

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/291/2019

Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt: Ergebnis Verkehrszählungen Stand November 2019; Antrag 052/2019 der CSU- Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.12.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.12.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Evaluierung des Verkehrskonzeptes fortzusetzen und über weitere Ergebnisse im ersten Quartal 2020 erneut zu berichten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Straßenachse Spardorfer / Essenbacher Straße auszuarbeiten.
4. Der Antrag 052/2019 der CSU-Fraktion ist hiermit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit den Beschlüssen 613/190/2018/2 und 613/250/2019 wurde die Verwaltung beauftragt, die Maßnahmen für einen einjährigen Probetrieb zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße umzusetzen.

Im Vorfeld zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes wurde eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit sowie des Universitätsklinikums durchgeführt. Die Anwohner und Einzelhändler im Umfeld der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße wurden mit dem in Anlage 1 beiliegenden Flyer vorab über das Verkehrskonzept informiert.

Das Verkehrskonzept besteht in der ersten Stufe aus der Anordnung eines Einfahrverbotes in die Straße Maximiliansplatz von Osten aus der Hindenburgstraße kommend (unechte Einbahnstraße). Als Ausnahmen sind Notfallfahrten zu den Universitätsklinikums, Versorgungsfahrzeuge des Universitätsklinikums, Radverkehr sowie der ÖPNV festgelegt. Weiterhin wurden im Bereich des Katholischen Kirchenplatzes an zwei Standorten mobile Pflanzkübel und Fahrradständer wechselseitig auf der Fahrbahn angebracht. In der westlichen Hindenburgstraße wurde die bestehende Aufparkregelung für Kfz auf dem südlichen Gehweg aufgehoben. Anstelle dessen wurden Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn auf der Nordseite neu angelegt.

Vor Beginn des Probebetriebs hat die Verwaltung im Juli in der vorgenannten Straßenachse sowie im weiteren Umfeld Verkehrserhebungen durchgeführt. Der Probebetrieb startete am 19. August 2019 und läuft somit seit etwas mehr als drei Monaten. Erste Verkehrserhebungen im Probebetrieb fand im September statt, weitere Verkehrserhebungen im November. Letztere nimmt die Verwaltung zum Anlass, über die Ergebnisse zum momentanen Stand des Probebetriebes zu berichten. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die aktuelle verkehrliche Situation in der Straßenachse Neue Straße und deren Umfeld als Zwischenstand innerhalb des Probebetriebes einzuordnen ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ziele des Verkehrskonzeptes zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Zur Verdeutlichung der Ziele, die gemäß den o. g. Beschlüssen für das Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt verfolgt werden, werden diese nachfolgend stichpunktartig aufgeführt:

- Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr
- 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 zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Imageverbesserung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern innerhalb der Innenstadt

Verkehrliche Wirkungen des Verkehrskonzeptes

In der Beschlussvorlage 613/190/2018/2 wurde eine verkehrliche Einschätzung zu den Auswirkungen der Maßnahmen des Verkehrskonzeptes aufgeführt:

- Entlastung der Straßenachse Pfarrstraße / Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße vom Durchgangsverkehr (Reduzierung um ca. 4.500 Kfz/24h)
- Mehrbelastung der Essenbacher Straße um ca. 1.000 Kfz/24h
- Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Werner-von-Siemens Straße mit einem Anstieg um 2.300 Kfz (Bereich westlich Nürnberger Straße)

Evaluierung des Verkehrskonzeptes

Die Evaluierung des Verkehrskonzeptes wird auf Grundlage der vorgenannten Ziele bzw. der verkehrlichen Auswirkungen in Form von Verkehrserhebungen durchgeführt. Seit Beginn des Probebetriebs wurden Verkehrserhebungen in zwei Zeiträumen durchgeführt, zunächst im September 2019 und dann im November 2019. Folgende Standorte wurden dabei betrachtet:

- Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße
- Knotenpunkt Spardorfer Straße / Palmstraße (inkl. Zeitreihenauswertung der Detektoren an der Lichtsignalanlage)
- Knotenpunkt Werner-von-Siemens-Straße / Henkestraße
- Knotenpunkt Martinsbühler Straße / Bayersdorfer Straße (Zeitreihenauswertung der Detektoren an der Lichtsignalanlage)

Das bisherige Ergebnis der verkehrlichen Verlagerungen, die auf Basis der Verkehrserhebungen ermittelt wurden, ist in Anlage 2 dargestellt. Bei einem Vorher-Nachher-Vergleich (Juli 2019 - November 2019) ergeben sich hieraus folgende Ergebnisse:

Verkehrserhebungen September 2019:

- Der Kfz-Verkehr in der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße hat um 55% (rund 7.200 Kfz/24h) abgenommen.
- In der Spardorfer Straße (Bereich westlich Palmstraße) ist auf Grundlage der Verkehrserhebungen im September 2019 kein Anstieg des motorisierten Verkehrs festzustellen. Im September 2019 hat in der Spardorfer Straße der Verkehr um 1% abgenommen (rund -150 Kfz/24h). Es wurde kein Anstieg des Schwerverkehrs festgestellt.
- In der Henkestraße (Bereich westlich Werner-von-Siemens-Straße) hat eine leichte Zunahme des motorisierten Verkehrs um 2% stattgefunden (rund 200 Kfz/24h).
- In der Werner-von-Siemens-Straße (Bereich südliche Henkestraße) ist der motorisierte Verkehr um 9% zurückgegangen (rund 1.000 Kfz/24h).

In Summe hat über die vier Straßen Neue Straße, Spardorfer Straße, Henkestraße und Werner-von Siemens Straße zwischen Juli 2019 und September 2019 der motorisierte Verkehr um rund 8.200 Fahrzeuge abgenommen.

Verkehrserhebungen November 2019:

- Der Kfz-Verkehr in der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße hat um 62% (rund 8.000 Kfz/24h) abgenommen.
- In der Spardorfer Straße (Bereich westlich Palmstraße) ist auf Grundlage der Verkehrserhebungen im November 2019 ein Anstieg um 14% (rund 2.000 Kfz) festzustellen. Es wurde kein Anstieg des Schwerverkehrs festgestellt. Der Schwerverkehrsanteil verbleibt wie vor Umsetzung des Verkehrskonzeptes bei 3% (rund 330 Kfz/24h). Diese Entwicklung ist an der oberen Grenze des Schwellenwertes von 2.000 Kfz. Die Verwaltung wird in diesem Zusammenhang mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Straßenachse Spardorfer / Essenbacher Straße ausarbeiten.
- In der Spardorfer Straße werden auf Basis einer Zeitreihenbetrachtung von Anfang September 2019 bis Mitte November 2019 deutliche Schwankungen der täglichen Verkehrsbelastung festgestellt (Abweichung vom Mittelwert von +7% bis -7%, betrachtete Fahrtrichtung Osten, dies entspricht ca. 1.800 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt).
- In der Henkestraße (Bereich westlich Werner-von-Siemens-Straße) hat eine leichte Abnahme des motorisierten Verkehrs um 3% stattgefunden (rund 400 Kfz/24h).
- In der Werner-von-Siemens-Straße (Bereich südliche Henkestraße) ist der Verkehr ebenfalls leicht um 4% zurückgegangen (rund 450 Kfz/24h).

In Summe hat über die vier Straßen Neue Straße, Spardorfer Straße, Henkestraße und Werner-von Siemens Straße zwischen Juli 2019 und November 2019 der motorisierte Verkehr um 7.000 Fahrzeuge abgenommen.

Erklärungen und Hinweise

- Die aufgeführten Ergebnisse der Verkehrserhebungen im Probebetrieb spiegeln die Verkehrsentwicklung in der Straßenachse Neue Straße und deren Umfeld innerhalb der ersten drei Monate des Probebetriebes wider (September 2019 bis November 2019). Die Ergebnisse der beiden Verkehrserhebungen unterscheiden sich teilweise deutlich voneinander. Dies betrifft insbesondere die Straßenachse Spardorfer / Essenbacher Straße. Die Erhebungen bilden noch keine abschließende Grundlage, um die Auswirkungen des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt vollumfänglich bewerten zu können. Hierfür ist die komplette einjährige Phase des Probebetriebs erforderlich.
- Auf den untersuchten Straßenachsen sind starke Schwankungen der täglichen Verkehrsstärke festzustellen. Aus diesen Gründen entstehen unterschiedlich ausgeprägte Verkehrsdichten insbesondere in der Essenbacher bzw. Spardorfer Straße und im Verlauf der Straßenachse Neue Straße. Diese Schwankungen werden insbesondere auf Stauerscheinungen im umliegenden übergeordneten Straßennetz zurückgeführt (vor allem A3 und A73), die in wesentlicher Form mit der Baustellensituation am Autobahnkreuz Fürth/Erlangen in

Zusammenhang stehen.

- Aufgrund dieser äußeren Einflüsse, des noch nicht eingespielten Verkehrsverhaltens von Studierenden nach dem Beginn des Wintersemesters und der zunehmenden dynamischen Online-Navigation in Echtzeit (z.B. Google) wählen die Verkehrsteilnehmer täglich unterschiedliche Routen, so dass das gesamte Verkehrssystem Schwankungen unterliegt.
- In der Prognose für das Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs wurden für die Achse Spardorfer / Essenbacher Straße mit dem Verkehrsmodell eine Mehrbelastung von etwa 1.000 Kfz/24h berechnet (Planfall 8b). Dieser Wert wurde bei den Erhebungen im September unterschritten, bei den Erhebungen im November aber überschritten. Erklärungsansätze dafür sind zum einen die oben dargestellten, ausgeprägten Schwankungen der täglichen Verkehrsstärke aufgrund von äußeren Einflüssen sowie die im Jahresverlauf generell starke Zunahme der Verkehrsstärke ab dem Monat November. Zum zweiten sind bei der Anwendung der theoretischen Verkehrsmodellierung Abweichungen zwischen den berechneten und in der Praxis eintretenden Werten in verhältnismäßigem Umfang nicht ungewöhnlich. Die weiteren Verkehrserhebungen in der Spardorfer und Essenbacher Straße im Rahmen der Evaluierung des Verkehrskonzeptes werden Aufschluss geben, in welcher Größenordnung sich die tatsächlichen Veränderungen bei der Verkehrsbelastung des Straßenzugs einpendeln werden. Die Verwaltung wird Vorschläge für mögliche Maßnahmen ausarbeiten, mit denen der vorgesehene Bündelungseffekt des Verkehrs über die Werner-von-Siemens-Straße und damit eine Entlastung der Spardorfer und Essenbacher Straße erreicht werden könnte.
- Mit Umsetzung des Verkehrskonzeptes und der damit verbundenen beträchtlichen Reduzierung des motorisierten Durchgangsverkehrs in der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße hat diese deutlich an Attraktivität insbesondere für den Rad-, aber auch für den Fußverkehr gewonnen. Eine Steigerung des Radverkehrsaufkommens konnte bei Vor-Ort-Beobachtungen qualitativ festgestellt werden. Es ist somit neben Verkehrsverlagerungen auf die jetzt attraktivere Fahrradachse auch von einer intermodalen Verlagerung auszugehen, was dem erklärten Ziel der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes gerecht wird. In den nächsten Arbeitsschritten im Rahmen der Evaluierung des Verkehrskonzeptes wird ein verstärktes Augenmerk auf die Erhebung und Analyse der Entwicklung des Radverkehrs im Umfeld der Straßenachse Neue Straße gelegt.
- Mit der festgestellten Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt ist von einer großräumigen Verlagerung des Verkehrs auszugehen. Hierbei kommt insbesondere der östliche und nördliche Landkreis ERH in Betracht. Diese großräumige Umfahrung der Erlanger Innenstadt kann mit dem Verkehrsmodell bestätigt werden. Diese Möglichkeit wird vor allem von Autofahrern aus dem östlichen und nördlichen Landkreis ERH ergriffen, um die Autobahn A73 zu erreichen.
- Bei den zahlreich durchgeführten Vor-Ort-Beobachtungen zur Evaluierung des Verkehrskonzeptes wurde ebenfalls festgestellt, dass vom motorisierten Verkehr Routen zur Durch- und Umfahrung der Innenstadt gewählt werden, die bislang noch nicht bei den Verkehrserhebungen berücksichtigt wurden (z. B. Umfahrung über Kurt-Schumacher-Straße oder Gebbertstraße). Diese Routen werden im weiteren Fortschritt der Evaluierung überprüft.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ein angestrebtes Ziel des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt ist die deutliche Entlastung der Straßenachse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße vom durchfahrenden motorisierten Individualverkehr. Dieser Effekt ist im gegenwärtigen Stand des Probetriebes in noch größerem Umfang eingetreten als eingangs erwartet. Die Bündelungs- und Verlagerungswirkung auf die Werner-von-Siemens-Straße konnte nach den bisher durchgeführten Verkehrserhebungen noch nicht festgestellt werden. Insbesondere mit Blick auf den Straßenzug Spardorfer / Essenbacher Straße unterscheiden sich die Ergebnisse der Verkehrserhebungen deutlich voneinander. Die Verwaltung wird die Evaluierung des Probetriebs fortsetzen und dem UVPA weiter-

hin berichten.

Basierend hierauf soll aufgezeigt werden, mit welchen weiterführenden Maßnahmen eine Attraktivierung der Route über die Werner-von-Siemens-Straße zur Vermeidung der Route über die Spardorfer Straße erreicht werden kann.

Es wird darauf hingewiesen, dass in der Vorweihnachtszeit ab Ende November keine über das Gesamtjahr repräsentativen Verkehrsverhältnisse bestehen. Die weiterführenden Verkehrserhebungen werden somit ab der zweiten Kalenderwoche im Jahr 2020 aufgenommen, soweit die Witterungsverhältnisse repräsentative Ergebnisse ermöglichen. Nach erfolgter Auswertung wird über die Ergebnisse im Ausschuss berichtet.

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: Flyer zum Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

Anlage 2: Verkehrsbelastungen im Vorher-Nachher-Vergleich

Anlage 3: Antrag 052/2019 der CSU-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang