

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**613/190/2018**

## Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.06.2018	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.06.2018	Ö	Einbringung	
Stadtrat	26.07.2018	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

31, 66, ZV StUB

## I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und Henkestraße mit dem in Anlage 1 skizzierten stufenweisen Vorgehen vorzubereiten.
2. Die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Neuen Straße zwischen Katholischer Kirchplatz und Östliche Stadtmauerstraße mit den begleitenden Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit in der Essenbacher Straße und Spardorfer Straße sowie in der Henkestraße soll zunächst in Form eines ein- bis zweijährigen Probetriebes erfolgen.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Innenstadt belastet der Durchgangsverkehr die Bewohnerinnen und Bewohner der zentralen Straßenzüge Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstr. und Henkestraße mit Lärm und Schadstoffen. Belegt hat dies nun erneut eine Untersuchung, die im Auftrag des Erlanger Umweltamtes durchgeführt wurde (vgl. MzK 31/190/2018). Fazit dieses Gutachtens ist, dass aktuell vor allem an der Ost-West-Achse Pfarstraße bis Hindenburgstraße der Immissionsgrenzwert (Jahresmittelwert) für NO<sub>2</sub> von 40 µg/m<sup>3</sup> deutlich überschritten wird, aber auch in der Henkestraße wird der Grenzwert nicht eingehalten. In diesen Straßenzügen besteht dringender Handlungsbedarf, um Fahrverbote, wie sie gerade in anderen deutschen Großstädten umgesetzt werden, zu vermeiden.

Im Hinblick auf die geplante Wissens- und Kulturachse der Universität (vgl. Anlage 2), die sich auf beiden Seiten der Henkestraße erstreckt, ist eine Verkehrsentlastung der Henkestraße zur Attraktivierung des Bereichs rund um den Langemarckplatz (bessere Querungsmöglichkeiten angepasst an erhöhtes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen, mehr Aufenthaltsqualität, ...) ebenfalls anzustreben.

Die grundlegende Zielsetzung ist die Verkehrsentlastung der Innenstadt insbesondere vom Durchgangsverkehr. Dieser Effekt kann insbesondere durch eine Bündelung des Verkehrs auf der Werner-von-Siemens-Straße erreicht werden, wohingegen eine Verlagerung auf die nördlich gelegene Achse Essenbacher Str. / Spardorfer Str. weitgehend vermieden werden soll.

Für eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr wurden

deshalb von der Stadtverwaltung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) eine Vielzahl unterschiedlicher Planfälle bezüglich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Wirksamkeit, ihres Einflusses auf die Umweltqualität sowie ihrer Realisierungsfähigkeit untersucht. Zu diesem Zweck wurde von der Verwaltung eine Bewertungsmatrix erstellt, anhand derer die einzelnen Planfälle bepunktet wurden.

Ursprünglich wurde in Zusammenarbeit mit den Gutachterbüros SSP Consult und Gevas Humberg & Partner ein Planungskorridor erarbeitet, der zunächst aufzeigen sollte, welchen Handlungsspielraum es gibt. In diesem Zusammenhang wurden mit Beschlussvorlage 613/124/2017 drei Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr zum Beschluss vorgelegt:

- Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit verkehrlenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrssystem.
- Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem
- Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung

Mit Hilfe des Erlanger Verkehrsmodells wurden die verkehrlichen Auswirkungen dieser drei Szenarien untersucht und es zeigte sich, dass Szenario 2 im Hinblick auf das Ziel der Entlastung der Straßenzüge vom Durchgangsverkehr am wirkungsvollsten ist.

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergaben außerdem, dass das insbesondere im Hinblick auf die Neue Straße sehr wirkungsvolle Szenario 2 Verkehrsverlagerungen in Straßenzüge verursacht, die für diesen Mehrverkehr nicht geeignet sind. Dies betraf insbesondere den Bereich der Spardorfer / Essenbacher Straße, wo mit Mehrbelastungen von knapp 6.000 Fahrzeugen am Tag (+ 51%) zu rechnen gewesen wäre.

Die drei Szenarien wurden im Sommer 2017 intensiv im Stadtrat diskutiert und die Verwaltung wurde schließlich beauftragt, verschiedene weitere Szenarien zu untersuchen.

Basierend auf den Vorschlägen der Verwaltung und den ersten Rückmeldung aus dem Stadtrat hat in 2017 eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13. November 2017 stattgefunden.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Aufbauend auf diesen Diskussionsergebnissen hat die Verwaltung die vorgestellten Szenarien modifiziert und zahlreiche weitere Planfälle zur Entlastung der o. g. Achsen in der Innenstadt ausgearbeitet sowie anschließend mit Hilfe des Verkehrsmodells simuliert. Aus den so untersuchten mehr als 30 Szenarien wurden einige Planfälle ausgewählt (vgl. Anlage 3) und mit Hilfe der in Anlage 4 beiliegenden Bewertungsmatrix auf deren Wirksamkeit überprüft. Neben den vom Stadtrat im Juli 2017 beschlossenen Szenarien wurden die Planfälle in die engere Auswahl übernommen, die sich nach Berechnung mit dem Verkehrsmodell am wirkungsvollsten im Hinblick auf die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zeigten. Beispielsweise die großräumige Umfahrung der Innenstadt über die Kurt-Schumacher-Straße wurde zwar ebenfalls untersucht, wurde aber mangels fehlender Entlastungswirkung für die Erlanger Innenstadt nicht in die engere Auswahl übernommen. Die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Planfälle können Anlage 3 entnommen werden.

Die Bewertungsmatrix enthält 15 verschiedene Kriterien, die wiederum vier Oberkriterien zugeordnet werden können:

- verkehrliche Wirksamkeit
- städtebauliche Wirksamkeit
- Einfluss auf Umweltqualität

- Realisierungsfähigkeit

Die in Anlage 5 erläuterten Kriterien wurden hinsichtlich ihrer Vollständigkeit im Forum VEP abgestimmt. Weiterhin erhielten die Delegierten die Möglichkeit, die Bewertungsmatrix selbst auszufüllen und der Verwaltung zu übergeben.

Jeder Planfall erhielt für jedes Kriterium eine ganzzahlige Bewertung zwischen -2 und +2 Punkten. Anschließend wurden diese Werte für jedes Oberkriterium addiert, ehe daraus eine Gesamtsumme als Endergebnis der Bewertung gebildet wurde. Um sicherzustellen, dass das Ergebnis belastbar ist, wurden die einzelnen Oberkriterien mit Faktoren unterschiedlich gewichtet (sogenannte Sensitivitätsanalyse). Unabhängig davon, welches Oberkriterien im Verhältnis zu den anderen stärker gewichtet wurde, bleibt die Reihenfolge im Gesamtergebnis konstant, was ein stabiles und belastbares Ergebnis belegt.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bei der Bewertung der Planfälle schnitten folgende fünf Vorschläge am besten ab:

Planfall	Kurzbezeichnung	Gesamtbewertung
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	13
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	12
Planfall 8b	Einbahnstraße in Teilen der Neuen Straße	12
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	12
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	11

Die restlichen Planfälle werden aufgrund des schlechteren Gesamtergebnisses im weiteren Planungsprozess nicht mehr berücksichtigt. Für den Planfall 4 (Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV) ergibt sich sogar eine negative Gesamtsumme, die vor allem mit den negativen Wechselwirkungen mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu begründen sind (vgl. Anlage 4).

Basierend auf dem Bewertungsergebnis wäre die Umsetzung von Planfall 2b zu fokussieren. Die Verwaltung empfiehlt dies jedoch aus folgenden Gründen nicht:

- Es ist damit zu rechnen, dass Planfall 2b ebenfalls Verkehrsverlagerungen auf die Spardorfer Straße / Essenbacher Straße verursacht. Diese fallen zwar deutlich geringer aus als im Planfall 2a (Maßnahmen entsprechend oben beschriebenen Szenario 2), stellen aber dennoch eine Verkehrsverlagerung dar, die vermieden werden kann.
- Zum anderen beinhaltet der Planfall 2b Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr. Es handelt sich dabei um massive Eingriffe in das bestehende Verkehrssystem und diese könnten nicht zuletzt in der öffentlichen Diskussion zu Akzeptanzproblemen führen. Sperrungen sind daher, wenn möglich, zu vermeiden.

Im Verlauf der vertieften Untersuchungen der Verwaltung mit Hilfe des Verkehrsmodells hat sich gezeigt, dass es mit den Planfällen 8 und 8b ebenfalls wirkungsvolle Möglichkeiten gibt, eine Reduzierung der Lärm- und Schafstoffbelastung in der Achse Neue Straße sowie in der Henkestraße zu erreichen. Dabei kann auf Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr verzichtet werden und es ist zudem nicht mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen in relevanten Größenordnungen zu rechnen. Vielmehr wird hier entsprechend der Zielsetzung der Verkehr auf der Werner-von-Siemens-Straße gebündelt.

Die Verwaltung empfiehlt daher ein Stufenkonzept. Zunächst soll der Planfall 8b umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Ost in Teilen der Neuen Straße kombiniert mit Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Neuen Straße, der Henkestraße sowie der Spardorfer Straße. Mit einem Maßnahmenpaket, beispielsweise bestehend aus punktuellen Einengungen, geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten o.ä., wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine Reduzierung der Attraktivität für durchfahrende KFZ erzielt. Detailplanungen hierzu müssen erst noch erstellt wer-

den. Ziel sollte es im Fall der Henkestraße grundsätzlich sein, diese in ihrer Klassifizierung abzustufen und die Funktion der Staatsstraße (St. 2240) stattdessen auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Die Essenbacher Straße würde im Planfall 8b gemäß den Berechnungsergebnissen aus dem Verkehrsmodell mit etwa 1.000 KFZ pro 24 Stunden nur unwesentlich mehrbelastet.

Die tatsächlich eintretenden Verkehrsverhältnisse in der Essenbacher und Spardorfer Straße werden nach Umsetzung der Einbahnstraßenregelung im Rahmen eines einjährigen Probebetriebs verwaltungsseitig intensiv beobachtet. Abhängig von den tatsächlichen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelungen auf die Essenbacher und Spardorfer Straße muss auch für diese Achse die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung in Erwägung gezogen werden (Planfall 8). Übersteigt die Mehrbelastung den Schwellenwert von etwa 2.000 KFZ pro 24 Stunden sollte diese zweite Ausbaustufe folgen.

Noch einmal hervorzuheben ist, dass das vorgestellte Einbahnstraßen-Konzept (Planfall 8 und Planfall 8b) das Ziel, die Achsen Neue Straße und Henkestraße signifikant vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Schadstoffbelastung zu reduzieren, erreicht, ohne komplette Sperrungen einzelner Straßenabschnitte für den Autoverkehr durchführen zu müssen.

Sowohl im Planfall 8b als auch im Planfall 8 ist die Erreichbarkeit der Kliniken insbesondere auch für die Rettungsfahrzeuge gewährleistet. In beiden Planfällen soll die Einbahnstraße in der Neuen Straße zwischen Katholischem Kirchplatz und Östlicher Stadtmauerstraße für den Rad- und Busverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein. Nachdem im Verkehrsentwicklungsplan die Neue Straße sowohl für den Rad- und den Busverkehr als wichtige Verbindungsachse identifiziert wurde, ergeben sich mit der Einbahnstraßenregelung positive Synergien für die beiden Verkehrsarten.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Einbahnstraßenregelung (Planfall 8b bzw. Planfall 8) durch Sperrungen auf der Güterhallenstraße ergänzt werden. Planfall 9 sieht dabei eine Sperrung der Güterhallenunterführung für den motorisierten Individualverkehr vor, wohingegen Planfall 10 eine Sperrung der Güterhallenstraße vor den Arcaden für den motorisierten Individualverkehr beinhaltet. Die Sperrung der Güterhallenunterführung war bereits Bestandteil des 2017 vorgestellten Szenarios 2 (vgl. 613/124/2017).

Die beiden Planfälle 9 und 10 würden zu einer zusätzlichen, deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Henkestraße führen. Die Durchführbarkeit einer Sperrung in diesem Bereich ginge außerdem mit positiven Effekten für den Rad- und Busverkehr einher und böte das Potential, die Aufenthaltsqualität des Stadtraums in diesem Bereich, dessen Nutzung und Nutzungsintensität sich insbesondere durch den Bau der Arcaden verändert haben, nachhaltig zu verbessern. Nach gegenwärtigem Stand hätte die Umgestaltung in diesem Bereich auch positive Auswirkungen in Bezug auf die Planung zur Stadt-Umland-Bahn. Allerdings hat die Diskussion über die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn erst begonnen, die Planung ist Aufgabe des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn und steht ganz am Anfang. Eine Konkretisierung in Richtung der Planfälle 9 und 10 ist erst dann denkbar, wenn die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn in diesem räumlichen Umgriff feststeht. Auch ein entsprechender Beschluss ist erst zu diesem Zeitpunkt sinnvoll.

Die Essenbacher Straße sowie die Henkestraße, für die in den verschiedenen Planfällen verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen sind, sind als Kreisstraße ER7 bzw. als Staatsstraße St 2240 Bestandteile des qualifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes, welches dem überörtlichen Verkehr dient. Vor Einführung jeglicher Regelungen sind deshalb Abstimmungen mit der Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde zu treffen.

Die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmenpakete entstehenden Kosten können erst im Laufe der nächsten Planungsphasen ermittelt werden. Eine Abschätzung zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht möglich, da die verschiedenen Planfälle zunächst weiter konkretisiert werden müssen.

Die Maßnahmenpakete der Planfälle sind in Kombination mit den ebenfalls im Rahmen des VEP erarbeiteten Maßnahmen zum Parkraumkonzept (vgl. Beschlussvorlage 613/128/2017) sowie den noch in Bearbeitung befindlichen Handlungsfeldern im Fuß- und Radverkehr zu sehen. Insbesondere die Schaffung von Auffangparkplätzen im Randbereich der Innenstadt mit

geeignetem ÖV-Angebot (P&R) bzw. in fußläufiger Entfernung zu den wesentlichen Zielen (z.B. am Großparkplatz) ist für eine erfolgreiche Umsetzung des Stufenkonzepts von großer Bedeutung.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

- Anlage 1 – Stufenkonzept
- Anlage 2 – Artikel EN „Wissens- und Kulturachse“
- Anlage 3 – Übersicht und Querschnittsbelastungen der Planfälle
- Anlage 4 – Bewertungsmatrix
- Anlage 5 – Erläuterung der Bewertungskriterien

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang