Stadt Haßfurt
ISEK
Gesamtverkehrskonzept – Innenstadt

Juli 2013

Dipl.-Ing. Thomas Pickel
Dipl.-Ing. Martin Zahn

R+T Topp Huber-Erler Hagedorn
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt

Anlass

Die historische Innenstadt der Stadt Haßfurt soll durch ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) im Rahmen des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gestärkt werden. Mit dem ISEK werden langfristig orientierte integrierte Entwicklungs- und Handlungsleitlinien erarbeitet, um die Lebensqualität der Stadt Haßfurt und Attraktivität zu sichern und zu stärken. Im Rahmen des ISEK soll auch festgestellt werden, welche Handlungsleitlinien für die Stadtentwicklung - insbesondere für die Innenstadt - zukünftig erforderlich sind, basierend auf der Analyse der bisher im Rahmen der Stadtentwicklung und der Stadtsanierung erreichten Ergebnisse.

Dazu ist eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Fachbereiche und Themenfelder erforderlich. Entsprechend münden die planerischen Ergebnisse der Fachbereiche Stadtplanung, Tourismus / Gastronomie / Dienstleistung, Einzelhandel und Verkehr in das ISEK als gemeinsamen Abschlussbericht.

Der vorliegende Bericht des Teilbereichs Verkehr dient der Dokumentation und detaillierteren Erläuterung, ansonsten ist er inhaltlich ein Bestandteil des ISEK. Durch die Integration des Gesamtverkehrskonzeptes in das ISEK wird ein schlüssiges Gesamtkonzept für die Altstadt von Haßfurt erarbeitet, das zur Stärkung der Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich beiträgt.

Inhalt

Analyse.....Seite 4

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) wurde ein Gesamtverkehrskonzept für die historische Innenstadt von Haßfurt erarbeitet. Dazu wurde das bestehende Verkehrssystem der Haßfurter Innenstadt für alle Verkehrsmittel (Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Rad-Abstellmöglichkeiten, ÖPNV) analysiert und bewertet.

Ziele ..... Seite 19

Basierend auf der Analyse wurden in Rückkopplung mit den weiteren Ansätze des ISEK für alle Verkehrsmittel Ziele zur Wahrung der heutigen Stärken und Verbesserungen der Schwachstellen festgelegt.

Handlungsansätze.....Seite 22

Abgeleitet aus den Zielen ergeben sich Handlungsansätze und Maßnahmenvorschläge entwickelt, um die bestehende Verkehrsbelastung auf der zentralen Hauptverkehrsstraße – einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich – zu verringern bzw. verträglicher zu gestalten. Weitere Maßnahmen zielen auf Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des ÖPNV.

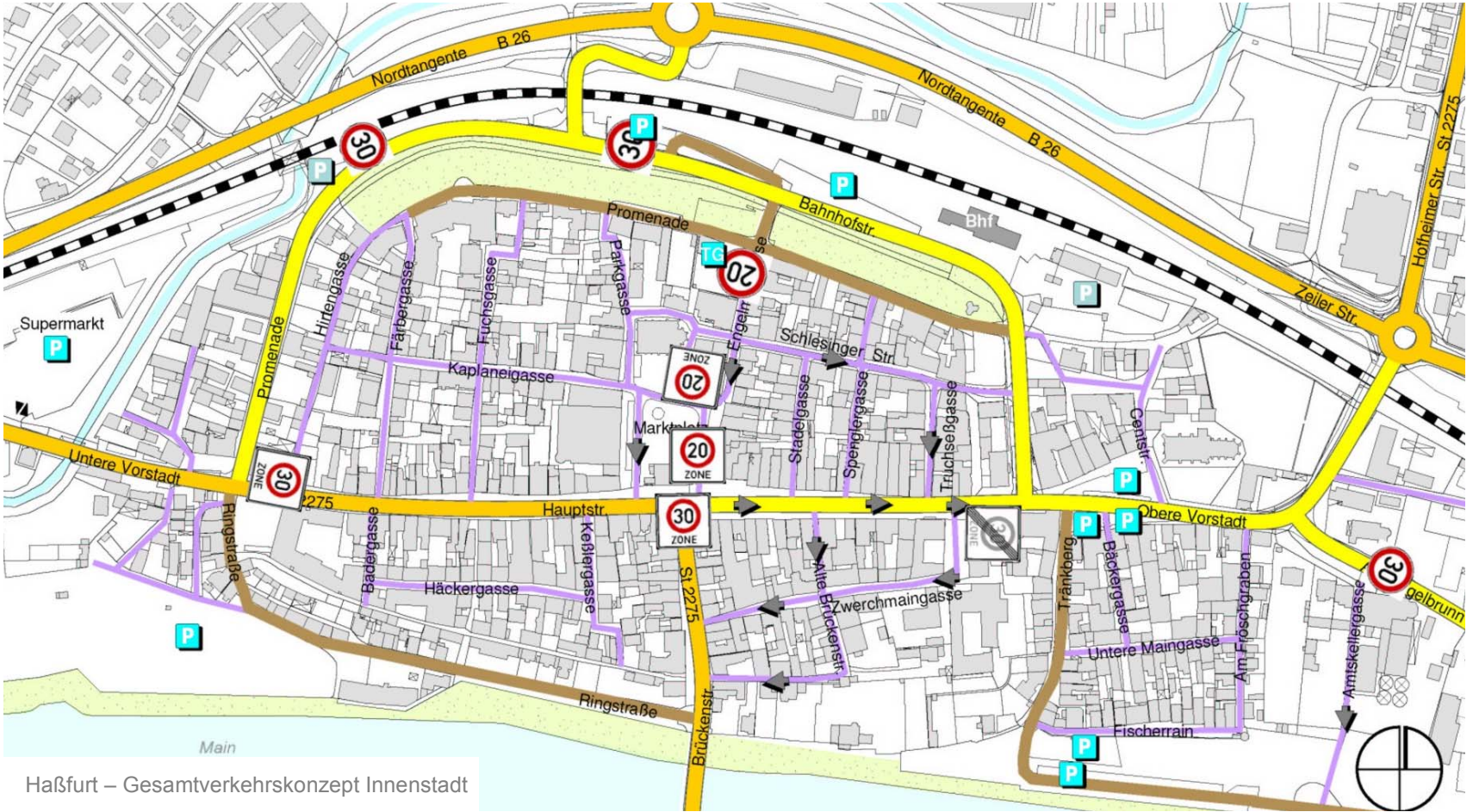
- Optimierung der Verkehrsführung in der Innenstadt (einschließlich Erreichbarkeit der Parkierungsanlagen),
- Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzeptes,
- barrierefreie Gestaltung von Haltestellen,
- Abbau von Barrieren und Schließen von Netzlücken für Fußgänger und Radfahrer,
- Verbesserung der Wegweisung sowie Leitsystemen für Touristen.

Analyse

Straßennetz

Stärken

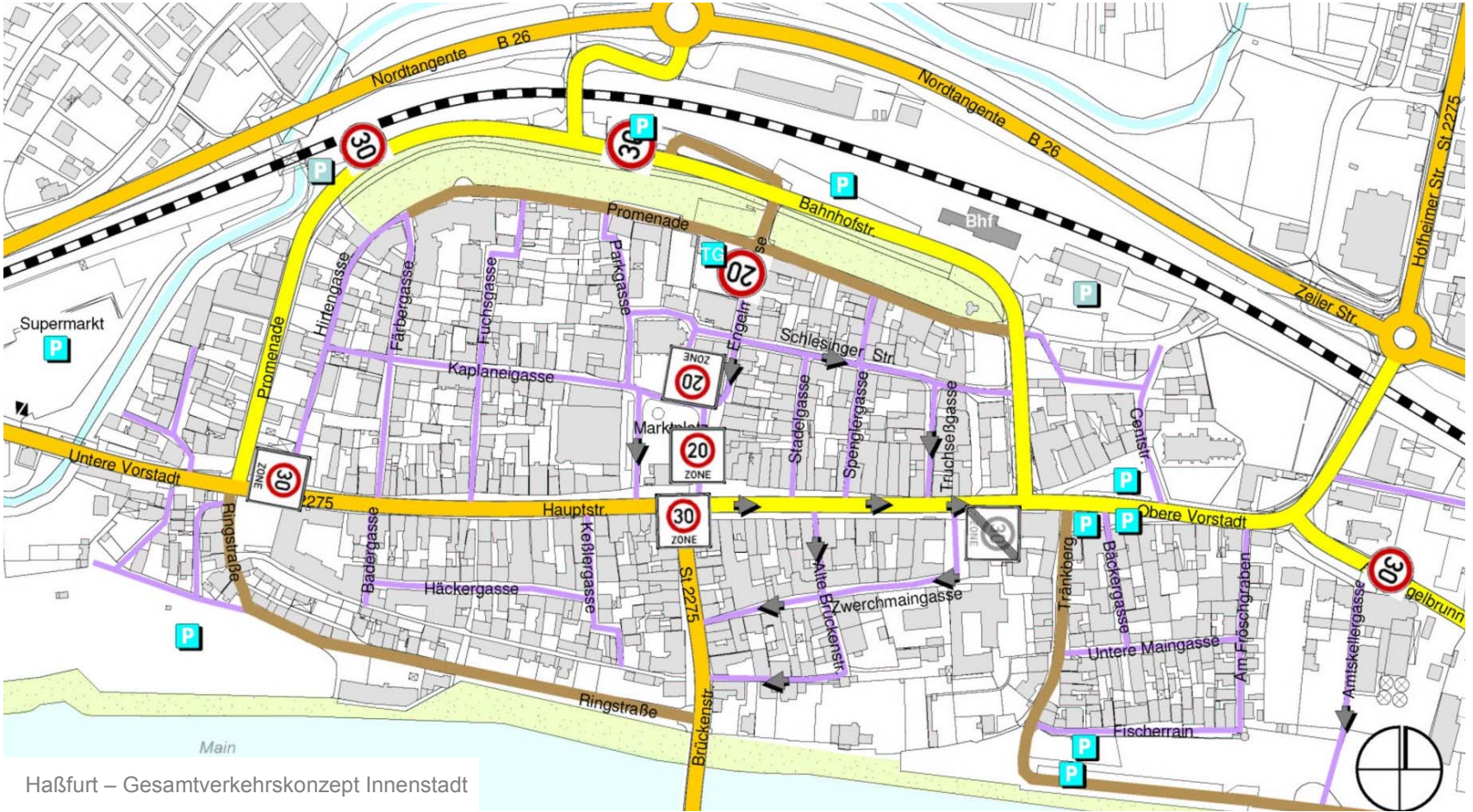
+ Nordtangente (B26) zur Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehren in Ost-West-Relation
+ Straßennetz mit klar erkennbarer Hierarchie aus Hauptachsen und Wohnstraßen
+ Wohnstraßen spiegeln historischen Charakter der Stadt wider (niveaugleicher, gepflasterter Ausbau)
+ Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Hauptstraße + Marktplatz) ermöglichen umfeldgemäße Gestaltung und Regelung der Einkaufsbereiche
+ Einbahnstraßenregelungen zur Vermeidung von Durchgangs- bzw. Schleichverkehren (jedoch Umwegfahrten erforderlich sowie Einschränkungen bezügl. Erreichbarkeit)



Straßennetz

Schwächen

- keine Umfahrungsmöglichkeit der Innenstadt in Süd-Ost- sowie Süd-West-Relation
- Haupterschließungsachse Hauptstraße, Brückenstraße verläuft durch sensible Bereiche
- Hauptstraße, Brückenstraße, Einmündung Marktplatz in Hauptstraße stauträchtig

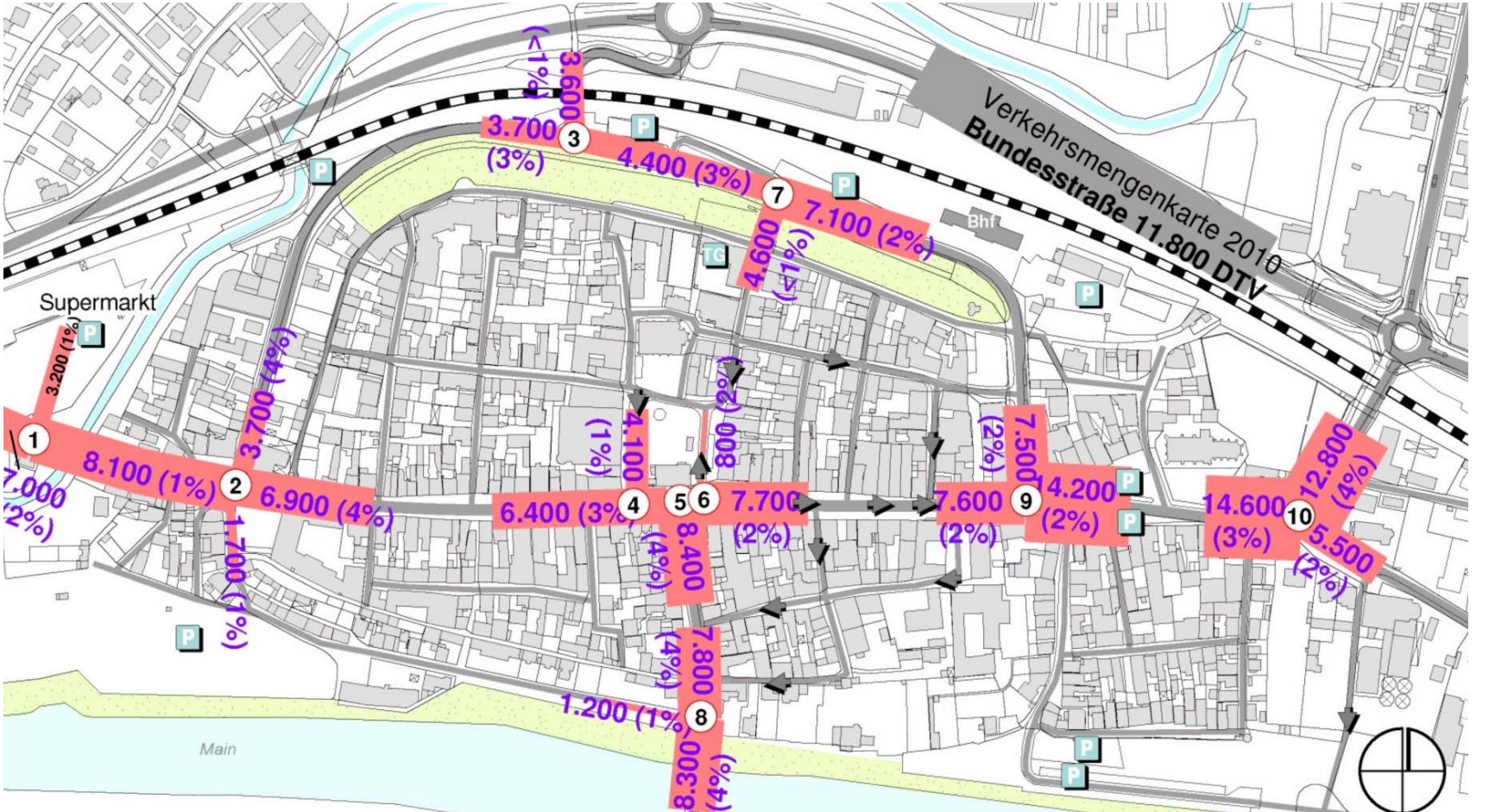


R+T Topp Huber-Erler Hagedorn

Kfz-Verkehrsmengen

Stärken

+ Ringstraße und Promenade gering belastet
+ wenig Schwerverkehr im Innenstadtgebiet



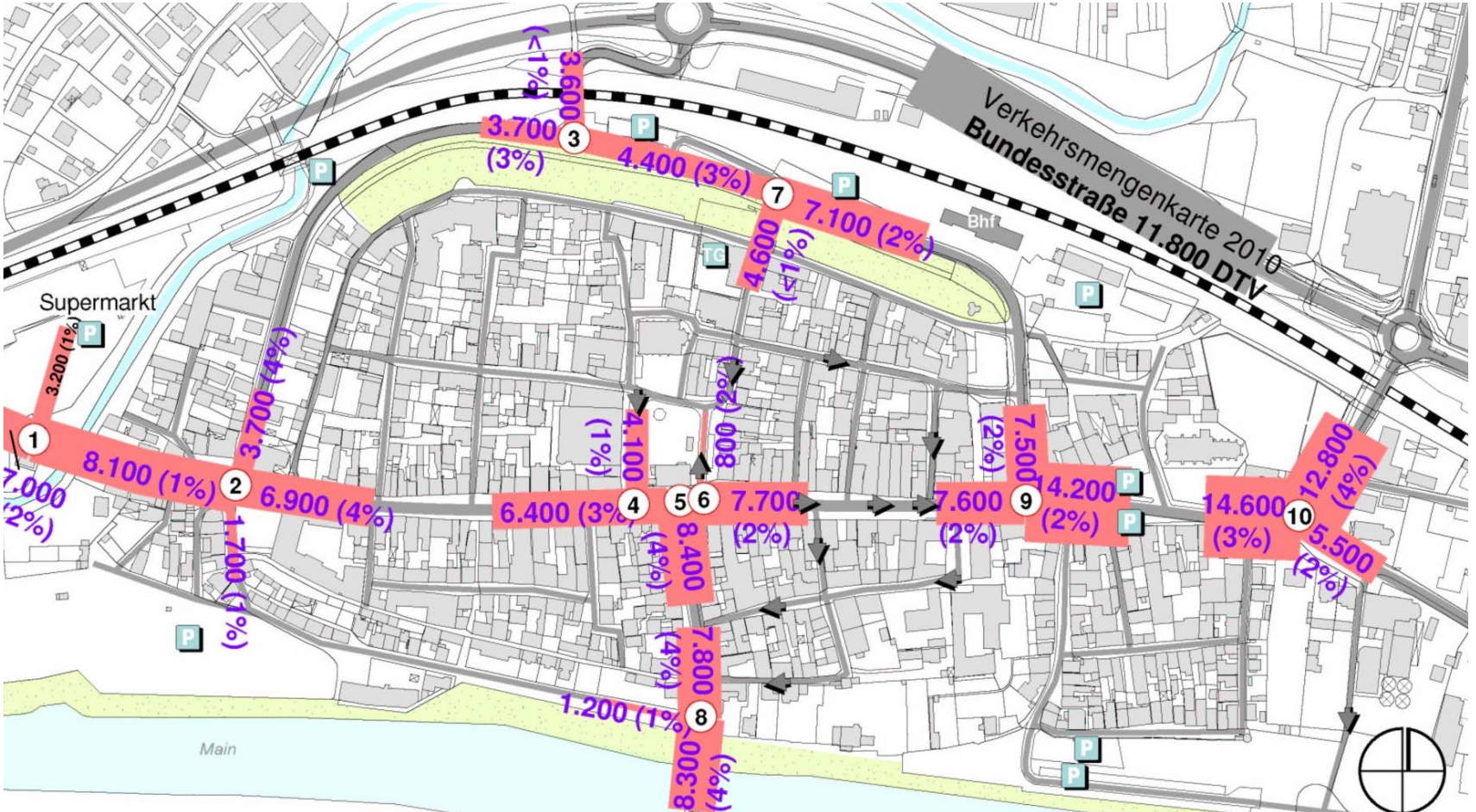
[Kfz/24h]
(SV-Anteil)

R+T
Topp Huber-Erler Hagedorn

Kfz-Verkehrsmengen

Schwächen

- Belastung im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Hauptstraße rund 7.600 Kfz/24h nicht umfeldgemäß
- Belastung Hauptstraße und Brückenstraße (rund 6.400 – 8.400 Kfz/24h) nicht umfeldgemäß
- Achse Egelmeßgasse – Marktplatz mit über 4.000 Kfz/24h für das sensible Umfeld zu stark belastet, zudem Rückstaus auf dem Marktplatz
- Obere Vorstadt stark belastet (mit rund 14.500 Kfz/24h vergleichbar mit Belastung B26)



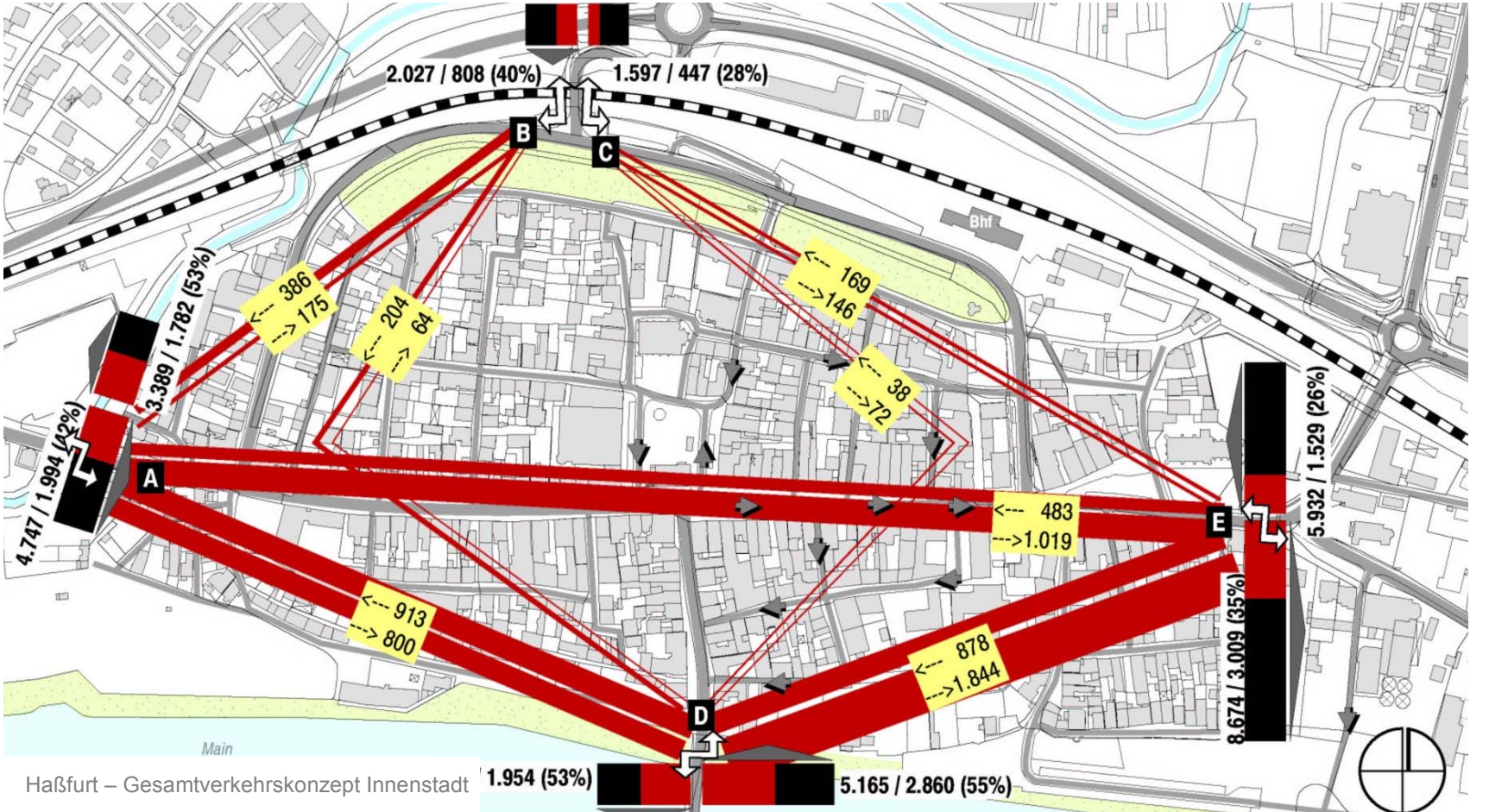
[Kfz/24h]
(SV-Anteil)

R+T
Topp Huber-Erler Hagedorn

Kfz-Verkehrsbeziehungen Durchgangsverkehr

Stärken

+ Nordtangente (B26) entlastet Innenstadt von Durchgangsverkehren in Ost-West-Relation maßgeblich
+ Fahrten in Relation A-E (ca.1.500 Kfz/24h primär innerstädtische Verkehre (Quelle/Ziel an Kordon angrenzend)
+ kaum Durchgangsverkehr in Nord – Süd-Relation, sehr wenige davon durch den sensiblen Bereich im Stadtkern (Egelmeßgasse – Marktplatz)

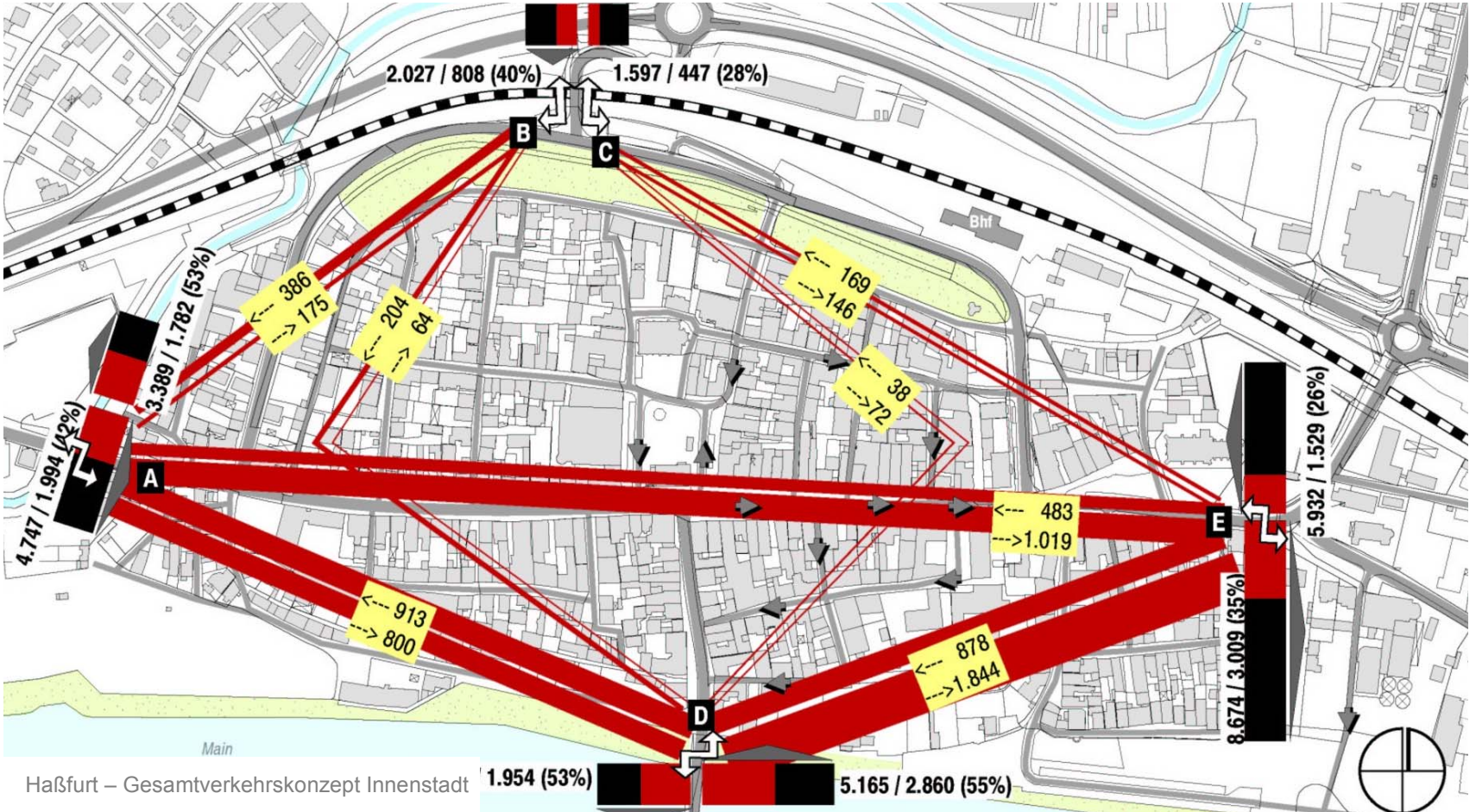


[Kfz/24h]

Kfz-Verkehrsbeziehungen Durchgangsverkehr

Schwächen

- Obere Vorstadt mit rund 14.500 Kfz/24h stark belastet, davon rund 30% (4.500 Kfz/24h) Durchgangsverkehre
- Relation D-E rund 2.700 Kfz/24h Durchgangsverkehr, schwer verlagerbar keine geeignete Alternative im Netz
- Relation A-D rund 1.700 Kfz/24h Durchgangsverkehr, Belastung Hauptstraße ggf. vermindern durch Verlagerung in Ringstraße (Ausbau erforderlich)
- Hauptstraße Geschäftsbereich mit knapp 40% (rund 2.900 Kfz/24h) Durchgangsverkehr, schwer verlagerbar,
  - teils fehlende Alternative im Netz (Richtung D-E: rund 1.850 Kfz/24h),
  - teils innerstädtische Verkehre (Richtung A-E: ca.1.000 Kfz/24h primär innerstädtische Verkehre)
- Egelmeßgasse – Marktplatz potenziell fast ¼ Durchgangsverkehr (rund 900 Kfz/24h (Richtungen E-D und C-D) bei über 4.000 Kfz/24h für das sensible Umfeld zu stark belastet, zudem Rückstaus auf dem Marktplatz

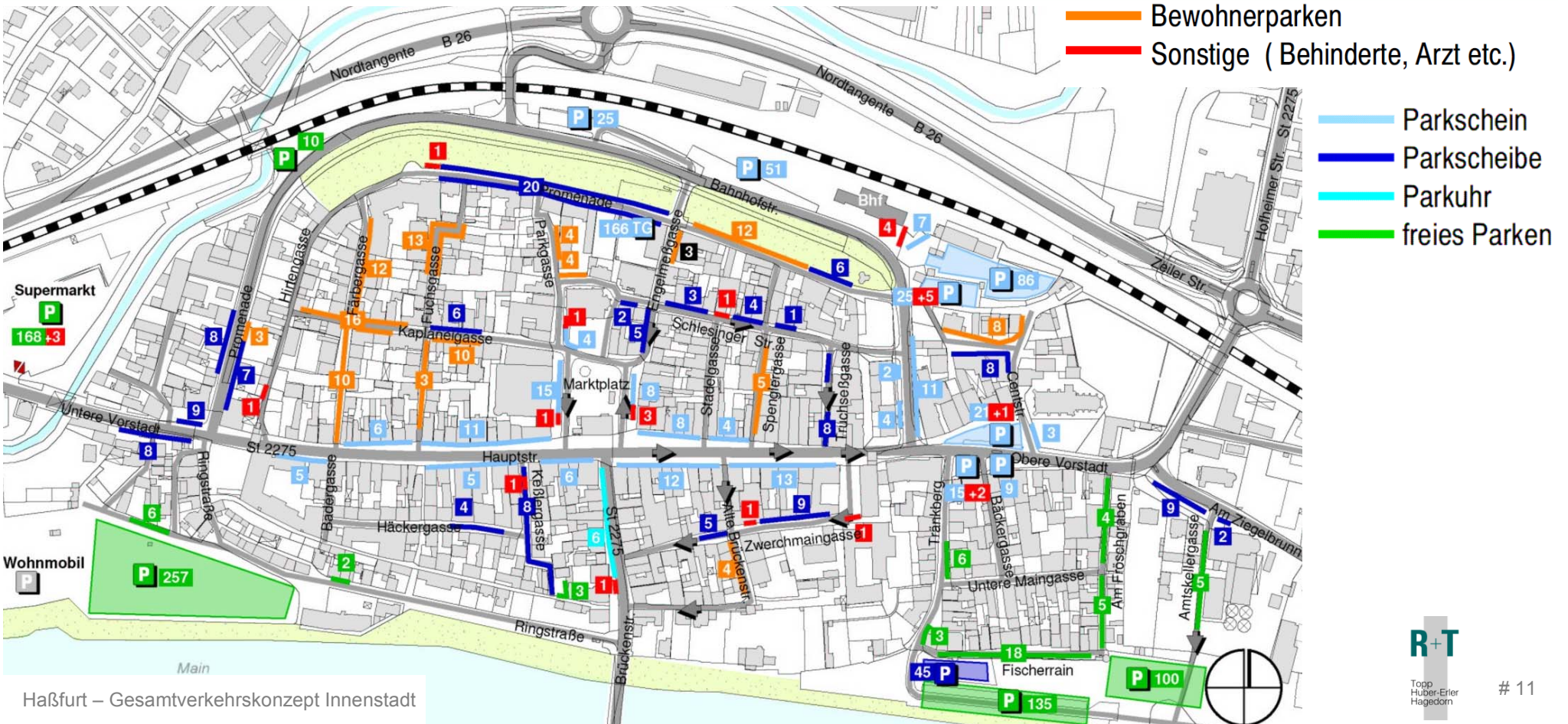


[Kfz/24h]

Parken

Stärken

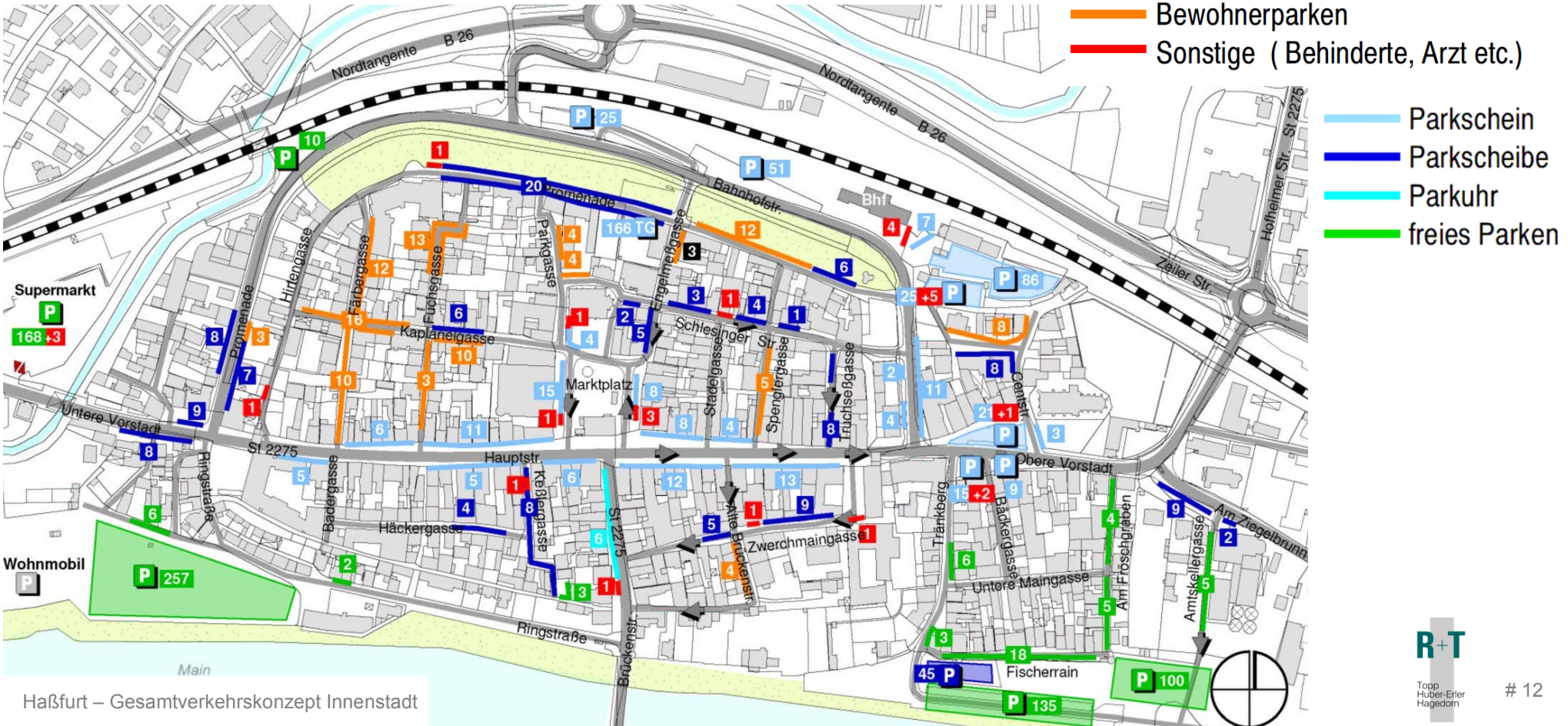
+ Stellplatzkapazität am Erhebungstag insgesamt zu allen Zeiten ausreichend
+ Vorhandenes Parkraumkonzept berücksichtig die Belange aller Nutzergruppen
    + Stadtkernnahe Stellplätze (v.a. Hauptsstraße) konsequent bewirtschaftet und Parkdauer begrenzt
    + Bewohnerparken (in Wohnstraßen, wo möglich, meist außerhalb städtebaulich sensibler Bereiche)
    + Beschäftigte, Touristen (dezentrale Großparkplätze)
+ kurze Wege für Kurzzeitparker (Einkaufen, Besorgungen)
+ Großparkplätze am Innenstadt Rand bündeln die Verkehrsströme und entlasten die Innenstadt
+ Vermeidung von Parksuchverkehren durch ausreichend freie Stellplätze



Parken

Schwächen

- Kostenfreie Großparkplätze am Main nahezu vollbelegt, aber nur mäßige Auslastung der kostenpflichtigen Parkplätze im Norden, Tiefgarage nur maximal halb gefüllt
- Parkplätze Floriansplatz städtebaulich unbefriedigend
- Parkleitsystem verbesserungswürdig (gezieltes Ansteuern der nördlichen Parkplätze)
- Bewohnerparken kleinräumig teils vollausgelastet, überwiegend aber ausreichende Kapazität
- Wegeverbindung zwischen Großparkplätzen am Main und Stadtkern mangelhaft
- Fußgängerwegweisung fehlt

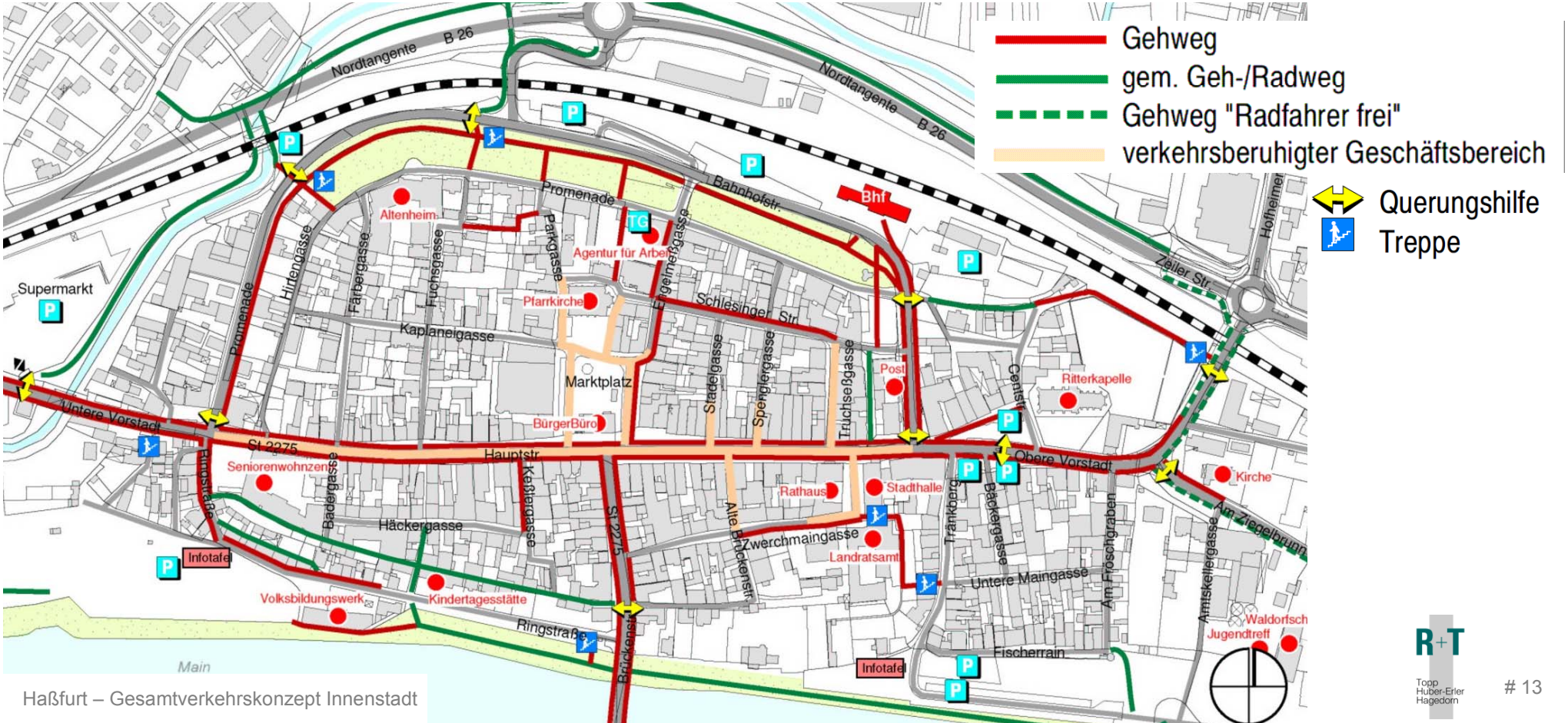


R+T Topp Huber-Erler Hagedorn

Fußverkehr

Stärken

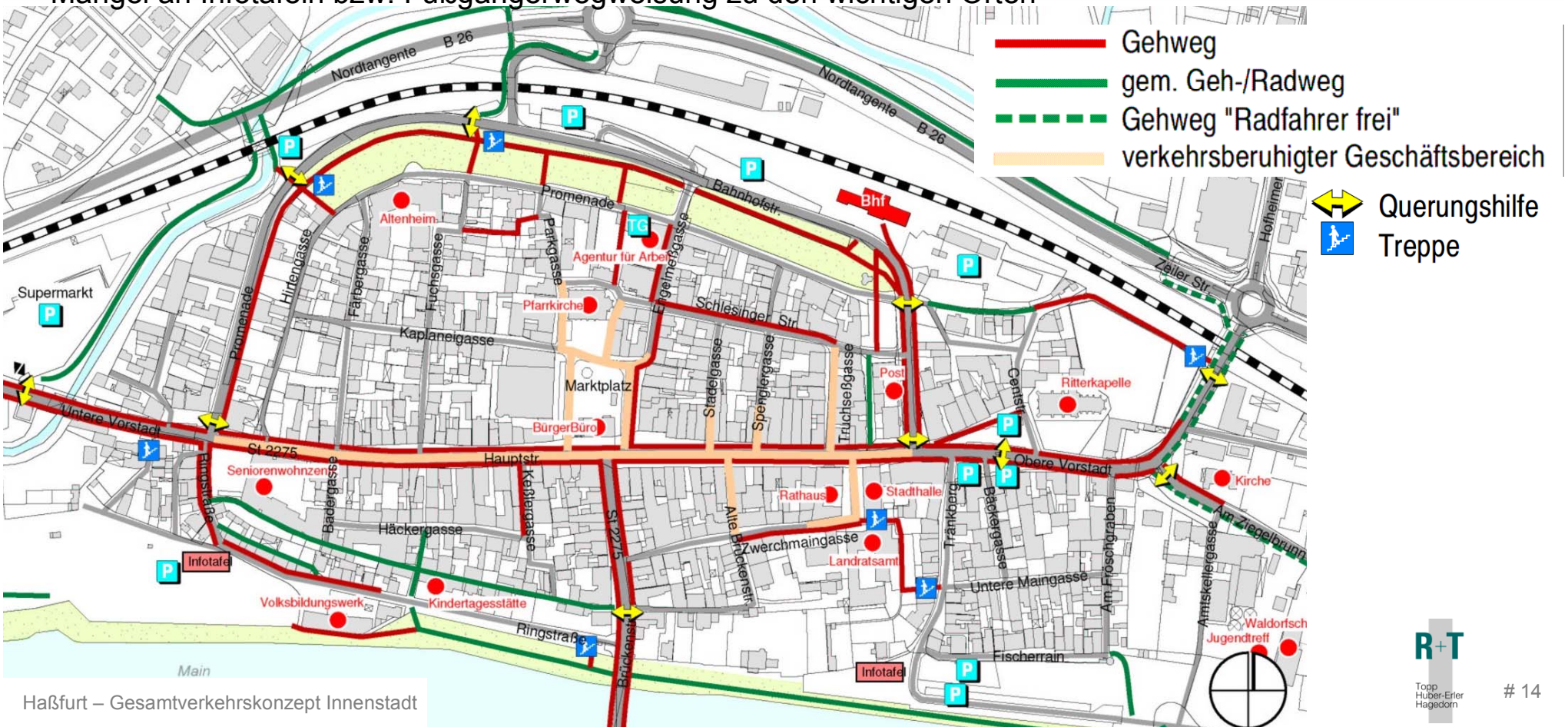
+ kompakte Innenstadt, kurze Wege zu Versorgungseinrichtungen – für Fußverkehr ideal
+ überwiegend niveaugleicher Ausbau der Wohnstraßen fördert das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmer
+ historische Gassen als reizvolle Geh- und Radwegachsen (Anstaltsgäßchen,...)
+ unmittelbar an Innenstadt angrenzende Naherholung (Main,...)



Fußverkehr

Schwächen

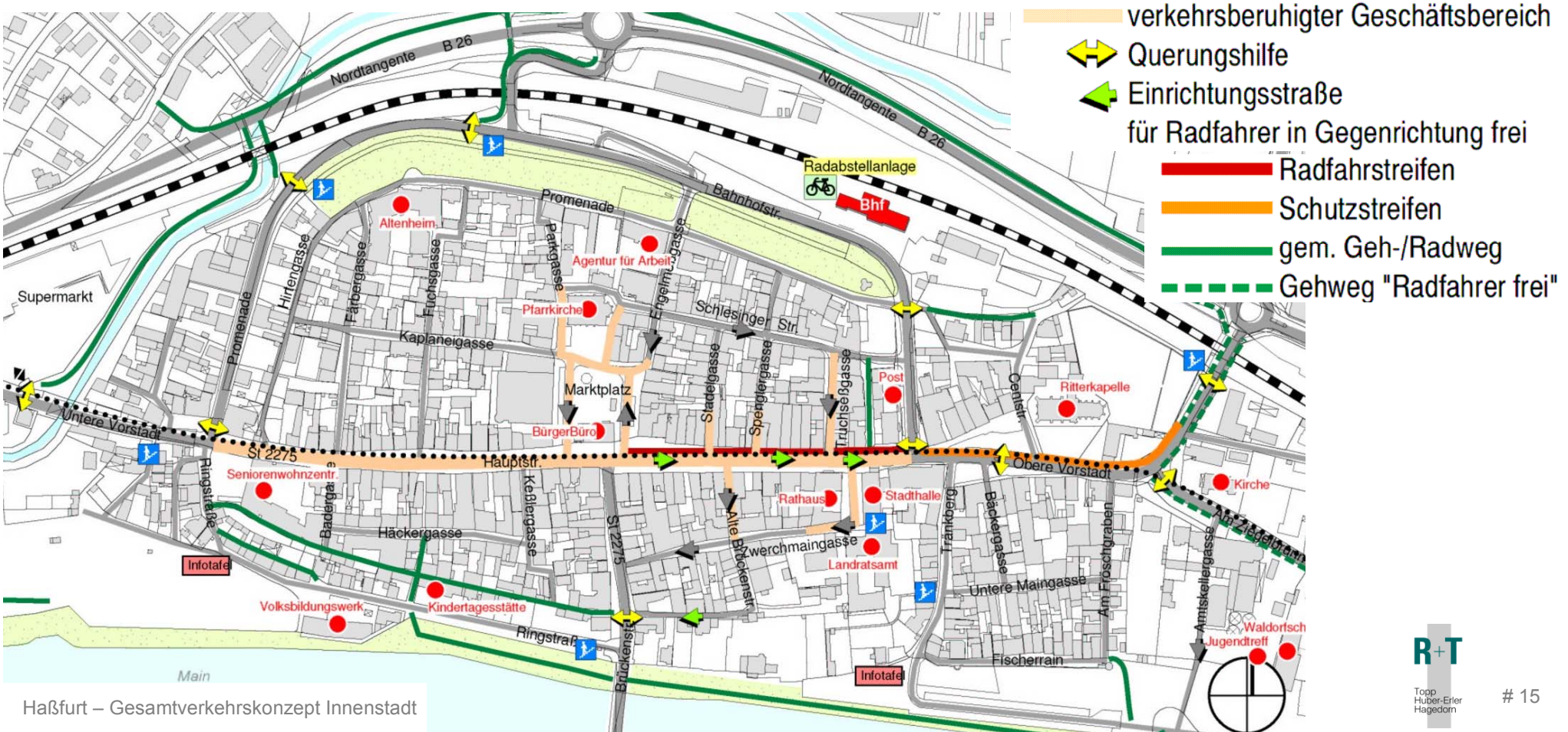
- fehlende Wegeverbindungen:
  - Bahnhof – Richtung Norden (Unterführung B26, Weiterführung durch Nassachaue)
  - Großparkplätze am Main – Stadtkern (Tränkberg ohne Gehweg, Ringstraße Gehweg zu schmal)
  - Main – Stadtkern, zu wenige Verknüpfungen, Auffindbarkeit verbesserungswürdig
- Hauptstraße zu sehr vom Kfz-Verkehr dominiert trotz verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich
- Mängel in der Barrierefreiheit
  - Bushaltestellen und Bahnhof nicht barrierefrei
  - keine barrierefreie Gehwegverbindung vom Bahnhof nach Norden
  - klassisches Kopfsteinpflaster im Hinblick auf Barrierefreiheit problematisch
- Mangel an Infotafeln bzw. Fußgängerwegweisung zu den wichtigen Orten



Radverkehr

Stärken

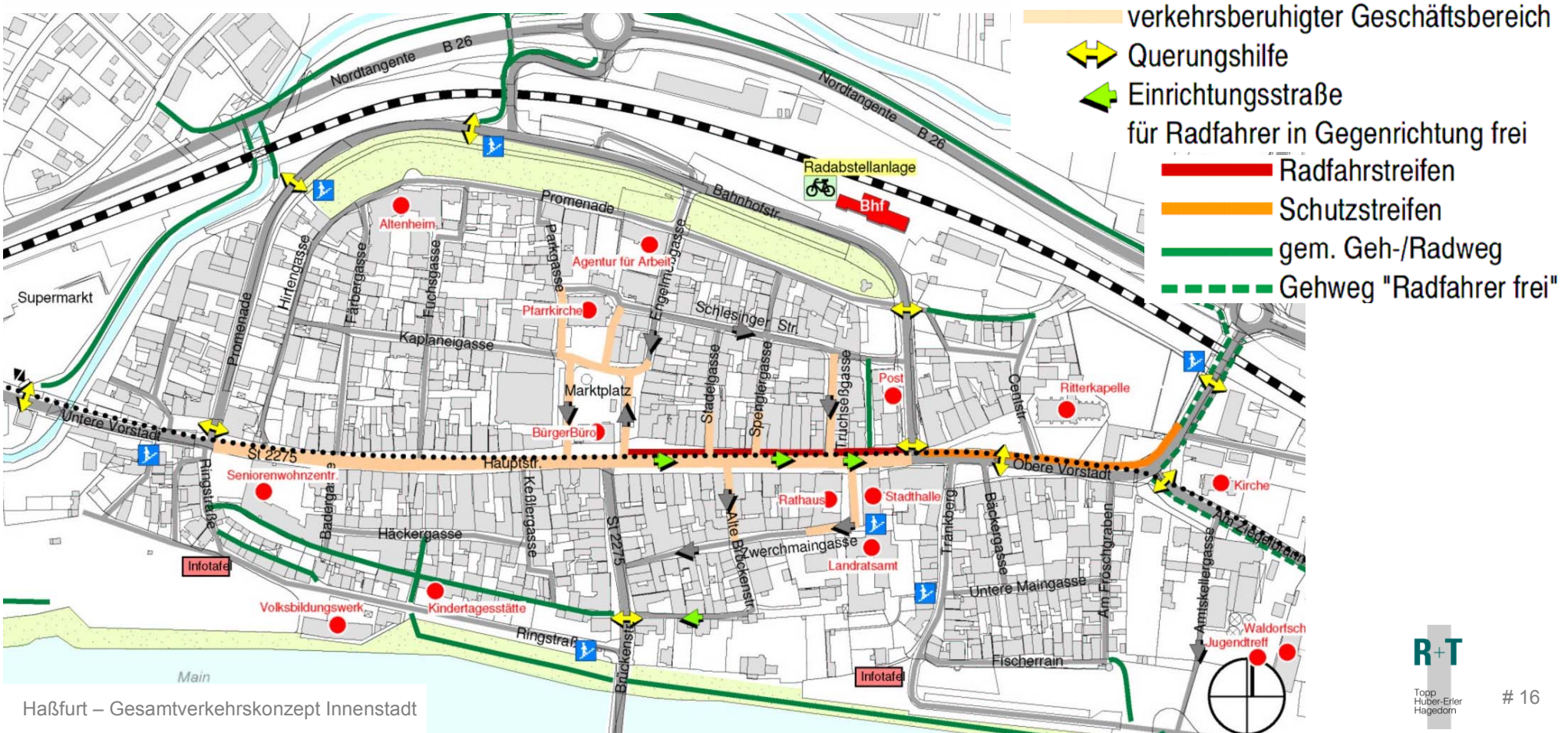
+ kompakte Innenstadt, kurze Wege zu den Versorgungseinrichtungen für Radverkehr ideal
+ überwiegend niveaugleicher Ausbau der Wohnstraßen fördert das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmer
+ touristisches Potenzial durch Mainradwanderroute durch historischen Stadtkern
+ Radfahren entgegen Einbahnstraße möglich (Hauptstraße, Stadtmauerweg,...)



Radverkehr

Schwächen

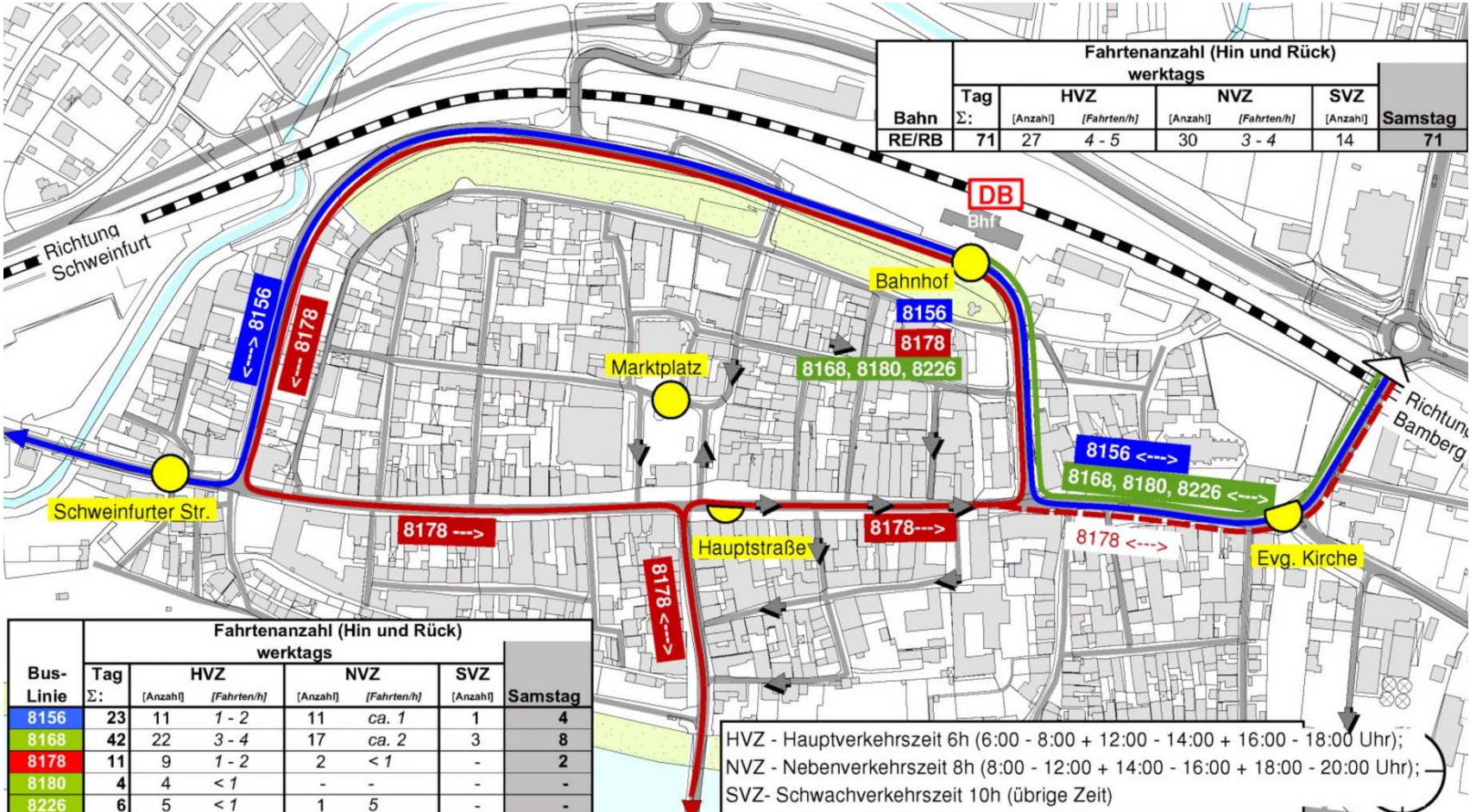
- fehlende Wegeverbindungen
  - Bahnhof nicht ans Radwegenetz angebunden
  - Mainradweg als wichtige touristische Radwanderroute ohne durchgängiges Angebot (Lücken in Wülfinger Straße, Untere und Obere Vorstadt, Am Ziegelbrunn)
  - Hauptstraße: Radstreifen entgegen Einbahnrichtung eng, besonderes Gefährdungspotenzial mit linksseitigem Kfz-Parken
- fehlende zeitgemäße Rad-Abstellmöglichkeiten insbesondere im Stadtkern und am Bahnhof



ÖPNV

Stärken

+ gute Anbindung durch Eisenbahn (angemessene Taktung, Bahnhof nahegelegen)
+ Busverkehr zu Hauptverkehrszeiten angemessene Taktung (Zubringer Bahn + Schulverkehr)



Bahn	Fahrtenanzahl (Hin und Rück) werktags						Samstag
	Tag	HVZ		NVZ		SVZ	
	Σ:	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	
RE/RB	71	27	4 - 5	30	3 - 4	14	71

Bus-Linie	Fahrtenanzahl (Hin und Rück) werktags						Samstag
	Tag	HVZ		NVZ		SVZ	
	Σ:	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	
8156	23	11	1 - 2	11	ca. 1	1	4
8168	42	22	3 - 4	17	ca. 2	3	8
8178	11	9	1 - 2	2	< 1	-	2
8180	4	4	< 1	-	-	-	-
8226	6	5	< 1	1	5	-	-

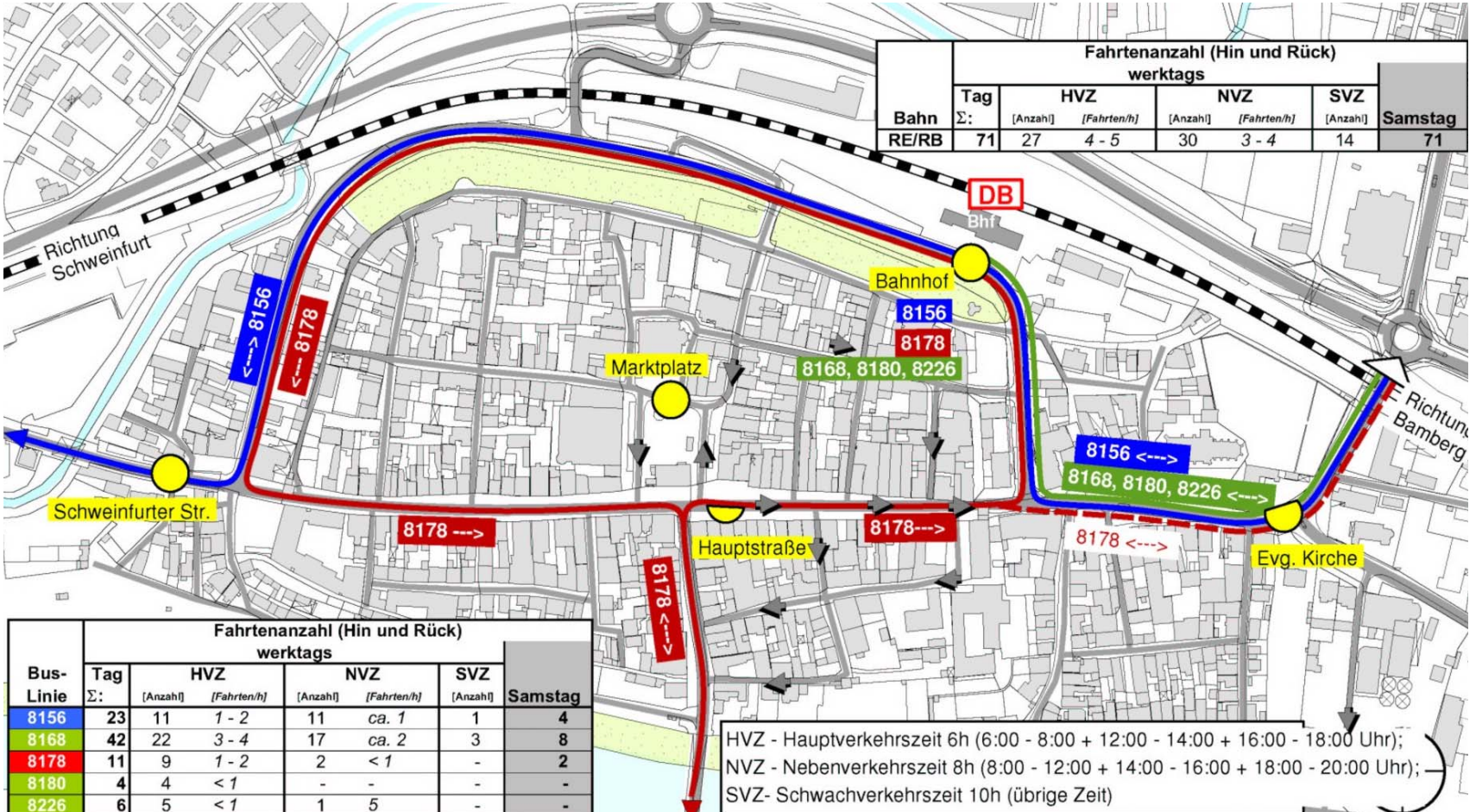
HVZ - Hauptverkehrszeit 6h (6:00 - 8:00 + 12:00 - 14:00 + 16:00 - 18:00 Uhr);
NVZ - Nebenverkehrszeit 8h (8:00 - 12:00 + 14:00 - 16:00 + 18:00 - 20:00 Uhr);
SVZ- Schwachverkehrszeit 10h (übrige Zeit)

R+T Topp Huber-Erler Hagedorn

ÖPNV

Schwächen

- Bushaltestellen und Bahnhof nicht barrierefrei
- Bedienungsangebot außerhalb der Hauptverkehrszeit unzureichend (zu unregelmäßig, zu wenige Fahrten abends und am Wochenende)
- räumliche Erschließung durch Busverkehr unzureichend (Lage der Haltestellen und Linienverlauf schaffen keine adäquate Erschließung des Stadtkerns)



Bahn	Fahrtenanzahl (Hin und Rück) werktags						Samstag
	Tag	HVZ		NVZ		SVZ	
	Σ:	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	
RE/RB	71	27	4 - 5	30	3 - 4	14	71

Bus-Linie	Fahrtenanzahl (Hin und Rück) werktags						Samstag
	Tag	HVZ		NVZ		SVZ	
	Σ:	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	[Fahrten/h]	[Anzahl]	
8156	23	11	1 - 2	11	ca. 1	1	4
8168	42	22	3 - 4	17	ca. 2	3	8
8178	11	9	1 - 2	2	< 1	-	2
8180	4	4	< 1	-	-	-	-
8226	6	5	< 1	1	5	-	-

HVZ - Hauptverkehrszeit 6h (6:00 - 8:00 + 12:00 - 14:00 + 16:00 - 18:00 Uhr);
NVZ - Nebenverkehrszeit 8h (8:00 - 12:00 + 14:00 - 16:00 + 18:00 - 20:00 Uhr);
SVZ- Schwachverkehrszeit 10h (übrige Zeit)

R+T Topp Huber-Erler Hagedorn

Ziele

Ziele – Kfz-Verkehr / Parken

Kfz-Verkehr

→gute Erreichbarkeit der Altstadt / Begreifbarkeit der Verkehrsführung

→umfeldverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
v.a. in der Oberen Vorstadt, der Hauptstraße, Brückenstraße sowie in der Achse „Engelmessgasse – Marktplatz“ durch:
- Verringerung des Durchgangsverkehrs
- modale Verlagerungen durch Förderung des Umweltverbundes
- verträglichere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs

Parken

→angemessenes Parkraumangebot im öffentlichen Raum für alle Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Touristen)

→Vermeidung von Konflikten mit anderen Nutzungen / Schaffung von Gestaltungsspielräumen (Städtebau, Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr)

→Vermeidung von Parksuchverkehr

Ziele – „Umweltverbund“ (ÖPNV / Radverkehr / Fußverkehr)

ÖPNV

→Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Altstadt durch Optimierung des ÖPNV-Angebots (Linienführung, Takte, Lage der Haltestellen, ggf. alternative Bedienungsformen)

→Optimierung der Verknüpfung mit der DB

→zeitgemäße Gestaltung / Ausstattung der Haltestellen (Buskaps, Barrierefreiheit, Informationen)

Radverkehr

→sicheres Fahren an allen Hauptverkehrsstraßen ermöglichen (insb. Mainradweg, Bahnhof)

→attraktives Angebot an Radabstellanlagen (Bike+Ride-Plätze Bahnhof, Hauptstraße, wichtige Ziele)

Fußverkehr

→Schließung von Netzlücken im Fußwegenetz
- Verknüpfung der Altstadt mit den Bereichen nördlich der Bahntrasse
- Anbindung des Bahnhofs, der Parkierungsanlagen und des Mainufers

→Fußverkehr in Hauptstraße stärker ins Bewusstsein von Autofahrern rücken

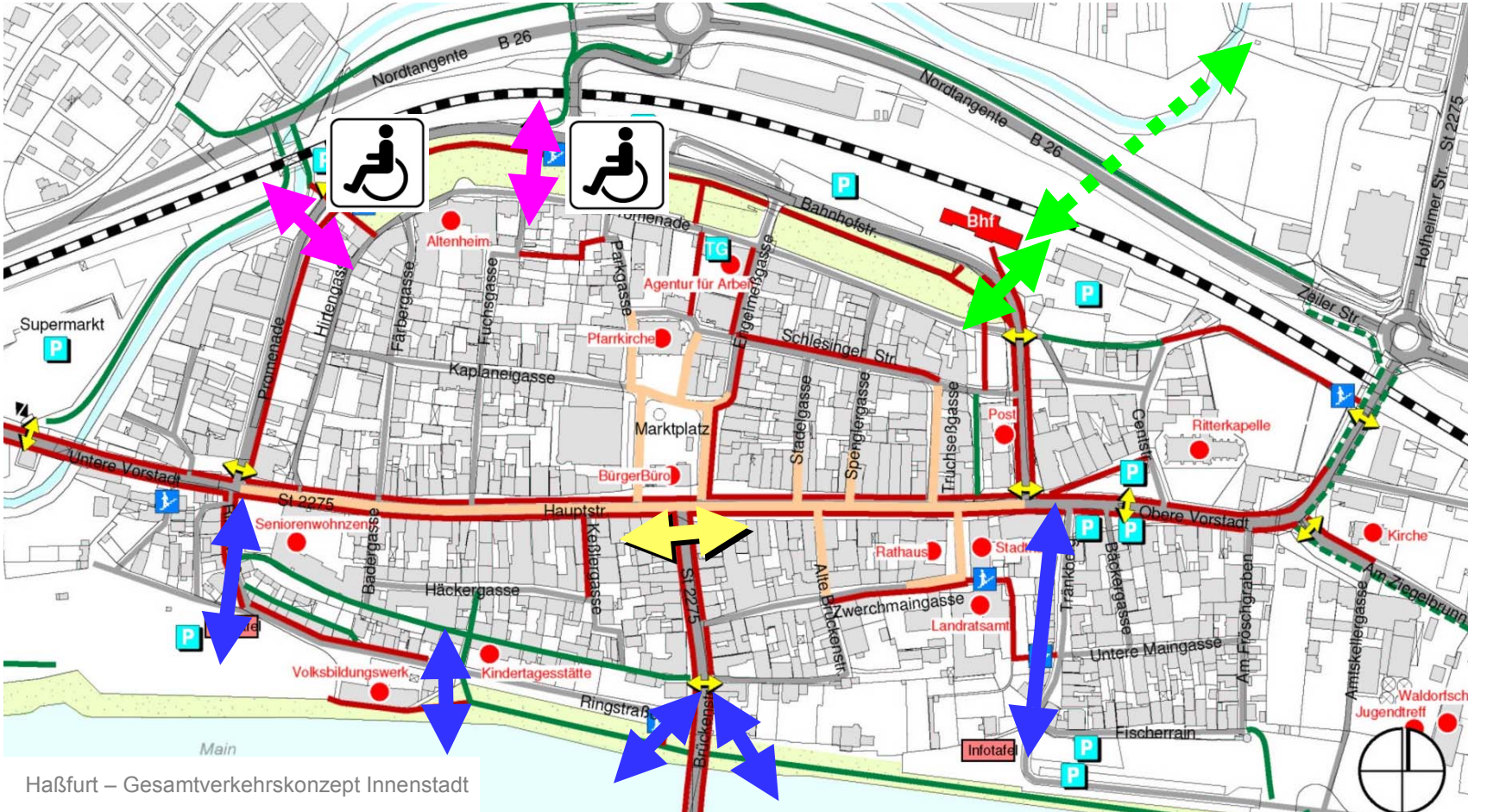
→Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Straßenräumen

→Schaffung ausreichender Gehwegbreiten

Handlungsansätze

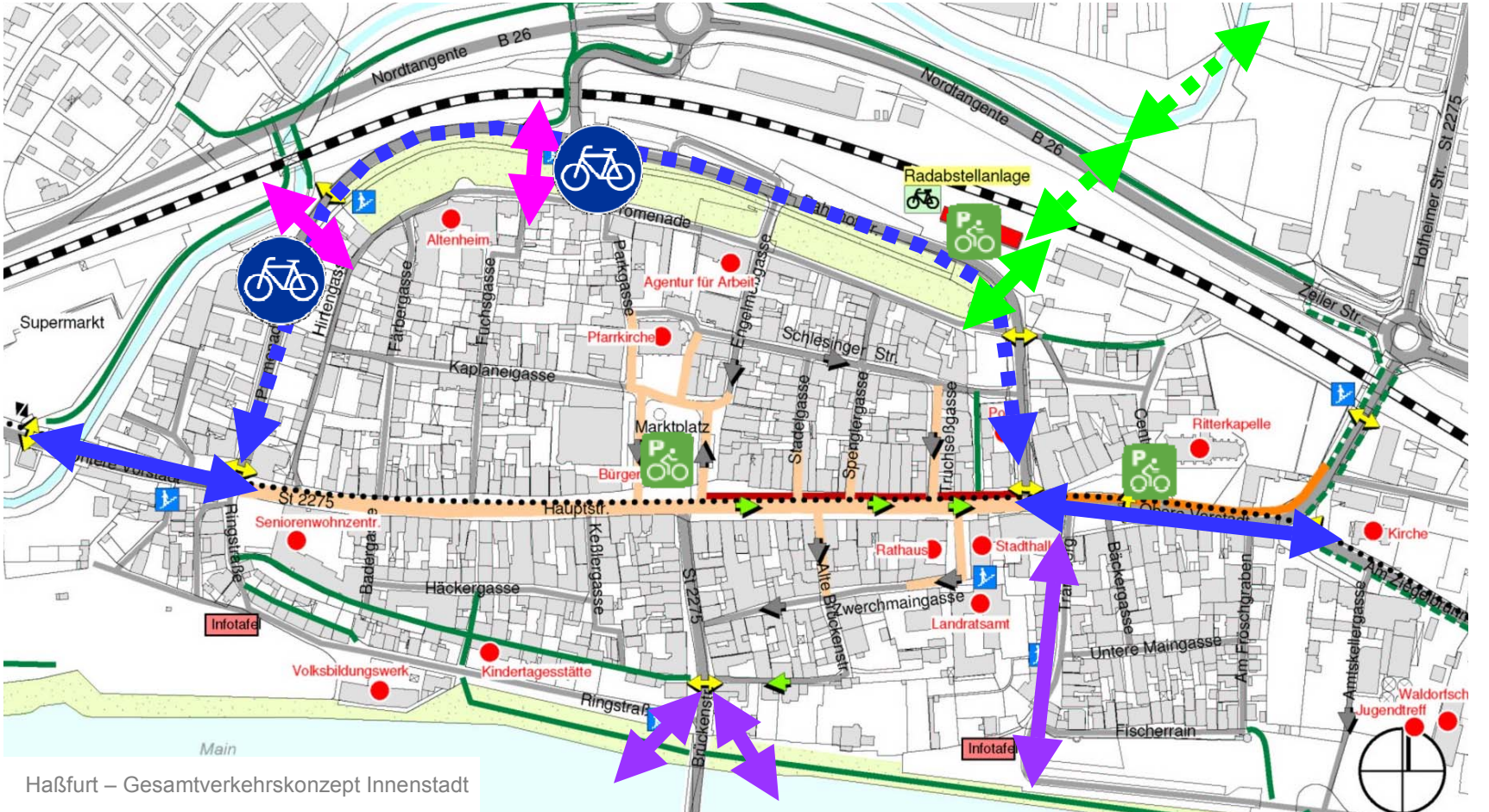
Handlungsansätze Fußverkehr

- Ausbau der Gehwegachsen zum Main
  - niveaugleiche Umgestaltung der Straße Tränkberg (Parkplatzandienung ggf. im Einbahnring mit Amtskellergasse)
  - Parkplatzzuwegung Ringstraße (oder ggf. über Kuhgasse) Schaffung angemessener Gehwege
  - Brückenstraße/Ringstraße attraktive, barrierefreie Gehwegverbindung zum Main schaffen
- Ausbau der Geh- und Radwegeverbindung zum Bahnhof
  - Geh- und Radwegeverbindung nach Norden unter B26 zur Nassachtalaue (*Problem: DB, Kosten*)
  - Querungshilfen in Bahnhofsstraße in Höhe Bahnhof einrichten (*in Umbauplanung enthalten*)



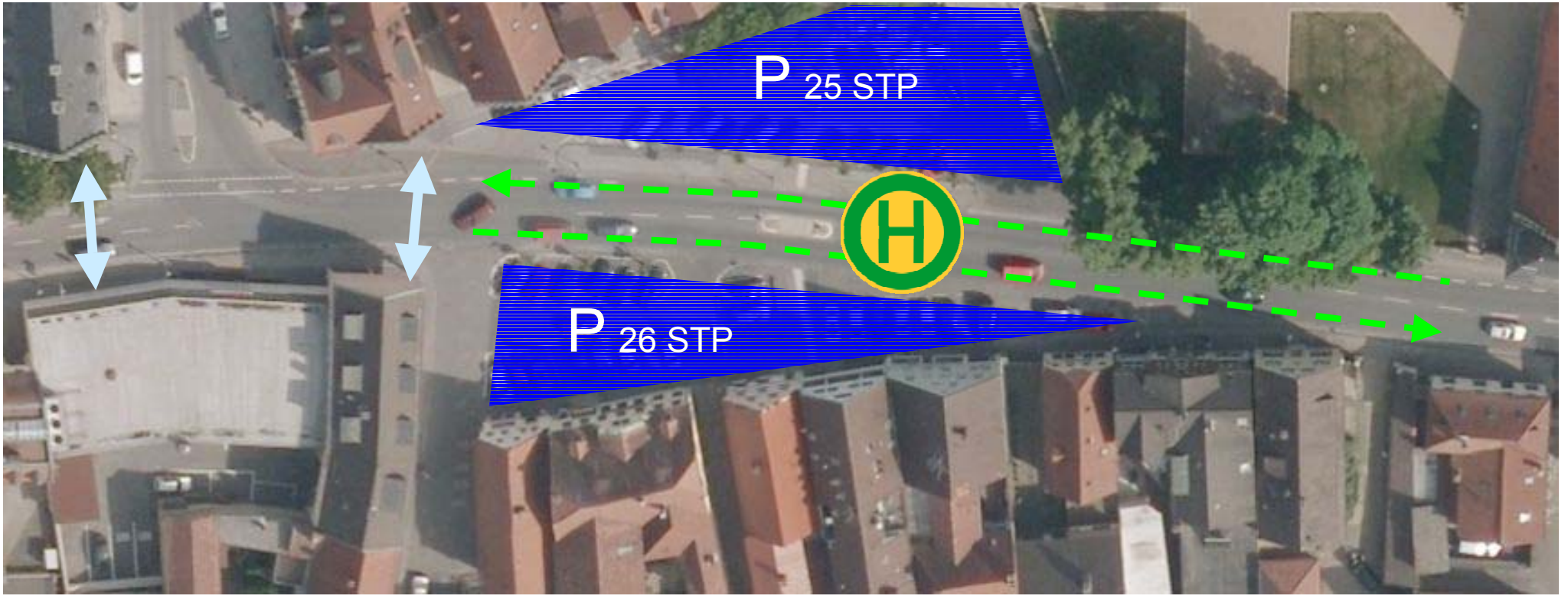
Handlungsansätze Radverkehr

- Ausbau der Geh- und Radwegeverbindung zum Bahnhof
    - Geh- und Radwegeverbindung nach Norden unter B26 zur Nassachtalaue (*Problem: DB, Kosten*)
    - Querungshilfen in Bahnhofsstraße in Höhe Bahnhof einrichten (*in Umbauplanung enthalten*)
    - Radwegangebot in Bahnhofsstraße schaffen bzw. von Promenade durchbinden
- Ausbau des Radwegeangebotes Mainradweg
    - Schutzstreifen Untere und Obere Vorstadt
    - Hauptstraße: Verbreiterung des Radstreifens entgegen Einbahnstraße
- Zusätzliche Radwegverbindungen zum Main schaffen
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zur weiteren Attraktivierung der Fahrradnutzung



Handlungsansätze Floriansplatz

- städtebauliche Aufwertung Straßenraum und Parkplätze im Bereich Floriansplatz

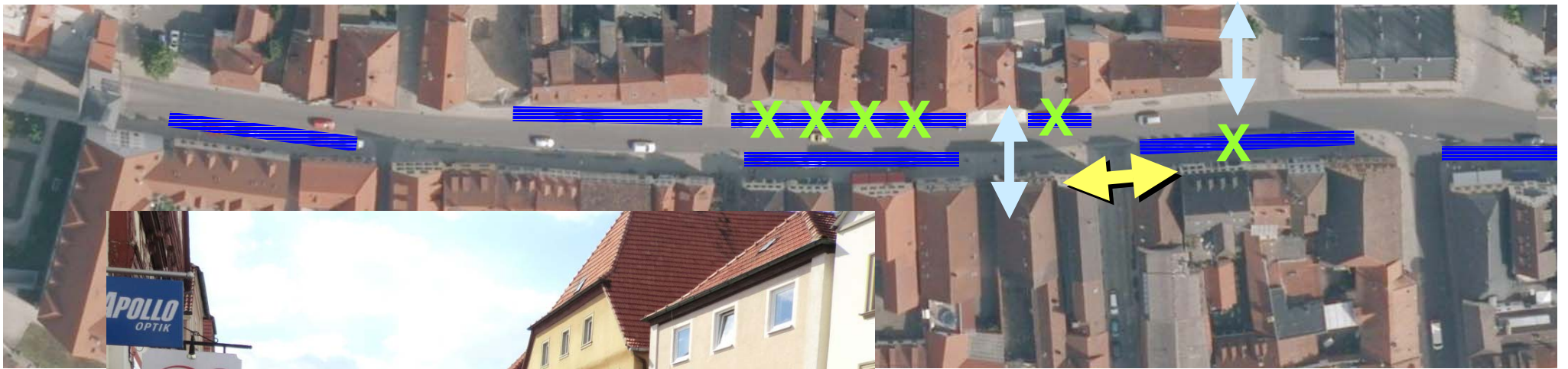


- Parken: - Neuordnung der Stellplätze
  ! Reduzierung der Stellplatzanzahl: Interessenskonflikt Geschäftsnutzungen vs. Städtebau
- Fußverkehr: zusätzliche Querung Obere Vorstadt/Brückenstraße
- Radverkehr: beidseitige Schutzstreifen Obere Vorstadt (heute Fahrbahn teils zu schmal)
- ÖPNV: zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Floriansplatz

Handlungsansätze Hauptstraße
Kfz-Verkehr sollte sich mehr als Gast verstehen, Durchlässigkeit für Fußgänger verbessern

untere Hauptstraße:

- Querungshilfe bzw. Fußgängerüberweg Brückenstraße
- Straßenparken zugunsten Fußgängerflächen auflockern (Wegfall von Parkständen)
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zur weiteren Attraktivierung der Fahrradnutzung

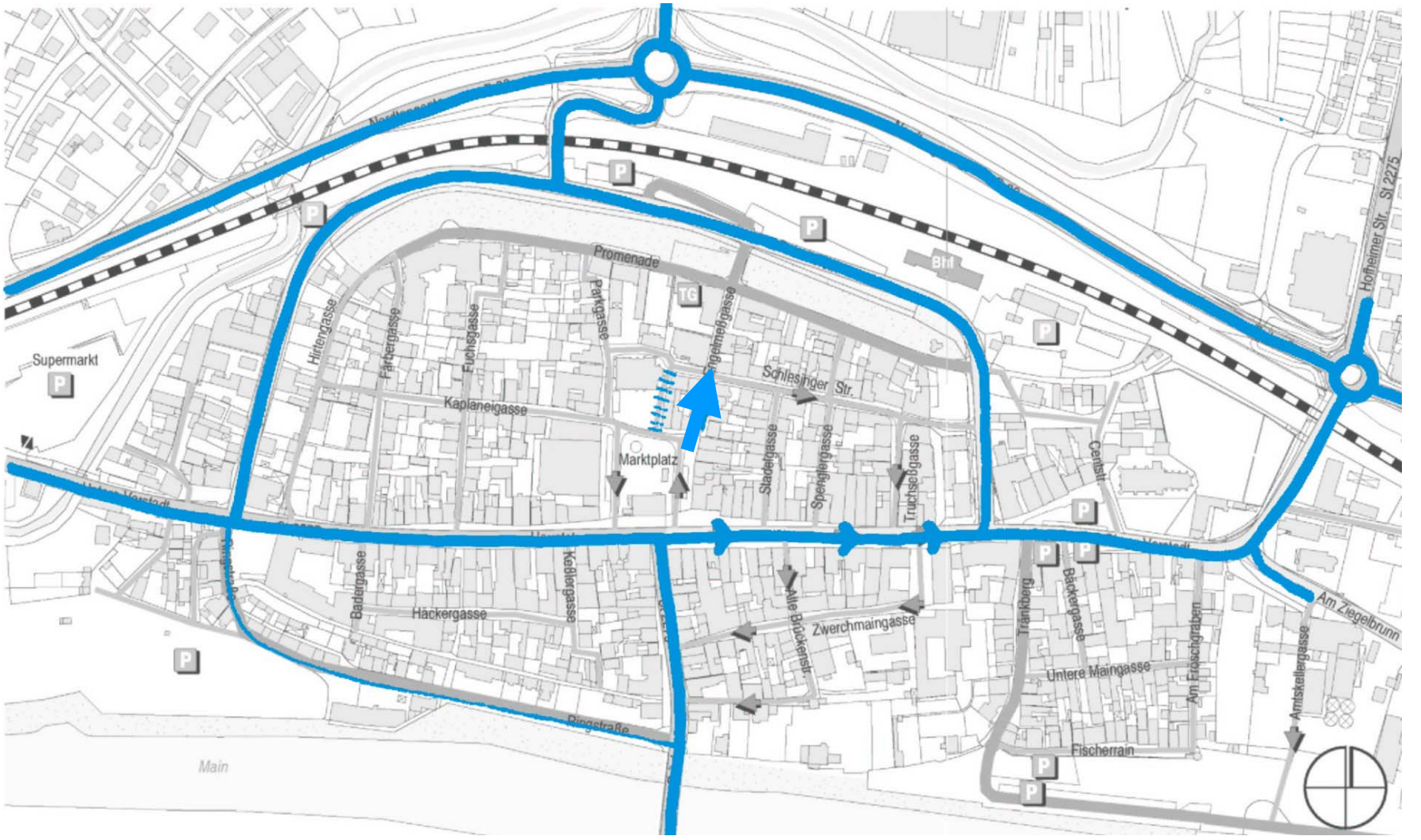


Handlungsansätze Hauptstraße
Kfz-Verkehr sollte sich mehr als Gast verstehen, Durchlässigkeit für Fußgänger verbessern

obere Hauptstraße:

- Straßenparken zugunsten Fußgängerflächen auflockern (Wegfall von Parkständen)
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zur weiteren Attraktivierung der Fahrradnutzung

Verkehrsführungskonzept 1 – kurzfristige Entlastung Engelmeßgasse-Marktplatz

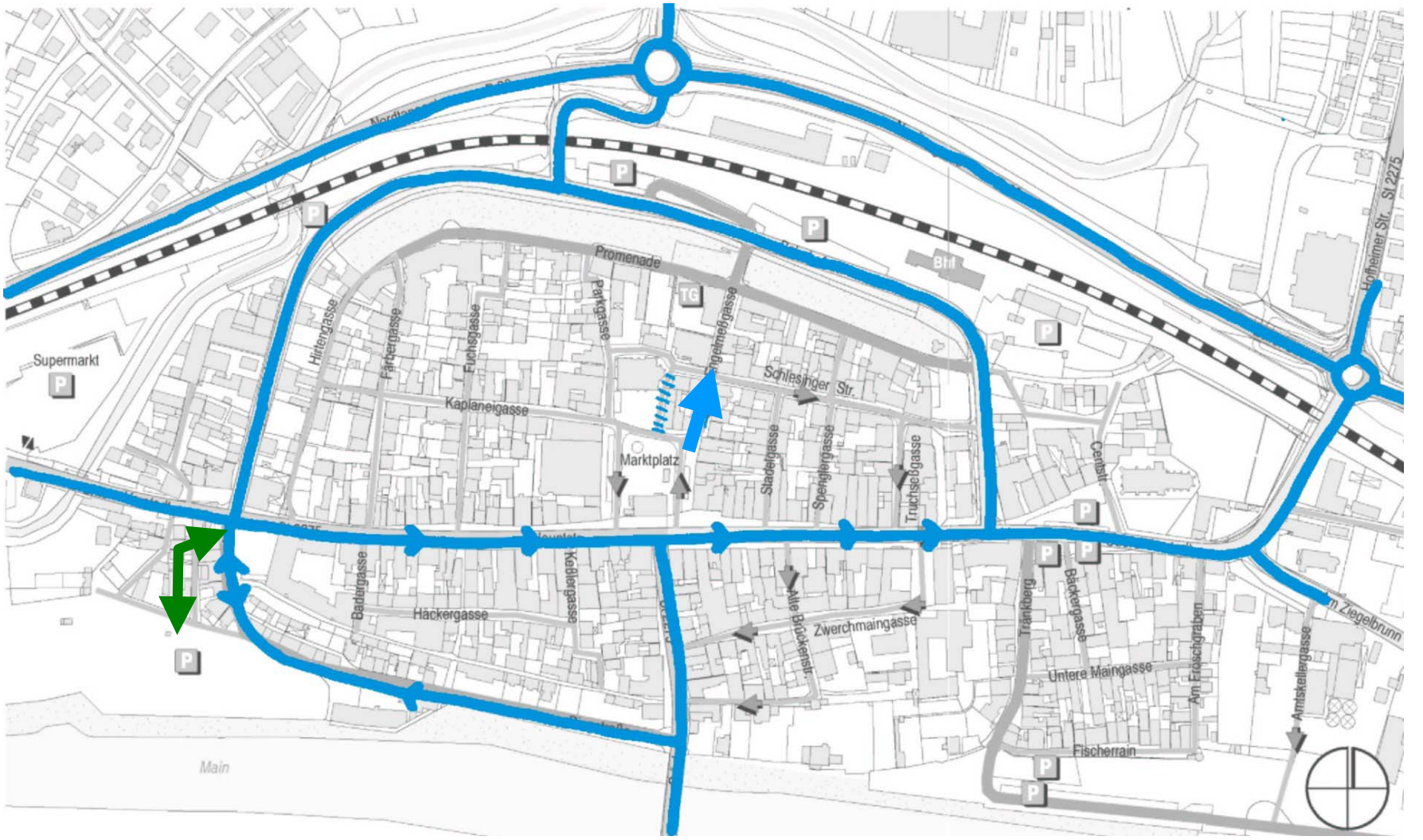


+ einfache Umsetzbarkeit (ad hoc-Maßnahme)

+ Verringerung der Verkehrsbelastung Engelmeßgasse-Marktplatz

- nur lokal wirksam

Verkehrsführungskonzept 2a – Entlastung Hauptstraße Einbahnring im Uhrzeigersinn



+ begrenzter Ausbau Ringstraße (Zweirichtungsverkehr nur zwischen Untere Vorstadt und Parkplatz)

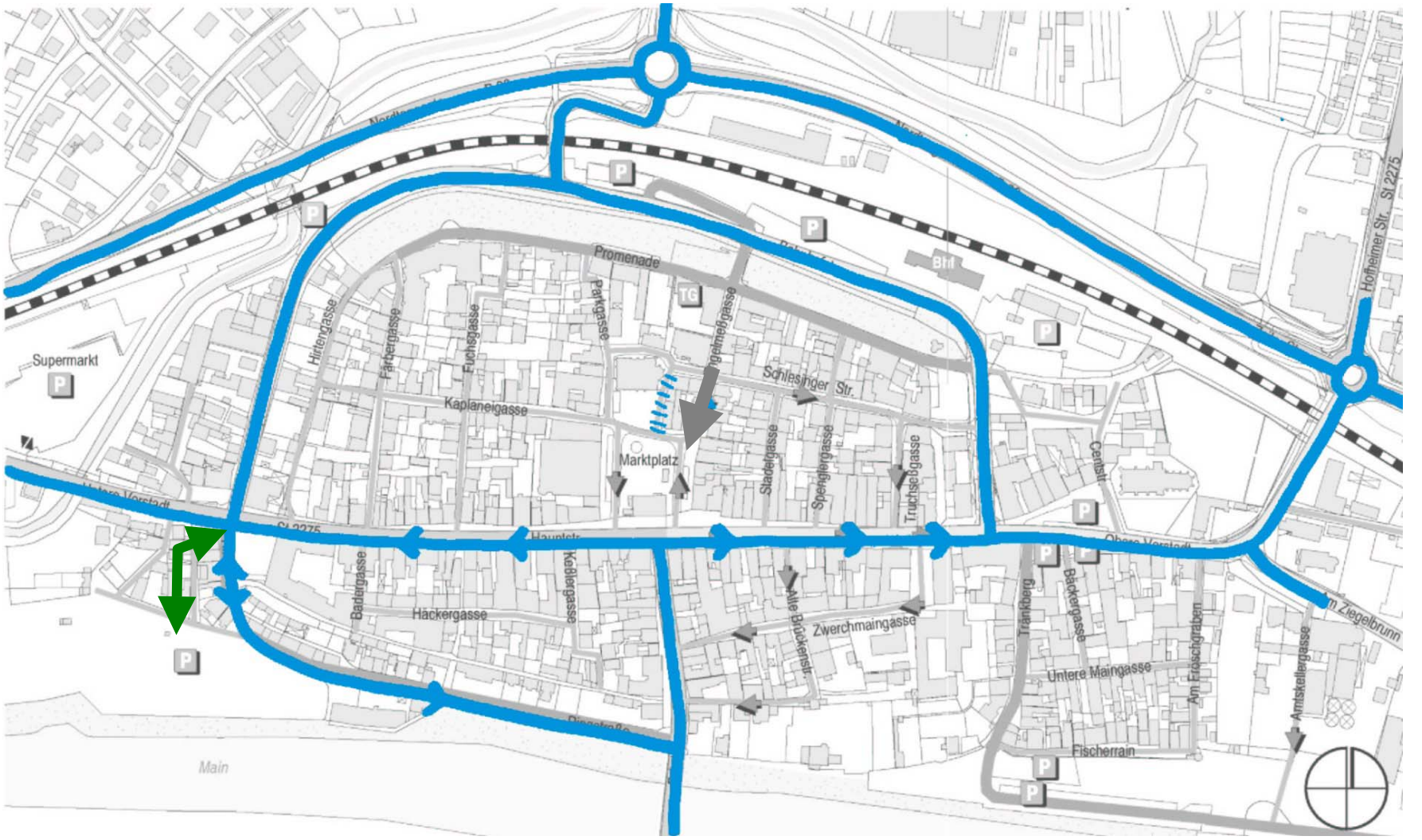
+ Durchgangsverkehr in Süd-West- und Ost-Süd-Richtung verlagert

+ gute Begreifbarkeit des Straßennetz

- Übereck-Verkehre an den Knoten des Einbahnrings Ringstraße-Hauptstraße ungünstig

- Umwegfahrten, Erreichbarkeit

Verkehrsführungskonzept 2b – Entlastung Hauptstraße Einbahnring gegen Uhrzeigersinn



+ begrenzter Ausbau Ringstraße (Zweirichtungsverkehr nur zwischen Untere Vorstadt und Parkplatz)

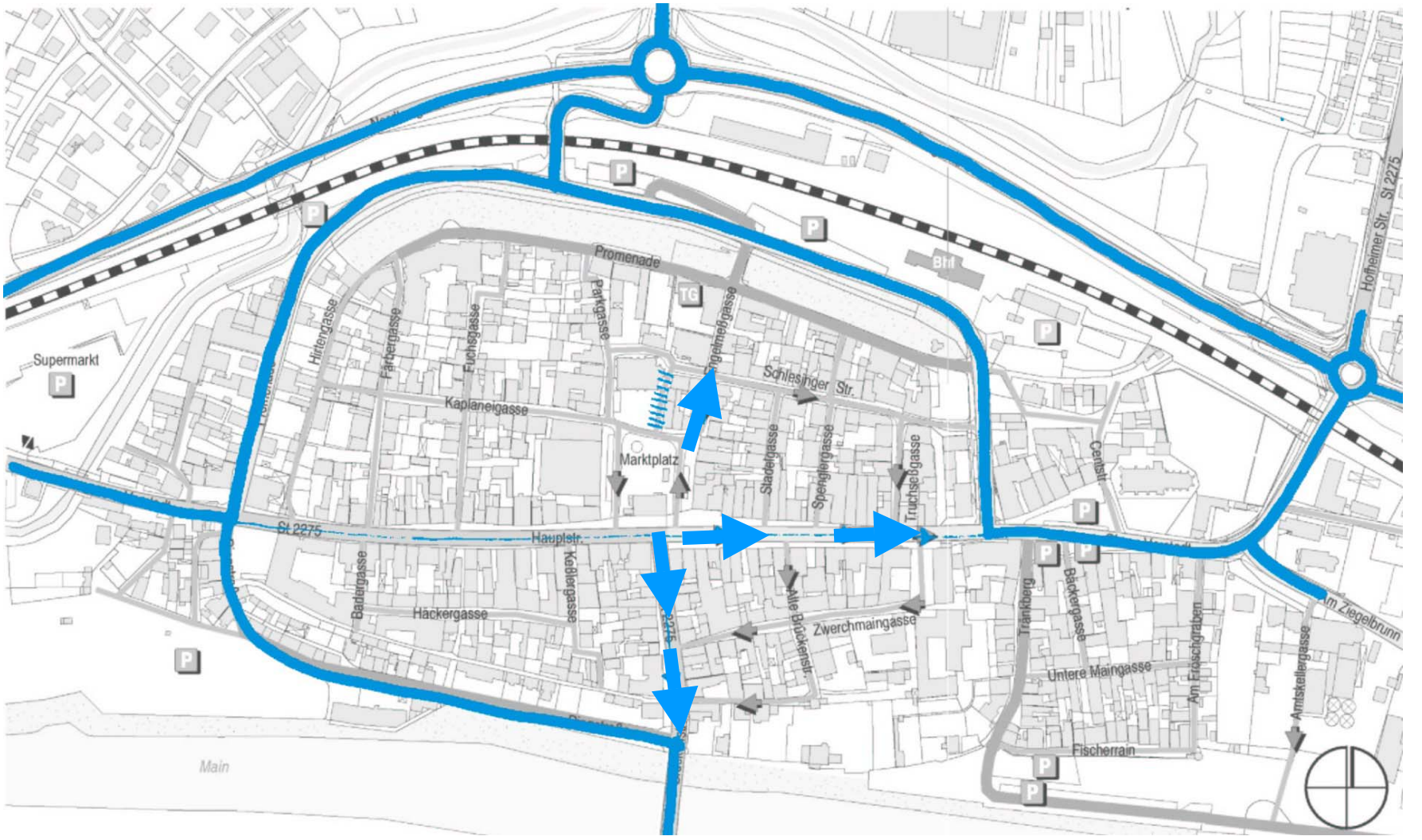
+ Vermeidung von Übereck-Verkehren an den Knoten des Einbahnrings

+ Durchgangsverkehr in West-Ost- und Ost-Süd-Richtung verlagert

- Umwegfahrten, Erreichbarkeit

- eingeschränkte Durchlässigkeit für Linienbus

Verkehrsführungskonzept 3 – Entlastung Stadtkern



+ Umfahrung Ringstraße im Zweirichtungsverkehr entlastet die Hauptstraße

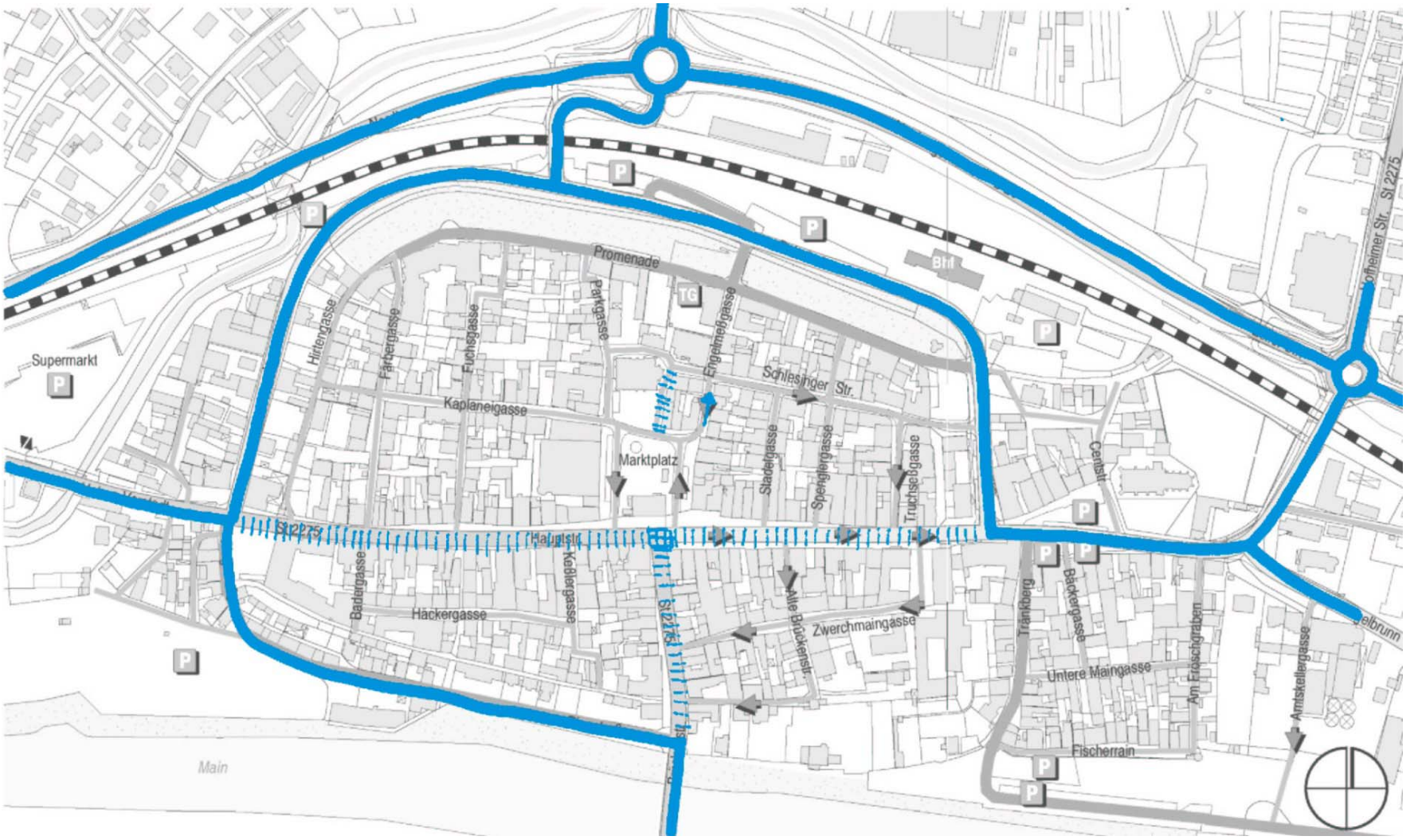
+ Einbahnverkehr in Brückenstraße und Lucengasse verlagert Durchgangsverkehr

+ klare Hierarchie im Straßennetz

+ geringe Auswirkungen auf Linienbus

- Umwegfahrten, Erreichbarkeit

Verkehrsführungskonzept 4 – Entlastung Stadtkern



+ Stadtkern als „Begegnungszone“ (ggf. nur für Anwohner freigegeben) ermöglicht maximale Gestaltungsqualität

+ Umfahrung Ringstraße entlastet die Hauptstraße, dennoch kaum Umwegfahrten

+ gute Durchlässigkeit für Linienbus

- verkehrsrechtlich (noch) nicht vorgesehen

- Akzeptanz durch Kfz-Verkehr erforderlich

Zusammenfassung Handlungsansätze

- **Ausbau ÖPNV-Angebot**
    - barrierefreie Bus-Haltestellen
    - barrierefreier Bahnhof
    - Buserschließung Innenstadt verbessern, zu prüfen Stadtbus, AST mit Kleinbussen
- **Fußgängerwegweisung** bzw. Infotafeln für Ortsfremde/Touristen
- Ausbau Ringstraße zur Verringerung der Belastung Hauptstraße,
    - ggf. Einbahnring Ringstraße – Hauptstraße
    - Querschnitt Kfz-Fahrbahn in der unteren Hauptstraße verringern
- obere Hauptstraße Kfz-Verkehr sollte sich mehr als Gast verstehen, Durchlässigkeit für Fußgänger verbessern,
    - Querschnitt Kfz-Fahrbahn zugunsten des gegenläufigen Radfahrstreifens verringern
    - Straßenparken zugunsten Fußgängerflächen auflockern (Wegfall von Parkständen)
    - Einrichtung von Fahrradabstellanlagen zur weiteren Attraktivierung der Fahrradnutzung
- Entlastung Achse Egelmeßgasse – Marktplatz
    - zu prüfen: Zufahrtsberechtigung nur für Anwohner
    - in Kombination mit einem Einbahnring Ringstraße – Hauptstraße, Hauptstraße mit gegenläufigen Einbahnregelung
- städtebauliche Aufwertung im Bereich der Parkplätze Floriansplatz (ggf. Reduzierung des Stellplatzangebotes)

Zusammenfassung Handlungsansätze

- Ausbau der Gehwegachsen zum Main
    - niveaugleiche Umgestaltung der Straße Tränkberg (Parkplatzandienung ggf. im Einbahnring mit Amtskellergasse)
    - Parkplatzzuwegung Ringstraße Schaffung angemessener Gehwege
    - Brückenstraße/Ringstraße attraktive, barrierefreie Gehwegverbindung zum Main schaffen
- Ausbau der Geh- und Radwegeverbindung zum Bahnhof
    - Geh- und Radwegeverbindung nach Norden unter B26 ggf. zur Nassachtalaue schaffen
    - Querungshilfen in Bahnhofsstraße in Höhe Bahnhof einrichten
    - Radwegangebot in Bahnhofsstraße schaffen