellt. Hieraus wird nochmals deutlich, dass die Bereiche mit hoher Auslastung (gemittelt über den Tag) vor allem im Süden der Kernstadt liegen und in den meisten Bereichen im Tagesmittel keine hohe Auslastung auftritt.

Darüber hinaus wurde erfasst, ob Fahrzeuge verkehrswidrig – insbesondere auf dem Gehweg – abgestellt sind. Wie aus **Anlage 37** hervorgeht, tritt nur in wenigen Bereichen des untersuchten Gebiets Gehwegparken im Tagesmittel auf. Bis auf die Friedrichsdorfer Landstraße lassen sich die betroffenen Bereiche auf hohe Auslastungen zurückführen. In der Friedrichsdorfer Landstraße hingegen kann das Gehwegparken darauf zurückgeführt werden, dass stellenweise legales

Gehwegparken markiert ist und dadurch weitere Fahrzeuge ebenfalls zur Hälfte auf dem Gehweg abgestellt werden. Dass insgesamt im Untersuchungsgebiet wenig Gehwegparken auftritt, kann damit begründet werden, dass die meisten Stellplätze markiert sind und somit klar aufgezeigt wird, wo geparkt werden kann und die Markierungen meist anziehend wirken.
Neben der Anzahl der Stellplätze wurde zudem auch die Parksituation des untersuchten Gebiets erfasst. Hierbei wurde die bereits beschriebene Stellplatzart, aber auch die bestehende Parkraumbewirtschaftung analysiert. Die jeweilige Verortung der Stellplätze ist in den **Anlagen 38.1** und **38.2** aufgetragen.

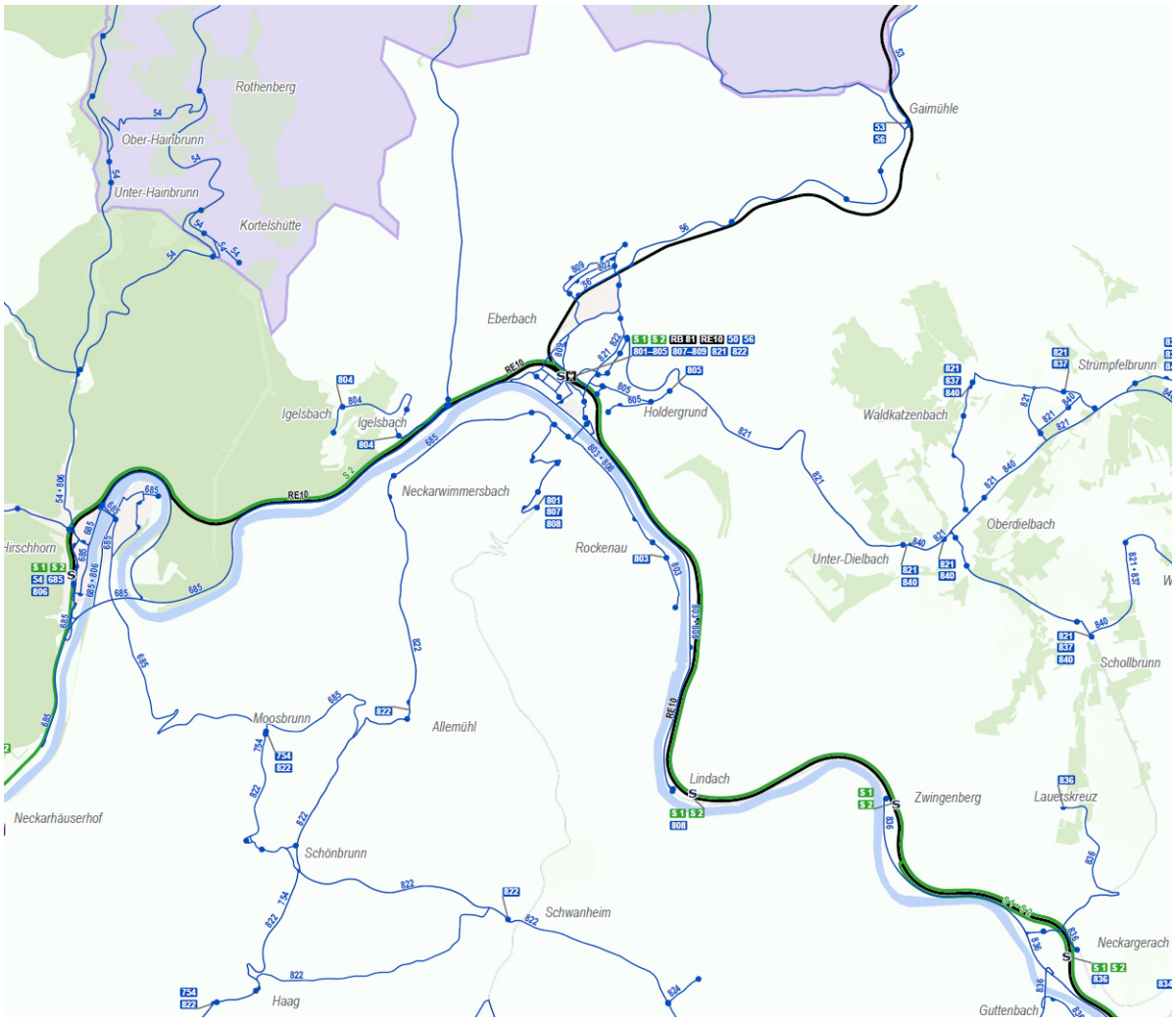
Die Parkregelung des erfassten Gebiets ist zudem vereinfacht in **Anlage 39** ohne Verortung der einzelnen Stellplätze dargestellt, um die Bereiche der verschiedenen Parkscheibenregelungen zu verdeutlichen. Es wird deutlich, dass im Bereich der Innenstadt eine Parkscheinregelung gilt, während weiter außerhalb vereinzelt das Parken mit Parkscheibe (2 Stunden) erlaubt ist. Vereinzelte Stellen mit Parkscheibenregelung sind mit anderer Dauer begrenzt (1 bzw. 3 Stunden) und in den restlichen untersuchten Straßen ist das Parken kostenlos und zeitlich unbeschränkt.

3.3 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird innerhalb Eberbachs durch 12 Buslinien erbracht. Diese dienen überwiegend als Zubringer von den äußeren Stadtteilen, aber auch aus der Kernstadt, zum Bahnhof. Von dort verkehren die S-Bahnlinien S1 und S2 sowie die Regionalbahn- und Regionalexpressbahnlinien RB81 / RB82 und RE10a. Somit wird Eberbach an Heidelberg und überörtliche Ziele wie Homburg (Saar) / Osterburken (Linie S1), Moosbach (Baden) / Kaiserslautern (Linie S2), Heilbronn / Mannheim (RE10a) oder Darmstadt (RB81) bzw. Frankfurt (Main) (RB82) angebunden.

In **Anlage 40** sind die Haltestelleneinzugsbereiche in Eberbach dargestellt. Dazu wurden um die Bushaltestellen Radien von 300 m eingezeichnet, die die Erreichbarkeit des ÖPNV in fußläufiger Entfernung von ca. 5 Minuten darstellt. Für den Bahnhof ergibt sich ein größerer Einzugsbereich von 600 m, bzw. ca. 10 Minuten Fußweg. Hieraus wird ersichtlich, dass bis auf den Parallelweg sowie den Bereich Lidl das gesamte Stadtgebiet im ÖPNV in Bezug auf die Haltestellenlage ausreichend abgedeckt ist.

Anlage 41.1 und **41.2** zeigt die nächstgelegenen Haltestellen der Gebäude in der Kernstadt Eberbach und die Fußwege hierzu. Daraus ergeben sich die berechneten Fußwege der Gebäude zu den jeweiligen Haltestellen, welche in **Anlage 42.1** und **42.2** abgebildet sind. Es zeigt sich, dass die meisten Fußwege zu Haltestellen in der Kernstadt unter 300 m liegen. Nur einzelne Gebäude in den Randlagen im Parallelweg, Karlstalweg und Neckarhälde liegen über 500 m von den jeweils nächstgelegenen Haltestellen entfernt.



3.4 Klassifizierte Straßen

Das Hauptnetz des MIV bezieht sich überwiegend auf die klassifizierten Straßen, welche sich aus Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zusammensetzen. Die Bundesstraßen sind in Eberbach die B 37 entlang des Neckars und die B 45 Richtung Gammelsbach. Landesstraßen verlaufen hauptsächlich zwischen der

Kernstadt und den Stadtteilen: Die L 595 verläuft Richtung Pleutersbach, die L 590 Richtung Neckarwimmersbach, die L 524 Richtung Unterdielbach und die L 2311 Richtung Friedrichsdorf. Die Kreisstraße K 4117 erschließt Brombach, die K 4115 Igelsbach und die K 4112 Rockenau. Östlich von Gaimühle verlaufen zudem die K 4113 und K 4114. Dass die klassifizierten Straßen die Hauptachsen des MIV in Eberbach bilden, spiegelt sich auch in den in Kapitel 2.1 dargelegten Verkehrsstärken wider. Baulastträger von klassifizierten Straßen sind im Gegensatz zum restlichen Straßennetz Eberbachs nicht die Stadt selbst, sondern der Bund bzw. das Land oder der Landkreis. Der Verlauf der Hauptrouten des MIV kann der **Anlage 43** entnommen werden.

3.5 Geschwindigkeiten

Eine Analyse der Geschwindigkeiten im Stadtgebiet Eberbach ergab, dass innerorts größtenteils Tempo 30 ausgewiesen ist. Einige wenige Straßen in der Kernstadt sind als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert. Im Zuge der klassifizierten Straßen ist überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Auf außerörtlichen Straßen gilt überwiegend Tempo 100.

Im Zuge der Verkehrszählung wurden, wie oben erwähnt, Seitenradarmessgeräte aufgestellt, welche auch die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden erfassen. In nachfolgender Tabelle sind die erfassten Geschwindigkeiten den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gegenübergestellt. Dabei entspricht V_{85} der Geschwindigkeit, welche in 85 % der Fälle nicht überschritten wird. Die höchsten Überschreitungen konnten in der Güterbahnhofstraße gemessen werden. Anstatt Tempo 30 lag die V_{85} bei 47 km/h. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch in der Uferstraße in einem mit Tempo 50 ausgewiesenen Abschnitt. Hier lag die V_{85} bei ca. 64 km/h. Geringere Geschwindigkeitsüberschreitungen gab es in der Wilhelm-Blos-Straße, der Neckarstraße, der Friedrichsdorfer Landstraße, der Lindenstraße und der Baumannstraße, bei der die von 85 % aller Fahrzeuge eingehaltene Geschwindigkeit ca. 5-6 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lag. Die auf den Strecken erlaubten Höchstgeschwindigkeiten sind in **Anlage 44.1** und **44.2** aufgetragen.

Zählstelle	Lage	Straße	zulässige Geschwindigkeit	V_{85}
Q01	Kernstadt	Wilhelm-Blos-Str.	50	55
Q02	Kernstadt	Güterbahnhofstr.	30	47
Q03	Kernstadt	Uferstr.	50	64
Q04	Kernstadt	Neckarstr.	30	35
Q05	Kernstadt	Friedrichsdorfer Landstr.	30	35
Q06	Pleutersbach	Eberbacher Str.	50	43
Q07	Lindach	Lindenstr.	50	55
Q08	Gaimühle	Friedrichsdorfer Landstr.	50/70	63
Q09	Friedrichsdorf	Baumannstr.	50	56

3.6 Ladeinfrastruktur und Carsharing

In Eberbach konnte Ladeinfrastruktur nur in der Kernstadt an fünf Stellen identifiziert werden:

- 2 Normalladepunkte in der Brückenstraße
- 4 Normalladepunkt am Bahnhofsplatz
- 2 Normalladepunkte 2 Normalladepunkte in der Friedrich-Ebert-Straße
- 1 Normalladepunkt am Neuer Weg-Nord (Lidl-Parkplatz)
- 2 Schnelladepunkte am Neuer Weg-Nord (Lidl-Parkplatz)
- 4 Schnellladepunkte Neuer Weg-Nord (Kaufland-Parkplatz)

Gleichzeitig wurde an der Ladestation am Bahnhofsplatz eine E-Carsharing-Station mit einem Fahrzeug eingerichtet, die die Anzahl wenig genutzter Zweit- und Drittfahrzeuge in Eberbach und deren Anschaffung verringern soll.

Die Verortung des Bestands an E-Ladestationen und Carsharing ist in **Anlage 45** dargestellt. Hierauf aufbauend wurde für Eberbach anhand des aktuellen Pkw-Bestands der Bedarf an weiteren Ladepunkten abgeschätzt, worauf in Kapitel 9.3.1 weiter angegangen wird.

3.7 Öffentliche Einrichtungen

Neben den Straßenbreiten wurden in der Ortsbegehung auch wichtige Einrichtungen wie Einzelhandel, Ärzte, Apotheken, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc. erhoben. Diese sind für die Stadtteile und die Kernstadt in **Anlage 46.1** und **Anlage 46.2** verortet.

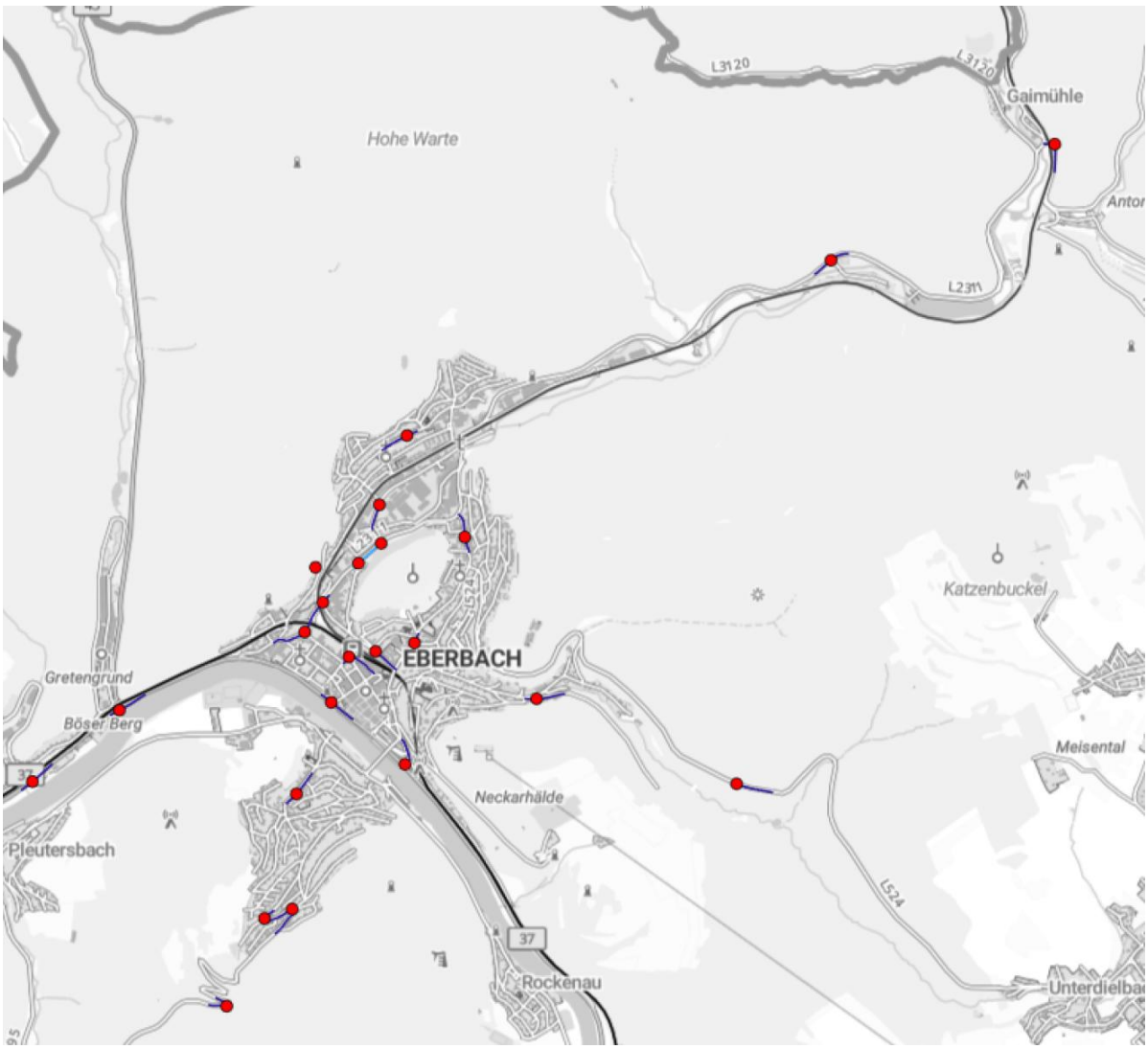
Es ergibt sich hieraus, dass die meisten Einrichtungen in der Kernstadt liegen, wobei eine höhere Dichte zwischen Bahnhof und Uferstraße zu verzeichnen ist. Besorgungen des täglichen Bedarfs können überwiegend im nördlichen Bereich der Kernstadt erledigt werden. Sportanlagen und Kindergärten sind über die gesamte Kernstadt verteilt.

In den Stadtteilen konnten weder medizinische Einrichtungen (Arzt / Apotheke) noch Einzelhandelsnutzungen festgestellt werden. Hierfür müssen den Bewohner in die Kernstadt fahren.

Bei der Entwicklung der Maßnahmen wurde darauf geachtet, die Erreichbarkeit der Einrichtungen – insbesondere bei hohem Aufkommen wie z.B. bei Supermärkten – vor allem für den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen.

3.8 Unfallstatistik

Zur Ermittlung von Unfallschwerpunkten wurden Unfallsteckkarten untersucht. Nachstehend ist beispielhaft die Unfallsteckkarte von 2022 für Eberbach dargestellt, die Unfälle mit Personenschaden beinhalten.



Quelle: Unfallatlas, Statistisches Bundesamt

Aus der Unfallsteckkarte geht hervor, dass sich 2023 überwiegend im gesamten Stadtbereich Unfälle mit geringer Häufigkeit ergeben haben. Eine Unfallhäufung kann in der Wilhelm-Blos-Straße zwischen Lidl und Jet-Tankstelle festgestellt werden. Auch in den davorliegenden Jahren ergaben sich an dieser Stelle, aber auch im Bereich Brückenstraße / Neckarstraße Unfallhäufungen mit 2-3 Unfällen im Jahr. Die vollständigen Unfalldaten können online unter unfallatlas.statistikportal.de abgerufen werden.

3.9 Radabstellanlagen

Im Rahmen der Ortsbegehungen wurden die zur Verfügung stehenden Radabstellanlagen identifiziert. Diese sind für die Kernstadt in **Anlagen 47** verortet. Differenziert wurde dabei zwischen verschiedenen Bügeln sowie nicht überdachten und überdachten Abstellanlagen im öffentlichen Raum. Auf halböffentlichen und privaten Grundstücken angebotene Radabstellanlagen sind hier nicht enthalten. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass insbesondere der Einzelhandel Radabstellanlagen anbietet. Positiv ist anzumerken, dass bei den Begehungen häufig Anlehnbügel vorgefunden wurden. Insgesamt sollte deren Anzahl im gesamten Stadtgebiet jedoch erhöht werden, da sie stabil sind, dem Fahrrad sicheren Halt geben und dafür sorgen, dass es nicht wegrollen kann. Zudem sind Rahmen und Laufrad mit einem einzigen Schloss anschließbar. Bloße Vorderradhalter – umgangssprachlich auch Felgenkiller genannt – werden daher nicht empfohlen.

3.10 Radverkehrsbelastungen

Die Bedeutung der einzelnen Radrouten kann der Anzahl an Radfahrenden je Streckensegment entnommen werden. Diese sind für Eberbach in **Anlage 48** dargestellt. Hieraus geht eine hohe Bedeutung des Neckartalradwegs südlich des Neckars hervor. Ebenfalls stärker befahren ist die Odenwaldstraße und Wilhelm-Blos-Straße östlich und westlich des Ohrsbergs.

Erhoben wurden die Daten im Jahr 2020 durch Auswertung einer dreiwöchigen Teilnahme am Klimabündnis Stadtradeln. Ziel war es, so viele Streckenkilometer wie möglich mit dem Rad zurückzulegen. Auch wenn die Teilnehmerzahl im Vergleich zur Einwohnerzahl von Eberbach gering ist, lassen sich durch die Anzahl der Radfahrenden je Streckenelement Rückschlüsse auf die Bedeutung der jeweiligen Radrouten schließen. Hierdurch lassen sich gewisse Streckenabschnitte im Detail überprüfen und zielgerichtete Maßnahmen, die einem Großteil der Nutzenden zugutekommen, entwickeln.

3.11 Hauptnetze Bestand

Im Rahmen eingehender Ortsbegehungen sowie den Ergebnissen der Verkehrsanalyse wurde in einem ersten Arbeitsschritt ein Hauptnetz für den MIV definiert. Diese sind in den **Anlagen 49.1** und **49.2** für Gesamt- und Kernstadt dargestellt. Für den motorisierten Individualverkehr wurden dabei insbesondere die klassifizierten Straßen sowie wichtige nicht klassifizierte innerörtliche

Hauptverkehrsstraßen in das heutige Hauptverkehrsnetz aufgenommen. Dazu zählen neben den Bundesstraßen B 37 und B 45 die Landesstraßen L 524, L 590, L 595 und L 2311, die Kreisstraßen, die die Stadtteile Eberbachs anbinden sowie Im Wiesental nach Igelsbach, oder die Rockenauer Straße nach Rockenau

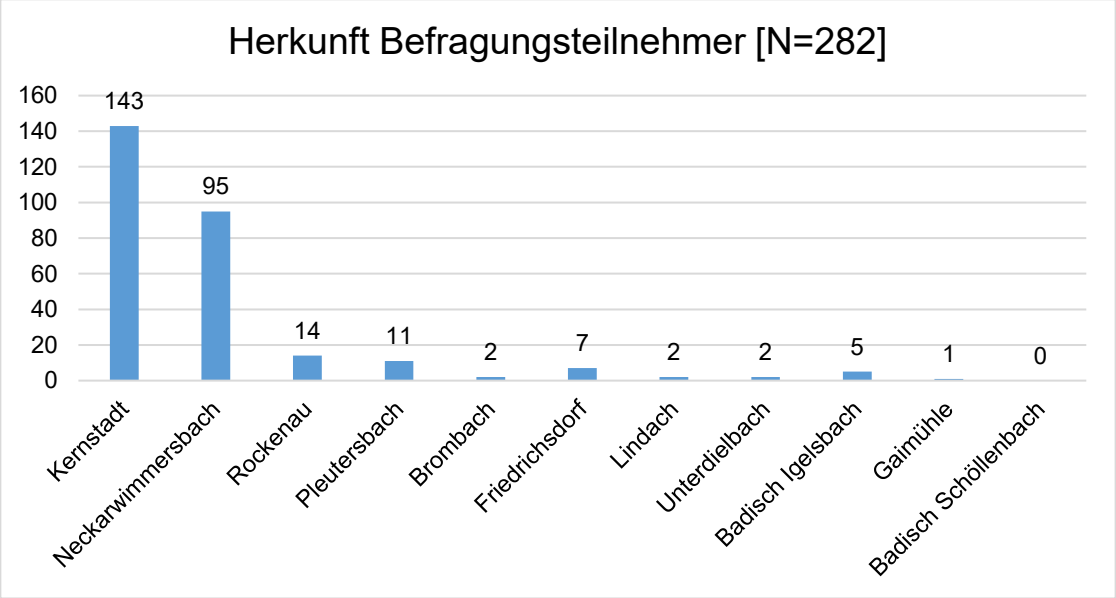
Aufbauend auf den Ortsbegehungen sowie verschiedenen Radverkehrskarten wurden die Radachsen in Eberbach ermittelt sowie Radwege und Radrouten identifiziert. Hierauf aufbauend wurde ein Netz für den Radverkehr erstellt, welches auch die innerstädtischen und lokalen Radbeziehungen berücksichtigt. Die so ermittelten Radhauptsachsen sind in **Anlage 50.1** bis **50.2** dargestellt. Es zeigt sich, dass Eberbach an das lokale und regionale Radverkehrsnetz angebunden ist. Auch existieren bereits heute Radwegeverbindungen in Richtung Zwingenberg, Allenmühl und Ersheim. Innerhalb von Eberbach wird der Radverkehr auf den innerörtlichen Hauptachsen zum größten Teil gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr als sogenannter Mischverkehr geführt. In einigen Bereichen der Kernstadt werden Radfahrer in Teilbereichen der Güterbanhofstraße, südlicher Odenwaldstraße und der Brückenstraßeauf getrennten Geh-/Radwegen geführt. Des Weiteren wird der Radverkehr auf der L 595 über die Neckarbrücke auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg geführt- Die Verbindungen zu den Ortsteilen erfolgt für den Radverkehr entweder auf den Hauptverkehrsstraßen des KfzVerkehrs oder auf Wirtschaftswegen. Lediglich in Richtung Friedrichsdorf und Unterdielbach verläuft im bestehenden Radverkehrsnetz keine ausgewiesene Radroute.

4. Bürgerbeteiligung

4.1 Haushaltsbefragung

Vom 08.05. bis 16.06.2023 hatten die Bürger von Eberbach die Möglichkeit, an einer Umfrage zur Mobilität teilzunehmen und sich zu ihren alltäglichen Wegen in der Stadt und den Wünschen einzubringen. Die Fragen wurden zusammen mit der Stadtverwaltung abgestimmt und dabei die Empfehlungen für Verkehrserhebungen sowie die Hinweise für die Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten der FGSV beachtet. An der Umfrage konnte sowohl online als auch auf Papier teilgenommen werden. Über die Homepage der Stadt, in den Onlinemedien der Stadt und im Amtsblatt sowie in der Zeitung wurde zum Mitmachen aufgerufen.

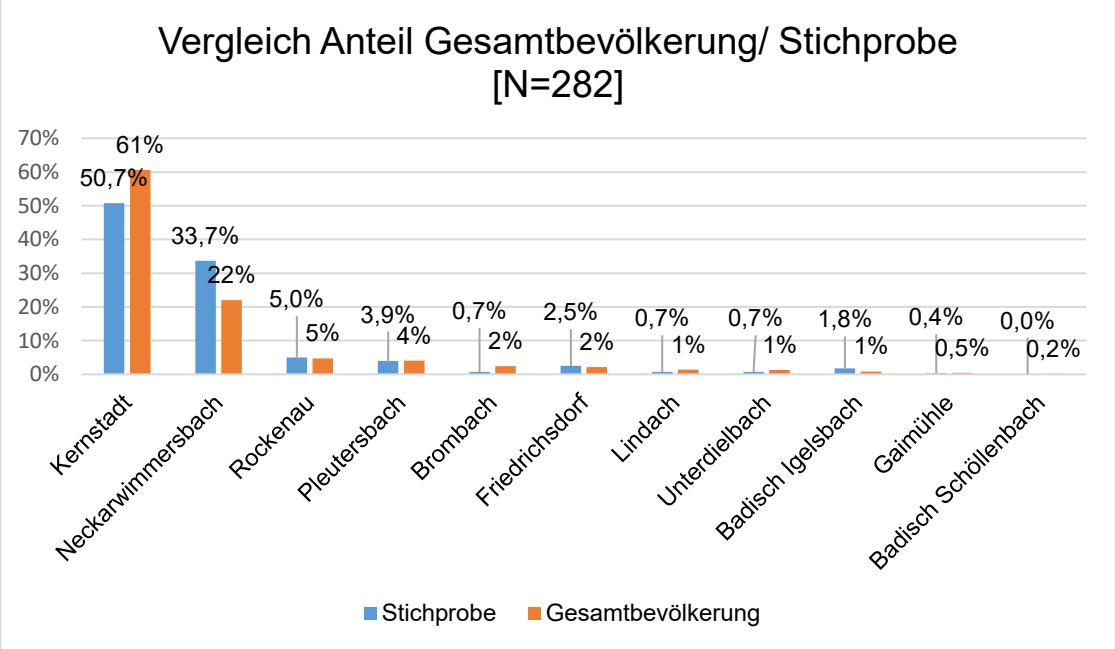
4.1.1 Repräsentativität



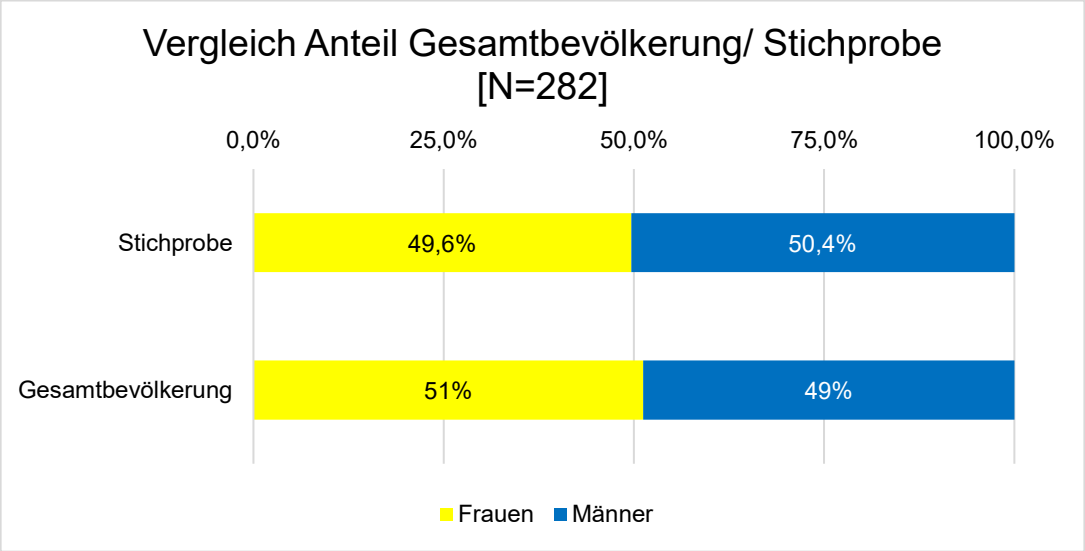
Um Erkenntnisse der Befragung auf die gesamte Stadt übertragen zu können, ist eine möglichst hohe Beteiligung erforderlich. An der Befragung haben 282 Eberbacherinnen und Eberbacher teilgenommen, was einer Beteiligungsquote von 2 % entspricht. Bei einem branchenüblichen Konfidenzintervall von 95 % ergibt sich somit eine Fehlerspanne von 5,9 %.

Die meisten Teilnehmenden kommen aus der bevölkerungsreichen Kernstadt und aus Neckarwimmersbach. Nur ein geringer Teil der Teilnehmenden ist in den restlichen Ortsteilen wohnhaft.

Zum Vergleich werden die Teilnehmenden zum einen mit dem Anteil an der Gesamtbevölkerung und zum anderen mit dem Anteil an der Stichprobe gegenübergestellt.



Daraus wird erkennbar, dass die Kernstadt unter-, und der Stadtteil Neckarwimmersbach durch die Stichprobe etwas überrepräsentiert dargestellt werden. In den übrigen Ortsteilen bewegen sich Stichprobengröße und Bevölkerung auf ähnlichem Niveau.



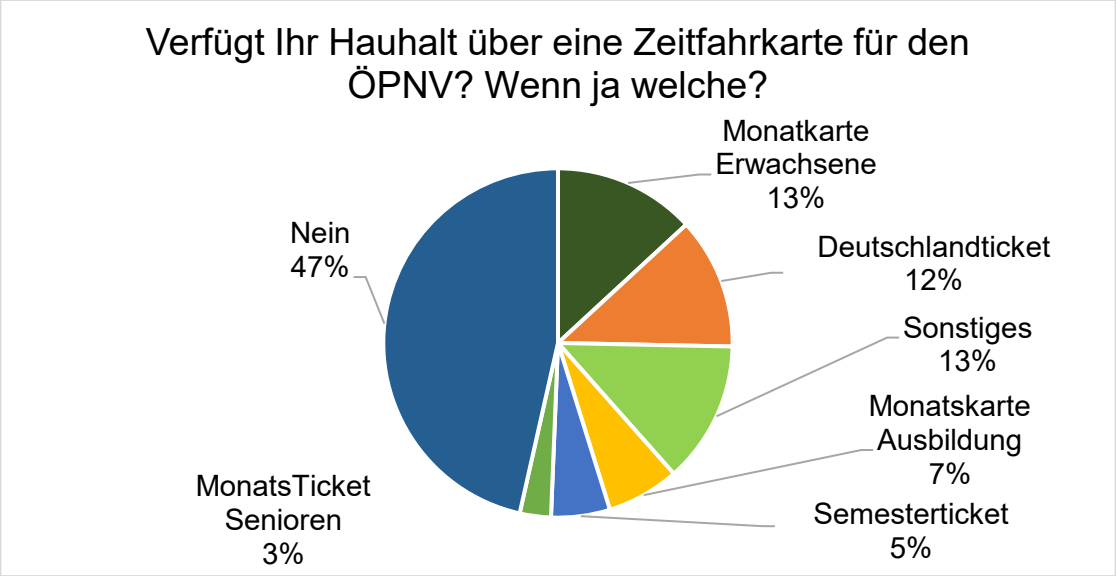
Die Stichprobe zeigt eine sehr ähnliche Verteilung der Geschlechter der Gesamtbevölkerung im Vergleich zur Stichprobe. In dieser sind die Frauen jedoch anteilsmäßig minimal unterrepräsentiert. Zusammengefasst kann ausgesagt werden, dass die Befragungsergebnisse hinreichend repräsentativ sind, um Rückschlüsse auf die gesamte Stadt ziehen zu können.

4.1.2 Auswertung - Mobilitätsvoraussetzungen

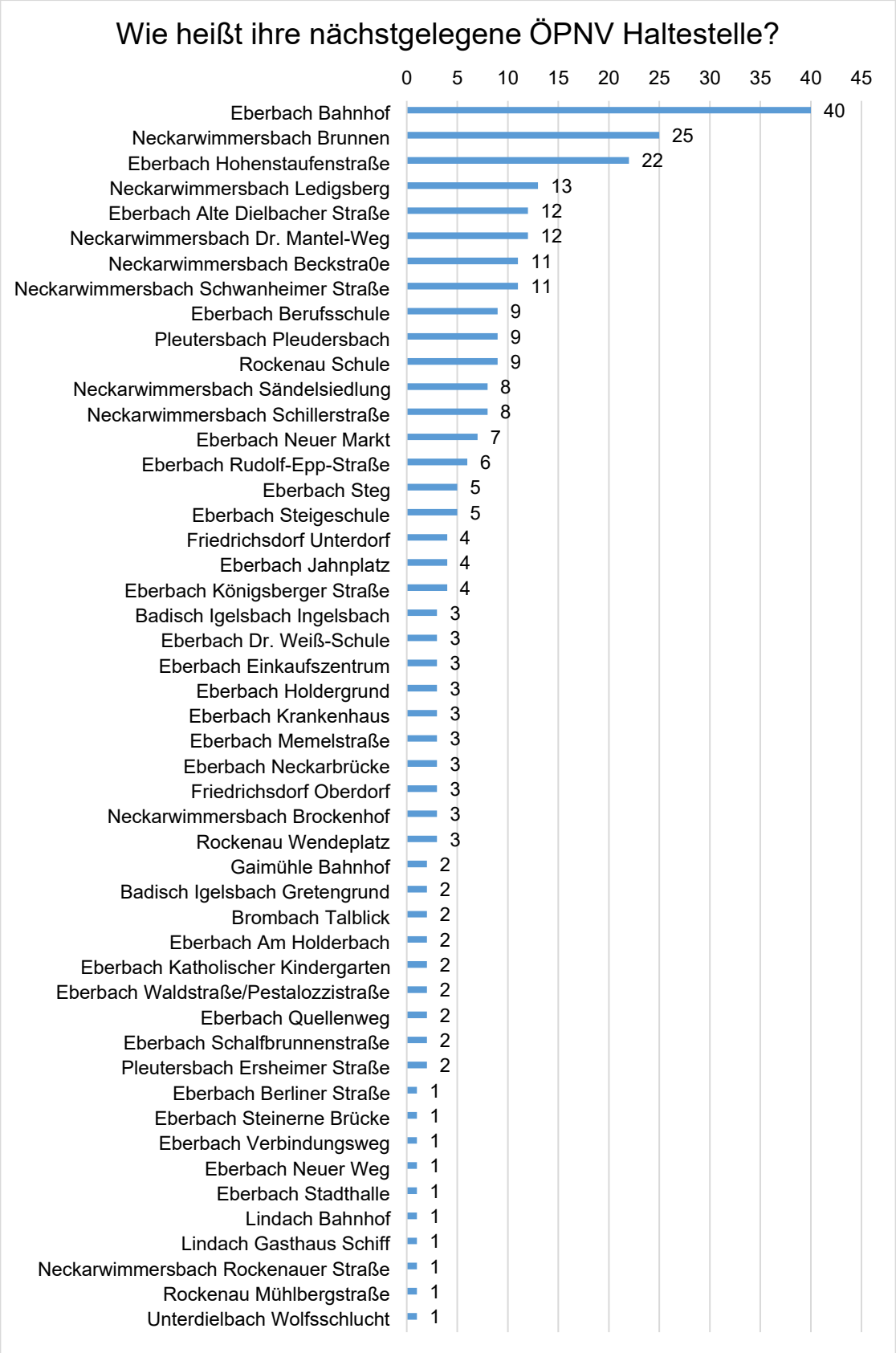
Die nachstehende Tabelle gibt allgemeine Daten der Eberbacher zur Führerscheinverfügbarkeit und zum Fahrzeugbesitz mit den jeweiligen Vergleichswerten wieder.

95 % aller Teilnehmenden besitzen einen Pkw-Führerschein	
Befragung	Vergleichswert 2022
1,59 Pkw pro Haushalt	(zugelassen: 1,23 Pkw pro Haushalt)
0,22 Motorrad pro Haushalt	(zugelassen: 0,09 Motorrad pro Haushalt)
0,68E-Bike pro Haushalt	(keine Vergleichswerte)
2,32 Fahrrad pro Haushalt	(keine Vergleichswerte)

Für den Fahrzeug- und Motorradbesitz ergibt sich bei der Stichprobe höhere Anteile als beim Vergleichswert. Hierfür wurden die Daten des statistischen Landesamtes 2022 herangezogen.



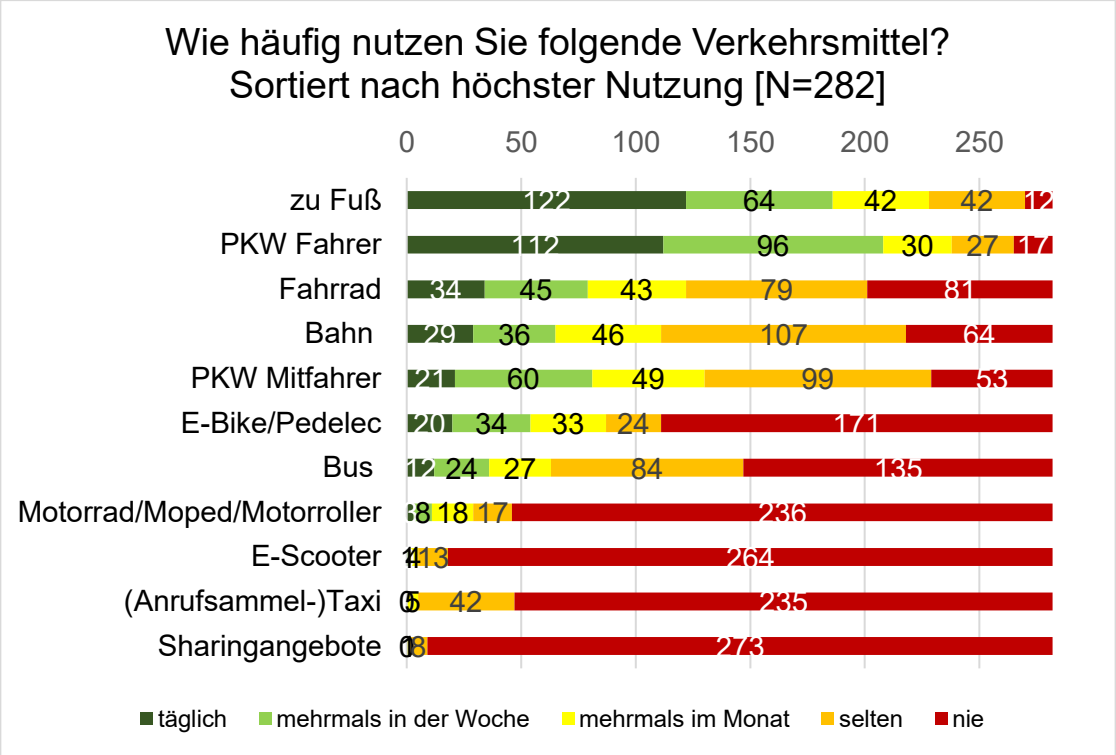
Knapp die Hälfte aller Eberbacherinnen und Eberbacher besitzen keine Zeitfahrkarte im ÖPNV, 53 % verfügen dagegen im Haushalt über eine Zeitfahrkarte.


Wie heißt ihre nächstgelegene ÖPNV Haltestelle?
0 5 10 15 20 25 30 35 40 45
Eberbach Bahnhof 40
Neckarwimmersbach Brunnen 25
Eberbach Hohenstaufenstraße 22
Neckarwimmersbach Ledigsberg 13
Eberbach Alte Dielbacher Straße 12
Neckarwimmersbach Dr. Mantel-Weg 12
Neckarwimmersbach Beckstra0e 11
Neckarwimmersbach Schwanheimer Straße 11
Eberbach Berufsschule 9
Pleutersbach Pleudersbach 9
Rockenau Schule 9
Neckarwimmersbach Sändelsiedlung 8
Neckarwimmersbach Schillerstraße 8
Eberbach Neuer Markt 7
Eberbach Rudolf-Epp-Straße 6
Eberbach Steg 5
Eberbach Steigeschule 5
Friedrichsdorf Unterdorf 4
Eberbach Jahnplatz 4
Eberbach Königsberger Straße 4
Badisch Igelsbach Ingelsbach 3
Eberbach Dr. Weiß-Schule 3
Eberbach Einkaufszentrum 3
Eberbach Holdergrund 3
Eberbach Krankenhaus 3
Eberbach Memelstraße 3
Eberbach Neckarbrücke 3
Friedrichsdorf Oberdorf 3
Neckarwimmersbach Brockenhof 3
Rockenau Wendeplatz 3
Gaimühle Bahnhof 2
Badisch Igelsbach Gretengrund 2
Brombach Talblick 2
Eberbach Am Holderbach 2
Eberbach Katholischer Kindergarten 2
Eberbach Waldstraße/Pestalozzistraße 2
Eberbach Quellenweg 2
Eberbach Schalfbrunnenstraße 2
Pleutersbach Ersheimer Straße 2
Eberbach Berliner Straße 1
Eberbach Steinerne Brücke 1
Eberbach Verbindungsweg 1
Eberbach Neuer Weg 1
Eberbach Stadthalle 1
Lindach Bahnhof 1
Lindach Gasthaus Schiff 1
Neckarwimmersbach Rockenauer Straße 1
Rockenau Mühlbergstraße 1
Unterdielbach Wolfsschlucht 1

Als nächstgelegene Haltestelle haben die meisten die Eberbach Bahnhof angegeben.

4.1.3 Auswertung - Verkehrsmittelnutzung

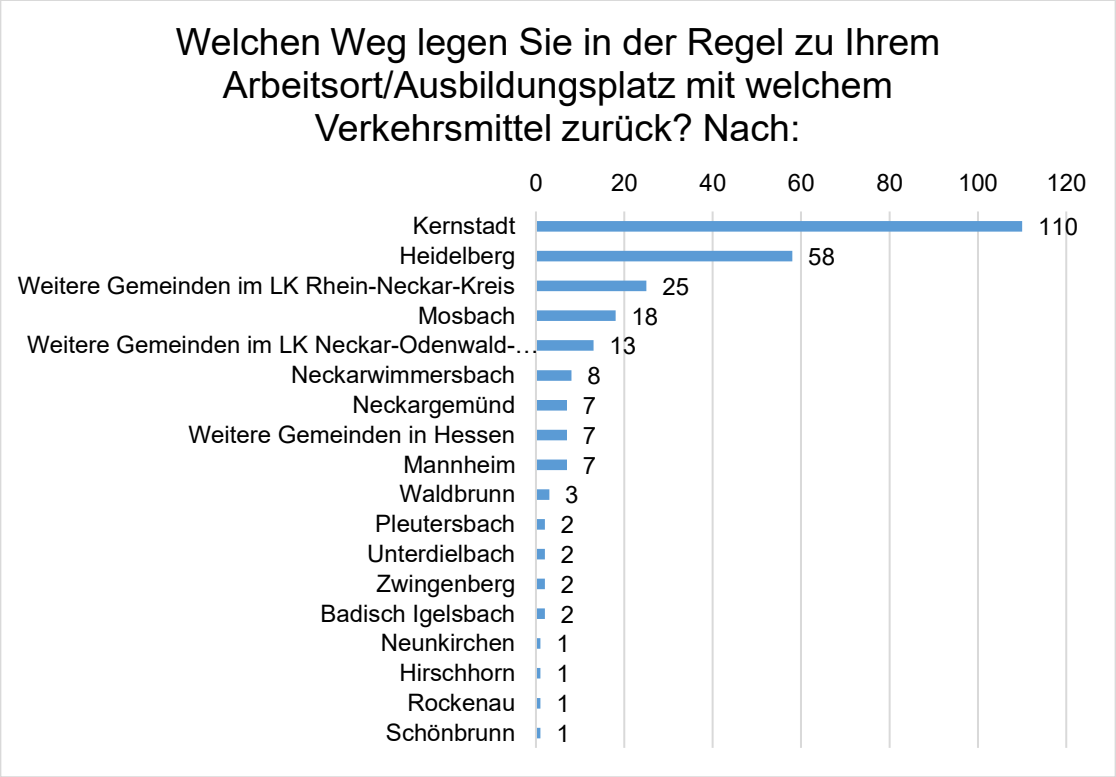
In der Kategorie Verkehrsmittelnutzung wurde zuerst die Häufigkeit der Nutzung und danach die regelmäßigen Wegeziele und Verkehrsmittel nach den drei häufigsten Wegezielen Arbeit, Freizeit und Einkaufen erfragt, um eine Verteilung der Verkehrsmittel gemittelt über alle Wege (Modal-Split) zu erhalten.



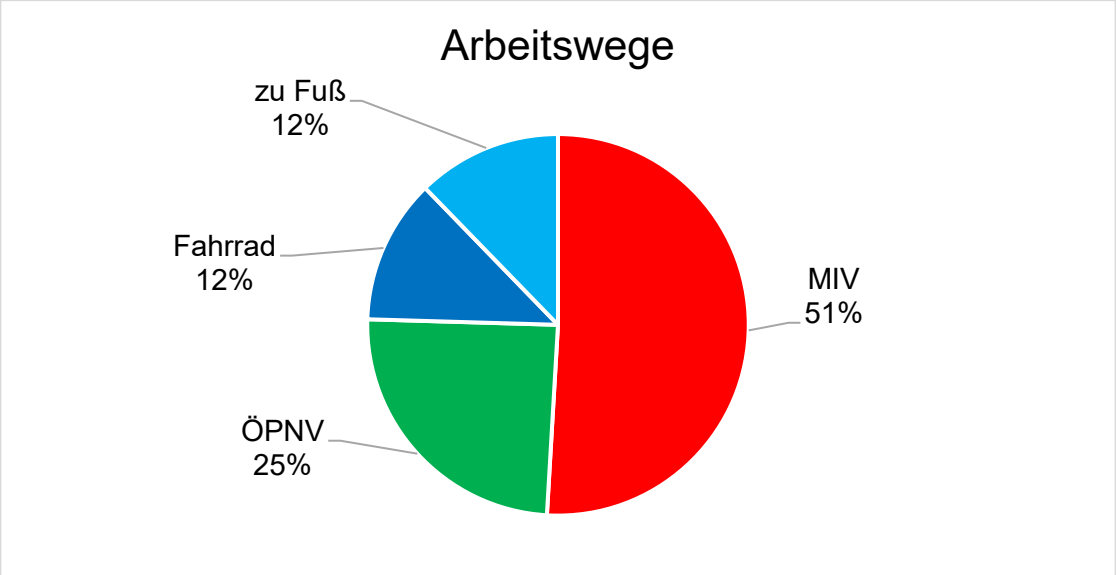
Aus dem Diagramm der Verkehrsmittelnutzung wird deutlich, dass ca. Zweidrittel der Teilnehmenden täglich mit dem Pkw fahren oder zu Fuß gehen. Das Fahrrad hingegen wird von nur einem Viertel mehrmals in der Woche genutzt.

Die niedrigsten Nutzungen weisen Sharingangebote, (Anrufsammel-)Taxi und E-Scooter auf.

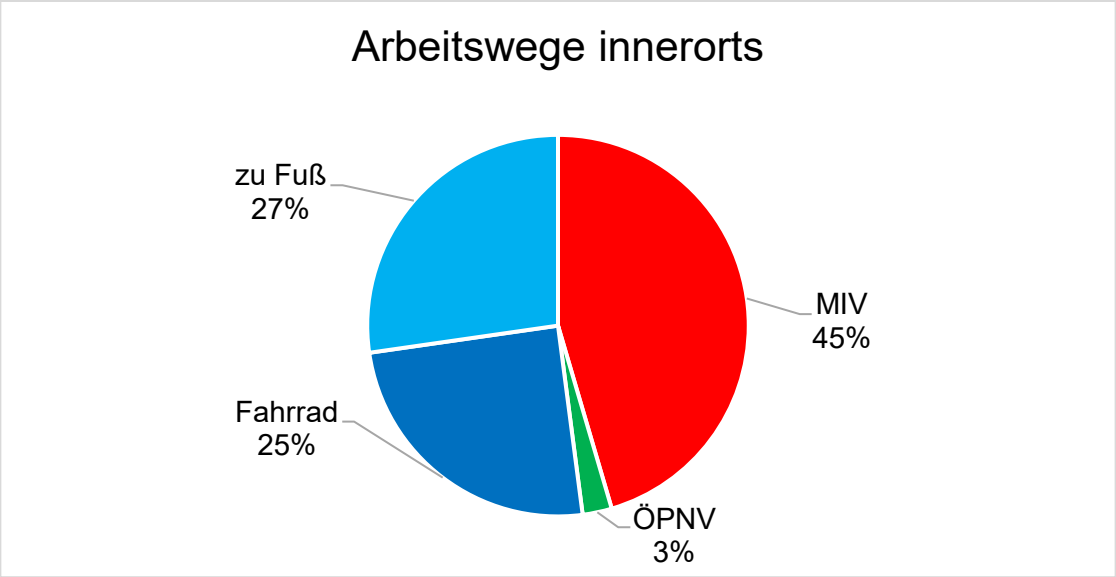
Im folgenden Diagramm sind die Wegeziele zum Arbeitsort bzw. dem Ausbildungsplatz dargestellt.



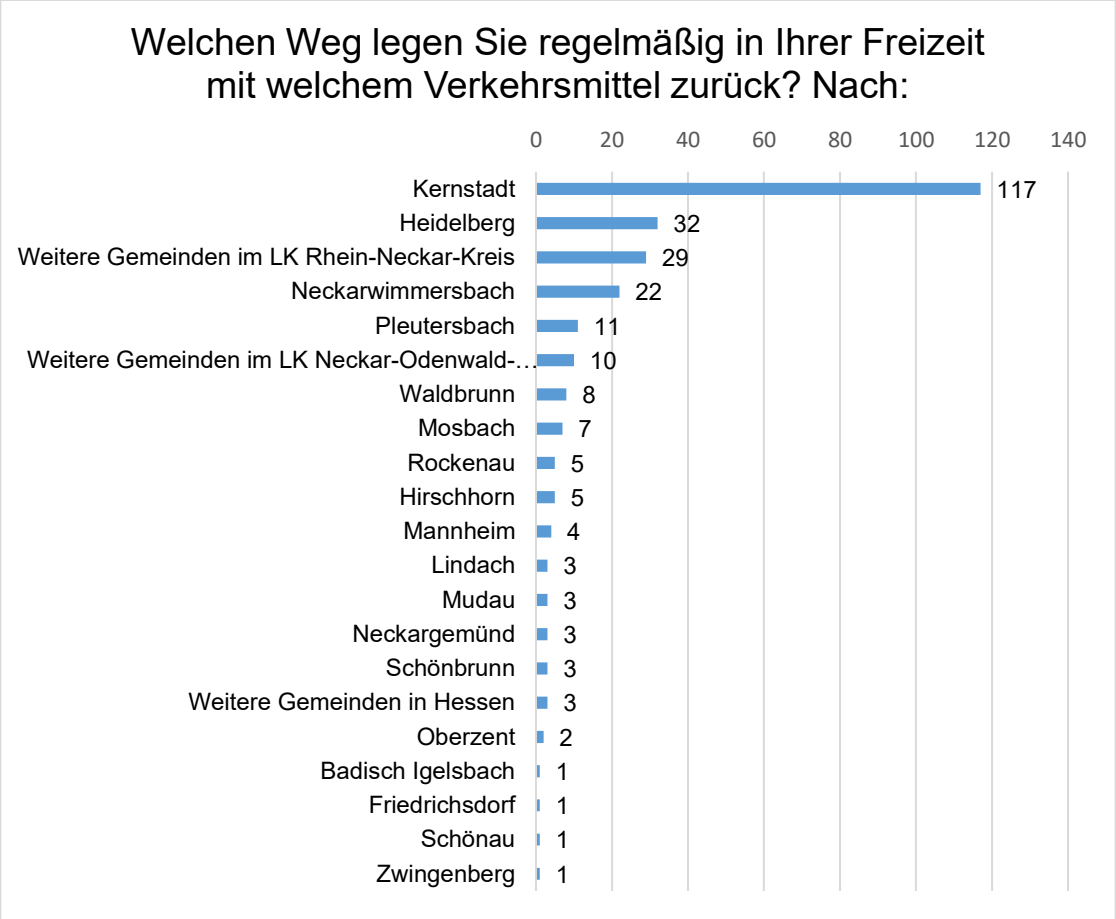
Dabei wird deutlich, dass die meisten Teilnehmer nach in die Kernstadt oder nach Heidelberg pendeln, um zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu gelangen.



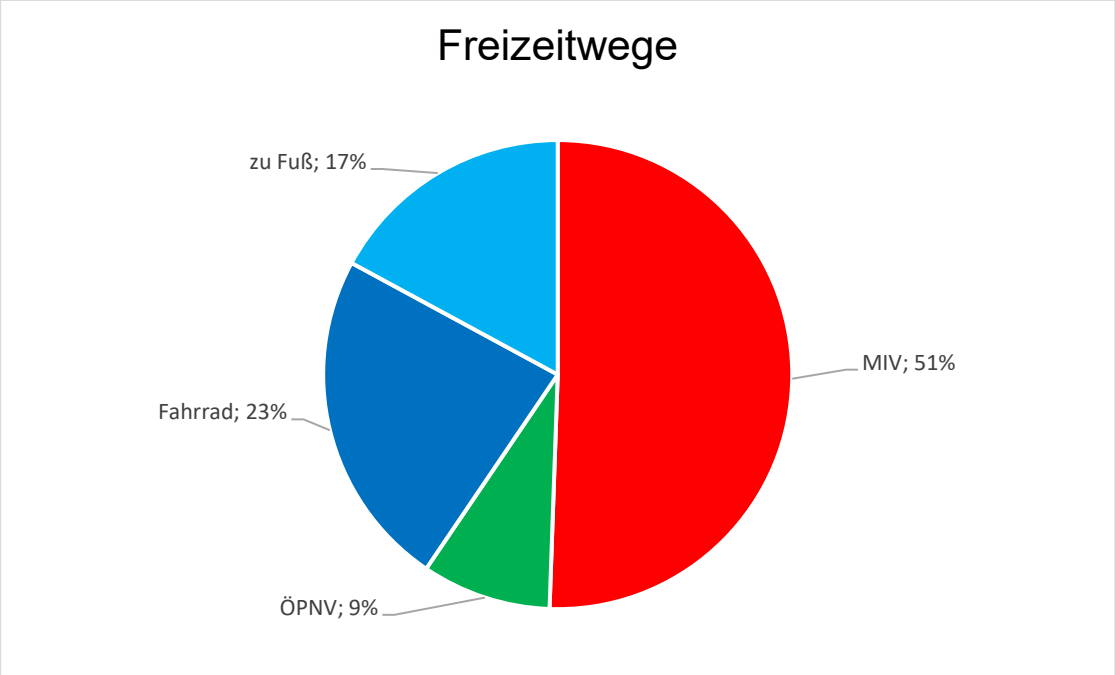
Über die Hälfte der Wege werden mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt, der Fahrradanteil liegt bei 12 %.



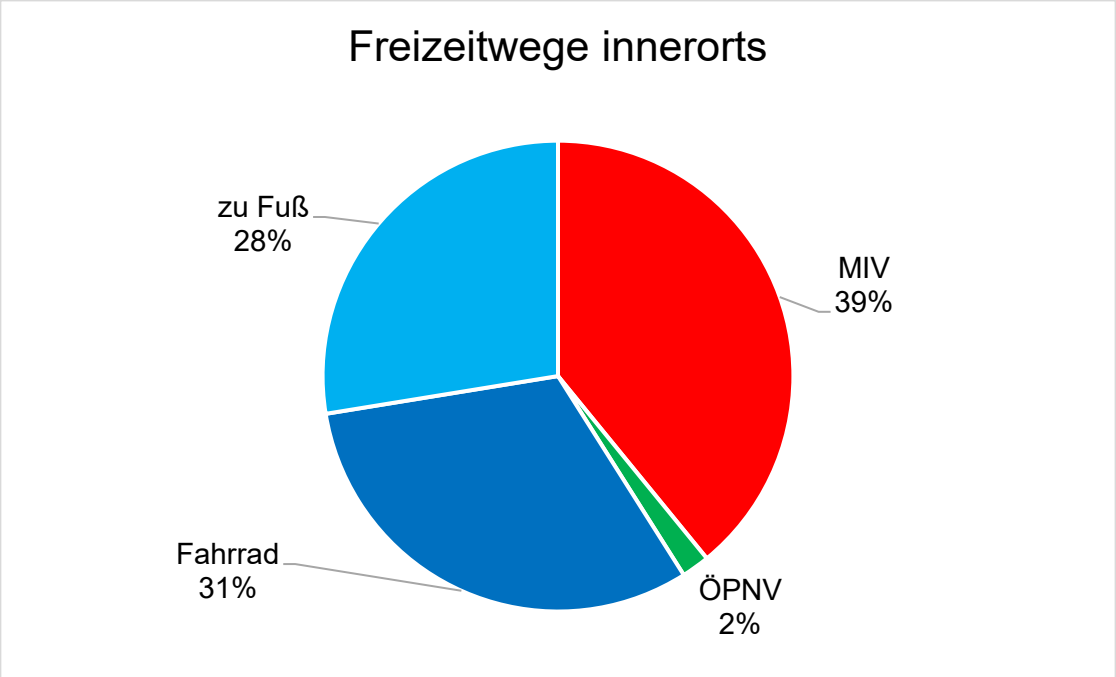
Im Binnenverkehr ändert sich der Modal Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, der zusammen einen Anteil von 52 % erreicht. Der ÖPNV spielt hier eine untergeordnete Rolle.



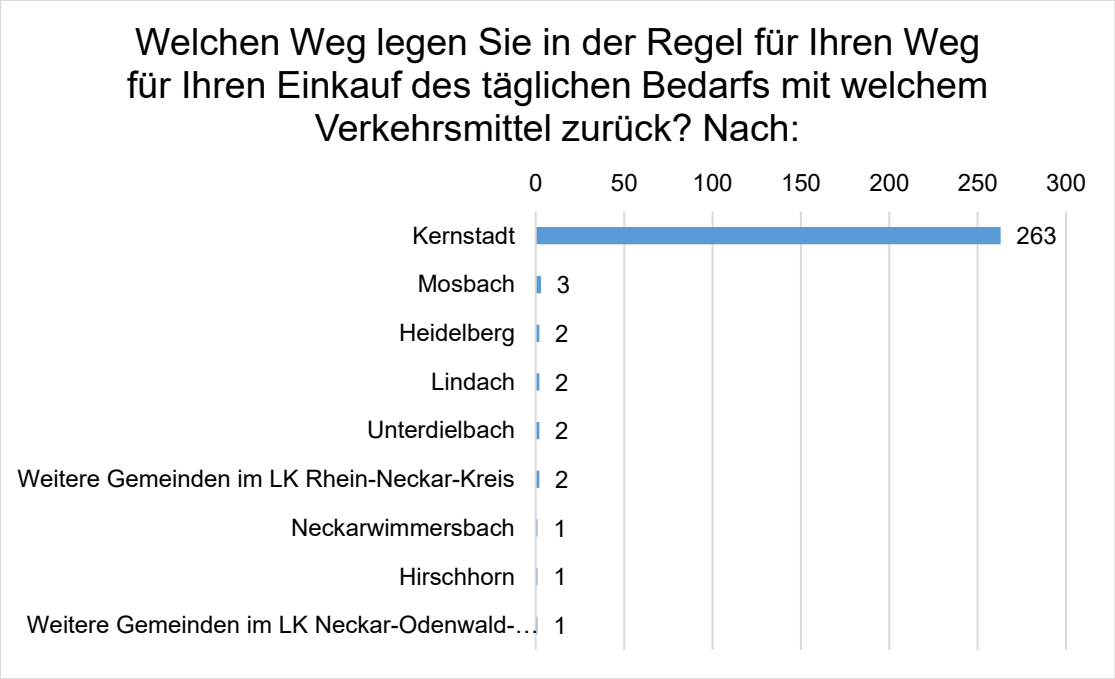
Im Bereich Freizeit sind die Eberbacherinnen und Eberbacher am häufigsten in der Stadt selbst unterwegs.



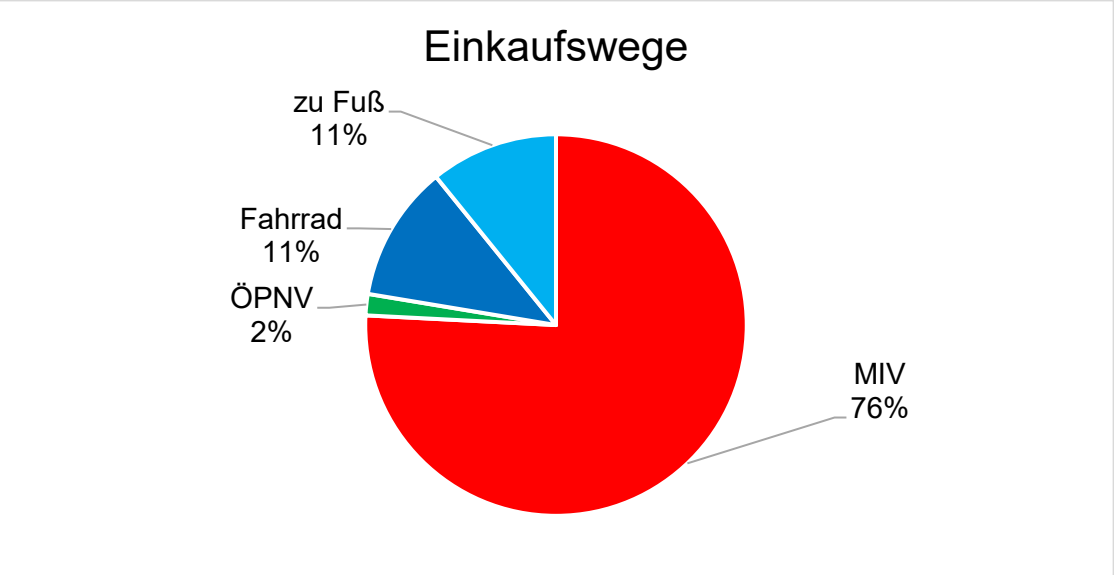
Dabei werden fast die Hälfte der Wege mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV) zurückgelegt.



Innerhalb der Stadt ist der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel mit 61 % aller Freizeitwege noch größer.

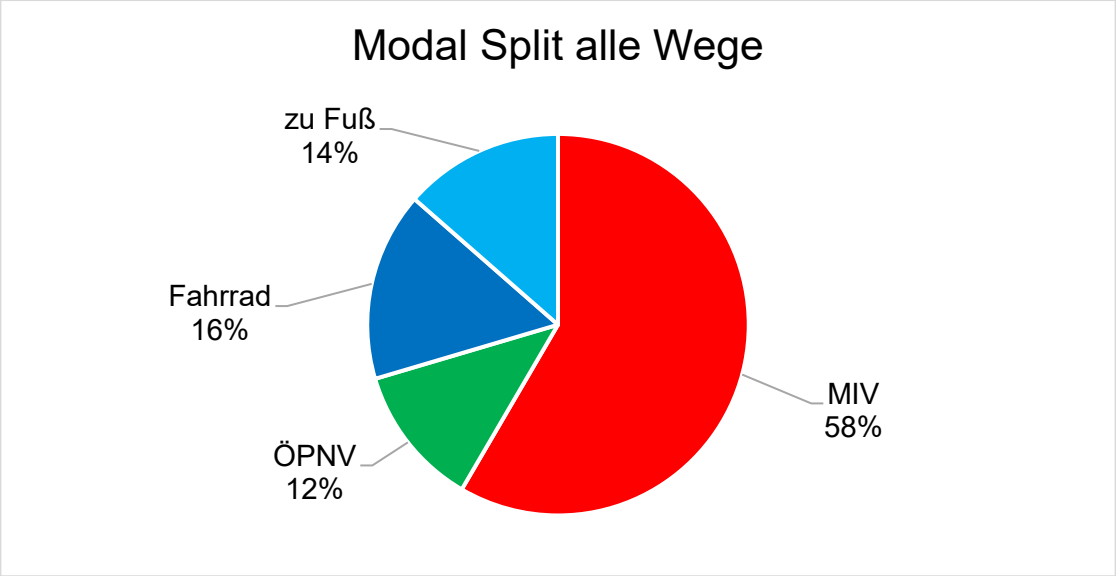


Die Eberbacherinnen und Eberbacher erledigen ihren Einkauf des täglichen Bedarfs fast ausschließlich in der Kernstadt.



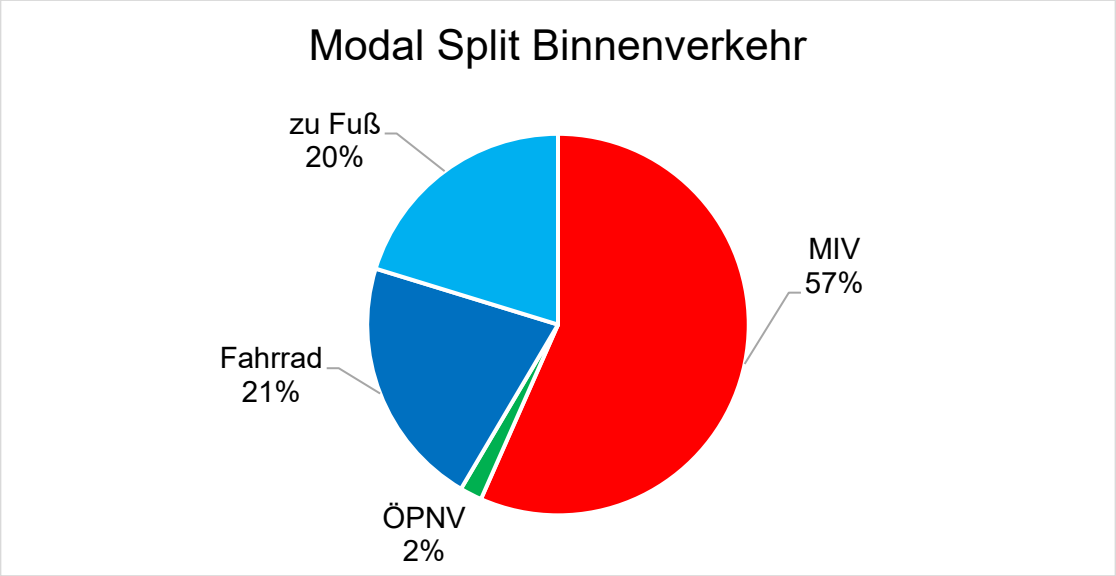
Dabei wird zu 76 % mit dem MIV, zu jeweils 11 % mit dem Rad und zu Fuß eingekauft. Aufgrund des hohen Anteils der Einkaufswege in die Kernstadt wird hier auf eine separate Darstellung des Binnenverkehrs verzichtet.

Das nachstehende Diagramm gibt die Verkehrsmittelverteilung über alle Wege für gesamt Eberbach an. Dabei wurden diese nach dem Anteil an den Wegezwecken Arbeit, Freizeit und Einkaufen nach den Studie MID (Mobilität in Deutschland 2017) gewichtet und sind somit mit Modal Splits von anderen Städten und Gemeinden vergleichbar.



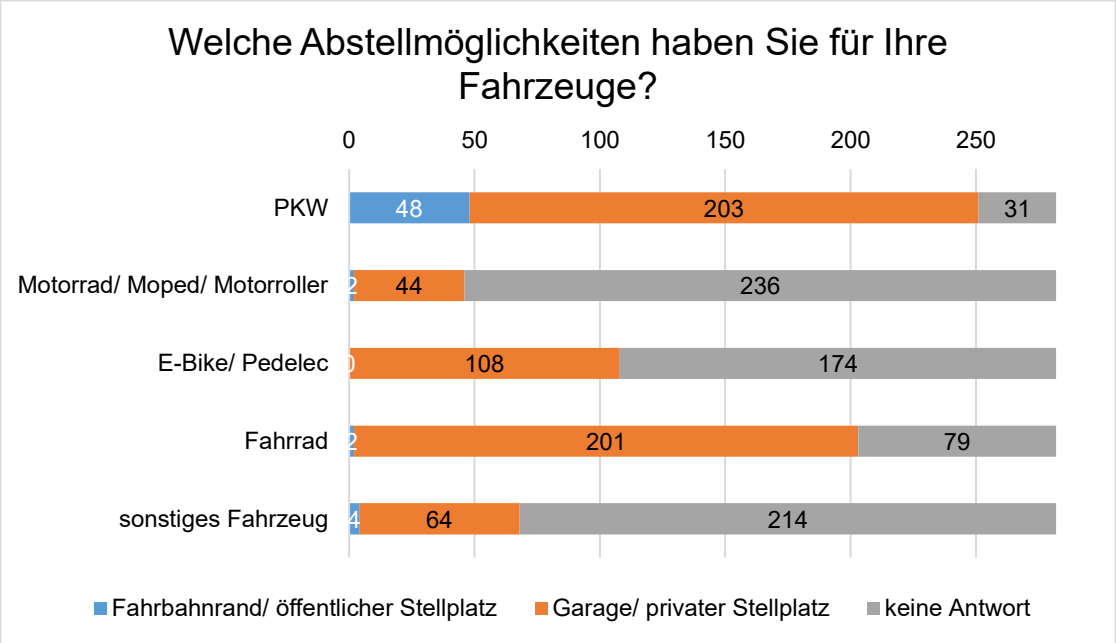
58 % aller Wege werden mit dem MIV und 42 % mit dem Umweltverbund zurückgelegt.

Wenn nur die innerstädtischen Wege betrachtet werden, ergibt sich ein anderes Bild. Hier ist der Anteil von Fuß- und Radverkehr höher, der des ÖPNV und MIV geringer.



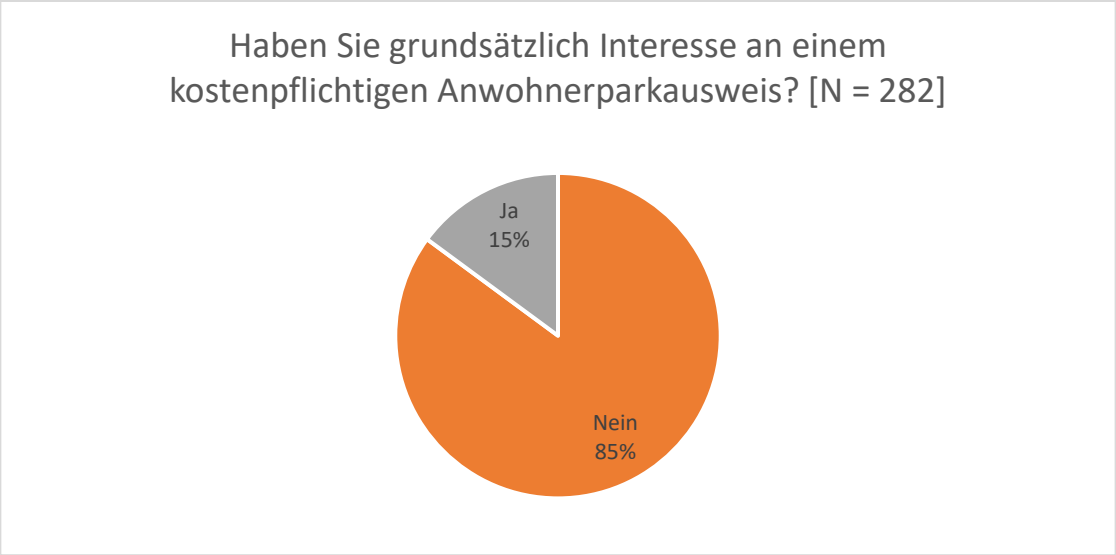
4.1.4 Auswertung - Parken

Im Kapitel Parken sind Fragen zu den Abstellmöglichkeiten, dem Interesse an einem Anwohnerparkausweis und an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gestellt worden.

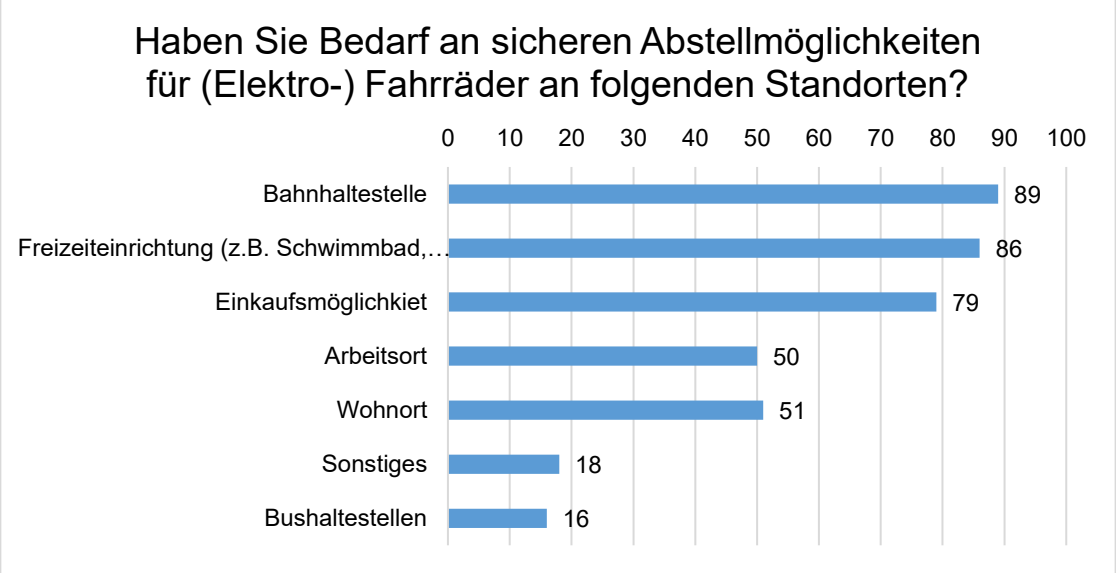


Die meisten Fahrzeuge können nach Angaben der Befragungsteilnehmenden in der Garage oder auf einem privaten Stellplatz abgestellt werden. Lediglich

manche gaben an, für den Pkw keinen privaten Stellplatz zu besitzen und ihn im öffentlichen Raum (am Straßenrand) abstellen zu müssen.



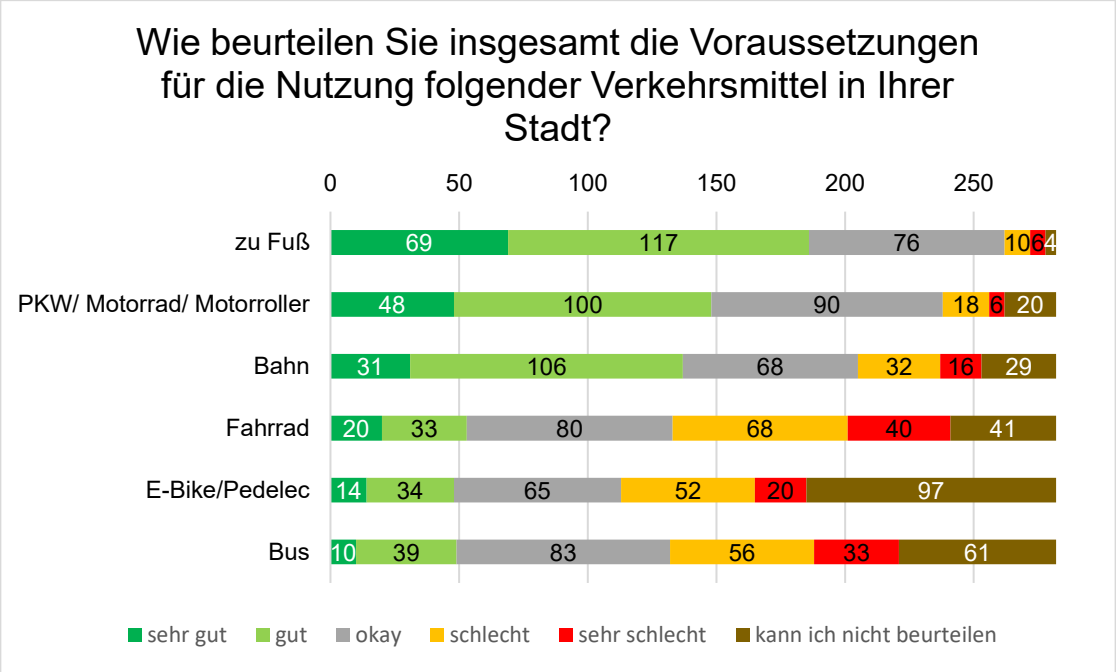
240 Befragungsteilnehmende haben kein Interesse an einem Anwohnerparkausweis, 28 hingegen hätten Interesse und könnten sich im Durchschnitt einen Preis von ca. 159 €/pro Jahr vorstellen.



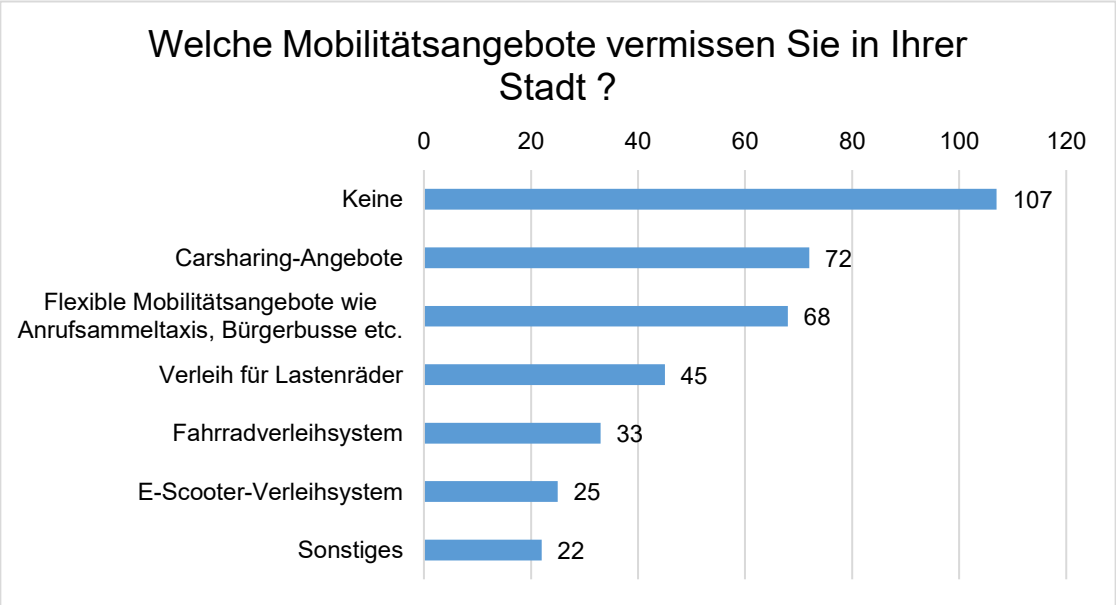
Vor Allem an Standorten wie „Bahnhaltestelle", „Freizeiteinrichtung" und „Einkaufsmöglichkeit" werden sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gewünscht.

4.1.5 Auswertung - Wünsche

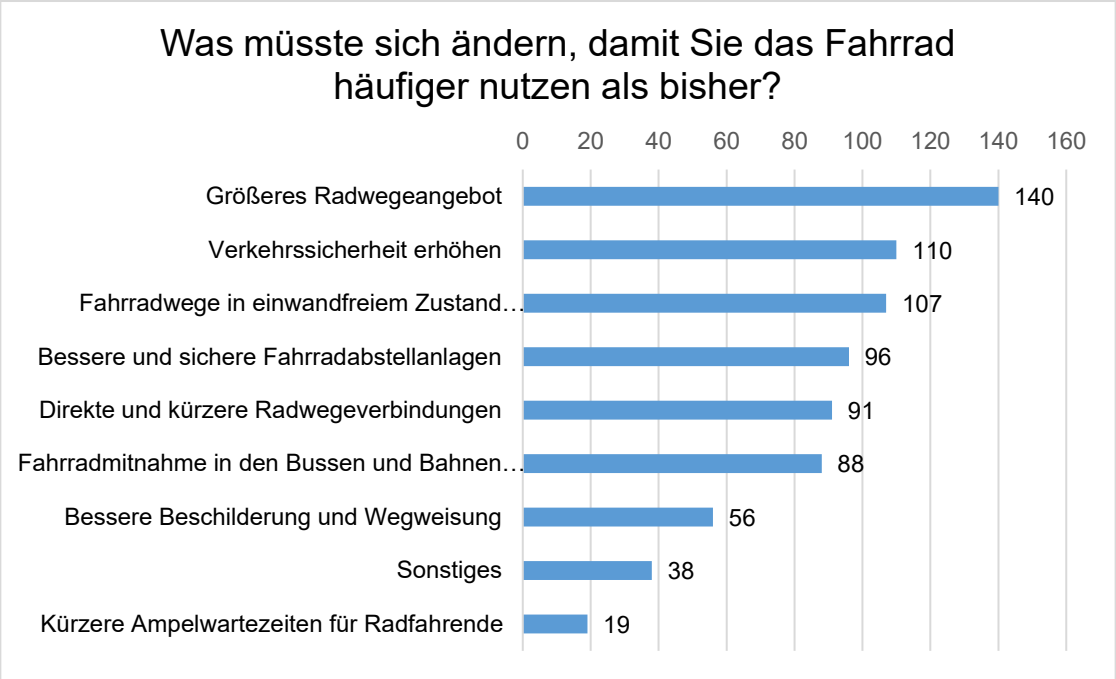
Das Kapitel Wünsche zeigt Wünsche zu den einzelnen Verkehrsmitteln und befragt zum Carsharing.



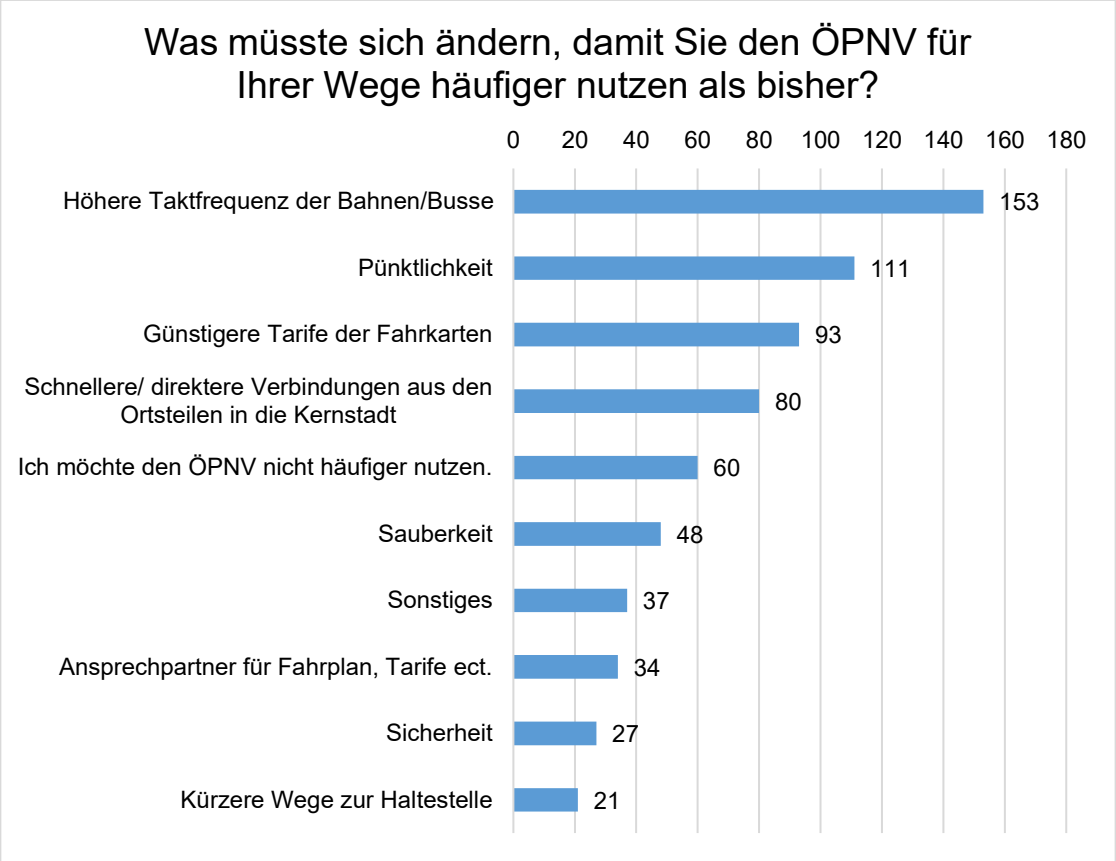
Überwiegend sehr gut bis gut werden von den Befragungsteilnehmenden die Voraussetzungen für die Nutzung von zu Fuß gehen und den Pkw genannt.



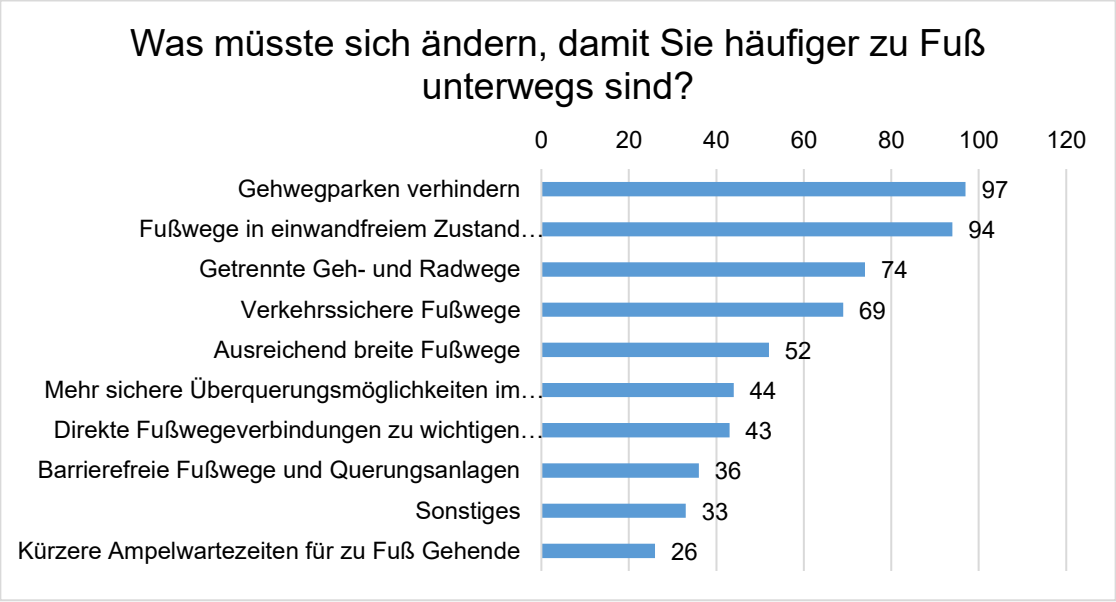
Viele Eberbacher wünschen sich keine weiteren Mobilitätsangebote in der Stadt, einige hingegen wünschen sich Carsharing oder flexible Mobilitätsangebote



Im Bereich Radverkehr sind die Wünsche vielseitig und beschränken sich nicht auf einen Bereich. Am häufigsten wurde jedoch ein größeres Radwegeangebot gewünscht.

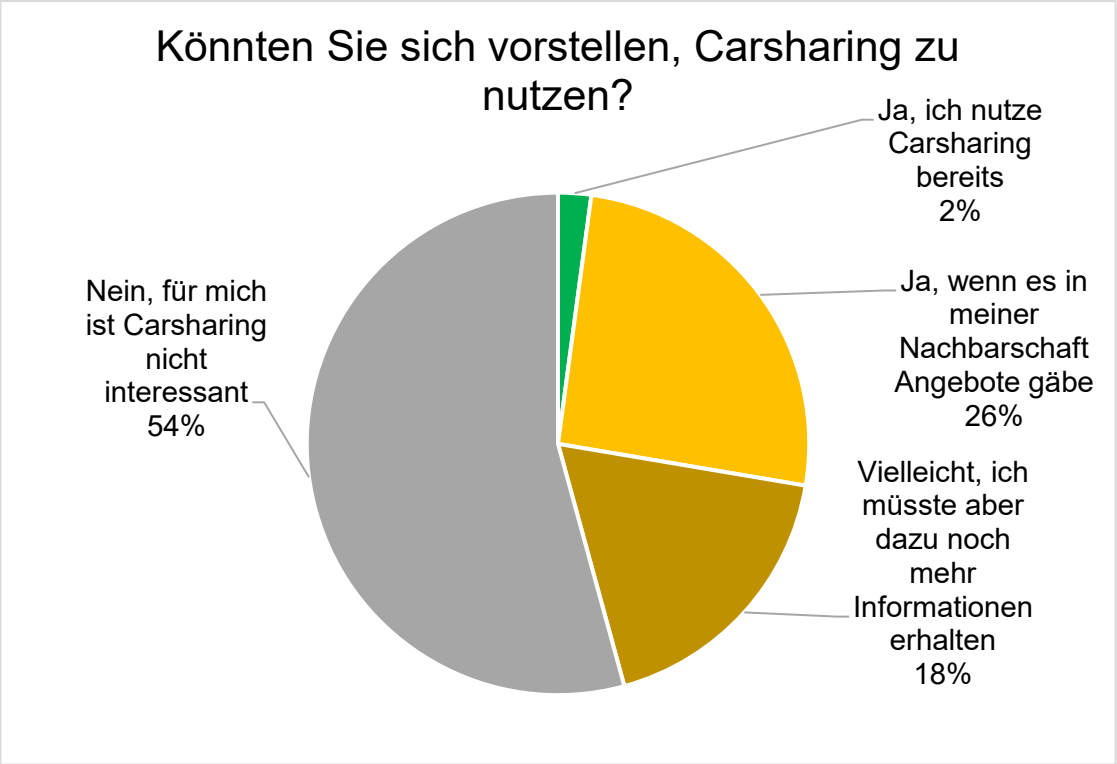


Beim ÖPNV werden höhere Taktfrequenzen der Busse und Bahnen sowie eine verbesserte Pünktlichkeit sowie günstigere Tarife gefordert.



Beim Fußverkehr ist der Wunsch nach Unterbindung des Gehwegparkens sowie eine Verbesserung der Fußwege (Zustand, Beleuchtung, Winterdienst etc.) am größten.

Die letzte Frage wurde zum Thema Carsharing gestellt.



Dabei wollen 54% Carsharing nicht nutzen, 18 % bräuchten mehr Informationen und 26 % geben an, Carsharing nutzen zu wollen, wenn es in der Nachbarschaft angeboten würde. Lediglich 2 % nutzen Carsharingangebote bereits.

4.2 Meinungskarte

Vom 05.05.-16.06.2023 hatten die Bürger und Bürgerinnen von Eberbach die Möglichkeit, in einer digitalen Meinungskarte Kritik, Lob sowie Anregungen zu allen Mobilitätsthemen zu äußern, indem sie im interaktiven Kartenmodul Kommentare zu Orten in der Stadt Eberbach verfassten.

Die Teilnahme erfolgte online und wurde über die Homepage der Stadt, den Online-Medien der Stadt, im Amtsblatt sowie in der Zeitung beworben.

4.2.1 Verfahren

Die interaktive Meinungskarte richtete sich an die Bürger der Stadt Eberbach, wobei aufgrund der Anonymität eine Teilnahme von Nicht-Einheimischen nicht auszuschließen ist.

Innerhalb eines blau markierten Gebiets, das die Stadtgrenzen Eberbachs darstellt und in dem Herein- sowie Herauszoomen möglich ist, konnten Teilnehmende Punkte setzen, die eine der Kategorien

- Grün: Verkehrslösungen/Angebote, die gut gefallen
- Orange: Ideen und Anmerkungen oder
- Rot: Verkehrslösungen/Angebote, die nicht gefallen

zugewiesen werden mussten und deren Kommentare mindestens zwei Buchstaben umfassen. Die Kommentarlänge hingegen ist unbegrenzt. Ebenso gibt es keine Einschränkung in der Anzahl an gesetzten Punkten pro Person. Gesetzte Punkte müssen mindestens 1 m auseinander liegen, da sie nicht an der gleichen Stelle angezeigt werden können.

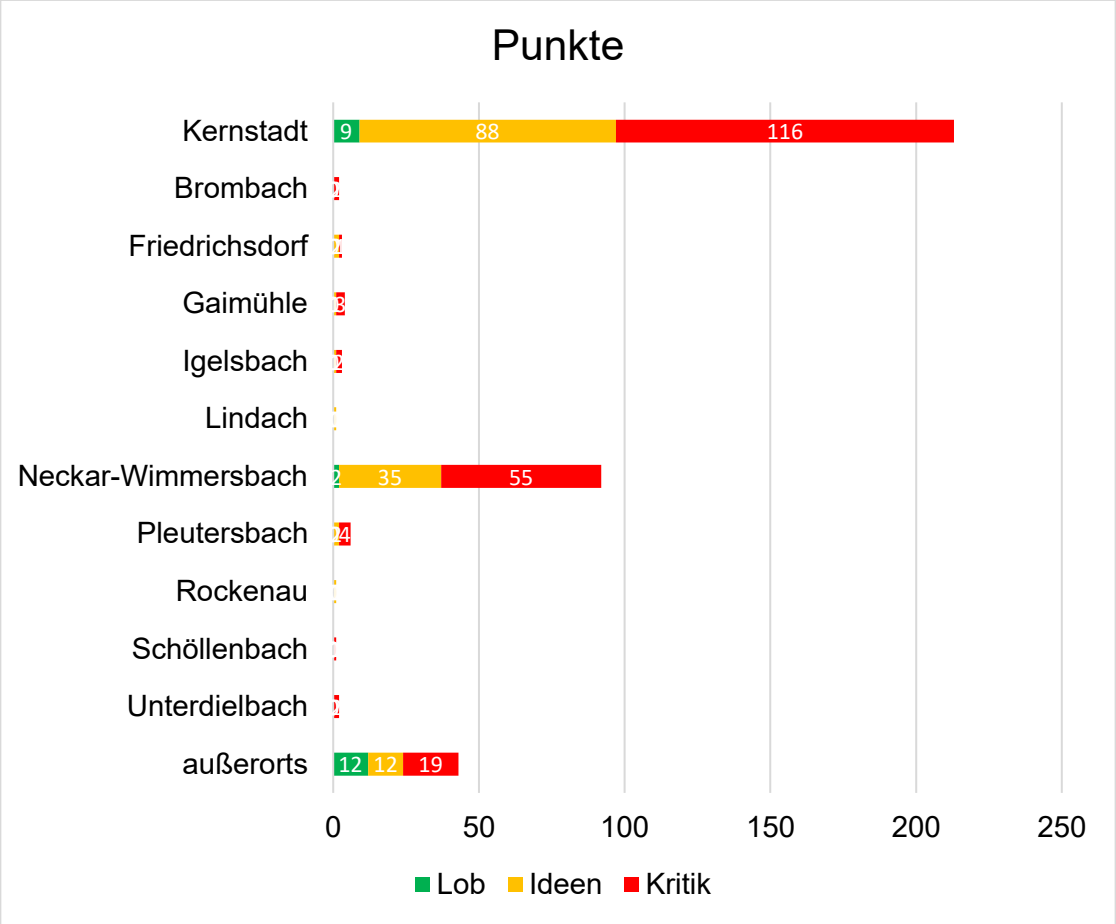
Optional können bereits geschriebene Kommentare von anderen Teilnehmenden unbegrenzt kommentiert und einmal pro Teilnehmenden zugestimmt oder abgelehnt werden. Pro Punkt können sich keine gleichen Kommentare wiederholen, da hierfür die Zustimmungsfunktion vorgesehen ist. Ist die Karte deaktiviert, ist es nicht mehr möglich, Punkte zu setzen, Kommentare zu schreiben oder zuzustimmen/abzulehnen, jedoch sind alle Punkte und Kommentare weiterhin lesbar.

4.2.2 Statistik

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Meinungskarte dargestellt.

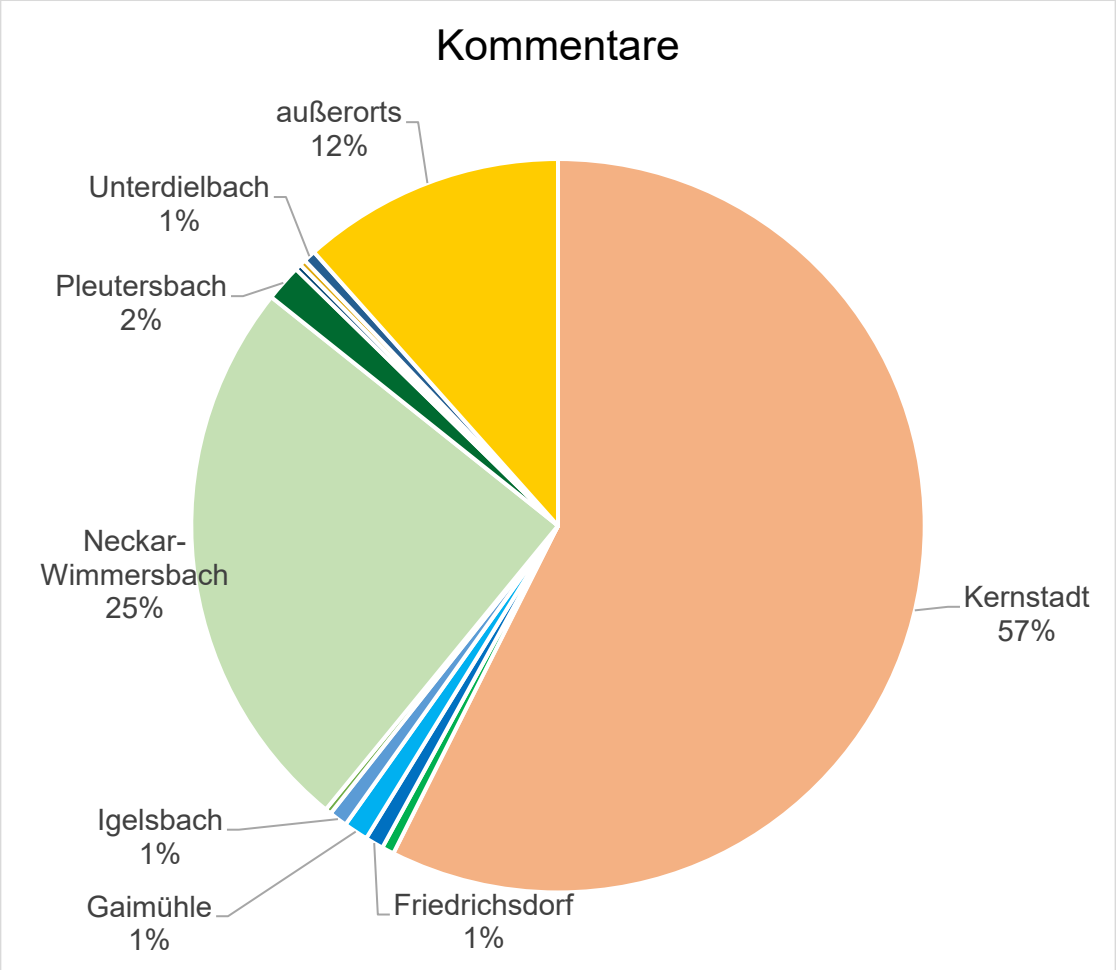
Punkte	Lob	Ideen	Kritik	Summe
Kernstadt	9	88	116	213
Brombach	0	0	2	2
Friedrichsdorf	0	2	1	3
Gaimühle	0	1	3	4
Igelsbach	0	1	2	3
Lindach	0	1	0	1
Neckarwimmerbach	2	35	55	92
Pleutersbach	0	2	4	6
Rockenau	0	1	0	1
Schöllenbach	0	0	1	1
Unterdielbach	0	0	2	2
außerorts	12	12	19	43
Gesamt	23	143	205	371

Es wurden insgesamt 371 Punkte im Stadtgebiet Eberbach gesetzt, wovon 23 Punkte grün, 143 gelb und mit 205 der größte Anteil rot markiert wurden. Dabei wurde mit 367 Punkten der Großteil in der Kernstadt Eberbach gesetzt.



Die gesetzten Punkte wurden insgesamt 714 Mal kommentiert, wovon sich 401 Kommentare auf die Kernstadt beziehen, 212 auf Neckarwimmersbach, und 67 auf außerörtliche Stellen.

	Kommentare
Kernstadt	401
Brombach	2
Friedrichsdorf	4
Gaimühle	4
Igelsbach	4
Lindach	1
Neckarwimmersbach	212
Pleutersbach	8
Rockenau	5
Schöllenbach	1
Unterdielbach	5
außerorts	67
Gesamt	714



Neben der Möglichkeit der Kommentarfunktion konnten Teilnehmende auch Kommentaren zustimmen oder diese ablehnen. Insgesamt wurden 2.572 Likes und 1.603 Dislikes vergeben. Die maximale Anzahl an Likes pro Kommentar betrug 44 und die maximale Anzahl an Dislikes pro Kommentar betrug hingegen 13.

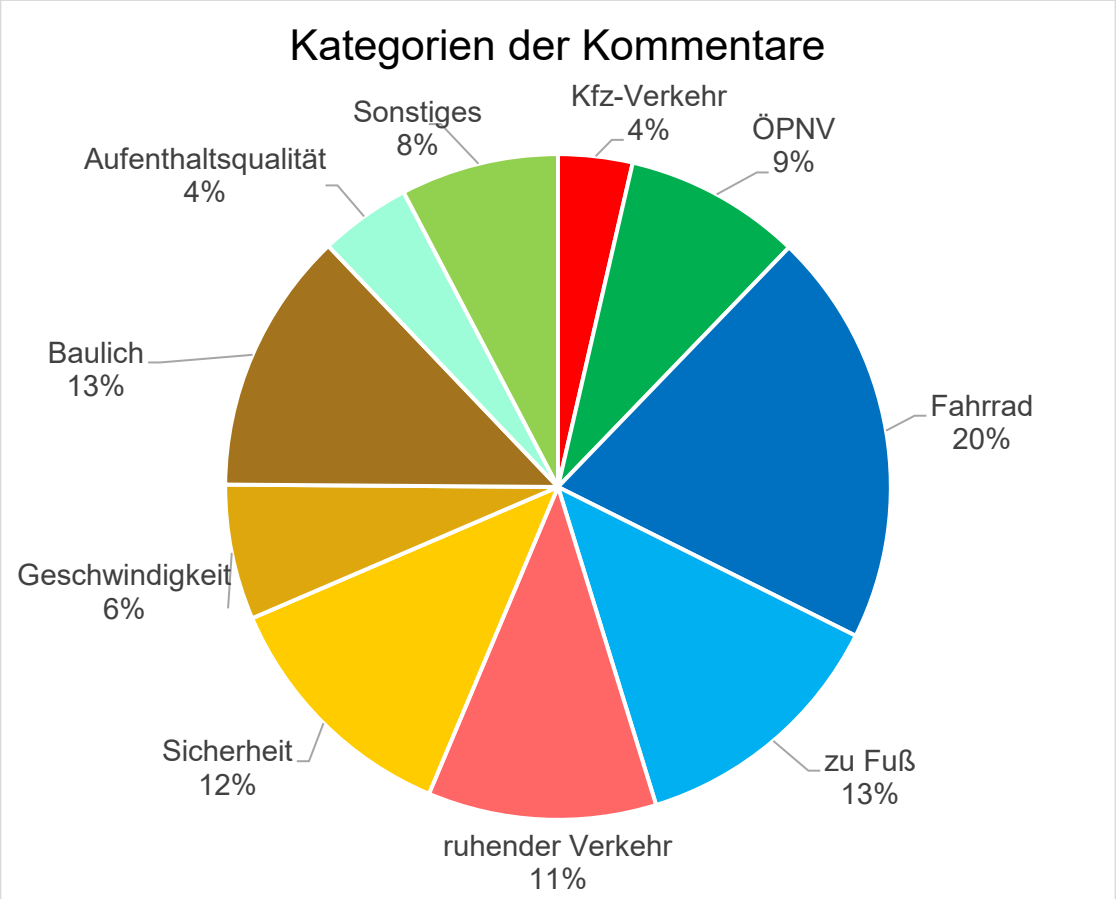
4.2.3 Auswertung

Um die Vielzahl an Punkten und Kommentaren auszuwerten und daraus Hot-Spots, wie z.B. Gefahrenstellen zu analysieren, ist zunächst eine Clusterung der Kommentare nötig. Die erste Einteilung erfolgte nach Lage der Punkte und ihrer zugehörigen Kommentare. Hierbei wurde unterschieden zwischen Eberbach Kernstadt sowie den einzelnen Stadtteilen

Im nächsten Schritt wurden die Kommentare geclustert, wobei neben den Verkehrsmitteln auch weitere Kategorien zugeordnet wurden und hier mit Beispielen beschrieben sind:

Kategorie	Beispiel
Fußgänger	Fußwege, Barrierefreiheit
Radverkehr	Radwege, Radabstellanlagen
Kfz	Verkehrsfluss, Ladesäulen, Carsharing
ÖPNV	Bahn, Bus
ruhender Verkehr	Parken, Halten
Sicherheit	Gefahrenstelle, eingeschränkte Sicht
Baulich	Knotenpunkte, Straßenbelag, Beschilderung
Geschwindigkeit	zu hohe Geschwindigkeiten
Aufenthaltsqualität	Plätze, Bänke
Sonstiges	Gastronomie, Energie

Da einige Kommentare mehrere Aspekte beinhalten, sind bei der Clusterung Mehrfachzuordnungen möglich.



Bei der Betrachtung der Clusterung aller Kommentare wird deutlich, dass es keine überwiegenden Einzelthemen gibt, sondern die Anmerkungen in der Meinungskarte breit gefächert sind. Am häufigsten wurden mit 20 % das Thema Radverkehr erwähnt, gefolgt von jeweils 13 % bezogen auf den Fußverkehr und die bauliche Situation. Auch die Themen ruhender Verkehr, Sicherheit und ÖPNV werden in jeweils mindestens 9 % der Kommentare erwähnt. Lediglich die Aufenthaltsqualität, der Kfz-Verkehr sowie die Geschwindigkeit und Sonstiges werden weniger thematisiert.

Die verorteten Punkte sind für die Gesamtstadt, differenziert nach Lob, Kritik und Ideen, in **Anlage 51** verortet.

Aufbauend auf den gesetzten Punkten wurden Heat-Maps erstellt, in der die Schwerpunkte der jeweiligen Kategorien erkennbar sind. Jede Anmerkung wird in einem Punkt auf der Karte verortet. Durch die Summe an Punkten an besonders kritischen Bereichen ergibt sich ein Fleck auf der Karte.

Dunklere Farben bzw. geringere Transparenzen entsprechen gleichzeitig mehr Punkten. Die vorherrschende rote Farbe stellen dabei Kritikpunkte dar. Anmerkungen sind in Gelb, Lob in Grün dargestellt.

Die Heat-Maps sind analog zur Meinungskarte in den **Anlagen 52.1** bis **52.3** aufgetragen.

4.2.4 Bürgeranmerkungen

Abgeleitet aus der Bürgerbeteiligung wurden getrennt nach Lob, Ideen und Kritik Listen erstellt, in denen die Anmerkungen der Bürger zusammengefasst sind. Aufgrund der Anzahl an Anmerkungen wird hier nicht auf die einzelnen Punkte eingegangen. Die meisten Zustimmungen beziehen sich jedoch auf die Uferstraße, wo an mehreren Knotenpunkten Kreisverkehre gewünscht sind. Des Weiteren sind meistdisktutierte Stellen der Bereich um den Bahnhof, die Friedrichstraße sowie der Neue Weg.

4.3 Bürgerveranstaltung

Am 25.02.2025 fand in der Stadthalle Eberbach eine Bürgerinformationsveranstaltung statt, welche von Herrn Bürgermeister Reichert eingeleitet wurde. Nach einem Impulsvortrag von Frau Habura, welche die bisherigen Analysen und daraus abgeleiteten Maßnahmenpotenziale aus dem aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes aufzeigte, konnten Fragen im Plenum gestellt werden. Im Anschluss gab es im Rahmen eines Gallery Walks die Möglichkeit zum Austausch und Diskussion der vorgestellten Maßnahmenpotenziale unter der Bürgerschaft, aber auch mit Vertretern der Verwaltung sowie der Fachplaner. An der Bürgerveranstaltung nahmen insgesamt ca. 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil.

Die Rückmeldungen von den Teilnehmenden wurden dokumentiert und bei Erstellung des hier vorliegenden Mobilitätskonzeptes für die Stadt Eberbach berücksichtigt. Sie sind ebenfalls in den **Anlagen 53.1** bis **53.6** enthalten.

Die Bürgeranmerkungen wurden bezüglich Realisierbarkeit geprüft und bei der Entwicklung der Maßnahmenpotentiale berücksichtigt.



Im Laufe des Bearbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes bezieheungsweise der Teilkonzepte wurde im Rahmen von diversen weiteren Veranstaltungen die Öffentlichkeit in die Entwicklung des Konzeptes einbezogen. So traf sich beispielsweise am 17.10.2024 und am 30.06.2025 die Arbeitsgruppe Mobilitätskonzept, um über einen Zwischenstand informiert zu werden und deren Sichtweise in das Konzept aufnehmen zu können. Darüber hinaus wurden mehrfach Gremien über den aktuellen Stand informiert, sodass das Mobilitätskonzept beispielsweise am 08.05.2025 im Ausschuss für Bau, Umwelt und Technik sowie 14 Tage später im Gemeinderat vorgestellt wurde.

5. Allgemeine themenbezogene Leitsätze und Ziele

Um die zukünftige Ausrichtung der Stadt Eberbach hinsichtlich Mobilitätsansprüche der Bürger und zur Erreichung der Klimaziele steuern zu können, wurden Leitsätze zur strategischen Ausrichtung entwickelt. Diese basieren auf den allgemeinen Themenfeldern und der umfassenden Bürgerbeteiligung.

Themenbezogene Leitsätze		
Zielgerichtete Datenerfassung	**Zukunftsfähiger Ausbau der Infrastruktur**	**Attraktiver Lebensraum**
- Das aktuelle Mobilitätsverhalten wird regelmäßig erhoben, als Grundlage für zukünftige Planungen - Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten wird in regelmäßigen Zeiträumen zielgerichtet erhoben	- an Klimaschutzziel orientierter Ausbau des ÖPNV - besondere Förderung des Fuß- und Radverkehrs - Vernetzung der Mobilitätsangebote - Flächenansprüche des MIV werden reduziert zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer - Steigerung der nachhaltigen Verkehrsmittel - nutzungsfreundlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur	- verkehrsbedingter Flächenverbrauch wird reduziert - öffentlicher Raum und insbesondere die Verkehrsflächen werden nachhaltig gestaltet - verkehrsbedingte Emissionen werden reduziert - Beseitigung von Nutzungskonflikten - Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Aus obenstehender Tabelle lassen sich folgende strategischen Ziele für die zukünftige Mobilitätsplanung und gleichzeitig teilweise auch für die städtebauliche Entwicklung in Eberbach ableiten:

- Eberbach will die verkehrsbedingten Umweltbelastungen deutlich reduzieren.
- Eberbach verbessert die Aufenthaltsqualität und erhöht die Attraktivität der öffentlichen Räume.
- In Eberbach wird die nachhaltige Mobilität, Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV gefördert und als Alternativen zum MIV wahrgenommen.
- Die Erreichbarkeit von Eberbach wird auch für den MIV aufrechterhalten, bei jedoch gleichzeitig stadtverträglicher Sanierung der Infrastruktur.
- Die Verbesserung der Barrierefreiheit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit haben in Eberbach oberste Priorität.
- Das Grundangebot für E-Mobilität wird verbessert, Eberbach stellt hierfür notwendige Flächen zur Verfügung.
- Die Siedlungs- und Verkehrsplanung in Eberbach werden miteinander verzahnt und integriert betrachtet.
- Es erfolgt eine turnusmäßige Aktualisierung der Schulwegepläne.
- Eberbach fördert die Multimodalität und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten und entwickelt hierfür zusätzliche Angebote.
- Die Attraktivität des Lebensraumes in Eberbach steht im Vordergrund.

Um diese Ziele regelmäßig zu evaluieren, müssen turnusmäßig Erhebungen zum Mobilitätsverhalten und den Verkehrsbelastungen in Eberbach durchgeführt werden. Diese dienen einer Kontrolle der umgesetzten Maßnahmen. Hierauf aufbauend können dann im Nachgang auch weitere Feinjustierungen durchgeführt werden. Es wird jedoch angestrebt, Daten nicht maßlos zu sammeln, sondern jeweils

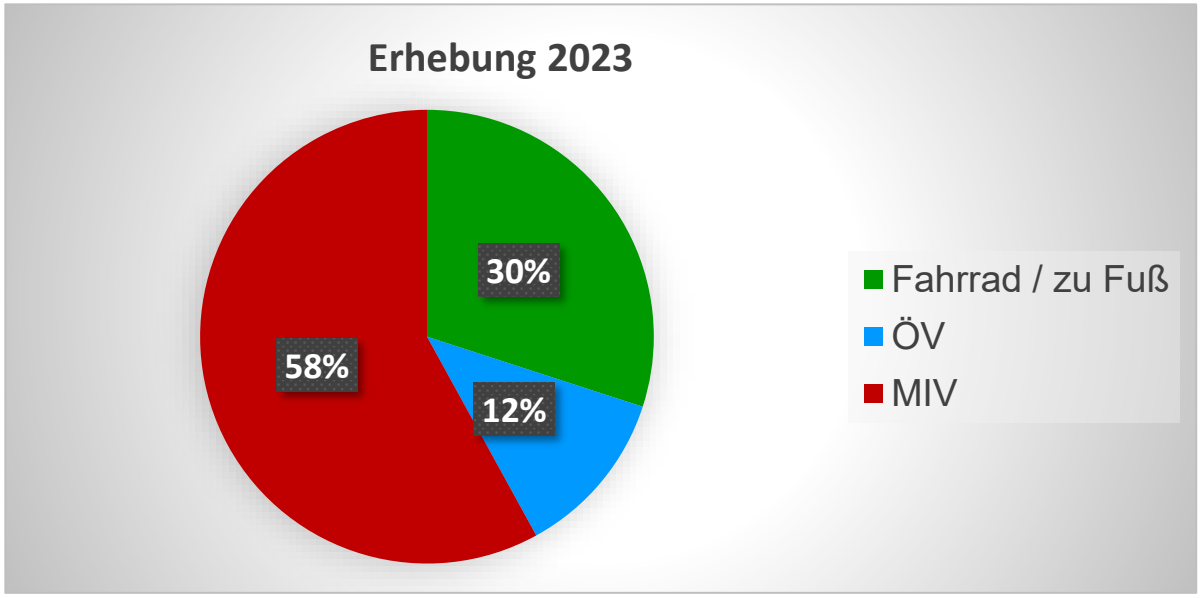
bedarfsgerecht zu ermitteln. Diese Erhebungen sind auch auf einzelne Maßnahmen auszurichten und durch partizipative Maßnahmen zu ergänzen.

Schlussendlich soll die Attraktivität des Lebensraumes im Vordergrund stehen. Zudem sollen neue Mobilitätsangebote sowie der Rad- und Fußverkehr in Eberbach als gute Alternative zum motorisierten Verkehr wahrgenommen werden.

6. Szenarien zur Mobilität in Eberbach

6.1 Ausgangssituation

Die aktuellen Erhebungen 2023 in Eberbach haben ergeben, dass ca. 58 % aller Wege mit dem Kfz zurückgelegt werden. Der Anteil der Summe im Radverkehr und Fußverkehr liegt bei ca. 30 % und der Anteil am ÖV bei ca. 12 %. In folgender Abbildung sind die Anteile der Verkehrsmittelwahl (Modal Split), abgeleitet von der Haushaltsbefragung, in einem Tortendiagramm dargestellt:



Gerade in den Entfernungsklassen bis 5 km wird immer noch sehr oft der PKW als Verkehrsmittel genutzt. Diese Entfernungen können in flachen Abschnitten jedoch auch gut mit dem Fahrrad bzw. Pedelec zurückgelegt werden, sodass hier ein großes Potential zur Erhöhung des Radverkehrsanteils vorliegt. Bei Wegen bis 1 km dominiert zwar der Fußverkehr, der Anteil des MIV ist jedoch noch immer relativ hoch. Bei Entfernungen bis zu 1 km wird immer noch jeder vierte Weg mit

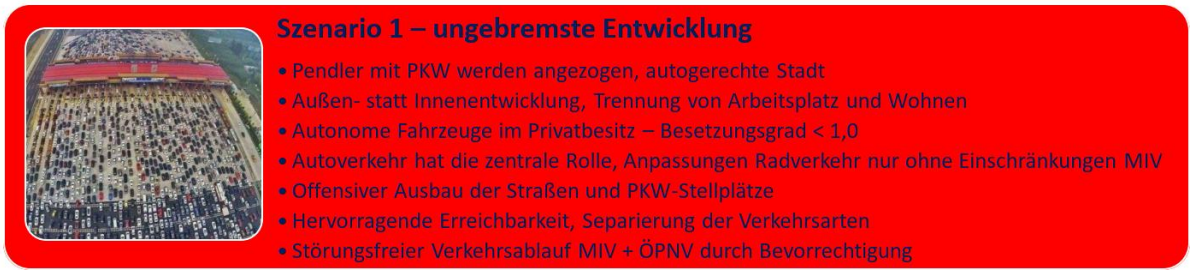
dem Kfz zurückgelegt. Wege zwischen 1 km und 3 km werden bereits zu ca. der Hälfte mit dem Kfz zurückgelegt. Der ÖV-Anteil liegt bei ca. 5 %. In der Entfernungsklasse 3 km bis 5 km steigt der MIV-Anteil auf ca. 2/3 an.

Berücksichtigt man nun noch, dass ca. 1/3 aller Wege deutschlandweit maximal 5 km lang sind, so zeigt dies, dass verbesserte Angebote im Umweltverbund (ÖV, Rad, zu Fuß) in Eberbach selbst auch zum gewünschten Push-and-Pull Effekt zur Reduzierung des nicht notwendigen MIV beitragen können bzw. elementar sind.

6.2 Zielszenario für den Modal-Split in Eberbach

Für die weitere Entwicklung der Mobilität Eberbachs sind drei Szenarien vorstellbar, aus denen eine strategische Zielsetzung abgeleitet wird:

Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung"



In diesem Szenario wird der MIV stärker gefördert, als dies heute der Fall ist. Es wird ein störungsfreier Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV durch klare Bevorrechtigungen angestrebt.

Eberbach zieht Pendler mit dem PKW an und wird zur autogerechten Stadt.

Es erfolgt eine Außen- statt Innenentwicklung mit strikter räumlicher Trennung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Straßen und PKW-Stellplätze werden ausgebaut, der Kfz-Verkehr hat die zentrale Rolle und das Angebot für den Radverkehr wird nur dort angepasst, wenn dies zu keinen Einschränkungen für den MIV führt.

Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende"



Szenario 2 – Antwort auf Mobilitätswende

- Erreichbarkeit für Autoverkehr ist gewährleistet, jedoch etwas erschwert
- Stadt der kurzen Wege, Ausbau Angebote Nahversorgung, Ärzte in den Stadtteilen
- Unterstützung vorhandener nachhaltiger Mobilität im Umweltverbund
- ÖPNV Angebot wird verdichtet und ausgebaut, die Intermodalität wird gefördert
- Weniger Stellplätze am Straßenrand, höhere Auslastung Parkbauten, Bewirtschaftung
- Autonomes Fahren ist individuell und im Shuttle möglich, mehr teilen als besitzen
- Ausbau Rad- und Fußwegenetz, Barrierefreiheit, Investitionen in nachhaltige Mobilität

Eberbach investiert mehr in die nachhaltige Mobilität. Das Rad- und Fußwegenetz wird gezielt ausgebaut, wobei die Erreichbarkeit von Eberbach weiterhin gewährleistet wird. Es wird jedoch für den MIV etwas erschwert, um ein Umsteigen auf den Umweltverbund zu forcieren. Dazu gehört auch die städtebauliche Zielsetzung der Stadt der kurzen Wege, mit entsprechenden Angeboten der Nahversorgung und Ärzte in den einzelnen Stadtteilen. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund wird das ÖPNV-Angebot verdichtet und ausgebaut, die Intermodalität wird gefördert. Um dies zu erreichen, müssen auch öffentliche Kfz-Stellplätze am Straßenrand umgewidmet werden, bei gleichzeitiger Bewirtschaftung von öffentlichen Stellplätzen in bestimmten Zonen. Dies führt zu einer verbesserten Auslastung vorhandener Parkbauten.

Das zukünftig mögliche autonome Fahren ist sowohl individuell mit dem eigenen PKW als auch im Shuttle möglich, wobei hier das Prinzip „teilen statt besitzen" präferiert wird.

Szenario 3 – „Einhaltung maximaler Emissions- und Immissionsgrenzwerte"



Szenario 3 – maximaler Klimaschutz

- Maximale Förderung emissionsarmer Mobilität, Ziel 100 % Klimaneutralität
- Deutliche Änderung im Verkehrsverhalten und in der Verkehrsmittelwahl ist erforderlich
- Hauptgerüst der Mobilität: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr
- Gezielte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr, kein freies Parken im öffentlichen Raum
- Massiver Ausbau ÖPNV mit Bevorrechtigung, nur autonome Shuttle
- Konsequente Förderung Fuß- und Radverkehr, kurze Wartezeiten, Barrierefreiheit
- Durchgängiges Wegenetz und gute Versorgungsangebote in allen Stadtteilen

Eberbach fördert maximal emissionsarme Mobilität und erreicht die Klimaneutralität von 100 % bis 2030/2035. Hierzu ist eine erhebliche Änderung im Verkehrsverhalten aller Eberbacher und eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zum Umweltverbund erforderlich. Hauptgerüst der Mobilität ist der ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr in und von/nach Eberbach.

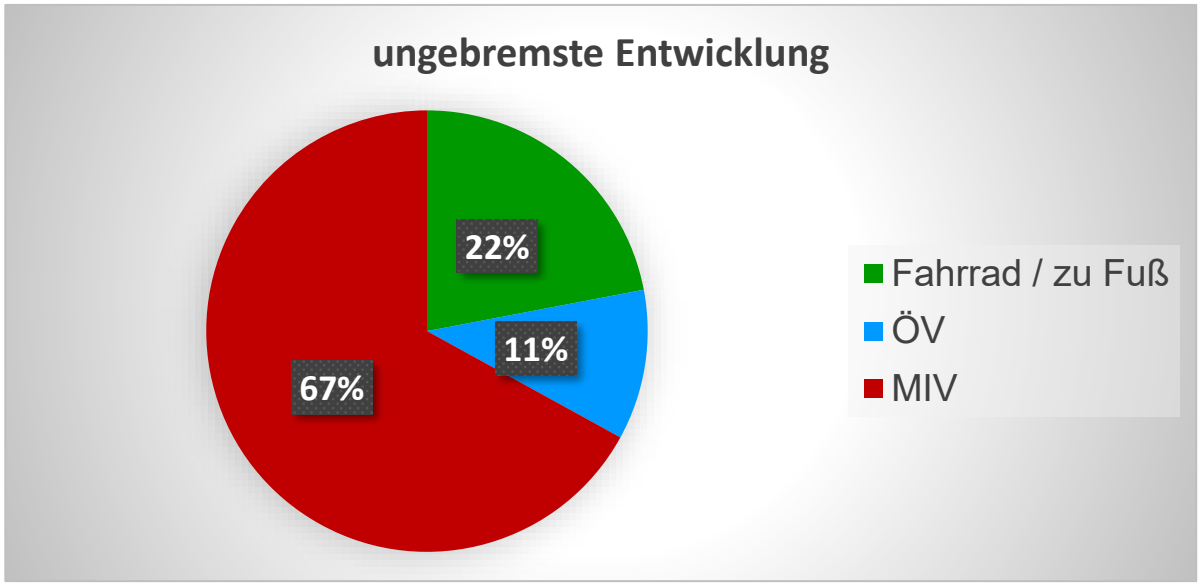
Hierzu werden gezielte Beschränkungen für den Kfz-Verkehr umgesetzt, wie beispielsweise der Entfall von freiem Parken im öffentlichen Raum. Der ÖPNV wird massiv ausgebaut, autonomes Fahren ist nur im Shuttle möglich. Es erfolgt eine konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit kurzen Wartezeiten an Querungen und Lichtsignalanlagen und absolute Barrierefreiheit.

Ein durchgängiges Wegenetz in und zwischen den Stadtteilen wird – sofern noch nicht vorhanden – erstellt und gute Versorgungseinrichtungen in den Stadtteilen geschaffen.

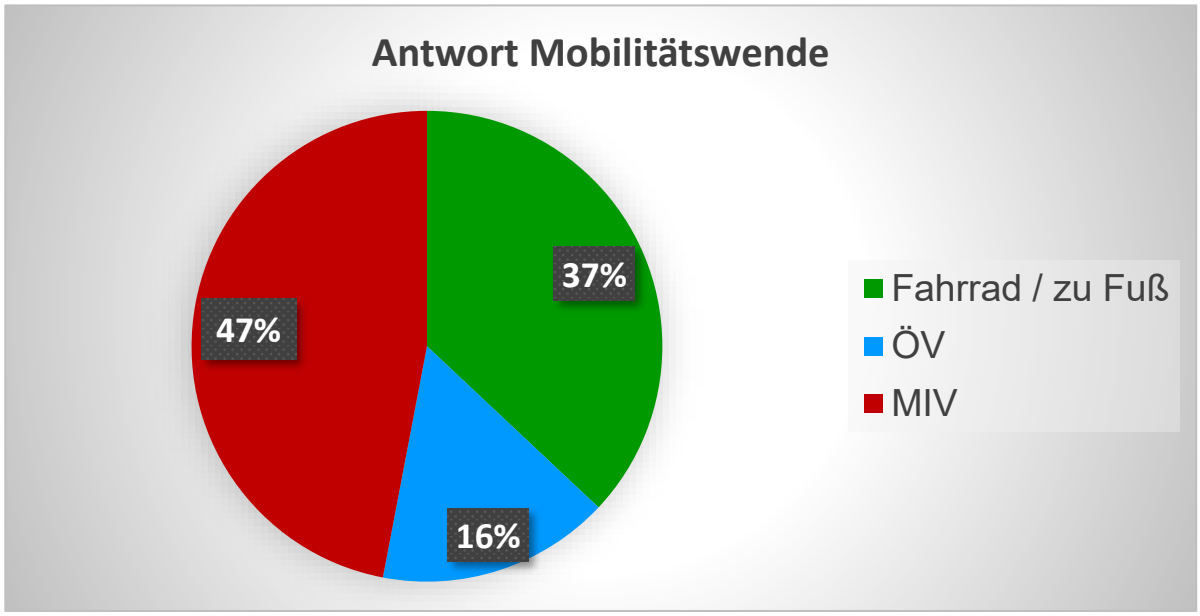
Nachstehend sind die angenommenen Modal-Split Verteilungen der drei Szenarien tabellarisch den Ergebnissen der Erhebung 2023 gegenübergestellt.

	Erhebung 2023	ungebremste Entwicklung		Antwort auf Mobilitätswende		maximaler Klimaschutz	
	Modal-Split abs	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz	Modal-Split abs	Differenz
Fahrrad / zu Fuß	30%	22%	-8%	37%	+7%	46%	+16%
ÖV	12%	11%	-1%	16%	+4%	20%	+8%
MIV	58%	67%	+9%	47%	-11%	34%	-24%
Summe	100%	100%	-	100%	-	100%	-

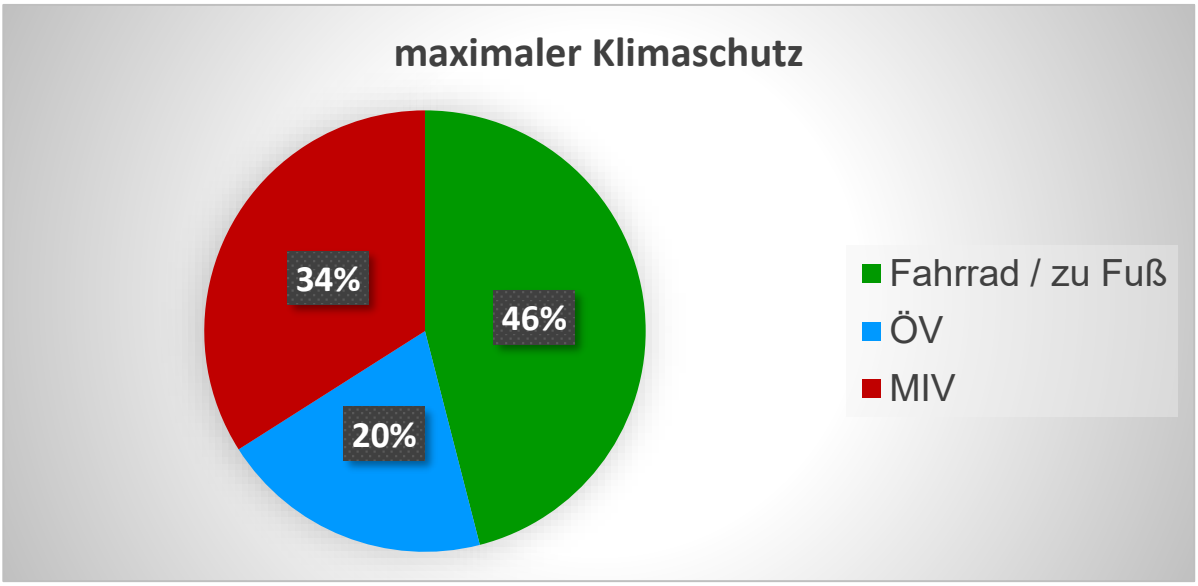
Bei Szenario 1 – „ungebremste Entwicklung" wird von einer Zunahme des MIV-Anteils um ca. 9 % auf ca. 67 % ausgegangen. Insbesondere der Anteil im Fuß- und Radverkehr würde sich deutlich verringern. Dies würde insgesamt den Klimaschutzzielen widersprechen. Das Szenario 1 wird daher ausgeschlossen und nicht weiterverfolgt.



Szenario 2 – „Antwort auf Mobilitätswende" geht demgegenüber von einer Reduzierung des MIV-Anteils aller Wege in Eberbach um ca. 11 % aus. Dies würde eine Zunahme des Rad- und Fußverkehrs um ca. 7 % auf ca. 37 % nach sich ziehen. Der ÖV-Anteil wird ebenfalls um 4 % gesteigert.



Szenario 3 geht von einer deutlichen Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils auf ca. 46 % (alle Wege, Gesamtstadt) aus. Dies entspräche einer Zunahme von ca. 16 %. Gleichzeitig müsste der MIV-Anteil um ca. 24 % auf ca. 34 % sinken.



Während Push-Maßnahmen darauf abzielen, bestimmte Verkehrsmittel etwas unattraktiver zu machen (negative Anreize), soll mit Pull-Maßnahmen die relative Anziehungskraft bestimmter Verkehrsmittel erhöht werden (positive Anreize). Gerade der Ausbau bzw. das Angebot im Radverkehr steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Anzahl an Nutzern. Für Radverkehr ist eine Bedarfsplanung nur bedingt zielführend.
Ein besseres und sichereres Angebot für den Radverkehr führt dazu, dass mehr mit dem Rad gefahren wird. Dies haben bereits Untersuchungen aus dem Jahr 1993 in Wien (Knoflacher) gezeigt. Der Radverkehrsanteil liegt demnach in direktem Zusammenhang zu Kilometer Radweg je Einwohner.

Als realistisches Szenario sollte in Eberbach das Szenario 2 vorerst weiterverfolgt werden. Dies entspricht in etwa den Klimaschutzzielen des Landes Baden-Württemberg mit der Vorgabe einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs um ein Fünftel. Grundsätzlich ist in den kommenden Jahren auch eine Anpassung des gewählten Szenarios möglich wenn erkannt wird, dass die veranschlagten Ziele größtenteils bereits erreicht wurden.

Durch entsprechende Push-and-Pull-Effekte (Angebotsplanung) wird angestrebt, einen Fuß- und Radverkehrsanteil von ca. 46 % (alle Wege) bezogen auf die Gesamtstadt bis 2030 zu erreichen. Während Push-Maßnahmen darauf abzielen, bestimmte Verkehrsmittel etwas unattraktiver zu machen (negative Anreize), soll mit Pull-Maßnahmen die relative Anziehungskraft bestimmter Verkehrsmittel

erhöht werden (positive Anreize). Gerade der Ausbau bzw. das Angebot im Radverkehr steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Anzahl an Nutzern. Für Radverkehr ist eine Bedarfsplanung somit nur bedingt zielführend.

Um das gewählte Szenario 2 – „Antwort auf die Mobilitätswende" zu beleben, muss daher in den kommenden Jahren das Angebot für den Radverkehr in Eberbach ausgebaut werden. Dazu werden Hauptradachsen definiert und genauer untersucht. Zudem wird im Mobilitätskonzept ein Haupt- und Nebennetz definiert, das die unterschiedlichen Ansprüche der Radfahrer abbildet.

Zum Erreichen des Szenario 2 werden für Eberbach zudem potenzielle Leitprojekte vorgeschlagen:

- Ausweisung von Tempo-30-Zonen/-Abschnitten wo möglich und sinnvoll
- Verlagerung des innerörtlichen Durchgangsverkehrs auf den „Altstadtring"
- Neubau einer Fuß- und Radwegebrücke über den Neckar
- Städtebauliche Aufwertungen und Schaffen von Grünflächen
- Förderung des Radverkehrs
- Förderung des Fußverkehrs
- Verbesserungen des ÖPNV-Angebots
- Mobilitätspunkte schaffen
- E-Ladestationen schaffen

Zudem muss auch die Barrierefreiheit besonderes betrachtet werden. Die grundsätzlich gute Erreichbarkeit von Eberbach im MIV muss jedoch, bei gleichzeitiger Reduzierung des „unnötigen" Kfz-Verkehrs, aufrechterhalten bleiben. Dies betrifft vor allem die Bündelung auf bestimmte Hauptachsen bei gleichzeitiger Verringerung des motorisierten Durchgangsverkehrs in der Innenstadt.

6.3 Weitere verkehrliche und finanzielle Auswirkungen aus der Wahl des Szenarios 2

Der Ausbau des Radwegenetzes führt jedoch auch zu Zielkonflikten insbesondere mit dem motorisierten Verkehr. Da die Räume in den Städten begrenzt sind, muss eine Umverteilung erfolgen. Dies betrifft sowohl Flächen für den fließenden als auch den ruhenden motorisierten Verkehr. Wichtig wird es in diesem

Zusammenhang sein, den auch weiterhin notwendigen motorisierten Verkehr verträglich abzuwickeln und das Angebot bedarfsgerecht anzupassen.
Nachstehend sind mögliche Zielkonflikte dargestellt.



Zudem muss mittelfristig das Angebot an Car-Sharing-Fahrzeugen ausgebaut werden. Der Bundesverband Car-Sharing e. V. (bcs) hat im Herbst 2015 zusammen mit dem Bonner Markt- und Sozialforschungsinstitut infas in zwölf deutschen Großstädten zwischen 150.000 und einer Million Einwohnern und in einer Gemeinde mit 22.000 Einwohnern Untersuchungen zur Nutzung von Car-Sharing durchgeführt. Den Schwerpunkt der Untersuchung bildete eine Befragung von Privatkunden in den Stadtteilen der Untersuchungsorte, in denen jeweils die größte Angebots- und Kundendichte zu verzeichnen ist. In den zwölf untersuchten Großstädten ersetzt ein Car-Sharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Pkw. Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Fläche im Straßenraum macht jedes Car-Sharing-Fahrzeug in den betrachteten Untersuchungsgebieten 84 bis 228 qm Parkierungsfläche frei. Somit ergibt sich, dass je Car-Sharing-Stellplatz durch die Abschaffung von überflüssig gewordenen

privaten Pkw ein Straßenabschnitt von 36 bis 99 Metern freigeräumt werden kann. Im Mittel ersetzt somit ein Car-Sharing Fahrzeug ca. 14 private PKW.

Zum Erreichen der Klimaziele soll in Eberbach somit auch das Angebot an Car-Sharing erhöht werden. Es soll hierüber insbesondere die Anzahl der Zweit- oder Drittfahrzeuge in Eberbach reduziert werden.

Abb. 5: Jedes CarSharing-Fahrzeug trägt zur Abschaffung von acht bis 20 privaten Pkw in den Untersuchungsgebieten bei. Dieses Potenzial gilt es für die Aufwertung des Quartiers zu nutzen. Die oberen beiden Fotomontagen zeigen das Untersuchungsgebiet in Frankfurt am Main, die unteren beiden in Köln



Quelle: Car-Sharing fact sheet Nr. 2 – bcs Bundesverband für Car-Sharing

Der nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung empfiehlt Städten, zwischen 6 und 15 Euro pro Einwohner für Bau und Unterhalt der Radverkehrsanlagen bereit zu stellen. Hinzu sollten noch Mittel u.a. für Kommunikation und Fachpersonal kommen. Es zeigt sich, dass auch die Ausgaben für Radverkehr je Einwohner direkten Einfluss auf Nutzung und Verkehrssicherheit der Radfahrenden hat.

In den Städten Kopenhagen, Oslo und Utrecht mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil belaufen sich die jährlichen Ausgaben auf ca. 36,00 bis ca. 130,00 € pro Jahr je Einwohner.
Um den Radverkehrsanteil nachhaltig zu fördern, sollten in Eberbach die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr je Einwohner auf zumindest 6 Euro je Einwohner festgelegt werden. Dieser Betrag kann auch situativ nach oben angepasst werden. Nur zum Vergleich: Eine Studie des Thinktanks „Agora Verkehrswende" hat ergeben, dass ein Pkw-Stellplatz der Stadt Berlin im öffentlichen Raum ohne Bewirtschaftung jährlich ca. 60,00 € zur Unterhaltung kostet.

Investitionen Radverkehr je Einwohner

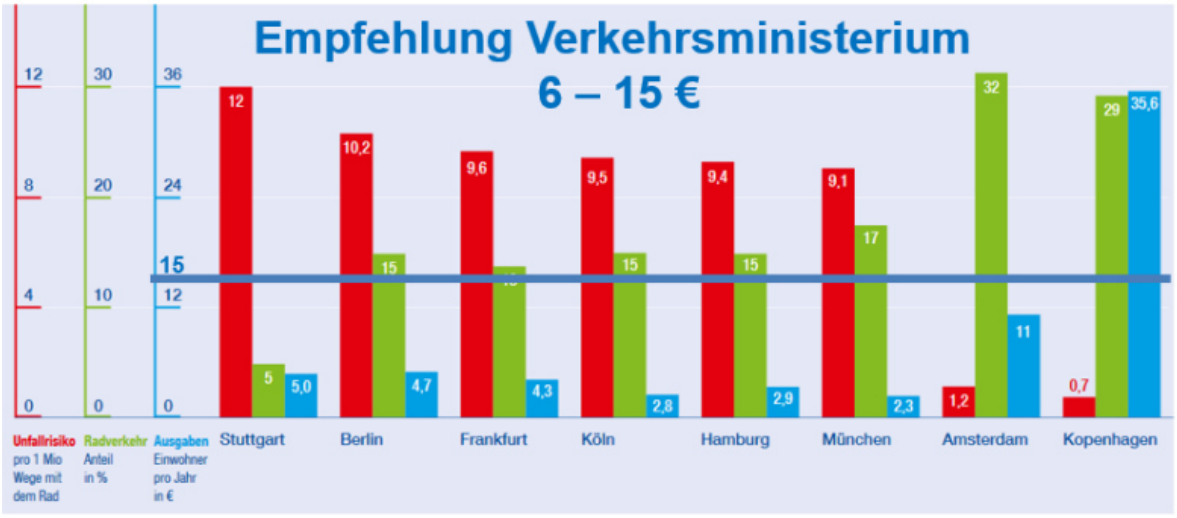


Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltsplänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen [40]

Quelle: Greenpeace – „Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken"

7. Handlungsfelder – Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes lassen sich für die Stadt Eberbach vier Handlungsfelder definieren:

- Vernetzen
- Gestalten
- Lenken
- Umdenken.

Beim Handlungsfeld „Vernetzen" wird das Ziel verfolgt, eine bessere Netzkonzeption für das Verkehrssystem in Eberbach zu erreichen. Durchgängige Haupt- und Nebenrouten für den Kfz-, Rad-, und Fußgängerverkehr werden definiert. Hieraus resultieren die sogenannten Vorrangnetze.

Beispiele für dieses Handlungsfeld sind:

- Ausweisung von Fahrradstraßen und Einrichtung von Radschutzstreifen
- Ergänzung des Linienangebotes im ÖPNV
- Ergänzende Angebote wie Car- und Bike-Sharing

m Handlungsfeld „Gestalten" werden Maßnahmen, wie z.B. die Anpassung der Infrastruktur und des Umfeldes an die beabsichtigten Nutzungen beschrieben. Insgesamt werden hier erforderliche bauliche Umgestaltungen definiert. Gründe für diese Maßnahmen können beispielsweise fehlende Verkehrssicherheit, Kapazitätsengpässe oder die Qualität des Umfeldes sein.

Hierzu können folgende Beispiele genannt werden:

- Umbau bzw. Rückbau des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Umgestaltung von Knotenpunkten, z.B. zu Kreisverkehren
- Errichten von Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwegen
- Verkehrsberuhigung im untergeordneten Verkehrsnetz
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Neubau von Mobilitätsstationen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur

Das Handlungsfeld „Lenken" enthält keine baulichen Maßnahmen, sondern Änderungen des verkehrsrechtlichen Rahmens, wie z.B. die Anpassung einer Signalsteuerung, Ummarkierungen oder die Anpassung von Verkehrszeichen und Wegweisern.

Beispielsweise können hier folgende Punkte vorgebracht werden:

- Gut verständliche Beschilderung der ausgewiesenen Radwege
- Markierung von Gefahrenstellen auf Fahrbahnoberflächen
- Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs

Eine Änderung der Wahrnehmung des Verkehrssystems durch die Nutzer ist im Handlungsfeld „Umdenken" enthalten. Hier geht es insbesondere um Informationen, die unter anderem die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen und im Idealfall begünstigen sollen. Eine enge Verbindung besteht zum Handlungsfeld Vernetzen, da hier auch die durchgeführten Maßnahmen erklärt werden und damit zu einer höheren Akzeptanz führen können. Das Ziel ist jedoch die Kommunikation in beide Richtungen, sodass auch die Nutzer ihre Anforderung der Verwaltung mitteilen können.

In den Bereich des Umdenkens fallen folgende Beispiele:

- Informationsveranstaltungen zu geplanten und durchgeführten Maßnahmen
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Behörden
- Aktionswochen für kostenlosen ÖPNV
- Aktionstage zum sicheren Umgang mit dem ÖPNV für Ältere Menschen und Kinder
- Bereitstellung kostenloser (Lasten-)Fahrräder an Einzelhandelsstandorten
- Einrichten eines Mobilitätsportals, sodass Nutzer Anregungen einfacher vorbringen können

8. Maßnahmen und Bewertung

Nachstehend wird exemplarisch auf die im Zuge des Mobilitätskonzeptes erarbeiteten übergeordneten Maßnahmenpotentiale und deren Bewertung näher eingegangen. Hierbei wird nach verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert. In der Kombination der unterschiedlichen Einzelmaßnahmen entsteht ein integriertes Mobilitätskonzept, da einzelne Maßnahmen auch mehrere Verkehrsarten betreffen. Insgesamt wird sehr starker Wert auf die Förderung der nachhaltigen Mobilität gelegt.

Die übergeordneten Maßnahmen werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts in der weiteren Ausarbeitung bewertet sowie priorisiert. Hierbei werden verkehrliche wie klima- und umwelttechnische Aspekte, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs

und des Radverkehrs sowie die Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fußverkehr berücksichtigt. Im Mobilitätskonzept werden zudem auch detaillierte Einzelmaßnahmen betrachtet, die jedoch für die strategische Zielsetzung und auch den Auswirkungen auf den Klimaschutz nur bedingt relevant sind.

Nachstehend sind die entsprechenden Bewertungskriterien aufgelistet:

- Nachhaltige Mobilität, Klima- und Umweltschutz
- Verringerung Fahrgeschwindigkeiten und Lärmbelastung
- Verbesserung der Aufenthalts-/ Wohnqualität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Positiver Beitrag zur Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes
- Förderung Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Verbesserungen im ÖPNV
- Reduzierung motorisierter Verkehr in Eberbach

9. Maßnahmen

In den vorherigen Abschnitten wurden Analysen in Form von Zählungen und Erhebungen, aber auch eine Bürgerbefragung und eine Meinungskarte beschrieben. Zudem wurde ein zukünftiges Szenario für die Stadt Eberbach entwickelt, das über eine integrierte Betrachtung aller Mobilitätsarten umgesetzt werden muss. Hierzu wurden bereits Maßnahmen verortet, die zu einer Umsetzung des Zielszenarios beitragen können.

Diese müssen als mögliches Potential verstanden werden, insbesondere der Umbau von Knotenpunkten. Das Potential an möglichen Maßnahmen ist ein Teil des Gesamtmaßnahmenpaketes und ergänzt bisher erläuterte Vorschläge. Auf Grundlage der aus der Analyse gewonnenen Erkenntnisse sowie den eigenen Eindrücken aus mehreren Ortsbegehungen und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung werden mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für sämtliche Verkehrsteilnehmer (MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) entwickelt. Bei den Maßnahmen muss darauf hingewiesen werden, dass diese in einem nächsten Bearbeitungsschritt eingehend geprüft und weiter ausgearbeitet werden müssen. Für viele baulichen Maßnahmen sind entsprechende Planungen in vertiefter Form notwendig. Zudem muss nach eingehender Prüfung der Umsetzbarkeit der Maßnahme der Gemeinderat grundsätzlich die jeweilige Maßnahme beschließen,

sodass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes noch nicht über Einzelmaßnahmen entschieden wird.

Zur Entwicklung möglicher Maßnahmen wird das Szenario 2 mit einer Reduzierung des MIV-Anteils um ca. 11 % berücksichtigt. Um dies zu erreichen, wurden Hinweise aus der E-Klima, einer R2-Veröffentlichung der FGSV, herangezogen. Maßgebende Ziele dieses Regelwerkes sind:

- die Reduzierung der THG-Emissionen
- die Reduzierung des Energieverbrauches,
- die Reduzierung des Material- und Ressourcenverbrauchs im Sinne des Klimaschutzes.
-

Sollen diese Ziele erreicht werden, müssen

- die Verkehrsleistungen, ausgedrückt in Personen- und Tonnenkilometer sowie
- die spezifischen Wirkungen der Verkehrsnachfrage, ausgedrückt in Energie, CO2-Emissionen pro Personen- bzw. Tonnenkilometer

vermindert werden. Hierfür wurden mögliche übergeordnete Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung, des Straßenentwurfes und des Verkehrsmanagements zur Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen entwickelt.

Nachstehend sind die entsprechenden Handlungsfelder aus der E-Klima als erster Überblick der grundsätzlichen Maßnahmen dargestellt. Die übergeordneten Maßnahmen wurden dabei unterteilt nach den Handlungsfeldern Prozess/Bewertung und Entwurf/Betrieb.

Handlungsfelder Prozess/Bewertung

Überregionale/Regionale Verkehrsentwicklungspläne und Verkehrskonzepte

- Kommunenübergreifende Abstimmung von verkehrlichen Maßnahmen, wie flächendeckendes Parkraummanagement und flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Aufstellung von integrierten Klimaschutzplänen mit quantitativ evaluierbaren Zielen und verbindlich umzusetzenden Maßnahmen
- Strategische Netzwerkplanung im Güterverkehr in Abstimmung mit Flächennutzungsplanung
- Aufstellung von integrierten Siedlungsstrukturentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplänen zur Förderung kurzer Wege und zur Stärkung von ÖV-, Rad- und Fußverkehrsachsen
- Darstellung und Bewertung der Klimawirkung bzw. der Wirkung hinsichtlich der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs von Methoden, Prozessen, Maßnahmen und Verkehrsangeboten im Lebenszyklus
- Veränderte Bewertungsmethoden mit hohem Gewicht der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs
- Veränderte Beurteilung von Reisezeitgewinnen und Reisezeitverlusten im Kfz-Verkehr in Relation zum Umweltverbund, Möglichkeiten sind hier z. B.
  - Berücksichtigung von Reisezeitgewinnen im MIV nur bei Verlustzeiten durch Stau im Planfall gegenüber dem Ist-Fall,
  - Reisezeitverluste im MIV durch optimierte Geschwindigkeitswahl (Ziel: „stetiger Verkehrsfluss bei reduzierter Verkehrsleistung bzw. Verkehrsstärke und optimierten Geschwindigkeiten“) ansonsten als positive Effekte in Bewertungen einbringen,
  - Reisezeitgewinne im ÖV und Radverkehr mit hohem Gewicht versehen sowie
  - Reisezeitgewinne im Fußverkehr (z. B. durch Anlage von Querungsanlagen) als positive Effekte in Bewertung einbringen.
- Integrierte und verkehrsträgerübergreifende Bewertung der Stufen der Angebotsqualität und der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß RIN/HBS
- Sensibilisierung zu Verhaltensänderungen und zur Verantwortung, Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit
- Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung, Genderaspekte, Barrierenabbau
- ...

In untenstehender Auflistung sind die möglichen Maßnahmen aus der E-Klima im Bereich Entwurf/Betrieb dargestellt. Diese haben vor allem im Hinblick auf die zu entwickelnden Maßnahmen in Eberbach eine besondere Bedeutung.

Handlungsfelder Entwurf/Betrieb

- Einrichtung einer gut zugänglichen Ladeinfrastruktur
- Festlegung von zielorientierten und angepassten Bemessungsverkehrsstärken
- Erhöhung der Zugangs- und Abgangszeiten von und zu Parkständen (Verlagerung von Straßenraumparkständen zu zusammenhängenden Bereichen und zu Parkbauten)
- Förderung der Infrastruktur für kleine Fahrzeuge (gesonderte Parkstandabmessungen, gesonderte Parkzonen)
- Förderung der Nutzung von E-Rädern und Lastenrädern (gesonderte Radabstellanlagen, Umnutzung von Parkbauten)
- Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz unter besonderer Beachtung der ÖV-Belange
- Straßenentwurf zur Unterstützung der Wahl stetiger und homogener Geschwindigkeiten:
  - Bevorzugung von Wohnwegen in Erschließungsgebieten (verkehrsberuhigte Bereiche)
  - Gestaltungen in Anlehnung an Begegnungszonen, Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen
  - Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Teilaufpflasterungen, Versätze in dichter Folge von 100 – 150 m, ...)
  - Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelungen in Erschließungsgebieten
  - Mini-Kreisverkehre und kleine Kreisverkehre
  - Abschnittsbildung mit wechselnden Querschnitten
  - Bevorzugung schmaler Fahrbahnquerschnitte
- Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV)
- Verkehrsabhängige Steuerungen, Netzsteuerung, dynamisches Verkehrsmanagement
- Zuflussregelung
- Verflüssigung und Lenkung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr)
- Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)
- Umverteilung von Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Modi und zugunsten von Retentions- und Grünflächen sowie Baumstandorten
- Bereitstellung hinreichender und attraktiver Flächenangebote für umweltfreundliche Modi (z. B. Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens zugunsten von nutzbaren Gehwegbreiten und Aufenthaltsbereichen)
- Verlässlichkeit, Qualitätssicherung und Finanzierung des ÖV
- Beschleunigung und Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (straßenorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahme, dynamische Straßenraumfreigabe oder räumlich geschützte Fahrwege für den ÖV sowie LSA-Bevorrechtigung)
- Stärkung des Schnellbusverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs und des öffentlichen Personenfernverkehrs und deren Verknüpfung mit den innerstädtischen Netzen
- Förderung von Sharing-Konzepten und multimodalen Angeboten
- Ersatz von Wegen durch virtuelle Mobilität (Homeoffice, Videokonferenzen)
- Veränderung der Verkehrsangebote (z. B. durch Fahrstreifenreduktion)
- Reduzierung der Zu- und Abgangszeiten von und zu Haltestellen
- Reduzierung der Anzahl der Umstiege und Umsteigezeiten im ÖV (Direktverbindungen sowie Fahrtenhäufigkeit und Anschlussoptimierung)
- Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
- Anzahl und gut zugängliche Lage von Radabstellanlagen
- Premium-Routen im Fußverkehr mit guter Erreichbarkeit
- Geringe Wartezeiten des Rad- und Fußverkehrs an Überquerungen mit Lichtsignalanlage, Anlage von Querungsanlagen
- Städtebaulich ansprechende Gestaltung, Aufenthaltsbereiche
- Stadtlogistik mit kleinteiligem Mikro-Umschlag bis hin zum Schienengüterverkehr
- ...

Darüber hinaus wurden weitere Handlungsfelder aufgeführt, die ebenfalls positive Beiträge zur THG-Emissionsreduzierung oder zum Umgang mit den Klimawandelfolgen bzw. zur Klimaanpassung liefern können.

Sonstige Handlungsfelder

- Priorität der Nutzung und Auslastung der vorhandenen Verkehrsangebote (insbesondere im Schienenverkehr unter Beibehaltung einer hohen erzielbaren Betriebsqualität) vor Aus- und Neubaumaßnahmen
- Wegweisung mit den Zielen der Förderung kurzer Wege und der Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs
- Verkehrsschau, Straßenbetriebsdienst, Winterdienst, Qualitätsüberprüfungen mit besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs und von ÖV-Anlagen
- Baumpflanzungen und Grünanlagen, Begrünungen von Verkehrsanlagen und Lärmschutzanlagen
- Förderung von „Blue-Green-Street"-Konzepten, Schaffung von Retentionsflächen, Bewässerung von Anpflanzungen
- Bereitstellung ausreichender Flächen zum Warenumschlag, wie Mikrodepots und Terminals
- ...

Auch wenn nicht sämtliche aufgeführten übergeordneten Vorschläge in das Mobilitätskonzept übernommen werden konnten, finden sich zahlreiche Maßnahmen, die entsprechend zu einer Stärkung des Umweltverbundes, einer Verstetigung der Verkehre sowie einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen können. Für diese wurde ein Maßnahmenpaket entwickelt, das exemplarisch auch in Einzelmaßnahmen übertragen wurde.

Mobilitätsform	Ziel	mögliche Maßnahmen
Fußverkehr	Barrierefreiheit	Evaluation bestehender Fußgängerquerungen
		barrierefreier Umbau bestehender Haltestellen
	Schaffen durchgängiger Haupt- und Nebenrouten	geringe Wartezeiten an Querungsstellen
		Ausbau des Wegenetzes
		Umverteilung von Verkehrsflächen auch als Retentionsflächen
		Schaffen neuer Querungsstellen
		städtebaulich ansprechende Gestaltung einschließlich Aufenthaltsbereiche
		Reduzierung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
Radverkehr	Förderung zur Nutzung von Lastenrädern	Schaffen ausreichend breiter Radwege
		gesonderte Abstellanlagen, evtl. Umfunktionieren von Parkplätzen für den MIV
	Ausbau und Sanierung der Haupt- und Nebenrouten	Schaffen eines durchgehenden Verkehrsnetzes für den Radverkehr
		Prüfung zusätzlicher sicherer Querungen über Hauptverkehrstraßen
		sichere Einleitung in den fließenden Verkehr
		Reduzierung von Barrieren im Radverkehrsnetz
		Erstellen eines Beleuchtungskonzeptes
		zusätzliche Radabstellanlagen an den Hauptzielen der Verkehrsteilnehmer
		Prüfung von Fahrradstraßen
ÖPNV	bessere Vernetzung der Stadtteile	Prüfung zusätzlicher Angebote (z.B. Bürgerbus)
		Prüfung zusätzlicher Haltestellen zur besseren Abdeckung
		Prüfung zusätzlicher Mobility on demand Angebote
	allgemeine Stärkung des ÖPNV	Realisierung von Mobilitätsstationen an Haltestellen zur Förderung der Multimodalität
		Umsetzung barrierefreier Haltestellen
MIV	Umstieg auf schadstofffreie Antriebe	Ausbau der Ladeinfrastruktur
	Umverteilung der Verkehrsflächen	Prüfung einer ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftung
		Verlagerung von Straßenraumparken in zusammenhängende Bereiche bzw. Parkbauten
	verbesserter Verkehrsfluß, stetige und homogene Geschwindigkeiten	Prüfung einer Umgestaltung der Verkehrsflächen, SharedSpace auf Hauptverkehrsstraßen
		Prüfung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen
		Prüfung eines Umbaus von Knotenpunkten zu Kreisverkehren

9.1 Kernstadt

9.1.1 Radverkehr

9.1.1.1 Vorgehensweise

Grundsätzlich beruht die Erstellung des Radwegekonzeptes auf verschiedenen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008)
- den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Ausgabe 2006)
- den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010)
- den Hinweisen zum Fahrradparken (Ausgabe 2012)

Grundlegende Anforderung an die Radverkehrsplanung ist es, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu erhöhen. Die objektive Verkehrssicherheit kann durch eine gesicherte Führung des Radverkehrs und einem hieraus resultierendem geringen Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und hoher Begreifbarkeit bei ausreichend guten Sichtverhältnissen verbessert werden. Auch die bauliche Ausführung mit geringem Sturz- oder Gefährdungsrisiko, wie z. B. Vermeidung von Rillen oder Kanten, sind dabei zu berücksichtigen.

Für die subjektive Verkehrssicherheit sind Situationen zu vermeiden, die die Verkehrsteilnehmer überfordern oder verunsichern und somit zu Stress führen oder in Abhängigkeit von anderen Verkehrsteilnehmern stehen.

Für eine schnelle und zügige Befahrbarkeit und zur Anbindung einer maximalen Anfahrt von Quellen und Zielen sind Hauptverkehrsstraßenzüge bei der Netzgestaltung grundsätzlich zu bevorzugen. Damit wird der Öffentlichkeit auch das Vorhandensein von guter Fahrradinfrastruktur vermittelt, da dieser Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern regelmäßig genutzt wird.

Entscheidend für einen attraktiven Radverkehr ist auch die Qualität im Verkehrsablauf. Hierzu gehören ebene Oberflächen und die Vermeidung von Umwegen oder Steigungen. Negativ für den Radverkehr sind zudem unnötige Halte z. B. durch Lichtsignalanlagen bzw. generelle Zeitverluste.

Konkret wurden dem Radverkehrskonzept folgende Merkmale zugrunde gelegt:

- Radwege sollten möglichst zusammenhängend, hindernisfrei / barrierefrei und eben geführt werden.
- Radfahrende sollten die bevorrechtigten Straßen möglichst sicher überqueren können, insbesondere an Kreuzungen oder Einmündungen, an stärker belasteten Straßen mit Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen oder anderen Querungshilfen.
- Radwege bzw. Geh-/ Radwege sollten ausreichend breit gestaltet werden.
- Die Beschilderung der Radwege bzw. Geh-/ Radwege sollte nach den Richtlinien ERA und RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen FGSV, 2006) und gemäß der StVO (2013) erfolgen.
- Ggf. sind auch kleinere Umwege in Kauf zu nehmen, um einen möglichst sicheren Radweg zu gewährleisten.
- Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil eines Radwegekonzeptes und sollten nach den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV, Ausgabe 2012) gestaltet sein.

Nach der Analyse des Radwegenetzes wurden Maßnahmen abgeleitet und nach ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit eingestuft. Hieraus wurde zur Übersicht eine Maßnahmenliste erarbeitet, in der eine Einstufung der Maßnahmen in den Kategorien Priorität, Zeithorizont und Kosten stattfand.

In der Kategorie Priorität wurde folgende Stufen verwendet:

- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität

Neben der Bewertung in der Priorität wurden die Einzelmaßnahmen hinsichtlich eines möglichen Realisierungszeitraumes eingeteilt. Es wurde in folgende Zeithorizonte unterschieden:

- Kurzfristig: 1 bis 2 Jahre
- Mittelfristig: 3 bis 6 Jahre
- Langfristig: ≥7 Jahre

Hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für die Stadt Eberbach wurde zudem eine grobe Kosten-Kategorisierung vorgenommen. Es wurde unterschieden nach:

- Hohe Kosten (> 50.000 €)
- Mittlere Kosten (bis 50.000 €)
- Niedrige Kosten (bis 10.000 €)

Diese müssen in der weiteren Bearbeitung noch deutlich detaillierter ermittelt werden, um die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und die Jahresplanungen nachhaltig beurteilen zu können.

9.1.1.2 Allgemeine Grundlagen nach den Empfehlungen der FGSV

Im folgenden Kapitel wird auf die allgemeinen Grundlagen der einzelnen Richtlinien und Regelwerke der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) in Bezug auf den Radverkehr eingegangen. Hierbei wird sich insbesondere auf die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und die Richtlinie „Hinweise zum Fahrradparken" bezogen.

Ziel und Funktion eines Radverkehrskonzepts (ERA 2010, S. 8)
„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- und langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit) festgelegt. Es enthält Ziele, Maßnahmen, Prioritätensetzungen und Verantwortlichkeiten. Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln."

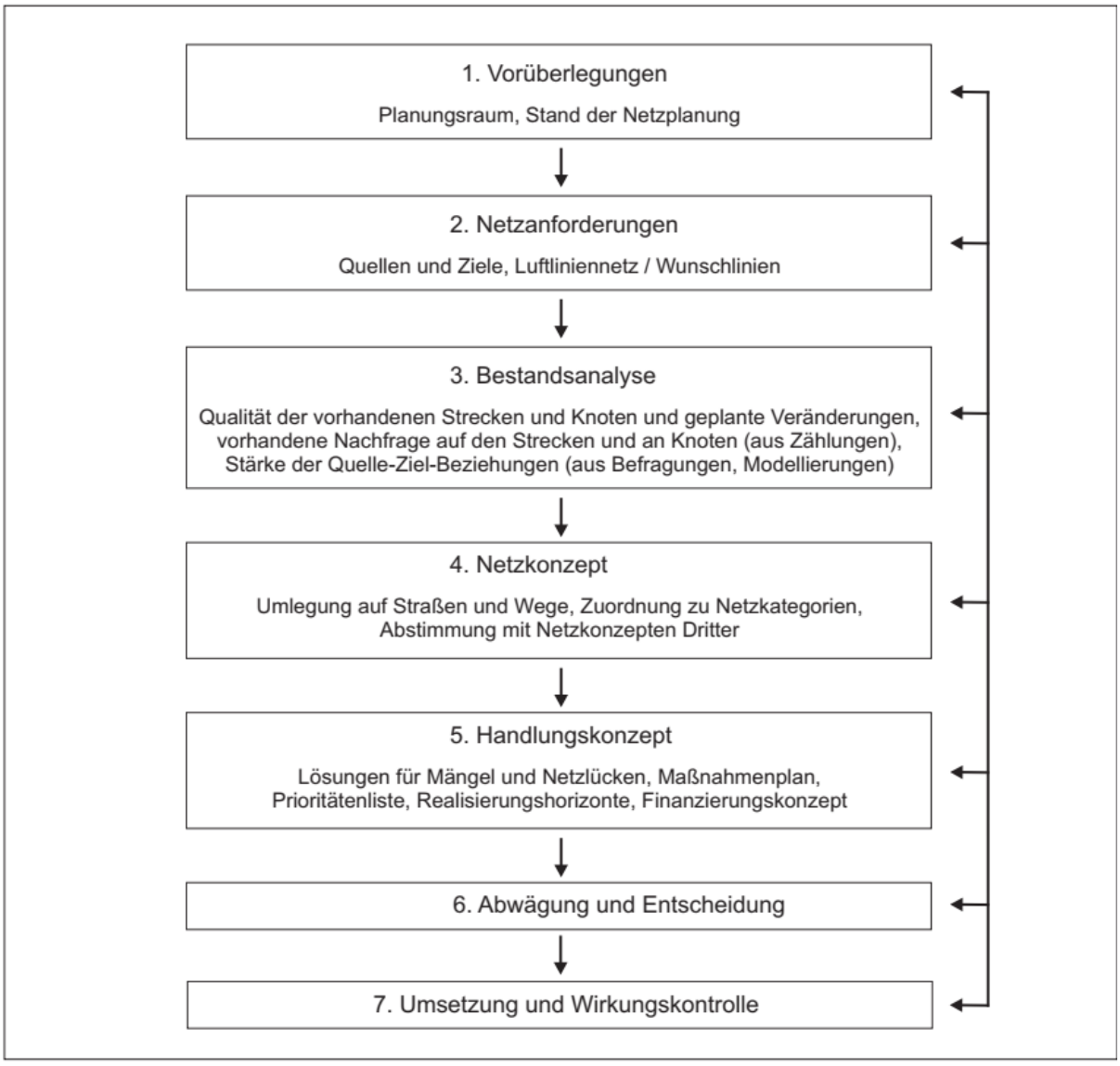
Aufgaben der Netzplanung und Zielgruppen (nach ERA 2010, S 9)
„Aufgabe der Netzplanung ist:

- die Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien und damit verbundene Qualitätsstandards,
- die Identifikation von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen und
- die Priorisierung der Maßnahmen, um die angestrebten Qualitäten zu erreichen."

Nutzergruppen, die besonders zu berücksichtigen und zu fördern sind (nach ERA 2010, S 9):

- alltäglicher zielgerichteter Radverkehr (schnelle und direkte Wege z.B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte),
- Kinder und Jugendliche,
- Ältere Menschen,
- Fahrradurlauber,
- Radfernwanderer.

Planungsablauf einer Radverkehrsnetzplanung (nach ERA 2010)
Die nachfolgende Abbildung stellt den Ablauf für den zielorientierten Alltagsradverkehr nach ERA (2010) dar.



Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr (ERA 2010, S. 9).

<u>Möglichkeiten einer Radwegeführung (nach ERA 2010)</u>

Folgende Radwegeführungsformen sind an den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen möglich:

Radverkehr auf der Fahrbahn

Eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist bei Breiten zwischen 6,00 m bis 7,00 m und einer maximalen Kraftfahrzeugverkehrsstärke von unter 400 Kfz/h im Querschnitt unproblematisch. Bei höheren Belastungen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu empfehlen.

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf von den Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Dabei wird er durch eine Leitlinien-Markierung auf der Fahrbahn dargestellt. Die Breite des Schutzstreifens muss mindestens 1,25 m betragen.

Radfahrstreifen

Der Radfahrstreifen ist ein abgetrennter Sonderfahrstreifen, der mit dem Zeichen 237 StVO „Radweg" gekennzeichnet ist. Er ist für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und wird grundsätzlich nur im Einrichtungsverkehr betrieben. Der Radfahrstreifen sollte mindestens 1,85 m breit sein.

Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Bei Benutzungspflicht wird der Radweg mit dem Zeichen 237 StVO „Radweg" oder dem Zeichen 241 StVO „getrennter Geh- und Radweg" gekennzeichnet, ohne diese Kennzeichnung sind diese Wege nicht benutzungspflichtig. Die Regelbreite der Radwege beträgt bei geringem Verkehr 1,60 m, ansonsten 2,00 m.

Baulich angelegte Zweirichtungsradwege

Aufgrund der häufigen Unfälle durch die Benutzung der Radwege auf der linken Seite werden Zweirichtungsradwege selten innerorts eingesetzt. Diese werden ebenfalls baulich angelegt und müssen an Einmündungen und Grundstückseinfahrten besonders gesichert geführt werden. Die Beschilderung der Zweirichtungsradwege erfolgt wie bei baulich geführten Radwegen mit den Zeichen 237

StVO „Radweg", 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg" oder 241 StVO „getrennter Geh- und Radweg". Das Regelmaß für die Breite beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung.

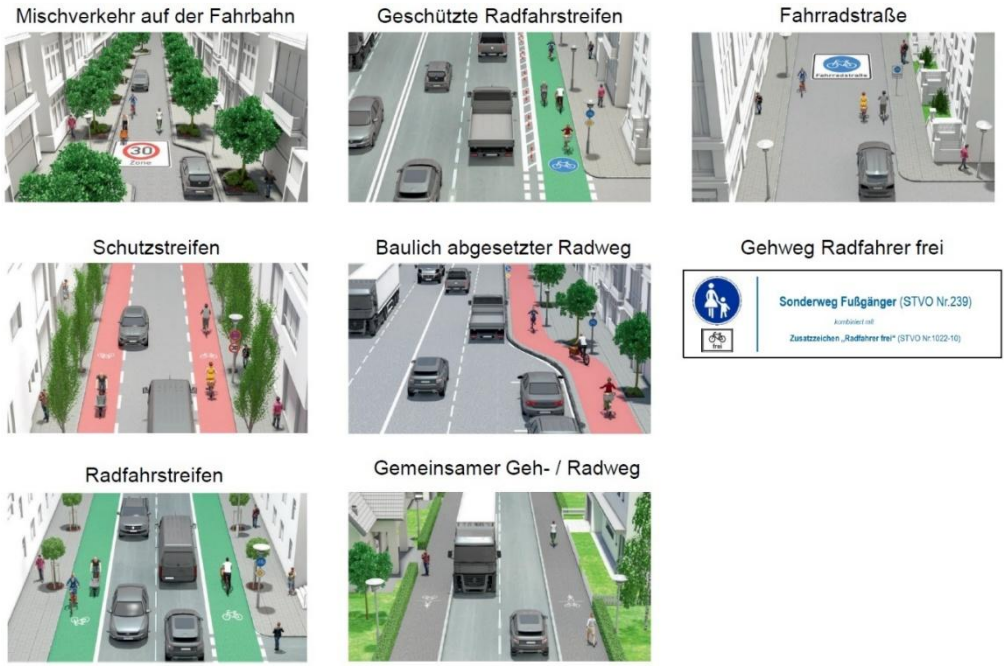
Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr ist vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind sowohl benutzungspflichtige Führungen mit Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg" als auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht mit dem Zeichen 239 StVO „Gehweg" und Zusatzzeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei". Die Breite bei gemeinsamen Geh- und Radwegen beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Fahrradstraße

Diese Option eignet sich für Straßen, in denen das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel dargestellt, ist also mehr für Nebenstraßen des MIV als für Hauptverkehrsstraßen geeignet. Bei Fahrradstraßen hat das Fahrrad vor dem Kfz-Verkehr Vorrang. Für motorisierte Fahrzeuge kann die Fahrradstraße durch Zusatzbeschilderung separat freigegeben werden. Hier gilt demnach eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

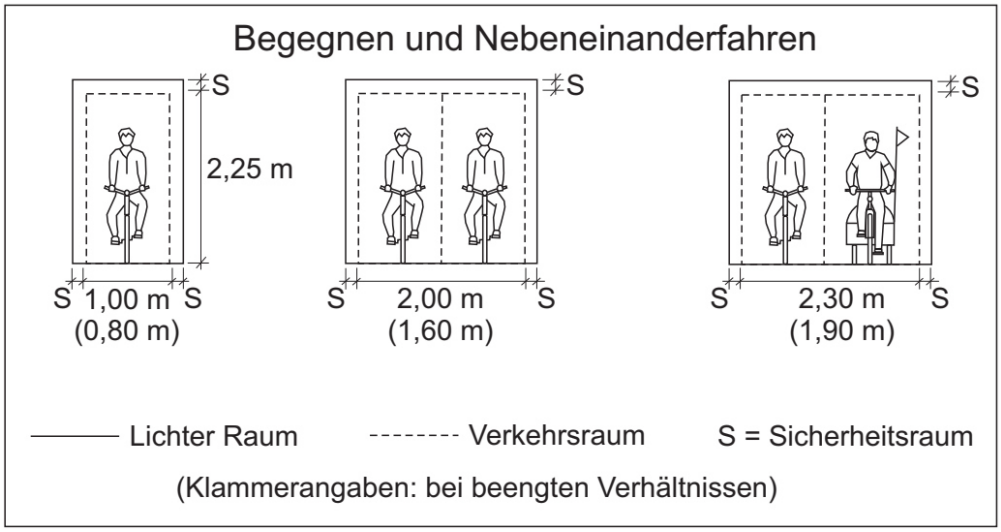
Die jeweiligen Radverkehrsführungen sind nachstehend bildlich dargestellt. Die Abbildungen wurden Booklet ADFC – So geht Verkehrswende, 2019 entnommen.



Quelle: ADFC – So geht Verkehrswende

Die Wahl der dargestellten Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Weiterhin sind die zur Verfügung stehenden Straßenraumquerschnitte ein maßgebliches Kriterium. Abschließend ist auch die straßenverkehrsrechtliche Umsetzung von Belang.

Die planerischen Grundmaße der Verkehrsräume für den Radverkehr ergeben sich aus dem Verkehrs- und Sicherheitsraum und sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.



Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs (ERA 2010, S. 16), eigene Darstellung

Fahrradabstellanlagen

Die Richtlinie „Hinweise zum Fahrradparken" (FGSV 2012) beschäftigt sich mit der Konzeption und Dimensionierung von Fahrradabstellanlagen. Neben den Nutzungsspezifischen Anforderungen an die Radabstellanlagen gibt sie auch Hinweise zu den Ausführungsformen, den Kosten sowie rechtlichen Aspekten.

Zu den grundlegenden Anforderungen von Fahrradstellplätzen gehören:

- Geeignete Ausstattung der Abstellanlage
  - Diebstahlschutz
  - Wetterschutz, insbesondere bei langen Abstellzeiten
  - Nebenflächen zum Beladen des Fahrrads

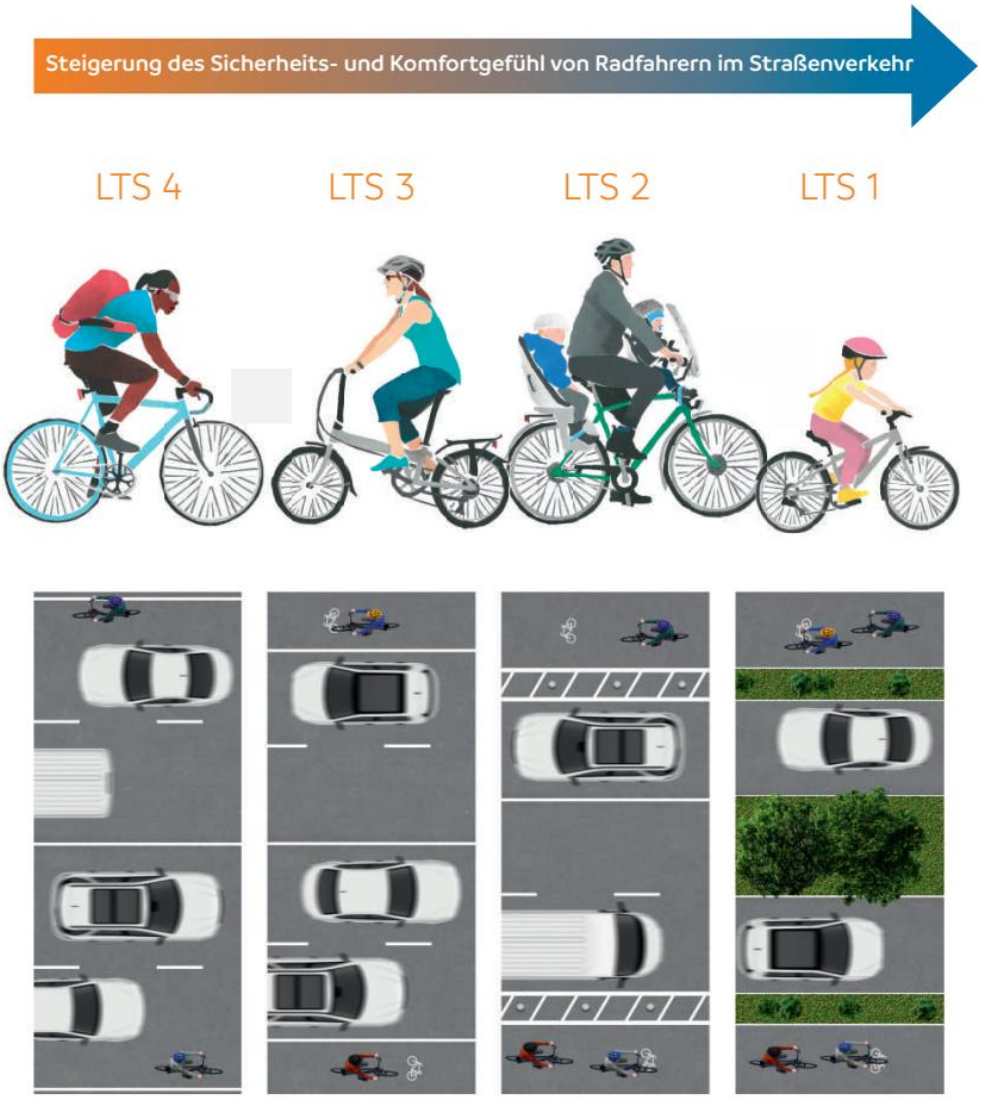
- Standort der Abstellanlage
  - Direkte Zuordnung zum Fahrziel
  - Auf kurzen Wegen erreichbare Anlagen
  - Verkehrssicherer Anschluss ans Radnetz
  - Günstige Lage und in Zufahrtsrichtung angelegt, also vor und nicht hinter dem Zielort

Zusätzlich werden Grundanforderungen an die Fahrradständer gestellt, unter anderem müssen diese einen guten Halt für Fahrräder bieten und gut zugänglich sein. Des Weiteren sollten ein sicherer Betrieb und eine einfache Reinigung gewährleistet sein. Eine günstige Installation und die stadtgestalterische Verträglichkeit sollten ebenfalls bei der Planung von Fahrradabstellanlagen betrachtet werden. Es existieren viele verschiedene Formen von Fahrradhaltern, generell sind jedoch Anlehnhalter zu bevorzugen, da diese viele Vorteile in sich vereinen.

In diesem Zusammenhang werden auch Standards für Radverkehrsanlagen entwickelt. In diesen soll definiert werden, welche Arten der Radverkehrsführung priorisiert werden und welche Breiten jeweils angesetzt werden sollen. In zahlreichen Untersuchungen hat sich gezeigt, dass die Maße von Radverkehrsanlagen nach den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) zwar oft ausreichend, jedoch nicht für alle Radfahrenden entsprechend geeignet sind. Dies betrifft auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden.

In den Standards müssen auch Unterschiede gemacht werden, ob ein Um-, Aus- oder Neubau ansteht. Bei allen Planungen müssen auch die unterschiedlichen Bedarfe der Radfahrenden bzw. der Interessierten berücksichtigt werden. Als Grundlage zur Einteilung in Nutzergruppen und unterschiedliche Stresslevel dienen die Studien „Four Types of Cyclists", „Low-Stress-Bicycling and Network Connectivity" und die ADFC-Leitlinien. In diesen werden Radfahrende in vier Nutzergruppen eingeteilt. „Interessiert aber besorgt", „Begeistert und überzeugt", „Stark und furchtlos" und „Auf keinen Fall".

Vielen Radfahrenden ist es wichtig, stressfrei zu fahren und sich sicher zu fühlen. Daher wurden auch vier unterschiedliche Stresslevel (LTS – Level of traffic stress) definiert, in denen das Sicherheits- und Komfortgefühl im Straßenverkehr ansteigt.



Quelle: ADFC – „So geht Verkehrswende"

LTS 4: Hoher Stress, für einige Erwachsene geeignet

- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn, keine Radverkehrsanlagen, mittlere bis hohe Kfz-Geschwindigkeiten,
- ungeschützte Radverkehrsanlagen bei hohen Kfz-Belastungen, direkter Kontakt von Hochgeschwindigkeitsverkehr,
- Kreuzungen können gefährlich sein.

LTS 3: Moderater Stress, für Erwachsene geeignet

- Ungeschützte Radverkehrsanlagen bei moderaten Geschwindigkeiten bis Tempo 50 und an mehrspurigen Straßen,
- Kreuzungen können stressig sein.

LTS 2: Geringer Stress, für die meisten Erwachsenen geeignet

- Außer in Situationen mit geringem Kfz-Verkehr und niedrigen Geschwindigkeiten sind Radverkehrsanlagen vorhanden,
- an mehrspurigen Straßen und bei höheren Geschwindigkeiten sind diese vom Kfz-Verkehr getrennt,
- Kreuzungen sind leicht zu überwinden,
- für die meisten Erwachsenen – komfortabel und angenehm,
- entspricht den Entwurfskriterien für niederländische Führungsformen.

LTS 1: Sehr niedriger Stress, für die meisten Kinder geeignet

- Radverkehrsanlagen sind stark vom Kfz-Verkehr getrennt,
- Ausnahmen sind niedrige Geschwindigkeiten und geringes Verkehrsaufkommen (z.B. verkehrsberuhigte Bereiche),
- Kreuzungen sind leicht zu passieren.

Diese unterschiedlichen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen müssen in allen weiteren Planungen berücksichtigt werden, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern und seinen Anteil am Modal-Split zu erhöhen.

Der nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung empfiehlt Städten, zwischen 6 und 15 € pro Einwohner für Bau und Unterhalt der Radverkehrsanlagen bereit zu stellen. Hinzu sollten noch Mittel u.a. für Kommunikation und Fachpersonal kommen. Es zeigt sich,

dass auch die Ausgaben für Radverkehr je Einwohner direkten Einfluss auf Nutzung und Verkehrssicherheit der Radfahrenden hat.

In den Städten Kopenhagen, Oslo und Utrecht mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil belaufen sich die jährlichen Ausgaben auf ca. 36 bis ca. 130 € in Jahr je Einwohner.
Um den Radverkehrsanteil nachhaltig zu fördern, wird vorgeschlagen, in Eberbach die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr je Einwohner auf zumindest 6 € je Einwohner festzulegen. Dieser Betrag kann auch situativ nach oben angepasst werden. Nur zum Vergleich: Eine Studie des Thinktanks „Agora Verkehrswende" hat ergeben, dass ein PKW-Stellplatz der Gemeinde Berlin im öffentlichen Raum ohne Bewirtschaftung jährlich ca. 60 € zur Unterhaltung kostet.

Investitionen Radverkehr je Einwohner

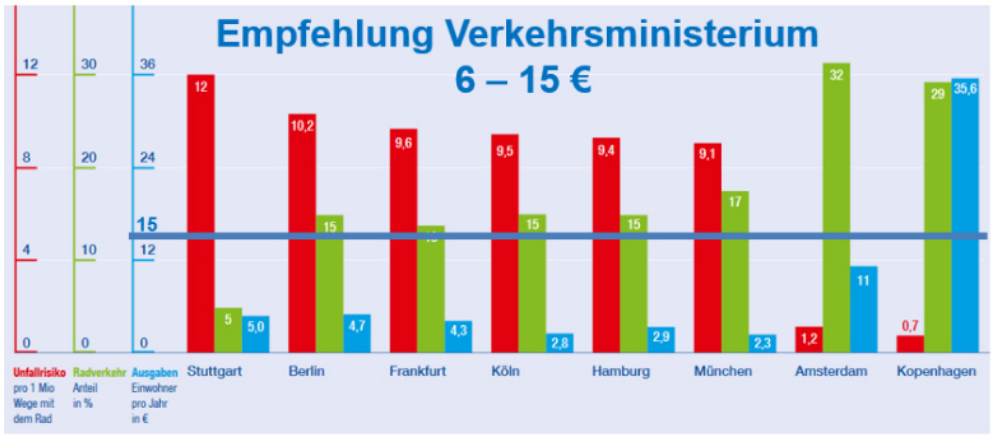


Tabelle 3: Unfallrisiko, Radverkehrsanteil und in Haushaltsplänen angegebene Ausgaben für den Radverkehr in den sechs größten deutschen Städten, Amsterdam und Kopenhagen [40]

Quelle: Greenpeace – „Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken"

9.1.1.3 Maßnahmenerläuterung

Das Radwegekonzept für Eberbach wurde darauf ausgelegt, dass die Umsetzung der einzelnen Verbesserungsmaßnahmen Schritt für Schritt erfolgen kann. Einzelne Maßnahmen können ggf. auch in Verbindung mit anderen straßenbaulichen Maßnahmen realisiert werden, sodass über einen mittelfristigen Zeitraum ein attraktives Gesamtnetz erreicht wird.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass im vorliegenden Konzept keine Detaillösungen oder die konkrete Führung an Knotenpunkten und Überquerungsstellen oder Bushaltestellen, sowie die konkrete bauliche Ausführung aufgezeigt werden. Diese sind für einzelne Maßnahmen bei Bedarf im Detail zu planen.

Die Aufwertung des Radnetzes impliziert bauliche Maßnahmen an den verschiedenen Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs. Die vorläufigen Maßnahmenpläne im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr sowie die hieraus resultierenden bestehenden und projektierten Radrouten sind in den **Anlagen 54** für die Kernstadt und 63 bis 67 für die verschiedenen Stadtteile dargestellt.

Ein zentrales neues Element für den Rad- und auch den Fußverkehr ist die neue Brücke vom Neckartalradweg am Sportgelände vorbei über den Neckar mit Anschluss an die Luisenstraße. Hierdurch könnte eine neue leistungsfähige Verbindung von der Kernstadt aus geschaffen werden, die vor allem zu einer Entlastung der bestehenden Brücke und Entschärfung der Situation für Radfahrer in der Beckstraße beitragen könnten. Zudem erhöht diese Maßnahme auch die Verkehrssicherheit insbesondere auf dem Schulweg als auch auf der Verbindung zum Sportgelände. Zur Unterstützung dieser Maßnahme kann auch die Luisenstraße für motorisierten Verkehr gesperrt bzw. angepasst werden und nur noch dem ÖPNV sowie dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Es wird zudem vorgeschlagen, die nordwestliche Bahnhofstraße sowie die östliche Zwingerstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Dadurch wird die Widmung der Straße für den Radverkehr verdeutlicht. Kfz-Verkehr kann dort mit maximal 30 km/h freigegeben werden. Stabile Fahrradabstellanlagen im Sinne von Anlehnbügeln sollen im gesamten Stadtgebiet erweitert werden. Vor allem an der Gemeinschafts-/Realschule, am Hohenstaufengymnasium, an der Theodor-Frey-Schule sowie am Leopoldsplatz/Stadtmitte. Der Weg zwischen der Steigestraße und der Unteren Talstraße soll asphaltiert werden und die Umlaufsperre durch einen Pfosten ersetzt werden, um den Weg als Radverbindung auszubauen und das Befahren auch durch Lastenfahrräder zu ermöglichen, die beim Passieren von



Umlaufgittern häufig Schwierigkeiten haben. Der Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße / Friedrichsdorfer Landstraße soll langfristig, als Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. In der jetzigen Gestaltung ist eine Beschilderung für Radfahrer notwendig, die auf den Geh-/Radweg im Norden verweist. Nördlich des Knotenpunkts soll der Radverkehr gesichert auf die Straße übergeleitet werden. Um Querungsstellen des Radverkehrs sicherer zu gestalten, werden Rotmarkierungen an den untergeordneten Straßen in der Wilhelm-Blos-Straße / Güterbahnhofstraße, in der Zufahrt der Tankstelle / Wilhelm-Blos-Straße und in der Zufahrt Rewe / Güterbahnhofstraße empfohlen. Um den Radverkehr gegenüber dem MIV zu bevorrechtigen und Umwege im Radnetz zu vermeiden, sollen die Einbahnstraßen Itterstraße, Bussemerstraße, Friedrichstraße, Bahnhofstraße, Brückenstraße bei der Michaelskirche sowie die Adolf-Knecht-Straße entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr wird für die Güterbahnhofstraße, die Adolf-Knecht-Straße weiter über die Brückenstraße und Odenwaldstraße sowie die Neckarstraße auf der Brücke empfohlen. Nördlich des Bahnhofs sollen die Fahrradbügel überdacht und ausgeschildert sowie von Bewuchs befreit werden. In der westlichen Güterbahnhofstraße soll geprüft werden, ob eine Markierung als anderer Radweg umsetzbar ist. Rechtsabbiegende Radfahrer von der Güterbahnhof- in die Odenwaldstraße sollen durch einen Grünpfeil für Radverkehr auch bei Rot abbiegen dürfen und die Induktionsschleife in der nördlichen Zufahrt der Odenwaldstraße soll auch Fahrräder erkennen. Der Radverkehr von der Odenwaldstraße soll auf der Höhe Neuer Markt auf die Straße übergeleitet werden. Analog soll eine Überleitung von der Neckarstraße auf Höhe des Kreisverkehrs auf die Straße erfolgen. Beidseitig der Neckarbrücke ist die fehlende Beschilderung des Radwegs zu ergänzen.

Aufbauend auf dem heutigen Radverkehrsnetz wurde ein Zielnetz definiert. Neben den bestehenden Radrouten sind hier die vorgesehenen Lückenschlüsse dargestellt. Das projektierte Zielnetz des Radverkehrs in Eberbach ist in den **Anlagen 55.1** bis **55.2** dargestellt. Zunächst wurde das Radverkehrsnetz nördlich parallel

zum bestehenden Netz entlang der Friedrichsdorfer Landstraße erweitert. Das bestehende Radnetz weist eine fehlende Verbindung vom Norden zum westlichen Bereich der Stadt auf. Um diese Lücke zu schließen, sieht das Zielnetz eine Verbindung im Nordwesten über die Berliner und Wilhelm-Blos-Straße vor. Diese neue Verbindung wird durch eine Verlängerung an der Güterbahnhofstraße an das Bestandsnetz angebunden. Im Osten wird das Radnetz entlang der alten Dielbacherstraße ausgeweitet. Im südlichen Teil der Stadt erfolgt dieser Schritt über die Erweiterung entlang der Schwannheimer Straße. Damit wird angestrebt, auch diese Gebiete effizient und nutzerfreundlich an das Fahrradnetz anzubinden. Des Weiteren soll sich auch das Radverkehrsnetz im Zentrum Eberbachs ausdehnen. Das Zielnetz soll dabei die Friedrich-, Friedrich-Ebert-, Leopold- und Luisenstraße integrieren und schließlich über eine neue Rad- und Fußwegbrücke über den Neckar an den südlichen Bereich des Netzes angebunden werden.

Eine Definition von Zielnetzen ist erforderlich, um in einer integrierten Betrachtung auch die entsprechenden zielgerichteten Maßnahmenpotenziale definieren zu können. Mit den Maßnahmen soll eine deutliche Verbesserung und Aufwertung des Netzes für den Radverkehr erzielt werden, sowie über entsprechenden Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr eine Reduzierung des nicht notwendigen Verkehrs erreicht werden. Sämtliche im Weiteren beschriebenen Maßnahmenpotenziale sollen in einer kombinierten Betrachtung den heutigen Modal Split in Richtung Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie auch des öffentlichen Verkehrs steuern. Die im Weiteren noch aufgeführten Maßnahmenpotenziale werden dem Zielnetz überlagert. Somit ergibt sich eine schlüssige Betrachtung der notwendigen Maßnahmen zur Abbildung der Mobilitätswende und einer Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund.

Neben den oben genannten Maßnahmenpotenzialen können auch allgemeine Ziele für die weitere Radplanung festgehalten werden. So sieht das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vor, bis zum Jahr 2040 straßenbegleitende Radwege an Bundes- und

Landesstraße auf einer Länge von 2.000 km neugebaut werden. Hierdurch wird das bestehende Radnetz deutlich größer und verzweigter. Zudem sollen durch den Ausbau der Radinfrastruktur bestehende Lücken im Radnetz geschlossen werden.

Entsprechend den aktuellen Richtlinien ist beim (Aus-) Bau der Radinfrastruktur darauf zu achten, dass die Radwege ausreichend breit dimensioniert sind. Demnach sollten Zweirichtungsradwege eine Breite von mindestens 3,00 m aufweisen, um diese komfortabel und auch in Begegnungsfällen sicher nutzen zu können.

An geeigneten Stellen, wie z.B. an Bahnhöfen, ist auf eine sinnvolle Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV zu achten. Hierzu können entsprechende wettergeschützte und sichere Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Haltepunkten beitragen. Beispielsweise kann an Eingängen zu Bahnhöfen eine Fahrradgarage errichtet werden. An Bushaltestellen bietet sich die Errichtung von weiteren, möglichst überdachten Abstellanlagen an.

Insgesamt sind die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und insbesondere der Radverkehr bei weiteren städtischen Planungen ausreichend zu berücksichtigen.

9.1.2 Fußverkehr

Zufußgehen ist die einfachste und elementarste Fortbewegungsart und kann daher als städtische Basismobilität verstanden werden. Neben reinen Fußwegen wird auch eine Vielzahl an Wegen zurückgelegt, bei denen der Fußverkehr als Bindeglied zwischen einzelnen Verkehrsmitteln dient. Fußverkehrsförderung ist eine Voraussetzung für lebendige und urbane Ortsmitten. Zudem vermeidet Zufußgehen Exklusion und trägt somit zur Teilhabe aller Gruppen am gesellschaftlichen Leben bei.

Zur Bewältigung der Verkehrswende in Deutschland ist es ein vorrangiges Ziel der kommunalen Planung die nachhaltige Mobilität zu fördern, wovon der Fußverkehr einen elementaren Teil darstellt. In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass die Stadt von Morgen mehr Lebensqualität aufweisen soll. Die Erreichbarkeit soll jedoch weiterhin bestehen bleiben, wenn nicht

sogar verbessert werden. Als Teil der nachhaltigen Mobilität fördert Zufußgehen nicht nur die Gesundheit durch die aktive Bewegung, sondern bedarf auch weniger Verkehrsflächen als der motorisierte Verkehr.

Um eine nachhaltige Verlagerung zugunsten des Fußverkehrs in Eberbach zu erreichen, müssen durchgängige, sichere und barrierefreie Wege für Fußgänger geschaffen werden. Ein durchgängig ausgebautes Fußwegenetz kann insbesondere in urbanen Gebieten einen Teil der Verkehrsleistung vom Autoverkehr abziehen. Dies zeigt sich insbesondere darin, dass im Jahr 2020 in Deutschland ca. 40 % der Pendlerwege unter 5 km Länge mit dem Pkw zurückgelegt wurden, wie aus dem Statistischen Bundesamt hervorgeht. Dies sind Entfernungen, die realistisch betrachtet teilweise zu Fuß zurückgelegt werden können.

Grundvoraussetzung für häufigeres Zufußgehen ist die Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger im Allgemeinen und speziell der Abbau von Konflikten mit anderen Verkehrseilnehmern und Sicherheitsdefiziten. Dabei steht vor allem die Infrastruktur insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen des Fußverkehrs im Fokus. Zudem sind die vielfältigen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Fußgänger mit einem hohen Schutzbedarf wie beispielsweise Kinder und Senioren sowie Verkehrsteilnehmende mit Mobilitätseinschränkungen.

Neben einem durchgängigen Längsverkehr ist auch eine barrierefreie Infrastruktur für Fußgänger an Querungsstellen essenziell. Zudem soll die Verknüpfung mit dem ÖPNV und mit weiteren innerstädtischen Zielorten ausgebaut werden, sodass eine Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Fußverkehrs erfolgen kann. Mit einer steigenden Bedeutung des Fußverkehrs sollen die daraus resultierenden Chancen für eine stadtverträgliche Mobilität sowie eine lebendige und attraktive Stadt genutzt werden. Zur Förderung des Fußverkehrs ist die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes notwendig. Beispielsweise müssen Sitzbänke in ausreichender Anzahl installiert werden, um dem erhöhten Bedarf im Fußverkehr Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Untersuchung wurde zunächst die bestehende Situation für Fußgänger in Eberbach analysiert und Mängel bezüglich des baulichen Zustands, Behinderungen oder gar Gefährdungen ermittelt. In einem weiteren Schritt wird ein Fußverkehrskonzept erstellt, in dem innerstädtische Routen und maßgebliche Ziele berücksichtigt werden und ein sinnvolles Netz von örtlichen Fußwegewegeverbindungen definiert werden. Dabei sind auch optimale Sichtverhältnisse an Querungsstellen sicherzustellen. Für Konfliktstellen werden zusätzlich Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Aus der Verknüpfung von Analyse und Fußverkehrskonzept ergeben sich erforderliche Maßnahmen zur Verringerung von Gefährdungspotentialen oder Optimierungen für den Fußverkehr, die in einzelnen Maßnahmen in einem Katalog dargestellt werden. Der Fußverkehr soll durch diese Maßnahmen gefördert, ausgeweitet und attraktiv gestaltet werden. Insbesondere die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit sollen dabei deutlich verbessert werden.

Folgende grundsätzliche Qualitäten im Fußverkehr sowie Ziele zur Fußverkehrsförderung wurden im Weiteren beachtet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit – Vision Zero,
- Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs,
- Barrierefreiheit, Teilhabe,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über hochbelastete Straßenzüge,
- Integration des Bahnhofs und der Haltestellen in das Fußverkehrsnetz,
- Reduzierung der Geschwindigkeiten des MIV zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer,
- Vorschläge zum Umbau von Konfliktstellen zur Reduzierung der Länge von Querungen im Fußverkehr.

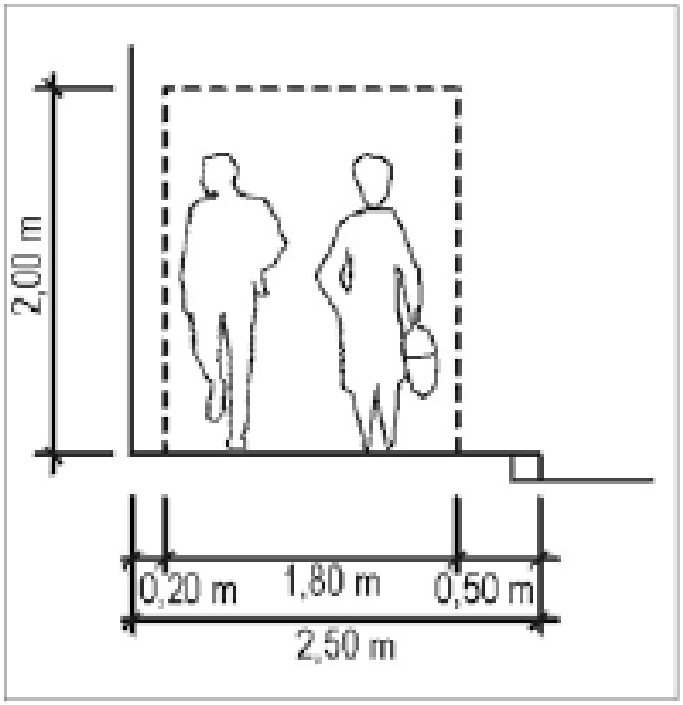
Bei der Erarbeitung der integrierten Fußwegenetzkonzeption wurde insbesondere der Alltags- und Freizeitfußverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen in Haupt- und Nebennetz differenziert sowie mögliche Schwerpunktrouten im Freizeit- und Alltagsnetz dargestellt. Zu

diesem Netz gehören auch verstärkt Schulwege. Zudem sollen im Fußverkehrskonzept auch Zielindikatoren für die im Leitbild genannten Zielbereiche festgelegt werden. Die Zielkonflikte werden aufgezeigt und es wird dargestellt, wie damit umgegangen werden kann.

Ein relevanter Punkt zum Erreichen der Klimaziele ist insbesondere die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume. Bezogen auf den Fußgängerverkehr können hierfür großzügig dimensionierte Gehwege, ausreichend Querungshilfen oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit den zuvor genannten Punkten einhergeht, genannt werden.

Entsprechend der RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten Gehwege eine Breite von 2,50 m aufweisen. Die Zusammensetzung dieser Breite ergibt sich durch Addition der Begegnungsfläche zweier Personen sowie den Sicherheitsabständen zu Straßen und Hauswänden.

Die entsprechende Vermaßung kann nachstehender Abbildung entnommen werden.



Regelbreite Straßenraum (RASt 06, S. 75)

Um Fußverkehrswege barrierefrei zu gestalten, ergeben sich weitere Anforderungen an die Gehwege. Diese sind entsprechend RASt 06:

- „Anlage von hindernisfreien, taktil und visuell abgesetzten Gehwegbereichen, mit wenigen Richtungsänderungen, die taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein sollen,
- geringe Neigungen (0,5 % bis maximal 3,0 %) (gesamte Schrägneigung, z. B. an Grundstücksausfahrten mit Gehwegabsenkung),
- Absenkung der Borde an Querungsstellen auf 0 cm bis 3 cm,
- Anbringung von taktilen Hilfen wie Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungsstreifen,
- Anlage von Orientierungshilfen und Aufmerksamkeitsfelder als leitende und warnende Hilfe auf wichtige Elemente des Straßenraums, wie Querungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel, Sitzgelegenheiten oder Fahrradständer,
- Anlage von Ruhebänken in angemessenen Abständen."

Neben der Umsetzung der Barrierefreiheit müssen auf den entsprechenden innerstädtischen Hauptrouten ausreichend breite Verkehrsflächen für den Fußverkehr entstehen.

An Querungen und Einmündungen müssen die erforderlichen Sichtdreiecke eingehalten und sofern erforderlich, der ruhende MIV reglementiert werden. Zudem müssen über Hauptverkehrsstraßen weitere Querungshilfen untersucht und geschaffen werden.

Auf Gehwegparken muss besonders geachtet werden. Dies kann prinzipiell nur dort erlaubt werden, wo ausreichend breite Gehwege zur Verfügung stehen und der notwendige Bedarf nicht alternativ abgedeckt werden kann. Eine ausreichende Restfahrbahnbreite von 3,05 m ist zudem sicherzustellen. Diese ist für Rettungsfahrzeuge erforderlich. Eine entsprechende Freigabe sollte nur in absolut erforderlichen Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden.

Zur Förderung des Fußverkehrs ist zudem die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raumes notwendig. Sitzbänke müssen in ausreichender

Anzahl installiert werden, um dem erhöhten Bedarf im Fußverkehr Rechnung zu tragen.

Zudem steht die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf dem Hauptstraßennetz im direkten Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger.

Grundsätzlich zielen die Maßnahmen für den Fußverkehr auf eine barrierefreie und sichere Führung, den Ausbau von Querungsstellen sowie das Verbreitern der Gehwege. Die Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr ordnen und kontrollieren und dadurch die Gehwege freihalten, sind in den Maßnahmenplänen für den Kfz-Verkehr dargestellt.

Im Rahmen der Gesamtbetrachtung und der Ortsbegehungen wurden auch die folgenden weiteren thematischen Schwerpunktanalysen durchgeführt:

- Barrierefreiheit,
- Ortsmittenstraßenumgestaltung,
- Nutzungskonflikte,
- Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen,
- Synergien mit dem öffentlichen Verkehr und Sharingangebote,
- Qualität der Wege und Netze, subjektives Sicherheitsempfinden, Barrierefreiheit
- ungenügende Gehweg- und Radwegbreiten,
- fehlende oder mangelhaft ausgeführte Querungsanlagen,
- städtebauliche Integration,
- Sitzmöglichkeiten und Ausstattung mit Spielgeräten / Spielmöglichkeiten.

Mobil zu sein bedeutet auch am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dies wirkt sich auf das gesamte Leben der Bevölkerung aus, da nur dann Menschen zur Arbeit kommen, Kinder in die Schule oder Kita begleitet werden oder diverse Besuche gemacht werden, wenn sie mobil sind. Damit eine Teilhabe für alle Menschen möglich ist muss die Barrierefreiheit, gerade im Verkehrssektor, von Beginn an mitbedacht, geplant und umgesetzt werden. Mit der Ratifizierung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, auch UN-

Behindertenrechtskonvention oder UN-BRK genannt, hat sich Deutschland unter anderem dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen.

Dies bedeutet, dass bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze, Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel nach Maßgaben der geltenden Rechtsvorschriften grundsätzlich barrierefrei zu gestalten sind.

Barrierefreiheit ist in diesem Zusammenhang die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit, der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein. Hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig.

Die DIN-Norm 18040 -Barrierefreies Bauen, Planungsgrundlagen Teil 3, öffentlicher Verkehrs- und Freiraum- beschreibt, unter welchen Voraussetzungen bauliche Anlagen im Verkehrs- und Freiraum als barrierefrei gelten und stellt somit eine wichtige Grundlage für verantwortliche Planende und Umsetzende dar.

Folgende Grundprinzipien sollten bei einer barrierefreien Gestaltung der Umgebung stets beachtet werden:

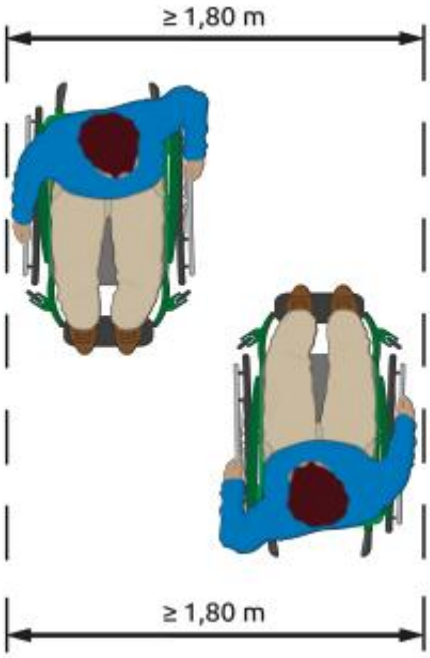
- Das Fuß-/ Radprinzip besagt, dass alle öffentlich zugängliche Bereiche, die gehend erreicht werden können, auch rollend (z. B. mit einem Rollstuhl oder Rollator) erreichbar sein müssen.
- Wenn Menschen nicht oder nur eingeschränkt hören oder sehen können, müssen sie Informationen über einen anderen Sinn aufnehmen können. Bei der Informationsvermittlung ist dabei stets das Zwei-Sinne-Prinzip anzuwenden, bei dem immer mindestens zwei oder drei der Sinne Hören, Sehen und Tasten angesprochen werden.
- „Keep it short and simple" (KISS) heißt so viel, wie "drücke es kurz und einfach aus". Das KISS-Prinzip soll Planende daran erinnern, dass Informationen, aber auch geplante Wegeführungen möglichst kurz und leicht verständlich sein sollten.

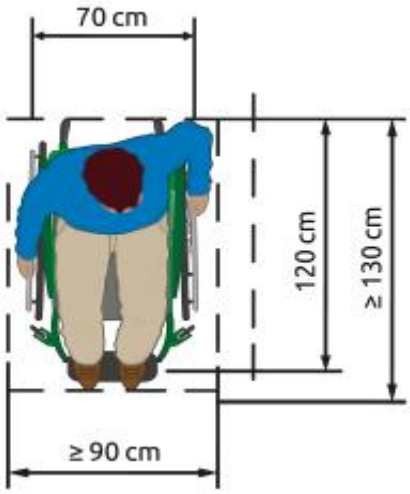
Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, benutzen in erster Linie die Gehwege. Hier müssen Hindernisse wie Stufen, hohe Steigungen und Gefahrenstellen vermieden und zur Orientierung für Blinde und Sehbeeinträchtigte Menschen Hilfen angeboten werden.

Folgende Grundanforderungen sollten bei den grundsätzlichen Planungen beachtet werden:

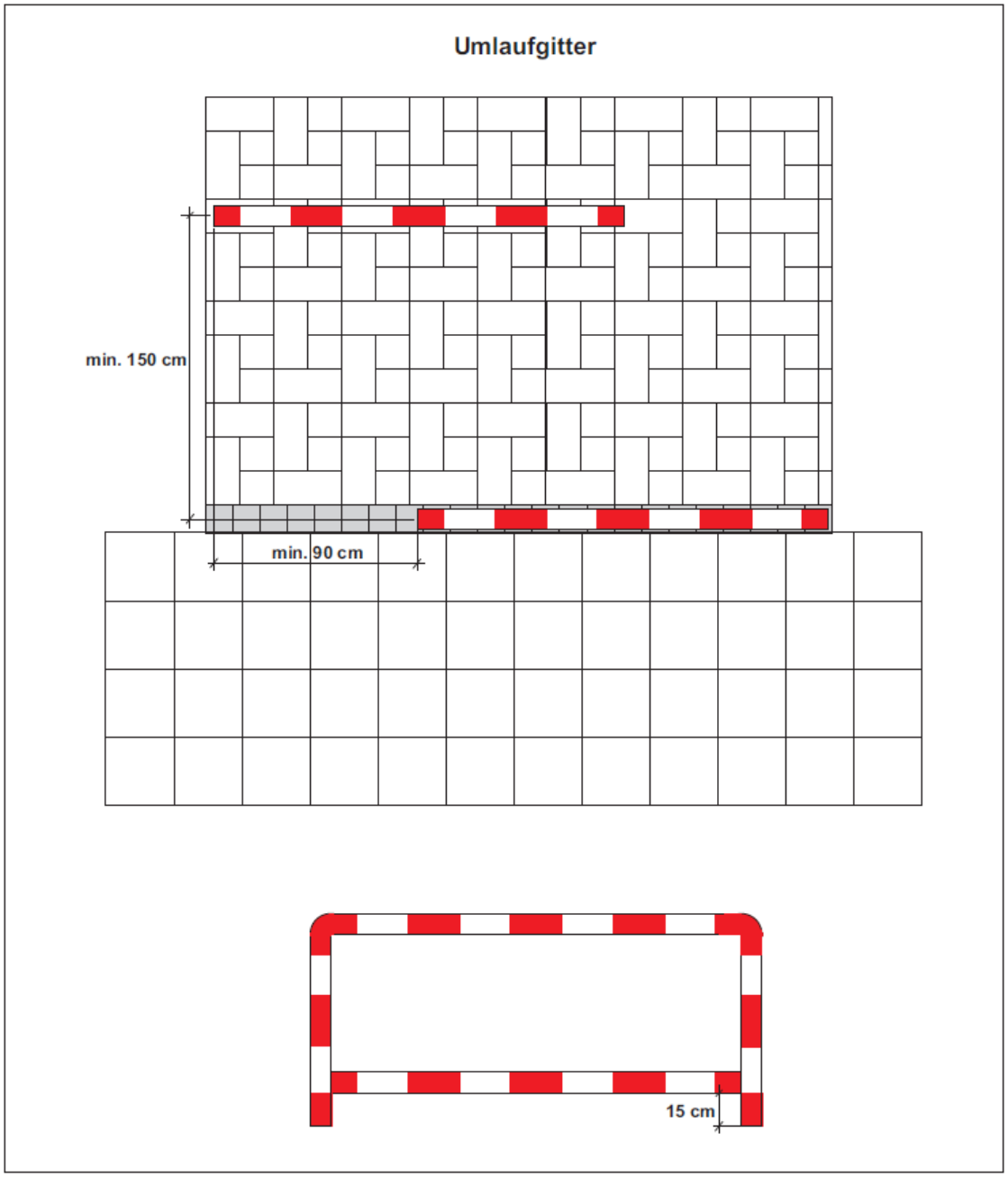
- Planung stufenloser Wegeketten,
- nutzbare Gehwegbreite -mindestens 1,80 m, zusätzlich Sicherheitszuschläge 20 cm zur Bebauung, 50 cm zur Fahrbahn – somit Gehwegbreite im Straßenraum mindestens 2,50 m,
- lichte Durchgangsbreite an unvermeidbaren Engstellen mindestens 90 cm,
- lichte Höhe von mindestens 2,25 m,
- ebene und erschütterungsarme Oberfläche berollbar und rutschhemmend,
- Muldenrinnen dürfen nicht zu tief sein,
- nutzbare Gehwegbreite frei von Einbauten,
- Längsneigung maximal 3 %; bis zu 6 %, wenn jeweils noch maximal 10 m Zwischenpodeste zum Aus- und Abbremsen vorhanden sind,
- Planung von Alternativen bei größeren Längsneigungen,
- maximale Querneigung von 2 %; maximal 2,5 %, wenn keine Längsneigung vorhanden ist,
- Gehwegbegrenzungen für Menschen, die einen Langstock benutzen bzw. als Orientierungshilfe dienen können,
- niveaugleiche Radwege sollten vom Gehwegbereich nicht nur visuell, sondern auch taktil kontrastreich abgegrenzt werden.

Das nachstehende Schaubild zeigt die grundsätzlichen Bedarfe an Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrende (Quelle: Leitfaden zur Barrierefreiheit – Bauen für alle in Verkehr und Freiraum, Land Nordrhein-Westfale).





Weitere Anforderungen an das Fußverkehrsnetz sind zudem bauliche Anforderungen wie Umlaufschranken, die Zugangsbreiten von mindestens 90 cm haben sollten, wobei der Abstand der Schrankenelemente mindestens 1,50 m betragen sollte. Diese müssen auch taktil erfassbar sein, z. B. durch eine Tastleiste auf einer Höhe von 15 cm und visuell kontrastreich gestaltet sein.



Zudem sollte auf den Hauptrouten des Fußverkehrs mindestens alle 300 m eine Sitzgelegenheit vorhanden sein. Dabei können auch Sitzgelegenheiten von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Mauern oder ähnliches einbezogen werden. Es zeigt sich, dass im Stadtzentrum von Eberbach eine sehr gute Abdeckung mit Sitzbänken vorliegt, wohingegen in den Randbereichen Bänke in teilweise nicht ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Hierauf sollte beim Ausarbeiten der Routen und Umsetzung von

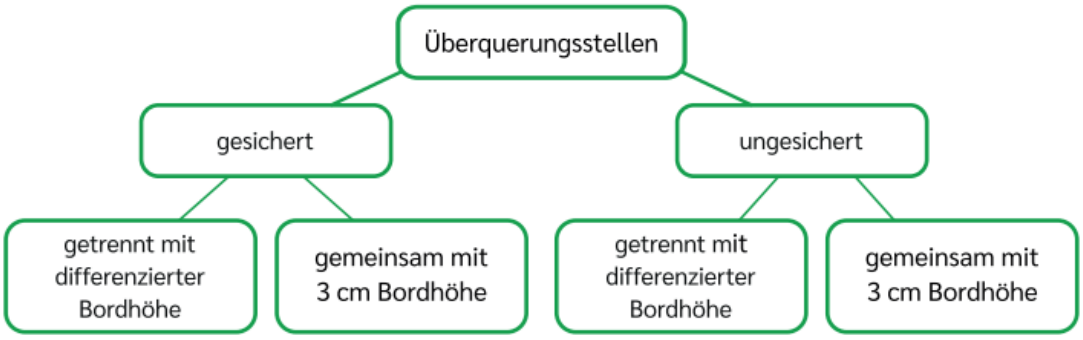
Maßnahmen zur Barrierefreiheit ebenfalls geachtet und zusätzliche Sitzgelegenheiten realisiert werden.

Bodenindikatoren unterstützen blinde und sehbeeinträchtigte Menschen bei der Orientierung. Die DIN 32984 -Bodenindikatoren im öffentlichen Raum- regelt Maße, Eigenschaften und Einsatzmöglichkeiten von Bodenindikatoren. Bodenindikatoren sollten sparsam verwendet werden, jedoch so viel wie nötig und so wenig wie möglich. Bei der baulichen Gestaltung der Haupt- und Nebenrouten sowie Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum muss darauf geachtet werden, dass die entsprechenden Bodenindikatoren, wie Leitstreifen, Begleitstreifen und Abzweigefelder richtlinienkonform gestaltet werden. Gleiches gilt für Aufmerksamkeitsfelder und Auffindestreifen mit Rippenplatten für allgemeine Ziele oder für Querungsstellen und Sperrfelder für Nullabsenkungen an Querungsstellen.

Von entscheidender Bedeutung ist auch die Barrierefreiheit an Überquerungsstellen. Hier ist sicherzustellen, dass blinde und sehbeeinträchtigte Menschen die Überquerungsstellen auffinden und sicher benutzen und dass Menschen mit rollenden Hilfsmitteln Bordsteine dort möglichst einfach überwinden können.

Hierauf wird bei der Ausarbeitung der Hauptrouten und der entsprechend notwendigen Maßnahmen näher eingegangen. Grundsätzlich sollte jedoch bei der Planung, Lage und Anzahl von gesicherten Überquerungsstellen immer das Ziel sein, dass Menschen möglichst wenig Umwege in Kauf nehmen müssen, um diese Überquerungsstelle ohne lange Wege nutzen zu können.

Nachstehend sind mögliche Arten von Überquerungsstellen gesichert und ungesichert dargestellt.



Diese grundsätzlichen Anforderungen müssen allen zukünftigen Planungen der Stadt Eberbach zugrunde gelegt werden und beziehen sich dabei nicht nur auf das im Weiteren dargestellte Haupt- und Nebennetz bzw. der Routen im Fußgängerverkehr, sondern müssen zur Sicherstellung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen als Querschnittsaufgabe betrachtet werden. Bei Umsetzung der Barrierefreiheit und Ausbau der Routen für den Fußverkehr müssen die vorhandenen Barrieren hinsichtlich Funktionalität geprüft und sofern erforderlich angepasst werden.

Fußverkehrsförderung ist eine Voraussetzung für lebendige und urbane Ortsmitten. Der Fußverkehr vermeidet, wie bereits erläutert, Exklusion und trägt durch eine nachhaltige barrierefreie Umsetzung somit zur Teilhabe aller Gruppen am gesellschaftlichen Leben bei.

Ziele eines barrierefreien Fußwegekonzeptes sind:

- Hauptfußwegeverbindungen schaffen
- Verbinden wichtiger Ziele und Quellen für Fußgänger
- Identifizieren von Verbindungen mit einer starken Fußgängernachfrage
- Entwicklung von Flanierrouten bzw. angebotsorientiert weiterentwickeln zur Förderung des Zufußgehens
- Entwicklung bedeutender Nebenverbindungen mit dem Ziel, eine Stadt der kurzen Wege zu entwickeln
- Durchführung von Mängelanalysen der Hauptwegeverbindungen und Flanierrouten
- Entwicklung eines darauf basierenden Maßnahmenkonzeptes
- Festlegung eines Investitionsprogrammes.
- Konzept zur Evaluation

Nachstehend ist die Vorgehensweise zur Ableitung der Fußwegeverbindungen dargestellt:

- Ortsbegehung zur Bestandsaufnahme der Wegeverbindungen,
- Analyse Quellen und Ziele Fußverkehr,
- Mängelanalyse, Sicherheitsdefizite,
- Aufbereitung der Quellen und Ziele,
- Darstellen von Quell- und Zielbeziehungen,
- Clustern der groben Verläufe der Fußwegeverbindungen,
- Definition und Abstimmung der zu analysierenden Fußwegeverbindungen mit Verwaltung und Betroffenen.

Wichtige Quellen und Ziele für den Fußverkehr sind z.B. wie bereits erwähnt Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen, Behörden, Gemeindebedarfsflächen, kirchliche und religiöse Einrichtungen, Einkaufsmärkte, Sportvereine, etc. Zudem wurden die Haltestellen des ÖPNV als Hubs mit einbezogen, um ggf. weitläufige Teilbereiche zu überbrücken. Aber auch Wohnquartiere und Gewerbegebiete wurden als wichtige Ausgangs- und Zielorte für die Fußgänger berücksichtigt.

Für die Flanier- und Nebenrouten wird von nachstehenden Kriterien ausgegangen:

- Attraktive städtebauliche und kulturelle Räume
- Möglichst wenige Barrieren
- Grünqualität
- Freizeit- und Naherholungsflächen

In der Bearbeitung werden die nachstehenden wichtigsten Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur berücksichtigt:

- Maschenweite Fußverkehrsnetz max. 100 – 150m
- Direkte Fußwegeführung
- Mindestbreite der Gehwege 2,50 m, sofern im Bestand möglich
- Freihalten von Hindernissen
- Regelmäßig Querungshilfen
- Mittelinseln mind. 2,50 m breit
- Fußgängerüberwege, wo möglich
- Einengungen der Fahrbahn zur Verkürzung der Querungsdistanz
- Optimierte Ampelschaltungen für Fußgänger
- Ausreichend Aufstellflächen an Querungsstellen
- Ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Ausreichende Ruhemöglichkeiten alle 100-150m (im Plan nicht vermerkt)
- Bordhöhen barrierefrei
- Taktile Leitelemente auch abseits von ÖPNV-Haltestellen
- Ausreichende barrierefreie Beleuchtung
- Sichtbeziehungen an Querungsstellen
- Angepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Besondere Beachtung von Gehwegparken und Straßenrestbreite von ca. 3,05m für Rettungsfahrzeuge
- Straßenraumgestaltung orientiert sich an den RASt06

So kann in Eberbach eine zusätzliche Fußgängerquerung in der Hirschhorner Landstraße nahe der Einmündung Karlstalweg geschaffen werden. An der Lichtsignalanlage (LSA) Wilhelm-Blos-Straße / Neuer Weg soll die Wartezeit für Fußgänger nach Anforderung verkürzt werden. Im Zuge der

Hohenstaufenstraße sollte nächtliche Beleuchtung ergänzt werden. Da in der Straße Neuer Weg Hecken auf den Gehweg ragen, sollen diese zurückgeschnitten werden. An der Theodor-Frey-Schule wird empfohlen, die Holzbrücke zu sanieren. Zugunsten der Barrierefreiheit wird eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes angestrebt. Um das Queren für Fußgänger zu erleichtern, soll trotz Tempo 30- bzw. Tempo-20-Zone das Einrichten eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) im Zuge der Bussemerstraße auf Höhe der Kita bzw. in der Friedrichstraße geprüft werden. Die südöstliche Bahnhofstraße wird aktuell trotz des verkehrsberuhigten Bereichs viel befahren, sodass das Einrichten einer Fußgängerzone mit Lieferzeiten empfohlen wird. Der vorhandene FGÜ in der Neckarstraße am Neuen Markt soll sichtbarer gestaltet werden und die Bushaltestelle soll überdacht werden, um den Wartenden mehr Komfort zu bieten. Im Zuge der Brückenstraße auf Höhe der Adolf-Knecht-Straße wird eine Schlafampel statt des vorhandenen FGÜ empfohlen, die bei Bedarf von querenden Fußgängern aktiviert werden kann. Zugunsten der Aufenthaltsqualität am Neckar soll der Bereich Neckarlauer für Fußgänger attraktiver gestaltet und aufgewertet werden. Beispielsweise kann hier eine Begrünung und das Schaffen von Sitzgelegenheiten erfolgen. Da die Verbindung der Neckarstraße (Brücke) zur Zwinger- und Uferstraße über die Treppe nicht barrierefrei ist, wird zudem eine LSA als Alternative zur Treppe über die Uferstraße (B 37) vorgeschlagen. An der Realschule kann eine Engstelle das Queren der Straße für Schüler sicherer machen.

Die einzelnen Maßnahmen für den Fußverkehr sind in **Anlage 56** dargestellt.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Fußgängerkonzepts barrierefreie Fußgängerwege für die Stadt Eberbach untersucht und herausgearbeitet, welche folgende Routen enthalten:

<u>Route 1: Bahnhof - Michaelskirche - über Route 2 zu Rathaus:</u>
Querung Bahnhofsplatz / Querung Bahnhofstraße (Gehweg rechts) / Querung Friedrichsstraße (Gehweg links) / Querung Bahnhostrasse / Hauptstraße / Links auf Ob Badstraße / weiter Route 2 Richtung Rathaus



Route 2: Nepomuk Kirche - Rathaus
Turnplatz auf Friedrichstraße (Gehwegseite links) / Querung Bahnhofstraße / Querung Ob Badstraße / Querung Friedrichstraße auf Marktlatz

Route 3: Rathaus - Mehrzweckhalle
Leopoldsplatz Querung / Friedrichstraße / Obere Badstraße / Querung Hauptstraße in Adolf-Knecht-Straße / Querung Weidenstraße / Zulauf Brückenstraße / Mehrzweckhalle

Route 4: Hohenstaufen Gymnasium - Berufsschule / Rathaus
Parallelweg (Gehweg links) / Querung Karlsweg (Gehweg links) / Verbindungsweg an der Itterbrücke / Hirschorner Landstraße (Gehweg links) / Querung Wilhelm-Blos-Straße / Friedrich Ebertstraße (Gehweg links) / Querung Friedrich - Ebert - Str. (Gehweg rechts) / Carl-Benz-Straße (Gehweg rechts) / Neckaranlage (Gehweg rechts) / Friedrichstraße

Route 5: Rathaus - Grundschule
Leopoldplatz / Querung Friedrich-Ebert-Str. (Gehweg rechts) / Querung Friedrichstraße / durch Parkanlage auf Zwingerstraße (Gehweg rechts) / Querung Zwingerstraße / Weiderstraße (Gehweg rechts)

Route 6: Neuer Markt - Obere Badstraße (Fußgängerzone)
Neuer Markt (Gehweg Links) / Querung Neckarstraße / Neuer Markt (links od. rechts) / Querung Brunnengasse / Hauptstraße (Gehweg links) / Obere Badstraße

Route 7: Schulzentrum Pestaloziestraße- (über Hohenstaufenstraße) - Bahnhof

Pestalozzistraße (gehweg links) / Querung Berliner Str. / Querung Bahnübergang / Gehweg rechts neben Friedrichsdorfer Landstraße (Querung zufahrt) / Querung Friedrichsdorfer Landstraße / Friedrichsdorfer Landstraße (Gehweg links) / Querung Neue Dielbacher Str. / Neue Dielbacher Str. (Gehweg rechts) / Hohenstaufenstraße (Gehweg rechts) / Querung Hohenstaufenstraße / Querung Friedrichsdorfer Landstraße / Friedrichsdorfer Landstraße (GehwegLink) / in Schafwiesenweg / Querung Schafwiesenweg / Querung Panoramaweg / Querung Güterstraße / Querung REWE-Parkplatz / Querung Gleisanlage Übergang

Route 7: BH-Alte Dielbacher Straße – Bahnhof

Alte Dielbacher Straße (Gehweg rechts) / Querung Zufahrten Hodergrund (3x) Seite wegen Therapezentren / Querung Alte Dielbacher Straße / Gehweg links / Friedrichsdorfer Landstrasse Gehweg Links / Querung auf Güterbahnhofstraße Gehweg rechts / Querung Ampel REWE / Über REWE - Parkplatz / Aufzug

Route 8: BH - Alte Dielbacher Straße – Bahnhof

Alte Dielbacher Straße (Gehweg rechts) / Querung Zufahrten Hodergrund (3x) Seite wegen Therapezentren / Querung Alte Dielbacher Straße / Gehweg links / Friedrichsdorfer Landstrasse Gehweg Links / Querung auf Güterbahnhofstraße Gehweg rechts / Querung Ampel REWE / Über REWE - Parkplatz / Aufzug

Route 9: Klinik - Bahnhof

Klink / Querung Scheuerbergstraße / Treppenanlage Am Spitalweg / Querung Odenwaldstraße / Güterbahnhofstraße / / Querung REWE-Parkplatz / Querung Gleisanlage Übergang

Route 10: Klinik - Bahnhof (Rollstuhl)

Scheuerbergstraße zu steil für Rollstuhl / Fußwege zu schmal = Kein barrierefreier Zugang möglich



Route 11: Bahnübergang Berliner Straße / Friedrichsdorfer Landstraße - Bahnhof

Querung Pestalozzistraße / Berliner Straße (Gehweg rechts) / Querung Quellenweg / Querung Bahn / Neuer Weg-Nord (Gehweg rechts) / Querung Neuer Weg-Nord Gehweg Links

Route 12: Sportanlagen auf Route 3

In der Au / Alte Pleuteslbacher Straße / Rockenheimer Str. / Neckarbrücke / Mehrzweckhalle / Neckarstraße / Adolf - Knecht-Str. od. Weidenstraße

Route 13: Sportanlagen / über Beckstraße / auf Route 3

In der Au / Alte Pleutelsbacher Straße / Beckstraße (Gehweg links) / Neckarbrücke (Gehweg Links) / Mehrzweckhalle / Neckarstraße / Adolf-Knecht-Straße od. Weidenstraße

Route 14: Schwanheimer Straße auf Route 12 od. 13

In der Au / Alte Pleutelsbacher Straße / Beckstraße (Gehweg links) / Neckarbrücke (Gehweg Links) / Mehrzweckhalle / Neckarstraße / Adolf-Knecht-Straße od. Weidenstraße

Route 15: BH-Scheffelstraße auf Route 13

Scheffelstraße / Hauweg / Querung Beckstraße

Routen aus den Stadtteilen

Der barrierefreie Ausbau der Fußwege in den Stadtteilen ist nicht Teil dieser Betrachtung. Es ist zu empfehlen die Zuläufe aus Stadtteile Neckarwimmersbach, Brombach, Friedrichsdorf, Lindach, Rockenau, Igelsbach, Gaimühle, Unterdielbach, Badisch-Schöllenbach und Pleutersbach auf Barrierefreiheit zu untersuchen und mit einzubeziehen. Eine Basis wäre ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle in den Stadtteilen und eine barrierefreie Zielhaltestelle in der Kernstadt inklusive einer barrierefreien Querungsmöglichkeit bei zwei gegenüberliegenden Haltestellen. Auch weiterführenden barrierefreien Ausbauten, sind zu empfehlen.

In der **Anlage 57** ist die Lage der einzelnen Routen grafisch dargestellt. Vorschläge zur Nachbesserung können den **Anlagen 58.1** bis **58.8** entnommen werden. Bei den Routen, Querungen und Anpassungsmaßnahmen handelt es sich um gemeinsam entwickelte Empfehlungen, die bei der Planung und Umsetzung noch abweichen können.

Unter Berücksichtigung des in Kapitel 6.2 dargestellten und angestrebten Zielszenarios 2 kann der Anteil an Fuß- und Radverkehr von derzeit 30 % auf 37 % erhöht werden. Hierzu sind im Weiteren bei zukünftigen Planungen der Rad- und Fußverkehr ausreichend zu berücksichtigen. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr, der eine Bedarfsplanung mit sich zieht, ist für den Fuß- und Radverkehr eine Angebotsplanung erforderlich. Dies bedeutet, dass zuerst ein attraktives Angebot an Verkehrswegen geschaffen werden muss, um mehr Verkehrsteilnehmer zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltbundes zu bewegen. Hierzu zählt auch insbesondere die langfristige Realisierung von Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen sowie die Verknüpfung der für den Fußverkehr wichtigen Quell- und Zielorte in der Kernstadt. Neben der reinen Infrastruktur bedeutet dies auch die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, um die Inter- und Multimodalität zu fördern.

9.1.3 Kfz- und ruhender Verkehr

Maßnahmenpotentiale für den Kfz-Verkehr und den ruhenden motorisierten Verkehr sind wiederum in der **Anlage 56** dargestellt. Die hier vorgestellten Maßnahmen sollen den fließenden Kfz-Verkehr verstetigen, entschleunigen oder neu lenken sowie den ruhenden Kfz-Verkehr strukturieren, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. Des Weiteren wird empfohlen, einzelne Knotenpunkte umzubauen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Aufbauend auf dem heutigen Verkehrsnetz wurde für den motorisierten Individualverkehr ein Zielnetz definiert. Dieses Zielnetz für den MIV ist in den **Anlage 59.1** bis **59.2** dargestellt. Übergeordnet verfolgt das Zielnetz die Absicht, den Durchgangsverkehr des motorisierten Personenverkehrs aus dem Stadtzentrum zu reduzieren. Dementsprechend wird vorgeschlagen die betroffenen Teilbereiche der Friedrich-, Friedrich-Ebert-, Leopold- und Luisenstraße aus dem Hauptnetz zu entfernen. Diese

Abschnitte des bestehenden Hauptnetztes, werden nicht ersatzlos gestrichen, sondern in das neue Zielnetz Radverkehres integriert (siehe Kapitel 9.1.1). Eine Definition von Zielnetzen ist erforderlich, um in einer integrierten Betrachtung auch die entsprechenden zielgerichteten Maßnahmenpotentiale definieren zu können. Mit den Maßnahmen soll im motorisierten Individualverkehr eine Reduzierung des nicht notwendigen Verkehrs erreicht werden. Sämtliche im Weiteren beschriebenen Maßnahmenpotentiale sollen in einer kombinierten Betrachtung den heutigen Modal Split in Richtung Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie auch des öffentlichen Verkehrs steuern. Die im Weiteren noch aufgeführten Maßnahmenpotentiale werden mit den Zielnetzen für die Verkehrsarten überlagert. Somit ergibt sich eine schlüssige Betrachtung der notwendigen Maßnahmen zur Abbildung der Mobilitätswende und einer Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund.

Wichtige Maßnahmen in der Kernstadt sind zum Beispiel der Um- bzw. Rückbau von Knotenpunkten, der auch Zufußgehenden und Radfahrenden zugutekommt. Identifiziert wurden hier der Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Straße / Friedrichsdorfer Landstraße, der zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden kann. Zudem werden Minikreisverkehre in der Neckarstraße / Beckstraße / Rockenauer Straße, eine Prüfung hierzu in der Güterbahnhofstraße / Odenwaldstraße und ein Provisorium in der Güterbahnhofstraße / Neuer Weg vorgeschlagen. Am Knotenpunkt Friedrichstraße / Bahnhofstraße wird ein Rückbau der Fahrstreifen mit Abbau der LSA, evtl. als vorfahrtgeregelter Knoten mit Buspriorisierung und Querungsmöglichkeit für Fußgänger empfohlen und am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Friedrichstraße soll ein Rückbau auf einen Fahrstreifen erfolgen. An der Bushaltestelle Neckarbrücke wird ein Buskap statt einer Busbucht empfohlen, um die Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzunutzen und den ÖPNV im Verkehrsfluss mit dem MIV zu bevorzugen, indem der MIV einen haltenden Bus nicht überholen kann. Am Knotenpunkt Breitensteinweg / Neckarstraße soll geprüft werden, ob ein Verkehrsspiegel angebracht werden kann.

Eine Regelung des ruhenden Verkehrs wird in der Berliner Straße mit Ausweichstellen, in der Alte Dielbacher Straße West sowie in der Beckstraße empfohlen. Vor allem in der Beckstraße wurde der ruhende Verkehr häufig

in der Meinungskarte als kritischer Straßenzug genannt. Es wird empfohlen, das Gehwegparken zu reduzieren und Stellplätze auf der Fahrbahn einzuzeichnen, um Gehwege für den Fußverkehr freizuhalten. Außerdem soll die Tiefgarage am Leopoldsplatz besser ausgeschildert werden, um eine höhere Auslastung zu erzielen und das Parken am Fahrbahnrand reduzieren zu können, sodass langfristig Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr umgewandelt werden können.

Im Rahmen der Barrierefreiheit sollten in Eberbach ausreichend Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung gestellt werden. Bei aktuell 2.137 Pkw-Stellplätzen sind lediglich 12 Stellplätze als Behindertenparkplätze ausgewiesen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 0,56 % aller Pkw-Stellplätze. Das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg gibt in der Broschüre „Barrierefreies Bauen in öffentlich zugänglichen Gebäuden und in Wohnungen" an, dass bei „öffentlich zugänglichen Parkplätzen und Garagen 3 % der Pkw-Stellplätze, bei kleineren Parkplätzen möglichst mindestens ein Stellplatz barrierefrei hergestellt werden" sollen. Dies würden insgesamt 64 barrierefreie Stellplätze im gesamten Stadtgebiet Eberbach bedeuten. Hierfür können an ausgewählten Stellen, wie z.B. Rathaus, Bahnhof, am Rande der Altstadt, an Kultur- und Sporteinrichtungen, Arztpraxen etc. (mehr) Pkw-Stellplätze durch barrierefreie Stellplätze ersetzt werden. Durch die Ersetzung der Stellplätze kann sich eine weitere Stellplatzreduktion ergeben, da barrierefreie Stellplätze breiter sind als die bestehenden Stellplätze. Die vorgeschlagenen umzuwandelnden Stellplätze können den **Anlagen 60.1** und **60.2** für den nördlichen bzw. südlichen Teil von Eberbach entnommen werden.

Darüber hinaus sollten zur besseren Auslastung der Parkgaragen sowie zur Reduzierung des MIV-Anteils die Parkraumbewirtschaftung erweitert werden. Hierdurch kann zudem die teils sehr hohe Auslastung der oberirdischen öffentlichen Stellplätze reduziert werden. Dabei könnten die bestehenden Bereiche, in denen Parken mit Parkschein erlaubt ist, ausgeweitet werden. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung betrifft daher primär die Bereiche, in denen bei der Parkraumerhebung eine hohe bis sehr hohe Auslastung ermittelt wurde. Dies betrifft insbesondere die Uferstraße zwischen Friedrichstraße und L 595 (Neckarbrücke), die an die

Altstadt angrenzenden Bereiche zwischen Neckarbrücke und Weidenstraße sowie die Odenwaldstraße zwischen Bahnhofstraße und Güterbahnhofstraße. Der Parkbereich zwischen Neckarstraße und Neckar südlich der Neckarbrücke sollte von freiem Parken auf Parken mit Parkscheibe mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden reduziert werden. Für die nördliche Uferstraße zwischen Friedrichstraße und Theodor-Frei-Schule wird empfohlen, das freie Parken auf dem Seitenstreifen durch Parkscheibenregelung auf maximal zwei Stunden zu begrenzen. Nördlich daran anschließend, sollte in den Bereichen Carl-Benz-Straße, Hafenstraße, Neckaranlage, Gartenstraße und Itterstraße das bisher freie bzw. auf zwei Stunden begrenztes Parken durch eine Parkscheibenregelung mit Höchstparkdauer von einer Stunde ersetzt werden. Gleiches gilt für die nördliche Odenwaldstraße / südliche Friedrichsdorfer Landstraße, wo das Parken ebenfalls auf eine Stunde begrenzt werden sollte. Im Zuge der Straße Neuer Weg ergibt sich aufgrund des Straßenquerschnitts die Notwendigkeit, zwischen den markierten Stellplätzen auch auf der Westseite ein Halteverbot einzurichten. Die grafische Verortung der empfohlenen Parkraumbewirtschaftung ist in **Anlage 61** dargestellt.

9.1.4 Ladeinfrastruktur

In verdichteten innerstädtischen Quartieren, die durch massives Straßenrandparken und zum Teil auch hohem Parkdruck gekennzeichnet sind, ist es eine besondere Herausforderung, zukünftig Flächen für die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Daher sollte es grundsätzlich Ziel sein, private oder halböffentliche Stellflächen zu aktivieren, auf denen Ladeinfrastruktur privatwirtschaftlich errichtet und betrieben werden kann. Unabhängig davon sind jedoch auch öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten erforderlich, um die notwendige Ladeinfrastruktur flächendeckend anbieten zu können.

Insbesondere dort, wo private Lösungen nicht in der notwenigen Zeit und Menge realisiert werden können, ist der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur als Initialzünder erforderlich. Zur Sicherstellung gleichwertiger Bedingungen muss daher eine öffentliche Ladeinfrastruktur geschaffen werden, die allen Bewohnern von Eberbach den Zugang zu einer adäquaten Ladeinfrastruktur ermöglichen.
Dabei müssen sich Kommunen auf drei Bereiche konzentrieren:

- Unterstützung von Privatpersonen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur durch Information und Koordination der Akteure,
- Sensibilisierung und Unterstützung von Unternehmen, insbesondere der Immobilien- und Parkraumwirtschaft zum Aufbau von Ladeinfrastruktur,
- Ausbau von Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Flächen.

Zur Ermittlung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur sind zwei Aspekte zu betrachten. Zum einen ist dies die Frage der Häufigkeit eines Ladevorgangs. Bei einer mittleren Reichweite von 300 bis 400 km und einer durchschnittlichen Laufleistung von 14.000 km/Jahr in Deutschland sowie einer täglichen maximalen Fahrtstrecke von unter 80 km bei 80 % aller Fahrten müsste ein Elektrofahrzeug im Regelfall ca. einmal pro Woche intensiv (bis ca. 50 kW/h je Ladevorgang) oder täglich nur gering (bis zu ca. 15 kW/h je Ladevorgang über 8 Stunden) geladen werden. Der zweite Aspekt betrifft die Standzeiten sowie die Standorte der Fahrzeuge. Die längsten Standzeiten der Fahrzeuge sind zu Hause oder am Arbeitsplatz. Daher sollten für einen Großteil der privaten Nutzer Ladevorgänge zu Hause erfolgen, wo die Fahrzeuge am längsten stehen. Private Nutzer, die nicht die Möglichkeit haben, am Eigenheim zu laden, können theoretisch ihre Fahrzeuge am Arbeitsplatz aufladen, da es auch hier relativ lange Standzeiten der Fahrzeuge gibt. Am Arbeitsplatz kann vergleichbar zum Eigenheim auch mit geringerer Leistung durch einfache Ladeinfrastruktur geladen werden. Daneben bieten sich auch P+R-Parkplätze zum Ausbau der Ladeinfrastruktur an. Für private Nutzer, insbesondere in innerstädtischen Quartieren mit hoher Verdichtung und in der Regel knappem Parkraumangebot, werden in Zukunft Lademöglichkeiten an bestehenden privaten Parkflächen, wie z. B. auf Supermarktparkplätzen erforderlich. Nachstehend ist der Ladebedarf unterschieden nach den jeweiligen Nutzergruppen dargestellt, wobei hier nicht auf alle möglichen Nutzergruppen eingegangen wurde.

Gruppe	Langsame Lader	Mittelschnelle Lader	Schnelle Lader	Ort
Eigenheimbesitzer/-mieter	x			zu Hause
Mitarbeiter mit Firmenparkplatz	x			am Arbeitsplatz
P&R Parker	x			am P&R Parkplatz
CarSharing-Nutzer		x		CarSharing-Platz
Tagesgäste privat		x	(x)	Freizeiteinrichtung, zentraler Parkplatz
Tagesgäste geschäftlich		x		Unternehmen
Übernachtungsgäste	x			Hotel
Durchreisende			x	Tankstellen an Autobahnen und Bundesstraßen
Taxen	x	x	x	Wohnorte, Taxihöfe, zentrale Taxi-Punkte
Stationsfreier Nachtlader	x			Supermarkt-Parkplatz, Tiefgarage etc.
Stationsfreier Gelegenheitslader		x	x	Supermarkt-Parkplatz, Tiefgarage etc.
Notfallladen (Vergessen...)			x	Tankstellen an Autobahnen und Bundesstraßen

Die nationale Plattform Elektromobilität hat prognostiziert, dass ca. 85 % der benötigten Ladeinfrastruktur im privaten Bereich, 10 % im halböffentlichen Raum und lediglich 5 % der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum liegen werden. Nachstehend sind die Anwendungsbereiche aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung dargestellt.



Quelle: NPE

Es zeigt sich, dass aktuell davon ausgegangen wird, dass ca. 15-40 % der Ladeinfrastruktur im öffentlich zugänglichen Bereich angelegt werden sollte.

Für die Stadt Eberbach wird davon ausgegangen, dass bei der Bedarfsermittlung der untere Ansatz von 15 % gewählt wird.

Zum Erreichen der Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg muss ein deutlich schnellerer und auch flächendeckenderer Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgen, als dies bislang geplant war. Daher muss gerade in hochverdichteten Räumen der Anteil an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur schneller ausgebaut werden, um gerade den Fahrzeughaltern ohne eine private Lademöglichkeit auch die notwendige Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Da einige der Berufstätigen von Eberbach außerhalb arbeiten, kann die Stadt Eberbach keinen Einfluss auf die dortige Ladeinfrastruktur nehmen. Dies ist realistisch betrachtet nur auf eigener Gemarkung möglich, was auch die Firmen in Eberbach betrifft.

Aufbauend auf den zuvor erläuterten Grundannahmen wurde in einem ersten Arbeitsschritt eine überschlägliche Bedarfsermittlung für die Ladeinfrastruktur und deren räumliche Verteilung durchgeführt. Da aktuell zu den privaten Parkflächen keine Angaben vorliegen und hier auch davon ausgegangen wird, dass der Ausbau mit privaten Ladestationen deutlich forciert wird, wurde vor allem auf die gewerblichen halböffentlichen und öffentlichen Parkflächen Bezug genommen.

Auf Basis aktueller Veröffentlichungen und den Daten zu Eberbach aus dem statistischen Landesamt Baden-Württemberg wurde eine erste überschlägliche Berechnung zur Anzahl der E-Pkw und der hieraus resultierenden Anzahl an Ladepunkten durchgeführt.

Dabei wurde ein Verhältnis von 1:15 Ladepunkte je E-Pkw angesetzt, wobei eine aktuelle Studie zur Ladeinfrastruktur im Auftrag des BMVI ergeben hat, dass aufgrund der größeren Reichweite der Fahrzeuge bis 2030 je nach Lage der Stadt ein Verhältnis von 1:20 realistisch sein kann. Da jedoch Baden-Württemberg höhere Ziele ausgegeben hat, wird auch ein aktuell höherer Wert den Berechnungen zugrunde gelegt.
Nachstehend ist die Tabelle zur Berechnung des Bedarfs aufgetragen:

Eberbach - Bedarf an Ladepunkten

PKW-Bestand		emissionsfreie PKW		Wasserstoff		Anzahl E-PKW
2023	2035	2035		2035		2035
8378	8350	50%	4175	20%	835	3340

Anzahl E-Pkw	Verhältnis Ladepunkt/Fzg	Anzahl Ladepunkte
3340	1 : 10	334

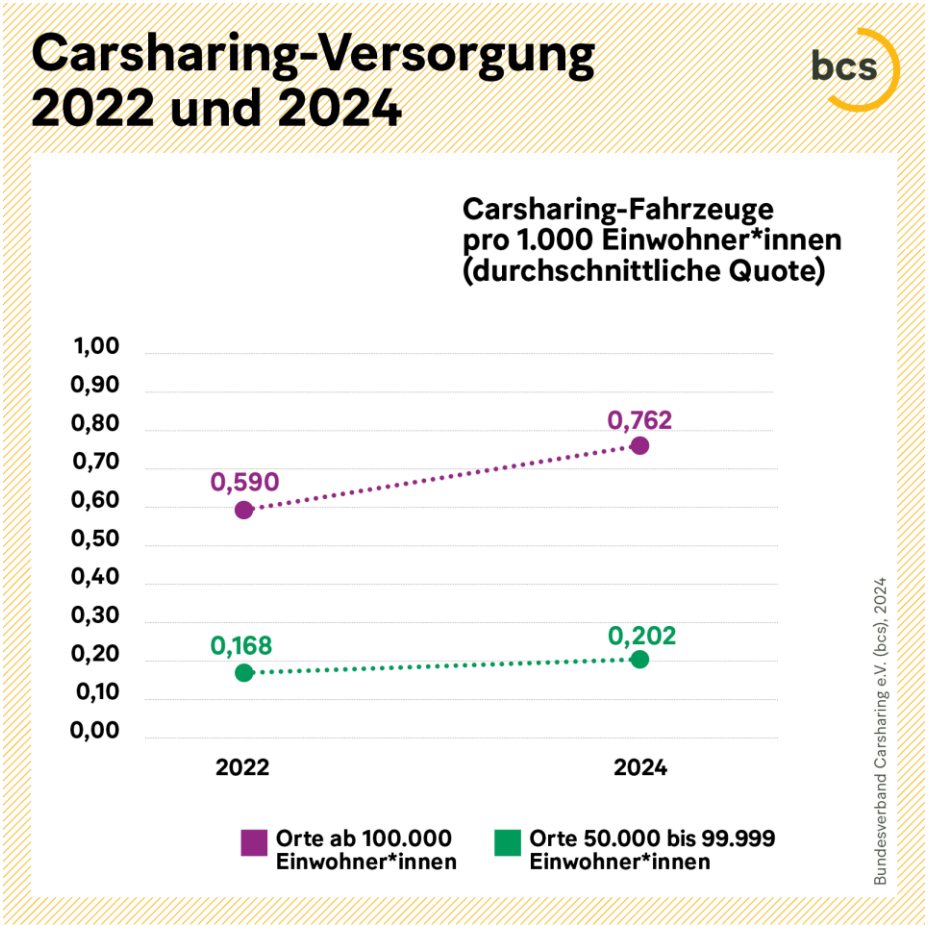
Anzahl Ladepunkte	nicht öffentlicher Raum		öffentlicher Raum		Anzahl öff. Ladestationen
334	85%	284	15%	50	17

Es wurde davon ausgegangen, dass sich der Pkw-Bestand bis 2035 nur unmaßgeblich verändert bzw. laut Shell-Prognose von 2023 bis 2035 minimal zurückgeht. Somit ergibt sich gegenüber einer Trendprognose eine geringere Anzahl an notwendigen Ladepunkten. Dies kann jedoch auch in naher Zukunft angepasst werden, sofern dies erforderlich ist. Der Anteil an wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen wurde mit 20 % angesetzt, sodass sich für Eberbach im Jahr 2035 eine Anzahl von ca. 3.340 batteriebetriebenen E-Pkw ergibt. Die Gesamtzahl an Ladepunkten liegt somit bei ca. 334, wovon nur 15 % im öffentlichen / halböffentlichen Raum angelegt werden sollten. Die Gesamtzahl der Ladepunkte im öffentlichen / halböffentlichen Raum liegt somit bei 50. Auf Grundlage der Annahme, dass an jeder Ladestation zukünftig im Mittel drei Ladepunkte angelegt werden, so ergibt dies einen Bedarf an 17 Ladestationen. Bei drei vorhandenen Ladestationen bedeutet dies, dass zusätzlich 14 weitere Ladestationen geschaffen werden sollten. Mögliche Standorte sind in den **Anlagen 62.1** und **62.2** verortet.

9.1.5 Carsharing

In Eberbach stehen mit „stadtmobil" den Nutzenden insgesamt 2 Fahrzeuge an 2 Stationen am Bahnhof und in der Tiefgarage unter dem Leopoldsplatz zum Ausleihen zur Verfügung. Dieses Carsharing-Angebot in Eberbach soll sukzessive erweitert und den zukünftigen Bedarfen angepasst werden.

Es wurde hierzu davon ausgegangen, dass ein Car-Sharing Fahrzeug je 1.000 EW als Zielwert angesetzt wird. Dies ist mit Sicherheit ambitioniert und würde bedeuten, dass insgesamt ca. 15 Car-Sharing Fahrzeuge in Eberbach bereitgestellt werden müssten. Dies würde bedeuten, dass bei im Mittel 2,5 Fahrzeugen je Station zu den drei Bestehenden weitere fünf Standorte gefunden werden müssten. Der Ausbau von Sharing-Angeboten ist zwingend erforderlich, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Car-Sharing zielt nicht unbedingt auf das Erstfahrzeug, sondern vor allem auf Zweit- und Drittfahrzeuge ab, die relativ selten bewegt werden. Ein Car-Sharing Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw, für Eberbach werden jedoch niedrigere Werte von 1:15 angesetzt. Dies würde bedeuten, dass durch die 15 vorgeschlagenen Car-Sharing Fahrzeuge bereits bis zu 225 private Pkw substituiert werden könnten.



Der Ausbau von Sharing-Angeboten ist zwingend erforderlich, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

9.1.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Durch Einführung flexibler Angebotsformen kann der ÖPNV in den Abendstunden und Schwachlastzeiten (z.B. an Wochenenden) ergänzt bzw. optimiert bzw. weitere Bereiche zusätzlich erschlossen werden. Hierfür stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung:

- Bedarfslinienverkehr
- Richtungsbandbetrieb
- Sektorbetrieb
- Flächenbetrieb

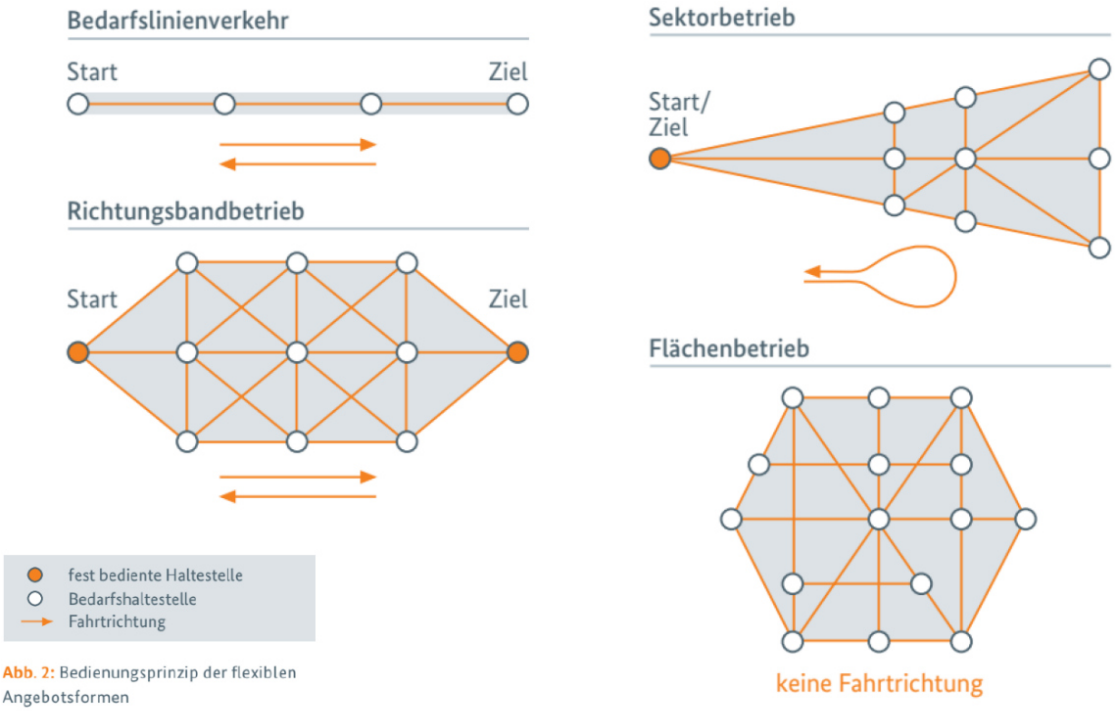


Abb. 2: Bedienungsprinzip der flexiblen Angebotsformen
Quelle: Universität Kassel (2015)

On-Demand-Verkehre nutzen dabei den Flächenbetrieb. Sie bilden eine bedarfsgerechte Bedienungsform, bei der Fahrtwünsche gesammelt und den Fahrern mitgeteilt werden. Die Fahrtrouten- und Fahrzeitfestlegung erfolgt erst während des Betriebes für den jeweils nächsten Fahrtabschnitt. Hierdurch entsteht eine absolute räumliche und zeitliche Erschließung, die eine umsteigefreie Verbindung im Nahbereich ermöglicht. Somit

übernehmen On-Demand-Verkehre mögliche Zubringerfunktionen zu Regionalbus- oder Bahnlinien.

Im Zuge der nächsten Bündelausschreibung sollte das ÖPNV-Angebot in Eberbach entsprechend überprüft und optimiert werden. Es sollte im Zuge dessen bei der Taktung und beim Fahrplan auch darauf geachtet werden, dass der Linienbusverkehr auf den Schienenverkehr am Bahnhof abgestimmt wird.

9.1.7 Mobilitätspass

Um die besonderen finanziellen Anforderungen im Zusammenhang mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs abdecken zu können, wurde im Jahr 2024 durch die Landesregierung BW die Möglichkeit eröffnet, den sogenannten Mobilitätspass einzuführen. Landkreise und Städte in Baden-Württemberg können frei entscheiden, ob sie diesen Mobilitätspass einführen möchten. Wer für den Mobilitätspass eine Abgabe leisten muss, bekommt als Gegenleistung ein Guthaben für ein ÖPNV-Ticket in gleicher Höhe. Die durch die Abgabe entstehenden Einnahmen werden in den ÖPNV vor Ort investiert und sollen diesen besser machen.

Es gibt zwei Möglichkeiten des Mobilitätspasses:

- Einwohnerbeitrag
- Kfz-Halterbeitrag

Hinter dem System verbirgt sich somit die Möglichkeit, entweder von Einwohnern und Einwohnerinnen oder auch von Kfz-Haltern und Kfz-Halterinnen einen sozial verträglichen Beitrag zu erheben, der dem Ausbau des ÖPNV zugutekommt. Beispielsweise können Investitionen für zusätzliche Fahrzeuge, bessere Verbindungen oder die Digitalisierung des ÖPNV erfolgen, wodurch der Kfz-Verkehr reduziert und die Lebensqualität in den Kommunen erhöht werden können. Dies wird insbesondere durch den Gegenwert erreicht: Diejenigen, die im Rahmen des Mobilitätspasses eine Abgabe zahlen, bekommen ein Guthaben für den ÖPNV in gleicher Höhe zurück. Dieses kann beispielsweise für den Kauf eines ÖPNV-Tickets genutzt werden.

Das Verkehrsministerium entscheidet jedoch nicht darüber, wann und wo der Mobilitätspass eingeführt wird. Vielmehr schafft es mit dem geplanten Landesmobilitätsgesetz die rechtliche Grundlage für interessierte Kommunen, sich frei für den Mobilitätspass entscheiden zu können.

Stadtkreise, große Kreisstädte und Landkreise in Baden-Württemberg, welche Aufgabenträger für den ÖPNV sind, beziehungsweise Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder erbringen, können sich freiwillig dafür entscheiden, einen Mobilitätspass bei sich im kommunalen Gebiet einzuführen. Da dies für die Stadt Eberbach nicht zutrifft, ist sie vom Verkehrsverbund abhängig, bzw. entscheidet dieser in Abstimmung mit den Kommunen über eine mögliche Einführung der Abgabe für den öffentlichen Verkehr.

9.2 Rockenau

In der nördlichen Rockenauer Straße kann entsprechend **Anlage 63** der Radverkehr durch Pfeil- und Piktogrammdarstellung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden. Am südlichen Ortsausgang wird empfohlen, den Gehweg zu einem Geh- und Radweg auszubauen.

Auf Höhe der Bushaltestelle Mühlbergstraße sollte die Straße verengt werden, um die Querung zur Bushaltestelle bzw. dem Neckarufer zu erleichtern. Im weiteren Verlauf der Rockenauer Straße werden ebenfalls Einengungen nördlich und südlich des Brunnenwegs bei gleichzeitiger Verbreiterung des Gehwegs und Ordnung des ruhenden Verkehrs vorgeschlagen. Im Bereich des Wendeplatzes sollte ein Fahrbahnteiler für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sorgen.

Innerhalb von Rockenau sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf maximal 30 km/h begrenzt werden.

9.3 Brombach

Im Ortsteil Brombach sind keine Gehwege angelegt. Daher sollte hier eine Tempo 30-Zone eingerichtet werden. Die südliche Brombacher Straße sollte außerorts auf 70 km/h beschränkt und der Fahrbahnbelag aufgrund des schlechten Zustandes erneuert werden. Dies geht auch aus **Anlage 64** hervor.

9.4 Neckarwimmersbach

Für den Radverkehr wird in diesem Stadtteil, wie in **Anlage 65** dargestellt, ein durchgehend einseitiger Schutzstreifen von der L 595 bis zum Ortsausgang in Richtung Schwanheim empfohlen. Hierdurch kann der bergauf langsam fahrende Radverkehr sicher geführt werden. Zudem soll eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km /h für zusätzliche Sicherheit der Radfahrenden sorgen. Entlang bestehender Parkstände ist hierbei ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m einzuhalten. Entlang des Neckars sollte im Zuge der Rockenauer Straße der einseitig geführte Radweg verbreitert werden.

Im Bereich der Haltestelle Schwanheimer Straße sollten die Gehwege verbreitert werden. Hierdurch kann die Aufstellfläche an der Haltestelle vergrößert und durch die reduzierte Fahrbahnbreite die Straße sicherer überquert werden. Gleiches gilt für den Bereich der Haltestelle Brunnen. Durch einen vorgezogenen Seitenraum auf Höhe der Haltestelle Sändelsiedlung kann das Überqueren der Fahrbahn an dieser Stelle einfacherer und sicherer gestaltet werden.

Die bestehenden Busbuchten sollten im gesamten Stadtteil zu Buskaps umgestaltet werden.

Am südlichen Ortseingang wird im Zuge der Schwanheimer Straße ein Fahrbahnteiler empfohlen, der zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beitragen soll. Im Zuge der Rockenauer Straße kann die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 km/h reduziert werden. Im Zuge der Beckstraße sollte im Bereich zwischen Neckarstraße und Schwanheimer Straße der ruhende Verkehr durch alternierendes Parken geordnet werden. Gegenüber den eingezeichneten Stellplätzen ist ein Halteverbot anzuordnen.

9.5 Lindach

In der Ortsdurchfahrt Lindach, die als B 37 klassifiziert ist, soll durch Piktogramme und Rotmarkierungen an den Einmündungen auf den Radverkehr aufmerksam gemacht werden. Diese Maßnahme ist in **Anlage 66** aufgetragen.

9.6 Friedrichsdorf

Die Maßnahmenpotenziale für den Stadtteil Friedrichsdorf können **Anlage 67** entnommen werden. Entsprechend sollte in Friedrichsdorf auf den Radverkehr

hingewiesen und der Fahrbahnbelag im Zuge der Straße Im Mühlgrund der Fahrbahnbelag ausgebessert werden.

Im Nördlichen Teil von Friedrichsdorf sollte zur Erschließung der dortigen Grundstücke am Ortseingang eine Engstelle bei gleichzeitiger Verbreiterung des Gehweges geschaffen werden. Auf Höhe der Bushaltestelle wird zudem eine Querungshilfe empfohlen. Zudem sollte auch hier die Busbuchten zu Buskaps umgestaltet werden.

Am nördlichen Ortseingang kann ein Fahrbahnteiler zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und dazu zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen.

9.7 Pleutersbach / Igelsbach

In **Anlage 68** sind die Maßnahmenpotenziale für die Stadtteile Pleutersbach und Igelsbach dargestellt. Entsprechend ist in Pleutersbach der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen sowie eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgesehen. Zudem soll der Gehweg im Zuge der Eberbacher Straße verbreitert werden. In der Ortsdurchfahrt wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, außerorts von 70 km/h vorgeschlagen.

Parallel zur Uferstraße soll der Radweg Rhein-Neckar-Kreis neugebaut werden. Im Zuge dessen sollte auf Höhe Gretengrund eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr realisiert werden. Die bestehende Radfurt über die B 45 sollte markiert werden, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen. Zudem wird empfohlen, die Einleitung des Radverkehrs im Zuge des Gretengrundes zu optimieren. Des Weiteren sollten auch hier die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und der Gretengrund auf maximal 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.

9.8 Gaimühle

Die Maßnahmen im Zuge des Stadtteils Gaimühle zielen insbesondere auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h außerorts sowie 50 bzw. 30 km/h innerorts. Im Zuge der Friedrichstaler Straße ist am nördlichen Ortsausgang ein Fahrbahnteiler sowie im sich südlich daran anschließenden Abschnittes die Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorgesehen. Im Zuge der K 4114 sollte auf Höhe der Straße Am Bahnhof der Kurvenbereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgeweitet werden. Zudem ist südlich davon die

Realisierbarkeit einer Querungshilfe zu prüfen. Ebenfalls eine Querungshilfe sollte im Zuge der Straße Am Bahnhof geschaffen werden. Im Zuge der K 4113 sollten Radpiktogramme auf den Radverkehr hinweisen. Zudem wird für den nördlichen Abschnitt empfohlen, den Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs zu prüfen. Die Maßnahmen gehen aus **Anlage 69** hervor.

9.9 Unterdielbach

In Unterdielbach ist entsprechend **Anlage 70** eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerorts bzw. 70 km/h außerorts vorgesehen. Auch hier sollten die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und am Straßenrand angeordnet werden. Zudem sollte auf Höhe der Bushaltestelle Wolfsschlucht ein Fußgängerüberweg realisiert werden.

9.10 Schöllenbach

Die Maßnahmen für den Stadtteil Schöllenbach sind in **Anlage 71** dargestellt. Hier sollte im Zuge der nördlichen Obere Siegfriedstraße ein Fahrbahnteiler zur Geschwindigkeitsreduzierung errichtet werden. Auf Höhe der Einmündung Forsthausstraße sollte die Verkehrsfläche rückgebaut bzw. durch Straßengrün ersetzt werden. Zudem wird empfohlen, die Stellplätze in der Oberen Siegfriedstraße zu markieren. Die Bahnhaltestelle Schöllenbach sollte barrierefrei ausgebaut und befestigt werden. Darüber hinaus wird im Süden des Stadtteils empfohlen, an der Schulbushaltestelle eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzuordnen.

Eine Tabellarische Übersicht über alle Maßnahmen sind in der in den **Anlagen 72.1** bis **72.7** dargestellten Maßnahmenliste aufgetragen. Sämtliche Maßnahmenpotentiale sind dabei nur ein Teil von möglichen Maßnahmen. Diese sind zum besseren Verständnis auch verortet und müssen, sofern zielführend, abgestimmt und im Weiteren detailliert ausgearbeitet werden. Insbesondere die mögliche Umgestaltung von Knotenpunkten ist mit hohen Kosten verbunden, sodass diese Maßnahmen in der Haushaltsplanung berücksichtigt werden müssen.

10. Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Entsprechend den Zielen für die Verkehrswende in Baden-Württemberg soll jeder zweite Weg zu Fuß oder mit dem Rad erfolgen und der ÖPNV bis 2030 verdoppelt werden. Um dies zu erreichen, ist die zügige Umsetzung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft beispielsweise die Neuordnung des ruhenden

Verkehrs, Anpassung der Radrouten oder den Rückbau von Straßenabschnitten und Knotenpunkten. Für die Umsetzung der Maßnahmen werden seitens der Gemeinde ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen berücksichtigt und für die folgenden Jahre eingeplant. Im Haushaltsplan der Stadt Eberbach werden jährlich entsprechende Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen bereitgestellt und die personellen Ressourcen im Stellenplan berücksichtigt. Über ein regelmäßiges Monitoring sowie ggf. Nacherhebungen der (Rad-)Verkehrsbelastungen ist die Wirkung der Maßnahmen zu kontrollieren. Eine Wirkungskontrolle kann auch z.B. um eine Verkehrsbefragung (Kfz / Rad) ergänzt werden. Im Rahmen des Monitorings ist auch der Zustand der Infrastruktur seitens der Stadt zu erheben. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, kurzfristig auf notwendig gewordene Änderungen reagieren bzw. Nachbesserungen durchführen zu können. Bei Bedarf kann das Mobilitätskonzept aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur oder notwendiger Maßnahmen fortgeschrieben werden. Dies sollte in zeitlichen Abständen von wenigen Jahren erfolgen.

11. Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept als verkehrlich-städtebauliche Untersuchung soll zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und zur Verbesserung der aktuellen verkehrlichen Missstände in der Kernstadt und allen Stadtteilen in Eberbach beitragen. Darin sind die einzelnen Verkehrsarten nicht getrennt, sondern vielmehr in einem Gesamtkontext zu sehen und die hieraus resultierenden Abhängigkeiten untereinander zu betrachten.

Über eine offene Haushaltsbefragung wurde der aktuelle Modal-Split ermittelt und darauf aufbauend ein Zielszenario für die Stadt Eberbach entwickelt, das die allgemeinen Klimaschutzziele des Landes Baden-Württemberg berücksichtigt und größtenteils abbildet. In einer online geschalteten Meinungskarte hatten sämtliche Einwohner und Beschäftigte in Eberbach die Möglichkeit, auf Missstände aber auch auf positive Aspekte sowie Anpassungswünsche im Bereich Verkehr und Mobilität hinzuweisen.

Im Zuge der Bearbeitung wurde ein Lenkungskreis Mobilität gebildet. Dieser wurde von Mitarbeitern der Stadtverwaltung und den Verkehrsplanern informiert und in die Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts eingebunden. Dabei wurden Anmerkungen und Rückmeldungen zur Prüfung und Einarbeitung aufgenommen. In Öffentlichkeitsveranstaltungen wurden die Verkehrsanalyse und die entsprechenden Teilkonzepte sowie Maßnahmenpotentiale vorgestellt. Im Anschluss daran konnten die Bürger Fragen stellen, diskutieren und ihre Anliegen, Anmerkungen und Ideen einbringen.

Durch die Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr und einer stärkeren Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität sowie die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik sollen die entwickelten Maßnahmen zu einer qualifizierten Verbesserung beitragen und die Ziele des Landes Baden-Württemberg unterstützen, die bis 2030 eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 vorsehen.

Prinzipiell müssen im Gesamtverkehrskonzept alle Ansprüche der jeweiligen Nutzer berücksichtigt werden. Mobilität ist jedoch mehr als Klimawandel. Es geht im Gesamtverkehrskonzept beispielsweise auch um städtebauliche Entwicklung und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung von verkehrsbedingten

Emissionen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Umsetzung der Barrierefreiheit. Neben dem Radverkehr müssen daher auch die anderen Mobilitätsarten gleichberechtigt untersucht werden. Um den allgemeinen Zielen gerecht zu werden muss beispielsweise eine zukunftsfähige Infrastruktur aufgebaut werden. Dazu zählt auch der Ausbau des ÖPNV. Dieser sichert die Mobilitätsansprüche aller und ist das Rückgrat multimodaler Mobilität. Der motorisierte Verkehr bleibt weiter wichtig, muss jedoch stadtverträglicher abgewickelt werden. Eine Förderung des Radverkehrs reduziert den „unnötigen" Kfz-Verkehr und Fußgänger erzeugen Urbanität. Für alle Verkehrsarten wird ein Vorzugsnetz entwickelt, das die jeweils notwendigen Ansprüche abbildet. Dazu müssen neben dem Radverkehr auch die anderen Mobilitätsarten gefördert bzw. angepasst werden. Wichtig wird es sein, den nicht nötigen motorisierten Verkehr zu reduzieren, ohne Verbote zu erlassen und weiterhin die gute Erreichbarkeit von Eberbach mit allen Verkehrsarten aufrecht zu erhalten bzw. diese teilweise sogar zu verbessern. Dies betrifft sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Neben der Barrierefreiheit soll die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Zudem kann es notwendig werden, als Grundlage für zukünftige Planungen eine zielgerichtete Datenerfassung turnusmäßig durchzuführen. Dabei werden die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung zielgerichtet erhoben.

Aufbauend auf den bereits durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen wurde ein Konzept erstellt, wie die nachhaltige Mobilität mit unterschiedlichen Nutzungen für Fußgänger und Radfahrer in Eberbach gefördert werden kann. Nachstehend sind die Schwerpunkte des Gesamtverkehrs Eberbach dargestellt:

- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- Einbindung der Radwegeverbindungen in das Radwegenetz,
- Reglementierung von Dauerparkern und Parken,
- Schaffung von Fahrradabstellplätzen bzw. Neuausrichtung und Erweiterung bereits bestehender Systeme,
- Ausbau der Barrierefreiheit,
- alternative Antriebe und Ladestellen.

Bei allen Maßnahmen soll zukünftig nicht eine einzelne Verkehrsart, sondern der Mensch im Vordergrund stehen.

Der Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad) führt jedoch auch zu Zielkonflikten insbesondere mit dem motorisierten Verkehr. Da die Räume in den Städten begrenzt sind, muss eine Umverteilung erfolgen. Dies betrifft sowohl Flächen für den fließenden als auch des ruhenden motorisierten Verkehrs. Wichtig wird es in diesem Zusammenhang sein, den auch weiterhin notwendigen motorisierten Verkehr verträglich abzuwickeln und das Angebot bedarfsgerecht anzupassen.

Für die vier beschriebenen Handlungsfelder „Vernetzen, Gestalten, Lenken, Umdenken" wurden unter Berücksichtigung der R2-Richtlinie E-Klima Überlegungen angestellt, die zu einer Reduzierung der THG-Emissionen führen sollen. Daraus wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die zu einer konkreten Verbesserung in Eberbach beitragen können.

Zusätzlich zu den detaillierten Maßnahmen, die als Option bzw. Potential in Maßnahmenplänen verortet wurden, müssen auch weitere Aufgaben in den kommenden Jahren angegangen werden, die vor allem die Multimodalität beinhalten bzw. unterstützen. Zu diesen gehört beispielsweise der Neubau von Mobilitätsstationen, die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Standort verknüpfen. Der Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird vereinfacht und umweltverträgliche Transportmittel gestärkt. Zu den Maßnahmen gehören Angebote, wie z.B.:

- Carsharing,
- Bikesharing,
- überdachte Radabstellanlagen,
- Lastenräderverleih,
- Ladeinfrastruktur,
- Fahrradservicestationen,
- Schließfächer,
- Paketstationen,
- Sitzbänke,
- Informationstafeln und Beschilderung.

Die vorgeschlagenen Optionen bzw. Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzung wurden in umfangreichen Listen zusammengetragen und ein Vorschlag zur Priorisierung gemacht. Zudem kann hieraus abgeleitet werden, inwiefern die einzelnen Maßnahmen zum Erreichen des Zielszenarios notwendig sind und welche Kosten hierbei entstehen. In einzelnen Maßnahmenblättern wird in einem separaten Bericht detaillierter auf die einzelnen Maßnahmen eingegangen. Kleinere und mittlere Maßnahmen können von der Verwaltung aus dem laufenden Haushalt umgesetzt werden, Maßnahmen mit einem höheren finanziellen Aufwand benötigen die Zustimmung des Gemeinderates und eine einhergehende Prüfung der Umsetzbarkeit.

Die Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept sind als Maßnahmenpotenziale zu verstehen, deren Umsetzung verwaltungsintern bzw. im Gemeinderat abzustimmen bzw. zu beschließen sind. Der Beschluss des Verkehrskonzeptes beinhaltet keine Einzelmaßnahmen, sondern die weitere Ausrichtung der Stadt Eberbach.

Für den motorisierten Verkehr wurde ein Teilkonzept entwickelt, das zu einer Verbesserung der heutigen Situation und zum Erreichen der Klimaschutzziele beitragen soll. Zudem steht hier der Zusammenhang mit Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Zur Beurteilung der Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmen auf den Verkehr in Eberbach wurde ein intermodales Verkehrsmodell entwickelt, über das entsprechende Verlagerungen auf unterschiedliche Mobilitätsarten abgebildet werden können. Für den Radverkehr wurde ein Radverkehrskonzept entwickelt, das ebenfalls eine neue Brücke über den Neckar berücksichtigt. Für Fußgänger wurde ein Konzept erstellt, welches insbesondere der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele Rechnung trägt. Das Parkraumkonzept hat eine verbesserte Auslastung der ausgewiesenen Stellplätze für den motorisierten Verkehr zum Ziel und macht Vorschläge zur Erweiterung der bereits vorhandenen Parkraumbewirtschaftung. Hierbei wird auch die aktuelle Nutzung des öffentlichen Raumes kritisch hinterfragt. Aus der offenen Haushaltsbefragung wurde ein Zielszenario für Eberbach abgeleitet, das dem Klimaschutz und der Verkehrswende Rechnung trägt. Im Laufe der Bearbeitung wurde regelmäßig der jeweilige Kenntnisstand einem Lenkungskreis in Eberbach vorgestellt und die Ergebnisse besprochen, um zielgerichtet ein Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Eberbach entwickeln zu können.

Neben den allgemeinen Zielsetzungen wird somit ein praxis- und anwendungsorientiertes Konzept zur nachhaltigen Mobilitätsplanung vorgelegt. Auf

Basis dieses integrierten Gesamtverkehrskonzeptes, eines strategischen Entwicklungskonzeptes zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, sollen zukünftige Detailplanungen entsprechend abgebildet werden.

Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG

Datei: GB_MK_Eberbach_Kurzbericht_2025-11-21.docx
Datum: 21.11.2025

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023

LEGENDE

- **KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR**
- **SDR**
- **RUHENDER VERKEHR**

K1 K2 K3 K4 K5 Q1 Q2 Q3 Q4 Q5

Eberbach

Industriegebiet West

Alter Steinbruch (aufgegeben)

Arboretum Eberbach

Friedhof Eberbach

Ohrsberg 237

Itterberg 390

Scheuerberg 378

Neckar

Cammelsbach

B45 B37 L595 L524

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023

Hesselbach

K6

Badisch Schöllenbach

LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023

Brombach

K7

Bußkopf
487

LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **3**

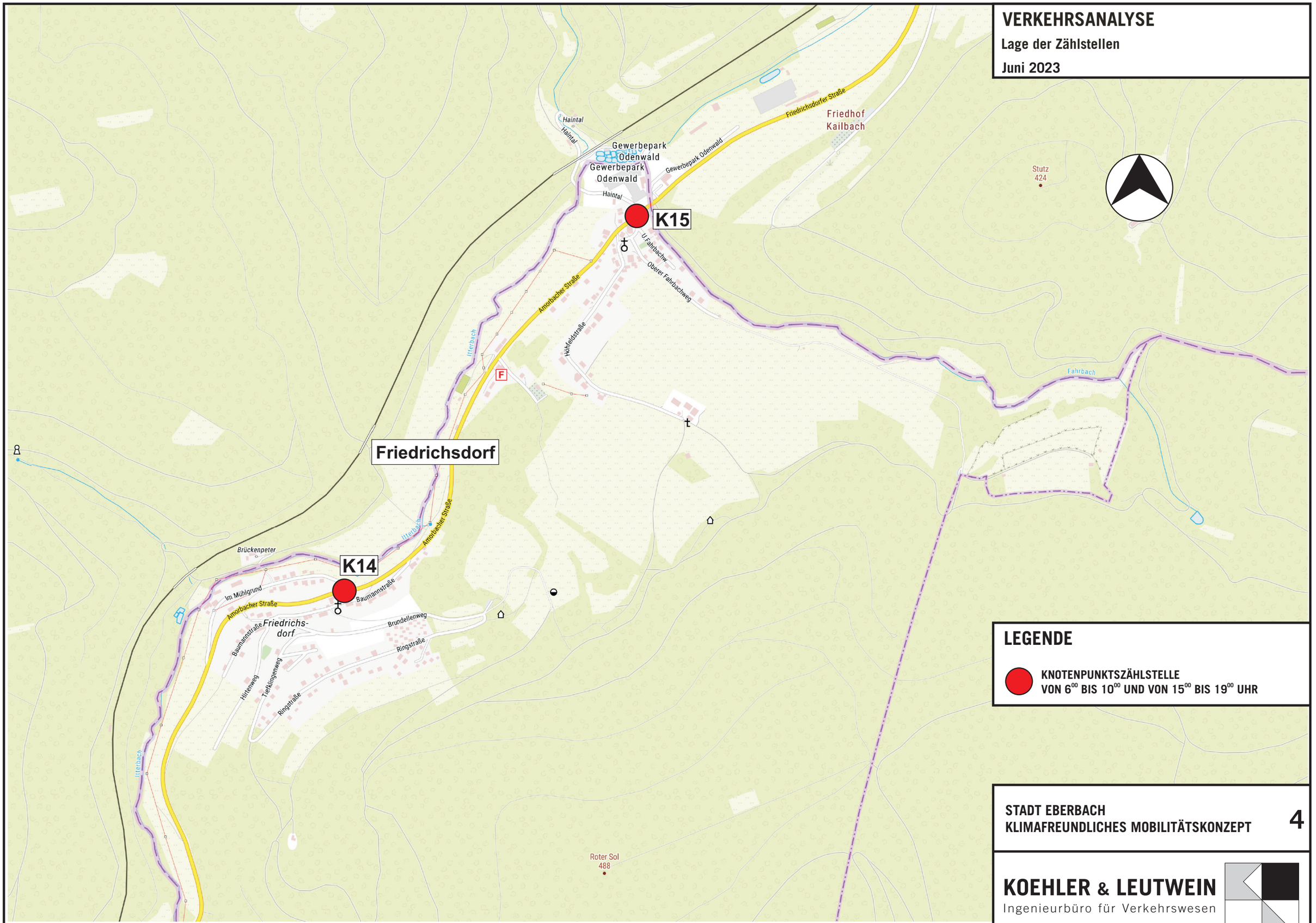
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023



LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **4**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023

Gaimühle

K13

LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **5**

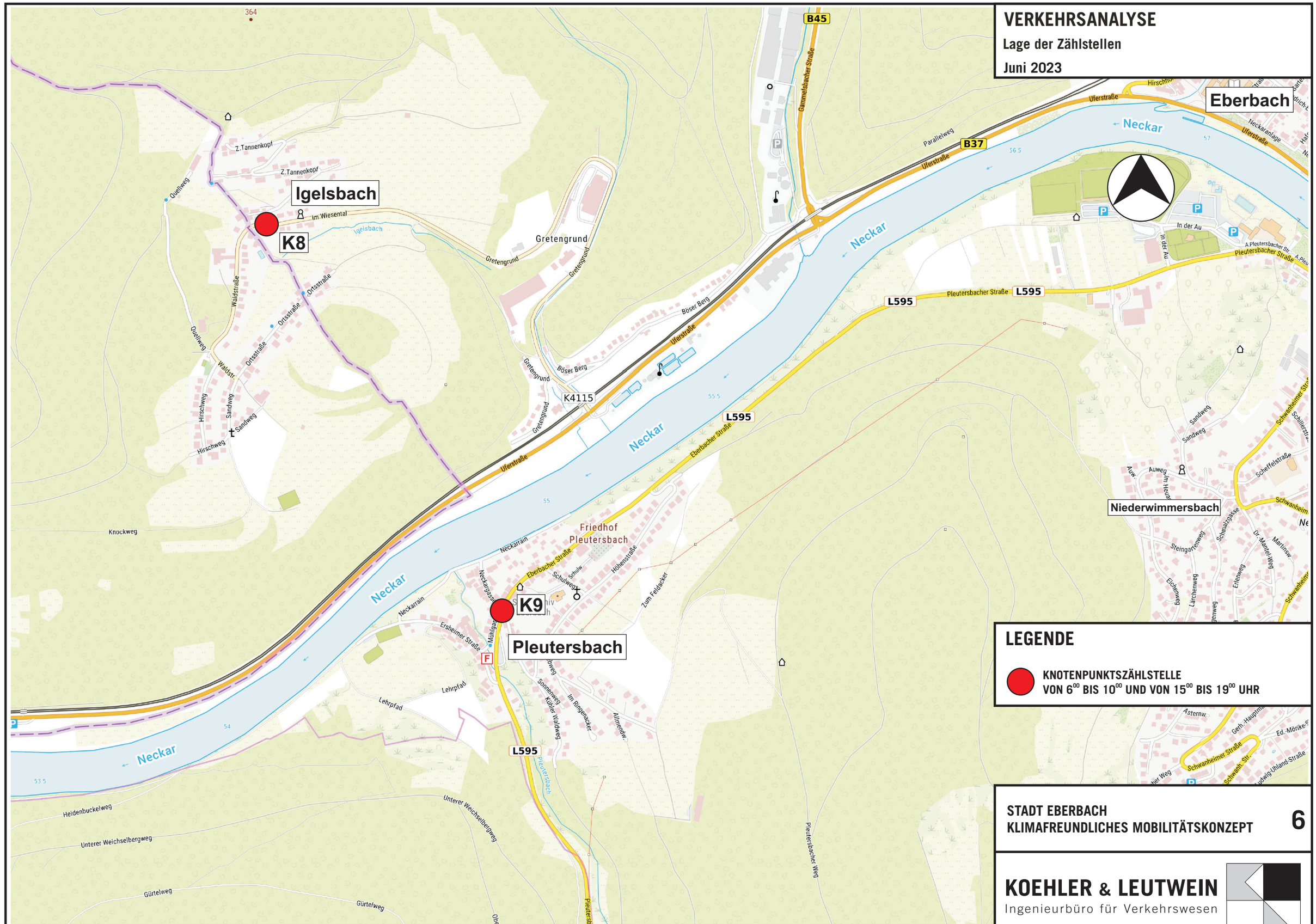
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023



LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **6**

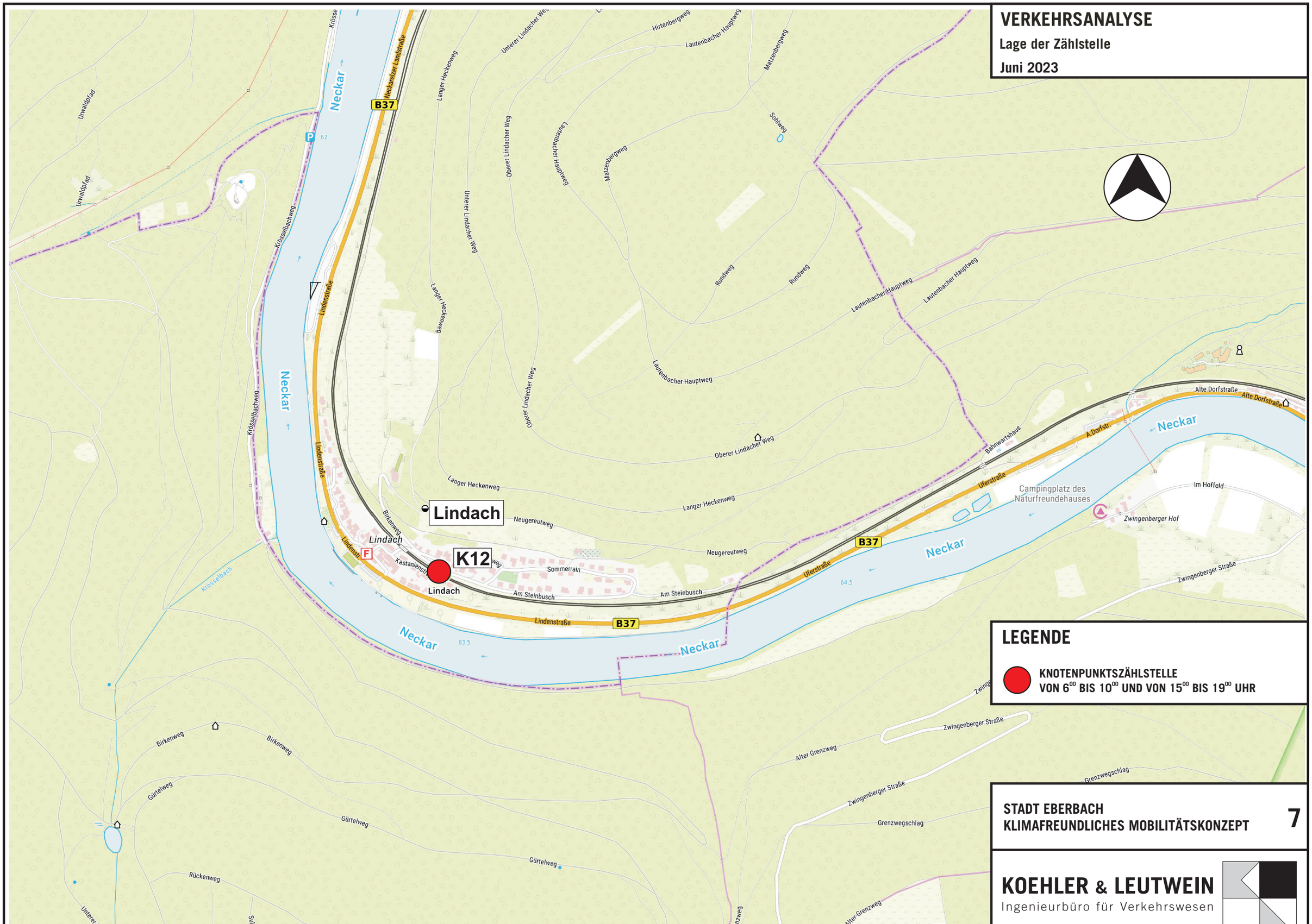
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstelle

Juni 2023



LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **7**

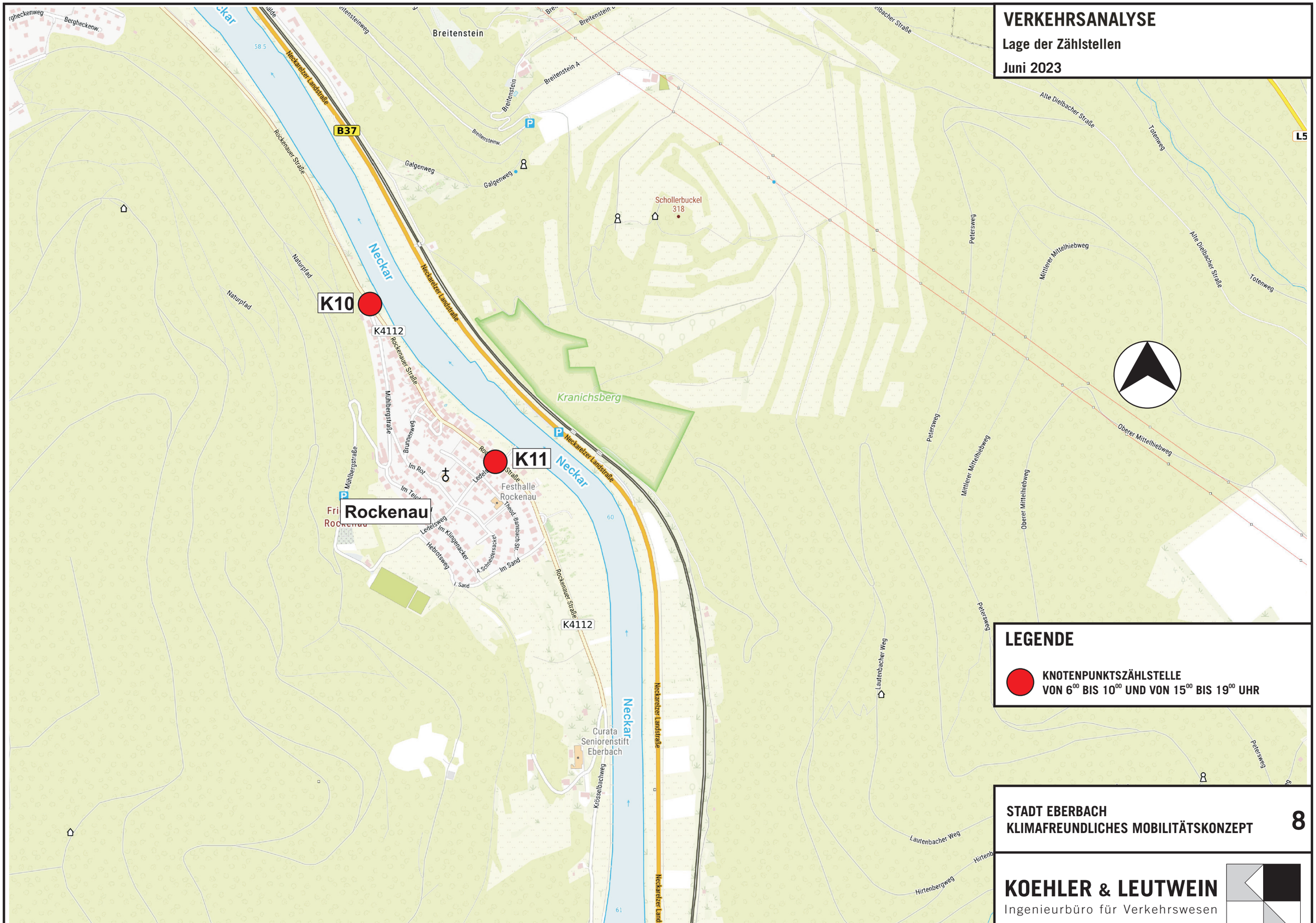
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Juni 2023



LEGENDE

KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE
VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **8**

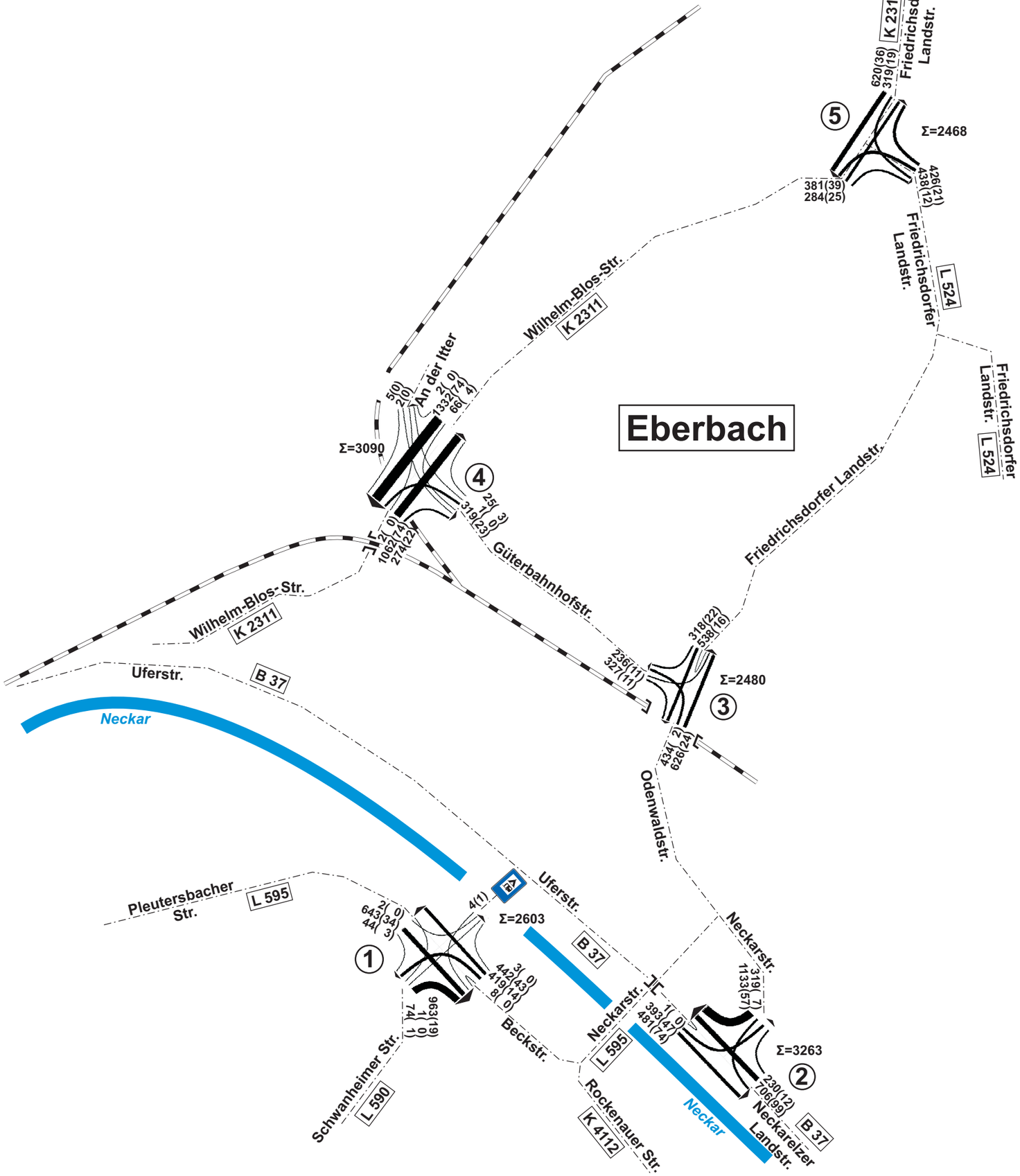
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

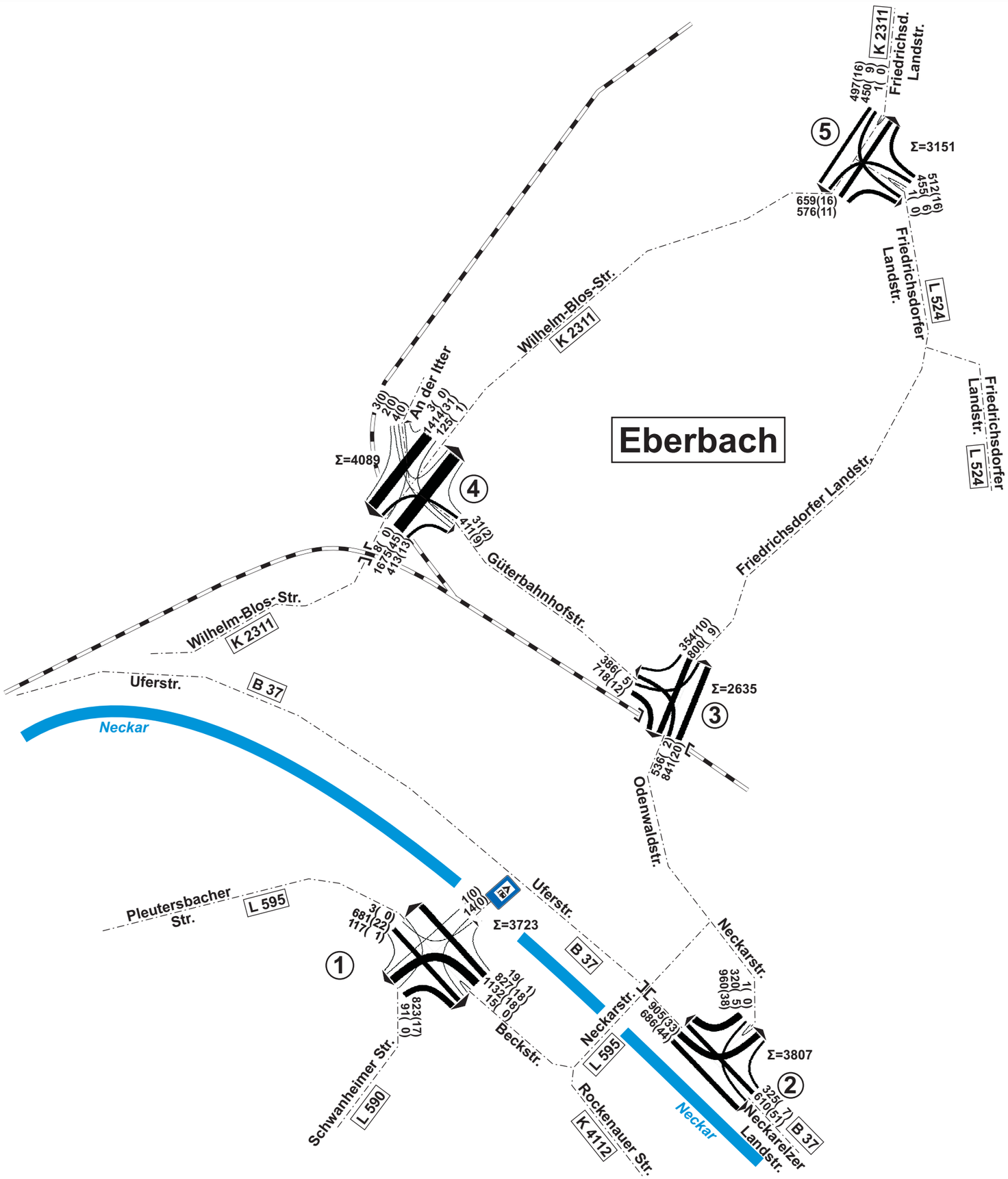
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 9

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung der Knotenpunkte

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

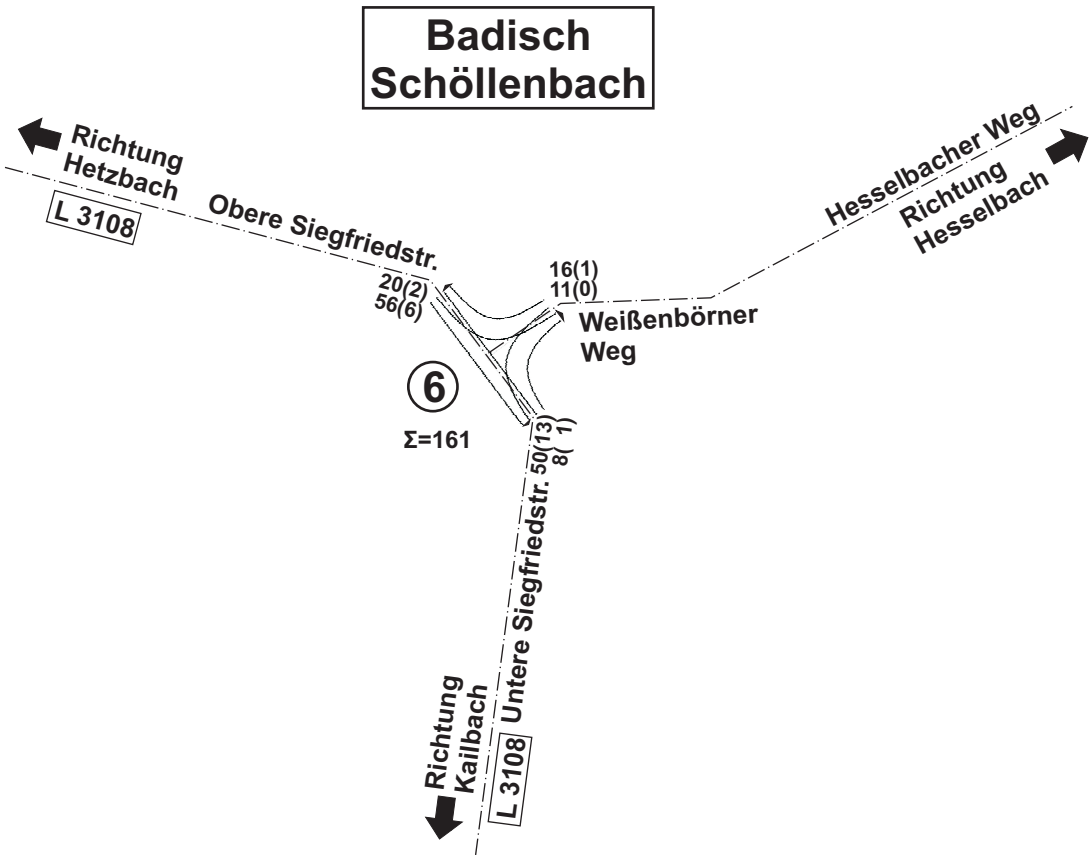
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 10

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

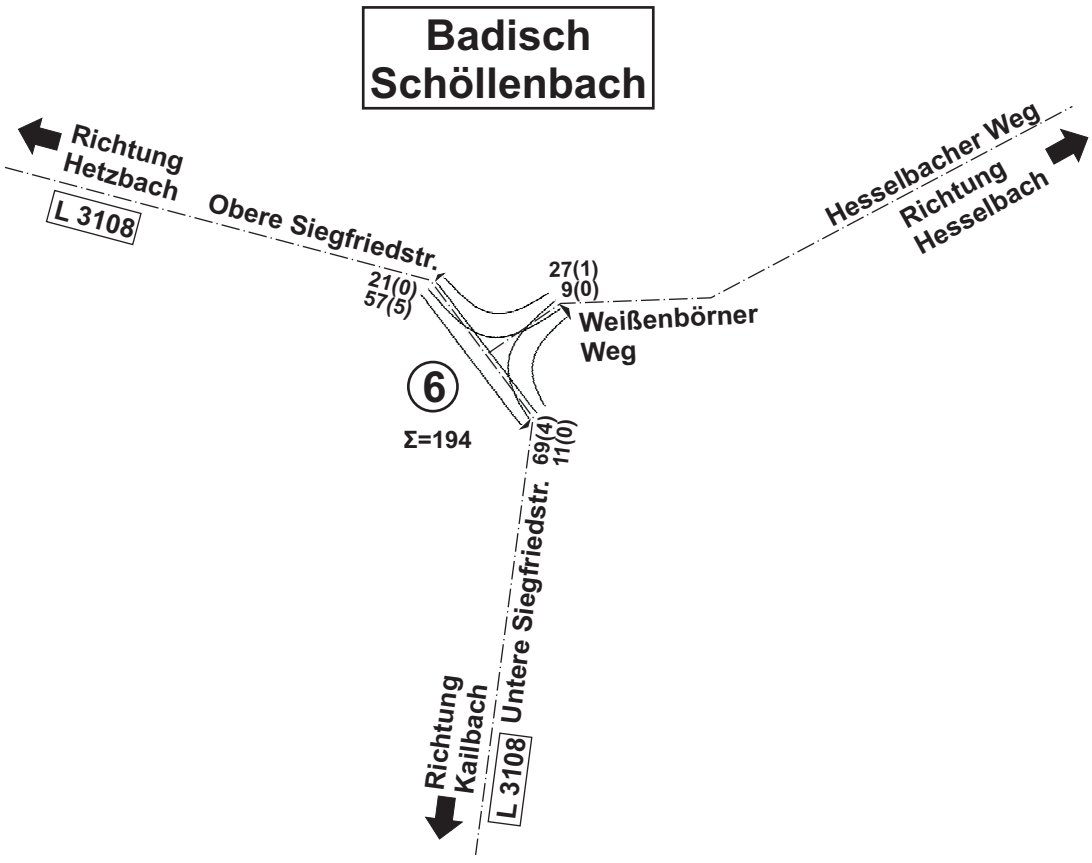
11

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

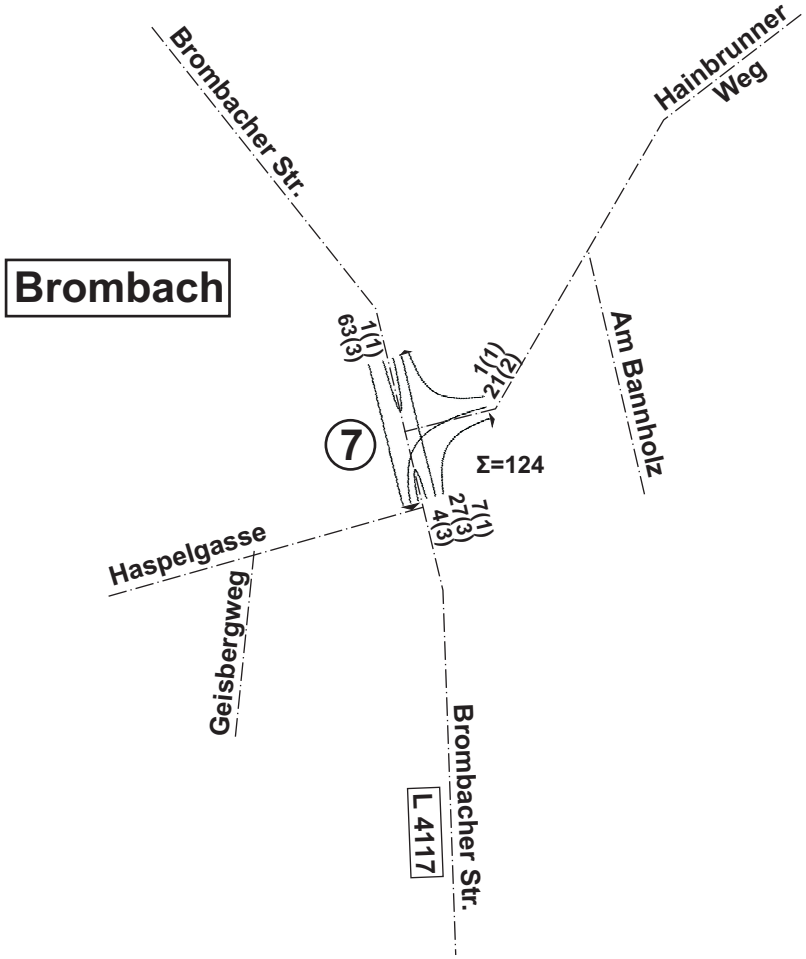
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **12**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

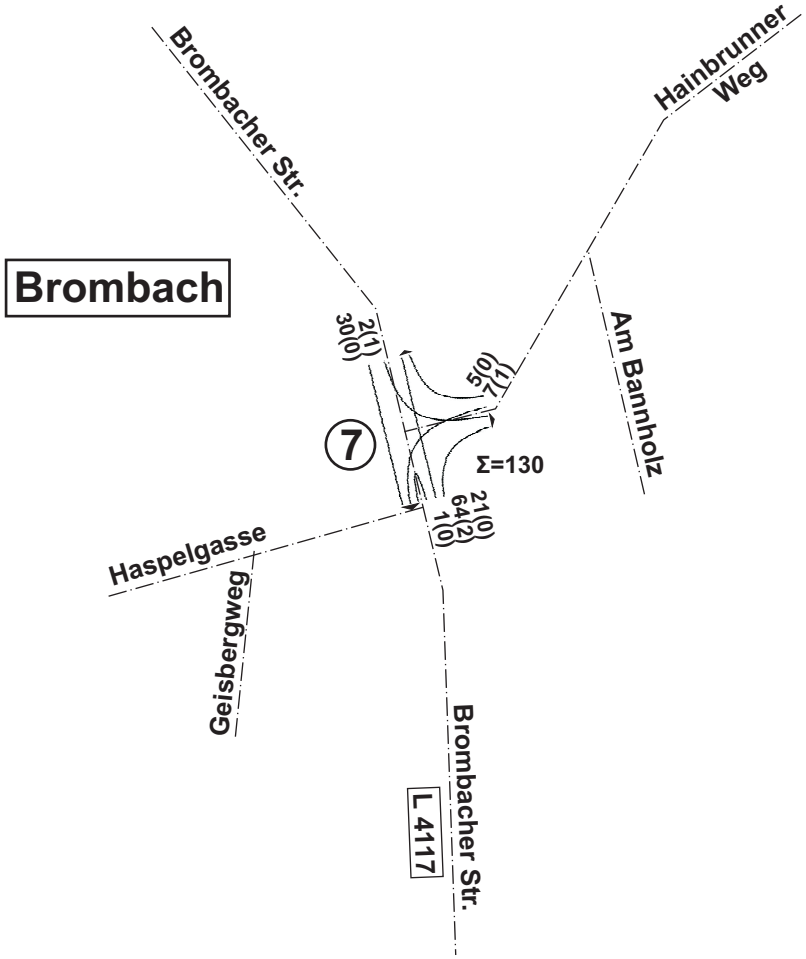
13

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

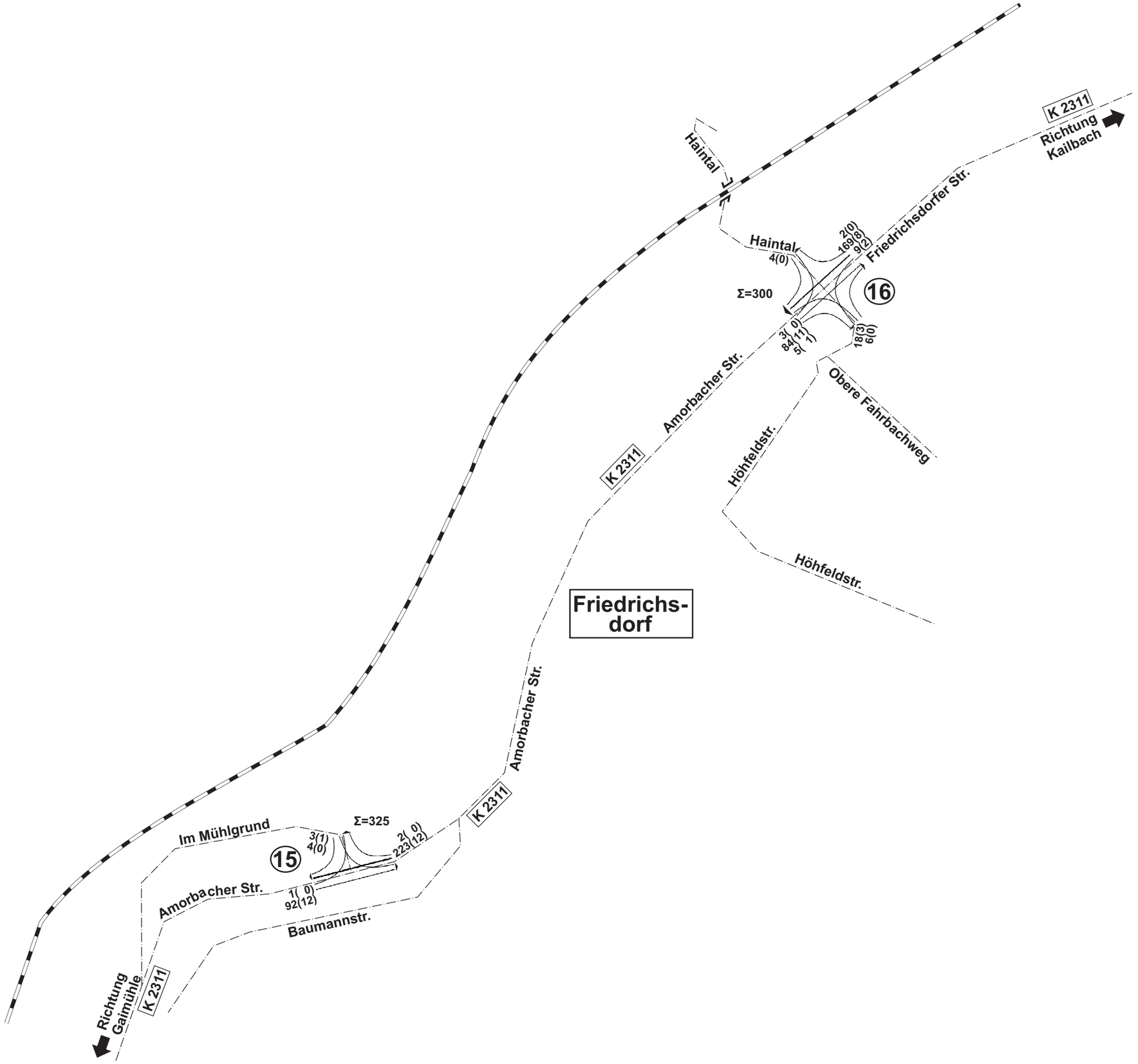
△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]

LEGENDE

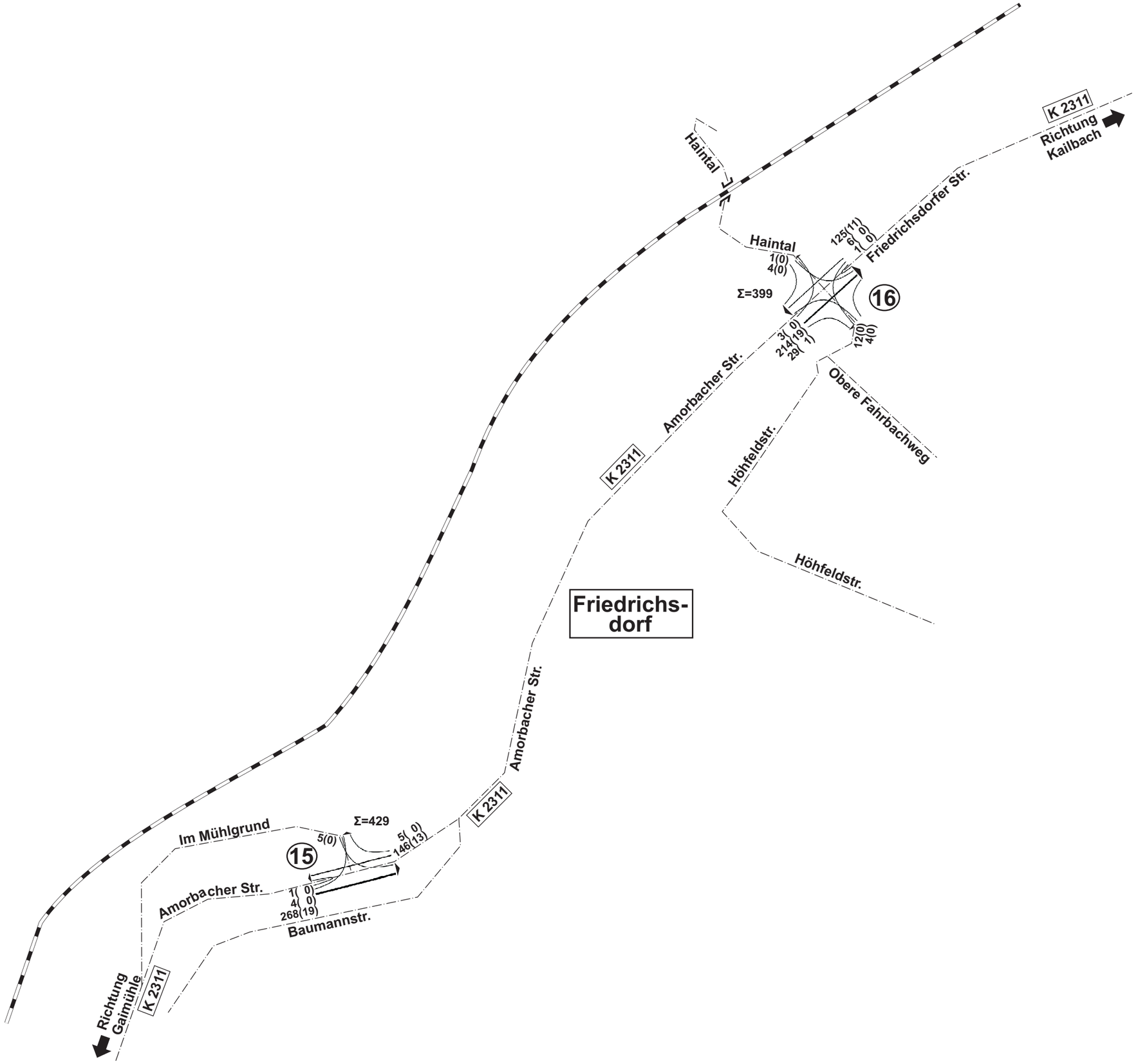
213 — KFZ/4h DAVON:

(20) — SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 15

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



VERKEHRSANALYSE 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]

LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

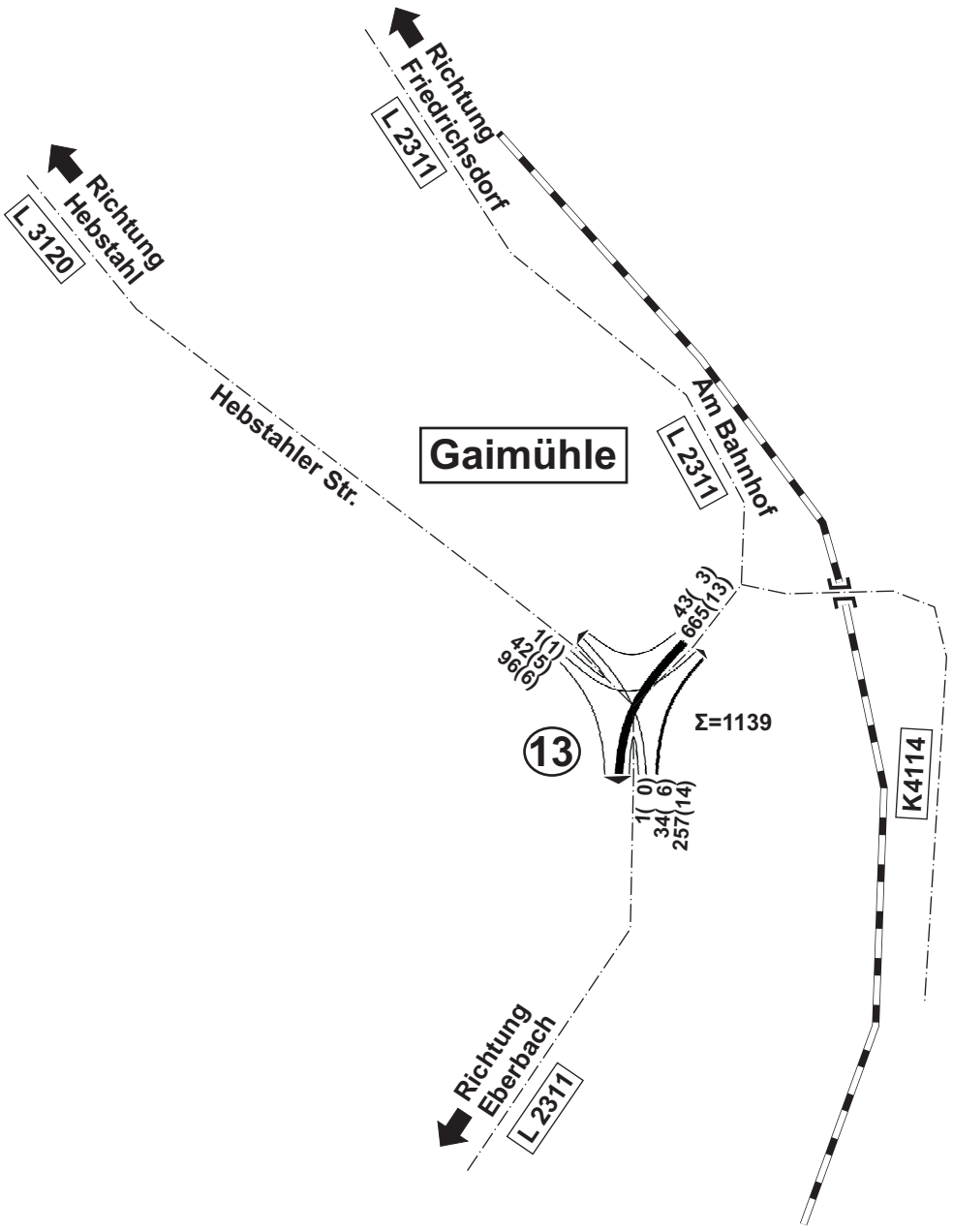
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 16

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

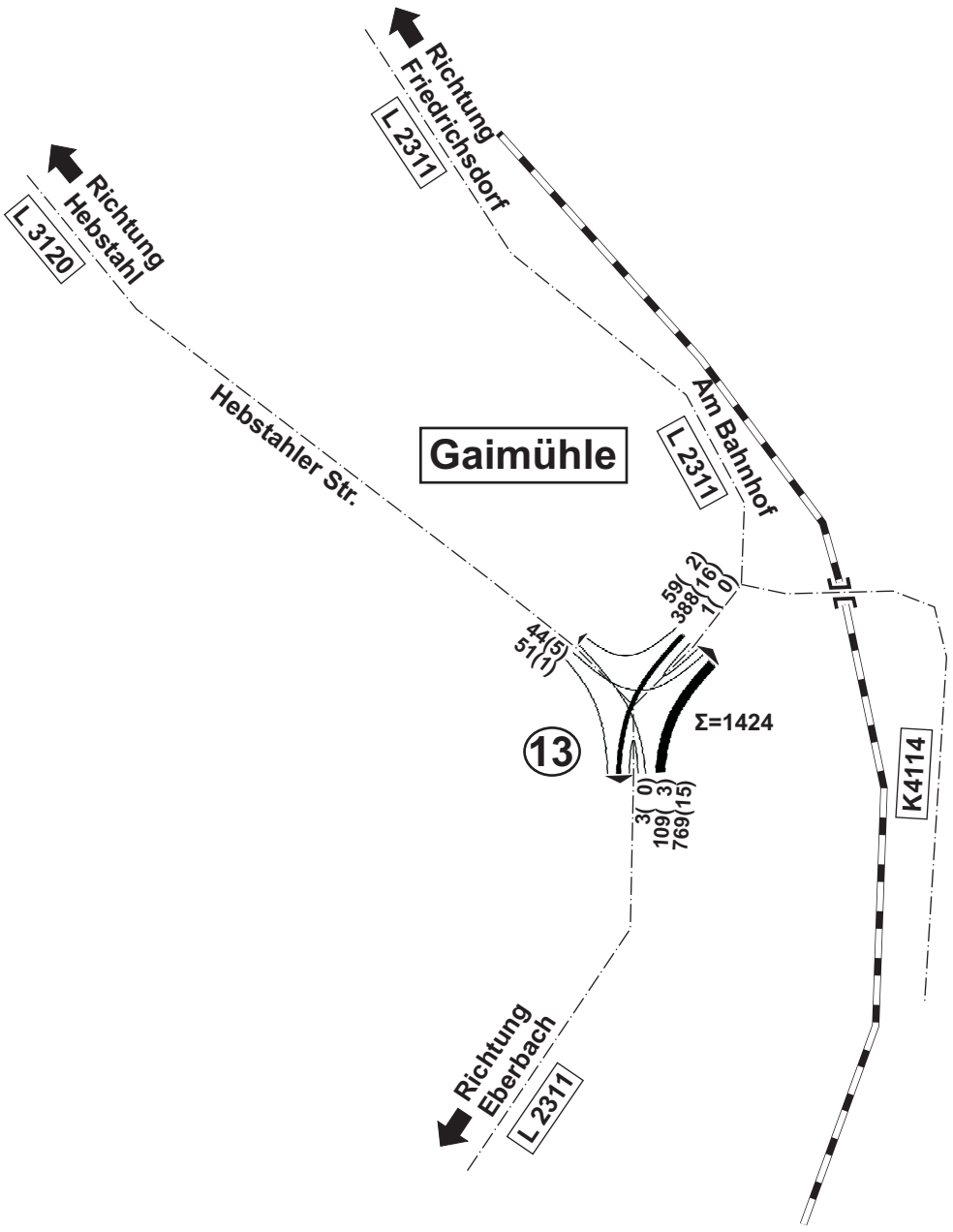
17

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

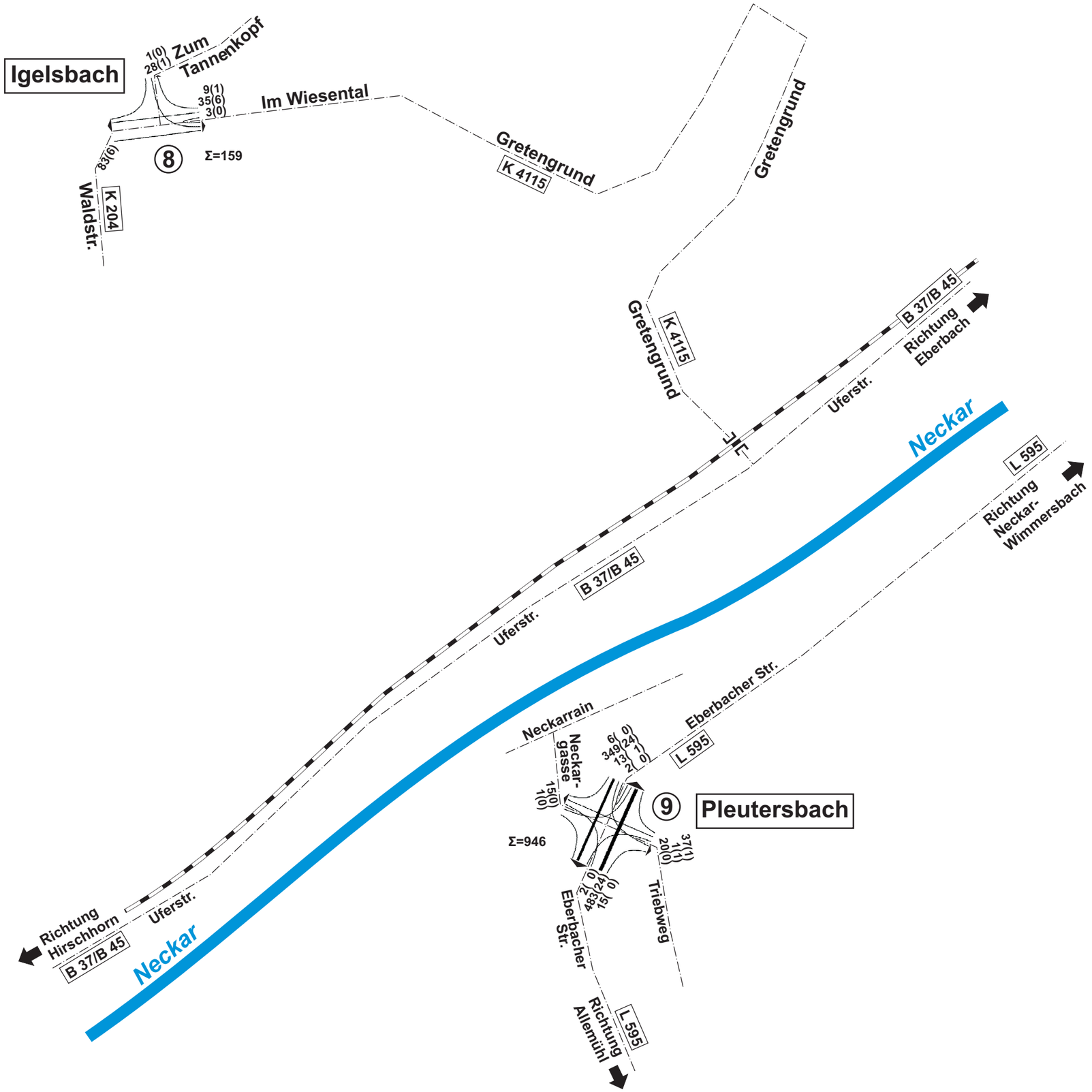
18

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

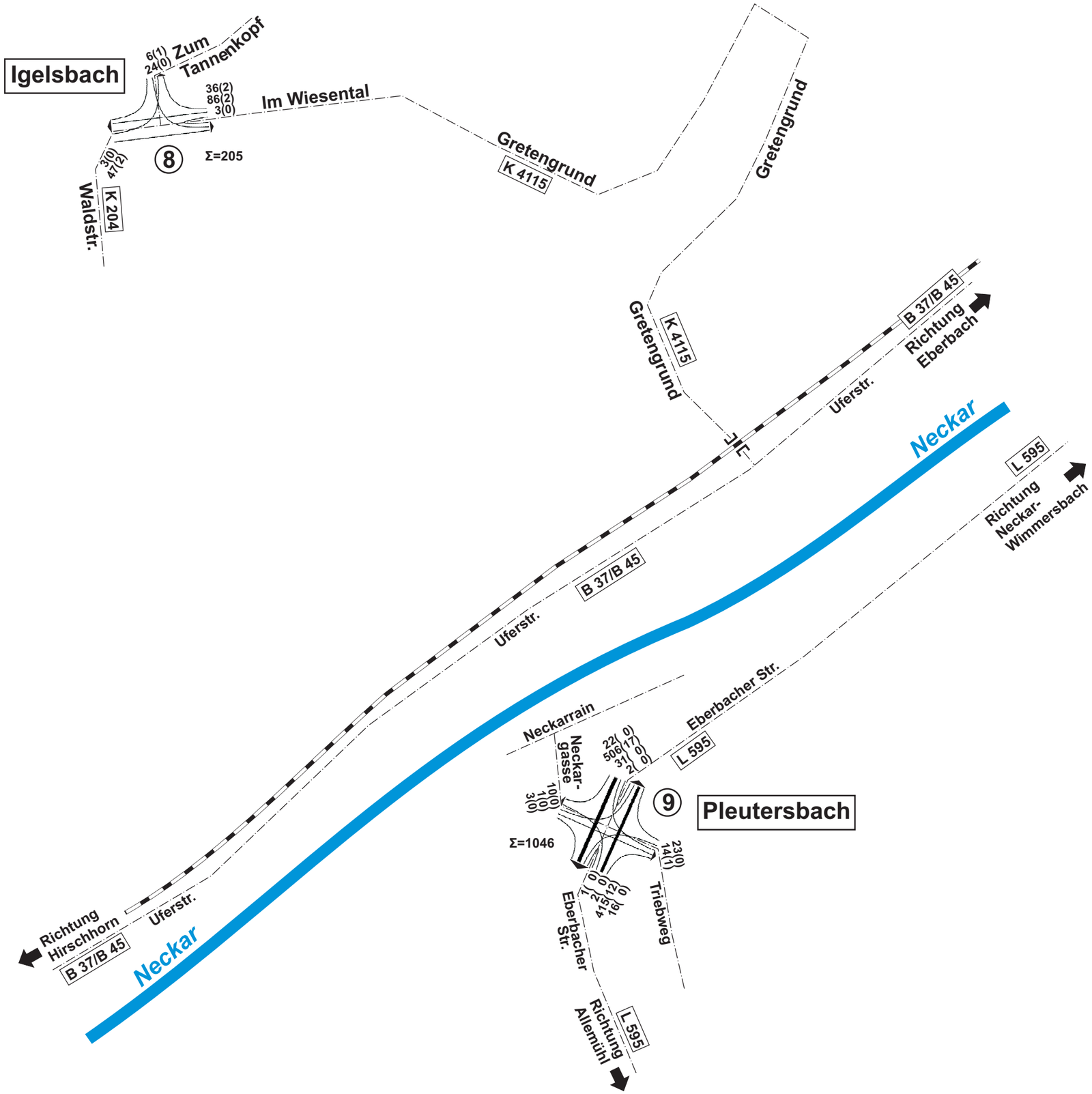
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 19

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 — KFZ/4h

(20) — SCHWER-VERKEHR DAVON:

GEZÄHLTE WERTE

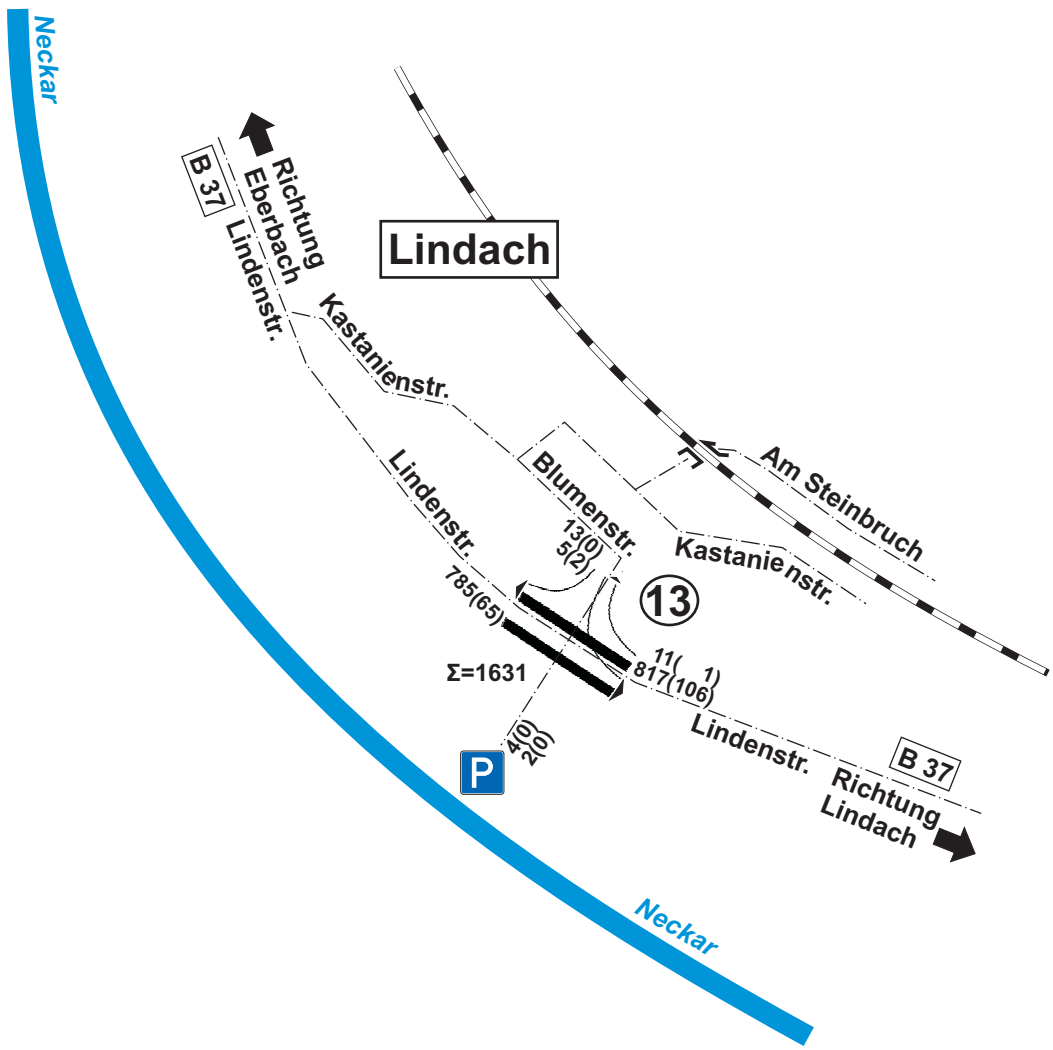
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 20

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

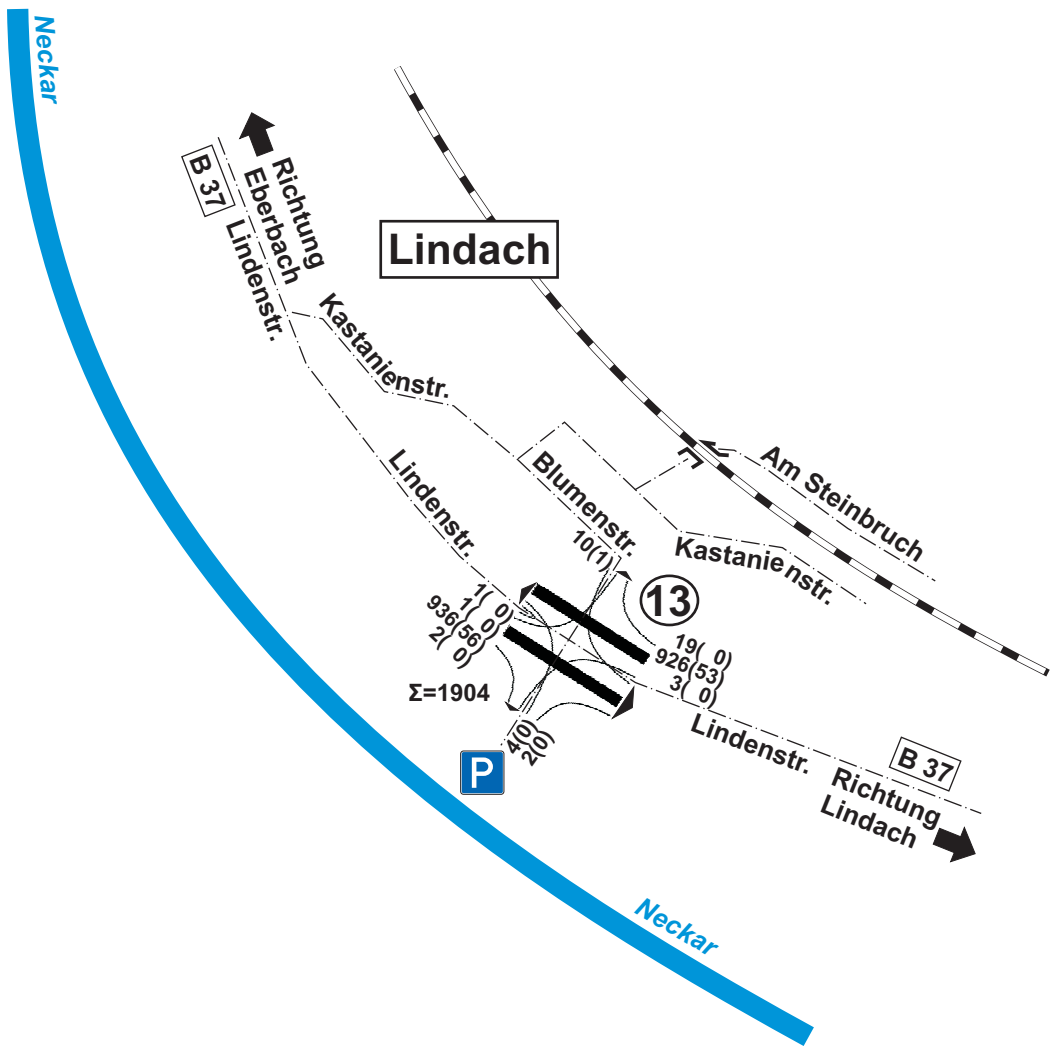
21

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

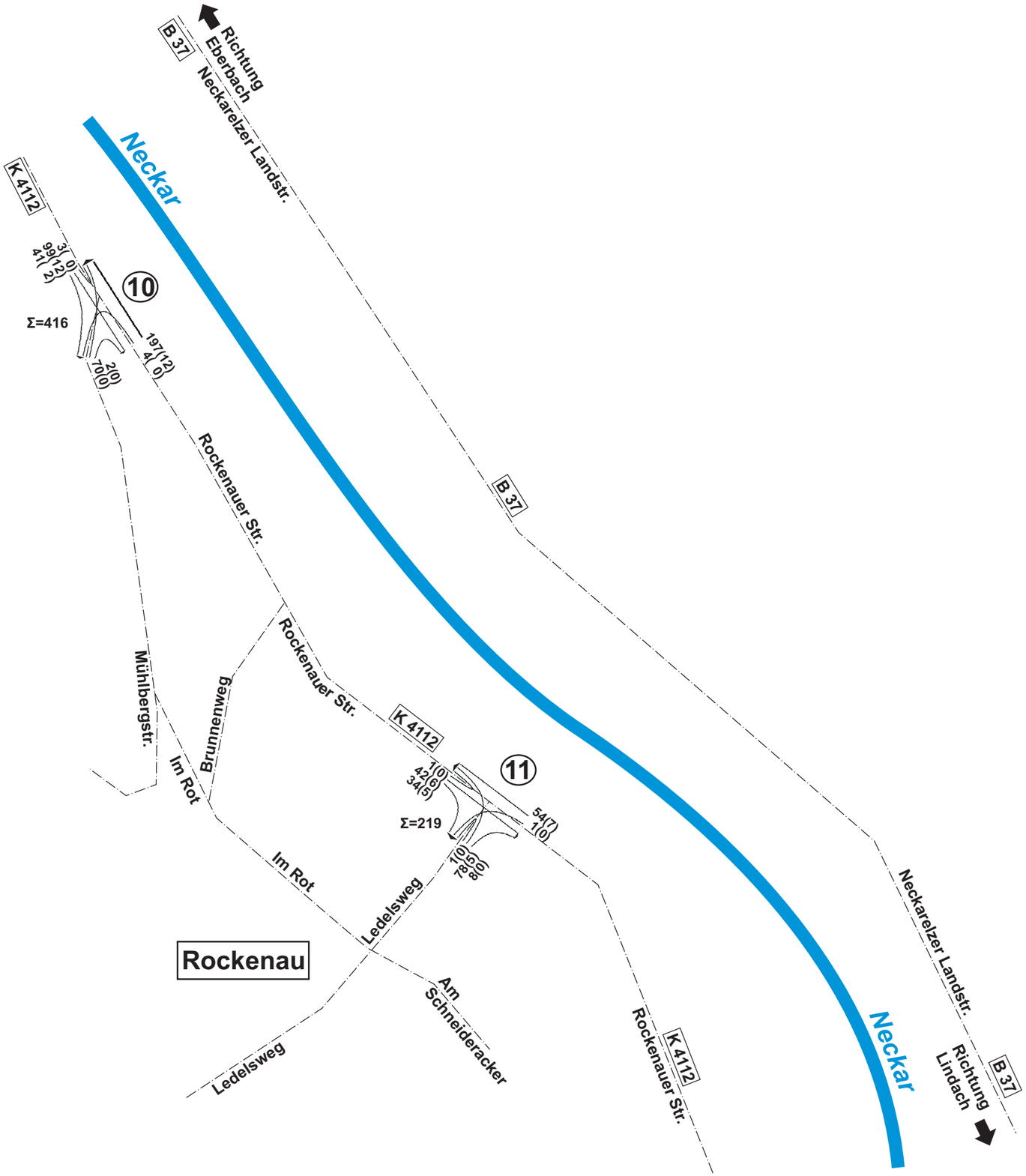
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **22**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 6^{00} bis 10^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 (20)

△ △

KFZ/4h DAVON: SCHWER-VERKEHR

GEZÄHLTE WERTE

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

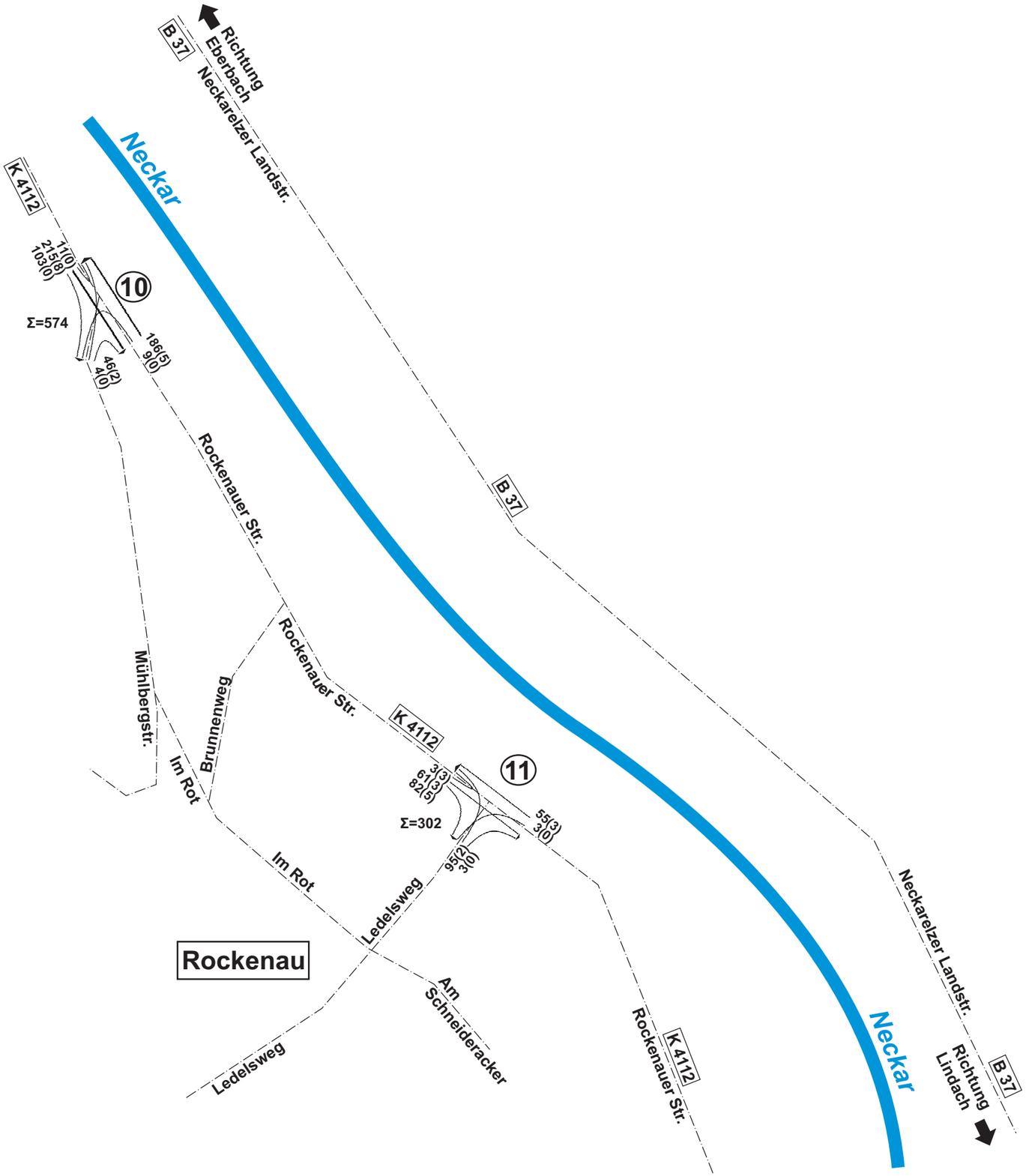
23

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Belastung des Knotenpunktes

von 15^{00} bis 19^{00} Uhr [Kfz/4h]



LEGENDE

213 — KFZ/4h

(20) — SCHWER-VERKEHR DAVON:

GEZÄHLTE WERTE

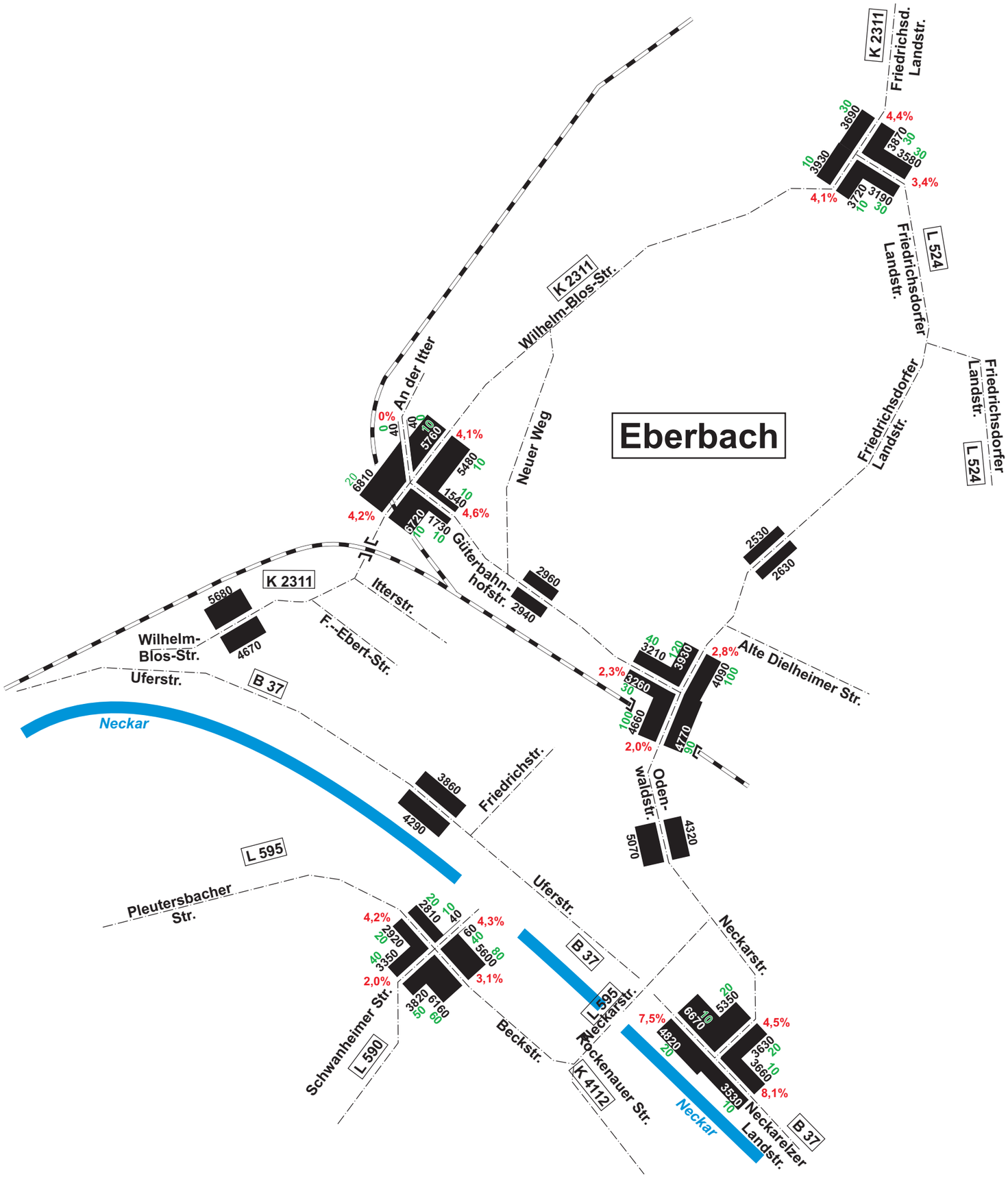
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **24**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung

Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

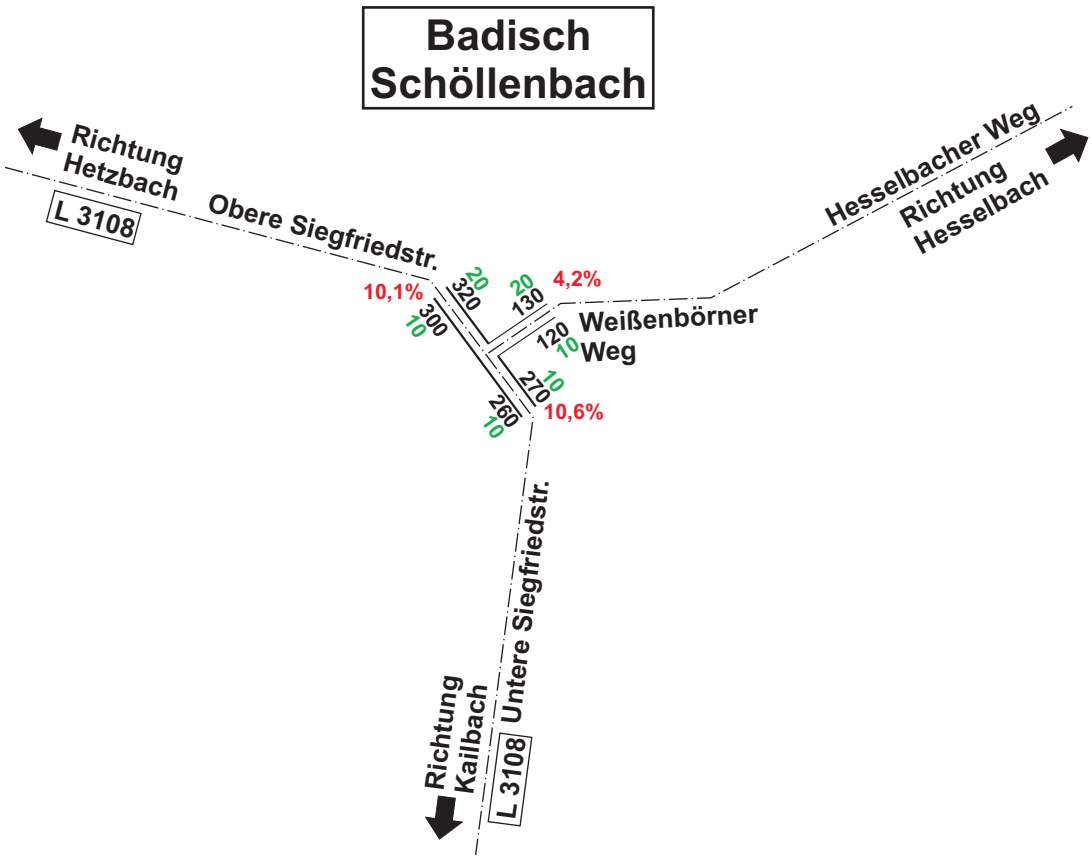


STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **25**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung



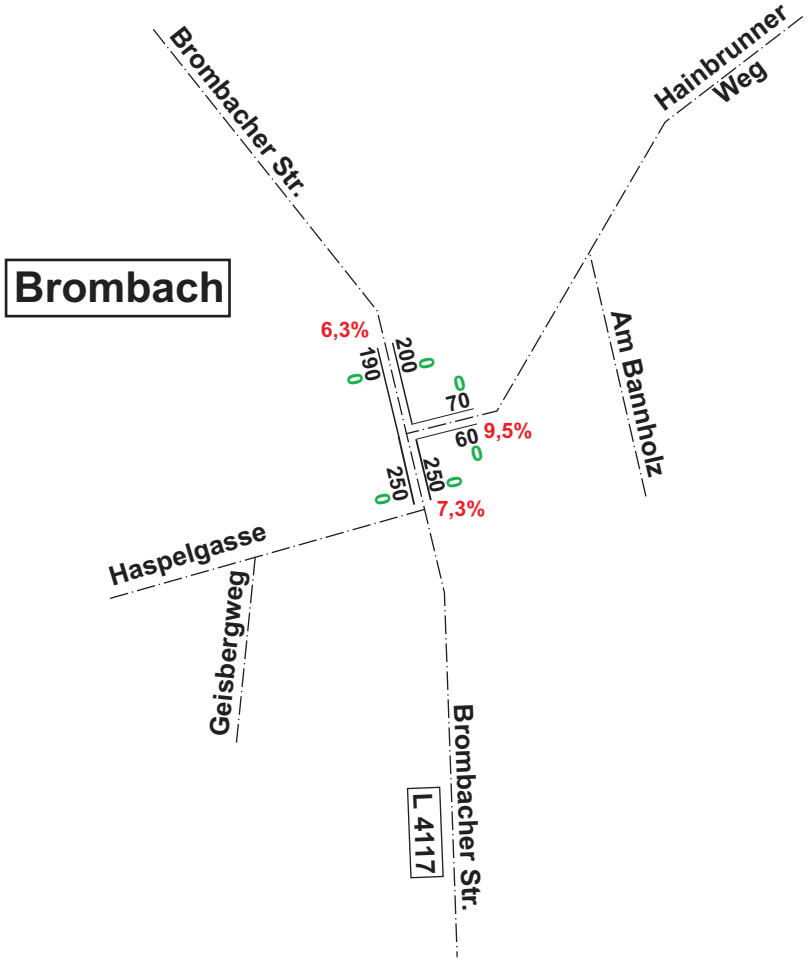
Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **26**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung



Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

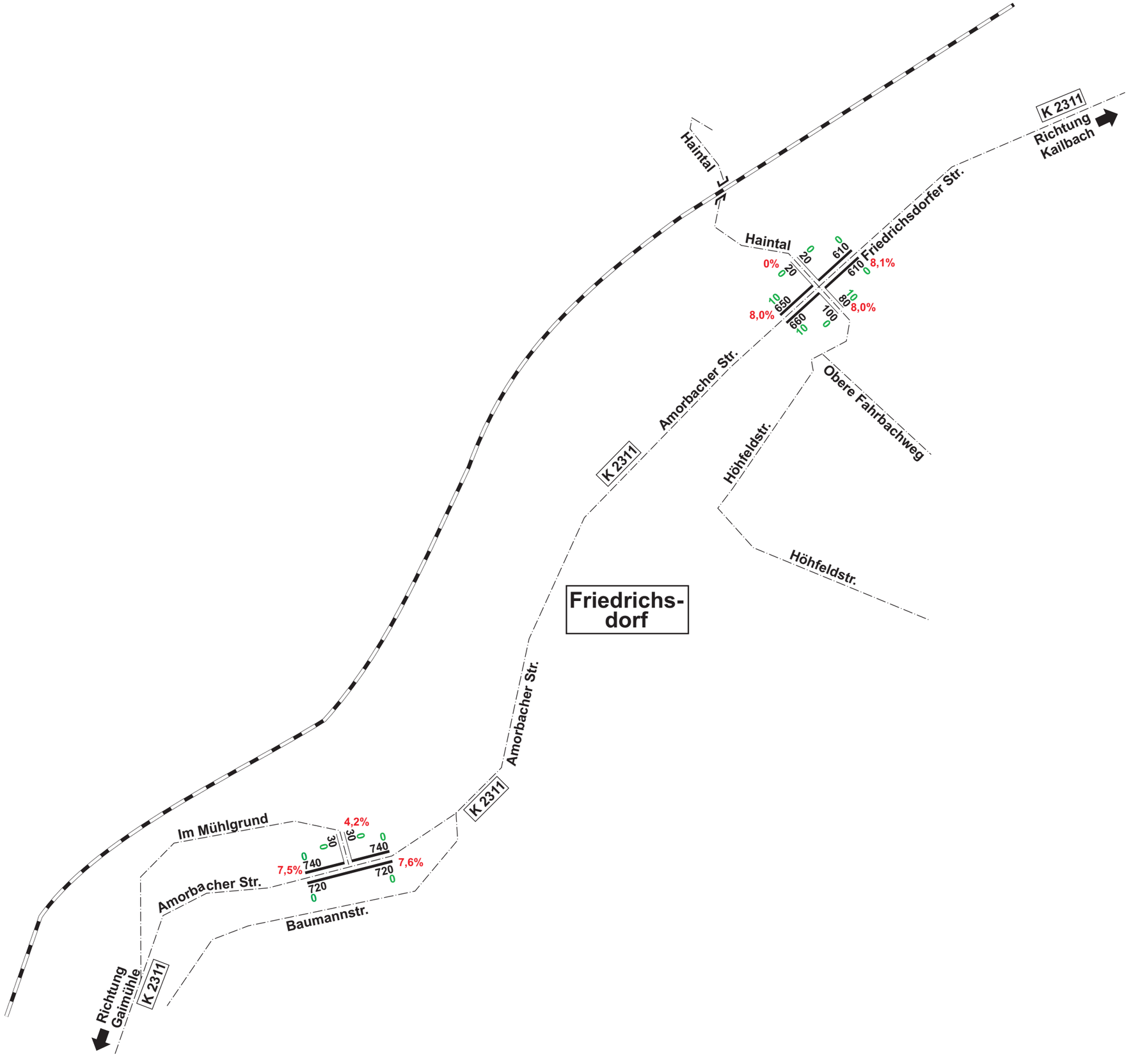
27

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung

Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

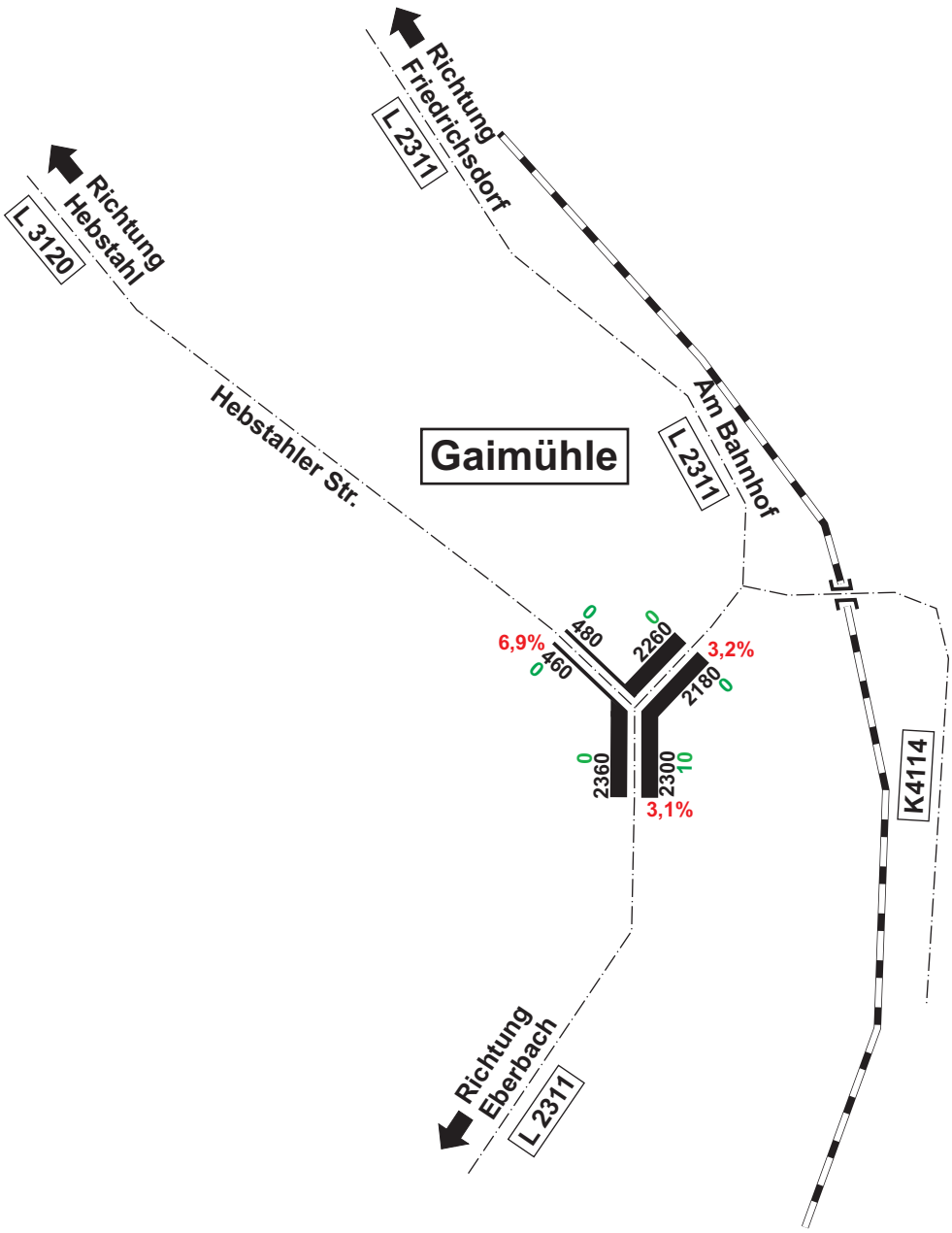


STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **28**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung



Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

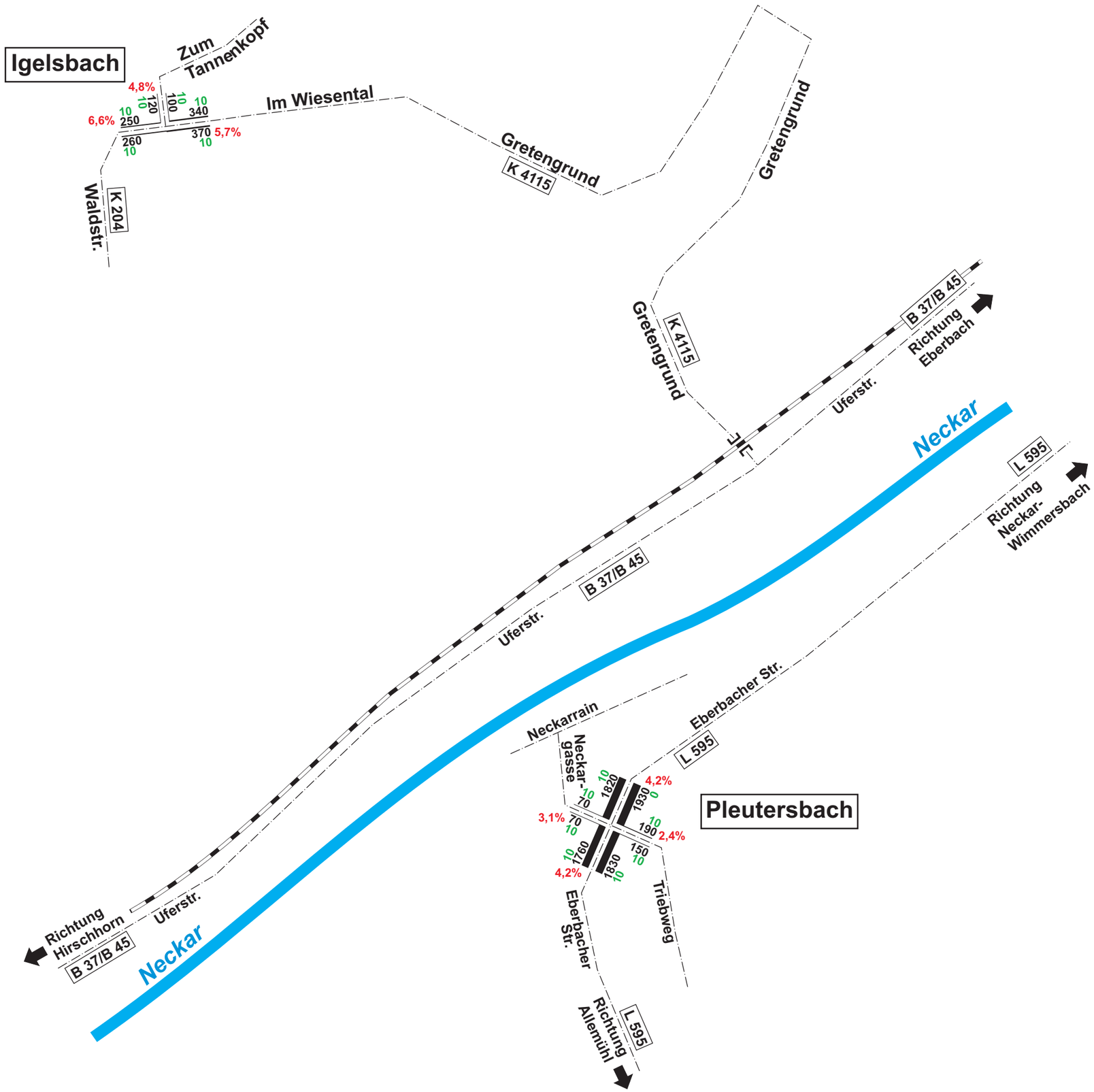
29

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung

Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

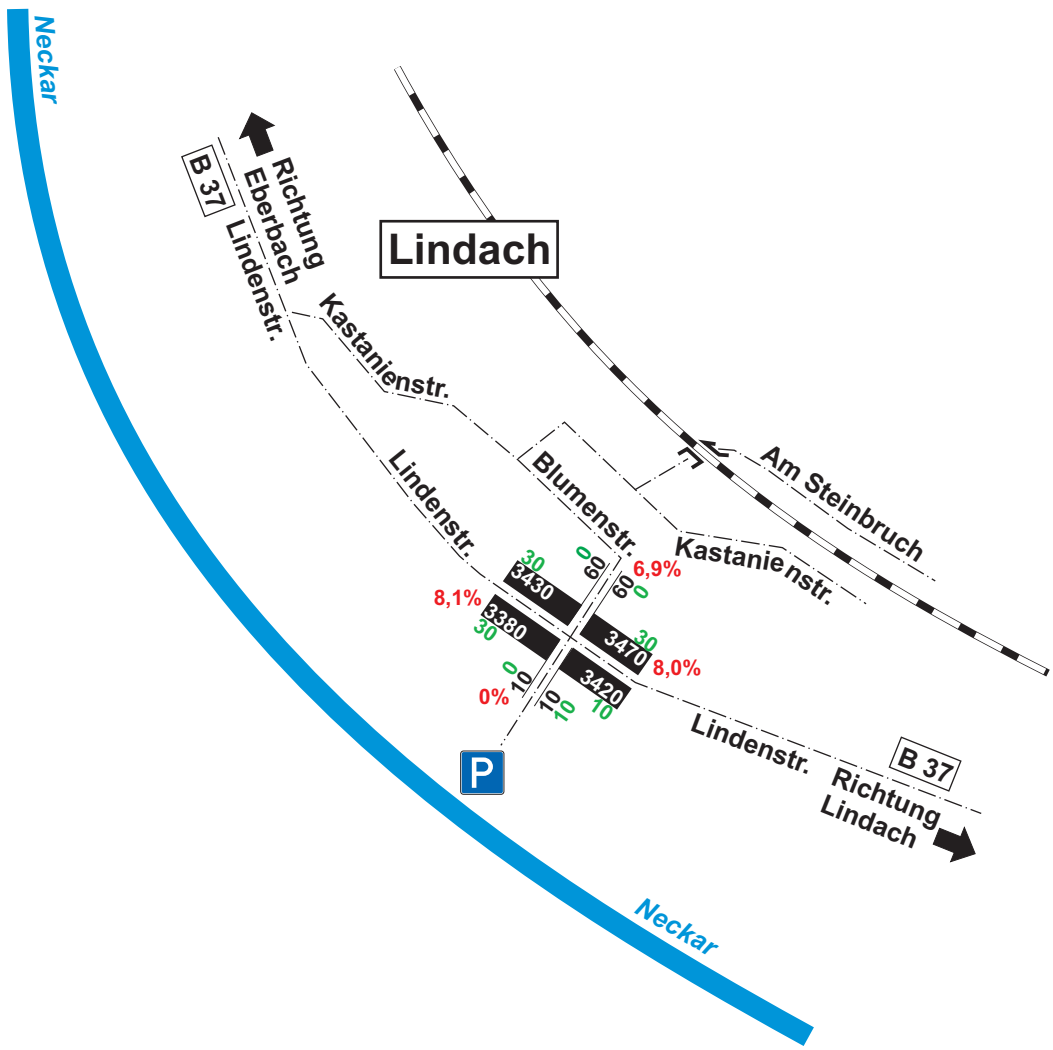


STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **30**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung



Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer

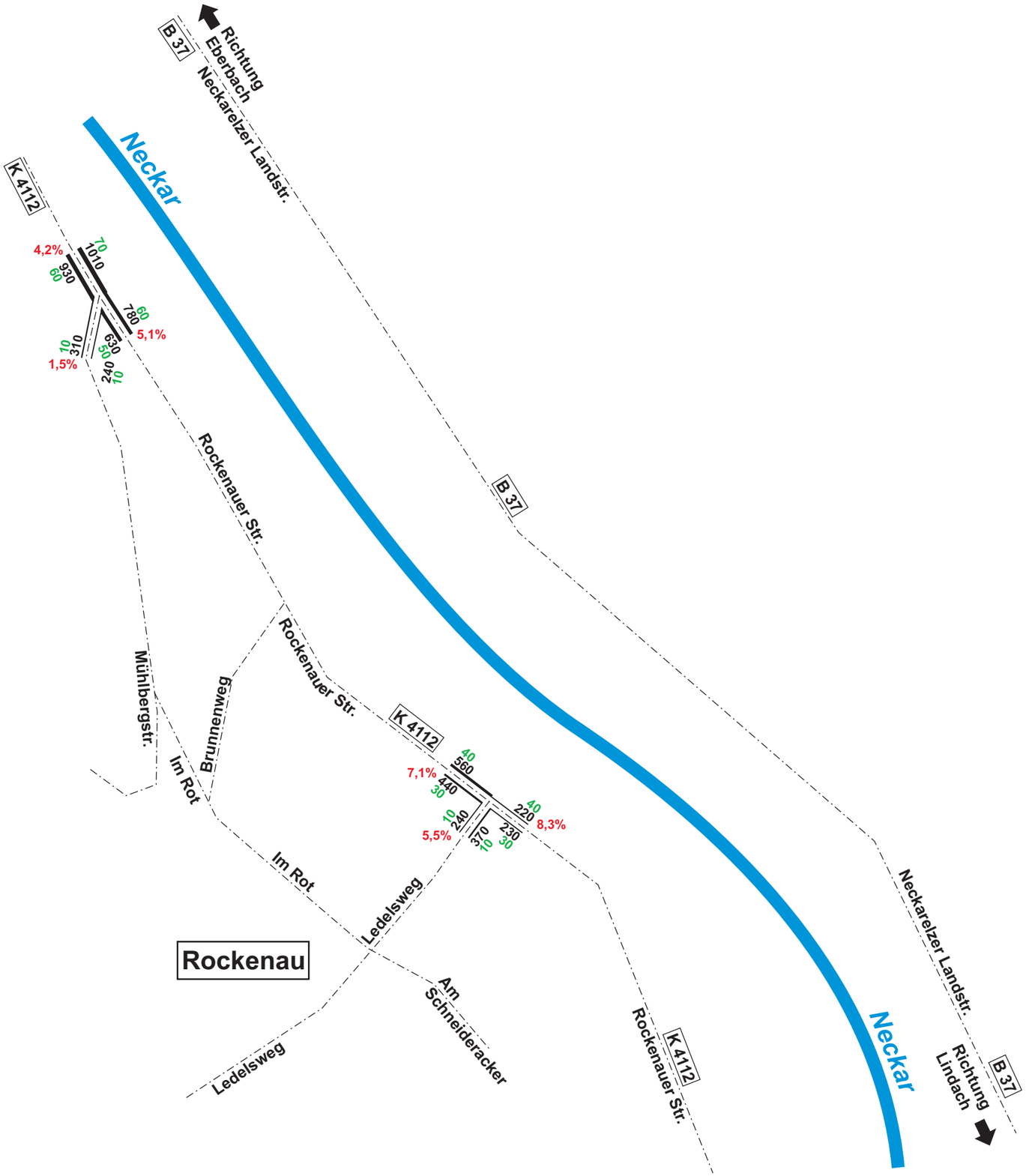
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **31**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE JUNI 2023

Werktäglicher Gesamtverkehr [Kfz/24h]
aus Knotenpunktszählung

Prozentualer Schwerverkehrsanteil
Radfahrer



STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **32**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Bereiche der Erfassung

LEGENDE

Bereiche

Auf DIN A3 in Maßstab **1:13.500** 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **33**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Parkraum Eberbach - Bestand

21.09.2023

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
1	Uferstraße	von Theodor-Frey-Schule bis Gartenstraße	0	20	0	0	20
2	Uferstraße	von Gartenstgraße bis Friedrichstraße	0	38	0	0	38
3	Uferstraße	von Friedrichstraße bis Hauptstraße	0	36	0	0	36
4	Uferstraße	von Hauptstraße bis Brücke Neckarstraße	0	45	0	0	45
5	Uferstraße	von Brücke Neckarstraße bis Neckarstraße	0	0	0	0	0
6	Neckarlauer	von Friedrichstraße bis Hauptstgraße	0	47	0	1	48
7	Neckarlauer	von Hauptstraße bis Weidenstraße	0	40	0	0	40
8	Neckarstraße	Brücke	0	0	0	0	0
9	Neckarlauer		0	23	0	0	23
10	Neckarstraße	von Uferstraße bis Nr 122	0	0	0	0	0
11	Neckarstraße	von Nr.122 bis Sackgasse	13	0	0	0	13
12	Neckarstraße	von Nr. 122 bis Adolf-Knecht-Straße	0	0	0	0	0
13	Uferstraße	von Hirschhorner Landstraße bis Theodor-Frey-Schule	0	0	0	0	0
14	Adolf-Knecht-Straße	von Neckarstraße bis Breitensteinweg	0	4	0	0	4
15	Breitensteinweg	von Brückenstraße bis Neckarstraße	0	8	0	0	8
16	Neckarstraße	von Breitensteinweg bis Kreisverkehr	0	7	0	0	7
17	Neckarstraße	von Breitensteinweg bis Brückenstraße	0	8	0	0	8
18	Brückenstraße	von Neckarstraße bis Michaelskirche	0	2	0	0	2
19	Brückenstraße	von Michaelskirche bis Weidenstraße	0	3	0	1	4
20	Brückenstraße	von Weidenstraße bis Breitensteinweg	0	0	0	0	0
21	Weidenstraße	von Brückenstraße bis Adolf-Knecht-Straße	0	5	0	0	5
22	Adolf-Knecht-Straße	von Weidenstraße bis Breitensteinweg	0	2	0	0	2
23	Weidenstraße	von Adolf-Knecht-Straße bis Pfarrgasse	0	6	0	0	6
24	Weidenstraße	von Pfarrgasse bis Zwingerstraße	0	17	0	1	18
25	Zwingerstraße	von Weidenstraße bis Brücke Neckarstraße	0	21	0	0	21
26	Zwingerstraße	von Brücke Neckarstraße bis Neckarstraße	0	79	0	0	79
27	Neckarstraße	von Neuer Markt bis Brückenstraße	0	0	0	0	0
28	Neuer Markt	von Neckarstraße bis Brückenstraße	0	2	0	0	2
29	Brückenstraße	von Neuer Markt bis Brückenstraße	0	5	0	0	5
30	Odenwaldstraße	von Neuer Markt bis Feuergrabengasse	0	0	0	0	0
31	Feuergrabengasse	von Odenwaldstraße bis Friedrichstraße	0	12	9	0	21
32	Turnplatz	von Frierichstraße bis Bahnhofstraße	0	23	0	0	23
33	Turnplatz	Parkplatz Post	0	31	0	2	33
34	Bahnhofsplatz	von Turnplatz bis Luisenstraße	0	4	0	0	4
35	Bahnhofsplatz	vor Bahnhof	0	16	0	0	16
36	Bahnhofsplatz	Parkplatz	0	62	0	0	62
37	Luisenstraße	von Bahnhofsplatz bis Friedrich-Ebert-Straße	0	16	6	0	22
38	Beckstraße	von Schwanheimer Straße bis Rockenhauer Straße	0	44	0	0	44
39	Friedrich-Ebert-Straße	von Friedrichstraße bis Luisenstraße	0	12	0	0	12
40	Friedrichstraße	von Uferstraße bis Friedrich-Ebert-Straße	0	0	0	0	0
41	Friedrichstraße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Bussemerstraße	0	15	0	0	15
42	Bussemerstraße	von Schulstraße bis Friedrichstraße	0	13	0	1	14
43	Bussemerstraße	von Luisenstraße bis Schulstraße	0	5	0	0	5
44	Friedrichstraße	von Bussemerstraße bis Bahnhofstraße	0	9	0	0	9
45	Bahnhofstraße	von Schulstraße bis Friedrichstraße	0	29	0	0	29
46	Schulstraße	von Bahnhofstraße bis Bussemerstraße	0	3	0	0	3
47	Bahnhofstraße	von Schulstraße bis Turnplatz	0	15	0	1	16
48	Friedrichstraße	von Turnplatz bis Bahnhofstraße	0	12	0	0	12
49	Bahnhofstraße	von Friedrichstraße bis Brühlstraße	0	10	0	0	10
50	Bahnhofstraße	von Brühlstraße bis Hauptstraße	0	6	0	0	6
51	Itterstraße	von Gartnerstraße bis Bahnhofsplatz	0	32	0	0	32
52	Itterstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Gartnerstraße	0	29	0	0	29
53	Wilhelm-Blos-Straße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Itterstraße	0	0	0	0	0
54	Friedrich-Ebert-Straße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Carl-Benz-Straße	0	0	0	0	0
55	Friedrich-Ebert-Straße	von Carl-Banz-Straße bis Gartnerstraße	0	13	0	0	13
56	Gartenstraße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Itterstraße	0	5	0	0	5
57	Carl-Benz-Straße	von Neckaranlage bis Friedrich-Ebert-Straße	0	9	47	0	56
58	Gartenstraße	von Neckaranlage bis Friedrich-Ebert-Straße	0	0	0	0	0
59	Neckaranlage	von Carl-Benz-Straße bis Gartenstraße	0	8	0	0	8
60	Neckaranlage	von Gartenstraße bis Hafenstraße	1	7	0	0	8
61	Hafenstraße		0	19	0	0	19
62	Friedrich-Ebert-Straße	von Hafenstraße bis Gartenstraße	0	16	0	0	16
63	Friedrich-Ebert-Straße	von Hafenstraße bis Luisenstraße	0	17	0	0	17
64	Hirschhorner Landstraße	von Uferstraße bis Friedrich-Ebert-Straße	0	0	0	0	0
65	Wilhelm-Blos-Straße	von Itterstraße bis Güterbahnhofstraße	0	0	0	0	0
66	Wilhelm-Blos-Straße	Park & Ride Parkplatz	0	144	0	0	144
67	Güterbahnhofstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Neuer Weg	0	0	0	0	0
68	Güterbahnhofstraße	von Neuer Weg bis Schafwiesenweg	0	0	0	0	0
69	Güterbahnhofstraße	Parkplatz	0	100	0	0	100
71	Güterbahnhofstraße	von Odenwaldstraße bis Schafwiesenweg	0	0	0	0	0
72	Güterbahnhofstraße	Parkplatz Stadtwerke	23	51	0	0	74
73	Odenwaldstraße	von Feuergrabengasse bis Güterbahnhofstraße	0	0	0	0	0
74	Odenwaldstraße	von Güterbahnhofstraße bis Alte Dielbacher Straße	0	8	0	0	8
75	Odenwaldstraße	von Wiesenstraße bis Hohenstaufenstraße	11	0	5	0	16
76	Schafwiesenweg	von Friedrichstraße bis Nr. 12	0	24	14	2	40
77	Schafwiesenweg	von Nr. 12 bis Güterbahnhofstraße	0	25	0	0	25
78	Schafwiesenweg	Sackgasse	0	7	0	0	7
79	Panoramaweg	von Schafwiesenweg bis Sante-David-Straße	17	0	0	0	17
80	Im Wolfsacker	von Panoramaweg bis Sante-David-Straße	21	0	0	0	21
81	Im Wolfsacker	von Sante-David-Straße bis Spielplatz	8	0	0	0	8
82	Sante-David-Straße		19	4	0	0	23
83	Neuer Weg	von Güterbahnhofstraße bis Nr. 25	7	5	0	0	12
84	Neuer Weg	von Nr. 25 bis Wilhelm-Blos-Straße	31	2	0	0	33
86	Wilhelm-Blos-Straße	von Güterbahnhofstraße bis Neuer Weg	0	0	0	0	0
87	An der Itter		0	0	0	0	0
88	Wilhelm-Blos-Straße	von Neuer Weg bis Neuer Weg Nord	0	0	0	0	0
89	Neuer Weg Nord	von Wilhelm-Blos-Straße bis Ohrsbergweg	0	0	0	0	0
90	Neuer-Weg-Nord	von Untere-Talstraße bis Neuer-Weg-Nord	0	1	0	0	1
91	Untere Talstraße	von Lindenweg bis Neuer-Weg-nord	3	0	0	0	3
92	Ohrsbergweg		15	0	2	0	17
95	Neuer Weg	von Ohrsbergweg bis Nr. 42	0	0	0	0	0
96	Neuer-Weg-Nord	von Nr. 42 bis Gütschowstraße	0	0	0	0	0
97	Neuer-Weg-Nord	von Gütschowstraße bis Quellenweg	0	0	0	0	0
98	Gütschowstraße		0	0	0	0	0
101	Berliner Straße	von Quellenweg bis Steigestraße	0	0	0	0	0
102	Breslauer Straße		8	0	0	0	8

Parkraum Eberbach - Bestand

21.09.2023

Bereich	Straße	Abschnitt	nicht markiert	markiert	Kunde	für Behinderte	Summe gesamt
103	Steigestraße	von Breslauer Straße bis Nr. 87	0	20	0	0	20
104	Steigestraße	von Nr. 87 bis Pestalozzistraße	0	17	0	0	17
105	Pestalozzistraße	von Stettiner Straße bis Steigestraße	9	0	0	0	9
106	Waldstraße	von Bergweg bis Pestalozzistraße	21	0	0	0	21
107	Pestalozzistraße	von Steigestraße bis Berliner Straße	0	36	0	0	36
108	Berliner Straße	von Breslauer Strgaße bis Nr. 88	0	10	0	0	10
109	Berliner Straße	von Nr. 86 bis Friedrichsdorfer Landstraße	0	18	0	0	18
110	Friedrichsdorfer Landstraße	von Berliner Straße bis Nr. 58	0	10	0	1	11
113	Friedrichsdorfer Landstraße	von Nr. 58 bis Heinrich-Wihrauch-Straße	0	38	4	0	42
114	Friedrichsdorfer Landstraße	von Heinrich-Weihrauch-Straße bis Wilhelm-Blos-Straße	0	0	0	0	0
115	Wilhelm-Blos-Straße	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Neuer Weg Nord	0	0	0	0	0
116	Friedrichsdorfer Landstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Jahnplatz	0	0	0	0	0
117	Friedrichsdorfer Landstraße	von Jahnplatz bis Kerfenwiesen	0	0	17	0	17
118	Jahnplatz	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Nr. 8	2	0	2	0	4
119	Jahnplatz	von Nr. 8 bis TV Eberbach	0	36	0	0	36
120	Jahnplatz	Parkplatz	0	38	0	0	38
121	Jahnplatz	vor Tv Eberbach	0	13	0	0	13
122	Jahnplatz	Parkplatz NORMA	0	0	22	0	22
123	Kerfenwiesen		0	6	0	0	6
124	Friedrichsdorfer Landstraße	von Kerfenwiesen bis Neue Dielbacher Straße	0	0	0	0	0
125	Friedrichsdorfer Landstraße	von Neue Dielbacher Straße bis Im Ruhbaum	0	0	0	0	0
126	Im Ruhbaum	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Nr. 4	1	4	0	0	5
127	im Ruhbaum	von Nr. 4 bis Nr. 12	0	0	0	0	0
128	Friedrichsdorfer Landstraße	von Im Ruhbaum bis Nr. 29	0	11	0	0	11
130	Friedrichsdorfer Landstraße	von Nr. 29 bis Nr. 12	7	8	0	0	15
131	Friedrichsdorfer Landstraße	Sackgasse	0	4	0	0	4
132	Friedrichsdorfer Landstraße	von Schwarfwiesenweg bis Nr. 6/1	2	3	4	0	9
133	Friedensweg	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Parkplatz	4	0	0	0	4
134	Friedensweg	Parkplatz Friedhof	0	34	0	0	34
135	Nägelseegasse	Tiefgarage	0	150	0	0	150
136	Brückenstraße	Parkdeck	0	33	0	2	35
Summen			**223**	**1770**	**132**	**12**	**2137**

Parkraum Eberbach - Auslastung

21.09.2023

Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		14:00		17:00		20:00		3:00 berechnet		Tagesmittel	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
1	Uferstraße	von Theodor-Frey-Schule bis Gartenstraße	20	9	45%	16	80%	21	105%	19	95%	13	65%	9	45%	11	55%	14	70%
2	Uferstraße	von Gartenstgraße bis Friedrichstraße	38	17	45%	46	121%	45	118%	42	111%	37	97%	19	50%	22	58%	33	87%
3	Uferstraße	von Friedrichstraße bis Hauptstraße	36	20	56%	34	94%	38	106%	38	106%	25	69%	34	94%	40	111%	33	92%
4	Uferstraße	von Hauptstraße bis Brücke Neckarstraße	45	17	38%	40	89%	42	93%	32	71%	31	69%	37	82%	44	98%	35	78%
5	Uferstraße	von Brücke Neckarstraße bis Neckarstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
6	Neckarlauer	von Friedrichstraße bis Hauptstgraße	48	13	27%	55	115%	57	119%	41	85%	50	104%	32	67%	38	79%	41	85%
7	Neckarlauer	von Hauptstraße bis Weidenstraße	40	20	50%	51	128%	53	133%	31	78%	42	105%	32	80%	38	95%	38	95%
8	Neckarstraße	Brücke	0	0	-	1	>100%	0	-	1	>100%	0	-	0	-	0	-	0	-
9	Neckarlauer		23	8	35%	23	100%	26	113%	19	83%	24	104%	11	48%	13	57%	18	78%
10	Neckarstraße	von Uferstraße bis Nr 122	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
11	Neckarstraße	von Nr.122 bis Sackgasse	13	10	77%	8	62%	8	62%	11	85%	11	85%	11	85%	13	100%	10	77%
12	Neckarstraße	von Nr. 122 bis Adolf-Knecht-Straße	0	3	>100%	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
13	Uferstraße	von Hirschhorner Landstraße bis Theodor-Frey-Schule	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
14	Adolf-Knecht-Straße	von Neckarstraße bis Breitensteinweg	4	0	0%	3	75%	2	50%	5	125%	6	150%	5	125%	6	150%	4	100%
15	Breitensteinweg	von Brückenstraße bis Neckarstraße	8	6	75%	8	100%	8	100%	7	88%	6	75%	8	100%	9	113%	7	88%
16	Neckarstraße	von Breitensteinweg bis Kreisverkehr	7	6	86%	11	157%	11	157%	6	86%	9	129%	11	157%	13	186%	10	143%
17	Neckarstraße	von Breitensteinweg bis Brückenstraße	8	9	113%	10	125%	8	100%	11	138%	11	138%	11	138%	13	163%	10	125%
18	Brückenstraße	von Neckarstraße bis Michaelskirche	2	3	150%	3	150%	3	150%	4	200%	4	200%	3	150%	4	200%	3	150%
19	Brückenstraße	von Michaelskirche bis Weidenstraße	4	4	100%	3	75%	5	125%	3	75%	5	125%	3	75%	4	100%	4	100%
20	Brückenstraße	von Weidenstraße bis Breitensteinweg	0	1	>100%	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
21	Weidenstraße	von Brückenstraße bis Adolf-Knecht-Straße	5	5	100%	4	80%	5	100%	4	80%	5	100%	5	100%	6	120%	5	100%
22	Adolf-Knecht-Straße	von Weidenstraße bis Breitensteinweg	2	3	150%	2	100%	3	150%	3	150%	4	200%	2	100%	2	100%	3	150%
23	Weidenstraße	von Adolf-Knecht-Straße bis Pfarrgasse	6	5	83%	5	83%	5	83%	5	83%	5	83%	6	100%	7	117%	5	83%
24	Weidenstraße	von Pfarrgasse bis Zwingerstraße	18	8	44%	10	56%	13	72%	15	83%	15	83%	18	100%	21	117%	14	78%
25	Zwingerstraße	von Weidenstraße bis Brücke Neckarstraße	21	8	38%	15	71%	17	81%	13	62%	11	52%	16	76%	19	90%	14	67%
26	Zwingerstraße	von Brücke Neckarstraße bis Neckarstraße	79	38	48%	76	96%	81	103%	74	94%	61	77%	50	63%	59	75%	63	80%
27	Neckarstraße	von Neuer Markt bis Brückenstraße	0	0	-	0	-	0	-	1	>100%	0	-	0	-	0	-	0	-
28	Neuer Markt	von Neckarstraße bis Brückenstraße	2	1	50%	0	0%	1	50%	1	50%	2	100%	3	150%	4	200%	2	100%
29	Brückenstraße	von Neuer Markt bis Brückenstraße	5	1	20%	7	140%	6	120%	6	120%	5	100%	4	80%	5	100%	5	100%
30	Odenwaldstraße	von Neuer Markt bis Feuergrabengasse	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
31	Feuergrabengasse	von Odenwaldstraße bis Friedrichstraße	21	6	29%	11	52%	8	38%	15	71%	12	57%	6	29%	7	33%	9	43%

Parkraum Eberbach - Auslastung

21.09.2023

Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		14:00		17:00		20:00		3:00 berechnet		Tagesmittel	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
32	Turnplatz	von Frierichstraße bis Bahnhofstraße	23	16	70%	24	104%	17	74%	17	74%	13	57%	7	30%	8	35%	15	65%
33	Turnplatz	Parkplatz Post	33	2	6%	13	39%	9	27%	11	33%	15	45%	14	42%	17	52%	12	36%
34	Bahnhofsplatz	von Turnplatz bis Luisenstraße	4	0	0%	5	125%	4	100%	1	25%	0	0%	1	25%	1	25%	2	50%
35	Bahnhofsplatz	vor Bahnhof	16	0	0%	5	31%	8	50%	3	19%	6	38%	0	0%	0	0%	3	19%
36	Bahnhofsplatz	Parkplatz	62	21	34%	45	73%	42	68%	34	55%	14	23%	7	11%	8	13%	24	39%
37	Luisenstraße	von Bahnhofsplatz bis Friedrich-Ebert-Straße	22	3	14%	16	73%	10	45%	11	50%	9	41%	6	27%	7	32%	9	41%
38	Beckstraße	von Schwanheimer Straße bis Rockenhauer Straße	44	37	84%	26	59%	31	70%	24	55%	32	73%	32	73%	38	86%	31	70%
39	Friedrich-Ebert-Straße	von Friedrichstraße bis Luisenstraße	12	5	42%	10	83%	10	83%	11	92%	12	100%	12	100%	14	117%	11	92%
40	Friedrichstraße	von Uferstraße bis Friedrich-Ebert-Straße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
41	Friedrichstraße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Bussemerstraße	15	3	20%	12	80%	15	100%	14	93%	16	107%	12	80%	14	93%	12	80%
42	Bussemerstraße	von Schulstraße bis Friedrichstraße	14	2	14%	13	93%	12	86%	13	93%	13	93%	9	64%	11	79%	10	71%
43	Bussemerstraße	von Luisenstraße bis Schulstraße	5	0	0%	5	100%	4	80%	5	100%	5	100%	2	40%	2	40%	3	60%
44	Friedrichstraße	von Bussemerstraße bis Bahnhofstraße	9	2	22%	8	89%	8	89%	9	100%	9	100%	1	11%	1	11%	5	56%
45	Bahnhofstraße	von Schulstraße bis Friedrichstraße	29	2	7%	28	97%	21	72%	23	79%	28	97%	6	21%	7	24%	16	55%
46	Schulstraße	von Bahnhofstraße bis Bussemerstraße	3	0	0%	4	133%	2	67%	4	133%	2	67%	0	0%	0	0%	2	67%
47	Bahnhofstraße	von Schulstraße bis Turnplatz	16	2	13%	11	69%	14	88%	8	50%	9	56%	2	13%	2	13%	7	44%
48	Friedrichstraße	von Turnplatz bis Bahnhofstraße	12	1	8%	5	42%	9	75%	7	58%	10	83%	3	25%	4	33%	6	50%
49	Bahnhofstraße	von Friedrichstraße bis Brühlstraße	10	3	30%	9	90%	6	60%	9	90%	12	120%	6	60%	7	70%	7	70%
50	Bahnhofstraße	von Brühlstraße bis Hauptstraße	6	2	33%	5	83%	7	117%	6	100%	7	117%	7	117%	8	133%	6	100%
51	Itterstraße	von Gartnerstraße bis Bahnhofsplatz	32	8	25%	26	81%	6	19%	14	44%	17	53%	10	31%	12	38%	13	41%
52	Itterstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Gartnerstraße	29	6	21%	18	62%	10	34%	15	52%	14	48%	7	24%	8	28%	11	38%
53	Wilhelm-Blos-Straße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Itterstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
54	Friedrich-Ebert-Straße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Carl-Benz-Straße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
55	Friedrich-Ebert-Straße	von Carl-Banz-Straße bis Gartnerstraße	13	12	92%	12	92%	12	92%	12	92%	10	77%	9	69%	11	85%	11	85%
56	Gartenstraße	von Friedrich-Ebert-Straße bis Itterstraße	5	4	80%	5	100%	5	100%	6	120%	4	80%	0	0%	0	0%	3	60%
57	Carl-Benz-Straße	von Neckaranlage bis Friedrich-Ebert-Straße	56	4	7%	55	98%	44	79%	33	59%	11	20%	11	20%	13	23%	24	43%
58	Gartenstraße	von Neckaranlage bis Friedrich-Ebert-Straße	0	6	>100%	6	>100%	8	>100%	8	>100%	6	>100%	6	>100%	7	>100%	7	>100%
59	Neckaranlage	von Carl-Benz-Straße bis Gartenstraße	8	6	75%	5	63%	5	63%	5	63%	8	100%	6	75%	7	88%	6	75%
60	Neckaranlage	von Gartenstraße bis Hafenstraße	8	5	63%	8	100%	8	100%	6	75%	7	88%	6	75%	7	88%	7	88%
61	Hafenstraße		19	18	95%	18	95%	18	95%	19	100%	20	105%	22	116%	26	137%	20	105%
62	Friedrich-Ebert-Straße	von Hafenstraße bis Gartenstraße	16	3	19%	13	81%	12	75%	10	63%	16	100%	3	19%	4	25%	9	56%

Parkraum Eberbach - Auslastung

21.09.2023

Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		14:00		17:00		20:00		3:00 berechnet		Tagesmittel	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
63	Friedrich-Ebert-Straße	von Hafenstraße bis Luisenstraße	17	2	12%	13	76%	6	35%	7	41%	7	41%	1	6%	1	6%	5	29%
64	Hirschhorner Landstraße	von Uferstraße bis Friedrich-Ebert-Straße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	1	>100%	0	-	0	-	0	-
65	Wilhelm-Blos-Straße	von Itterstraße bis Güterbahnhofstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
66	Wilhelm-Blos-Straße	Park & Ride Parkplatz	144	17	12%	30	21%	31	22%	26	18%	17	12%	4	3%	5	3%	19	13%
67	Güterbahnhofstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Neuer Weg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
68	Güterbahnhofstraße	von Neuer Weg bis Schafwiesenweg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
69	Güterbahnhofstraße	Parkplatz	100	2	2%	3	3%	5	5%	4	4%	7	7%	5	5%	6	6%	5	5%
71	Güterbahnhofstraße	von Odenwaldstraße bis Schafwiesenweg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
72	Güterbahnhofstraße	Parkplatz Stadtwerke	74	12	16%	22	30%	36	49%	37	50%	23	31%	16	22%	19	26%	24	32%
73	Odenwaldstraße	von Feuergrabengasse bis Güterbahnhofstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
74	Odenwaldstraße	von Güterbahnhofstraße bis Alte Dielbacher Straße	8	8	100%	7	88%	4	50%	6	75%	7	88%	7	88%	8	100%	7	88%
75	Odenwaldstraße	von Wiesenstraße bis Hohenstaufenstraße	16	3	19%	6	38%	6	38%	6	38%	10	63%	6	38%	7	44%	6	38%
76	Schafwiesenweg	von Friedrichstraße bis Nr. 12	40	10	25%	18	45%	20	50%	12	30%	10	25%	14	35%	17	43%	14	35%
77	Schafwiesenweg	von Nr. 12 bis Güterbahnhofstraße	25	10	40%	19	76%	19	76%	17	68%	10	40%	5	20%	6	24%	12	48%
78	Schafwiesenweg	Sackgasse	7	3	43%	6	86%	5	71%	4	57%	2	29%	2	29%	2	29%	3	43%
79	Panoramaweg	von Schafwiesenweg bis Sante-David-Straße	17	5	29%	5	29%	6	35%	7	41%	7	41%	7	41%	8	47%	6	35%
80	Im Wolfsacker	von Panoramaweg bis Sante-David-Straße	21	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	10%	2	10%	1	5%
81	Im Wolfsacker	von Sante-David-Straße bis Spielplatz	8	3	38%	3	38%	3	38%	3	38%	2	25%	2	25%	2	25%	3	38%
82	Sante-David-Straße		23	4	17%	4	17%	3	13%	4	17%	4	17%	3	13%	4	17%	4	17%
83	Neuer Weg	von Güterbahnhofstraße bis Nr. 25	12	3	25%	5	42%	6	50%	6	50%	5	42%	7	58%	8	67%	6	50%
84	Neuer Weg	von Nr. 25 bis Wilhelm-Blos-Straße	33	10	30%	9	27%	12	36%	6	18%	11	33%	9	27%	11	33%	10	30%
86	Wilhelm-Blos-Straße	von Güterbahnhofstraße bis Neuer Weg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
87	An der Itter		0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
88	Wilhelm-Blos-Straße	von Neuer Weg bis Neuer Weg Nord	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
89	Neuer Weg Nord	von Wilhelm-Blos-Straße bis Ohrsbergweg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
90	Neuer-Weg-Nord	von Untere-Talstraße bis Neuer-Weg-Nord	1	1	100%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
91	Untere Talstraße	von Lindenweg bis Neuer-Weg-nord	3	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
92	Ohrsbergweg		17	2	12%	10	59%	9	53%	0	0%	3	18%	0	0%	0	0%	3	18%
95	Neuer Weg	von Ohrsbergweg bis Nr. 42	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
96	Neuer-Weg-Nord	von Nr. 42 bis Gütschowstraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
97	Neuer-Weg-Nord	von Gütschowstraße bis Quellenweg	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-

Parkraum Eberbach - Auslastung

21.09.2023

Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		14:00		17:00		20:00		3:00 berechnet		Tagesmittel	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
98	Gütschowstraße		0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
101	Berliner Straße	von Quellenweg bis Steigestraße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
102	Breslauer Straße		8	0	0%	1	13%	1	13%	0	0%	0	0%	1	13%	1	13%	1	13%
103	Steigestraße	von Breslauer Straße bis Nr. 87	20	0	0%	12	60%	12	60%	5	25%	13	65%	16	80%	19	95%	11	55%
104	Steigestraße	von Nr. 87 bis Pestalozzistraße	17	17	100%	18	106%	16	94%	14	82%	18	106%	17	100%	20	118%	17	100%
105	Pestalozzistraße	von Stettiner Straße bis Steigestraße	9	0	0%	5	56%	4	44%	3	33%	0	0%	1	11%	1	11%	2	22%
106	Waldstraße	von Bergweg bis Pestalozzistraße	21	2	10%	9	43%	8	38%	11	52%	4	19%	2	10%	2	10%	5	24%
107	Pestalozzistraße	von Steigestraße bis Berliner Straße	36	0	0%	31	86%	30	83%	19	53%	12	33%	11	31%	13	36%	17	47%
108	Berliner Straße	von Breslauer Strgaße bis Nr. 88	10	8	80%	7	70%	8	80%	10	100%	7	70%	8	80%	9	90%	8	80%
109	Berliner Straße	von Nr. 86 bis Friedrichsdorfer Landstraße	18	18	100%	13	72%	14	78%	12	67%	15	83%	13	72%	15	83%	14	78%
110	Friedrichsdorfer Landstraße	von Berliner Straße bis Nr. 58	11	11	100%	11	100%	11	100%	10	91%	1	9%	2	18%	2	18%	7	64%
113	Friedrichsdorfer Landstraße	von Nr. 58 bis Heinrich-Wihrauch-Straße	42	8	19%	25	60%	22	52%	17	40%	6	14%	3	7%	4	10%	12	29%
114	Friedrichsdorfer Landstraße	von Heinrich-Weihrauch-Straße bis Wilhelm-Blos-Straße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
115	Wilhelm-Blos-Straße	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Neuer Weg Nord	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
116	Friedrichsdorfer Landstraße	von Wilhelm-Blos-Straße bis Jahnplatz	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
117	Friedrichsdorfer Landstraße	von Jahnplatz bis Kerfenwiesen	17	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
118	Jahnplatz	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Nr. 8	4	0	0%	0	0%	0	0%	2	50%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
119	Jahnplatz	von Nr. 8 bis TV Eberbach	36	3	8%	8	22%	10	28%	6	17%	7	19%	3	8%	4	11%	6	17%
120	Jahnplatz	Parkplatz	38	7	18%	11	29%	14	37%	11	29%	7	18%	4	11%	5	13%	8	21%
121	Jahnplatz	vor Tv Eberbach	13	0	0%	2	15%	5	38%	0	0%	4	31%	2	15%	2	15%	2	15%
122	Jahnplatz	Parkplatz NORMA	22	4	18%	6	27%	0	0%	8	36%	0	0%	4	18%	5	23%	4	18%
123	Kerfenwiesen		6	4	67%	14	233%	14	233%	13	217%	6	100%	3	50%	4	67%	8	133%
124	Friedrichsdorfer Landstraße	von Kerfenwiesen bis Neue Dielbacher Straße	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
125	Friedrichsdorfer Landstraße	von Neue Dielbacher Straße bis Im Ruhbaum	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
126	Im Ruhbaum	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Nr. 4	5	1	20%	2	40%	1	20%	1	20%	1	20%	2	40%	2	40%	1	20%
127	im Ruhbaum	von Nr. 4 bis Nr. 12	0	0	-	1	>100%	1	>100%	0	-	1	>100%	1	>100%	1	>100%	1	>100%
128	Friedrichsdorfer Landstraße	von Im Ruhbaum bis Nr. 29	11	4	36%	4	36%	4	36%	5	45%	6	55%	4	36%	5	45%	5	45%
130	Friedrichsdorfer Landstraße	von Nr. 29 bis Nr. 12	15	8	53%	8	53%	3	20%	3	20%	2	13%	7	47%	8	53%	6	40%
131	Friedrichsdorfer Landstraße	Sackgasse	4	0	0%	1	25%	1	25%	2	50%	1	25%	1	25%	1	25%	1	25%
132	Friedrichsdorfer Landstraße	von Schwarfwiesenweg bis Nr. 6/1	9	1	11%	2	22%	0	0%	1	11%	2	22%	1	11%	1	11%	1	11%

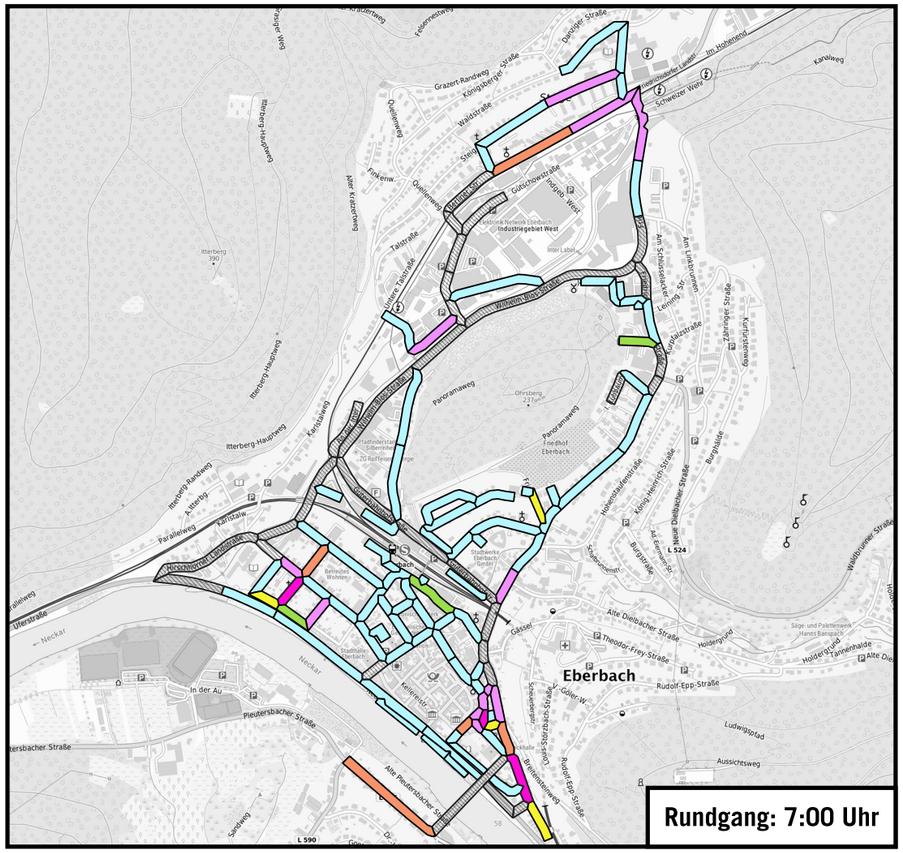
Parkraum Eberbach - Auslastung

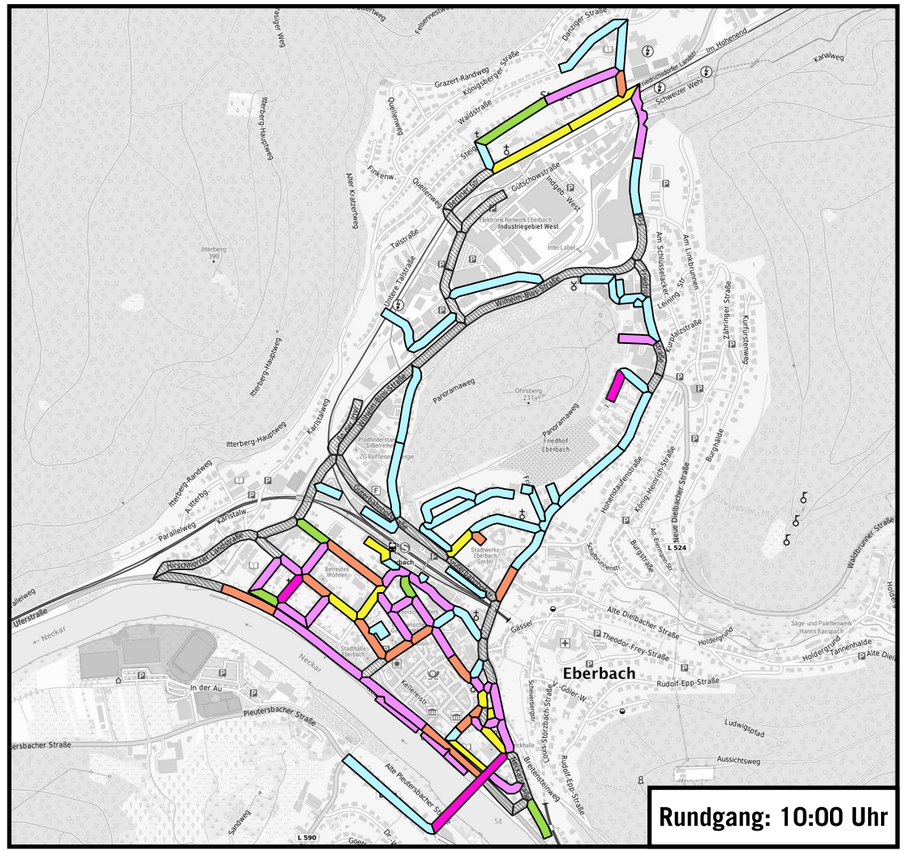
21.09.2023

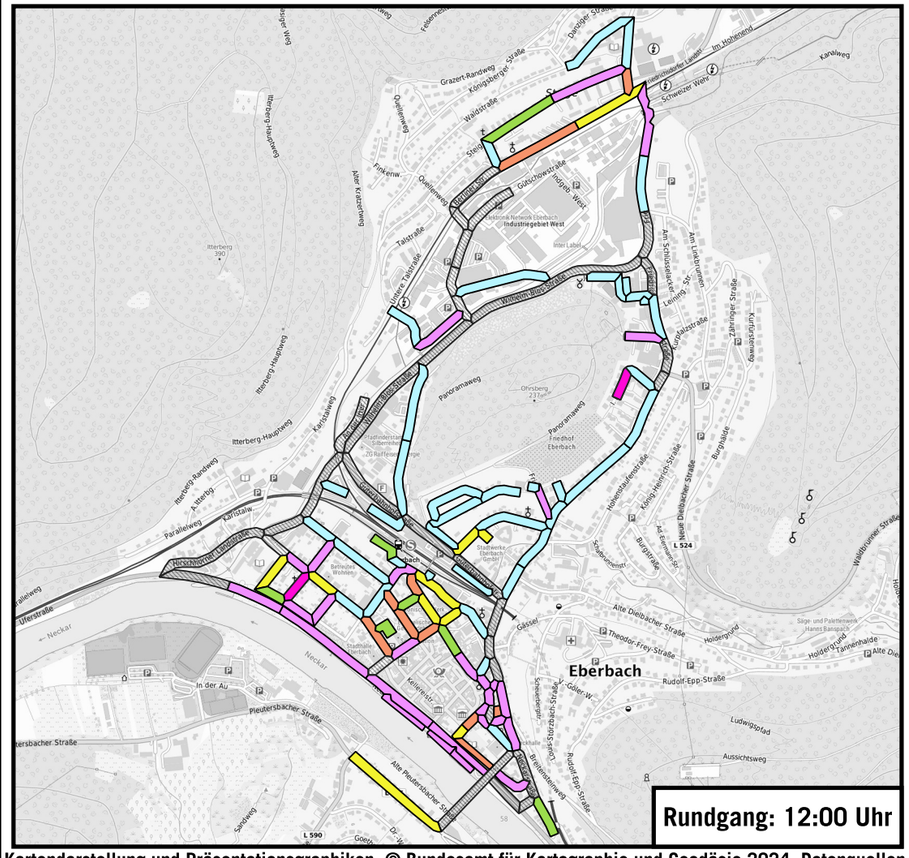
Bereich Erfassung	Strasse	Abschnitt	Stellpl.	07:00		10:00		12:00		14:00		17:00		20:00		3:00 berechnet		Tagesmittel	
			öff. Bereich	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
133	Friedensweg	von Friedrichsdorfer Landstraße bis Parkplatz	4	3	75%	0	0%	10	250%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	50%
134	Friedensweg	Parkplatz Friedhof	34	3	9%	6	18%	5	15%	5	15%	10	29%	0	0%	0	0%	4	12%
135	Nägelseegasse	Tiefgarage	150	0	0%	86	57%	101	67%	88	59%	54	36%	17	11%	20	13%	52	35%
136	Brückenstraße	Parkdeck	35	2	6%	26	74%	31	89%	13	37%	19	54%	15	43%	18	51%	18	51%
Summen			**2137**	**593**	**28%**	**1321**	**62%**	**1321**	**62%**	**1149**	**54%**	**1041**	**49%**	**771**	**36%**	**910**	**43%**	**1015**	**47%**

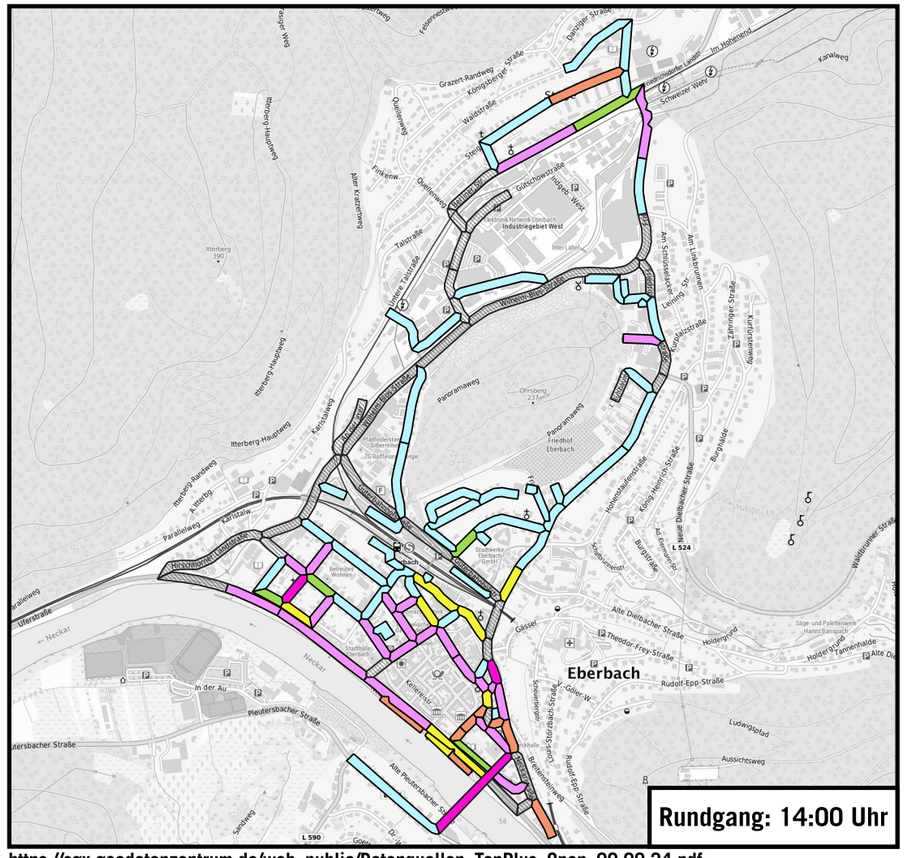
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Auslastung am 21.09.2023









LEGENDE

- <60% Auslastung - kein Parkdruck
- <70% Auslastung - geringer Parkdruck
- 70-80% Auslastung - mittlerer Parkdruck
- 80-90% Auslastung - hoher Parkdruck
- >90% Auslastung - sehr hoher Parkdruck
- Keine Stellplätze vorhanden
- Belegung ohne Angebot

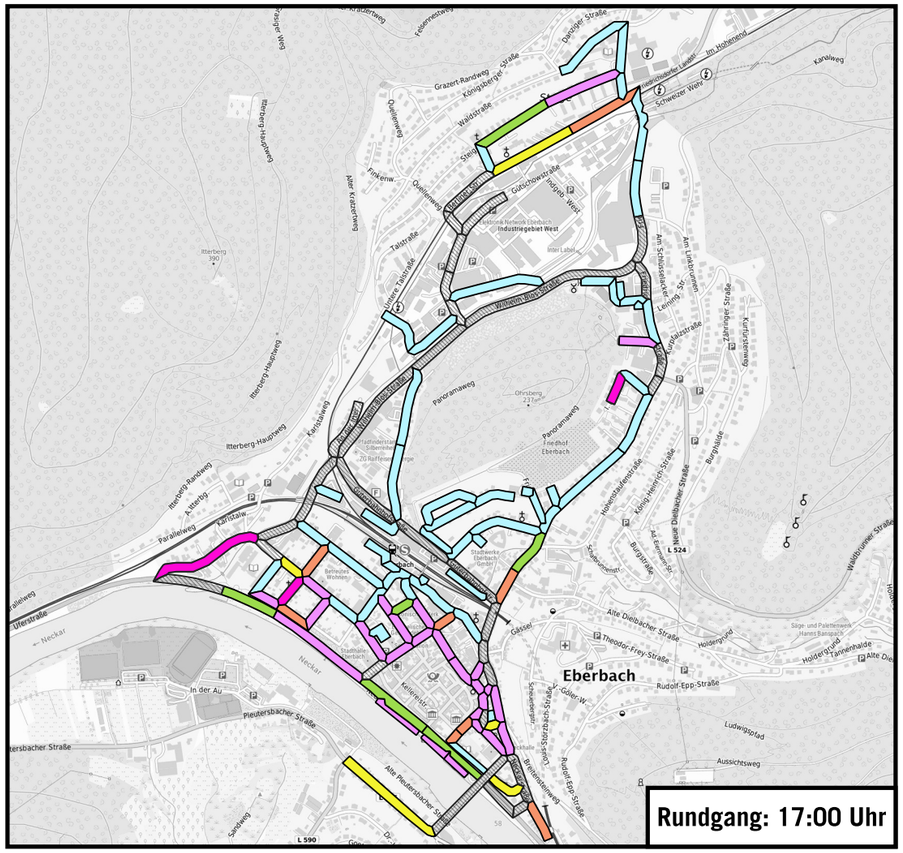
Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

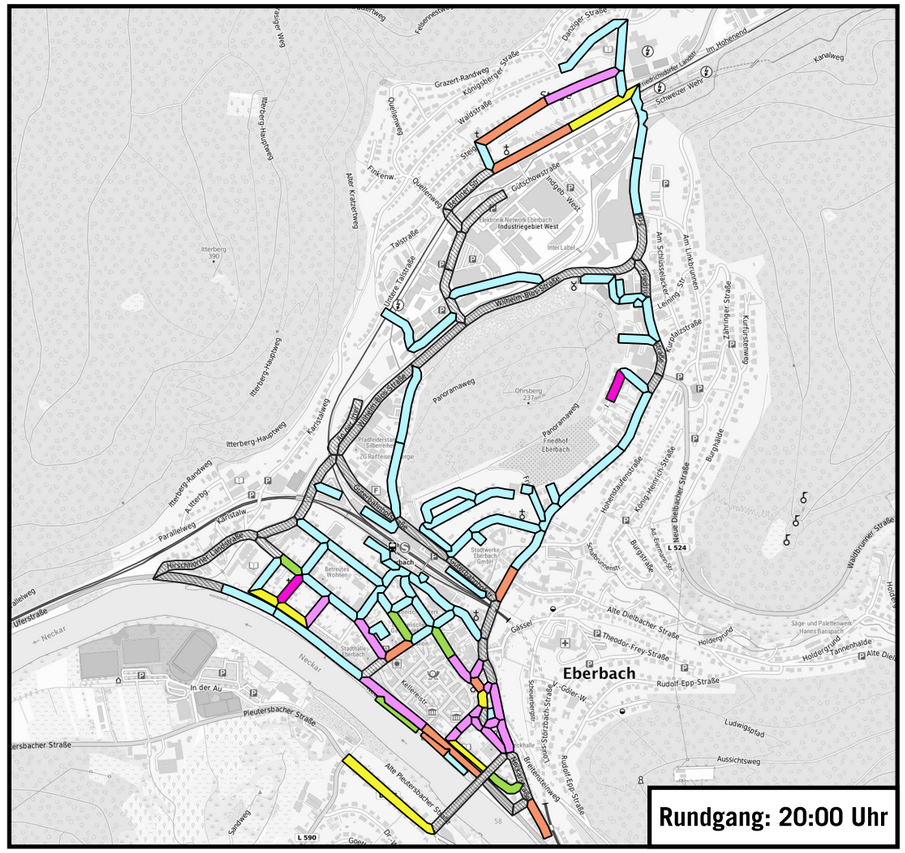
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **36.1**

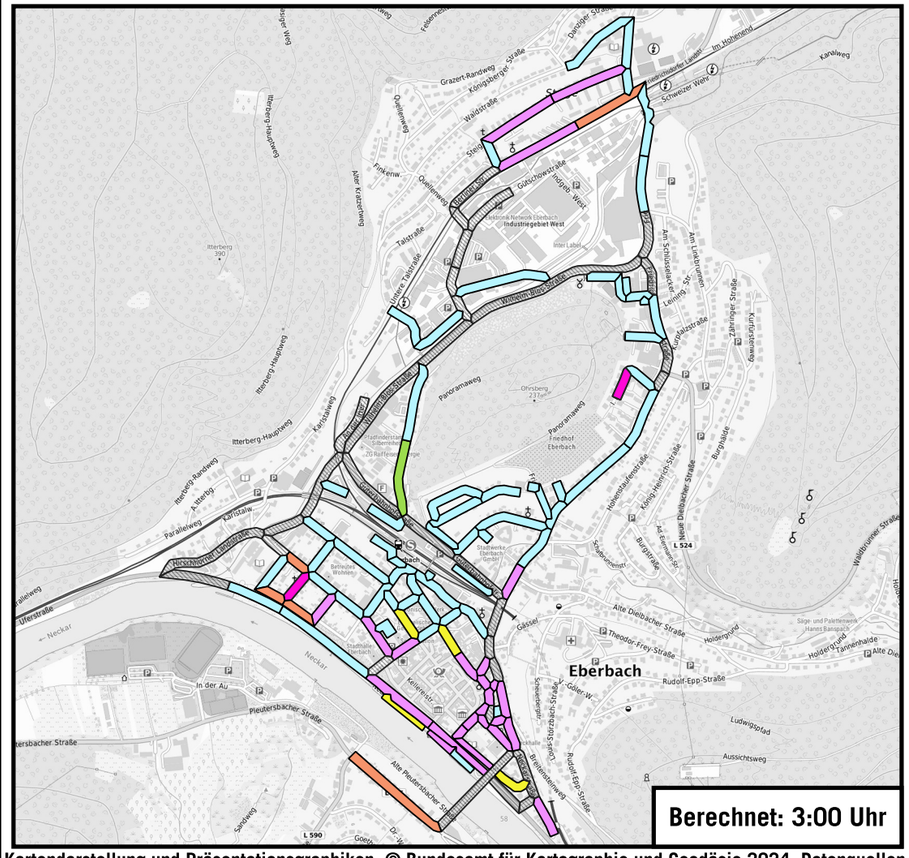
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

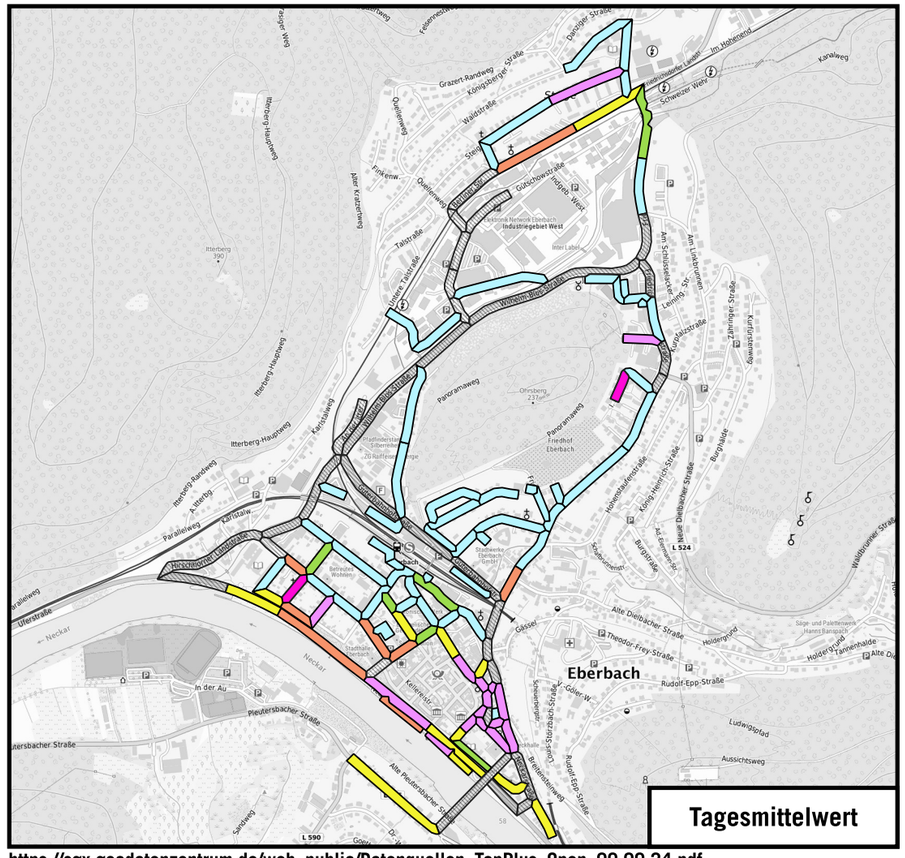
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Auslastung am 21.09.2023









LEGENDE

- <60% Auslastung - kein Parkdruck
- <70% Auslastung - geringer Parkdruck
- 70-80% Auslastung - mittlerer Parkdruck
- 80-90% Auslastung - hoher Parkdruck
- >90% Auslastung - sehr hoher Parkdruck
- Keine Stellplätze vorhanden
- Belegung ohne Angebot

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 36.2

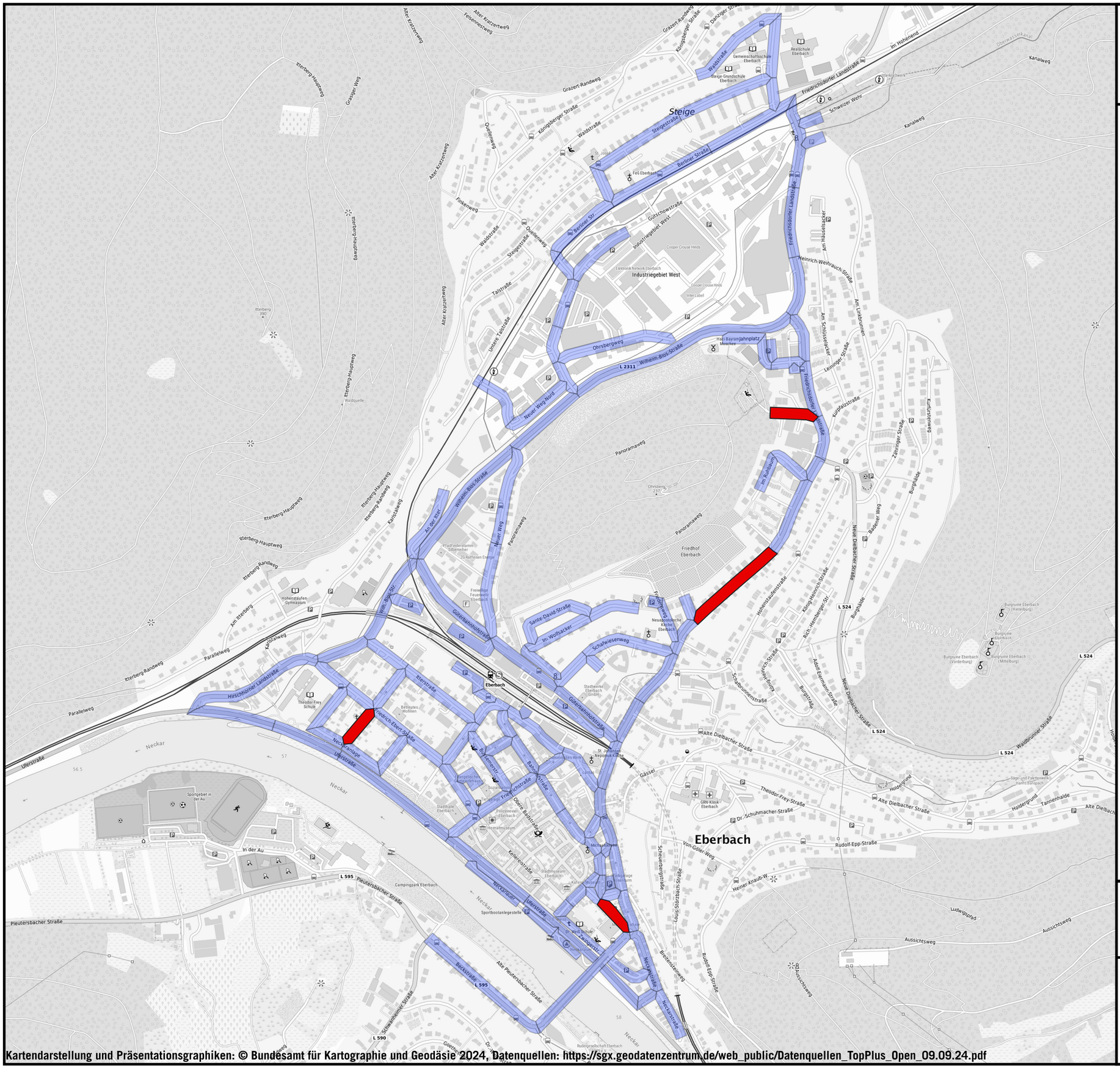
Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

VERKEHRSANALYSE

Ruhender Verkehr
Gehwegparken
Am 21.09.2023

LEGENDE

Gehwegparken im Tagesmittel

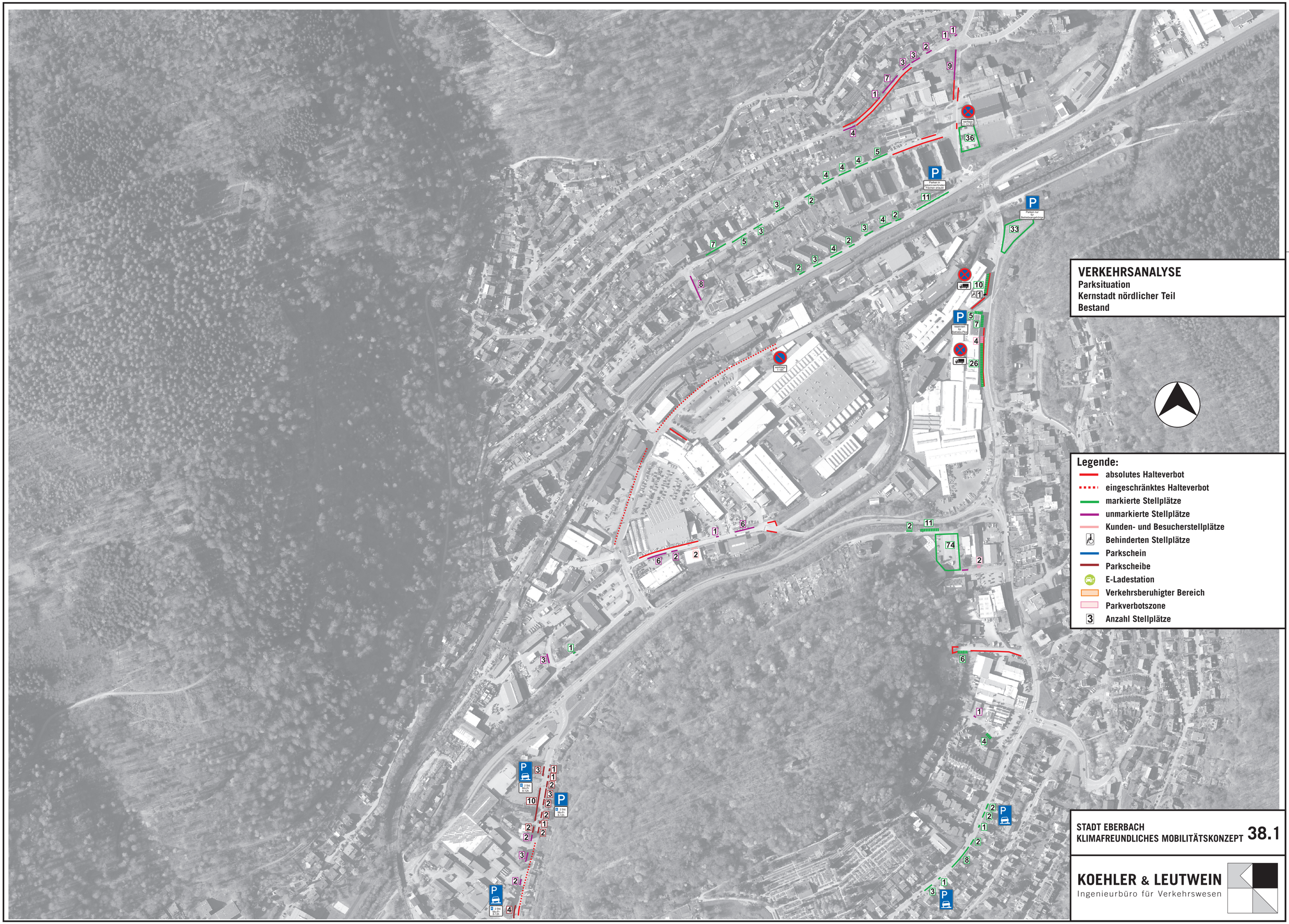


Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Auf DIN A3 in Maßstab 1:13.500 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **37**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen


VERKEHRSANALYSE
Parksituation
Kernstadt nördlicher Teil
Bestand
Legende:
absolutes Halteverbot
eingeschränktes Halteverbot
markierte Stellplätze
unmarkierte Stellplätze
Kunden- und Besucherstellplätze
Behinderten Stellplätze
Parkschein
Parkscheibe
E-Ladestation
Verkehrsberuhigter Bereich
Parkverbotszone
Anzahl Stellplätze
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT
38.1
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Parksituation
Kernstadt südlicher Teil
Bestand

Legende:

- absolutes Halteverbot
- eingeschränktes Halteverbot
- markierte Stellplätze
- unmarkierte Stellplätze
- Kunden- und Besucherstellplätze
- Behinderten Stellplätze
- Parkschein
- Parkscheibe
- E-Ladestation
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Parkverbotszone
- 3 Anzahl Stellplätze

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **38.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG
Bestand

Legende:

- Parken mit Parkschein
- Parken mit Parkscheibe 1 Std.
- Parken mit Parkscheibe 2 Std.
- Parken mit Parkscheibe 3 Std.
- Freies Parken

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **39**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_28.01.2025.pdf

VERKEHRSANALYSE

Haltestellen

LEGENDE

- Bahnhaltestellen
- Bushaltestellen
- Einzugsgebiet Bahnhaltestelle 600 m
- Einzugsgebiet Bushaltestelle 300 m

Auf DIN A3 in 1:65.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **40**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Einzugsgebiete Haltestellen Fußwege

LEGENDE

- Haltestellen
- Gebäude
- Fußwege

Auf DIN A3 in Maßstab 1:28.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **41.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Einzugsgebiete Haltestellen Fußwege

LEGENDE

- Haltestellen
- Gebäude
- Fußwege

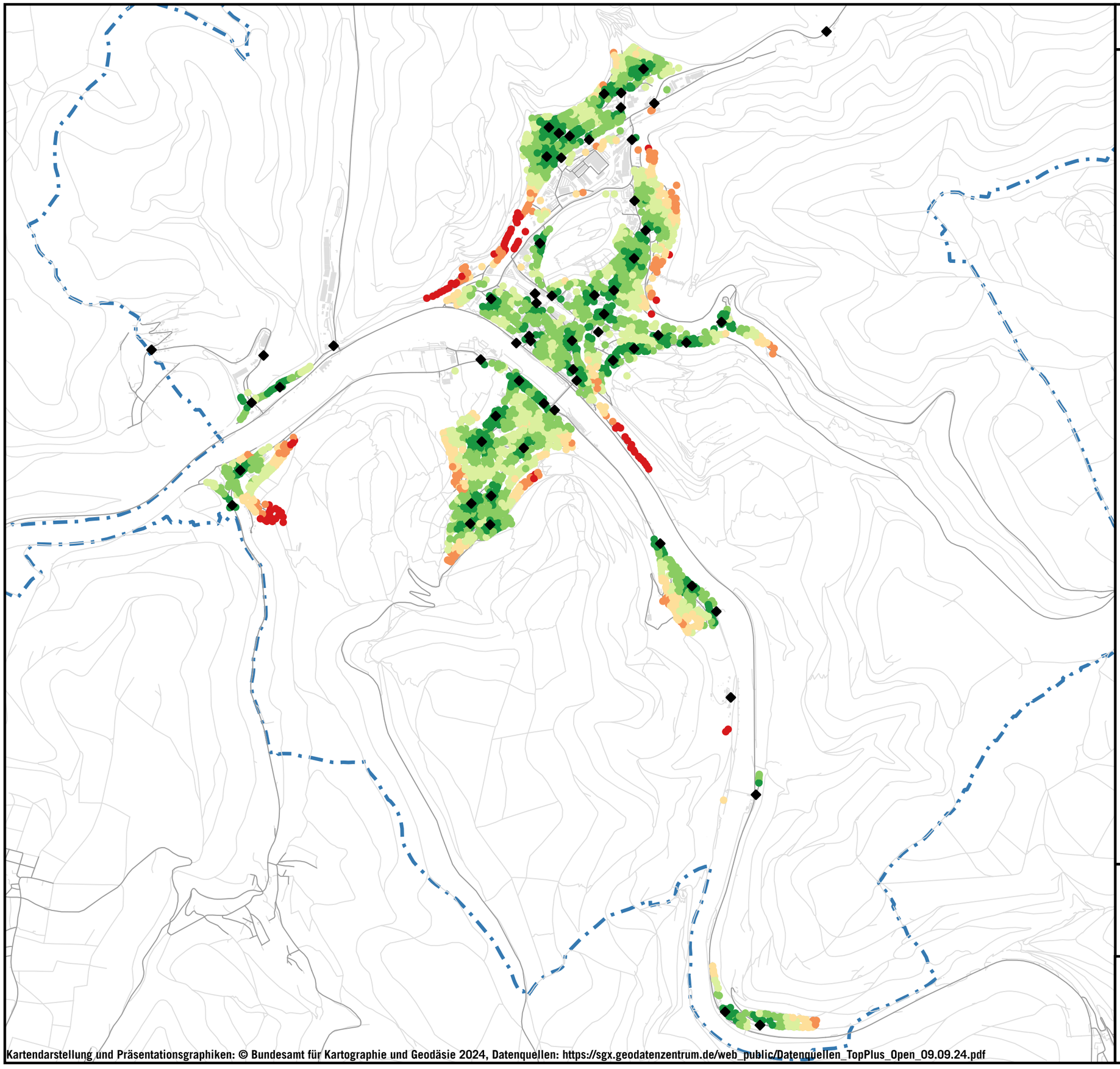
Auf DIN A3 in Maßstab 1:14.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **41.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Fußwege zu Haltestellen



LEGENDE

- Haltestellen
- Gebäude
- Fußwege

Fußwege zu Haltestellen (m)

- 0 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- > 500

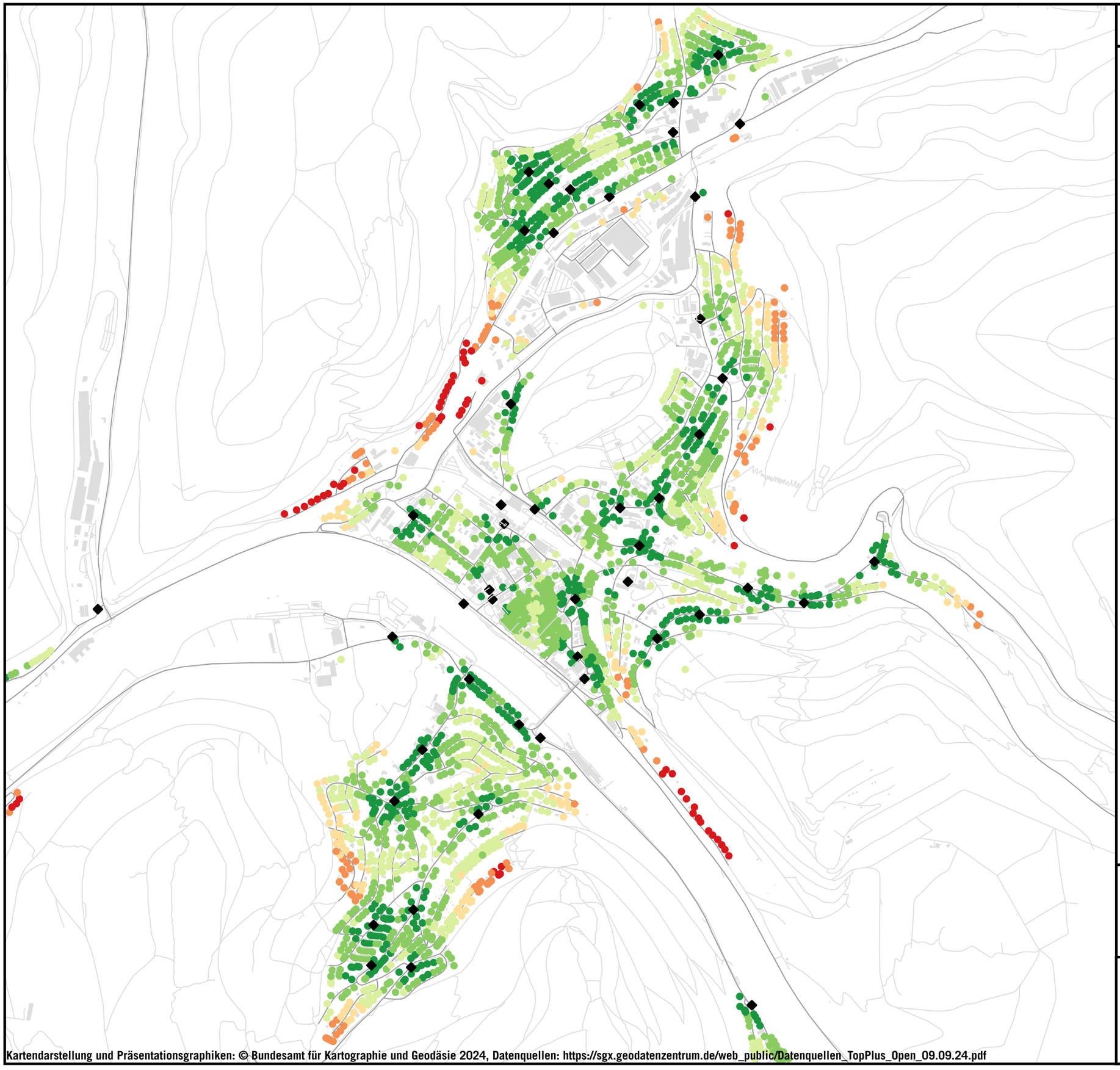
Auf DIN A3 in Maßstab 1:28.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **42.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Fußwege zu Haltestellen



LEGENDE

- Haltestellen
- Gebäude
- Fußwege

Fußwege zu Haltestellen (m)

- 0 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- > 500

Auf DIN A3 in Maßstab 1:14.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 42.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

VERKEHRSANALYSE

klassifizierte Straßen

LEGENDE

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Auf DIN A3 in 1:65.000 09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **43**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

VERKEHRSANALYSE

zulässige Höchstgeschwindigkeiten

LEGENDE

Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- < 30 km/h

Auf DIN A3 in 1:65.000

09/24

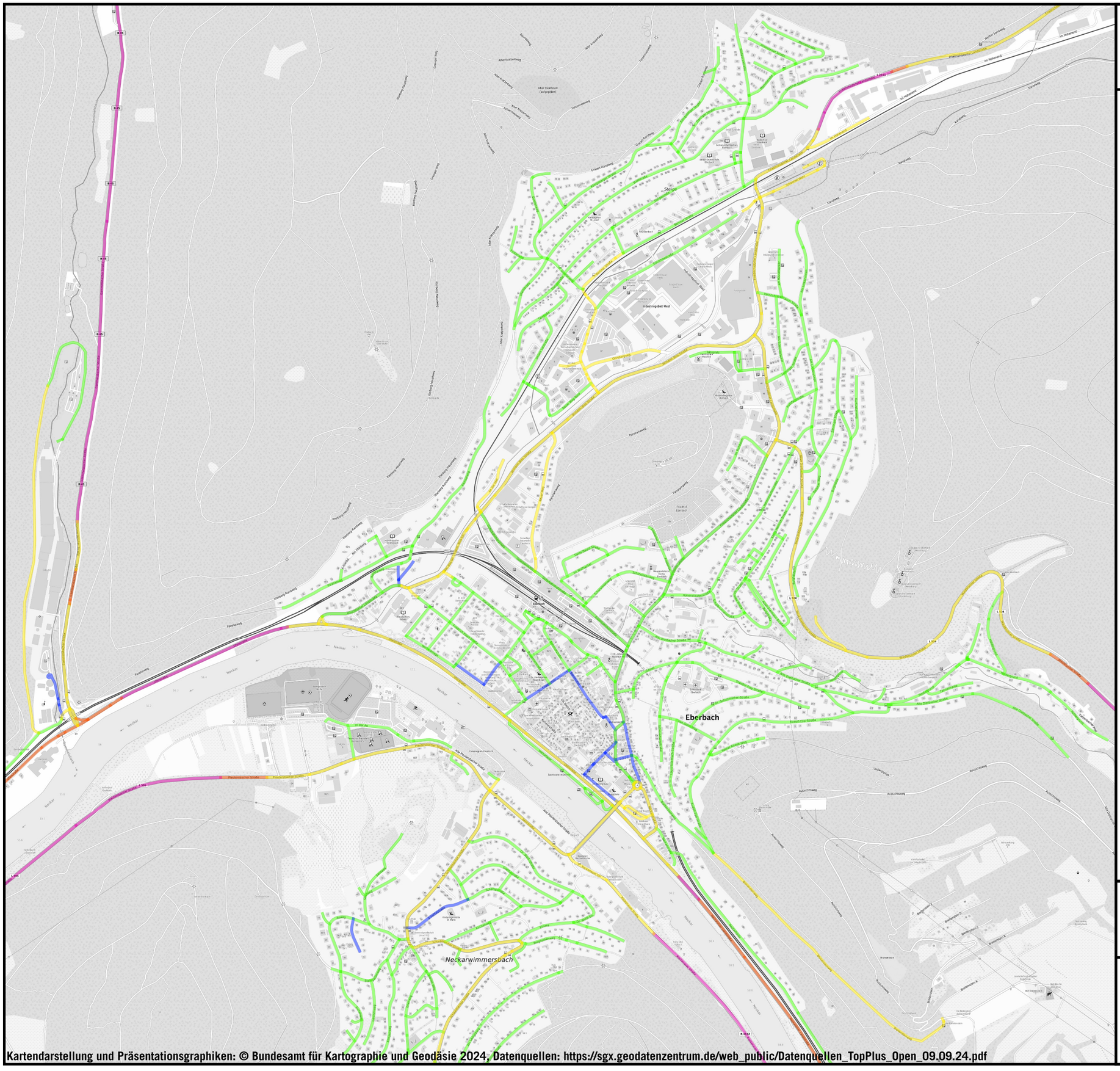
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **44.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

VERKEHRSANALYSE

zulässige Höchstgeschwindigkeiten



LEGENDE

Geschwindigkeiten

- 100 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h
- < 30 km/h

Auf DIN A3 in 1:12.000

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **44.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

LADESTATIONEN UND CARSHARING

Bestand

LEGENDE

- Carsharing Bestand
- Ladestationen Bestand

Auf DIN A3 in 1:12.000

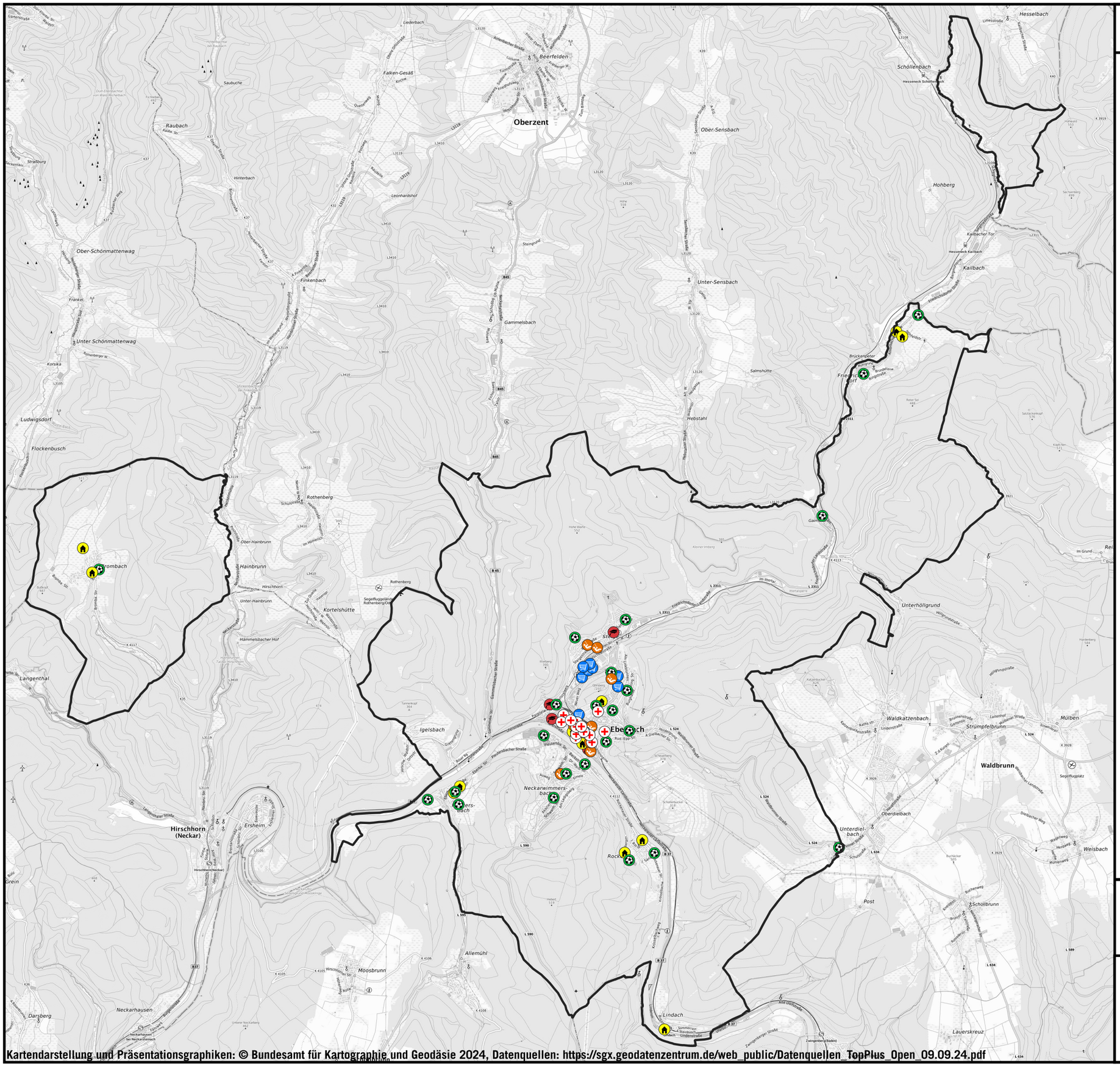
09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

45

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

EINRICHTUNGEN

LEGENDE

Einrichtungen

- Kindergarten
- Schule
- Einzelhandel
- Sport/Spielplatz
- öffentliche Einrichtung
- Arzt/Apotheke

Auf DIN A3 in 1:65.000

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **46.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

EINRICHTUNGEN

LEGENDE

Einrichtungen

- Kindergarten
- Schule
- Einzelhandel
- Sport/Spielplatz
- öffentliche Einrichtung
- Arzt/Apotheke

Auf DIN A3 in 1:12.000

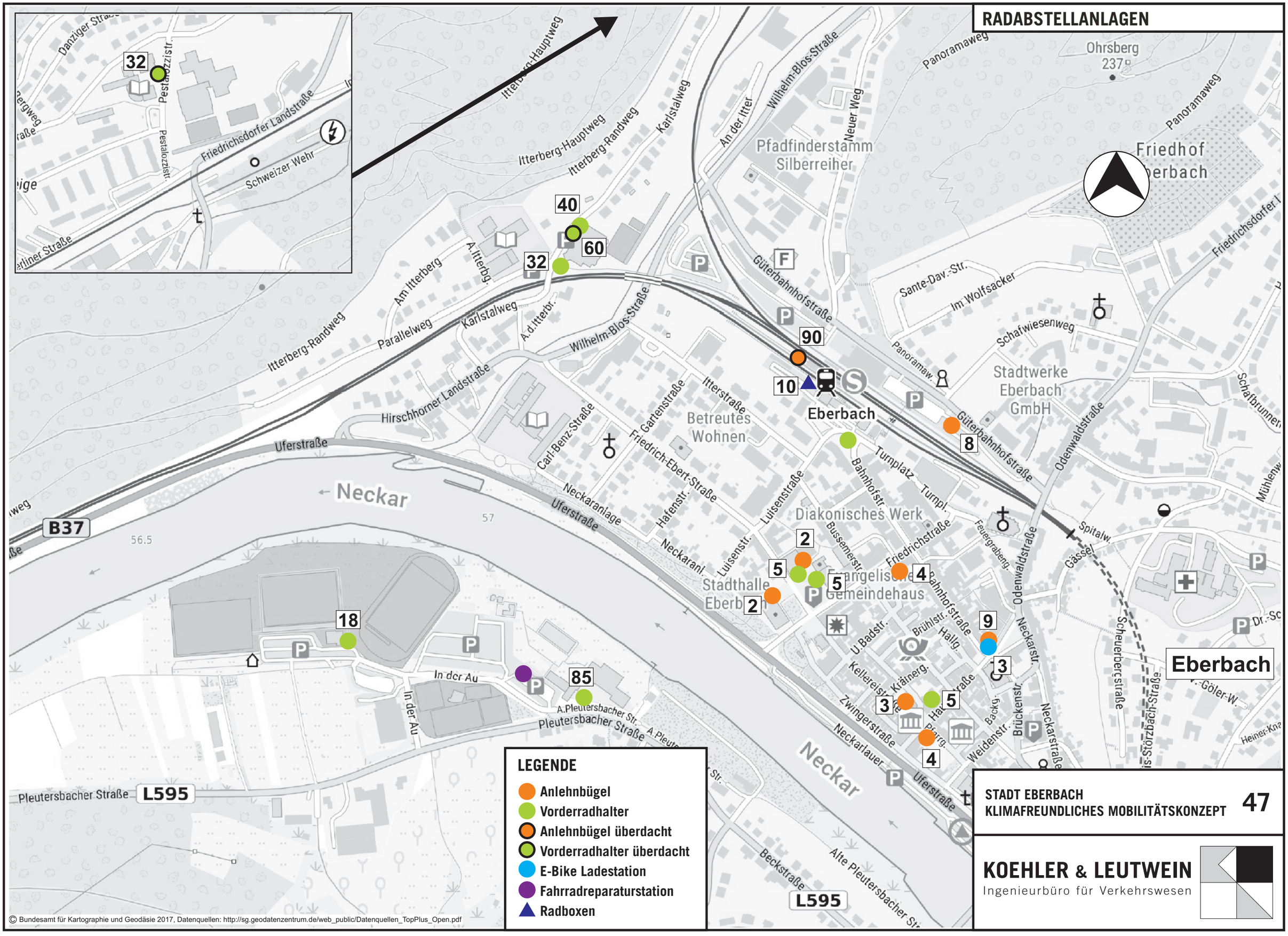
09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **46.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

RADABSTELLANLAGEN



LEGENDE

- Anlehnbügel
- Vorderradhalter
- Anlehnbügel überdacht
- Vorderradhalter überdacht
- E-Bike Ladestation
- Fahrradreparaturstation
- Radboxen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

47

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Anzahl Radfahrer pro Streckensegment

LEGENDE

Radfahrer pro Streckensegment (Stadtradeln 05-10/2020)

- 1 - 10
- 10 - 60
- 60 - 120
- 120 - 300
- 300 - 1682

Auf DIN A3 in 1:65.000

09/24

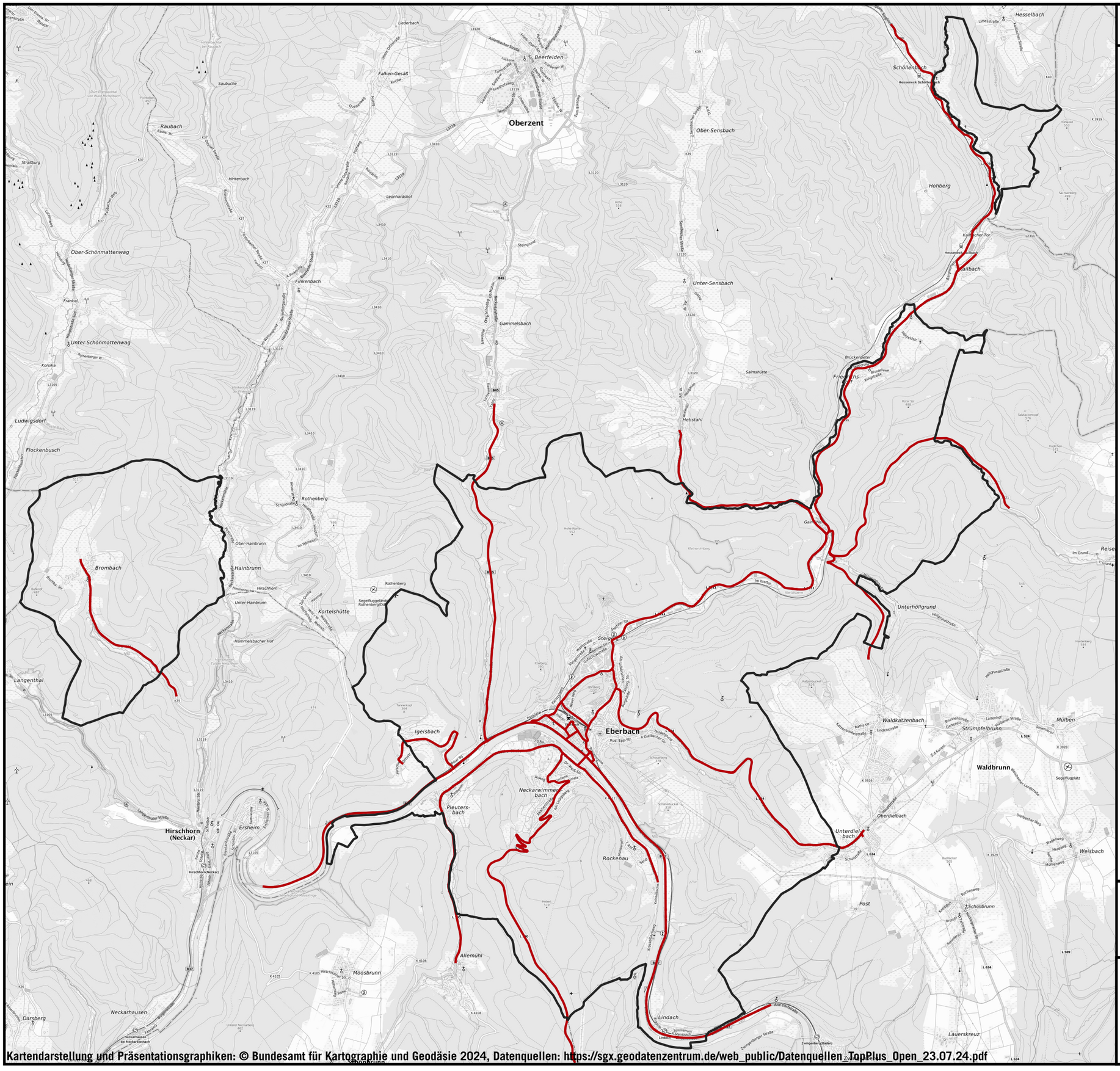
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

48

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

Hauptnetz MIV



LEGENDE

Hauptnetz MIV

Auf DIN A3 in Maßstab 1:65.000

07/24

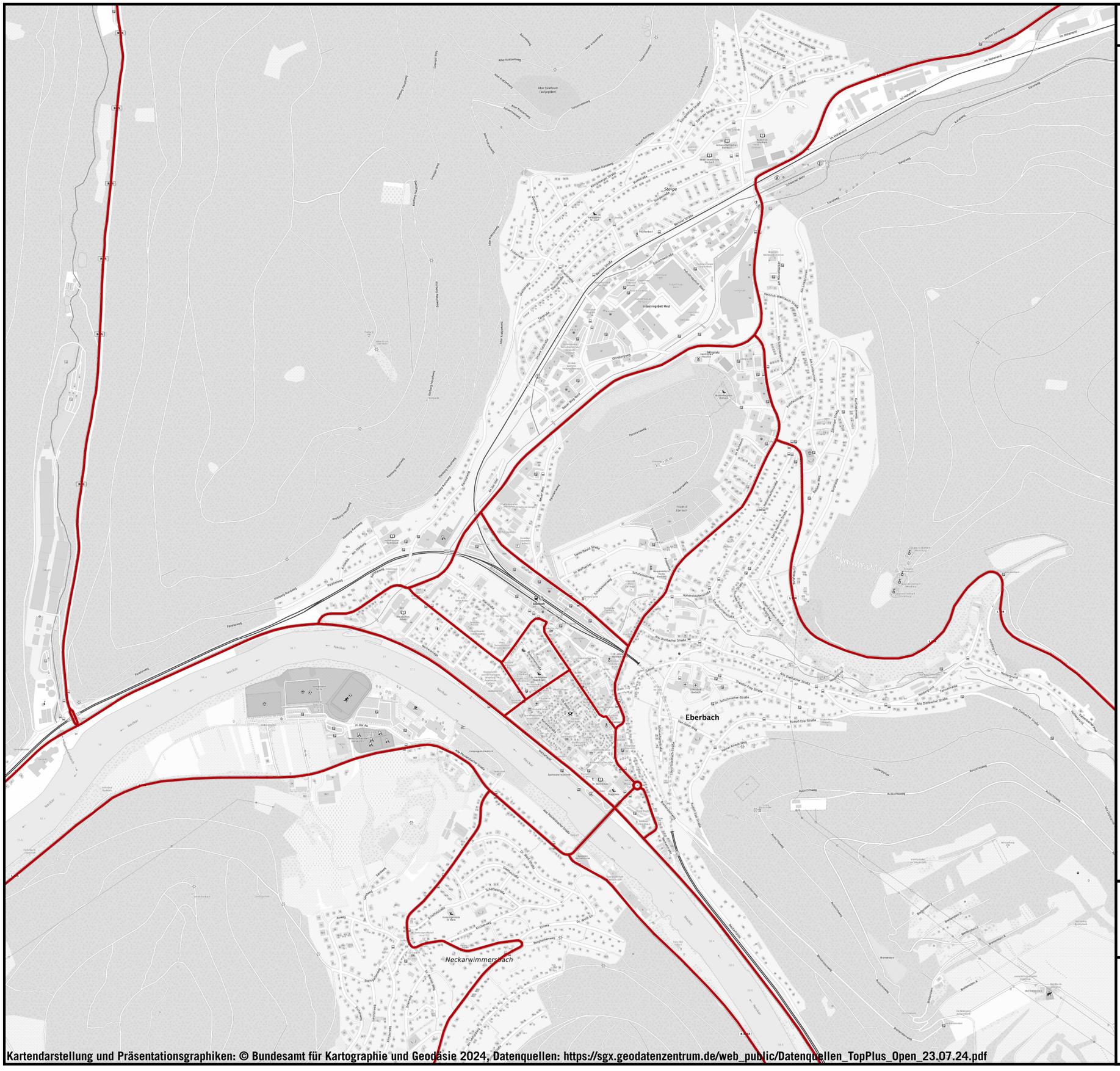
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

49.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_23.07.24.pdf

Hauptnetz MIV



LEGENDE

Hauptnetz MIV

Auf DIN A3 in Maßstab 1:12.000 07/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **49.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Hauptnetz Radverkehr

LEGENDE

— Hauptnetz Rad

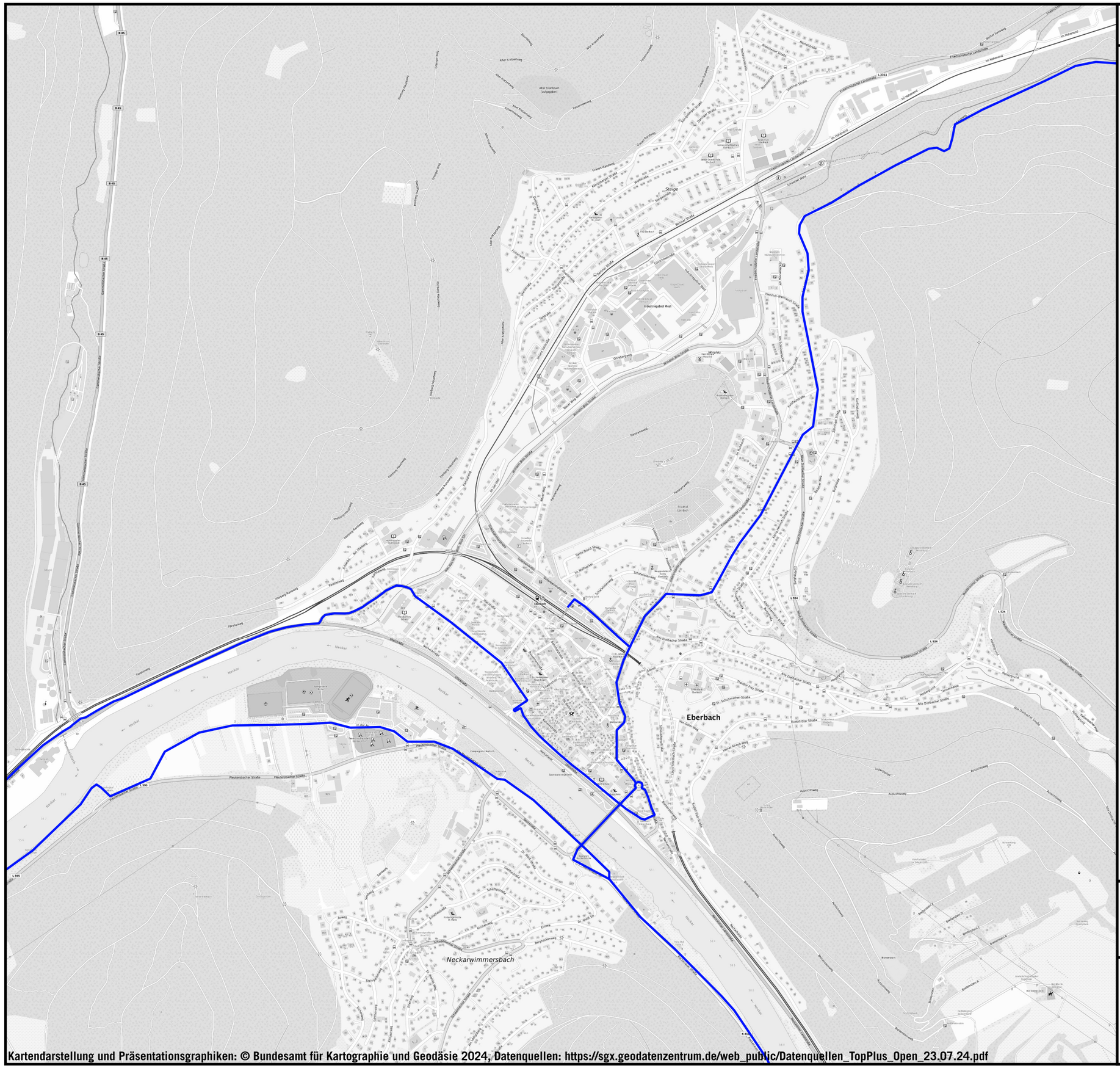
Auf DIN A3 in Maßstab 1:65.000 07/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **50.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_23.07.24.pdf

Hauptnetz Radverkehr



LEGENDE

Hauptnetz Rad

Auf DIN A3 in Maßstab 1:12.000 07/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **50.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MEINUNGSKARTE

LEGENDE

- Lob
- Ideen
- Kritik

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **51**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

MEINUNGSKARTE

Heat-Map Lob

LEGENDE

Lob

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **52.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

MEINUNGSKARTE

Heat-Map Ideen und Anmerkungen

LEGENDE

Ideen

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **52.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

MEINUNGSKARTE

Heat-Map Kritik

LEGENDE

- Kritik

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **52.3**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Nummer	Bürgeranmerkung
1	zu wenig Ausweichstellen bei Gegenverkehr, einseitig zugeparkt (evtl. Schulradweg dort)
2	Durchfahrt für Kfz-Verkehr gewünscht
3	ruhender Verkehr behindert Fuß- und Radverkehr
4	mehr sichere Radabstellanlagen beim Kaufland gewünscht
5	schlechte Radführung
6	Flächenaufwertung durch Spielplatz/Kneippanlage o.ä. gewünscht
7	gefährliche Stelle für Radfahrer (Radweg durch Gewerbegebiet vorgeschlagen)
8	nächtliche Beleuchtung fehlt
9	Fußweg entlang der Itter gewünscht
10	Wartezeiten an Bedarfsampel krisiert (Drücker funktioniert nicht richtig); Radführung soll verbessert werden
11	Bewuchs ragt auf Gehweg und beengt diesen
12	KVP gewünscht
13	Elterntaxis sollen verbannt werden, verkehrswidriges Parken soll mehr kontrolliert werden
14	Linkssabbiegen für Radfahrer gefährlich
15	Holzbrücke soll ausgebaut oder abgerissen werden (einsturzgefährdet)
16	Querungsstelle für Fußgänger gewünscht
17	Radweg endet im Nichts
18	gefährliche Stelle für Radfahrer; Öffnung für Radverkehr entgegen der Einbahnstraße gewünscht
19	Rampen statt Treppen gewünscht
20	T30 gelobt, aber beidseitig durchgängiger, sicherer Radweg gewünscht, Führung auf Gehweg kritisiert
21	Querung für Fußgänger schlecht und nicht barrierefrei; gefährliche Stelle für Radfahrer
22	Aufzüge am Bahnhof häufig kaputt, Rampe (z.B. von REWE-Parkplatz oder von Panoramstr.) zu Gleis 4+5 gewünscht
23	gefährliche Ausfahrt für Radverkehr, mit Schild auf Radverkehr hinweisen
24	überdachter Fahrradstellplatz nahe der Treppen nördlich des Bhf gewünscht
25	Induktionsschleife an Ampel von neuem Markt kommend reagiert nicht auf Radfahrer; Radweg auf Brücke wird zugeparkt; Vorschlag KVP statt Ampel
26	Gehwege werden überfahren wegen zugeparktem Abschnitt, gefährdet Fußgänger
27	Parkhaus gewünscht

Nummer	Bürgeranmerkung
28	Busbahnhof marode und veraltet, Überdachungen, digitale Anzeigen, Wartebreiche, Beleuchtung und Barrierefreiheit gewünscht; Vorplatz verkehrsberuhigt gestalten
29	Gehweg durch Gitter zu eng; Vorrang für Fußgänger gewünscht (z.B. verkehrsberuhigter Bereich)
30	Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität durch Verlagerung der Produktionsstätten
31	bessere ÖPNV-Anbindung an Klink gewünscht
32	Zufahrt zu Tiefgarage soll besser beschildert werden, liegt versteckt
33	sichere Querung von Kita zum Markt gewünscht
34	Öffnung der Feuergrabengasse für Kfz-Verkehr gewünscht, im Gegenzug Bahnhofstr. autofrei
35	Risikostrecke für Radfahrer, sichere Radführung gewünscht; Kfz rasen
36	Radabstellanlagen gewünscht
37	FGÜ gewünscht
38	eng und gefährlich wegen rasender und parkender Kfz; Fußgängerzone gewünscht (mit bestimmten Lieferzeiten); Radabstellanlagen gewünscht; Freigabe des Radverkehrs entgegen Einbahnstraße kontrovers diskutiert
39	Radweg endet abrupt ohne Einfädelspur, Radfahrer müssen warten, bis alle Kfz vorbeigefahren sind
40	FGÜ schlecht einsehbar; überdachter Wartebereich an Haltestellen fehlt
41	Neckarbrücke für den Fuß- und Radverkehr gewünscht
42	Aufwertung Neckarlauer für Fußgänger und Touristen gewünscht, z.B. mit Bänken und Begrünung
43	verstopfte Straßenentwässerung kritisiert
44	Aufwertung des Platzes für Fußgänger und Touristen gewünscht
45	Gefahrenstelle wegen schlechter Sicht, Spiegel o.ä. gewünscht
46	Kfz ignorieren häufig FGÜ
47	Elterntaxis, die Gehwege blockieren, sollen unterbunden werden
48	Radfahrer rasen von der Brücke und gefährden Fußgänger; bessere Beschilderung für Radverkehr gewünscht; Einfädelhilfe für Radfahrer gewünscht; Kfz überholen Radfahrer gefährlich vor Kreisverkehr
49	barrierefreie Querung gewünscht
50	Sträucher behindern Sicht beim Einbiegen
51	Barrieren Wilhelm-Blos-Straße zu P+R stören, dort gute Verbindung zu Schule über Brücke
52	Adolf-Knecht-Straße als Fahrradstraße
53	Waldstraße statt Berliner Straße in Radnetz gewünscht
54	KVP Neuer Weg / Wilhelm-Blos-Straße prüfen, da abbiegen für Radfahrer schwierig
55	Knotenpunkt Güterbahnhofstraße / Schafwiesenweg prüfen, schlechte Übersicht, unübersichtlich für Fußgänger, Panoramaweg steil, gefährliche Stelle

BÜRGERANMERKUNGEN

	Allgemein
	Parkmöglichkeiten entlang des Neckars gelobt (teilweise aber kontrovers diskutiert wegen Stadtbild)
	Radboxen am Bahnhof gelobt, Anmietungsdauer für 6 Monate gewünscht
	Fußgängerbrücke bei Neuer Weg gelobt, für Neuer Weg-Nord Aufwertung gewünscht
	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S-Bahn Neckargemünd-Eberbach-Mosbach steigern durch Einbau von zusätzlichen Weichen an geeigneten Stellen, Streckenabschnitte betrieblich weiter optimieren, zusätzliche Ausweichgleise integrieren, im Störfall schneller Entscheider und Servicepersonal vor Ort, Abschlepplok im näheren Umfeld abstellen
	häufige Störungen S-Bahn, weiteres Ausweich-/Abstellgleis zwischen Eberbach und Neckarelz/Neckargmünd gewünscht
	Erhöhung der S-Bahn-Taktung und mehr Sicherheitspersonal gewünscht
	bessere Anbindung der Busse an den Bhf gewünscht, sodass S-Bahnen im 30-min-Takt erreicht werden können; Erreichbarkeit RE nach HD/HN ohne lange Wartezeit gewünscht
	mehr Busse nach Waldbrunn gewünscht
	Ringbuslinie im Stadtgebiet gewünscht (Kaufland, Bahnhof, Nebenstraßen wie Hohenstaufenstr.)
	Zugang zur Stadt von Bhf aus nicht attraktiv
9	autofreier Bereich ab Leopoldsplatz in Innenstadt gewünscht
	zu hohe Geschwindigkeiten in Altstadt gefährden Fußgänger, Autodichte zu hoch, Altstadt wäre zu Fuß auch gut erreichbar
	T 30 auf Friedrichsdorfer Landstraße wird kritisiert
	Radverkehr statt auf Güterbahnhofstraße auf Schafwiesenweg und Neuer Weg führen
	Schulradweg zum Steigeschulzentrum auf Friedrichsdorfer Landstraße gewünscht
	durchgängiges, kreuzungsarmes Radnetz gewünscht
	zentrales Carsharing-Angebot mit größeren Fahrzeugen gewünscht
	mehr Straßengrün wegen Klimaerwärmung gewünscht
	Vorschlag einer Seilbahn als Transportmittel am Ohrsberg
	Schulen sollen im Rad-Zielnetz mehr berücksichtigt werden
	Mitfahrerbänke aufnehmen

Legende

- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges
- Fußgängerzone

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **53.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

BÜRGERANMERKUNGEN

Brombach

Allgemein:
- keine sinnvolle Taktung und Häufigkeit des Busses
- Zugehörigkeit Brombach - Eberbach kritisiert

Vorschlag T 30 wegen Enge

schlechte Fahrbahn

Brombach

Legende

- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges

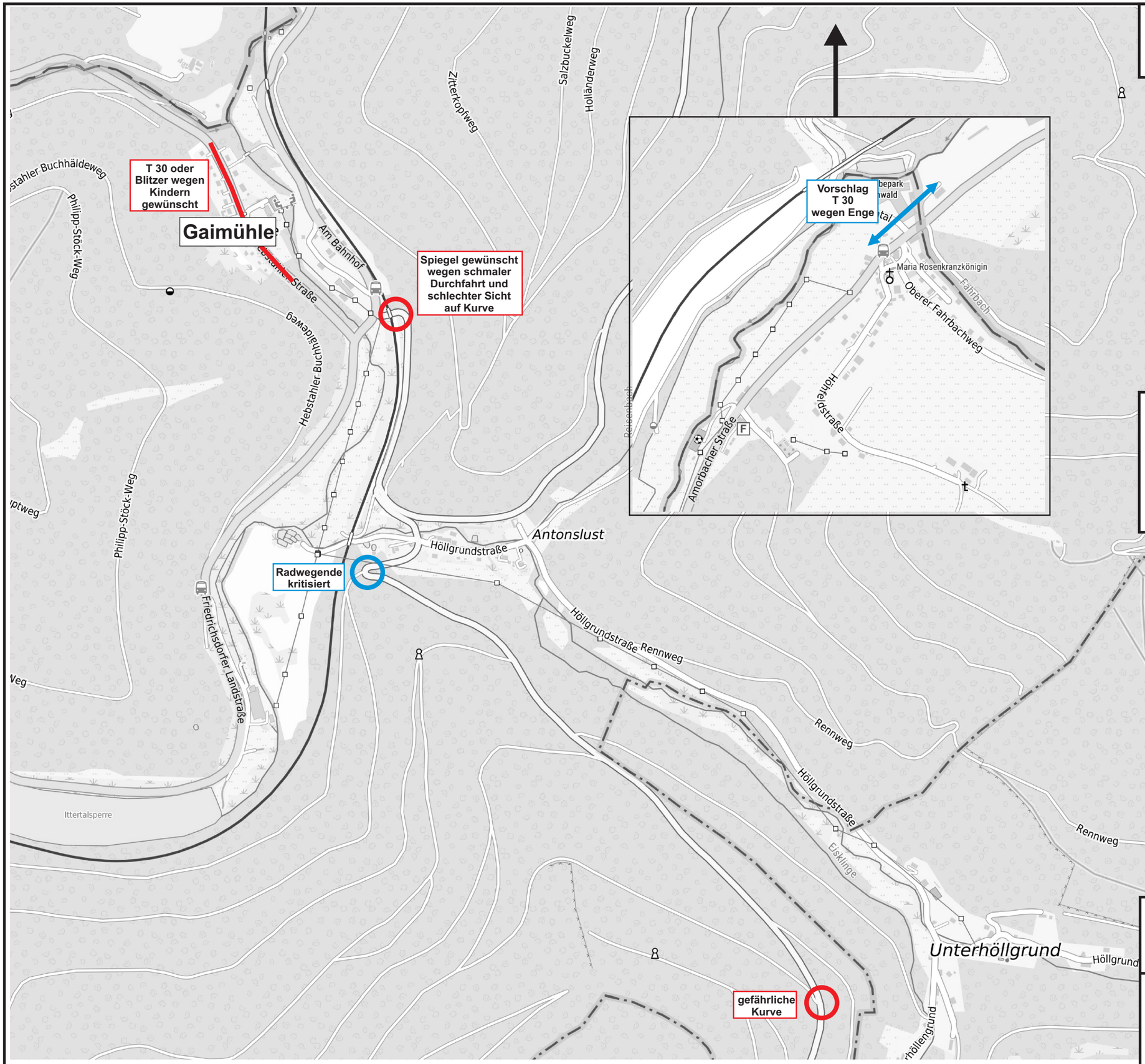
Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **53.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

BÜRGERANMERKUNGEN

Friedrichsdorf / Gaimühle



Allgemein:
- ohne Pkw in Friedrichsdorf schwierig, da Busse selten fahren
- häufigere Fahrten der Linie 56 nach Friedrichsdorf gewünscht, auch an Wochenenden
- Bahnhaltepunkt Friedrichsdorf gewünscht, Möglichkeit für Erreichbarkeit neuer Wohngebiete

Legende
- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **53.3**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

BÜRGERANMERKUNGEN

Neckarwimmersbach/Pleutersbach/Igelsbach

Igelsbach allgemein:
- **Busverbindung: bessere Taktung und Fahrradmitnahme gewünscht**
- **Abstimmung des Busses auf S-Bahn und kleinere Busse für Randzeiten gewünscht**

Nummer	Bürgeranmerkung
1	Geschwindigkeitsüberschreitungen, vor allem Richtung Ortsausgang
2	FGÜ schwer einsehbar wegen ruhendem Verkehr
3	Parken im Kreuzungsbereich in angrenzende Straßen erweitern, da Querung schwierig (Radverbindung Pleudersbach/Allemühl/Schönbrunn)
4	schwierige Parksituation vor Café, Kurve schwer einsehbar
5	Nahversorgung (Supermarkt) für kürzere Einkaufswege und weniger Kfz-Verkehr in die Stadt gewünscht
6	fehlendes ÖPNV-Angebot am Sportgebiet in der Au, Vorschlag einer Anknüpfung der Linie nach Rockenau
7	Missverständliche Markierung als Trennung des Fuß- und Radverkehrs: wird als Zweirichtungsradweg benutzt. Piktrogramme zur Verdeutlichung gewünscht
8	besserer Belag für Radweg gewünscht (Schotter oder Asphalt); Konflikt Fuß- und Radverkehr (rasende Radfahrer)
9	bessere Trennung des Fuß- und Radverkehrs und T30 gewünscht; Übergänge an Brückenanfang und -ende für Radverkehr verbessern
10	es wird schnell um Kurve und über Gehweg gefahren, Fähnchen oder Poller wie auf Gegenseite gewünscht; Querung von Schwanh. Str. (rechter Gehweg) in Beckstr. und über Schwanh. Str. schwierig, da Sicht schlecht
11	beidseitiges Parken (besonders Kfz > 2 t) in der Beckstraße beengt Rettungswege und Gehwege und behindert Anwohner und Radfahrer; Ausweichen des Radverkehrs auf Radweg am Neckar nur bei trockenem Wetter möglich; T30-Überwachung und halbseitiges Parkverbot gewünscht; Vorschlag einseitiges Anwohnerparken und mehr Kontrollen des Ordnungsamts
12	Einfädelstelle für Radverkehr gewünscht (entweder Radweg bis Bushaltestelle verlängern oder vor FGÜ Einfädelstelle wie bei Güterbahnhofstr. schaffen); Radweg Richung Neckar besser kennzeichnen
13	Auf Höhe des Spielplatzes wird gerast und Gehwege zugeparkt; Konfliktstelle Fuß- und Radverkehr wegen schlechter Sicht durch Büsche
14	Umlaufgitter soll entfernt werden, stört Radfahrer
15	einseitiges Parken führt zu Stop und Go, Überholen von Radfahrern kaum möglich, Kurven schlecht einsehbar durch Parken; T30-Schild schlecht einsehbar; Gehwege blockiert durch Mülltonnen und Parken
16	Parken im Kreuzungsbereich und Gartenmauer behindert Sicht; Spiegel gewünscht
17	Busanbindung ungenügend, abends und an Wochenenden zu geringe Taktung
18	zu wenig Parkmöglichkeiten beim Bäcker, Fahrzeuge parken in der Kurve
19	Querung für Kinder zu Haltestelle und zu FGÜ gefährlich, da viele Abbieger, Raser und Kurven werden geschnitten
20	sicherer Fuß-/Gehweg an Kurvenaußenseite gewünscht
21	zu viele parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand, es wird gerast, Verlängerung T30 gewünscht, Kurven schlecht einsehbar, Anwohner sollen auf Grundstücken parken
22	T 50 wegen Lärm gewünscht; Morradverbot oder "Lärmblitzer" gewünscht
23	Kirchweg Neckar Wimmersbach in Radnetz mit aufnehmen
24	Beckstraße ausarbeiten (Vorteile einseitiges Parken mit Schutzstreifen / wechselseitiges Parken aufzeigen)
25	Radverbindungen gewünscht: Elmele + neuer Weg
26	Schild Beckstraße / Neckarbrücke versetzen, da dort bei Autos automatische Schild-Erkennung nicht funktioniert

Pleutersbachbach allgemein:
- **Ruftaxi erweitern dass keine Lücken im ÖPNV entstehen Busse gewünscht von Mo-Fr 5^{00}-21^{00} Uhr, Sa 6^{00}-18^{00} Uhr, So 8^{00}-18^{00} Uhr**

Neckarwimmersbach allgemein:
- **T 30 Schwanheimer Str. Gelobt**
- **mehr Straßenbeleuchtung nachts gewünscht**
- **Hütchen auf Gehweg in Schwanheimer Str. gelobt**
- **Lkw-Verkehr auf Schwanheimer Str. Stöhrend**
- **Blitzer bei T 30 gewünscht**

Legende
- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges

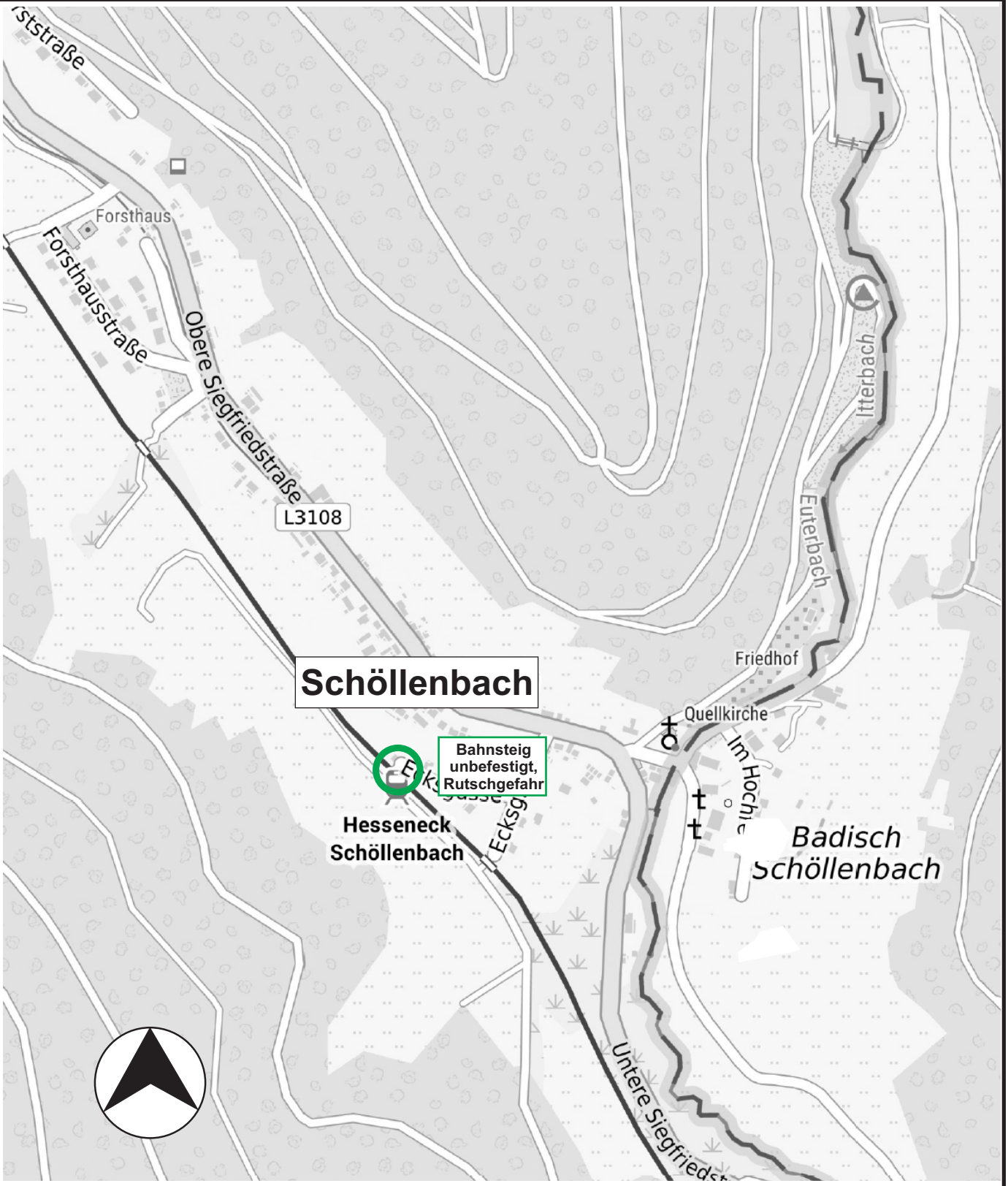
STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 53.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

Allgemein:
Zugehörigkeit Schöllenbach-Eberbach kritisiert

BÜRGERANMERKUNGEN
Schöllenbach



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

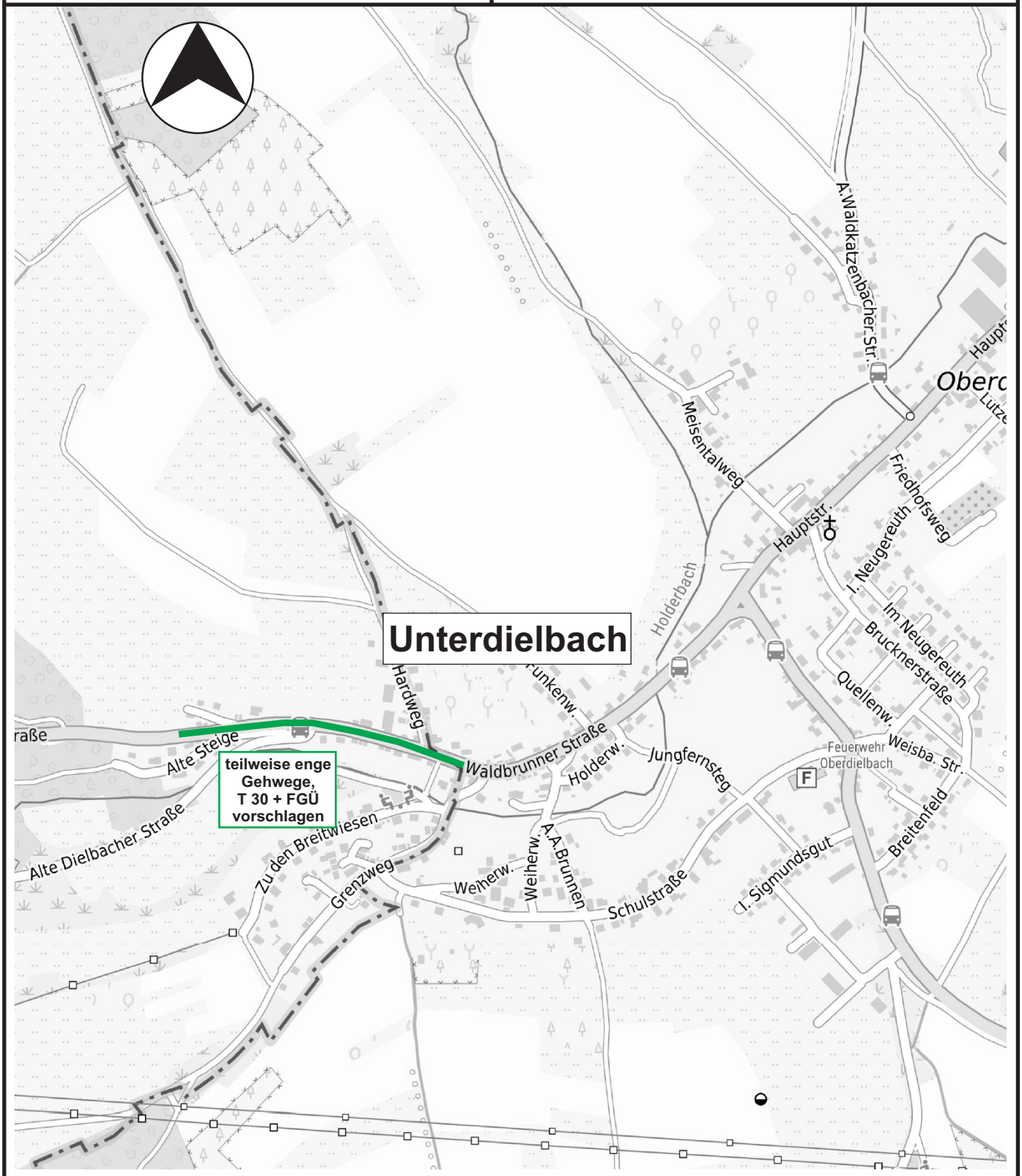
Legende

- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Allgemein:
- kritisiert, dass keine Eberbacher Stadtbusse nach Unterdielbach fahren

BÜRGERANMERKUNGEN
Unterdielbach



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

Legende

- MIV
- Rad
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Sonstiges

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Nr.	Mögliche Maßnahme
1	Radweg RNK Zielnetz
2	Umbau Knoten, Radverkehrsführung
3	Piktogrammkette Hirschhorner Landstraße
4	stabile Radbügel anbringen
5	Umbau Knotenpunkt
6	Radabstellanlagen einrichten
7	Radverkehr in Gegenrichtung freigeben
8	Piktogramm Querung Radverkehr, Fußgänger-LSA
9	Regelung ruhender Verkehr, Piktogrammkette
10	Umbau, Ausleitung Radverkehr
11	Anpassung / Änderung Drängelgitter
12	Hinweis auf querende Radfahrer
13	Piktogrammkette
14	Fahrradstraße Zwingerstraße
15	Piktogrammkette Neckarstraße
16	Buskap, Überleitung Radweg auf Straße, Radweg beschildern
17	Schutzstreifen einseitig Neckarstraße
18	Radweg auf Straße leiten
19	Prüfung Minikreisel, Induktionsschleife Radverkehr, Grünpfeil für Radfahrer aus Güterbahnhofstraße
20	Piktogrammkette Odenwaldstraße / Hohenstaufenstraße
21	Radabstellanlagen erweitern (Stadtmitte)
22	Längsparker statt Schrägparker
23	Fahrradstraße nordwestliche Bahnhofstraße
24	Schutzstreifen einseitig/beidseitig Güterbahnhofstraße
25	Radbügel überdachen und ausschildern, Bewuchs entfernen
26	Rotmarkierung Zu-/Abfahrt Rewe
27	Prüfung Markierung anderer Radweg
28	Rotmarkierung Güterbahnhofstraße
29	Fahrradparkhaus Bahnhof
30	Pfosten statt Umlaufsperre, Weg asphaltieren
31	Geh-/ Radweg beschildern
32	Ausleitung Radverkerh
33	Fahrradstraße Berliner Straße prüfen
34	Radbügel anbringen
35	KVP, im Norden Beschilderung Geh-/Radweg und Überleitung auf Straße
36	Hinweis auf querende Radfahrer, evtl. Querungshilfe
37	Pfosten statt Umlaufsperre
38	Fuß-/ Radwegbrücke Sportgelänge > Innenstadt

MASSNAHMENPOTENZIALE
Radverkehr

Legende

- Zielnetz - Hauptroute
- Zielnetz - Nebenroute
- Fußgängerzone

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.06.2023.pdf

Zielnetz Radverkehr

LEGENDE

— Zielnetz Rad

Auf DIN A3 in Maßstab 1:65.000

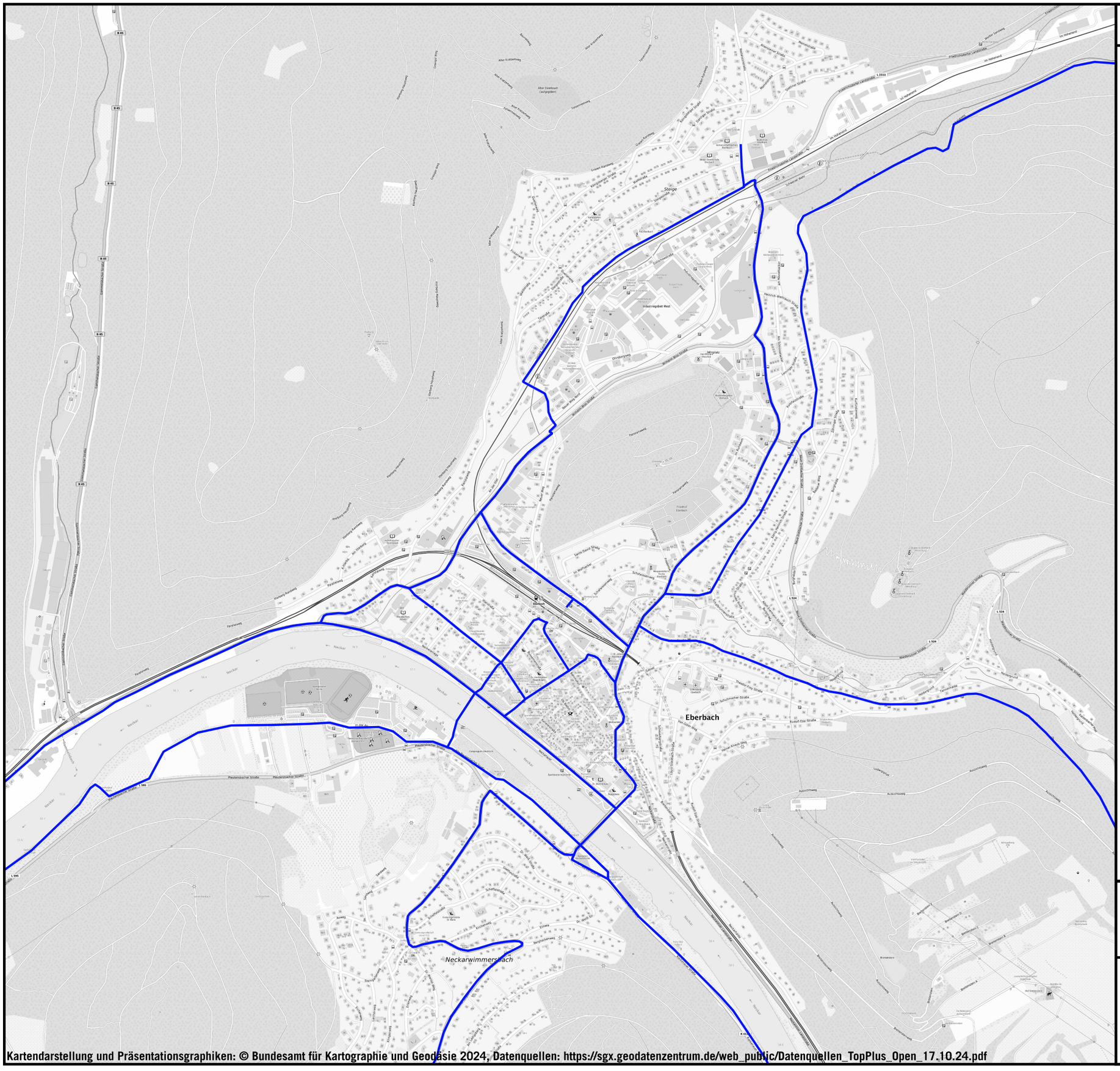
10/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **55.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_17.10.24.pdf

Zielnetz Radverkehr



LEGENDE

— Zielnetz Rad

Auf DIN A3 in Maßstab 1:12.000 10/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **55.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Nr.	Mögliche Maßnahme
1	Holzbrücke sanieren
2	Querungshilfe Fußgänger, evtl. FGÜ prüfen
3	Umbau Knotenpunkt
4	Anpassung ruhender Verkehr, Straßenbegleitgrün
5	Entfall Linksabbiegespur, Verbreiterung Gehwege, Rechts-vor-Links-Regelung
6	Bessere Ausschilderung Tiefgarage
7	Rückbau auf einen Fahrstreifen an Einmündung
8	FGÜ an Kita prüfen trotz Tempo 30-Zone
9	Rückbau Fahrstreifen, Abbau LSA ? vorfahrtgeregelter Knoten, Busprioriserung, Fußgänger-LSA / FGÜ
10	FGÜ prüfen trotz Tempo 20-Zone
11	Vorplatz umgestalten
12	Verbreiterung Gehweg Südseite
13	Verkehrsberuhigter Bereich
14	Umbau / Verkehrsführung verdeutlichen
15	Fußweg ausschildern, Pfosten statt Drängelgitter
16	Sichtbarkeit FGÜ verbessern, Haltestelle überdachen, städtebaulicher Aufwertung
17	Spiegel anbringen
18	Schlafampel statt FGÜ
19	zusätzliche FGÜ L595
20	Umbau Buskap prüfen
21	Einbahnstraße
22	Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Bänke, Begrünung)
23	LSA für Fußgänger als barrierefreie Alternative zu Treppe
24	Umbau Minikreisel
25	Gehwegparken reduzieren, Einzeichnen von Stellplätzen auf Fahrbahn
26	Umbau Minikreisel
27	Verbreiterung und Straßengrün
28	FGÜ / vorgezogener Seitenraum
29	Anpassung Einmündung
30	Regelung ruhender Verkehr / Freihalten Gehweg
31	Umgestaltung / Aufwertung
32	Provisorischer Minikreisel
33	Umgestaltung Güterbahnhofstraße
34	Hecken schneiden um Gehweg freizuhalten
35	LSA anpassen (Wartezeit bei Anforderung für Fuß/Rad verkürzen)
36	Tempo 30
37	Umbau / Rückbau / Straßengrün
38	Mehr Ausweichstellen / Regelung ruhender Verkehr
39	Rückbau Verkehrsfläche / evtl. abknickende Vorfahrt
40	Dunkelampel zur Schlafampel bzw. FGÜ alternativ mit vorgezogenem Seitenraum
41	Engstelle
42	Rückbau / Straßengrün, Verbreiterung Gehwege
43	Umbau Kreisverkehr
44	Umbau Minikreisel / Änderung Hauptverkehrsführung
45	Rückbau Einmündung
46	Nächtliche Beleuchtung ergänzen
47	Markierung entfernen, Radpiktogramme
48	Fußgängerzone mit Lieferzeiten

MASSNAHMENPOTENZIALE
Sonstiges

Legende
- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Zielnetz MIV
- Fußgängerzone

Friedrichstraße - Bahnhofstraße:
langfristig Umbau Shared Space
➡ städtebauliche Aufwertung

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_27.06.2023.pdf

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Route 7

Route11

Route 7

Route 4

Route10

Route2

Route 1

Route9

Route 8

Route 3

Route 6

Route 12

Route 5

Route 13

Route 14

Route 15

FUSSWEGEKONZEPT

Lage der Routen

Eberbach

Neckarwimmersbach

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_11.10.2023.pdf

LEGENDE

- ungesicherte Querung
- ungesicherte Querung barrierefrei
- gesicherte Querung
- gesicherte Querung barrierefrei
- Signalanlage
- Signalanlage barrierefrei
- Fußgängerroute
- Schulweg
- Querungshilfe
- Querungshilfe barrierefrei
- Bushaltestelle
- Bushaltestelle barrierefrei

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

57

Barrierefreies Leben
Lebens(t)räume ohne Grenzen

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Barrierefreies Fußwegekonzept
Eberbach

Barrierefreies Leben
Lebens(t)räume ohne Grenzen

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Route 1	Bahnhof - Michaelskirche - über Route 3 zu	Querung Bahnhofsplatz / Querung Bahnhofstraße (Gehweg rechts) / Querung Friedrichsstraße (Gehweg links) / Querung Bahnhostrasse / Hauptstraße / Links auf Ob Badstraße / weiter Route 2 Richtung Rathaus	Gesicherte Querung (Zebra) Bahnhofsplatz	Ja	Nein	55.000,00 €				
			Gesicherte Querung (Zebra) Bahnhofstraße	Ja	Nein	55.000,00 €				
			Gesicherte Querung (Ampel) Friedrichstraße	Ja	Nein	89.000,00 €				Taktile Führung ggf. auf Kabelschächten im Fußgängerbereich
			ungesicherte Querung Hauptstraße	Ja	Nein	40.000,00 €				Teilweise einebenen von Fahrbereich auf Kopfsteinpflaster (Steine Ausrichten und Einschwemmen)
Besonderheiten	Busbahnhof nicht barrierefrei ausgebaut									
					Gesamt:	239.000,00 €				
Route 2	Nepomuk Kirche - Rathaus	Turnplatz auf Friedrichstraße (Gehwegseite links) / Querung Bahnhofstraße / Querung Ob Badstraße / Querung Friedrichstraße auf Marktlatz	Gesicherter Querung Ampel Bahnhofstraße	Ja	Nein	89.000,00 €				Mobilitäszugang Kirche nicht über Turnplatz erreichbar / Zugang Odenwaldstraße bietet keine Parkmöglichkeit
			Ungesicherte Querung Ob Badstraße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Gesicherte Querung Zebra Friedrichstraße	Ja	Nein	55.000,00 €				
Besonderheiten	Bushaltestelle Pulverturm Prüfen wegen Tiefe Mobiltätseinstieg									
					Gesamt:	184.000,00 €				
Route 3	Rathaus - Mehrzweckhalle	Leopoldsplatz Querung / Friedrichstraße / Obere Badstraße / Querung Hauptstraße in Adolf-Knecht-Straße / Querung Weidenstraße / Zulauf Brückenstraße / Mehrzweckhalle	Gesicherte Querung (Zebra) Freidrichstraße	Ja	Nein	55.000,00 €				Prüfen des Kopfsteinpflasterbelag auf Ebenheit, ggf. Fahrbereich einrichten / Leitsystem prüfen
			ungesichterte Querung in Fußgängerzone (Prüfen!)	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesichterte Querung in Fußgängerzone (Prüfen!)	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesichterte Querung in Fußgängerzone Hauptstraße (Prüfen!)	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesichterte Querung in Fußgängerzone (Prüfen!)	Nein	Nein	40.000,00 €				
			BH Adolf-Knecht-Str. (Hochbiord nachrüsten je 15.000 EUR	Ja	Nein	30.000,00 €				Beidseitig kein Hochbord eingebaut / Stadtauswärts Anfahrt kritisch (Schleppkurve)
			ungesichterte Querung in Fußgängerzone Weidenstraße (Prüfen!)	Nein	Nein	40.000,00 €				

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Besonderheiten										
					Gesamt:	285.000,00 €				
Route 4	Hohenstaufen Gymnasium - Berufschule / Rathaus	Parallelweg (Gehweg links) / Querung Karlsweg (Gehweg links) / Verbindungsweg an der Itterbrücke / Hirschorner Landstraße (Gehweg links) / Querung Wilhelm-Blos-Straße / Friedrich Ebertstraße (Gehweg links) / Querung Friedrich - Ebert - Str. (Gehweg rechts) / Carl-Benz-Straße (Gehweg rechts) / Neckaranlage (Gehweg rechts) / Friedrichstraße (Gehweg links) / Friedrich-Ebert-Str. (Gehweg links) / Querung Friedrich-Ebert-Str. / Leopoldsplatz	gesicherte Querung (Zebra) Karlstalweg	Ja	Ja					Unterführungen Uferstraße haben keine Geländer | Beläge sehr rutschig | Wege im Uferbereich führen teilweise ohne Hinweise auf Treppenanlagen | Teilweise keine Rampen zwischen Ampel und Stadtmauer
			gesicherte Querung Wilhelm-Blos-Str. (Ampel)	Ja	Nein	89.000,00 €				
			gesicherte Querung (Zebra) Friedrich-Ebert-Str.	Ja	Ja					Aufmerksamkeitsfeld führt bei beiden Seiten nicht auf feste Kante
			BH Berufsschule	Ja	Ja					
			gesicherte Querung (Zebra) Friedrich-Ebert - Straße (Rathaus)	Ja	Ja					
Besonderheiten	Haltestelle Berufsschule barrierefrei / Haltestelle Rathaus barrierefrei / Alternativroute Friedrich-Ebert-Str.									
					Gesamt:	89.000,00 €				
Route 5	Rathaus - Grundschule	Leopolplatz / Querung Friedrich-Ebert-Str. (Gehweg rechts) / Querung Friedrichstraße / durch Parkanlage auf Zwingerstraße (Geweg rechts) / Querung Zwingerstraße / Weiderstraße (Gehweg rechts)	gesicherte Querung (Zebra) Friedrich-Ebert - Straße (Rathaus)	Ja	Ja					
			gesicherte Querung (Zebra) Friedrichstraße	Ja	Nein	55.000,00 €				
			ungesicherte Querung Zwingerstraße	Nein	Nein	40.000,00 €				
Besonderheiten										
					Gesamt:	95.000,00 €				
Route 6	Neuer Markt - Obere Badstraße (Fußgängerzone)	Neuer Markt (Gehweg Links) / Querung Neckarstraße / Neuer Markt (links od. rechts) /	gesicherte Querung (Zebra) Neckarstraße	Ja	Ja					

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
		Querung Brunnengasse / Hauptstraße (Gehweg links) / Obere Badstraße	BH_Neuer Markt barrierefrei ausgebaut							BH-Kein Hochbord / Taktiles Leitsystem führt ins nirgendwo / Sitzbänke im Einstiegsbereich | BH Richtung Bahnhof kein Hochbord (Nachrüstung beide Seiten erforderlich)
				Ja	Nein	50.000,00 €				
			ungesicherte Querung Bahnhofstraße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Brunnengasse	Nein	Nein	40.000,00 €				
Besonderheiten	Haltestelle Neuer Markt barrierefrei /									
					Gesamt:	130.000,00 €				
Route 7	Schulzentrum Pestaloziestraße- (über Hohenstaufenstraße) - Bahnhof	Pestalozzistraße (gehweg links) / Querung Berliner Str. / Querung Bahnübergang / Gehweg rechts neben Friedrichsdorfer Landstraße (Querung zufahrt) / Querung Friedrichsdorfer Landstraße / Friedrichsdorfer Landstraße (Gehweg links) / Querung Neue Dielbacher Str. / Neue Dielbacher Str. (Gehweg rechts) / Hohenstaufenstraße (Gehweg rechts) / Querung Hohenstaufenstraße / Querung Friedrichsdorfer Landstraße / Friedrichsdorfer Landstraße (GehwegLink) / in Schafwiesenweg / Querung Schafwiesenweg / Querung Panoramaweg / Querung Güterstraße / Querung REWE-Parkplatz / Querung Gleisanlage Übergang	Gesicherte Querung (Ampel) Berliner Str.							
				Ja	Ja					
			Gesicherte Querung (Ampel)Bahnübergang	Ja	Ja					
			ungesicherte Querung (Zufahrt)	Nein	Nein	40000				
			Gesichere Querung (Ampel) Friedrichsdorfer Landstraße	Ja	Ja					
			ungesicherte Querung Heinrich-Weihrauch-Str.	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Leininger Str.	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Kurpfalzstr.	Nein	Nein	40.000,00 €				
			gesicherte Querung (Zebra) Neue Dielbacher Str.	Ja	Nein	55.000,00 €				
			ungesicherte Querung Hohenstaufenstraße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			gesicherte Querung (Zebra)Fridrichsdorfer Landstraße	Ja	Ja					
			ungesicherte Querung Schafswiesenweg	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Panoramaweg	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Gesicherte Querung (Ampel) Güterbahnhofstraße	Ja	Ja					
			Führung Ampel zu Aufzug Reweparkplatz	Nein	Nein	15.000,00 €				
Besonderheiten	Route Schulzentrum / Bushaltestelle nicht barrierefrei Neue Dielbacher Str. / Querungen im Schafwiesenweg Haus der Pflege usw. prüfen / Bushaltestelle nicht barrierefrei Hohenstaufenstraße /									

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
					Gesamt:	310.000,00 €				
Route 8	BH - Alte Dielbacher Straße - Bahnhof	Alte Dielbacher Straße (Gehweg rechts) / Querung Zufahrten Hodergrund (3x) Seite wegen Therapezentren / Querung Alte Dielbacher Straße / Gehweg links / Friedrichsdorfer Landstrasse Gehweg Links / Querung auf Güterbahnhofstraße Gehweg rechts / Querung Ampel REWE / Über REWE - Parkplatz / Aufzug	ungesicherte Querung Holdergrund	Nein	Nein	40.000,00 €				
			BH Schützenhausweg (beidseitig) á 35.000 EUR	Ja	Nein	70.000,00 €				
			ungesicherte Querung Holdergrund	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Holdergrund	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Alte Dielbacher Straße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			BH Lichtgutstraße (beidseitig) á 35.000 EUR	Ja	Nein	70.000,00 €				
			gesicherte Querung Ampel Friedrichsdorfer Landstraße	Ja	Ja					
			Gesicherte Querung Ampel Güterstraße	Ja	Ja					
Besonderheiten	Bushaltestelle nicht barrierefrei Alte Dielbacher Str. (Schützenhausweg) / Bushaltestelle nicht barrierefrei Alte Dielbacher Str. (Lichtgutstraße) / Bushaltestelle nicht barrierefrei Alte Dielbacher Str. (Rudolf-Epp-Straße) Alternativ									
					Gesamt:	300.000,00 €				
Route 9	Klinik - Bahnhof	Klink / Querung Scheuerbergstraße / Treppenanlage Am Spitalweg / Querung Odenwaldstraße / Güterbahnhofstraße / / Querung REWE-Parkplatz / Querung Gleisanlage Übergang	ungesicherte Querung Scheuerbergstraße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Gässel	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Treppenanalge am Spitalweg nicht barriereifrei ausgebaut	Ja	Nein	25.000,00 €				
			gesicherte Querung Ampel Odenwaldstraße	Ja	Ja					
Besonderheiten	BH - Klinik nicht barrierefrei									
					Gesamt:	105.000,00 €				

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
Route 10	Klinik - Bahnhof (Rollstuhl)	Scheuerbergstraße zu steil für Rollstuhl / Fußwege zu schmal = Kein barrierefreier Zugang möglich								Zufahrt zu Klink für Mobilitätseingeschränke per IV / ÖPNV | Zugang Klink per Plattformlift
Besonderheiten	BH - Klinik nicht barrierefrei		Ausbau der Haltestelle für Mobi.-Eingeschränkte	Ja	Nein	35.000,00 €				
					Gesamt	35.000,00 €				
Route 11	Bahnübergang Berliner Straße / Friedrichsdorfer Landstraße - Bahnhof	Querung Pestalozzistraße / Berliner Straße (Gehweg rechts) / Querung Quellenweg / Querung Bahn / Neuer Weg-Nord (Gehweg rechts) / Querung Neuer Weg-Nord Gehweg Links	ungesicherte Querung Pestalozzistraße	Nein	Nein	40.000,00 €				Über Einkaufszentren
			ungesicherte Querung Hofeinfahrt Haus Nr.13	Nein	Nein	40.000,00 €				Wenn Hofeiunfahrten < 4.00m keine Taktile Führung notwendig
			ungesicherte Querung Hofeinfahrt Haus Nr.12	Nein	Nein	40.000,00 €				Wenn Hofeiunfahrten < 4.00m keine Taktile Führung notwendig
			ungesicherte Querung Hofeinfahrt Haus Nr.10	Nein	Nein	40.000,00 €				Wenn Hofeiunfahrten < 4.00m keine Taktile Führung notwendig
			ungesicherte Querung Hofeinfahrt Haus Nr.8	Nein	Nein	40.000,00 €				Wenn Hofeiunfahrten < 4.00m keine Taktile Führung notwendig
			ungesicherte Querung Hofeinfahrt Haus Nr.6	Nein	Nein	40.000,00 €				Wenn Hofeiunfahrten < 4.00m keine Taktile Führung notwendig
			BH Berliner Straße	Ja	Ja					Anfahrt prüfen wegen Parkplätzen
			ungesicherte Querung Häuserzufahrt Breslauer Straße	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung Quellenweg	Ja	Ja					Nur Sperrfeld bei Nullabsenkung
			gesicherter Übergang Bahn - Neuer Weg-Nord	Ja	Ja					
			BH Neuer Weg - Nord	Nein	Nein	35.000,00 €				ggf. stark verkürzte Haltestelle
			gesicherte Querung Zebra Höhe Kaufland			27.250,00 €				Stadteinwärts nicht ausgebaut / Taktiles Leitsystem auf Seite Kaufland endet nicht an fester Kante

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
			BH Neuer Weg-Nord Kaufland	Ja	Ja					
			Zufahrt Aldi Parkplatz	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Zufahrt Straßenmeisterei	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Zufahrt Sparkassenfilale	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Ungesicherte Querung LIDL Ausfahrt Neuer Weg	Nein	Nein	40.000,00 €				
			ungesicherte Querung auf Brücke Neuer Weg-Nord	Nein	Nein	40.000,00 €				
			gesicherte Querung Ampel Wilhelm-Blos-Straße Ecke Neuer Weg-Nord / Neuer Weg	Nein	Nein	55.000,00 €				
			Ungesicherte Querung Rechtsabbiegespur in Neuer Weg	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Ungesicherte Querung Zufahrt JYSK	Nein	Nein	40.000,00 €				
			Ungesicherte Querung Neuer Weg auf Linke Gehwegseite	Nein	Nein	40.000,00 €				Gehweg auf Höhe Haus 8 zu schmal | alternative gesicherte Querung einrichten
			gesicherte Querung Ampel Güterbahnhofstraße / REWE - Parkplatz | nru einseitig Ausgebaut	Ja	Ja / Nein	27.250,00 €				
			Taktile Führung Ampel / REWE Parkplatz / Aufzug	Ja	Nein	15.000,00 €				
Besonderheiten	BH Berliner Str - barrierefrei / BH Neuer Weg-Nord stadteinwärts nicht barrierefrei / BH Neuer Weg-Nord Kaufland barrierefrei									
					Gesamt:	759.500,00 €				
Route 12	Sportanlagen auf Route 3		ungesicherte Querung Campingplatz							
		In der Au / Alte Pleuteslbacher Straße / Rockenheimer Str. / Neckarbrücke / Mehrzweckhalle / Neckarstraße / Adolf - Knecht-Str. od. Weidenstraße		nein	nein	40.000,00 €				
			Bushaltestelle Rockennauer nicht ausgebaut á 35.000 EUR	nein	nein	70.000,00 €				Bushaltestelle Rockenheimer Straße | Querung Rockenheimer Straße Zebra nicht ausgebaut
			gesicherte Querung Zebra Brücke	nein	nein	55.000,00 €				

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
			Bushaltestelle Stadthalle nicht ausgebaut á 65.000 EUR							Buchtausbau Stadteinwärts sehr kurz / Ausbau prüfen
				Nein	Nein	130.000,00 €				
			gesicherte Querung Zebra Neckarstraße	Ja	Ja					
Besonderheiten	Bushaltestelle Rockenheimer Straße | Querung Rockenheimer Straße Zebra nicht ausgebaut | Bushaltestelle Stadthalle beide Seiten nicht ausgebaut									
					Gesamt:	295.000,00 €				
Route 13	Sportanlagen / über Beckstraße / auf Route 3	In der Au / Alte Pleutelsbacher Straße / Beckstraße (Gehweg links) / Neckarbrücke (Gehweg Links) / Mehrzweckhalle / Neckarstraße / Adolf-Knecht-Straße od. Weidenstraße	ungesicherte Querung Campingplatz							
				nein	nein	40.000,00 €				
			Bushaltestelle Beckstraße Haus 23	nein	nein	40.000,00 €				
			Bushaltestelle Beckstraße Haus 2							BH_Ortsausfahrt: barrierefreier Ausbau / Stark verkürzt / falsch Ausgeführt - taktiles Leitsystem | BH_Stadteinwährts: barrierefreier Ausbau / Geweg zu schmal / Taktile Führung falsch
				ja	ja					
			Bushaltestelle Stadthalle nicht ausgebaut	Ja	Nein	s.o. Route 10				
			gesicherte Querung Zebra Neckarstraße	Ja	Ja					
Besonderheiten	Beckstraße Parksituation (Gehwegparker beidseitig)									
					Gesamt:	80.000,00 €				
Route 14	Schwanheimer Straße auf Route 12 od. 13	Schwanheimer Straße (Gehweg links) / Querung Beckstraße/ Beckstraße (Gehweg links) / Alte Pleutelsbacher Straße	gesicherte Querung Ampel Beckstraße	nein	nein	55.000,00 €				Zufahrt für mobiliätseingeschränkte Personen bis zur ersten Haltestellen empfohlen / danach sehr steil
		BH Schwanheimer Straße	BH barriererfrei ausgebaut	Ja	ja					
Besonderheiten										
					Gesamt:	55.000,00 €				
Route 15	BH Scheffelstraße auf Route 13	Scheffelstraße / Hauweg / Querung Beckstraße	ungesicherte Querung höhe Schillerstraße	nein	nein	40.000,00 €				Route nicht für mobilitäseingeschränkte Personen
			ungesicherte Querung Hauweg	nein	nein	40.000,00 €				

Name	Wege	Wegbeschreibung	Maßnahme	Vorhanden	Barrierefrei	Kosten	Fördersatz	Fördertopf	Antrag	Bemerkung
			ungesicherte Querung Goethestraße	nein	nein	40.000,00 €				
			Treppenanlage Goethe / Dr.Weiß nicht barrierefrei ausgebaut	ja	nein	15.000,00 €				
			ungesicherte Querung Dr-Weiß-Straße	nein	nein	40.000,00 €				
			Treppenanlage Dr.Weiß / Beckstraße nicht barrierefrei ausgebaut	ja	nein	7.500,00 €				
			gesicherte Querung Ampel Beckstraße	nein	nein	4.000,00 €				

Besonderheiten

				Gesamt:	186.500,00 €
	Fördersatz:	Unterstützung Planung:			
Regelsatz Förderung:	50%	10%		Kosten gesamt:	3.148.000,00 €
Erweiteter Satz Fuß-R	75%	20%		Ø-Förderquote 75%:	2.361.000,00 €
Erweiteter Satz Umwe	90%	20%	u.a. Rückbau von Straßen	Gesamtinvest:	787.000,00 €

Einzelene Routen können mit der Ø-Förderquote 75% gerechnet werden

Zielnetz MIV

LEGENDE

— **Hauptnetz MIV**

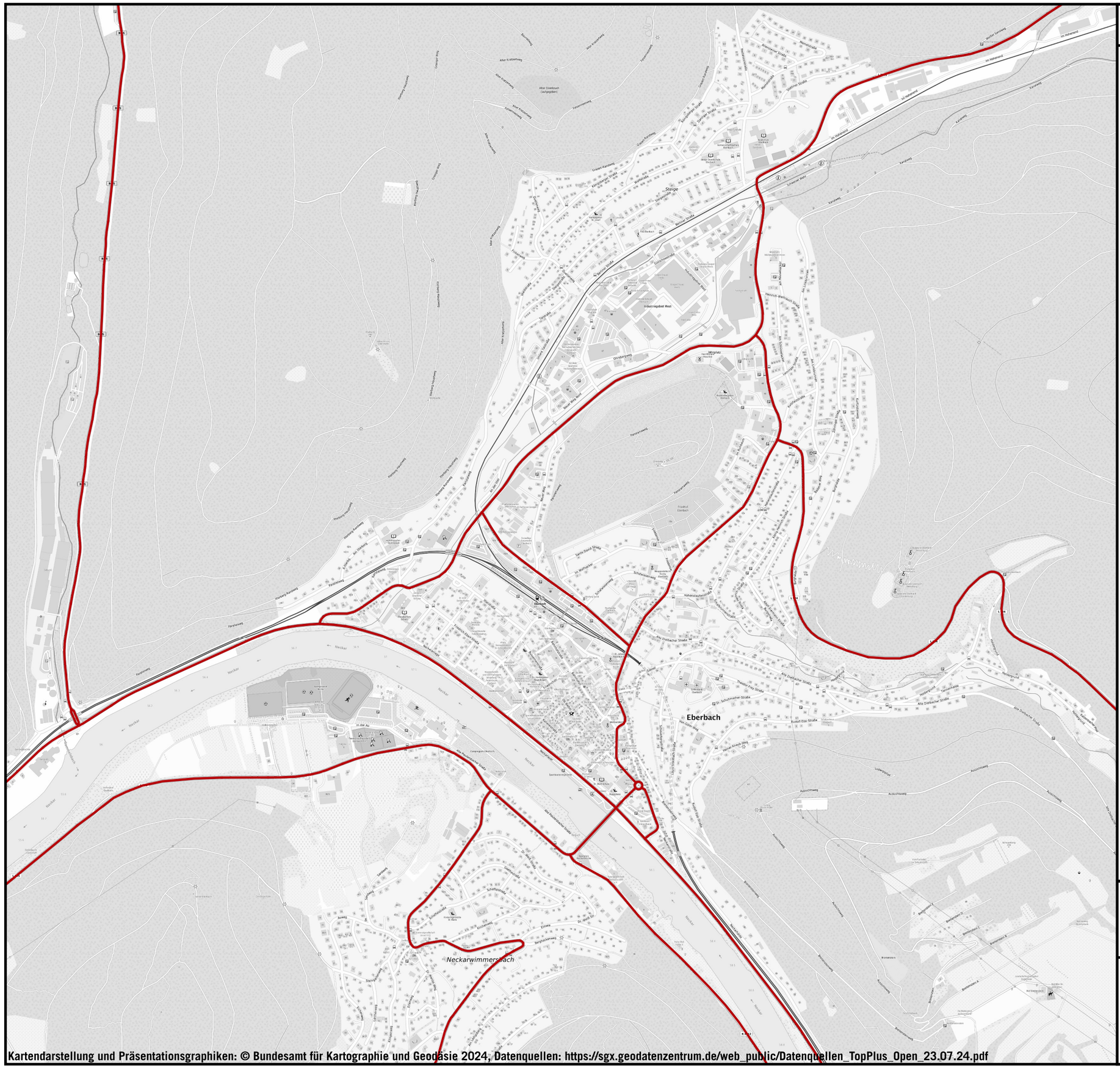
Auf DIN A3 in Maßstab 1:65.000 07/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 59.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_23.07.24.pdf

Zielnetz MIV



LEGENDE

— Hauptnetz MIV

Auf DIN A3 in Maßstab 1:12.000 07/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **59.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSPROGNOSE

Parksituation
Kernstadt nördlicher Teil
Planung
(normale Stellplätze in Behinderten Stellplätze)

Legende:

- absolutes Halteverbot
- eingeschränktes Halteverbot
- markierte Stellplätze
- unmarkierte Stellplätze
- Kunden- und Besucherstellplätze
- Behinderten Stellplätze (Bestand)
- Behinderten Stellplätze (Planung)
- Parkschein
- Parkscheibe
- E-Ladestation
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Parkverbotszone
- 3 Anzahl Stellplätze

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **60.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSPROGNOSE

Parksituation
Kernstadt südlicher Teil
Planung
(normale Stellplätze in Behinderten Stellplätze)

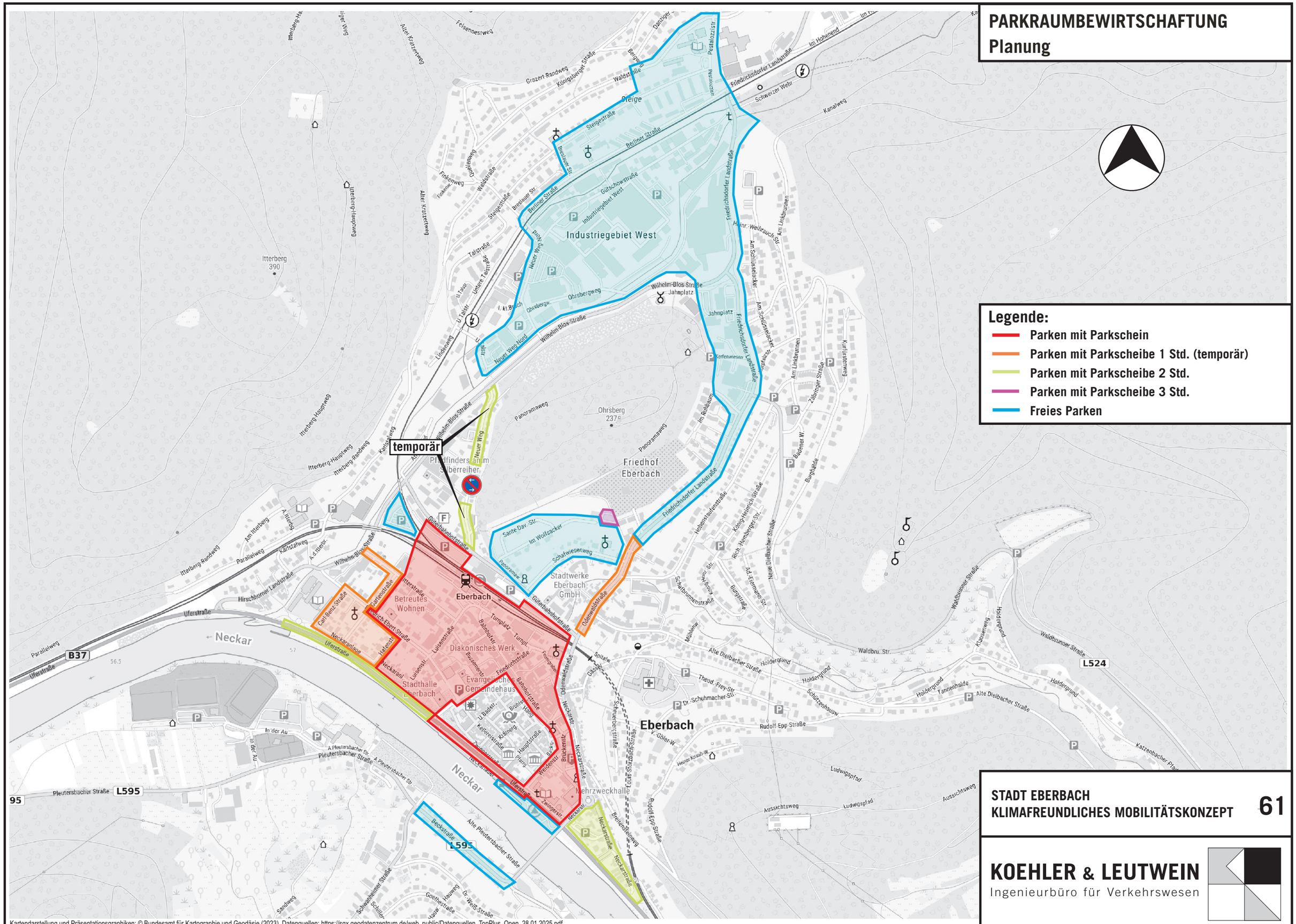
Legende:

- absolutes Halteverbot
- eingeschränktes Halteverbot
- markierte Stellplätze
- unmarkierte Stellplätze
- Kunden- und Besucherstellplätze
- Behinderten Stellplätze (Bestand)
- Behinderten Stellplätze (Planung)
- Parkschein
- Parkscheibe
- E-Ladestation
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Parkverbotszone
- 3 Anzahl Stellplätze

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **60.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG
Planung



Legende:

- Parken mit Parkschein
- Parken mit Parkscheibe 1 Std. (temporär)
- Parken mit Parkscheibe 2 Std.
- Parken mit Parkscheibe 3 Std.
- Freies Parken

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

61

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_28.01.2025.pdf

LADESTATIONEN

Planung

LEGENDE

- Carsharing Bestand
- Ladestationen Bestand
- Ladestationen Planung

Auf DIN A3 in 1:65.000

09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **62.1**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

LADESTATIONEN UND CARSHARING

Planung

LEGENDE

- Carsharing Bestand
- Ladestationen Bestand
- Ladestationen Planung

Auf DIN A3 in 1:12.000

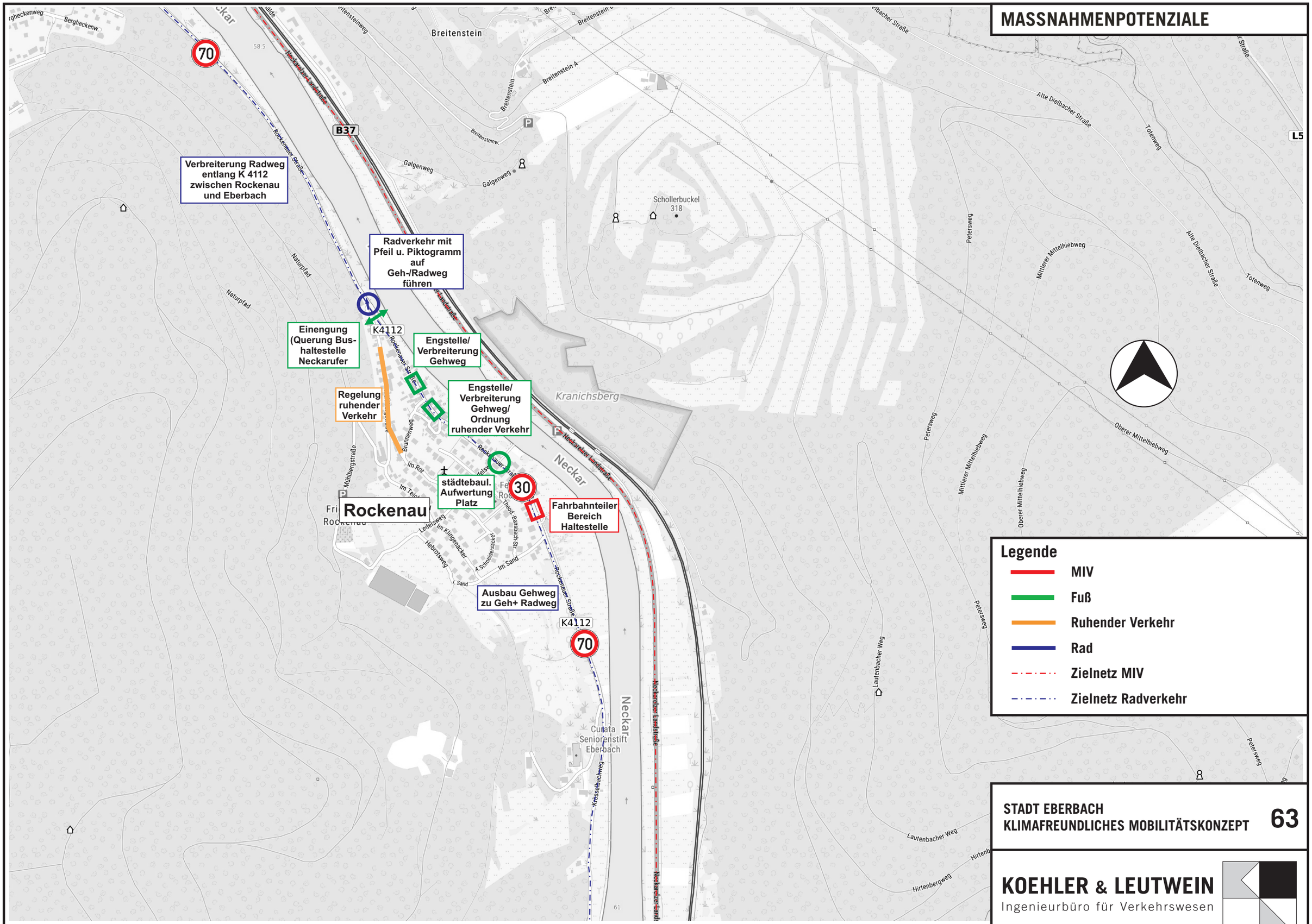
09/24

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **62.2**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_09.09.24.pdf

MASSNAHMENPOTENZIALE



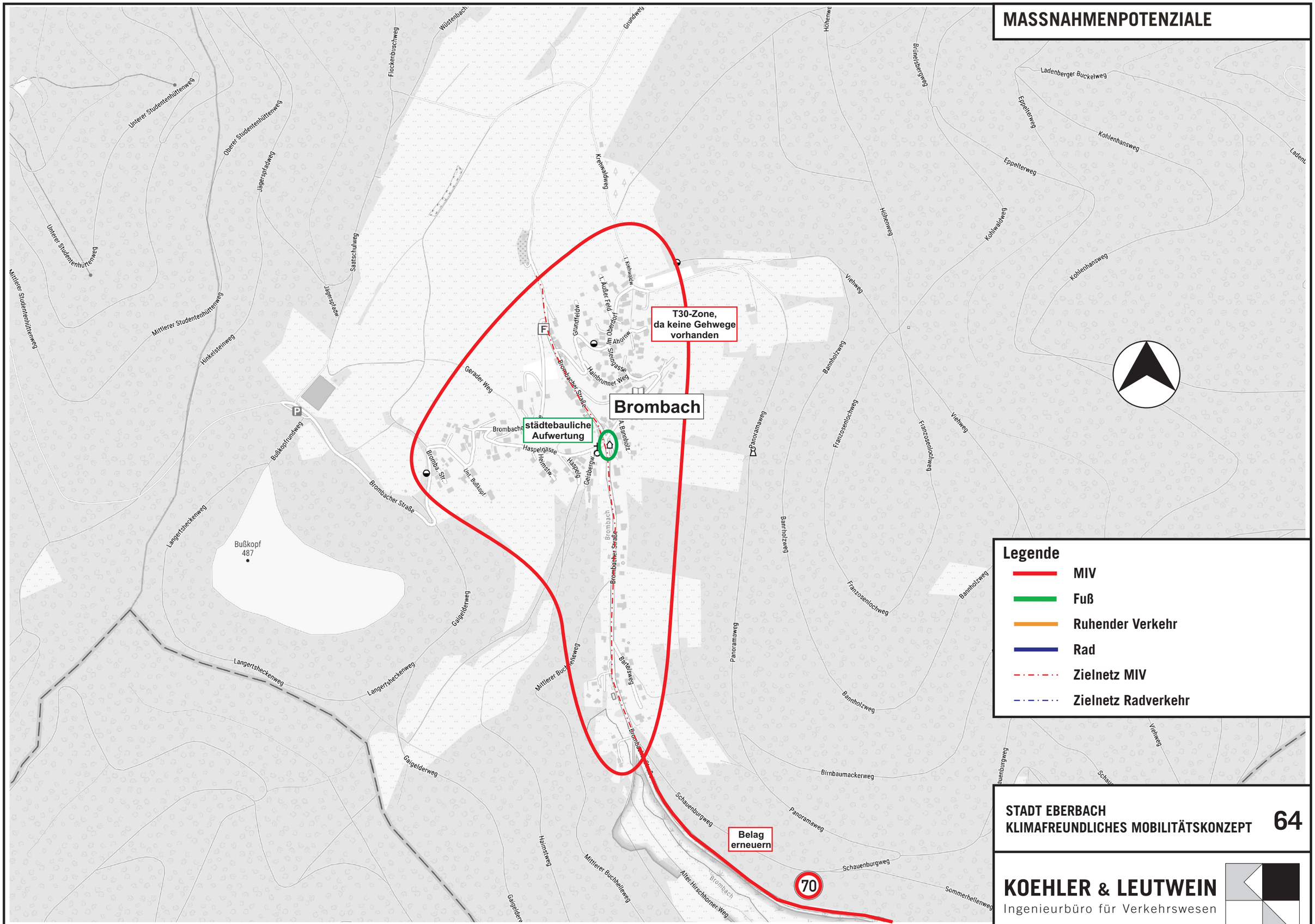
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

63

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNAHMENPOTENZIALE



STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

64

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

MASSNAHMENPOTENZIALE

Fuß-/Radverkehrsbrücke

Alternierendes Parken anordnen, gegenüber Parkverbot

einseitiger Schutzstreifen bergauf anordnen

Buskap+ Verbreiterung Gehweg

zwischen Parkbucht u. Schutzstreifen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m

Verbreiterung Gehweg/ Aufstellbereich Haltestelle+ Querung

Neckarwimmersbach

Busbuchten zu Buskap umgestalten

vorgezogener Seitenraum Höhe Haltestelle

Fahrbahnteiler

Verbreiterung des Radwegs

Legende

- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Rad
- Zielnetz MIV
- Zielnetz Radverkehr

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

MASSNAHMENPOTENZIALE

Piktogramme für Radverkehr, Einmündungen rot markieren

Legende

- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Rad
- Zielnetz MIV
- Zielnetz Radverkehr

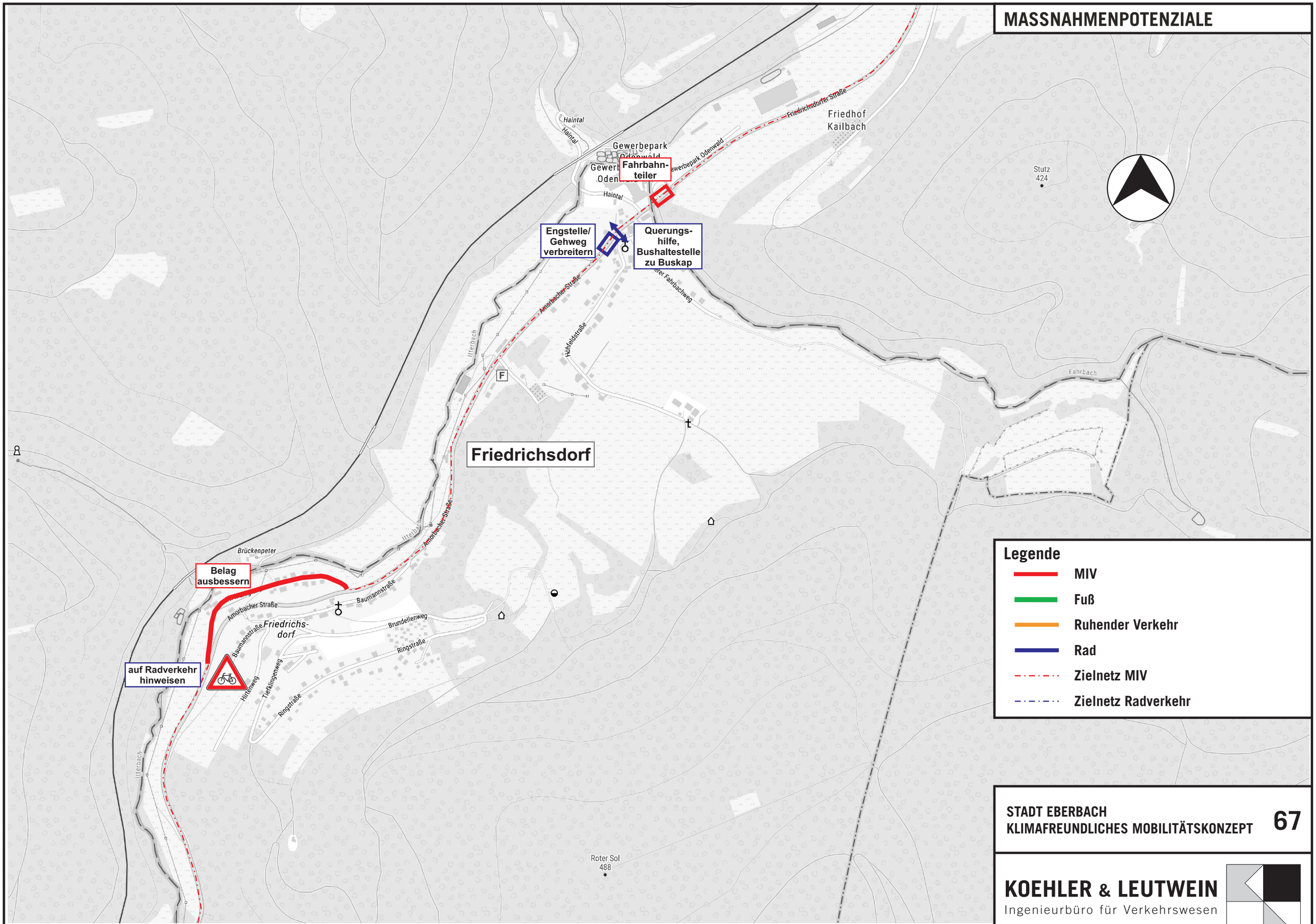
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT

66

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNAHMENPOTENZIALE



Legende

- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Rad
- Zielnetz MIV
- Zielnetz Radverkehr

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNAHMENPOTENZIALE

Bushaltestelle barrierefrei

Fahrbahnteiler

Bushaltestelle barrierefrei

Radfurt markieren

Optimierung Einleitung Radverkehr

Bushaltestelle barrierefrei

Querungshilfe Rad / Fuß

barrierefeier Ausbau/ Straßenrand

Neuordnung ruhender Verkehr

Verbreiterung Gehweg/ Neuordnung ruhender Verkehr

Legende

- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Rad
- Zielnetz MIV
- Zielnetz Radverkehr

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT **68**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_22.05.2025.pdf

MASSNAHMENPOTENZIALE

Fahrbahnteiler

Neuordnung ruhender Verkehr

Querungshilfe

Aufweitung Kurvenbereich

Querungshilfe prüfen

Neubau Radweg prüfen

Piktogramm Radfahrer

30

70

50

70

70

Gaimühle

Antonslust

Unterhöllgrund

Hebstahler Buchhäldeweg

Philipp-Stöck-Weg

Am Bahnhof

Hebstahler Straße

Hebstahler Buchhaldenweg

Zitterkopfweg

Salzbuckelweg

Holländerweg

Höllgrundstraße

Friedrichsdorfer Landstraße

Höllgrundstraße Rennweg

Rennweg

Eisklinge

Ittertalsperre

Gewerbepark Odenwald

Haintal

Maria Rosenkranzkönigin

Oberer Fahrbachweg

Fahrbach

Höhlefeldstraße

Amorbacher Straße

Reisenbach

F

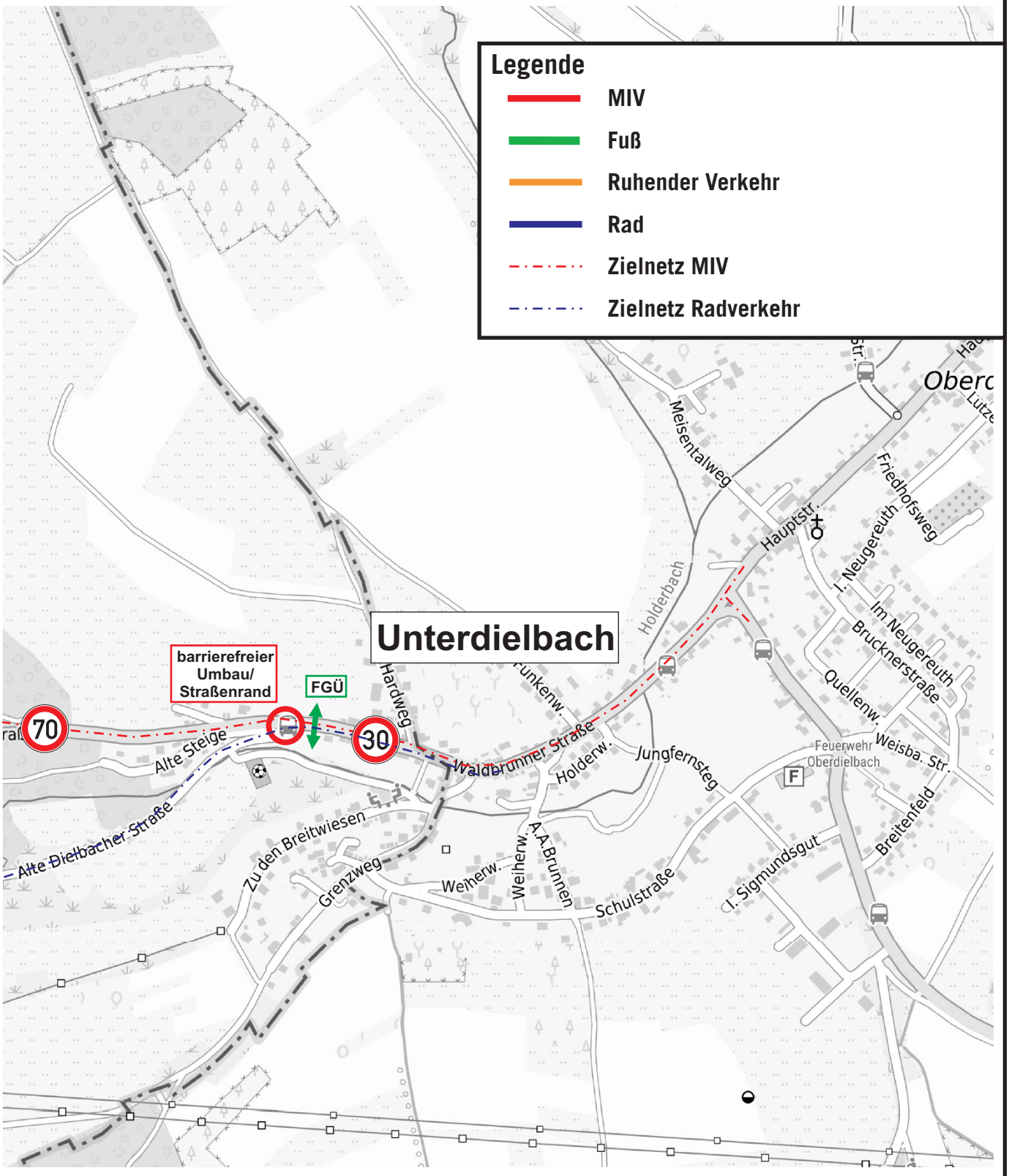
Legende

- MIV
- Fuß
- Ruhender Verkehr
- Rad
- Zielnetz MIV
- Zielnetz Radverkehr

STADT EBERBACH
KLIMAFREUNDLICHES MOBILITÄTSKONZEPT 69

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

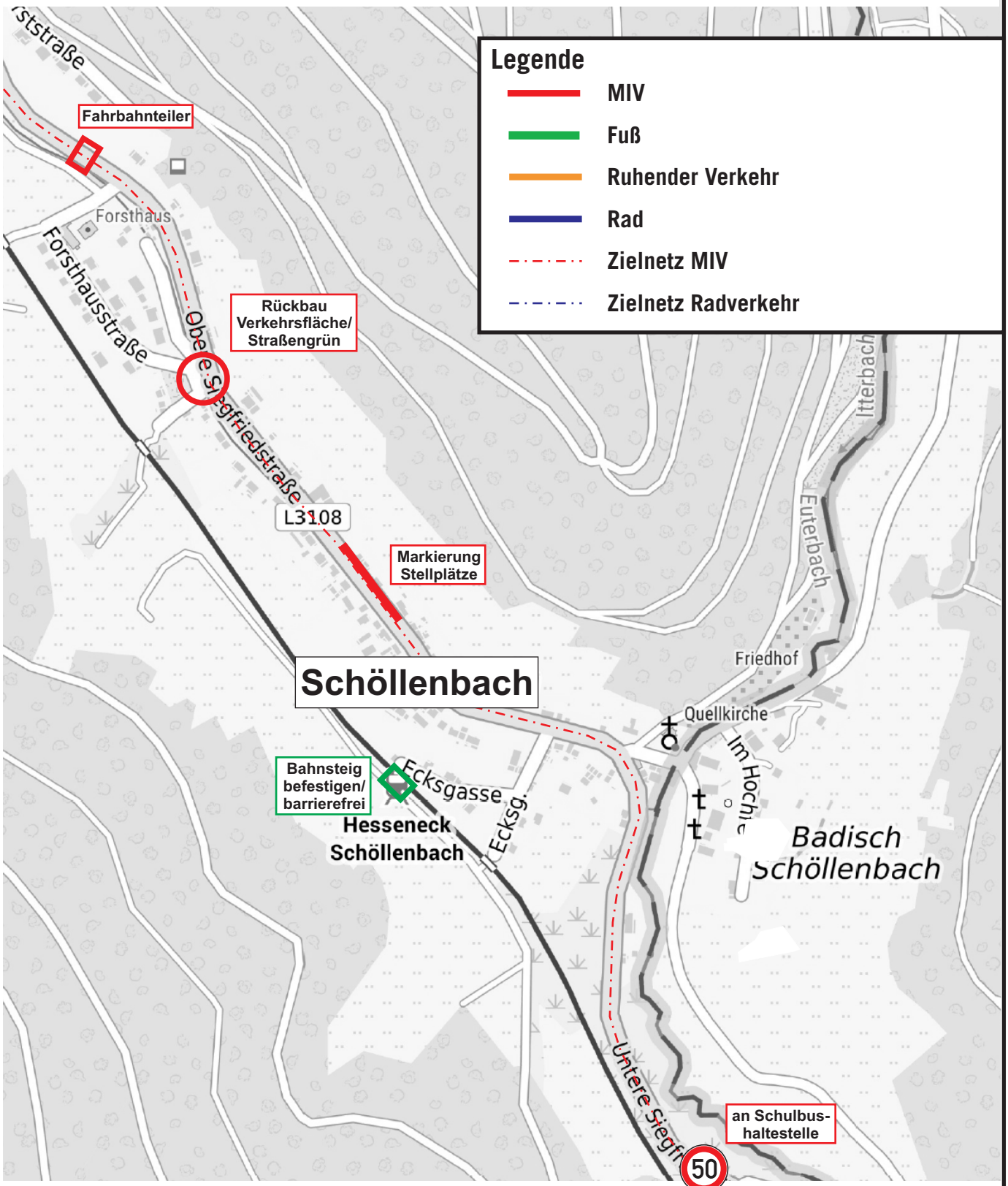
Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

MASSNAHMENPOTENZIALE



Kartendarstellung und Präsentationsgraphiken: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2023), Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.11.2023.pdf

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
I	Radverkehr	1	1	Eberbach	Radweg RNK Zielnetz Uferstraße	●				X		klassifizierte Straße	X		
I	Radverkehr	2	2	Eberbach	Umbau Knotenpunkt mit Radverkehrsführung B 37 / Hirschhorner Landstr.		●				X	klassifizierte Straße	X		
I	Radverkehr	3	3	Eberbach	Piktogrammkette Hirschhorner Landstr.	●			X						X
I	Radverkehr	4	4	Eberbach	stabile Fahrradbügel an Hohenstaufengymnasium	●			X						X
I	Radverkehr	5	5	Eberbach	Umbau Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Str. / Friedrich-Ebert-Str.	●				X			X		
I	Radverkehr	6	6	Eberbach	stabile Fahrradbügel an Theodor-Frey-Schule	●			X						X
I	Radverkehr	7	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Itterstr.	●			X						X
I	Radverkehr	8	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Bussemerstr.	●			X						X
I	Radverkehr	9	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Friedrichstr.	●			X						X
I	Radverkehr	10	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Bahnhofstr.	●			X						X
I	Radverkehr	11	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Brückenstr. (bei Michaelskirche)	●			X						X
I	Radverkehr	12	7	Eberbach	Freigabe entgegen der Einbahnstr. Adolf-Knecht-Str.	●			X						X
I	Radverkehr	13	8	Neckarwimmersbach	Piktogramm Querung Radverkehr, Fußgänger-LSA Campingplatz / Beckstr.	●				X				X	
I	Radverkehr	14	9	Neckarwimmersbach	Regelung ruhender Verkehr mit Piktogrammkette Beckstr.	●			X			klassifizierte Straße		X	
I	Radverkehr	15	10	Neckarwimmersbach	Umbau Knotenpunkt mit Ausleitung Radverkehr Beckstr- / Rockenauer Str.		●			X			X		
I	Radverkehr	16	11	Neckarwimmersbach	Anpassung/Änderung Drängelgitter Rockenauer Str. / Kirchenweg	●			X						X
I	Radverkehr	17	12	Neckarwimmersbach	Hinweis auf querende Radfahrer Rockenauer Str. / Alte Pleutersbacher Str.	●			X						X
I	Radverkehr	18	13	Eberbach	Piktogrammkette Brücke	●			X			klassifizierte Straße			X
I	Radverkehr	19	14	Eberbach	Fahrradstraße Zwingerstr. Ost	●			X					X	
I	Radverkehr	20	15	Eberbach	Piktogrammkette Neckarstraße	●			X						X
I	Radverkehr	21	16	Eberbach	Buskap, Überleitung Radweg auf Straße, Radweg beschildern Neckarstr. Höhe KVP	●			X				X		
I	Radverkehr	22	17	Eberbach	einseitiger Schutzstreifen Adolf-Knecht-Str.-Brückenstr.-Odenwaldstr.	●			X			Schutzstreifen bergauf		X	

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
I	Radverkehr	23	18	Eberbach	Überleitung Radweg auf Straße Odenwaldstr. Höhe Neuer Markt	●			X						X
I	Radverkehr	24	19	Eberbach	Grünpfeil Rechtsabbieger für Radfahrer von Güterbahnhofstr. in Odenwaldstr.	●			X						X
I	Radverkehr	25	19	Eberbach	Induktionsschleife für Radverkehr an Güterbahnhofstr./Odenwaldstr.	●			X						X
I	Radverkehr	26	20	Eberbach	Piktogrammkette Odenwaldstr. / Hohenstaufenstr.	●			X						X
I	Radverkehr	27	21	Eberbach	stabile Fahrradbügel an Leopoldsplatz/Stadtmitte	●			X						X
I	Radverkehr	28	22	Eberbach	Längsparker statt Schrägparker Bahnhofstr. West	●			X						X
I	Radverkehr	29	23	Eberbach	Fahrradstraße Bahnhofstr. West	●			X					X	
I	Radverkehr	30	24	Eberbach	Schutzstreifen einseitig/beidseitig Güterbahnhofstr. Ost	●			X					X	
I	Radverkehr	31	25	Eberbach	nördlich Bahnhof überdachte, Radbügel überdachen, ausschildern, Bewuchs entfernen		●		X						X
I	Radverkehr	32	26	Eberbach	Rotmarkierung Zu-/Abfahrt Rewe/Güterbahnhofstr.	●			X						X
I	Radverkehr	33	27	Eberbach	Prüfung Markierung anderer Radweg Güterbahnhofstr. West	●				X		nicht benutzungspflichtiger Radweg			X
I	Radverkehr	34	28	Eberbach	Rotmarkierung Wilhelm-Blos-Straße/Güterbahnhofstr.	●			X			klassifizierte Straße			X
I	Radverkehr	35	29	Eberbach	Fahrradparkhaus Bahnhof		●				X		X		
I	Radverkehr	36	30	Eberbach	Weg zwischen Steigestr. und Untere Talstr. asphaltieren, Umlaufsperre durch Pfosten ersetzen		●			X				X	
I	Radverkehr	37	31	Eberbach	Geh-/Radweg beschildern untere Talstr.	●			X						X
I	Radverkehr	38	32	Eberbach	Ausleitung Radverkehr Neuer Weg / Berliner Str.		●		X						X
I	Radverkehr	39	33	Eberbach	Fahrradstraße Berliner Straße prüfen	●			X					X	
I	Radverkehr	40	34	Eberbach	stabile Fahrradbügel an Gemeinschafts-/Realschule	●			X						X
I	Radverkehr	41	35	Eberbach	Beschilderung Wilhelm-Blos-Str./Friedrichsdorfer Landstr. Geh-/Radweg im Norden, dann Überleitung auf Straße	●			X						X
I	Radverkehr	42	36	Eberbach	Hinweis auf querende Radfahrer, evtl. Querungshilfe Hohenstaufenstr. / Neue Dielbacher Str.	●			X						X
I	Radverkehr	43	37	Eberbach	Pfosten statt Umlaufsperre Neue Dielbacher Str.	●			X						X

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
I	Radverkehr	44	38	Eberbach	Fuß-/Radwegbrücke Sportgelände zu Innenstadt	●					X		X		
I	Radverkehr	45	-	Brombach	Erneuerung Belag K 4117	●					X		X		
I	Radverkehr	46	-	Friedrichsdorf	Belag Im Mühlgrund ausbessern		●			X			X		
I	Radverkehr	47	-	Friedrichsdorf	Amorbacher Str./Im Mühlgrund auf Radverkehr hinweisen	●			X						X
I	Radverkehr	48	-	Lindach	Piktogramme für Radverkehr in Lindenstr.		●		X						X
I	Radverkehr	49	-	Lindach	Rotmarkierungen Einmündungen Lindenstr.	●			X						X
I	Radverkehr	50	-	Neckarwimmersbach	einseitiger Schutzstreifen bergauf Schwanheimer Str. mit Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten	●			X				X		
I	Radverkehr	51	-	Friedrichsdorf	Engstelle/Gehweg verbreitern Amorbacher Str. / Höhfeldstr.	●				X				X	
I	Radverkehr	52	-	Friedrichsdorf	Querungshilfe, Bushaltestelle zu Buskap Amorbacher Str. / Höhfeldstr.	●				X				X	
I	Radverkehr	53	-	Rockenau	Radverkehr mit Pfeil und Piktogramm auf Geh-/Radweg führen Rockenauer Straße / Mühlbergstraße		●		X						X
I	Radverkehr	54	-	Rockenau	Verbreiterung des Radwegs entlang der K 4112 zwischen Rockenau und Eberbach	●					X		X		
I	Radverkehr	55	-	Rockenau	Ausbau Gehweg zu Geh-/Radweg Rockenauer Straße		●				X		X		
I	Radverkehr	56	-	Igelsbach	Optimierung der Einleitung des Radverkehrs		●			X				X	
I	Radverkehr	57	-	Igelsbach	Querungshilfe Fuß- und Radverkehr		●			X				X	
I	Radverkehr	58	-	Igelsbach	Radfurt über B45 markieren	●			X			klassifizierte Straße			X
I	Radverkehr	59	-	Gaimühle	Piktogramme für Radfahrer in K4113	●			X			klassifizierte Straße			X
I	Radverkehr	60	-	Gaimühle	Neubau Radweg parallel zu K4113 prüfen		●			X		klassifizierte Straße	X		

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
II	Fußverkehr	61	1	Eberbach	Sanierung Holzbrücke Theodor-Frey-Schule		●			X				X	
II	Fußverkehr	62	2	Eberbach	Prüfung Querungshilfe Hirschhorner Landstr., evtl. FGÜ		●			X				X	
II	Fußverkehr	63	8	Eberbach	FGÜ an Kita Bussemerstr. prüfen trotz T30-Zone	●			X						X
II	Fußverkehr	64	10	Eberbach	FGÜ Friedrichstr. prüfen trotz T20-Zone	●			X						X
II	Fußverkehr	65	11	Eberbach	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz	●					X		X		
II	Fußverkehr	66	12	Eberbach	Verbreiterung Gehweg Südseite Itterstr.	●				X				X	
II	Fußverkehr	67	13	Eberbach	Verkehrsberuhigter Bereich Feuergrabengasse		●		X						X
II	Fußverkehr	68	15	Eberbach	Fußweg ausschildern, Pfosten statt Drängelgitter Feuergrabengasse / Odenwaldstr.	●			X						X
II	Fußverkehr	69	16	Eberbach	Sichtbarkeit FGÜ Neckarstr./Neuer Markt verbessern, Haltestelle überdachen		●		X					X	
II	Fußverkehr	70	18	Eberbach	Schlafampel Adolf-Knecht-Str. statt FGÜ	●			X					X	
II	Fußverkehr	71	19	Eberbach	zusätzliche FGÜ L 595 Neckarbrücke	●				X				X	
II	Fußverkehr	72	22	Eberbach	Aufwertung der Aufenthaltsqualität Neckarlauer (Bänke, Begrünung)			●			X		X		
II	Fußverkehr	73	23	Eberbach	LSA für Fußgänger als barrierefreie Alternative zu Treppe über Uferstr.		●			X				X	
II	Fußverkehr	74	28	Eberbach	FGÜ / vorgezogener Seitenraum Alte Dielbacher Str.	●				X				X	
II	Fußverkehr	75	34	Eberbach	Bewuchs Neuer Weg zurückschneiden	●			X						X
II	Fußverkehr	76	35	Eberbach	LSA Wilhelm-Blos-Str./Neuer Weg anpassen (Wartezeit Fuß/Rad verkürzen)	●			X						X
II	Fußverkehr	77	40	Eberbach	Dunkelampel zur Schlafampel bzw. FGÜ alternativ mit vorgezogenem Seitenraum Pestalozzistr. Schulzentrum	●				X				X	
II	Fußverkehr	78	41	Eberbach	Engstelle Pestalozzistr. Schulzentrum	●				X				X	
II	Fußverkehr	79	46	Eberbach	nächtliche Beleuchtung Hohenstaufenstr.	●			X					X	
II	Fußverkehr	80	48	Eberbach	Fußgängerzone Bahnhofstr. Ost mit Lieferzeiten		●			X				X	
II	Fußverkehr	81	-	Brombach	städtebauliche Aufwertung Brombacher Str. Ortsmitte			●		X				X	

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
II	Fußverkehr	82	-	Neckarwimmersbach	Buskap + Verbreiterung Gehweg Schwanheimer Str. / Auweg	●				X				X	
II	Fußverkehr	83	-	Neckarwimmersbach	Vebreiterung Gehweg / Aufstellbereich Haltestelle + Querung Schwanheimer Str. Haltestelle Schwanh. Str.	●				X				X	
II	Fußverkehr	84	-	Neckarwimmersbach	vorgezogener Seitenraum Höhe Haltestelle Sändelsiedlung, Schwanheimer Str. / Geranienweg	●				X				X	
II	Fußverkehr	85	-	Rockenau	Einengung (Querung Bushaltestelle / Neckarufer) Rockenauer Str. / Mühlbergstr.	●				X				X	
II	Fußverkehr	86	-	Rockenau	Engstelle / Verbreiterung Gehweg Rockenauer Str. / Brunnenweg	●				X				X	
II	Fußverkehr	87	-	Rockenau	Engstelle / Verbreiterung Gehweg / Ordnung ruhender Verkehr Am Lindenstein	●				X				X	
II	Fußverkehr	88	-	Rockenau	städtebauliche Aufwertung Platz			●		X				X	
II	Fußverkehr	89	-	Pleutersbach	Neubau Gehweg mit Neuordnung ruhender Verkehr		●			X				X	
II	Fußverkehr	90	-	Gaimühle	Querungshilfe Am Bahnhof		●			X				X	
II	Fußverkehr	91	-	Gaimühle	Querungshilfe K4114 prüfen		●			X				X	
II	Fußverkehr	92	-	Unterdielbach	Fußgängerüberweg Waldbrunner Straße	●			X						X
II	Fußverkehr	93	-	Schöllenbach	Befestigung / Barrierefreier Ausbau Bahnsteig		●			X				X	

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
III	Kfz-Verkehr	94	3	Eberbach	Umbau Knotenpunkt Wilhelm-Blos-Str. / Friedrich-Ebert-Str.	●				X			X		
III	Kfz-Verkehr	95	4	Eberbach	Anpassung ruhender Verkehr, Straßenbegleitgrün Friedrich-Ebert-Str.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	96	5	Eberbach	Entfall Linksabbiegestreifen, Verbreiterung Gehwege, Rechts-vor-Links-Regelung Luisenstr. / Friedrich-Ebert-Str.	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	97	6	Eberbach	Bessere Ausschilderung Tiefgarage Leopoldsplatz			●	X						X
III	Kfz-Verkehr	98	7	Eberbach	Rückbau auf einen Fahrstreifen an Einmündung Friedrich-Ebert-Str./Friedrichstr.	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	99	9	Eberbach	Rückbau Fahrstreifen, Abbau LSA Friedrichstr./Bahnhofstr. (vorfahrtgeregelter Knoten, Buspriorisierung, Fußgänger-LSA/FGÜ)	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	100	14	Eberbach	Umbau / Verkehrsführung verdeutlichen Friedrichstr. / Turnpl.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	101	17	Eberbach	Spiegel an Breitensteinweg/Neckarstr.		●		X						X
III	Kfz-Verkehr	102	20	Eberbach	Umbau Buskap prüfen		●			X					X
III	Kfz-Verkehr	103	21	Eberbach	Einbahnstraße Zwingerstr.		●		X						X
III	Kfz-Verkehr	104	24	Eberbach	Minikreisel Neckarstr./Beckstr./Rockenauer Str.		●		X					X	
III	Kfz-Verkehr	105	25	Neckarwimmersbach	Alternierendes Parken anordnen, gegenüber Parkverbot Beckstr.	●			X					X	
III	Kfz-Verkehr	106	26	Eberbach	Prüfung Minikreisel Güterbahnhofstr./Odenwaldstr.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	107	27	Eberbach	Verbreiterung und Straßengrün Odenwaldstr. Höhe St. Johannes Nepomuk		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	108	29	Eberbach	Anpassung Einmündung Friedrichsdorfer Landstr. / Hohenstaufenstr.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	109	30	Eberbach	Regelung ruhender Verkehr Friedrichsdorfer Landstr.		●		X					X	
III	Kfz-Verkehr	110	30	Eberbach	Regelung ruhender Verkehr Alte Dielbacher Str. West		●		X					X	
III	Kfz-Verkehr	111	31	Eberbach	Umgestaltung / Aufwertung Parkplätze Bahnhof			●			X		X		
III	Kfz-Verkehr	112	32	Eberbach	provisorischer Minikreisel Güterbahnhofstr./Neuer Weg		●		X					X	

Kategorie		Lfd. Nr.	Nr. in Plan	Stadtteil	Maßnahme	Priorisierung			Zeithorizont in Jahren			Bemerkungen	Kosten für die Stadt Eberbach		
						hoch ●	mittel ●	niedrig ●	kurz (1-2)	mittel (3-7)	lang (>7)		hoch	mittel	moderat
III	Kfz-Verkehr	113	33	Eberbach	Umgestaltung Güterbahnhofstraße	●					X		X		
III	Kfz-Verkehr	114	36	Eberbach	Tempo 30 Berliner Str. Süd	●			X						X
III	Kfz-Verkehr	115	37	Eberbach	Umbau / Rückbau / Straßengrün Berliner Str. / Breslauer Str.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	116	38	Eberbach	Regelung ruhender Verkehr Berliner Str. (Ausweichstellen)		●		X					X	
III	Kfz-Verkehr	117	39	Eberbach	Rückbau Verkehrsfläche / evtl. abknickende Vorfahrt Berliner Str. / Pestalozzistr.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	118	42	Eberbach	Rückbau / Straßengrün, Verbreiterung Gehwege Pestalozzistr. / Waldstr.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	119	43	Eberbach	KVP Wilhelm-Blos-Str./Friedrichsdorfer Landstr.		●				X		X		
III	Kfz-Verkehr	120	44	Eberbach	Umbau Minikreisel / Änderung Hauptverkehrsführung Friedrichsdorfer Landstr. / Neue Dielbacher Str.		●			X			X		
III	Kfz-Verkehr	121	45	Eberbach	Rückbau Einmündung Neue Dielbacher Str. / Zähringer Str.		●			X				X	
III	Kfz-Verkehr	122	47	Eberbach	Markierung Entfernen, Radpiktogramme Hohenstaufenstr.		●		X						X
III	Kfz-Verkehr	123	-	Brombach	T30 innerorts			●		X					X
III	Kfz-Verkehr	124	-	Brombach	T70 Brombacher Str.		●		X						X
III	Kfz-Verkehr	125	-	Neckarwimmersbach	Busbuchten zu Buskap umgestalten	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	126	-	Neckarwimmersbach	Fahrbahnteiler Schwanheimer Str. / Ludwig-Uhland-Str.	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	127	-	Oberdorf	Fahrbahnteiler Amorbacher Str. / Gewerbepark Odenwald	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	128	-	Rockenau	T 70 Rockenauer Str. außerorts	●			X						X
III	Kfz-Verkehr	129	-	Rockenau	T 30 Rockenauer Str. innerorts	●			X						X
III	Kfz-Verkehr	130	-	Rockenau	Regelung ruhender Verkehr Mühlbergstr.		●		X						X
III	Kfz-Verkehr	131	-	Rockenau	Fahrbahnteiler Rockenauer Str. Bereich Haltestelle	●				X				X	
III	Kfz-Verkehr	132	-	Neckarwimmersbach	T30 Schwanheimer Straße	●			X						X