

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/190/2018/2

## Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.01.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.01.2019	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.02.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
31, 66, ZV StUB, ESTW

### I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und die Henkestraße mit dem in Anlage 1 skizzierten stufenweisen Vorgehen zu konkretisieren. Als erster Schritt ist die Umsetzung des Planfalles 8b vorzubereiten.
2. Die Einführung der Einbahnstraßenregelung in der Neuen Straße mit begleitenden geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen in der Essenbacher Straße und Spardorfer Straße sowie in der Henkestraße gemäß Planfall 8b soll zunächst in Form eines einjährigen Probebetriebes erfolgen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sachverhaltsdarstellung geschilderten Maßnahmen des städtischen ÖPNV für eine verbesserte Anbindung des Universitätsklinikums und der nördlichen Innenstadt weiterzuverfolgen.
4. Die Rettungsdienste und das Universitätsklinikum sind im Planungsprozess weiterhin einzubeziehen.
5. Die konkreten Planungen werden vor Umsetzung der Maßnahmen zum Beschluss vorgelegt.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

##### Anlass für das Verkehrskonzept:

In der Innenstadt belastet der motorisierte Durchgangsverkehr die Bewohnerinnen und Bewohner der zentralen Straßenzüge Pfarrstraße / Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie Henkestraße mit Lärm und Schadstoffen. Belegt hat dies im Jahr 2018 erneut eine Untersuchung, die im Auftrag des Erlanger Umweltamtes durchgeführt wurde (vgl. MzK 31/190/2018). Fazit dieses Gutachtens ist, dass aktuell vor allem entlang der Ost-West-Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße sowie in der Henkestraße zum Teil deutliche Überschreitungen des Grenzwertes für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup> nach der 39. BImSchV berechnet wurden. Gerichtlich angeordnete Fahrverbote sind

aber in den Straßen auf Erlanger Stadtgebiet nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten, da hierfür nur die Häufigkeit gemessener Grenzwertüberschreitungen entscheidend ist.

In den vorgenannten Straßenzügen besteht folglich zum Schutz der menschlichen Gesundheit dringender Handlungsbedarf. Die Notwendigkeit zur Entlastung der Anwohner ergibt sich aber nicht ausschließlich anhand der berechneten Werte des NO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Vielmehr lässt sich allein bei Vor-Ort-Beobachtungen die Unverhältnismäßigkeit zwischen hoher Verkehrsbelastung und hoher Wohndichte feststellen. Das in Anlage 9 beiliegende Foto vom Martin-Luther-Platz mit Blickrichtung Westen in die Pfarrstraße, das Mitte der 1980er Jahre entstanden ist, verdeutlicht, dass das hohe Verkehrsaufkommen mit den zugehörigen Stauerscheinungen bereits seit mehreren Jahrzehnten vorherrscht. Ein weiterer Aspekt, der zeitnahe Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich macht.

### **Inhalt und Ziele des Verkehrskonzeptes:**

Die grundlegende Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ist die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr, ohne den Ziel- und Quellverkehr, also der Verkehr, der die nördliche Altstadt als Ziel oder Ausgangspunkt hat, nennenswert zu beeinträchtigen. Dieser Effekt kann vor allem 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.

Mit einer Entlastung vom Durchgangsverkehr in den die Innenstadt querenden Hauptverkehrsstraßen geht in diesen Achsen eine deutliche Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens einher. Daraus resultieren wiederum Verbesserungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Für den Busverkehr verringern sich die Reisezeiten aufgrund einer erhöhten Durchlässigkeit in den betroffenen Achsen. Ähnliches gilt hinsichtlich der Befahrbarkeit für den Radverkehr, womit eine Attraktivitätssteigerung für Radfahrer einhergeht. Für Fußgänger verbessern sich vor allem die Querungsmöglichkeiten über die betroffenen Achsen und die Aufenthaltsqualität. Damit wird folgenden Handlungszielen des Verkehrsentwicklungsplanes Rechnung getragen (vgl. 613/189/2014):

- Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern innerhalb der Innenstadt
- Bündelung der Verkehrsarten auf ihren jeweiligen klar definierten und leistungsfähigen Wegen
- Minimierung der Lärm- und Schadstoffemissionen entsprechend der Umweltschutzziele und geltenden Richtlinien
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Imageverbesserung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes

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

### **Definition von Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr:**

Das nachfolgend vorgestellte Verkehrskonzept hat zum Ziel, die Straßenzüge Henkestraße und Neue Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten (Hinweis: zur besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text der Straßenzug Pfarrstraße / Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Straßenzug Neue Straße zusammengefasst). Den umfangreichen Berechnungen mit dem Verkehrsmodell zufolge, kann dies mit den im Verkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen erreicht werden, ohne den Quell- und Zielverkehr nennenswert zu beeinträchtigen.

Unter Durchgangsverkehr ist der Verkehr zu verstehen, der die beiden o. g. Straßenzüge durchfährt. Als Quell- und Zielverkehr gelten diejenigen Fahrzeuge, die in die bzw. aus der

nördlichen Innenstadt fahren. Als eine Quelle bzw. ein Ziel für diese Fahrzeuge sind beispielsweise der Theaterplatz und die Einrichtungen des Universitätsklinikums im Bereich des Straßenzuges Neue Straße zu nennen.

Der Durchgangsverkehr kann mit dem Verkehrsmodell berechnet werden, indem zwei Straßenquerschnitte am jeweiligen Ende des Untersuchungsabschnittes festgelegt werden. Durch einen Vergleich mit dem sog. Prognosebezugsfall 2030 können die Auswirkungen der Maßnahmen des Verkehrskonzepts quantifiziert werden. Bei dem Straßenzug Neue Straße besteht der Durchgangsverkehr aus Fahrzeugen, die, von Osten kommend, in die westl. Hindenburgstraße einfahren und die Neue Straße bis mindestens zum Knotenpunkt Martinsbühler Straße / Fuchsen Garten durchfahren. Von Westen kommend werden diejenigen Fahrzeuge als Durchgangsverkehr eingestuft, die über den Knotenpunkt Martinsbühler Straße / Fuchsen Garten die Neue Straße bis zur westlichen Hindenburgstraße durchfahren und über die Bismarckstraße oder die Palmsanlage weiterfahren. Auf dieser Basis berechnet sich der Anteil des Durchgangsverkehrs auf 43 % (vgl. Anlage 10).

Fahrzeuge, die über die Neue Straße oder den Maximiliansplatz in die nördliche Innenstadt fahren, werden nicht als Durchgangsverkehr, sondern als Quell- und Zielverkehr eingestuft. Es wird bei dem Verkehrskonzept demnach Wert darauf gelegt, dass Nutzergruppen wie Bewohner und Einzelhandelskunden nicht von den Maßnahmen beeinträchtigt werden, sondern vielmehr davon profitieren (vgl. S. 5 ff).

Als Beispiel für den Quell- und Zielverkehr sei eine Verkehrsrelation benannt, die vom Erlanger Osten (z. B. Buckenhofer Siedlung) oder einer Gemeinde im östlichen Landkreis Erlangen-Höchstadt zum Theaterplatz fährt (vgl. Anlage 11). Mit der vorgesehenen Einbahnstraßenlösung im Bereich des Maximiliansplatzes wird hierfür die Route über die westliche Hindenburgstraße nicht mehr möglich sein. Die leistungsfähige Route über die Essenbacher und Bayreuther Straße zum Theaterplatz stellt jedoch eine alternative Verbindung dar. Die Reisezeit verändert sich im Vergleich zum Status Quo damit nur um weniger als zwei Minuten.

