

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/124/2017

## **Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstr. sowie der Henkestr. vom Durchgangsverkehr; Fraktionsantr. 057/2017 der Grünen Liste**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	27.06.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	27.06.2017	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Amt 31, Amt 32, Amt 66, ZV-StUB

## I. Antrag

1. Das Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung in Anlage 1 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die ersten Prüfergebnisse der Vorschläge aus der Öffentlichkeit zur Entlastung der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie der Henkestraße vom motorisierten Durchgangsverkehr werden zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die nachfolgenden Szenarien in Zusammenhang mit der geforderten Entlastung der Henkestraße sowie der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße vom Durchgangsverkehr vertieft zu prüfen:  
**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.
4. Der Fraktionsantrag 057/2017 der Grünen Liste ist damit bearbeitet.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan am 5. April 2017 wurde der Entwurf eines städtischen Vorrangstraßennetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt (vgl. Anlage 1). Hierzu wurden aus dem Gremium und im Nachgang zum Forum zahlreiche Vorschläge vorgebracht, wie die beiden Achsen Pfarrstraße / Neue Straße / Maximiliansplatz /

Hindenburgstraße sowie Güterhallenstraße / Henkestraße, die derzeit unabhängig von den Verkehrsregelungen beide de facto die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit hoher Wohndichte einnehmen, entlastet werden könnten. Hierzu liegt der Verwaltung unter anderem eine Stellungnahme des Aktionsbündnisses Verkehrskonzept Erlangen mit entsprechenden Forderungen vor (vgl. Anlage 2).

Nachfolgend soll die Vorgehensweise zur Erarbeitung des städtischen Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt werden. Die Vorschläge zur Entlastung der beiden innerstädtischen Ost-West-Achsen Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße und Henkestraße werden aufgeführt und bewertet. Anschließend werden zwei mögliche Szenarien vorgestellt, die mit Berücksichtigung der Vorschläge aus dem Forum VEP Maßnahmen zur Entlastung der vorgenannten Straßenachsen enthält. Bei dem ersten Szenario handelt es sich um ein Konzept, das eine Entlastung der vorgenannten Achsen ohne bauliche Eingriffe beinhaltet. Das zweite Szenario enthält Änderungen des Verkehrssystems in der Innenstadt mit baulichen Eingriffen. Im dritten Szenario wird die verkehrliche Entwicklung in den beiden Straßen für das Prognosejahr 2030 ohne Eingriffe betrachtet.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

### **Kategorisierung Straßennetz und Erarbeitung eines Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung**

Basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes die Netzelemente im Erlanger Straßennetz im Hinblick auf deren Verbindungsfunktion untersucht. Grundlage hierfür bildete eine Einstufung innerstädtischer Raumeinheiten in unterschiedliche Zentralitäten mit der jeweiligen Bedeutung für das Umfeld (überregional, regional, stadtwert, Ortszentrum, Wohnstandort). Aufgrund vieler innerstädtischer Standorte mit überregionaler Zentralität ergab sich für mehrere Straßen eine hohe Verbindungsfunktionsstufe mit einer entsprechenden Dimension des Straßenquerschnitts, der in der Praxis weder wünschenswert noch umsetzbar erscheint.

Vor diesem Hintergrund wurde die eingangs angewandte Systematik überarbeitet und vereinfacht. Daraus ist ein Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung entstanden, das im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt wurde. Als Ziel bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurde die Bündelung des Verkehrs in Bereichen mit einer möglichst geringen Wohndichte formuliert, wobei darauf geachtet wurde, dass Parallelachsen mit hoher Bedeutung vermieden werden. Damit soll die Verträglichkeit im Straßennetz gewährleistet werden und ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz entstehen, das wichtige Verbindungsfunktionen sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch überörtlich wahrnimmt (vgl. Anlage 1).

Hinweis: Insbesondere im Innenstadtbereich werden die Verkehrsfunktionen einzelner Straßen aufgrund von sich überlagernden, gegenläufigen Interessen unterschiedlich bewertet (v. a. Neue Straße und Henkestraße). Aus diesem Grund wurden von der Verwaltung die eingegangenen Vorschläge zur Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße auf deren verkehrliche Wirksamkeit und Verlagerungswirkung überprüft. Hieraus sind Konzeptbausteine entstanden, die effiziente und zielführende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den vorgenannten Straßen enthalten.

### **Prüfung der Vorschläge zur Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße**

Im 13. Forum VEP wurde der Entwurf des Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt und diskutiert. Bereits in der Diskussion, aber auch im Nachgang, wurden zahlreiche Vorschläge an die Verwaltung herangetragen, wie die beiden Achsen Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie Güterhallenstraße / Henkestraße, die derzeit beide die Funktion einer Hauptverkehrsstraße mit hoher Wohndichte einnehmen, entlastet werden könnten (vgl. Anlage 2).

Diese Vorschläge werden nachfolgend mit den ersten Prüfergebnissen der jeweiligen verkehr-

lichen Wirkung aus dem Verkehrsmodell aufgeführt, ein räumlicher Überblick der Maßnahmen ist einem Übersichtsplan in Anlage 3 zu entnehmen:

- Werner-von-Siemens-Straße – U-Turn westlich der Güterbahnhofstraße von Fahrtrichtung West in Fahrtrichtung Ost:

Mit dem Vorschlag ist die Annahme verbunden, dass von den Arcaden über die Güterbahnhofstraße und weiter über die Werner-von-Siemens-Straße mit Nutzung des U-Turns in Richtung Osten gefahren werden kann. Damit soll eine Entlastung der Henkestraße erreicht werden.

Die Prüfung mit dem Verkehrsmodell ergab eine sehr geringe Nutzung der vorgeschlagenen Verkehrsführung. Der Verkehr aus dem Bereich der Arcaden in Fahrtrichtung Osten würde aufgrund der geradlinigeren Verbindung nach wie vor die Henkestraße nutzen. Weiterhin ist fraglich, ob eine bauliche Realisierung des U-Turns aufgrund der Höhendifferenz der beiden baulich getrennten Brücken in der Werner-von-Siemens-Straße verhältnismäßig ist.

- Sperrung des Linksabbiegers von der Güterhallenstraße (aus Fahrtrichtung Osten) in die Güterbahnhofstraße:

Die Sperrung des Linksabbiegers führt zu einer Reduzierung des Verkehrs in der Henkestraße von 300-500 Kfz/Tag. Eine nennenswerte Entlastung der Henkestraße kann damit nicht erreicht werden.

- Ableitung des Verkehrs in der Äußeren Brucker Straße aus Fahrtrichtung Süden auf die Münchener Straße über Am Ehrenfriedhof:

Aus dem Vorschlag geht nicht hervor, mit welchen konkreten Maßnahmen der Verkehr verstärkt über die Fahrbeziehung Münchener Straße - Am Ehrenfriedhof geleitet werden kann. Denkbar wäre ein vorrangig geschalteter Linksabbieger an der LSA Äußere Brucker Straße / Am Ehrenfriedhof. Nennenswerten Entlastungen der Henkestraße entstehen damit nicht, da der Verkehr weitestgehend die direktere Verbindung in die Henkestraße über die Güterhallenstraße wählen würde.

- Schaffung einer direkten Verbindung von der Thalermühlstraße an die Anschlussstelle Erlangen-Zentrum:

Der Vorschlag sieht eine Verlängerung der Thalermühlstraße in Richtung Süden mit Anbindung an die Anschlussstelle Erlangen Zentrum vor. Die verkehrliche Prüfung ergab hierfür eine sehr geringe Verlagerungswirkung des Verkehrs über die Thalermühlstraße in Richtung Süden. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Verkehr aus Westen auch an der Anschlussstelle Erlangen-Nord über eine Fahrtmöglichkeit in Richtung Süden verfügt. Auch die Gegenrichtung wird nur von einem geringen Teil des stadtauswärts fahrenden Verkehrs genutzt.

Unabhängig von der verkehrlichen Wirkung ist die Verhältnismäßigkeit einer baulichen Realisierung der vorgeschlagenen Verlängerung der Thalermühlstraße aufgrund des damit verbundenen Eingriffs in Flächen mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zu hinterfragen. Weiterhin würde die Maßnahme die wichtigste Ost-West-Radverkehrsverbindung in der Stadt über die Fahrradstraße Wöhrmühle beeinträchtigen.

- Münchener Straße – Großparkplatz – Führung des MIV über die Parkplatzstraße und des ÖPNV über die Münchener Straße und Sperrung der Friedrich-List-Straße für den MIV:

Der Vorschlag einer Sperrung der Friedrich-List-Straße für den MIV führt den Prüfergebnissen zufolge hauptsächlich zu einer erhöhten Belastung der Verkehrsbeziehung Äußere Brucker Straße - Am Ehrenfriedhof. Nennenswerte Auswirkungen in der Henkestraße entstehen nicht.

- Weiträumige Umfahrung der Innenstadt von Osten über die Kurt-Schumacher Straße:

Eine weiträumige Umfahrung der Innenstadt durch den Verkehr aus Osten über die Kurt-Schumacher Straße findet derzeit bei einem südlich gelegenen Fahrtziel bereits statt. Die Umfahrung der Innenstadt über die Kurt-Schumacher-Straße mit einem nördlich gelegenen

Fahrtziel wird den Modellierungsergebnissen zufolge aufgrund der deutlich längeren Reisezeit und Reiseweite für diese Verkehrsbeziehung nicht angenommen.

**Zwischenfazit:** Im Hinblick auf die gewünschte Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße hält sich die verkehrliche Wirkung der oben genannten Vorschläge – auch bei deren Kombination – in Grenzen. Aus diesem Anlass wurden seitens der Verwaltung mit den für das Verkehrskonzept Innenstadt beauftragten Gutachtern weiterführende Überlegungen angestellt, wie die Neue Straße und die Henkestraße wirksam vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden können. Hierbei sind zwei Szenarien entstanden:

### **Szenarien zur Entlastung der Henkestraße sowie der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße vom Durchgangsverkehr**

#### **Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit verkehrslenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrssystem**

Die Reduzierung von Teilen des Durchgangsverkehrs durch die beiden vorgenannten Straßenachsen mit einzelnen verkehrsrechtlichen und verkehrslenkenden Maßnahmen erscheint denkbar. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen synchron für die beiden Achsen Neue Straße und Henkestraße durchgeführt werden müssen. Andernfalls ergeben sich unerwünschte Verdrängungseffekte von der einen Straße in die andere. Folgende Ansätze zur Umsetzung verkehrsrechtlicher und verkehrslenkender Anpassungen erscheinen zielführend:

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in den beiden Straßenachsen
- Erhöhung des Widerstandes zur Durchfahrt durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten insbesondere an den Signalanlagen (z. B. Fußgängersignalanlagen am Katholischen Kirchenplatz und Maximiliansplatz bzw. Signalanlage am Knotenpunkt Henkestraße / Nürnberger Straße)
- Stärkung der jeweils vorhandenen alternativen Verkehrsführungen über die Verbindung Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße bzw. Werner-von-Siemens-Straße mit verbesserten Wegweisungen zur Führung des Durchgangsverkehrs

Mit Umsetzung der ersten beiden Maßnahmen gehen auch Restriktionen für den Busverkehr durch die Henkestraße und Neue Straße einher, die zu Fahrtzeitverlängerungen bei den betroffenen Linien führen würden. Bei der Konkretisierung der beschriebenen Anpassungen muss dieser Sachverhalt besonders berücksichtigt werden.

Mit Erhöhung der dargestellten Widerstände entlang der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit den ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen ist eine teilweise Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu erwarten. Ob dies in nennenswertem Ausmaß geschieht, ist Gegenstand noch ausstehender, vertiefender Prüfungen.