Der Einsatz von Verkehrsmodellen ist in der Fachplanung eine anerkannte Methode, um Auswirkungen verkehrlicher Prozesse zu analysieren und abzubilden. Diese kommen demnach in Deutschland flächendeckend zur Anwendung. Die bei der Erlanger Verkehrsplanung verwendete Software stammt vom Marktführer und ist weltweit im Einsatz. Das Erlanger Verkehrsmodell ist mit den umfangreich vorliegenden Verkehrszählungen (empirische Grundlage) kalibriert, so dass die Querschnittsbelastungen in den Straßen im Modell denen im aktuellen Verkehrsgeschehen entsprechen. Diese Kalibrierung ist nur für die sog. Analyseversion möglich, die den Verkehr im Jahr 2015 abbildet. Die Prognoseversion für das Jahr 2030 baut darauf auf. Berücksichtigt werden hierbei unter anderem veränderte Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie das für diesen Zeitpunkt angenommene Infrastrukturnetz für den MIV und den ÖV. Bei der Prüfung der Maßnahmen aus dem VEP findet ein Abgleich zwischen der Analyseversion und der Prognoseversion mit Berücksichtigung der jeweiligen Planfälle statt.

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

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

### **Planerische Vorgehensweise:**

Anlässlich des oben beschriebenen Sachverhaltes und mit dem Ziel, eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr zu erreichen, wurden 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 hat die Verwaltung eine Bewertungsmatrix konzipiert, anhand derer die einzelnen Planfälle einander gegenüber gestellt wurden (vgl. Anlagen 4 und 5).

Ursprünglich wurde ein Planungskorridor erarbeitet, der zunächst aufzeigen sollte, welcher Handlungsspielraum besteht. In diesem Zusammenhang wurden mit Beschlussvorlage 613/124/2017 drei Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Straße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr zum Beschluss vorgelegt:

- Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße mit verkehrslenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrs-

system.

- Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem.
- Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung.

Mit Hilfe des Erlanger Verkehrsmodells wurden die verkehrlichen Auswirkungen dieser drei Szenarien untersucht. Es stellte sich dabei heraus, dass Szenario 2 hinsichtlich der Entlastungswirkungen am effizientesten ist.

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergaben außerdem, dass das insbesondere im Hinblick auf den Straßenzug Neue Straße sehr wirkungsvolle Szenario 2 Verkehrsverlagerungen in Straßenzüge verursacht. Dies betrifft hauptsächlich die Achse Spardorfer / Essenbacher Straße, wo mit Mehrbelastungen von knapp 6.000 Fahrzeugen pro Tag (+ 51%) zu rechnen wäre. Eine Verlagerung in diesem Umfang ist für diese Achse allerdings nicht erwünscht.

Basierend auf den Vorschlägen der Verwaltung und dem Stadtratsbeschluss 613/124/2017 hat eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13. November 2017 stattgefunden. Aufgrund der unerwünschten Verkehrsverlagerungen auf die Achse Spardorfer / Essenbacher Straße und nach intensiver Diskussion der drei Szenarien im Jahr 2017 wurde die Verwaltung beauftragt, verschiedene weitere Szenarien in Form von Planfällen zu untersuchen.

Darauf aufbauend wurden die vorgestellten Szenarien modifiziert und 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 Planfällen wurden diejenigen ausgewählt, die nach den Berechnungen im Verkehrsmodell im Hinblick auf die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr eine signifikante Wirkung zeigten (vgl. Anlage 3). Mit Hilfe der in Anlage 4 beiliegenden Bewertungsmatrix wurden diese Planfälle auf deren Wirksamkeit überprüft.

Das dem Beschluss zugrunde liegende Lösungskonzept wurde dem Forum VEP am 25. April 2018, ca. 160 Bürgern bei einer Informationsveranstaltung am 26. Juni 2018 sowie dem Stadtteilbeirat Innenstadt am 3. Juli 2018 vorgestellt. Der Stadtteilbeirat fasste hierzu folgenden Beschluss: „Wir unterstützen eine Entwicklung von Verkehrskonzepten, die den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren ohne den Zielverkehr einzuschränken. Wir möchten die Verwaltung auf diesem Weg aktiv begleiten und im Prozess der Umsetzungskonkretisierung frühzeitig einbezogen werden.“

### **Ergebnisse des Planungsprozesses und Bewertung der Planfälle:**

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 Oberkriterium im Verhältnis zu den anderen stärker gewichtet wurde, bleibt die Reihenfolge im Gesamtergebnis konstant, was ein stabiles und belastbares Ergebnis belegt.

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 bei den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu begründen sind (vgl. Anlage 4).

Im Verlauf der vertieften Untersuchungen mit Hilfe des Verkehrsmodells hat sich gezeigt, dass mit den Planfällen 8 und 8b wirkungsvolle Möglichkeiten bestehen, eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung in der Achse Neue Straße sowie in der Henkestraße zu erreichen. Entsprechend der planerischen Zielsetzung wird der Verkehr bei diesen Planfällen auf der Werner-von-Siemens-Straße gebündelt.

#### **Stufenkonzept zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr:**

Basierend auf dem dargestellten Bewertungsprozess wird ein Stufenkonzept zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr empfohlen (vgl. Anlage 1):

**Stufe 1:** Unechte Einbahnstraße mit zulässiger Fahrtrichtung Osten im Bereich des Maximiliansplatzes zwischen Östlicher Stadtmauerstraße und Loschgstraße und Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Henkestraße (Planfall 8b, Erläuterung s. u.).

**Stufe 2:** Straßenbauliche Maßnahmen im Verlauf der Achse Neue Straße mit dem Ziel einer Aufwertung nach dem Shared-Space-Prinzip ggf. mit weiteren baulichen Maßnahmen gemäß den Planfällen 9 und/oder 10.

Zunächst soll in **Stufe 1** der Planfall 8b umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um die Einführung einer unechten Einbahnstraßenregelung<sup>1</sup> mit zulässiger Fahrtrichtung Osten in Teilen der Neuen Straße, kombiniert mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen in der Achse Neue Straße, der Henkestraße sowie der Spardorfer Straße.

#### **Straßenzug Neue Straße:**

Vorstellbar sind in der Achse Neue Straße sowohl die Anlage eines Radfahrstreifens als auch einer Busspur im Bereich des Maximiliansplatzes zwischen Östlicher Stadtmauerstraße und Loschgstraße mit Freigabe für klinikbezogene Verkehre und den ÖPNV (d. h. die Zufahrt wird von einer Seite gesperrt, sie wird aber nicht mit Verkehrszeichen 220 zur Einbahnstraße im Rechtssinne erklärt).

Mit einem Maßnahmenpaket, beispielsweise bestehend aus punktuellen Einengungen und geringeren Fahrgeschwindigkeiten, wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine Reduzierung der Attraktivität für durchfahrende Kfz erzielt. Die Festlegung der genauen Beschilderung sowie der markierungstechnischen Ausführungen ist Gegenstand des weiterführenden Planungsprozesses. Hierbei erfolgt eine enge Abstimmung mit den Rettungsdiensten und dem Universitätsklinikum.

#### **Henkestraße:**

Die Henkestraße, für die gemäß Anlage 1 verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen sind,

<sup>1</sup> Die Begrifflichkeit der unechten Einbahnstraße entspricht in diesem Fall nicht der StVO, da demgemäß eine Befahrung innerhalb der Einbahnstraße in beide Richtungen zulässig ist. Zur Verdeutlichung der vorgesehenen Freigabe der Fahrtrichtung Westen für klinikbezogene Verkehre soll davon unbenommen von einer unechten Einbahnstraße gesprochen werden.

ist als Staatsstraße St 2240 Bestandteil des qualifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes, welches unter anderem dem überörtlichen Verkehr dienen soll. Vor Einführung jeglicher Regelungen in diesem Straßenzug sind deshalb Abstimmungen mit der Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde zu treffen.

Ziel sollte es im Fall der Henkestraße grundsätzlich sein, diese in ihrer Klassifizierung und Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr abzustufen und die Funktion der Staatsstraße (St 2240) stattdessen auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Hierfür sollen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Maßnahmen ergriffen werden, wie die Fahrbeziehungen über die Werner-von-Siemens-Straße weiter attraktiviert werden kann (z. B. Optimierung von Signalanlagen im Streckenverlauf, Beschilderung etc.). Diese Maßnahmen sind unabhängig von einem Probebetrieb dauerhaft zielführend.

#### Straßenzug Spardorfer / Essenbacher Straße:

Die Achse Spardorfer Straße / Essenbacher Straße mit einer derzeitigen Verkehrsbelastung von ca. 13.500 Kfz pro 24 Stunden würde im Planfall 8b gemäß den Berechnungsergebnissen aus dem Verkehrsmodell mit etwa 1.000 Kfz pro 24 Stunden nur unwesentlich mehrbelastet.

Nach Ansicht der Stadtverwaltung ist die Stufe 1 der Stufe 2 aus folgenden Gründen zeitlich vorzuziehen:

- Die Markierung des Radfahrstreifens oder der Busspur im Bereich des Maximiliansplatzes ist kurzfristig umsetzbar,
- es sind keine aufwändigen baulichen Maßnahmen nötig,
- die Maßnahme führt zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Straßenachse Neue Straße und damit aus Sicht der Stadtverwaltung zu einer schnelleren Erreichbarkeit der Kliniken,
- die Maßnahme ermöglicht einen Probebetrieb und ist mit geringem Aufwand kurzfristig reversibel,
- auf Entwicklungen, die sich beispielsweise durch den Masterplan des Universitätsklinikums noch ergeben könnten, kann mit der Einbahnstraßenregelung flexibler reagiert werden,
- im Falle von notwendigen Umleitungen (z. B. Bergkirchweih) kann die Einbahnstraßenregelung temporär aufgehoben werden.

#### Einjähriger Probebetrieb:

Die tatsächlich eintretenden Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt werden nach Umsetzung der Einbahnstraßenregelung während des einjährigen Probebetriebs verwaltungsseitig mit Beteiligung der Rettungsdienste und des Universitätsklinikums intensiv beobachtet und analysiert. Zum einen können so ungewollte Schleichverkehre erkannt und eingeschränkt werden. Zum anderen kann abhängig von den tatsächlichen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelungen auf die Essenbacher und Spardorfer Straße beurteilt werden, ob auch für diese Achse die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung bzw. gleichwertige Maßnahmen in Erwägung gezogen werden müssen (Planfall 8). Übersteigt die Mehrbelastung an Kfz-Verkehr in der Essenbacher und Spardorfer Straße den Schwellenwert von etwa 2.000 Kfz pro 24 Stunden sollten in diesem Straßenabschnitt ergänzende Maßnahmen erfolgen.

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. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch die Pfarrstraße, die im westlichen Verlauf in Richtung Autobahn A73 an die Neue Straße anschließt, deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet wird (Reduzierung um ca. 4.500 Kfz pro 24 Stunden).

Dies entspricht einer Forderung, die auch in dem in Anlage 6 beiliegenden Positionspapier des IHK-Gremiums Erlangen zur Verkehrssituation in der Erlanger Innenstadt formuliert wird. Das IHK-Gremium Erlangen begrüßt darin das Vorhaben der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr grundsätzlich und gibt zugleich weitere wichtige Hinweise. Für den Quell-

und Zielverkehr, hauptsächlich bestehend aus den Nutzergruppen der Bewohner, Beschäftigten und Einzelhandelskunden, ist mit der deutlich erhöhten Durchlässigkeit der Straßenachse Neue Straße in Fahrtrichtung Westen eine verbesserte Erreichbarkeit der wichtigen (Parkplatz-)Standorte in der nördlichen Innenstadt zu erwarten. Hier ist vor allem der Theaterplatz zu nennen.

Im Weiteren geht das IHK-Gremium in seinem Positionspapier gemäß Anlage 6 darauf ein, dass das vorgestellte Verkehrskonzept in einem „positiv kommunizier- und erlebbaren Kontext“ realisiert werden solle. Genannt werden hierbei unter anderem die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes vorgesehene preisgelenkte Parkraumbewirtschaftung sowie die Parkraumerweiterung am Großparkplatz.

Seitens der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Planungen Bestandteil eines gesamtheitlichen innerstädtischen Verkehrskonzeptes sind. Darin enthalten sind die von dem IHK-Gremium Erlangen geforderten Maßnahmen sowie die verbesserte Erschließung der nördlichen Innenstadt durch den ÖPNV (s. u. und Beschlussvorlage 613/211/2018).

Die Erreichbarkeit der Einrichtungen des Universitätsklinikums ist sowohl im Planfall 8b als auch im Planfall 8 insbesondere für die Rettungsfahrzeuge gewährleistet. Auch für private Fahrzeuge muss die direkte Zufahrt zu den Notaufnahmen der Kliniken aufrechterhalten werden. In beiden Planfällen soll die Einbahnstraße in der Neuen Straße daher für Rettungsdienste, Fahrten zu den Notfallaufnahmen sowie für den Rad- und Busverkehr auch in Gegenrichtung befahrbar sein.

Nachdem die Straßenachse Neue Straße aufgrund ihrer Lage im innerstädtischen Netz für den Rad- und den Busverkehr eine wichtige Verbindungsachse darstellt, ergeben sich mit der Einbahnstraßenregelung aufgrund der Verkehrsentlastung und der späteren Umgestaltungsmöglichkeiten positive Synergien für diese beiden Verkehrsarten (vgl. 613/200/2018 und 613/201/2018).

Es ist im weiteren Verlauf beabsichtigt, das Verkehrskonzept um die **Stufe 2** zu erweitern. Damit kann den städtebaulichen Potenzialen im Zuge der Straßenachse Neue Straße und vor allem im Bereich des Maximiliansplatzes Rechnung getragen werden. Hierfür sollen auch Möglichkeiten der Städtebauförderung genutzt werden.

Vorgesehen ist demgemäß eine bauliche Aufwertung des Straßenraumes nach dem Shared-Space-Prinzip. Die Umsetzung der Stufe 2 soll gegenüber der Stufe 1 aus folgenden Gründen zeitlich nachrangig erfolgen:

- bei der Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip handelt es sich um einen aufwändigen Straßenneubau, dem eine entsprechende Planung und Abstimmung mit Politik und Öffentlichkeit vorangehen muss,
- das städtebauliche Umfeld, insbesondere Neu- und Umbaumaßnahmen, müssen berücksichtigt werden,
- die bauliche Umsetzung ist kostenintensiv,
- die bauliche Umsetzung ist nicht reversibel, so dass, anders als bei Stufe 1 nur mit aufwändigeren Maßnahmen nachgesteuert werden könnte. Die Erfahrungen aus der Einbahnstraßenregelung gemäß Stufe 1 könnten in die Stufe 2 jedoch einfließen.

In der Henkestraße sind verkehrsberuhigende Maßnahmen mit städtebaulichem Potenzial vor allem im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der Universität am Langemarckplatz vorgesehen.

### **Öffentliche Beteiligung und Abstimmung mit dem Universitätsklinikum:**

Der Straßenzug Neue Straße stellt die zentrale Achse für die Rettungsdienste von und zu den Einrichtungen des Universitätsklinikums dar. Vor diesem Hintergrund ist den Anforderungen der Rettungsdienste und des Universitätsklinikums, das einen zentralen Notfall- und Katastrophenstützpunkt darstellt, ein besonderer Stellenwert einzuräumen. Mit Umsetzung des ersten Schrittes des Verkehrskonzeptes gemäß Planfall 8b ist von einer verbesserten Durchlässigkeit für Rettungsfahrzeuge auszugehen, da sich mit der prognostizierten deutlichen Verringerung

des Verkehrsaufkommens auch die derzeit regelmäßig beobachtbaren Stauerscheinungen reduzieren werden.

Das Universitätsklinikum Erlangen wurde über die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung im Forum VEP hinaus im Zuge von mehreren bilateralen Abstimmungsterminen in die Planung einbezogen. Zuletzt fanden am 2. August 2018 und am 25. September 2018 gemeinsame Besprechungen mit Teilnahme der Stadtspitze sowie der Geschäftsführung des Universitätsklinikums statt, an dem die Inhalte des Verkehrskonzeptes erörtert wurden. Am 27. September 2018 ist ein Austausch mit dem Rettungsdienst des Bayerischen Roten Kreuzes mit Teilnahme von Vertretern des Universitätsklinikums erfolgt.

Als Ergebnis ist zunächst festzuhalten, dass sich alle Beteiligten bei dem Ziel, den Straßenzug Neue Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten, einig sind. Auf Grundlage der in Anlage 7 beiliegenden Präsentation wurde dem Universitätsklinikum das vorgesehene Stufenkonzept vorgestellt. Schwerpunkt hierbei war der Verweis auf die nach Umsetzung weiterhin mögliche Befahrbarkeit für klinikbezogene Verkehre in Richtung Westen, die sich insbesondere aus folgenden Nutzern zusammensetzen:

- Rettungsfahrzeuge,
- private Fahrzeuge zum Erreichen der Notaufnahmen,
- klinikinterne Logistik,
- klinikbezogene Baustellenverkehre.

Diesen Nutzern soll es auch nach Umsetzung des Konzeptes ermöglicht werden, den in Fahrtrichtung Westen gesperrten Bereich am Maximiliansplatz in beide Richtungen zu befahren.

Weiterhin wurden gegenüber dem Universitätsklinikum konkrete Überlegungen für die Gestaltung des ersten Umsetzungsschrittes gemäß Planfall 8b vorgestellt. Hierbei wurde der Abschnitt im Straßenzug Neue Straße, der für die Befahrung Richtung Westen gesperrt werden soll, präzisiert. Dieser soll sich von der Östlichen Stadtmauerstraße bis zur Loschgestraße erstrecken. Ein Gestaltungsvorschlag für diesen Abschnitt mit zugehöriger Beschilderung ist Anlage 8 zu entnehmen.

#### **Mögliche Kombination mit weiteren Planfällen:**

Eine Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung bei Stufe 2 wäre denkbar, sofern sich diese in Stufe 1 als wirksam und funktional erweist. Es muss bei der Stufe 2 weiterhin gewährleistet sein, dass die bauliche Gestaltung einen ausreichend hohen Widerstand bietet, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Bei der Umsetzung der Stufe 2 könnten weitere bauliche Maßnahmen aus den Planfällen 9 oder 10 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, stehen aber aktuell nicht zur Diskussion.

Die Durchführbarkeit einer Sperrung in diesem Bereich ginge außerdem mit positiven Effekten für den Rad- und Busverkehr einher und böte das Potential, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum in diesem Umfeld nachhaltig zu verbessern. Nach gegenwärtigem Stand hätte die Umgestaltung in diesem Bereich auch positive Auswirkungen in Bezug auf die Planung der Stadt-Umland-Bahn. Allerdings hat die Diskussion über die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn durch den zuständigen Zweckverband erst begonnen. Eine Konkretisierung in Richtung der Planfälle 9 und 10 ist erst dann möglich, wenn die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn in diesem Planungskorridor feststeht..

#### **Buslinie mit Elektrobussen zur verbesserten Erschließung des Universitätsklinikums und weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV:**

Um die Erschließung und die Erreichbarkeit der nördlichen Innenstadt zu verbessern, bietet



sich die Einführung einer neu zu planenden und bisher nicht im Nahverkehrsplan 2016 - 2021 enthaltenen Buslinie zwischen dem Großparkplatz, dem Universitätsklinikum mit seinen Einrichtungen entlang der Straßenachse Neue Straße und dem Zollhausviertel an. Denkbar wäre der Einsatz von Elektrobussen in einem der Nachfrage entsprechenden Takt, da diese die Fahrten über die Münchener Straße bzw. Thaler Mühlstraße vom Großparkplatz bei der derzeitigen sehr beengten infrastrukturellen Situation bewältigen könnten. Die Verwaltung und die ESTW konkretisieren diese Überlegungen auf Basis des mit Stadtratsvorlage 13/248/2018/1 dargestellten Elektrobuskonzeptes. Die Anschaffung der erforderlichen Busse wird dabei geprüft (TOP Ö 15: "Elektromobilität als Chance für Erlangen" und "80%-E-Bus-Förderung schnell für Erlangen nutzen"). Weiterhin wird auf die Beschlussvorlage 613/211/2018 verwiesen.

Darüber hinaus wird angestrebt, die Lage der Einrichtungen des Universitätsklinikums für Nutzer des ÖPNV besser kenntlich und auffindbar zu machen. Hier ist zum einen denkbar, das Universitätsklinikum als Zwischenziel bei den digitalen Anzeigen auf den Bussen auszuweisen (z. B. Waldkrankenhaus über Universitätsklinikum) und die Bushaltestelle „Maximiliansplatz“ in „Universitätsklinikum“ umzubenennen. Beides muss jedoch noch von den ESTW hinsichtlich Umsetzbarkeit und Vereinbarkeit mit dem sonstigen Standard im Stadtverkehr geprüft werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Weiteres Vorgehen:

Das zum Beschluss vorliegende Verkehrskonzept wurde umfangreich mit der Öffentlichkeit und dem Universitätsklinikum abgestimmt. Das Universitätsklinikum hat die für den Klinikbetrieb notwendigen und zu beachtenden Belange in diesem Zusammenhang vorgetragen. Diese sind bei dem vorgestellten Konzept berücksichtigt.

Nach erfolgtem Beschluss beinhaltet die weitere Konkretisierung des Projektes unter anderem die Planung der Markierung und der Beschilderung des Bereiches im Straßenzug Neue Straße in dem Einrichtungsverkehr gelten soll. Hierfür ist weiterhin eine intensive Abstimmung mit dem Universitätsklinikum und den Rettungsdiensten vorgesehen. Damit soll gewährleistet werden, dass deren wesentliche Belange weiterhin Berücksichtigung finden.

Die Maßnahmenumsetzung soll im Anschluss zeitnah erfolgen.

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

#### Anlagen:

- Anlage 1: Stufenkonzept zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes
- Anlage 2: „Wissens- und Kulturachse“; Artikel der Erlanger Nachrichten vom 29. Mai 2018
- Anlage 3: Übersicht der Planfälle mit Querschnittsbelastungen
- Anlage 4: Planfälle - Bewertungsmatrix
- Anlage 5: Erläuterung der Bewertungskriterien
- Anlage 6: IHK-Positionspapier zur Verkehrssituation in der Erlanger Innenstadt

- Anlage 7: Präsentation des Stufenkonzeptes im Rahmen des Abstimmungstermines mit dem Universitätsklinikum am 25.9.2018
- Anlage 8: Mögliche Markierung und Beschilderung des Maximiliansplatzes im Zuge der Stufe 1 des Verkehrskonzeptes
- Anlage 9: Foto vom Martin-Luther-Platz aus dem Jahr 1985 mit Stau in der Pfarrstraße
- Anlage 10: Definition Durchgangsverkehr Neue Straße
- Anlage 11: Definition Quell- und Zielverkehr Neue Straße

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

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