#### **Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem**

Als eingehende Prämisse für das nachfolgend beschriebene Verkehrskonzept wurde zugrunde gelegt, dass **alle innerstädtischen Ziele für den motorisierten Individualverkehr weiterhin erreichbar bleiben** (z. B. Klinikum, Universität, Einzelhandel etc.), die Durchgangsverkehre aber verlagert werden. Dies betrifft vor allem auf die Güterbahnhofstraße, die Münchener Straße und die Werner-von-Siemens-Straße erfolgen. Eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Verbindung Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist mangels alternativer durchgehender Ost-West-Achsen im nördlichen Innenstadtbereich die Konsequenz der Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sind in einem Übersichtsplan in Anlage 4 enthalten. In einer tabellarischen Übersicht in Anlage 5 werden die Maßnahmen nochmals mit Darstellung

ihrer Wirkung bzw. Zusammenhänge mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes abgeglichen:

- Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr:

Die Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr führt zu einer Verlagerung des Verkehrs mit dem Ziel Arcaden oder Henkestraße auf die Werner-von-Siemens-Straße und die Güterbahnhofstraße. Sie stellt einen Eingriff in das Verkehrssystem dar, ist aber als effizienteste Maßnahme anzusehen, um (Durchgangs-) Verkehr in nennenswertem Umfang von der Henkestraße auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Mit der Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße ist die Erschließung aller Ziele in der Innenstadt und insbesondere im Umfeld der Henkestraße über leistungsfähige Achsen (Güterbahnhofstraße, Münchener Straße, Werner-von-Siemens-Straße) weiterhin gewährleistet. Die Verkehrsführungspläne in den Anlagen 6 und 7 zeigen die Routenführungen zum Großparkplatz bzw. zu den Arcaden aus dem südlichen und östlichen Stadtgebiet auf.

Der Vorschlag sieht vor, dass der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Rettungsfahrzeuge die Unterführung nach wie vor nutzen können. Dem planerischen Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt gegenüber den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern unterzuordnen, wäre damit Rechnung getragen. Für den Busverkehr sind durch die sinkende Verkehrsbelastung im Umfeld der Unterführung Güterhallenstraße verbesserte Fahrtzeiten zu erwarten.

Positive Synergieeffekte sind ebenfalls für die in Planung befindliche Stadt-Umland-Bahn denkbar, da damit nach ersten Überlegungen der bauliche Aufwand und die räumlichen Zwangspunkte für die Querung der Bahntrasse reduziert werden können. Belastbare Ergebnisse sind jedoch erst nach eingehender ingenieurmäßiger Prüfung verfügbar. Die Stellungnahme des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn zu dem Vorschlag der Sperrung der Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr ist Anlage 8 zu entnehmen.

Die Güterhallenstraße ist derzeit eine Staatsstraße (St 2240). Mit Umsetzung des beschriebenen Konzeptes muss eine entsprechende Umwidmung und Verlagerung der Staatsstraße erfolgen. Auch hierzu sind im Nachgang zum Beschluss des Ausschusses entsprechende Prüfungen durchzuführen.

- Straßenumbau in der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz zwischen Turnstraße und Östlicher Stadtmauerstraße als Mischfläche mit Sperrung für den durchgehenden motorisierten Individualverkehr:

Der Durchgangsverkehr in der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße beträgt zwischen 50 und 60 %. Bei Überlegungen zur Entlastung der Neuen Straße vom Durchgangsverkehr stellt sich zunächst die Frage, wie der Ziel- und Quellverkehr aufrechterhalten werden kann und welche Fahrbeziehungen bzw. Wendemöglichkeiten im Falle einer Sperrung hierfür notwendig sind. Eine Sperrung der Neuen Straße mit Schrankenlösungen oder Pollern erscheint vor diesem Hintergrund, auch mit Berücksichtigung der Rettungs- und Krankentransporte des Universitätsklinikums nicht realisierbar.

Daher wird ein Straßenumbau der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz zwischen der Turnstraße und der Östlichen Stadtmauerstraße vorgeschlagen. Gleichzeitig soll der Durchgangsverkehr über diesen Bereich beschilderungstechnisch mit entsprechenden Vorwegweisern für die Alternativrouten unterbunden werden. Ziel des Umbaus ist eine Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des beschriebenen Bereichs in Anlehnung an das Shared-Space-Prinzip. Damit entsteht eine Mischfläche, die vom Ziel- und Quellverkehr der Einrichtungen des Universitätsklinikums weiterhin genutzt werden kann und gleichzeitig die Nutzung und das Queren für Fußgänger und Radfahrer deutlich erleichtert. Im Bereich des Universitätsklinikums entstünde damit eine deutliche städtebauliche Verbesserung im öffentlichen Raum. Für klinikspezifische Rettungs- und Krankentransporte im Umfeld der Neuen Straße würden durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs und der damit verbundenen Verbesserung der Durchlässigkeit Erleichterungen entstehen.

Eine rein beschilderungstechnische Maßnahme zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs wird nicht als ausreichend erachtet, da damit widerrechtliche Durchfahrten nicht wirkungsvoll unterbunden werden können. Der Verkehr wird hauptsächlich auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße verlagert.

- Verbesserung der Fahrbeziehung Essenbacher Straße - nördl. Bayreuther Straße:

Mit dem vorgenannten Konzept zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße ist dessen Verlagerung auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, nördl. Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße verbunden. Um diese Achse in ihrer Führungskontinuität möglichst leistungsfähig auszugestalten, soll die Fahrbeziehung zwischen der Essenbacher Straße und nördlichen Bayreuther Straße signaltechnisch und – falls erforderlich – mit baulichen Maßnahmen durchlässiger gestaltet werden.

- Verbesserung der Fahrbeziehung Bayreuther Straße - Baiersdorfer Straße:

Mit Erhöhung der Verkehrsmengen über die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist mit einem Leistungsdefizit und entsprechendem Rückstau am Knotenpunkt Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße zu rechnen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass keine gesonderte Rechtsabbiegespur in der Fahrbeziehung Süd-Ost vorhanden ist. Diese Fahrbeziehung soll signaltechnisch und – falls erforderlich – mit baulichen Maßnahmen möglichst durchlässig gestaltet werden.

Mit Verwirklichung der dargestellten Maßnahmen im Szenario 2 wird die Henkestraße trotz der verkehrlichen Entlastung weiterhin als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung eingestuft, da eine durchgängige Verbindung über die Güterbahnhofstraße nach wie vor besteht. Die Achse Neue Straße würde **ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße verlieren** und nur noch dem Ziel- und Quellverkehr zur Verfügung stehen. Der beschriebene Straßenumbau in der Achse Neue Straße wird mit den entsprechenden Beschilderungen zu dem Durchfahrtsverbot den Durchgangsverkehr unterbinden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die beschriebenen Effekte im vorgestellten Szenario 2 durch die Umsetzung der **Maßnahmen nur in deren Gesamtheit**, also als **Maßnahmenbündel**, einstellen. Die Umsetzung von Einzelmaßnahmen würde nicht zu den beschriebenen Wirkungen führen und sogar unerwünschte Nebeneffekte wie Verdrängung des Verkehrs in das untergeordnete Netz bewirken. Eine Kombination der dargestellten Maßnahmen in Szenario 2 ist daher zu empfehlen.

Das in Szenario 2 enthaltene Verkehrskonzept enthält Eingriffe, die das Verkehrssystem in der Erlanger Innenstadt am nachhaltigsten beeinflussen würden. Sie bedürfen eines aufwändigen und detaillierten Abstimmungsprozesses in Verwaltung und Öffentlichkeit. Das Szenario wurde entwickelt, um aufzuzeigen, welche Maßnahmen für eine effiziente Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße notwendig sind. Die Darstellung in Anlage 4 zeigt, dass das Szenario 2 mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes einhergeht.

**Fazit:**

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den vorangehend beschriebenen Maßnahmen in den Szenarien 1 und 2 um erste konzeptionelle Überlegungen zur Entlastung der Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße handelt.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen wurden mit dem Verkehrsmodell überprüft. Der gewünschte Effekt einer Verlagerung des Verkehrs auf die Werner-von-Siemens-Straße, die Münchener Straße und die Güterbahnhofstraße tritt beim Szenario 2 ein. Die Verlagerung des Verkehrs durch den vorgeschlagenen Straßenumbau in der Neuen Straße auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist die Konsequenz bei einer Entlastung der Neuen Straße.

Im Rahmen von Untersuchungen zu Stickstoffdioxidbelastungen (NO<sub>2</sub>) in einzelnen Straßen

der Erlanger Innenstadt durch das Landesamt für Umwelt wurden im Jahr 2015 Grenzwertüberschreitungen in der Pfarrstraße, der Neuen Straße und der Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße ermittelt (vgl. 31/102/2016). Einer Einwohnerdatenauswertung für diese Straßen ist zu entnehmen, dass von den überhöhten Stickstoffdioxidbelastungen rund 400 Einwohner in der Pfarrstraße und Neuen Straße sowie ebenfalls rund 400 Einwohner in der Henkestraße unmittelbar betroffen sind. Nachdem die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Emissionen maßgeblich zur Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte an genannten Straßenabschnitten beitragen, ist die Reduzierung des Verkehrsaufkommens als wesentliche Maßnahme zum Schutz der Anwohner zu betrachten. Nach derzeitiger Einschätzung ist das in Szenario 2 dargestellte Verkehrskonzept am wirksamsten geeignet, um den Gesundheitsschutz der Bevölkerung in den betroffenen Straßenabschnitten zu erhöhen.

Gegenstand der vertieft durchzuführenden Untersuchungen der Szenarien 1 und 2 ist unter anderem, in welchem Umfang die Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße Bayeruther Straße und Baiersdorfer Straße mit zusätzlichem Verkehr belastet werden können und wie verträglich der Verkehr dort abgewickelt werden kann. Die Verlagerungswirkungen im Szenario 1 würden sich in deutlich geringerem Umfang einstellen wie bei Szenario 2. Welche Differenzen sich im Detail ergeben, ist Gegenstand der vertieft durchzuführenden Prüfungen.

**Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung**

Beim Entwurf des Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung wurden die beiden Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße zunächst jeweils als Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung eingestuft. Grundlage hierfür war insbesondere deren verkehrliche Bedeutung im Erlanger Straßennetz. Ohne Umsetzung der in Szenario 1 bzw. 2 beschriebenen Konzepte oder anderweitige Eingriffe **werden beide Achsen die Funktion einer Hauptverkehrsstraße behalten**. Wie sich der Verkehr in diesem Fall im Prognosejahr 2030 des Verkehrsentwicklungsplans angesichts der strukturellen Veränderungen im Stadtgebiet entwickelt, wird in diesem Szenario genauer überprüft.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Auftrag zur Konkretisierung der vorangehend aufgeführten Szenarien wird die Verwaltung mit den beauftragten Gutachtern die notwendigen Prüfungen in der erforderlichen Detailliertheit durchführen (Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit an den betroffenen Knotenpunkten, Abstimmung mit den betroffenen Fachdienststellen der Verwaltung etc.) und die Ergebnisse dem Ausschuss erneut vorlegen.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die in oben dargestellten Szenarien 1 und 2 zur Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie das Szenario 3 konkret prüfen und die Ergebnisse dem Ausschuss erneut vorlegen.

**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:** Entwurf Städtisches Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung mit Erläuterung

**Anlage 2:** Stellungnahme Aktionsbündnis „Verkehrskonzept Erlangen“ zum Vorrangnetz

**Anlage 3:** Übersichtsplan der Maßnahmenvorschläge aus dem Forum VEP zur verkehrlichen Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße

**Anlage 4:** Übersichtsplan Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem

**Anlage 5:** Tabellarische Maßnahmenübersicht des Szenarios 2 zur Entlastung der Achsen Pfarrstraße / Neue Straße / Maximiliansplatz / westliche Hindenburgstraße und Henkestraße

**Anlage 6:** Routenführung vom östl. Stadtgebiet zum Großparkplatz bzw. zu den Arcaden bei Sperrung der Güterhallenstraße für den MIV

**Anlage 7:** Routenführung vom südlichen und westlichen Stadtgebiet zum Großparkplatz bzw. zu den Arcaden bei Sperrung der Güterhallenstraße für den MIV

**Anlage 8:** Stellungnahme des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn zum Vorschlag der Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr

**Anlage 9:** Fraktionsantrag Nr. 057/2017 der Grünen Liste

III. Abstimmung

*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang