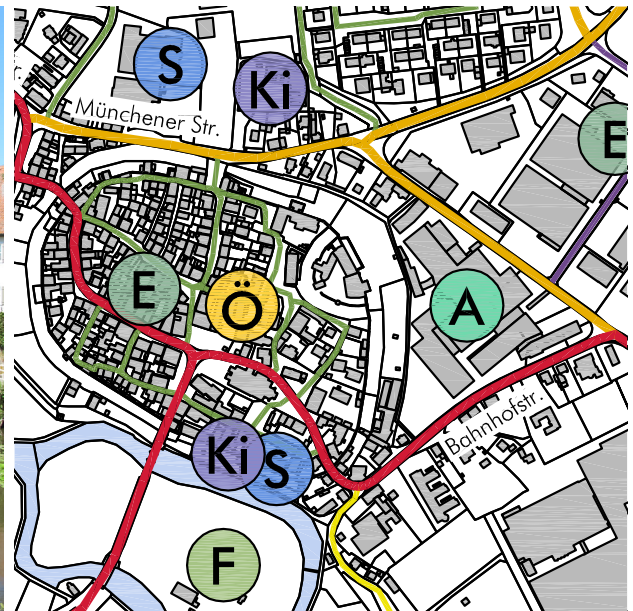


STADT HERRIEDEN

INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT
- KONZEPT -
24.11.2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Herrieden
Herrnhof 10
91567 Herrieden

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr
Josephspitalstraße 7
80331 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035	1
1.1	Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Herrieden	1
1.2	Prognose-Nullfall 2035	2
2	Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle	5
2.1	Untersuchung von Netzvarianten	5
2.2	Verkehrsumlegung für Planfälle	6
2.3	Bewertung der Planfälle	24
3	Integriertes Verkehrskonzept	27
3.1	Handlungsansätze und Ziele	27
3.2	Grundlagen und Methodik	29
3.2.1	Akteursbeteiligung	29
3.2.2	Maßnahmenkatalog	29
3.3	Fußgänger- und Radverkehr	31
3.3.1	Ausgangssituation	31
3.3.2	Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr	31
3.3.3	Konzept und Maßnahmen Fußgängerverkehr	36
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	37
3.4.1	Ausgangssituation	37
3.4.2	Konzept und Maßnahmen ÖPNV	38
3.5	Kfz-Verkehr	42
3.5.1	Ausgangssituation	42
3.5.2	Konzept und Maßnahmen Kfz-Verkehr	42
3.6	Ruhender Verkehr	46
3.6.1	Ausgangssituation	46
3.6.2	Parkraumkonzept und Maßnahmen	47

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell, Zahlen in Kfz/24 Std.	1
Abbildung 2: Zufahrt Firma Schüller	3
Abbildung 3: Entwicklungsgebiet Schrotfeld IV.....	3
Abbildung 4: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Zahlen in Kfz/24 Std.	4
Abbildung 5: Verkehrsumlegung Planfall 1b, Zahlen in Kfz/24 Std.....	6
Abbildung 6: Verkehrsumlegung Planfall 1b, Zahlen in Kfz/24 Std.....	7
Abbildung 7: Verkehrsumlegung Planfall 2a, Zahlen in Kfz/24 Std.....	8
Abbildung 8: Verkehrsumlegung Planfall 2b, Zahlen in Kfz/24 Std.....	9
Abbildung 9: Verkehrsumlegung Planfall 3, Zahlen in Kfz/24 Std.	10
Abbildung 10: Verkehrsumlegung Planfall 4, Zahlen in Kfz/24 Std.....	11
Abbildung 11: Verkehrsumlegung Planfall 5, Zahlen in Kfz/24 Std.	12
Abbildung 12: Verkehrsumlegung Planfall 6, Zahlen in Kfz/24 Std.	13
Abbildung 13: Verkehrsumlegung Planfall 7, Zahlen in Kfz/24 Std.....	14
Abbildung 14: Verkehrsumlegung Planfall 8, Zahlen in Kfz/24 Std.	15
Abbildung 15: Verkehrsumlegung Planfall 10, Zahlen in Kfz/24 Std.....	16
Abbildung 16: Verkehrsumlegung Planfall 12, Zahlen in Kfz/24 Std.....	17
Abbildung 17: Verkehrsumlegung Planfall 13, Zahlen in Kfz/24 Std.....	18
Abbildung 18: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8, Zahlen in Kfz/24 Std.....	19
Abbildung 19: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8, Zahlen in Kfz/24 Std.....	20
Abbildung 20: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 2 und 3, Zahlen in Kfz/24 Std.....	21
Abbildung 21: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 4 und 10, Zahlen in Kfz/24 Std.....	22
Abbildung 22: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 6 und 7, Zahlen in Kfz/24 Std.	23
Abbildung 23: Potenzielle Trassenführung von Planfall 8 durch Überschwemmungsgebiet (bereits aus FNP gestrichen)	25
Abbildung 24: Potenzielle Trassenführung von Planfall 10 entlang der neu geplanten Schrotfeldsiedlung IV	26
Abbildung 25: Ziele Klimaschutz und Mobilität des Verkehrsministerium Baden-Württemberg	27
Abbildung 26: Busbahnhof (ZOB) in der Münchener Straße.....	28
Abbildung 27: Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019	31
Abbildung 28: Quartierverbindender Fuß- und Radweg in der Wohnsiedlung Bayernring.....	31
Abbildung 29: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50m Fahrbahnbreite	32
Abbildung 30: Querungsstelle mit Mittelinsel	33
Abbildung 31: Vorgezogene Seitenräume an einer Straße mit Mittelstreifen.....	33
Abbildung 32: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall)	33
Abbildung 33: Günstige und ungünstige Lage der Furten an signalgeregelten Knoten	35
Abbildung 34: Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer bei einem FGÜ mit vorgezogener Aufstellfläche	35

Abbildung 35: Engstelle Bücherei (Herrnhof 2)	36
Abbildung 36: Engstelle Übergang Herrnhof in Bahnhofstraße	36
Abbildung 37: Engstelle Vordere Gasse (Haus der Altstadtfreunde)	37
Abbildung 38: Bushaltestelle in Hohenberg	38
Abbildung 39: Beispiel Haltestellenschild Stadtplatz Moosburg	39
Abbildung 40: Beispiel Schematischer Linienplan Moosburg	39
Abbildung 41: Schlecht ausgestattete Bushaltestelle in der Neunstetter Straße	40
Abbildung 42: Omobi Ortsbus in Murnau	41
Abbildung 43: Nürnberger Straße	42
Abbildung 44: Beispiel Engstelle in Feuchtwangen	43
Abbildung 45: Beispiel Engstelle in Gefrees	44
Abbildung 46: Sperrung der Durchfahrt am Marktplatz für den Kfz-Verkehr	44
Abbildung 47: Umgestaltung Knotenpunkt Kammerer Kreuzung	44
Abbildung 48: Verlegung des Ortsschildes als gemeinsames Ortsschild „Orstende Herrieden“ - „Ortsanfang Hohenberg“ nach Bedbauung Schrotveld IV	45
Abbildung 49: Künftige St2248 Am Wasserturm	46
Abbildung 50: Sperrung des Storchenturms für den Kfz-Verkehr	46
Abbildung 51: Ausschnitt Parkflyer der Stadt Herrieden	46
Abbildung 52: Ergebnis Parkraumerhebung vom 22.10.2020 - Überschreitung der erlaubtem Höchstparkdauer am Beispiel der Stellplätze in der Vorderen Gasse	47
Abbildung 53: Umwidmung Kfz-Parkplatz zum Fahrradparkplatz in Bad Aibling	47
Abbildung 54: Parkplatz Münchener Straße- mögliche Erweiterung des Stellplatzangebots	48
Abbildung 55: Parkplatz Vogteiplatz - Beibehaltung der Höchstparkdauer von 90 Minuten	49
Abbildung 56: Fuß- und Rad-Brücke über die Altmühl vom Parkplatz am Sportgelände zur Innenstadt ..	49
Abbildung 57: Bestehende Parkregelung in der Altstadt - Kontrolle zur Einhaltung notwendig	50
Abbildung 58: Falschparker auf dem Gehsteig in der Vorderen Gasse	50
Abbildung 59: Betonwürfel auf Marktplatz Nordseite wieder an ursprüngliche Position versetzen	51
Abbildung 60: Parkplatz Festplatz	52

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle1:	Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Planfällen	24
Tabelle2:	Übersicht der Akteursbeteiligung in Herrieden im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts	30
Tabelle3:	Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts	34

ANLAGEN

Anlage 1: Verkehrsumlegungen

Anlage 1.1: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035

Anlage 1.2.1: Verkehrsumlegung Planfall 1a

Anlage 1.2.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 1a

Anlage 1.2.3: Verkehrsumlegung Planfall 1b

Anlage 1.2.4: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 1b

Anlage 1.3.1: Verkehrsumlegung Planfall 2a

Anlage 1.3.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 2a

Anlage 1.3.3: Verkehrsumlegung Planfall 2b

Anlage 1.3.4: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 2b

Anlage 1.4.1: Verkehrsumlegung Planfall 3

Anlage 1.4.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 3

Anlage 1.5.1: Verkehrsumlegung Planfall 4

Anlage 1.5.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 4

Anlage 1.6.1: Verkehrsumlegung Planfall 5

Anlage 1.6.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 5

Anlage 1.7.1: Verkehrsumlegung Planfall 6

Anlage 1.7.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 6

Anlage 1.8.1: Verkehrsumlegung Planfall 7

Anlage 1.8.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 7

Anlage 1.9.1: Verkehrsumlegung Planfall 8

Anlage 1.9.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 8

Anlage 1.10.1: Verkehrsumlegung Planfall 10

Anlage 1.10.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 10

Anlage 1.11: Verkehrsumlegung Planfall 12

Anlage 1.12: Verkehrsumlegung Planfall 13

Anlage 1.13.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 2a

Anlage 1.13.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 1b und 2a

Anlage 1.14.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8

Anlage 1.14.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 1b und 8

Anlage 1.15.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 2a und 3

Anlage 1.15.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 2a und 3

Anlage 1.16.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 4 und 10

Anlage 1.16.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 4 und 10

Anlage 1.17.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 6 und 10

Anlage 1.17.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 6 und 10

- Anlage 2: Planfälle
- Anlage 2.1: Vergleich des Prognose-Nullfalls 2035 mit den Planfällen
- Anlage 2.2: Schemaskizze Planfälle - Umgebung Herrieden
- Anlage 3: Ergebnisse verschiedener Bürgerbeteiligungen
- Anlage 3.1: Prioritätenliste der Bürgeranregungen (aus e-Mails)
- Anlage 3.2: Positive und negative Effekte der verschiedenen Umfahrungsvarianten - aus der Steuerungsgruppe vom 14.12.2020
- Anlage 4: Beispiele ÖPNV - Aushangfahrplan und Übersichtsfahrplan Beispiel Moosburg
- Anlage 5: Konzeptpläne
- Anlage 5.1: Prinzipskizze Verbesserung der Anbindung für den Kfz-Verkehr (Autobahnanbindung) - Umgebung Herrieden
- Anlage 5.2: Prinzipskizze Vorrangstraßennetz - Kernstadt
- Anlage 5.3: Verkehrskonzept Altstadt (kurzfristig)
- Anlage 5.4: Verkehrskonzept Altstadt (mittelfristig)
- Anlage 5.5: Verkehrskonzept Altstadt (langfristig)
- Anlage 5.6: Verkehrskonzept Kernstadt
- Anlage 6: Maßnahmentabelle

1 Verkehrsmodell und Prognose-Nullfall 2035

Die Verkehrssituation in der Stadt Herrieden wurde in einer detaillierten Analyse (Bestandsanalyse vom 22.12.2021) aufgezeigt. Rückblickend sind die verkehrlichen Belastungen in den letzten Jahrzehnten immer weiter gestiegen.

Wie sich unter der Annahme eines unverändert bleibenden Straßennetzes das Verkehrsgeschehen bis zum Jahr 2035 entwickeln wird, soll in einer Prognose, dem sogenannten Nullfall, abgeschätzt werden. Darauf aufbauend lassen sich in verschiedenen Szenarien (Planfälle) die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen.

1.1 Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Herrieden

Für Modellrechnungen werden Verkehrsumlegungen durchgeführt. Hierzu wird ein vereinfachtes Straßennetz herangezogen, das alle Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und bedeutende

Wohn- und Anliegerstraßen enthält. Alle relevanten Streckenparameter wie Länge, Breite, Anzahl der Fahrspuren, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen sind dabei berücksichtigt. Die dazu nötige Fahrtenmatrix wird aus den Daten der Verkehrserhebungen erstellt. Die einzelnen Verkehrszellen sind dabei an wenigen repräsentativen Punkten angebunden. Ein Wohngebiet, das z.B. über mehrere Wohnstraßen an das Hauptstraßennetz angeschlossen ist, wird hierbei beispielhaft an zwei Stellen angebunden. Eine präzise Wiedergabe der Zählergebnisse ist dabei nicht immer möglich.

Anhand der Verkehrszählungen (24. September 2020), der Haushaltsbefragung (05. November 2019) und der Verkehrsbefragung (20. Juli 2021) kann eine Fahrtenmatrix (vgl. Abbildung 1) erstellt werden, die folgende Verkehrsbeziehungen enthält:

- Durchgangsverkehr durch die Kernstadt von Herrieden,
- Ziel-/Quellverkehr von/nach Herrieden,
- Binnenverkehr der Herriedener Bevölkerung innerhalb von Herrieden (Kernort).

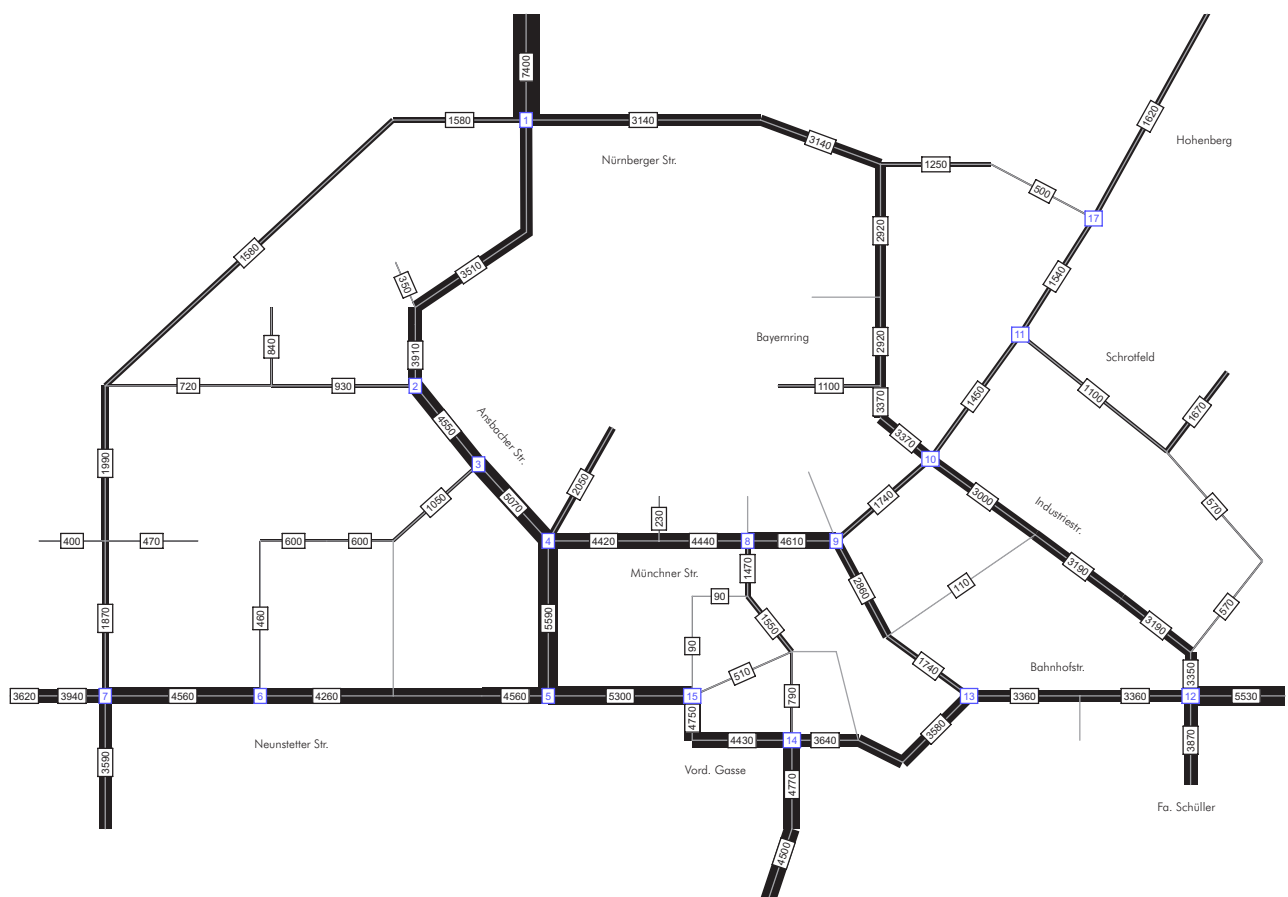


Abbildung 1: Fahrtenmatrix für Verkehrsmodell, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Nicht enthalten ist der Binnenverkehr von Auswärtigen, die als Einpendler z.B. während ihrer Mittagspause eine Besorgung erledigen oder nach Feierabend noch ein anderes Ziel innerhalb der Stadt ansteuern. Der Umfang dieses Verkehrs wird auf rund 20 – 30% des erfassten Binnenverkehrs eingeschätzt.

Zu Abbildung 1 wie auch zu den folgenden Abbildungen 4 - 21 sei darauf verwiesen, dass hier nur Fahrten dargestellt sind, die aus den Erhebungen gewonnen wurden. Verkehr, der zwischen den Ortsteilen wie z.B. zwischen Rauenzell und Hohenberg, verläuft, ist nur enthalten, wenn er auch den Hauptort Herrieden berührt.

Die Belastungswerte stellen 24-Stundenwerte dar, die aufgrund der unterschiedlichen Erhebungstage nicht immer zu 100% deckungsgleich mit den Zählwerten von 2020 sein können. Es ist nicht ausgeschlossen, dass während der Coronapandemie und der damit verbundenen teilweisen Lockdowns in den letzten 18 Monaten einige Verkehrsströme sich in ihren mengenmäßigen Verhältnissen zueinander verändert haben. Beispielsweise ließ sich die Büroarbeit in den Behörden in Ansbach leichter auf das Home-Office verlagern als dies beim produktiven Gewerbe wie z.B. dem größten Arbeitgeber in Herrieden, der Fa. Schüller, der Fall ist. Dadurch ist der Ziel-/Quellverkehr zwischen den südlichen Nachbarorten und Herrieden möglicherweise im Vergleich zum Durchgangsverkehr zwischen den südlichen Nachbarorten und Ansbach relativ konstant geblieben.

Städtebauliche Maßnahmen wie die Ausweisung neuer Baugebiete für Wohnen und Gewerbe in Nachbargemeinden und -städten haben ebenso ihren Einfluss auf die Verkehrssituation in Herrieden, wenngleich in abgeschwächter Form. Maßnahmen in Herrieden wirken sich immer zu 100% auch auf Herrieden aus.

Welche konkreten Annahmen für die Verkehrsprognose getroffen wurden, wird im nachfolgenden näher erläutert.

1.2 Prognose-Nullfall 2035

Für den Nullfall 2035 wurde eine Verkehrsumlegung durchgeführt, die davon ausgeht, dass keine Ergänzungen oder Veränderungen am Hauptverkehrsstraßennetz umgesetzt werden. D.h., das Straßennetz wird nahezu unverändert gelassen, lediglich für die Erschließung von Neubaugebieten werden entsprechende Anliegerstraßen angelegt. Alle übrigen Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr, wie der Bau von Entlastungs- oder Umfahrungsstraßen oder die Veränderung von Verkehrsregelungen (z.B. Geschwindigkeitsregelungen, Abbiegeverbote oder Einbahnstraßenregelungen), werden im Nullfall nicht berücksichtigt. Es werden jedoch gewisse Zuwächse im Verkehrsaufkommen angenommen. Die Verkehrssteigerung kommt zustande durch:

- Zuwachs an Einwohnern in Herrieden und Nachbargemeinden (vgl. Bestandsanalyse, Kapitel 4, Seite 8, Abbildung 9),
- Zuwachs an Arbeitsplätzen in Herrieden und Nachbargemeinden,
- Zunahme der Pendeldistanzen,
- Veränderungen in der Infrastruktur (Einzelhandel, Gesundheit, Bildung usw.),
- Veränderungen durch die Digitalisierung der Gesellschaft (Home-Office, Onlinehandel etc.), hierbei kann es auch zu Rückgängen der Mobilität kommen,
- Zunahme des Bevölkerungsanteils mit Führerschein.

Viele der oben genannten Faktoren sind mit sehr unterschiedlichen Wahrscheinlichkeiten verknüpft, so dass sich mehrere Prognosen erstellen lassen. An amtlichen Quellen kann der Demographiespiegel des Bayerischen Landesamtes für Statistik (vgl. Bestandsanalyse, Kapitel 4, Seite 8, Abbildung 9) herangezogen werden. Darauf lässt sich näherungsweise die Prognose für die Verkehrsentwicklung durch die Bevölkerung aufbauen. Verkehrliches Wachstum durch neue Gewerbegebiete und Arbeitsplätze hängt in starkem Maße von der Wirtschaftskraft der örtlichen Betriebe ab, die jedoch nur schwer vorhergesagt werden kann.

Derzeit sind in Herrieden ca. 4.000 Arbeitsplätze vorhanden (Stand 2021), bis 2035 sind eher knapp 5.000 zu erwarten. Aktuell wohnen rund 25% der Beschäftigten in Herrieden, davon wiederum die Hälfte in den Ortsteilen. Das Schrottfeld IV bietet die Chance, am Arbeitsort Wohnraum zu finden.



Abbildung 2: Zufahrt Firma Schüller

Der Zuwachs an Einwohnern außerhalb des Schrottfelds wird von Nachverdichtungen sowie vom demographischen Wandel bestimmt. Siedlungen aus den 70er/80er Jahren werden nach und nach von jungen Familien bezogen, da Eigentümer zunehmend die Häuser freimachen. Durch Zuzug von außerhalb werden zumindest regional Verflechtungen mit dem alten Wohnort weiterhin aufrechterhalten, dadurch steigt der Ziel-/Quellverkehrsanteil tendenziell wieder an. Sollten weitere Baugebietsausweisungen in Erwägung gezogen werden, so können diese nachträglich einbezogen werden und die Planfälle neu gerechnet werden.

Die Prognose 2035 wurde ausgehend von den erhobenen Daten mit folgenden Faktoren hochgerechnet:

- Durchgangsverkehr: 10% Zuwachs

Begründung: Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnung wächst, Ursache: Wohnungsmarkt und Flexibilität im Berufsleben, zunehmend unterschiedliche Arbeitszeitmodelle erschweren

Umstieg auf Fahrgemeinschaften und ÖPNV, steigende Energiepreise wirken sehr langsam auf das Verkehrsverhalten.

- Ziel-/Quellverkehr: 8% Zuwachs

Begründung: siehe Durchgangsverkehr, aber: Personalaufstockung bei Fa. Schüller und gleichzeitiger Realisierung Schrottfeld IV können den Anteil der in Herrieden wohnenden Mitarbeiter steigen lassen, außerdem wird ein höherer Anteil für das Fahrrad bei den Wegen von/nach Ansbach erwartet.

- Binnenverkehr: 6% Zuwachs, zusätzlich der Neuverkehr aus dem Schrottfeld IV

Begründung: steigender Anteil am Ort arbeitender Bevölkerung durch Schaffung neuer Arbeitsplätze, steigender Anteil des Fahrrads am Binnenverkehr (das stärkere Zuwächse verhindert, Voraussetzung: Umsetzung des Radverkehrskonzepts), evtl. zweiter Standort Supermarkt mit der Folge kürzerer Wege.



Abbildung 3: Entwicklungsgebiet Schrottfeld IV (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayern Atlas 2022)

Für diesen Prognose-Nullfall (vgl. Abbildung 4) ist davon auszugehen, dass der Straßenabschnitt mit den derzeit höchsten innerörtlichen Belastungen, die Ansbacher Straße zwischen der Neunstetter- und Münchener Straße, von heute über 5.500 Kfz/24 Std. auf knapp 6.100 Kfz/24 Std. ansteigen kann. Auch im weiteren Verlauf, Richtung Norden, wird die Ansbacher Straße entsprechende Zunahmen erfahren. Auf anderen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen, wie der Nürnberger Straße, Industriestraße, Bahnhofstraße, Herrnhof, Marktplatz, Vordere Gasse, Münchener Straße oder der Stegbrucker Straße/Am Wasserturm werden sich ebenfalls entsprechende Zunahmen des Verkehrsaufkommens ergeben.

Der Prognose-Nullfall wird herangezogen, um eine Vergleichbarkeit mit den Planfällen (Szenarien) zu ermöglichen. Damit soll gezeigt werden, welche Straßen und Kreuzungen, im Fall der Realisierung einer bestimmten Variante, gegenüber dem Nullfall an Verkehrsmengen zu- oder abnimmt. Für die verkehrliche Beurteilung der Wirksamkeit der einzelnen Varianten ist dies ein probates Mittel.

Die Darstellung des Prognose-Nullfall 2035 sowie die nachfolgenden Darstellungen der einzelnen Planfälle sind in Anlage 1 nochmals in größerem Format angeheftet.

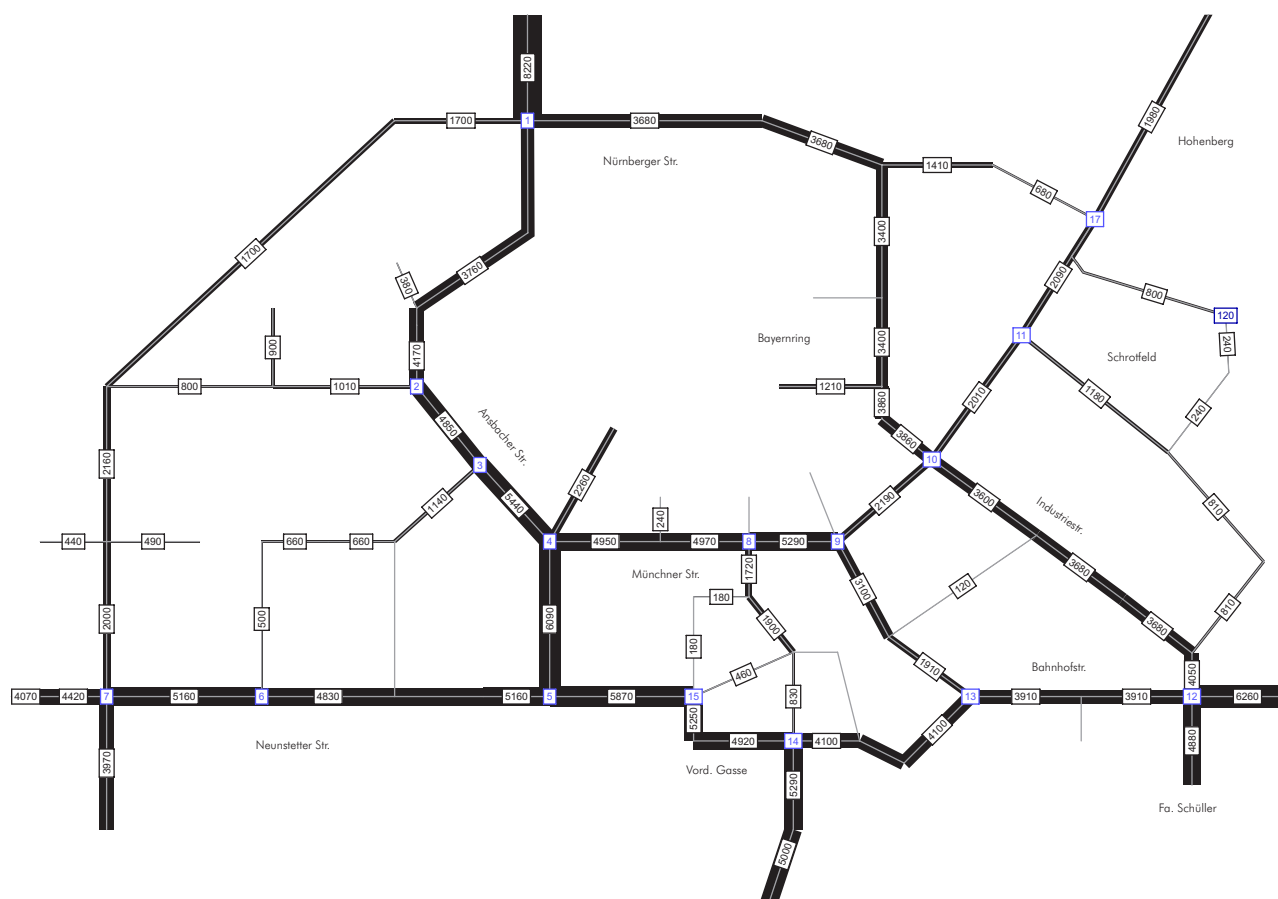


Abbildung 4: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

2 Verkehrsprognose und Verkehrsumlegung Planfälle

2.1 Untersuchung von Netzvarianten

Die erhobenen Daten erlauben eine Bewertung von planerischen Maßnahmen im Straßennetz mit Hilfe einer Verkehrsumlegung. Insgesamt wurden mehrere Varianten näher betrachtet und einer rechnerischen Bewertung unterzogen.

- Planfall 1 (a & b): Ostumfahrung bzw. Ostumfahrung ohne Anbindung Hohenberg
- Planfall 2 (a & b): Kleine Südspange
- Planfall 3: Nordumfahrung Rauenzell inklusive flankierende Maßnahmen
- Planfall 4: Kleine Nordspange
- Planfall 5: Große Südwestumfahrung
- Planfall 6: Kleine Südwestumfahrung
- Planfall 7: Westspange Schernberg
- Planfall 8: Südostumfahrung
- Planfall 9: Große Ostumfahrung (ohne Berechnung)
- Planfall 10: Kleine Ostumfahrung
- Planfall 11: Umfahrung Rauenzell Richtung Burgoberbach (ohne Berechnung)
- Planfall 12: Umgestaltung Nürnberger Straße
- Planfall 13: Spange Schrotfeld Schernberg
- Planfall 14: Umfahrung Höfstetten (ohne Berechnung)

Für die Berechnungen der Planfälle wurden teilweise weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen angenommen, um dadurch die Entlastungswirkung zu erhöhen. Bei einer Ausweitung dieser Maßnahmen in alle Planfälle können dort noch Veränderungen der Ergebnisse eintreten.

Die Addition der Belastungen an den sechs Zufahrtsstraßen (Stegbrucker Straße, Neunstetter Straße, Ansbacher Straße, Hohenberger Straße, Rauenzeller Straße und Schießwasen) ergibt nicht immer dieselbe Summe. Dies liegt daran, dass in manchen Planfällen einzelne Teilströme an Herrieden vorbeigelenkt werden.

Eine Übersicht der verschiedenen Varianten bzw. Planfälle ist als Plan in Anlage 2.2 zu finden.

Zusätzlich wurden auch Kombinationen verschiedener Planfälle untersucht:

- Planfall 1b und 2: „Große Ostumfahrung“ und „Kleine Südspange“
- Planfall 1b und 8: „Große Ostumfahrung“ und „Südost-Umfahrung“
- Planfall 2 und 3: „Kleine Südspange“ und „Nordumfahrung Rauenzell“
- Planfall 4 und 10: „Kleine Nordspange“ und „Ostumfahrung Schrotfeld“
- Planfall 6 und 7: „Kleine Südwest-Umfahrung“ und „Westspange Schernberg“

Im nachfolgenden Kapitel werden die verschiedenen Planfälle kurz erläutert. Sofern eine Berechnung vorliegt, werden diese entsprechend graphisch dargestellt. In Anlage 1 sind die Abbildungen zusätzlich in einem größeren Format sowie jeweils eine weitere Abbildung der einzelnen Planfälle im Verhältnis zum Prognose-Nullfall 2013 dargestellt. Das Verhältnis bzw. die Differenz verdeutlicht, wie hoch oder niedrig die Effekte der einzelnen Planfälle verglichen mit dem Nullfall sind. Auch die Auswirkungen auf andere Straßenabschnitte, z.B. durch Verlagerungen, können abgelesen werden.

Planfall 1b „Ostumfahrung ohne Anbindung Hohenberg“ (vgl. Abbildung 6):

Bei Variante 1b wird – im Unterschied zu 1a - eine Anschlussmöglichkeit zwischen der Gemeindeverbindungsstraße Hohenberg-Höfstetten und der Ostumfahrung geschaffen.

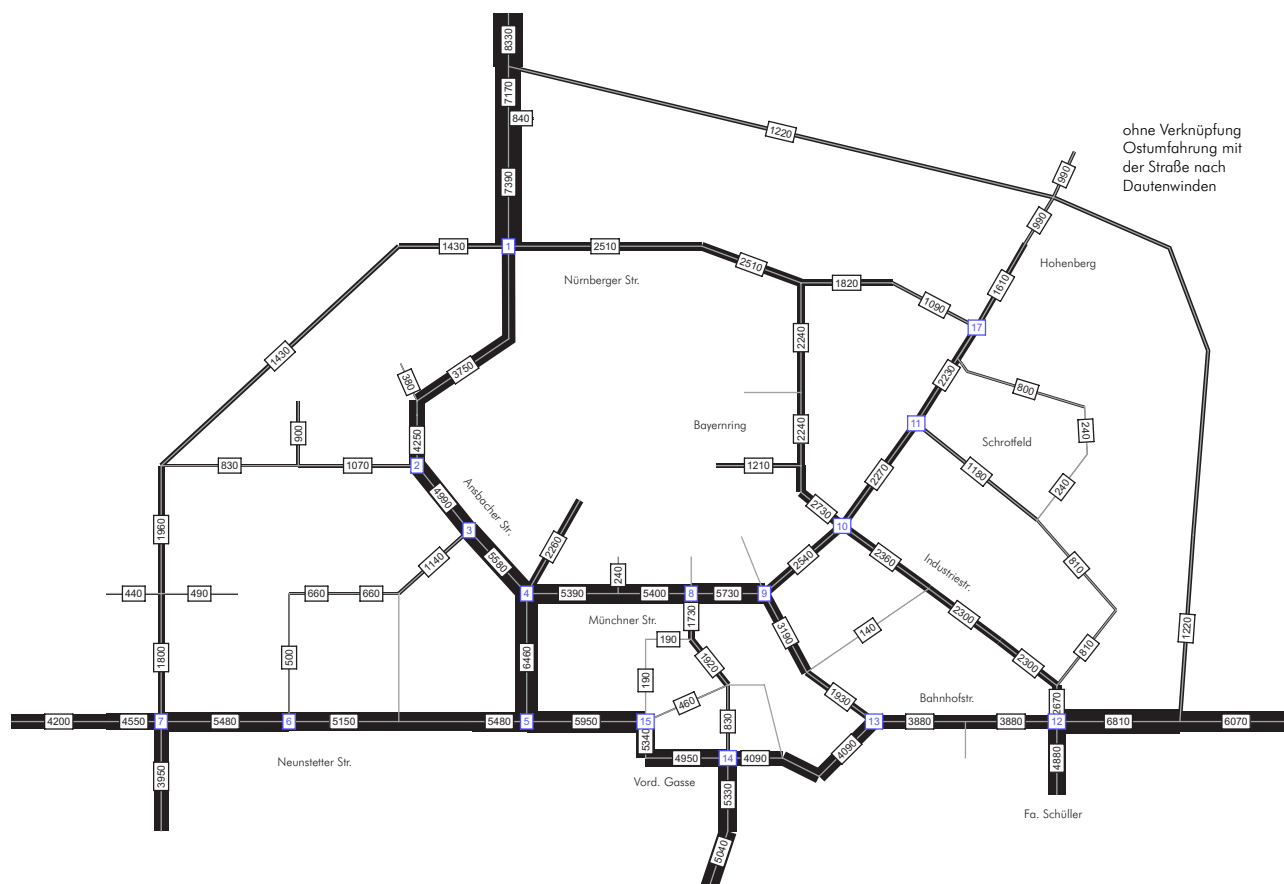


Abbildung 6: Verkehrsumlegung Planfall 1b, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 2a „Südspange – Storchenturm als Einbahnstraße“ (vgl. Abbildung 7):

Die sogenannte Südspange sieht eine kurze Umfahungsstraße der Altstadt vom Volksfestplatz über den Sportplatz zum Winner Weg und damit der Bahnhofstraße vor. Diese Trasse ist mit einer Länge von 300 bis 400 Meter relativ kurz und erfordert eine weitere Brücke über die Altmühl. Auch hier gibt es mehrere Untervarianten. Variante 2a sieht vor, dass die Durchfahrt durch das Storchentor in eine Einbahnstraße umgewandelt wird, wobei noch offen ist, ob die gültige Fahrtrichtung stadteinwärts oder -auswärts sein soll.

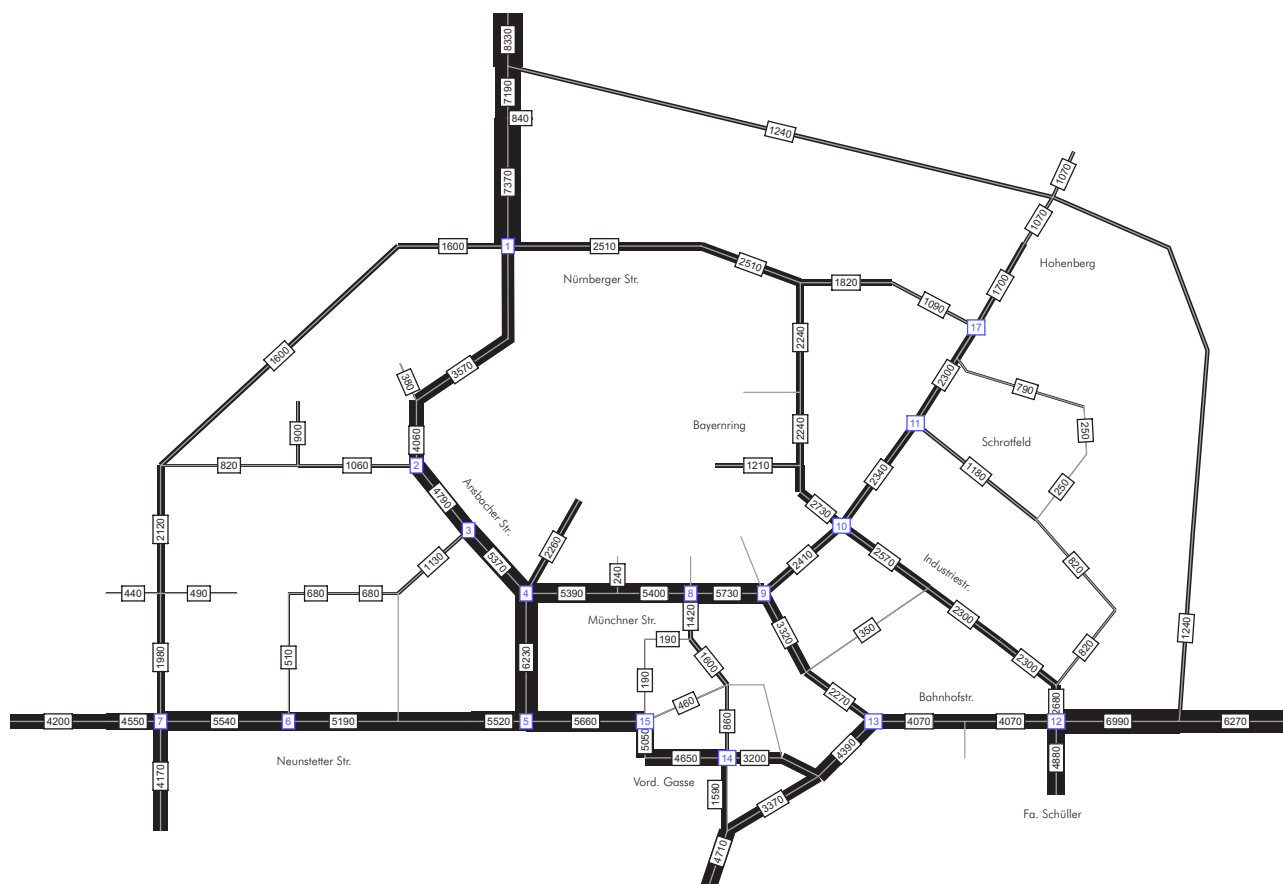


Abbildung 7: Verkehrsumlegung Planfall 2a, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 2b „Südspange – Sperrung des Storchenturms für den Kfz-Verkehr“
(vgl. Abbildung 8):

In dieser Untervariante ist auch eine generelle Sperrung für den Kfz-Verkehr im Bereich des Storchenturms vorstellbar. Diese kleine Südspange könnte dem von Süden kommenden Zielverkehr mit dem östlichen Gewerbe- und Industriegebiet dienen. Ebenso könnte der Ziel-/Quellverkehr mit der Innenstadt von Süden aus über die Bahnhofstraße und den Herrnhof abgewickelt werden. Anzunehmen ist auch, dass ein Teil des Ziel-/Quellverkehrs ihre Fahrzeuge auf dem Volksfestplatz abstellen und die wenigen Meter bis zum Marktplatz zu Fuß zurücklegen.

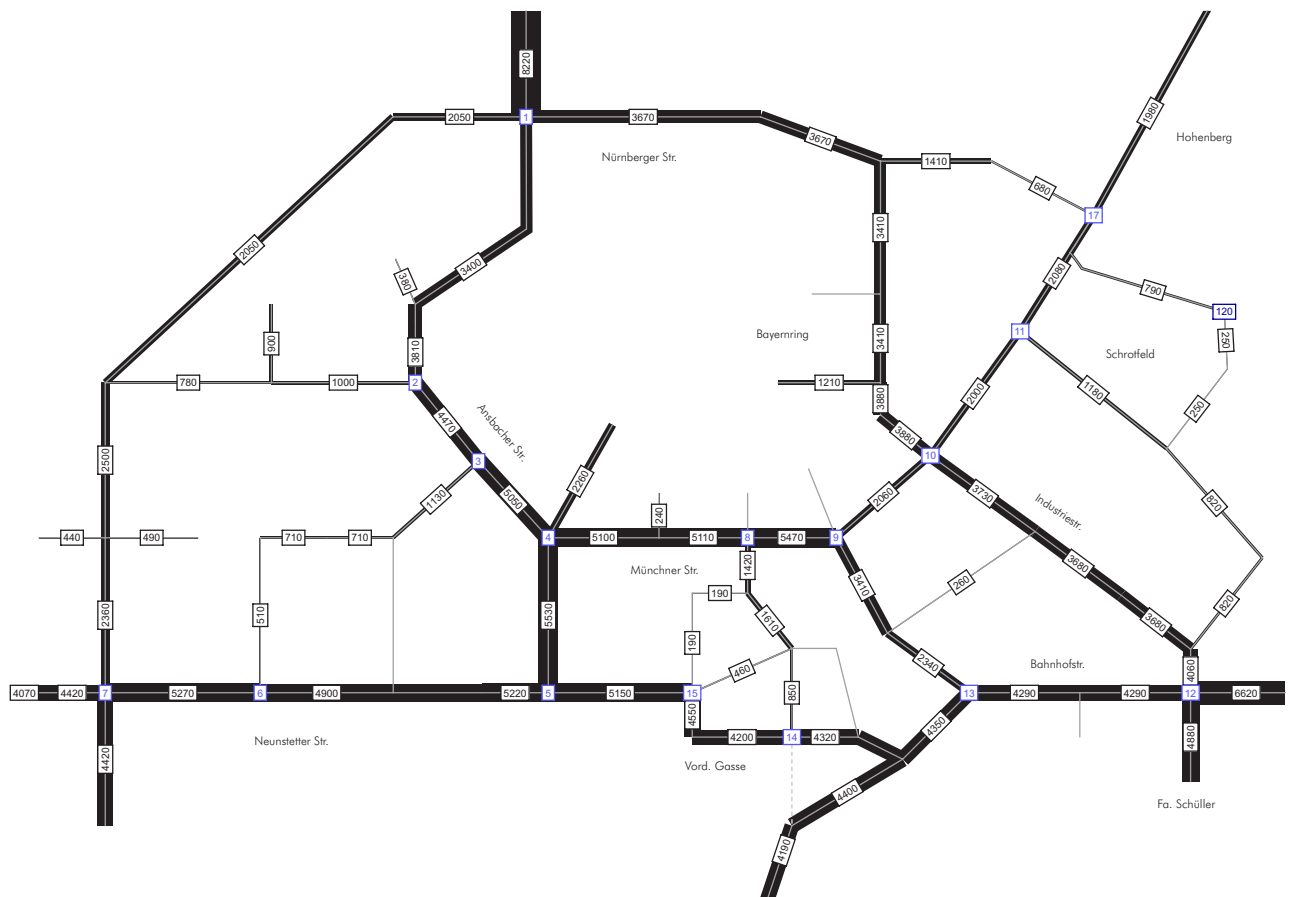


Abbildung 8: Verkehrsumlegung Planfall 2b, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 3 „Nordumfahrung Rauenzell“ inklusive flankierende Maßnahmen (vgl. Abbildung 9):

Hier ist eine kurze Verbindungsstraße nördlich des Sportplatzes vorgesehen, die im Westen an der Staatsstraße 2249 beginnt und im Norden an die Kreisstraße AN55 anschließt. Diese Straße könnte mit einer leichten Tieflage etwas niedriger als der Sportplatz trassiert werden und wäre vom Ort Rauenzell aus kaum zu hören geschweige denn zu sehen. Damit könnte der Verkehr zwischen Herrieden und den südöstlichen Gewerbegebieten in Ansbach-Brodswinden auf kurzem Wege an Rauenzell vorbeigeleitet werden. Nachdem bereits heute der Ziel-/Quellverkehr von Herrieden in das

im Südosten von Ansbach gelegene Industrie- und Gewerbegebiet Brodswinden in hohem Maße über Rauenzell verläuft, ergibt sich die Überlegung, ob dies nicht auch für den überörtlichen Ziel-/Quellverkehr, z.B. mit der A6, eine Lösung darstellt, um die Nürnberger und die Ansbacher Straße zu entlasten. Zu diesem Zweck müssten flankierend einige landwirtschaftliche Wege südlich von Bernhardswinden in Richtung Autohof an der Autobahnanschlussstelle Ansbach-Ost ausgebaut werden. Damit könnte der Ortsteil Bernhardswinden spürbar entlastet werden. Um die Mitwirkungsbereitschaft der Stadt Ansbach zu erhöhen ist dies ein wichtiges Argument.

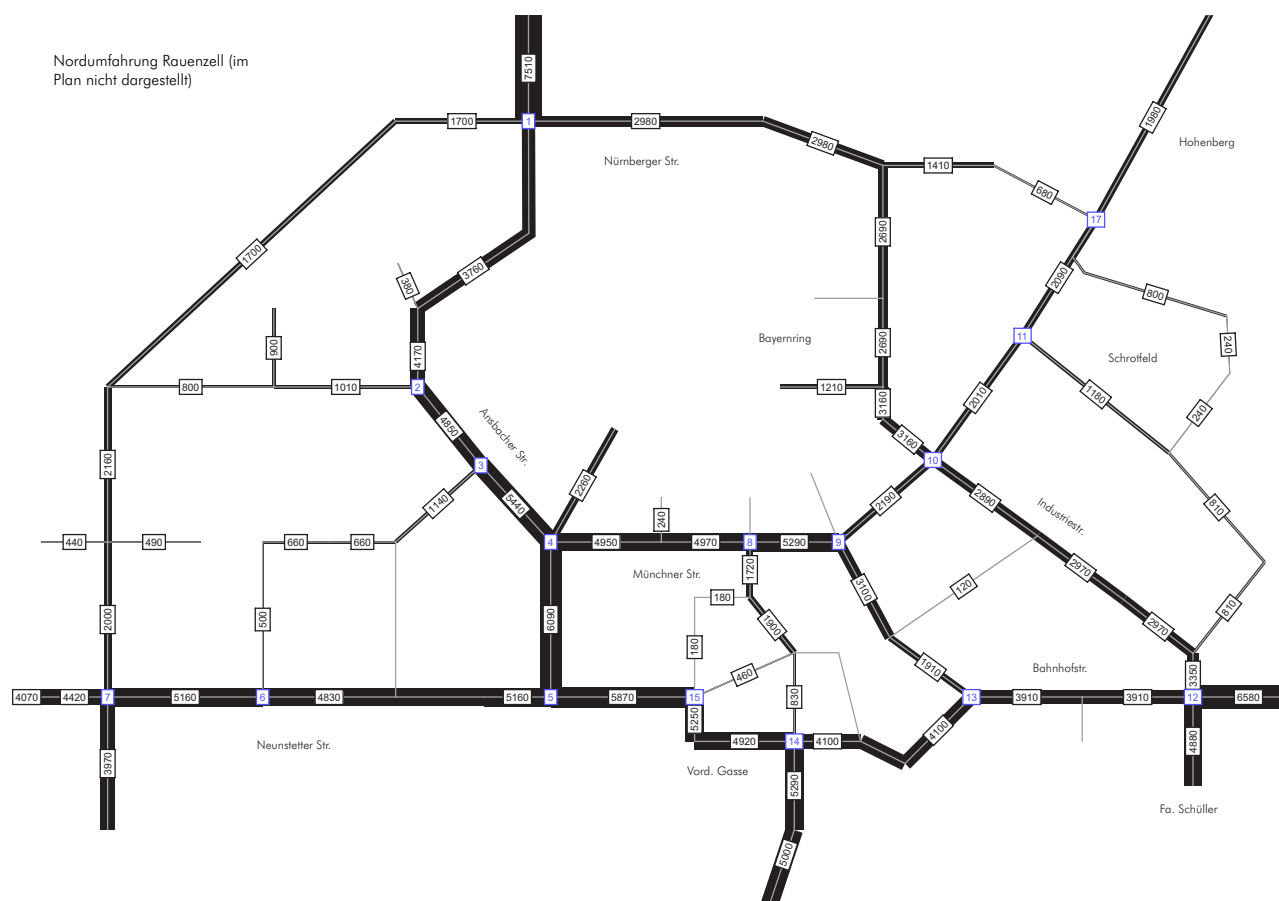


Abbildung 9: Verkehrsumlegung Planfall 3, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 4 „Kleine Nordspange“ (vgl. Abbildung 10):

Die kleine Nordspange würde von der Hohenberger Straße am Klingengraben entlang nach Westen verlaufen und an der Kurve der Nürnberger Straße im Bereich des Abenteuerspielplatzes einmünden. Diese sehr kurze Straße könnte zum einen die Pfarrrer-Speinkle-Straße erheblich entlasten und würde vor allem dem Verkehr aus dem Bereich Schrotfeld auf dem Weg in Richtung Nürnberger und Ansbacher Straße dienen. Überörtliche Durchgangsverkehrsbeziehungen könnten auf diese Straße jedoch nicht verlagert werden.

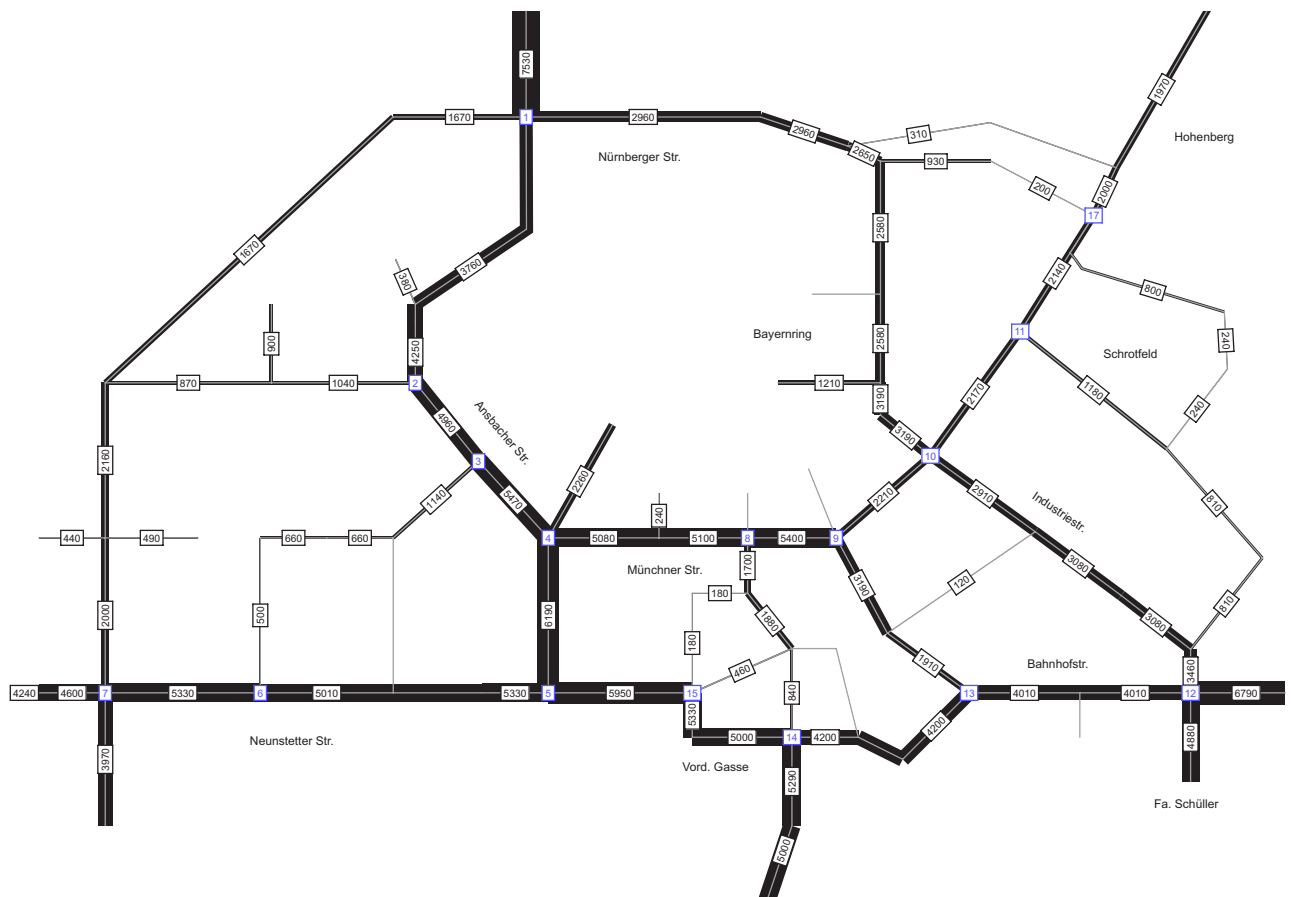


Abbildung 10: Verkehrsumlegung Planfall 4, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 5 „Große Südwestumfahrung“ (vgl. Abbildung 11):

Mit einer Streckenlänge von über sieben Kilometer würde diese Straße teilweise bestehende Straßen nutzen wie z.B. die Straße von Brünst nach Stegbruck. Von dort aus müsste in nordwestlicher Richtung die Straße nach Hilsbach ausgebaut werden, da diese für ein höheres Verkehrsaufkommen derzeit deutlich zu schmal ist. Dies gilt für den gesamten Streckenverlauf bis zum Gewerbegebiet Aurach. Eine Umfahrung von Hilsbach müsste gegebenenfalls ebenfalls zusätzlich berücksichtigt werden. Mit einer solchen Straße könnte der Weg von Herrieden über Neunstetten zur Autobahnanschlussstelle Aurach alternativ entweder über den Storchenturm und den Ortsteil Brünst oder über die Neunstetter Straße und den Ortsteil Stegbruck verlagert werden. Im Bereich der Stadtmitte ändert sich dadurch jedoch so gut wie nichts. Da ein erheblicher Teil (ca. 50 - 55%) der gesamten Streckenlänge auf dem Gemeindegebiet von Aurach liegt, müsste dies als Gemeinschaftsprojekt gesehen werden.

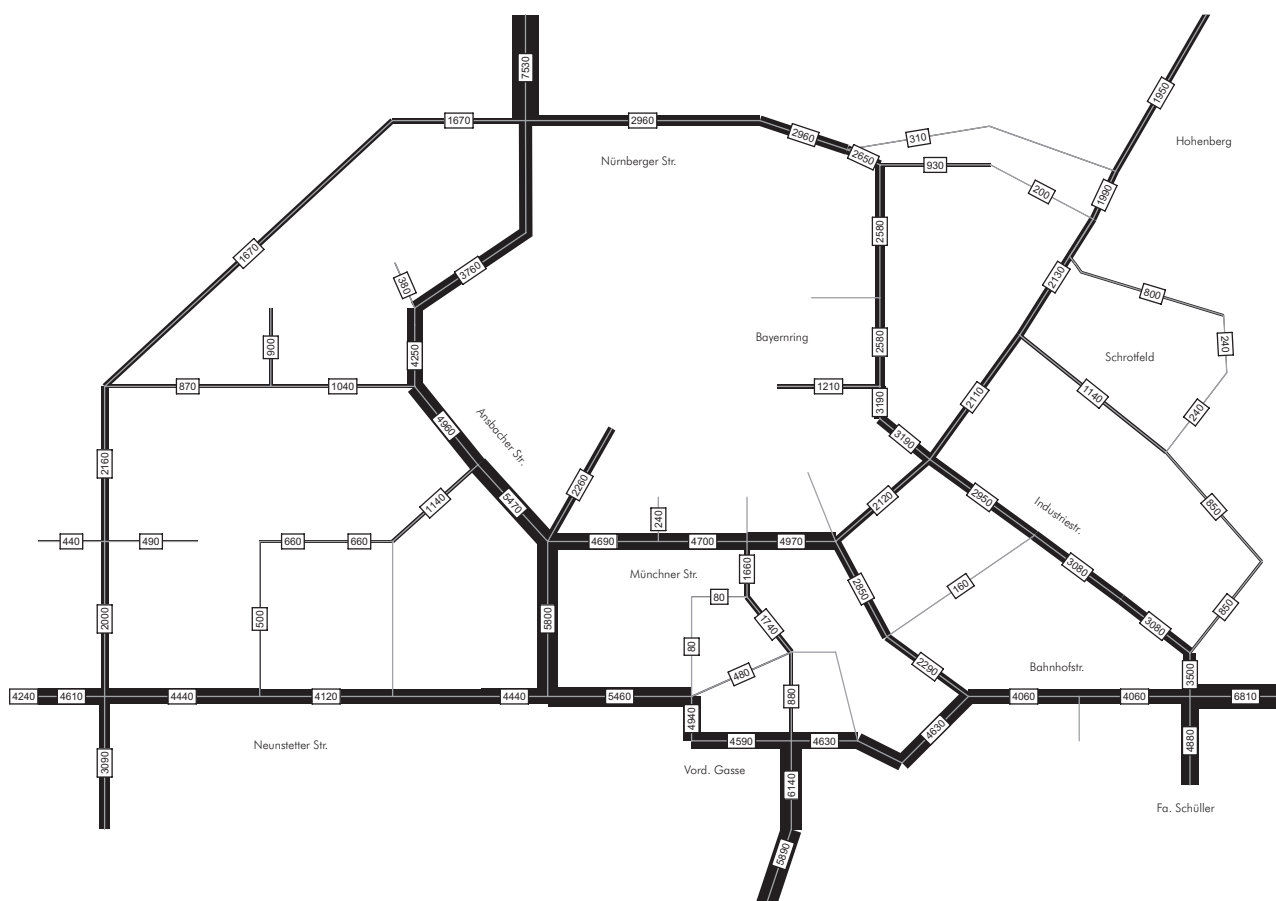


Abbildung 11: Verkehrsumlegung Planfall 5, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 6 „Kleine Südwestumfahrung“ (vgl. Abbildung 12):

Diese Straße würde am Kreisverkehr im Westen von Herrieden anbinden, müsste die Altmühl östlich von Stegbruck queren und auf einer neuen Trasse in die Kreisstraße AN37 zwischen Brunst und Herrieden einmünden. Auf eine derartige Trasse könnten allenfalls der überörtliche Verkehr aus den südlichen Ortsteilen und Nachbargemeinden mit Fahrtrichtung Neunstetten und Leutershausen verlagert werden.

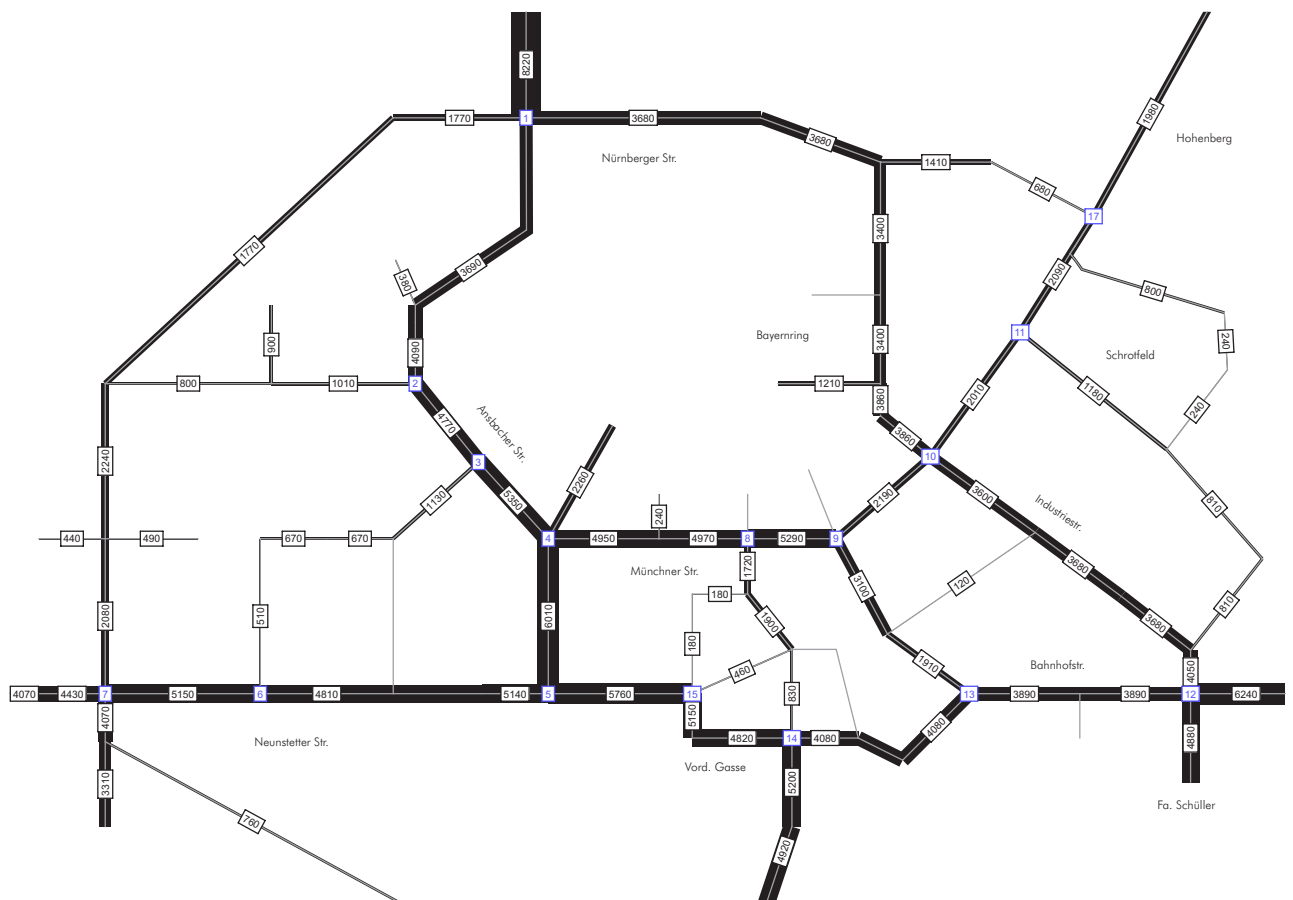


Abbildung 12: Verkehrsumlegung Planfall 6, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 7 „Westspange Schernberg“ (vgl. Abbildung 13):

Diese Variante geht von einer Verlängerung der Straße am Mühlfeldgraben nach Norden aus. Ein bereits vorhandener Feldweg müsste für diesen Zweck entsprechend ausgebaut werden. Auch der Feldweg, der von der Ansbacher Straße in Höhe Schernberg nach Westen abzweigt, müsste entsprechend verbreitert werden. Die Einmündung in Schernberg in die Staatsstraße 2248 müsste gegebenenfalls mit einem Kreisverkehr geregelt werden. Diese Strecke könnte vor allem von Durchgangsverkehren von Stegbruck, Hilsbach, Stadel und anderen westlichen Ortsteilen in Richtung Ansbach West inklusive Elpersdorf genutzt werden. Dieser Verkehr nutzt bereits heute die verlängerte Stegbrucker Straße zwischen den Wohnsiedlungen am Binzwangener Weg und der Egenhausener Straße.

Eine zusätzliche Verkehrsverlagerung ist eher nicht anzunehmen da dieser Verkehr heute die Straße Am Wasserturm verwendet und künftig noch rund 200 m nach Norden weiterfahren könnte, um dann erst auf die Staatsstraße 2248 einzubiegen. Ein Strecken- oder Zeitgewinn ist damit nicht verbunden. Eine solche Straße bietet sich jedoch an, falls gegenüber dem Hotel Bergwirt westlich der Ansbacher Straße eine bauliche Entwicklung für Wohnen oder Gewerbe stattfinden sollte.

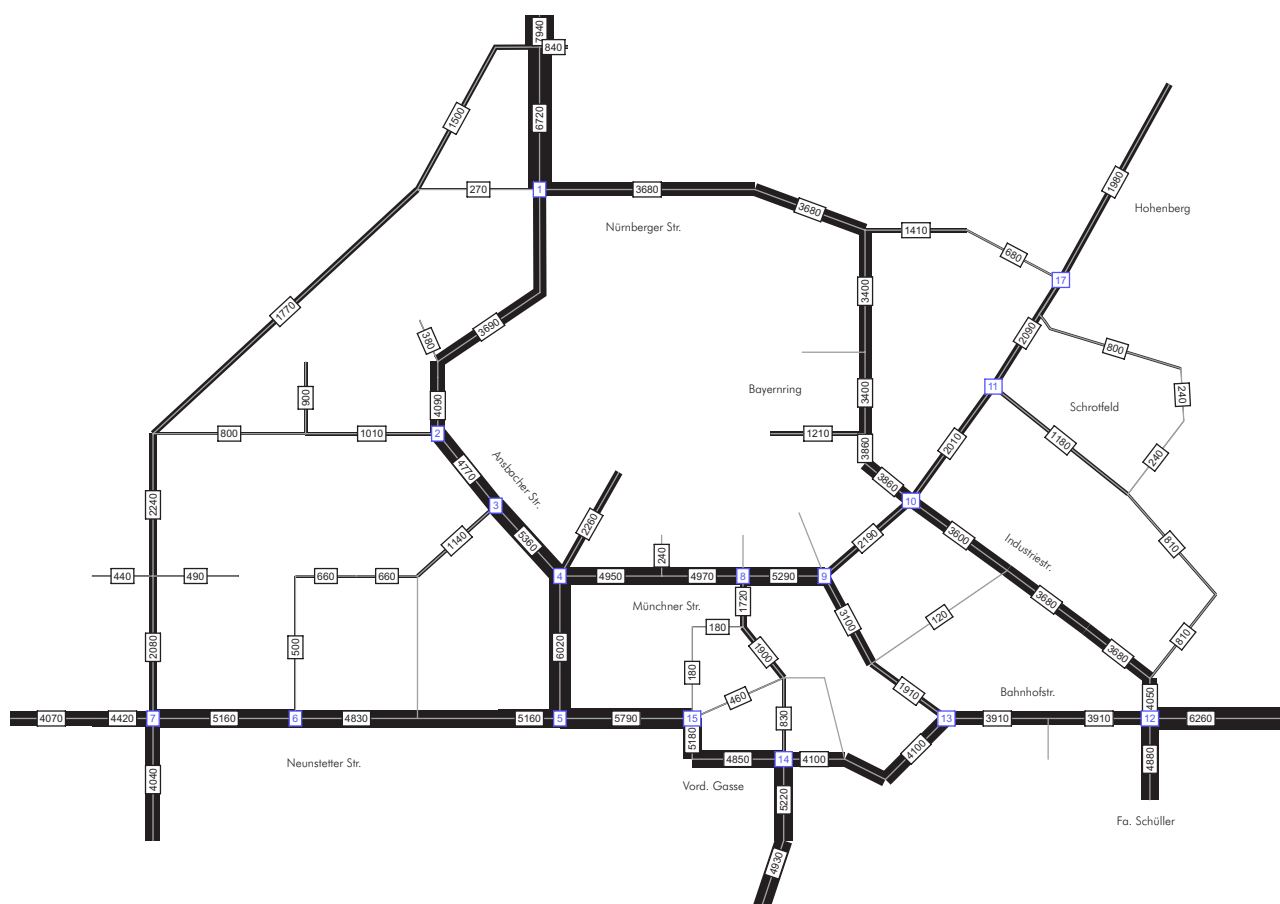


Abbildung 13: Verkehrsumlegung Planfall 7, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 8 „Südostumfahrung“
(vgl. Abbildung 14):

Diese Variante wurde vom Stadtrat aus dem Flächennutzungsplan gestrichen. Dennoch soll sie der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Die Trasse würde an der Abzweigung der Kreisstraße AN37 von der Staatsstraße 2248 nördlich Leibelbach abzweigen, müsste die Altmühl südlich der Möbelfabrik Schüller queren und zwischen dem Ortsteil Roth und dem Industriegebiet auf die Staatsstraße 2249 im Bereich des Rother Kreisels einmünden. Diese Straße würde sich für den Ziel-/Quellverkehr mit der Möbelfabrik Schüller und den südlichen Nachbarorten eignen sowie auch für den Durchgangsverkehr aus Süden mit dem Osten (Rauenzell und Ansbach-Brodswinden).

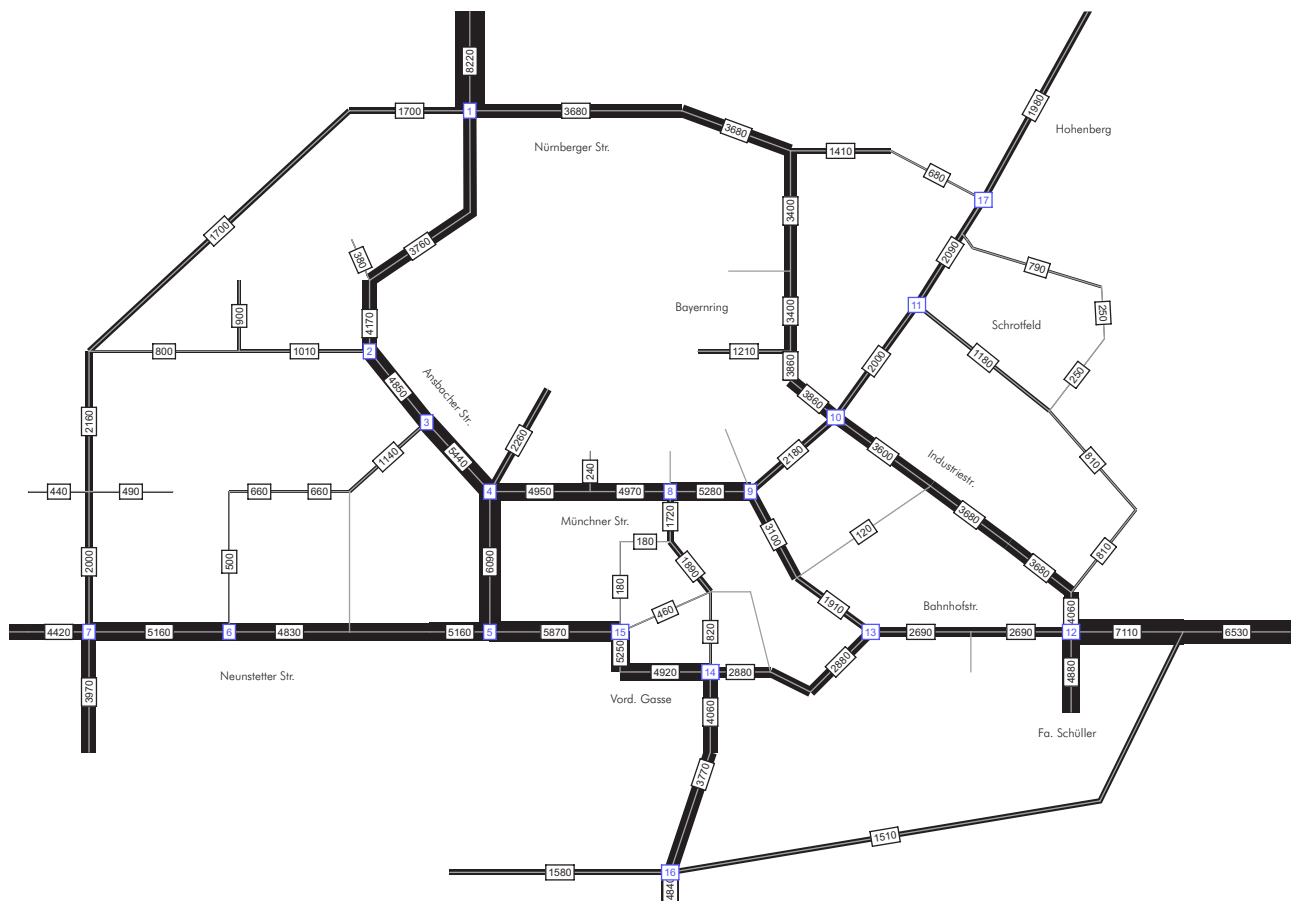


Abbildung 14: Verkehrsumlegung Planfall 8, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 9 „Große Ostumfahrung“:

Diese Variante baut auf der Variante 1 auf, nutzt sie doch ab der Verbindungsstraße zwischen Hohenberg und Höfstetten diese Straße und umfährt das Waldgebiet westlich von Höfstetten großräumig, um dann unmittelbar südlich parallel zur Autobahn A6 wieder auf den Autohof an der Anschlussstelle Herrieden/Ansbach West zu stoßen. Die Streckenlänge wird dadurch um knapp zwei Kilometer gegenüber der Variante 1 verlängert, das Waldgebiet, dass bei Variante 1 durchschnitten werden würde, wird verschont. Der verkehrliche Effekt ist aufgrund der deutlich längeren Strecke als geringer einzuschätzen als dies bei Variante 1 der Fall ist.

Planfall 10 „Kleine Ostumfahrung“ (vgl. Abbildung 15):

Diese Variante bindet am Kreisverkehr Industrie-straße/Münchener Straße an und verläuft unmittelbar östlich des Baugebiets Schrotfeld auf einer vorhandenen Straße bis zur Einmündung der Josef-Brumberger-Straße. Von da ab müsste der vorhandene Anwandweg ausgebaut werden und entlang des Klingengrabens eine Verbindung nördlich des angedachten Schrotfelds VI bis zur Hohenberger Straße hergestellt werden. Diese Variante ist ohne eine Kombination mit der Variante 4 nur schwer vorstellbar, da sie ansonsten so gut wie keinen verkehrlichen Effekt hätte.

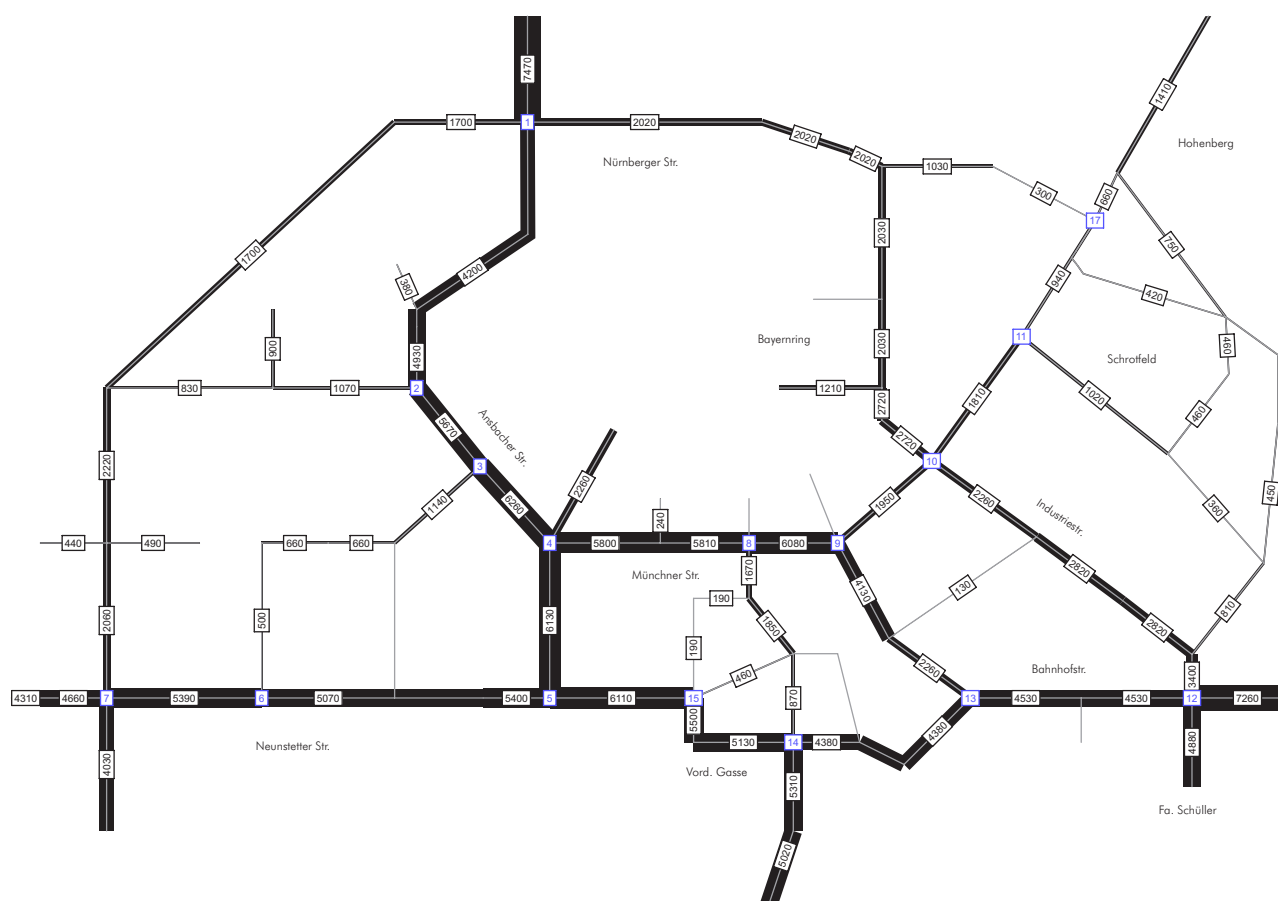


Abbildung 15: Verkehrsumlegung Planfall 10, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 11 „Umfahrung Rauenzell“:

Diese Variante macht ebenfalls nur in Kombination mit der Variante 3 Sinn, da die Nordumfahrung Rauenzell mit der Variante 11 ihre logische Verlängerung in Richtung Burgoberbach erhalten würde. Profitieren würde die Ortsmitte von Rauenzell im Bereich Am Steinbachwald. Die dortige Engstelle würde verkehrlich erheblich entlastet. Durch den Steinbachforst würde jedoch eine neue Straße erforderlich werden.

Planfall 12 „Umgestaltung der Nürnberger Straße“ (vgl. Abbildung 16):

Mit einer Umgestaltung der Nürnberger Straße soll die Verkehrssituation verbessert werden. Aufgrund des breiten Querschnitts mit bis zu 20 Metern zwischen den Privatgrundstücken beiderseits der Nürnberger Straße steht relativ viel Platz für eine Umgestaltung zur Verfügung. Dies könnte z.B. in Form von mehreren Verschwenkungen des heutigen sehr geradlinigen Verlaufs der Nürnberger Straße erfolgen. Damit lassen sich auch in Verbindung mit Tempo 30 die Fahrgeschwindigkeiten re-

duzieren. Mit Einbauten wie Querungshilfen oder Engstellen kann der beabsichtigte Beruhigungseffekt weiter verstärkt werden. Eine Umgestaltung kann jedoch auch dadurch erreicht werden, indem die Nürnberger Straße tiefergelegt wird. Dadurch kann die Lärmsituation verbessert werden. In diesem Fall müssen jedoch die Nebenstraßen weiterhin angebunden bleiben. Hinzu kommt, dass zwei Anwesen auf der Westseite der Nürnberger Straße nur über diese Straße erschlossen sind. In einer weiteren Variante wurde die Idee aufgeworfen, die Nürnberger Straße in einem Tunnel unterirdisch zu führen. Dazu müssten jeweils Parallelstraßen angelegt werden, um die Nebenstraßen wie die Fritz-Baumgärtner-Straße und den Bayernring auch weiterhin anzubinden. Bei einer Tunnellösung könnten immerhin rund 70% (= ca. 2.400 Kfz/24 Std.) des Verkehrs in der Nürnberger Straße unterirdisch verlagert werden, darunter nahezu der gesamte Schwerverkehr. Der verbleibende Verkehr entfällt auf den Ziel-/Quellverkehr mit den Seitenstraßen der Nürnberger Straße (Bayernring, Fritz-Baumgärtner-Straße usw.).

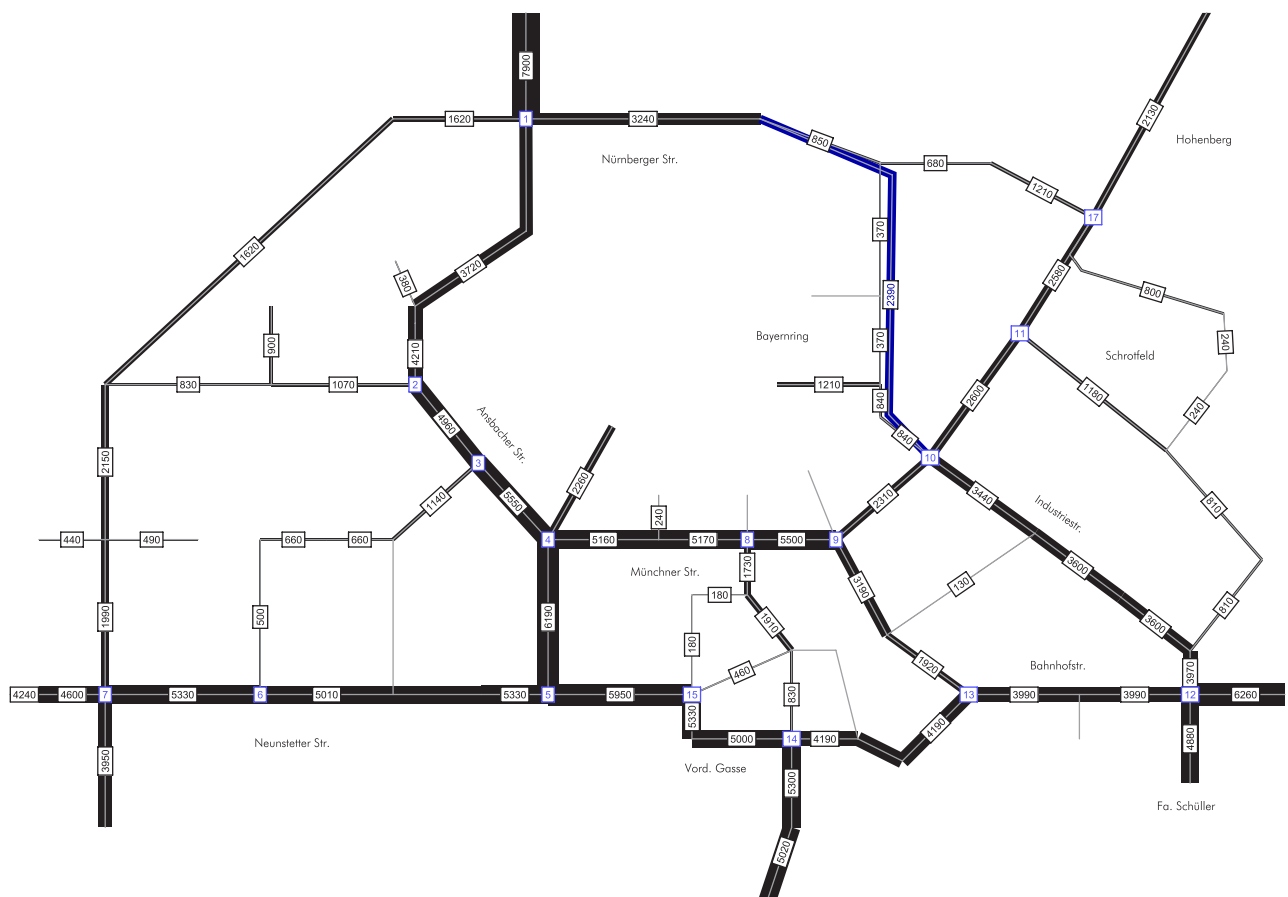


Abbildung 16: Verkehrsumlegung Planfall 12, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Planfall 13 „Spange Schernberg-Schrotfeld“ (vgl. Abbildung 17):

Hier wird eine Verbindung von der Hohenberger Straße nördlich des Schrotfelds zur Ansbacher Straße nördlich von Schernberg geschaffen, wobei noch offen bleibt ob eine derartige Trasse zwischen der Bärenlochlöhütte und dem Gewerbegebiet Schernberg Nord verlaufen könnte oder ob die Trasse zwischen der Bärenlochlöhütte und der Deponie untergebracht werden kann.

Planfall 14 „Umfahrung Höfstetten“:

Diese Variante entlastet die sehr enge Ortsdurchfahrt um nahezu 100%. Der zunehmende Verkehr von und zur benachbarten Kompostieranlage könnte vollständig verlagert werden. Für die Kernstadt von Herrieden sowie für andere Ortsteile hat diese Variante allerdings keine verkehrliche Bedeutung.

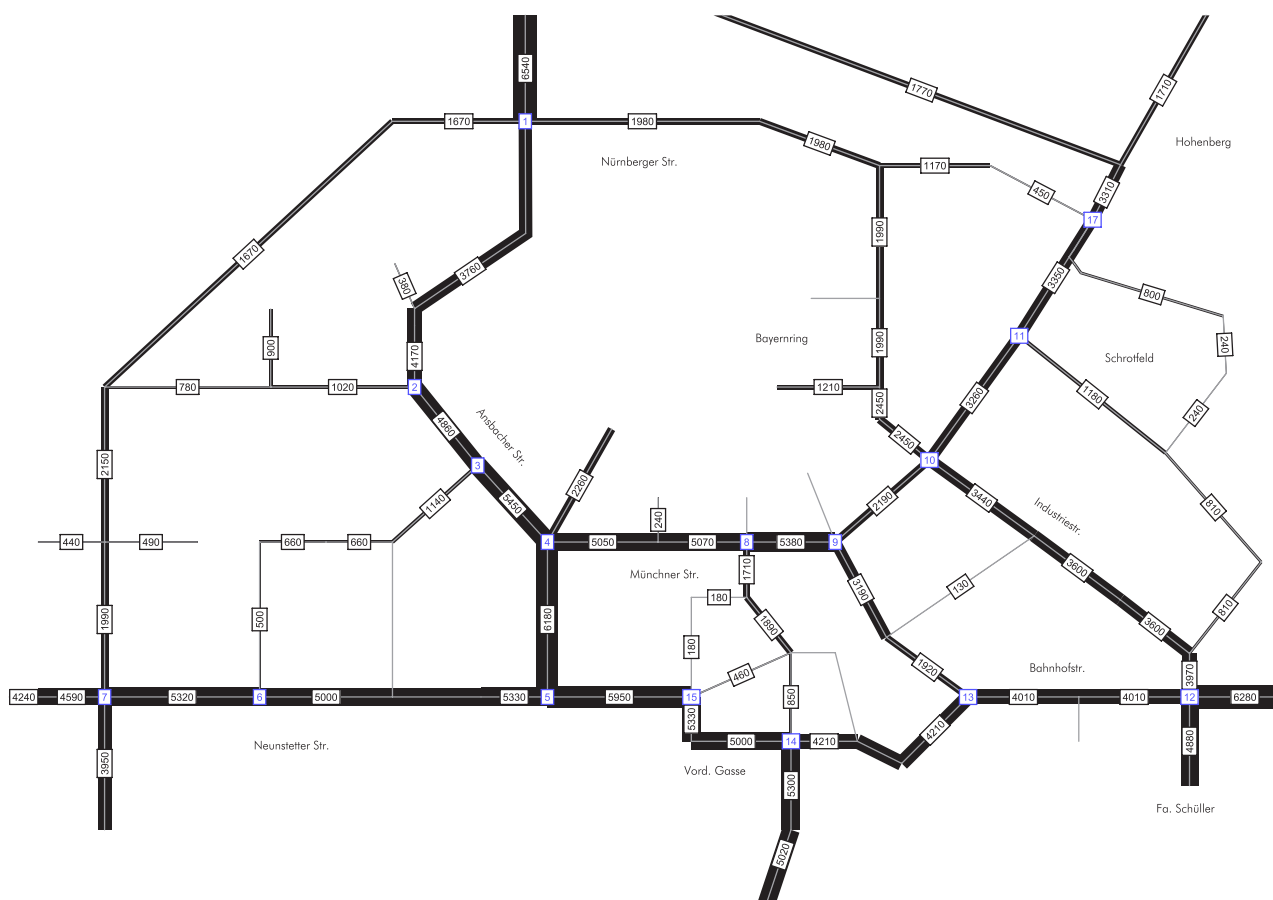


Abbildung 17: Verkehrsumlegung Planfall 13, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Kombination Planfall 1b und 2: „Große Ostumfahrung“ und „Kleine Südspange“
(vgl. Abbildung 18):

Nachdem der Nord-Süd-Durchgangsverkehr inklusive Gegenrichtung, der mit den größten Anteil am gesamten Durchgangsverkehr ausmacht, weder durch die Variante 1 b noch durch die Variante 2 vollständig abgedeckt und verlagert werden kann, wurde aus diesem Grund eine Kombination berechnet. Dabei ist es vor allem in Hinblick auf Planfall 2 relativ unerheblich, ob der Storchenturm gesperrt wird oder weiterhin zumindest in einer Richtung befahrbar bleibt.

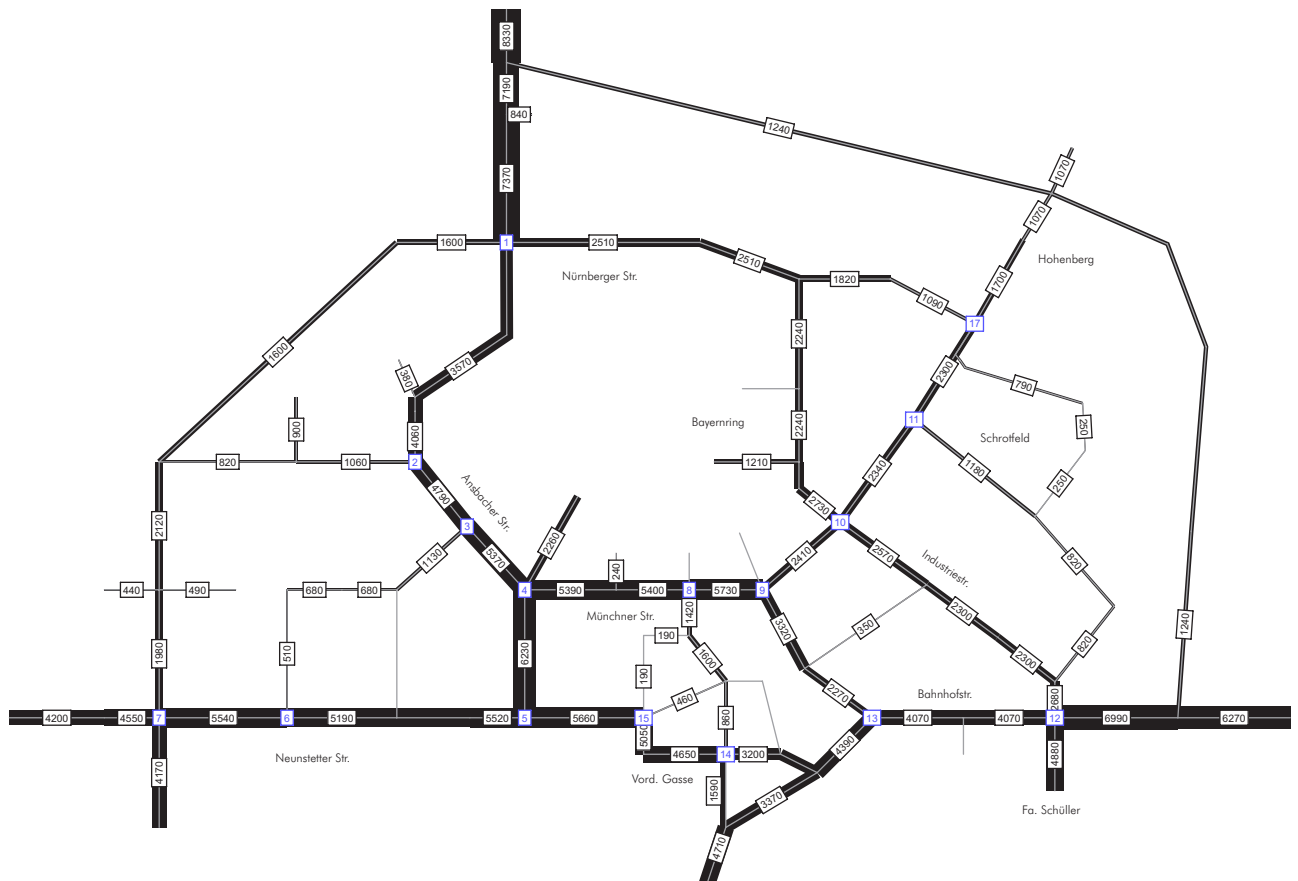


Abbildung 18: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Wie bei der Kombination der Planfälle 1 und 2 wird auch in der Kombination von den Planfällen 1 und 8 aufgezeigt, wie eine weitgehend vollständige Verlagerung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs erreicht werden kann. Die Verknüpfung der großen Ostumgehung mit der Straße von Hohenberg in Richtung Rös wurde wie bei der Kombination der Planfälle 1 und 2 angenommen.

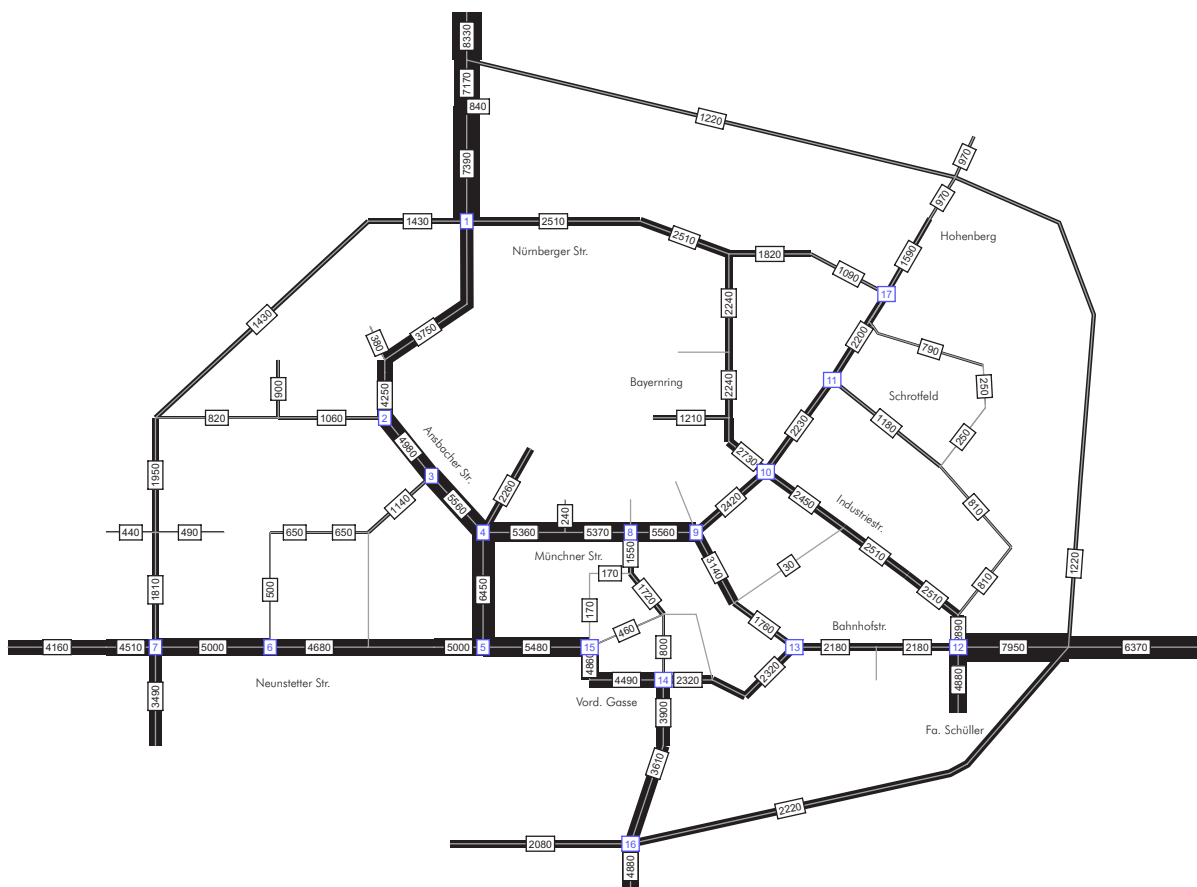


Abbildung 19: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Kombination Planfall 2 und 3: „Kleine Südspange“ und „Nordumfahrung Rauenzell“
(vgl. Abbildung 20):

Unter der Annahme, dass der Ziel- und Quellverkehr aus den südlichen Nachbarorten von Herrieden die Stadt auch durchfährt, um die südöstlichen Gewerbe- und Industriegebiete von Ansbach zu erreichen, wurden die Planfälle 2 mit der kleinen Südspange über die Altmühlinsel und die Nordumfahrung Rauenzell miteinander kombiniert.

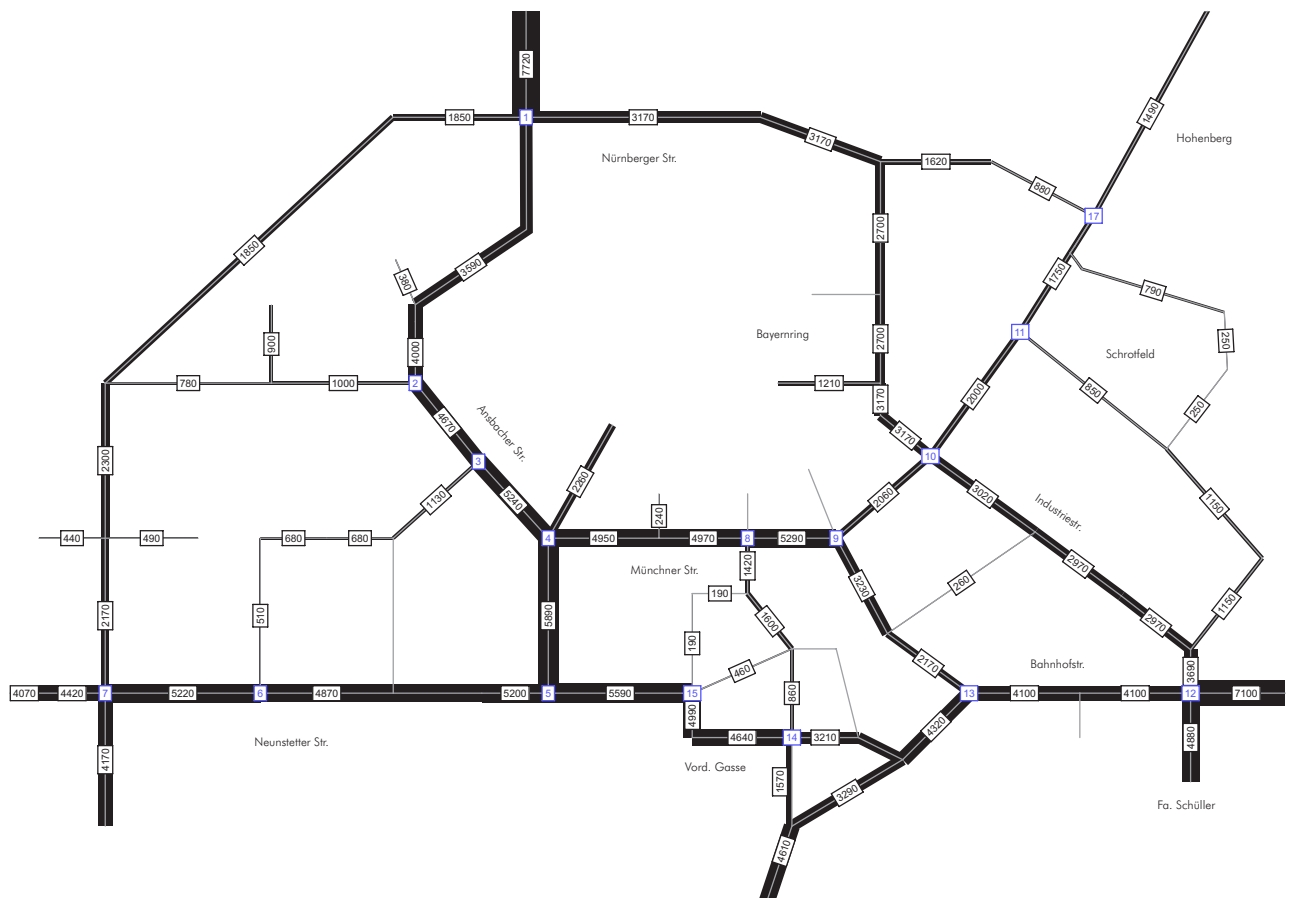


Abbildung 20: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 2 und 3, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Kombination Planfall 4 und 10: „Kleine Nordspange“ und „Ostumfahrung Schrotfeld“ (vgl. Abbildung 21):

Für eine Verlagerung des Ziel-/Quellverkehrs mit dem südöstlichen Gewerbe- und Industriegebiet von Herrieden bietet sich auch die kleine Nordspange zwischen der Pfarrer-Speinle-Straße und dem Klingengraben in Kombination mit der relativ ortsnahen Ostumfahrung Schrotfeld aus dem Planfall 10 an. Für den großräumigen Durchgangsverkehr Nord-Süd und Gegenrichtung ist diese Kombination nicht ausgelegt.

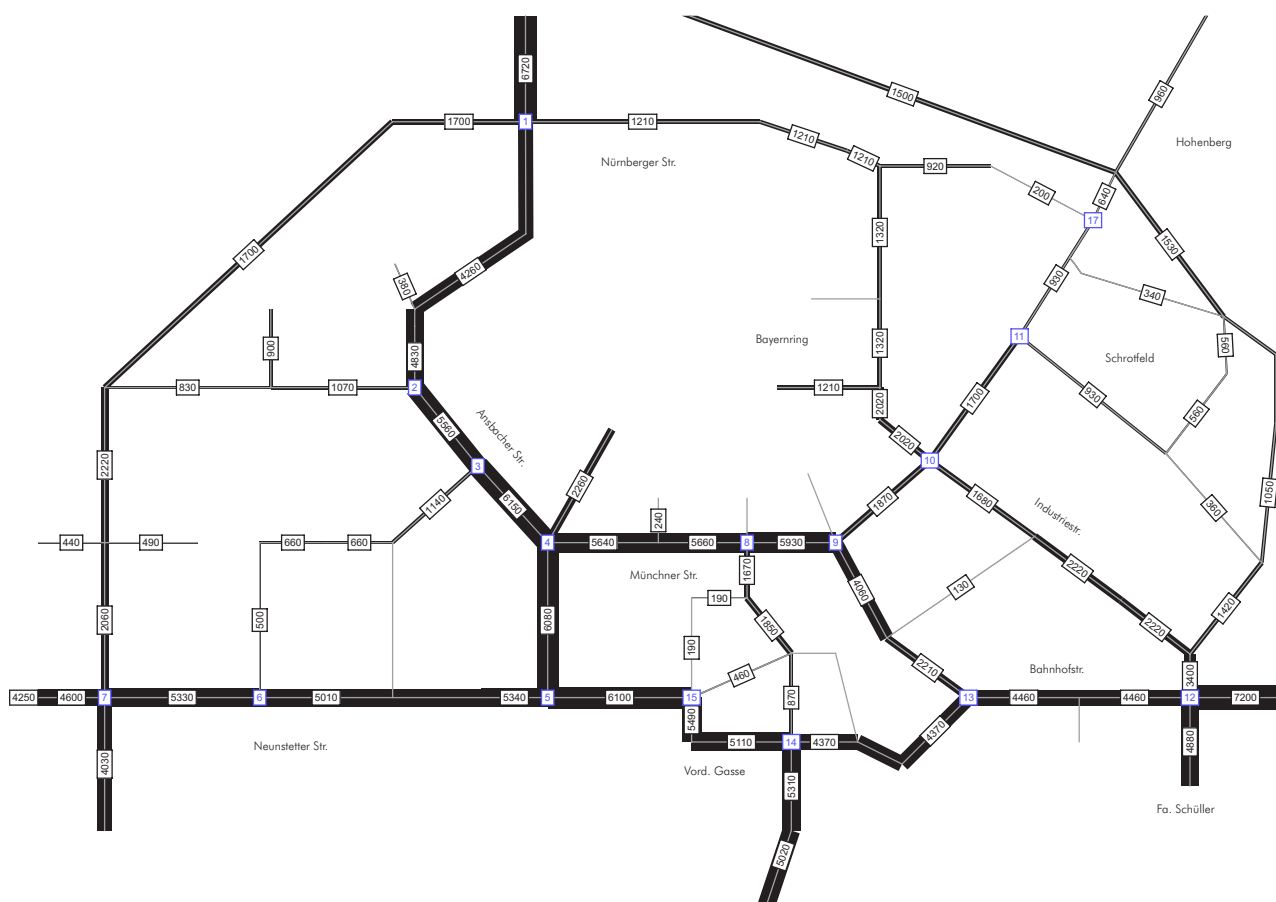


Abbildung 21: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 4 und 10, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

Kombination Planfall 6 und 7: „Kleine Südwest-Umfahrung“ und „Westspange Schernberg“ (vgl. Abbildung 22):

Um dem Nord-Süd-Durchgangsverkehr eine andere Alternative bieten zu können wurde eine Kombination aus dem Planfällen 6 (kleine Südwestumfahrung) und 7 (Westspange Schernberg) in das Untersuchungsprogramm aufgenommen. Dem von Süden wie auch Norden kommenden Ziel-/Quellverkehr mit dem Industrie- und Gewerbegebiet Herrieden Südost wird dadurch keine Alternative geboten.

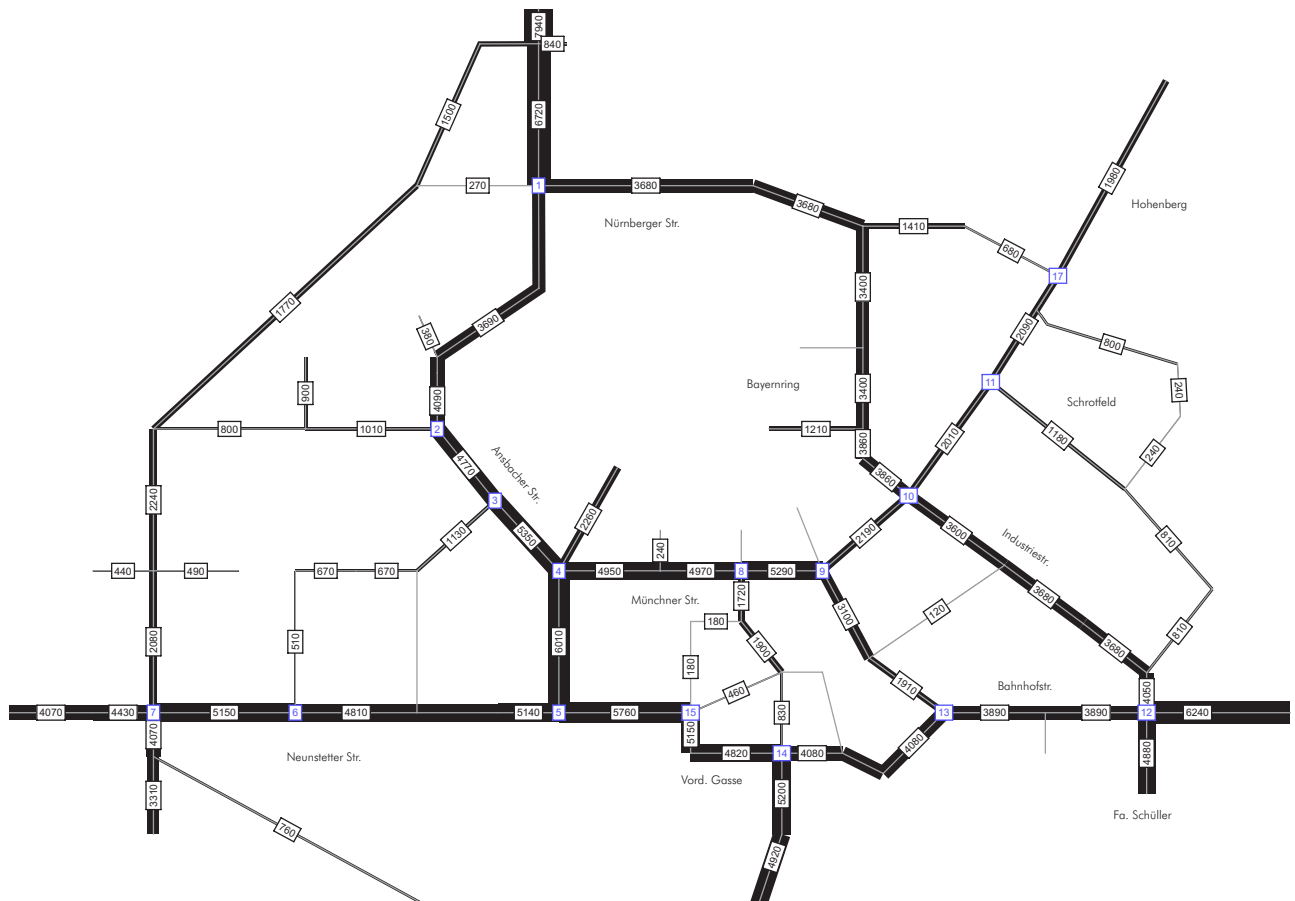


Abbildung 22: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 6 und 7, Zahlen in Kfz/24 Std. (Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021)

2.3 Bewertung der Planfälle

In der nachstehenden Tabelle (für eine vergrößerte Variante siehe Anlage 2.1) wurden für ausgewählte Straßenabschnitte die verkehrsmengenzahlen für den Prognosenullfall 2035 wie auch für diverse andere Planfälle berechnet. Die grün hinterlegten Werte markieren die Planfälle, bei denen der betreffende Straßenabschnitt gegenüber dem Prognosenullfall deutlich nach unten abweicht, also eine Entlastung bedeutet. Die roten Zahlen stehen für Mehrbelastungen gegenüber dem Prognosenullfall. Die schwarz gedruckten Zahlen bedeuten, dass sich die Veränderungen gegenüber dem Nullfall in eher kleineren Größenordnungen bewegen und weder einer Entlastung noch einer Mehrbelastung zugeordnet werden können.

Für die verkehrliche Bewertung hilfreich ist ein vertikaler Blick auf die Tabelle. Planfälle, die in ihrer jeweiligen Spalte zwei oder noch mehr rote Zahlen aufweisen, führen an den entsprechenden Stellen zu spürbaren Mehrbelastungen. Hierzu ist eine Diskussion zu führen, ob es sinnvoll ist, eine Entlastung an einer bestimmten Stelle durch Mehrbelastungen an anderen Stellen in Kauf zu nehmen.

Die Kombination der Planfälle 4 und 10 weist in der entsprechenden Spalte vier in grün gedruckte Werte auf, was durchaus für diese Variante sprechen würde. In einem Bereich allerdings, dem mittleren Abschnitt der Ansbacher Straße, kommt es zu einer Steigerung des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Nullfall. Entlang der Ansbacher Straße leben relativ viele Menschen, die Straße ist auch Teil des Schulwegs. Es muss deshalb abgewogen werden, ob dieser Nachteil durch die Vorteile aufgehoben wird.

Neben den verkehrlichen Aspekten wird für eine Bewertung der einzelnen Planfälle auch die Betrachtung anderer Kriterien erforderlich sein. Naturschutz, Lärmschutz, Hochwasserschutz und andere sind nur einige der dabei zu berücksichtigenden Faktoren. Auch die Verfügbarkeit über die erforderlichen Grundstücke zur Realisierung der unterschiedlichen Planfälle ist ein wichtiges Kriterium. Städtebauliche Gesichtspunkte wie die Aufenthaltsqualität am Marktplatz bzw. in der gesamten Altstadt, die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern u.a. sind weitere Kriterien, die berücksichtigt werden müssen.

Tabelle 1: Vergleich des Prognose-Nullfalls mit dem Planfällen

Planfall	0	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6	7	8	10	1b-2a	1b-8	2a-3	4-10	6-7
Neunstetter Str. West	4420	4540	4550	4420	4420	4420	3930	4610	4430	4420	4420	4660	4550	4510	4420	4600	4430
Neunstetter Str. Mitte	4830	5100	5150	4870	4900	4830	4700	4120	4810	4830	4830	5070	5190	4680	4870	5010	4810
Ansbacher Str. Mitte	4850	4950	4990	4670	4470	4850	4390	4950	4770	4770	4850	5670	4790	4980	4670	5560	4770
Ansbacher Str. Nord	8220	8360	8330	8220	8220	7510	7370	7530	8220	7940	8220	7470	8330	8330	7720	6720	7940
Nürnberger Str. Nord	3680	1120	2510	3670	3670	2980	3090	2960	3680	3680	3680	2020	2510	2510	3170	1210	3680
Nürnberger Str. Süd	3860	1670	2240	3410	3410	2690	2900	2580	3400	3400	3400	2030	2240	2240	2700	1320	3400
Vordere Gasse	4920	4950	4950	4640	4200	4920	4350	4590	4820	4850	4920	5130	4650	4490	4640	5110	4820
Münchner Str. ZOB	4970	5310	5400	4970	5110	4970	4100	4700	4970	4970	4970	5810	5400	5370	4970	5660	4970
Münchner Str. Süd	3100	3190	3190	3230	3410	3100	5430	2650	3100	3100	3100	4130	3320	3140	3230	4060	3100
Hohenberger Str.	2090	2740	2230	2080	2080	2090	1410	2130	2090	2090	2090	940	2300	2200	1750	930	2090
Bahnhofstr. West	4100	4090	4090	4320	4350	4100	2710	4630	4080	4100	2880	4380	4390	2320	4320	4370	4080
Schießwase	5290	5330	5330	1570	---	5290	4830	6140	5200	5200	4060	5310	1590	3900	1570	5310	5200
Stegbrucker Str. Süd	3970	3950	3950	4170	4420	3970	3120	3090	4070	4040	3970	4030	4170	3490	4170	4030	3310
Stegbrucker Str. Nord	2160	2000	1960	2300	2500	2160	1840	2160	2240	2240	2160	2220	2120	1950	2300	2220	2240
Industriestr.	3680	2360	2360	3730	3730	2890	5430	2950	3600	3600	3600	2260	2570	2450	3020	1680	3600
Rauenzeller Str.	6260	6810	6810	6440	6620	6680	5510	6810	6240	6260	7110	7260	6990	7950	7100	7200	6240
Umfahrung	---	1220	1220	3290	4400	---	310	---	760	1500	1510	450	1240	1220	3290	1050	760
Umfahrung	---	2720	1220	---	---	---	---	---	---	---	---	750	---	2220	---	1500	1500

Eine Grundursache für die aktuelle Verkehrssituation liegt in der über Jahrzehnte historisch gewachsenen städtebaulichen Entwicklung der Stadt Herrieden. Die Ansiedlung des Gewerbe- und Industriegebiets im Südosten der Stadt sowie der Verlauf der A6 nördlich der Stadt stellen keine optimale Konstellation dar. Die Expansion der Betriebe im Südosten der Stadt Herrieden hat diese Situation im Laufe der Jahre noch verstärkt (vgl. Anlage 5.1). Aus unternehmerischer Sicht war dies durchaus verständlich, da eine komplette Neuansiedlung an einem anderen Standort, z.B. theoretisch zwischen Herrieden und der Autobahn, mittlerweile mit relativ hohen Investitionssummen verbunden wäre.

Die Verlagerung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs, der von allen Verkehrsbeziehungen in Herrieden den größten Anteil hat, sowie die Verlagerung des Ziel-/Quellverkehrs mit dem südöstlichen Gewerbe- und Industriegebiet, das die höchsten Schwerverkehrsanteile aufweist, würde zu einer spürbaren Entlastung sowohl der Altstadt als auch der nordöstlichen Wohngebiete beiderseits der Nürnberger Straße, aber auch der Ansbacher Straße führen. Mit einer einzigen Umfahrungsvariante kann dieses Ziel keineswegs erreicht werden. Es müsste stattdessen eine Kombination mehrerer Trassen umgesetzt werden, um die gewünschte Entlastung der betroffenen Gebiete zu erzielen. Dadurch wäre in jedem Fall eine weitere Querung der Altmühl erforderlich. Große Bereiche dieses Flussabschnitts auf dem Stadtgebiet sind gleichzeitig auch Überschwemmungsbereich. Somit erfordert eine Straßenquerung der Altmühl einen besonderen Aufwand, um bei eventuellen Hochwasserlagen die Situation nicht noch weiter zu verschärfen. Nachdem die Südostumfahrung vom Herriedener Stadtrat bereits zweimal einstimmig abgelehnt wurde, verbleiben im Prinzip nur noch zwei Varianten: die kleine Südumfahrung über die Altmühlinsel, wobei die Verlegung des Sportplatzes zwingend erforderlich wird (PF2) sowie die kleine Südwestumfahrung von der Kreisstraße AN37 bis zum Kreisverkehr Mühlbruck (PF6).



Abbildung 23: Potenzielle Trassenführung von Planfall 8 durch Überschwemmungsgebiet (bereits aus FNP gestrichen)

Die kleine Südspange wird tendenziell den Süd-Nord-Durchgangsverkehr in einem gewissen Umfang von der Ansbacher Straße auf die Nürnberger Straße verlagern. Die kleine Südwestumfahrung hingegen würde den Nord-Süd-Durchgangsverkehr in großen Maße auf die Stegbrucker Straße an der Neunstettener Siedlung vorbei verlagern. Die kleine Südwestumfahrung als alleinige Maßnahme könnte den Durchgangsverkehr massiv reduzieren, würde allerdings den Ziel-/Quellverkehr des Industriegebiets von und nach Norden auf den alten Routen belassen.

Mit einer Kombination der Planfälle 2 und 6 könnte der Ziel-/Quellverkehr des Industriegebiets auch von der Autobahnanschlussstelle Ansbach/Herrieden prinzipiell über die kleine Südwestumfahrung verlaufen. Dadurch wären sowohl die Nürnberger als auch die Ansbacher Straße und die historische Altstadt entlastet, die Stegbrucker Straße hingegen würde eine deutliche Verkehrszunahme erfahren. Für die Anwohner der Neunstettener Siedlung wäre diese Lösung sicherlich nicht angenehm, die Planung und Umsetzung dieser Kombination würde vermutlich Widerstand erzeugen. Diese Kombination kann nur funktionieren, wenn auf der bisherigen Route Lkw-Beschränkungen festgesetzt werden können. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Lkw-Verkehr mit dem Gewerbe- und Industriege-

biet auch weiterhin über die Nürnberger Straße verläuft.

Die Kombination der Varianten 2 (kleine Südspange) und 10 (kleine Ostumfahrung) zusätzlich mit der Variante 13 (Spange Schrotfeld-Schernberg) könnte sowohl den Ziel-/Quellverkehr mit dem Industriegebiet als auch den Nord-Süd-Durchgangsverkehr verlagern, allerdings ist eine erhebliche Betroffenheit des Schrotfelds nicht zu bestreiten.



Abbildung 24: Potenzielle Trassenführung von Planfall 10 entlang der neu geplanten Schrotfeldsiedlung IV

Eine weitere Kombinationsmöglichkeit besteht aus der kleinen Südspange (PF2) mit der Nordumfahrung Rauenzell (PF3). Damit ließe sich zumindest ein Teil des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs, der in erster Linie auf die Stadt Ansbach bezogen ist, verlagern. Verkehrsbeziehungen mit dem Südwesten der Stadt Ansbach lassen sich allerdings kaum über die Ansbacher Stadtteile Bernhardswinden und Meinhardswinden verlagern. Der Ziel-/Quellverkehr des Gewerbegebiets mit der A6, sofern er auf die Fahrtrichtung von/nach Osten bezogen ist, ließe sich mit einem Ausbau der landwirtschaftlichen Wege zwischen Bernhardswinden und dem Autohof an der Anschlussstelle Ansbach Ost auf kurzem Wege verlagern. Der Ziel-/Quellverkehr mit der A6 von/nach Richtung Westen ist heute hauptsächlich auf die Anschlussstelle Aurach bezogen, belastet dabei aber die Ortsdurchfahrt von Neunstetten sowie in Herrieden die Münchener

Straße bzw. die Altstadt. Die Kombination der Planfälle 2 und 3 ist durch die Stadt Herrieden allein nicht zu bewerkstelligen, eine Mitwirkung der Stadt Ansbach wäre unverzichtbar.

Eine innerregionale Verlagerung des Durchgangsverkehrs z.B. von Wieseth oder Burk in Richtung Ansbach auf die Strecke über Bechhofen und Burgoberbach steht zwar prinzipiell ebenfalls zur Verfügung, verlagert die Problematik jedoch nur auf andere Gemeinden. Ohne die Kooperation mit den betroffenen Gemeinden sowie dem Staatlichen Bauamt und dem Landratsamt, die für die regionale Beschilderung zuständig sind, ist eine Umsetzung nicht möglich.

Eine „große“ Lösung gibt es allenfalls zu hohen investiven Kosten und erheblichen Eingriffen in die Landschaft rund um Herrieden. Da die künftige Strategie der Verkehrsplanung bundesweit immer mehr auf den Begriff Verkehrswende fokussiert wird, sollten auch möglichst viele Aspekte daraus für Herrieden angewendet werden. Energiesparen, Klimaschutz, Mobilitätssicherung auch für Kinder, Jugendliche und Senioren, Vision Zero und anderes mehr sind Aspekte, die sich mit konventionellen Maßnahmen nur noch schwer in Einklang bringen lassen. Auch wenn viele der beschriebenen Maßnahmen (vgl. Kapitel 3) auf den ersten Blick nur geringe Veränderungen der Verkehrssituation bewirken können, so ergeben sich in der Summe dennoch erhebliche Potenziale.

3 Integriertes Verkehrskonzept

3.1 Handlungsansätze und Ziele

Die in Herrieden seit längerem diskutierten Umfahungsstraßen werden sicherlich nicht innerhalb der nächsten Jahre realisiert werden können. Es ist daher damit zu rechnen, dass die aktuelle Situation noch zumindest während der kommenden 10 Jahre bestehen bleiben wird, sofern nicht mit anderen Mitteln das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann. Diese anderen Mittel und Maßnahmen bestehen vor allem darin, dass versucht wird, den innerstädtischen Kfz-Verkehr spürbar zu reduzieren, indem er auf Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad und gegebenenfalls den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr verlagert wird. Der Förderung des Radverkehrs kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, insbesondere da ein detailliertes Fuß- und Radwegekonzept erarbeitet wurde, das Schritt für Schritt umgesetzt werden soll. Die Anteile des Radverkehrs im Binnenverkehr sind in Herrieden noch sehr ausbaufähig und könnten noch um mehrere Prozentpunkte erhöht werden, sofern entsprechende flankierende Maßnahmen ergriffen werden. Dies erfordert nicht unbedingt aufwendige und kostspielige Maßnahmen, aber eine langwierige Veränderung des Bewusstseins in der Bevölkerung für die Notwendigkeit bei der Verkehrsmittelwahl umzudenken.

Für den Fall, dass es nicht gelingt, die Bevölkerung davon zu überzeugen, zu einer anderen Verkehrsmittelwahl und -nutzung zu kommen ist davon auszugehen, dass es trotz der aktuellen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen zu einem weiteren Anstieg der individuellen Mobilität kommen wird. Unabhängig davon, ob die Zahl der Wohnungen und Arbeitsplätze in Herrieden zunehmen wird und wenn ja, in welchem Umfang ist dennoch damit zu rechnen, dass der Individualverkehr Zuwächse, wenn auch leichte, erfahren wird. Der demografische Wandel wird dabei nicht außer Acht gelassen werden, wenn z.B. ältere Mitbürger nicht mehr so gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind und versuchen werden, möglichst lang ihre individuelle Mobilität mit einem Pkw aufrecht zu erhalten.

Bei der Veränderung der Verkehrsmittelwahl geht es auch darum Klimaschutzziele bzw. eine Gesamtreduktion der CO₂-Belastungen zu erreichen. Dies kann auch mit Hilfe von verkehrlichen Maßnahmen erreicht werden, wie ein Blick auf eine Grafik, welche die Zielsetzungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg in puncto Verkehrswende 2030 (vgl. Abbildung 25), veranschaulicht. Die abgebildeten fünf verschiedenen Maßnahmen müssten alle erfüllt werden, um eine Gesamtreduktion der CO₂-Belastungen um 40% zu erzielen.

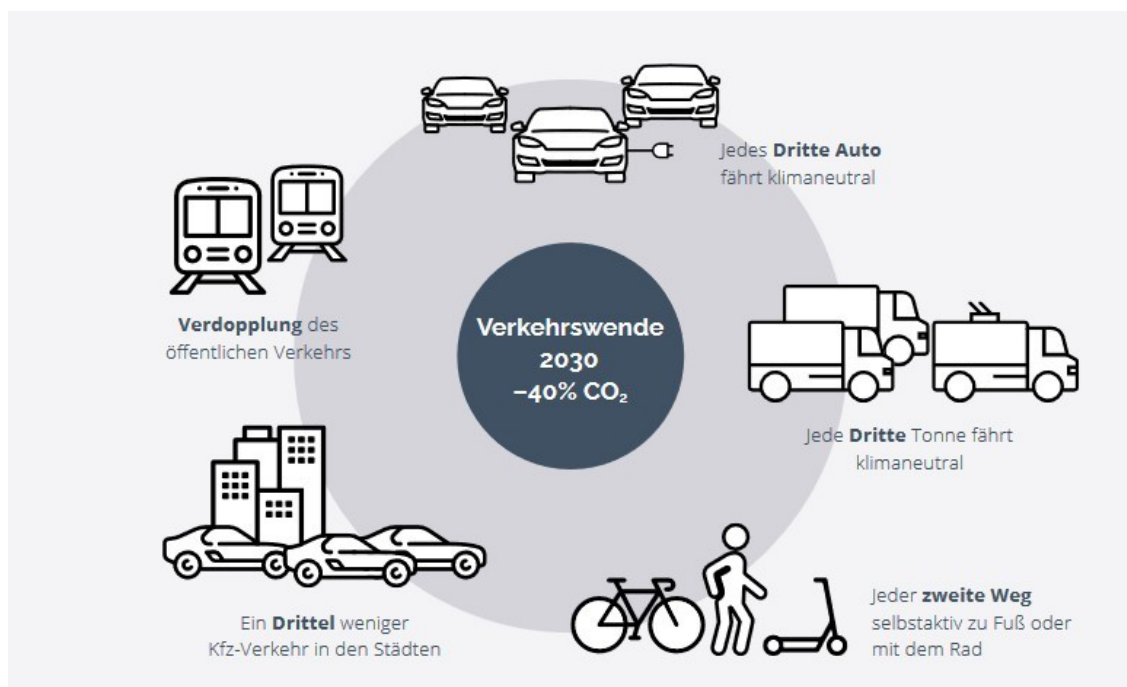


Abbildung 25: Ziele Klimaschutz und Mobilität des Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Quelle: Bridging IT)

Nachdem der öffentliche Nahverkehr in Herrieden - vor allem im Binnenverkehr - bislang nur eine sehr kleine Rolle spielt, wird eine Verdoppelung nicht sehr zielführend sein, da sich die Fahrgastzahlen dann immer noch in einem sehr niedrigen Bereich bewegen würden. Hier wäre viel eher eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen wünschenswert um ein messbares Ergebnis zu erreichen.

Dies gilt nicht nur für den innerörtlichen Busverkehr, sondern auch für die Verbindung mit den bedeutendsten Nachbargemeinden wie Ansbach, Feuchtwangen, Leutershausen, Bechhofen usw., die zu einem erheblichen Anteil im Ziel-/Quellverkehr beitragen. Vor allem hier könnte der öffentliche Nahverkehr einen beträchtlichen Beitrag leisten, in dem z.B. die Takte auf den Buslinien massiv verdichtet werden.



Abbildung 26: Busbahnhof (ZOB) in der Münchener Straße

Wesentlich wichtiger scheint die Erhöhung des Anteils für Fußwege und Radfahrten zu sein. Dadurch kann zumindest der Binnenverkehr mit Pkw innerhalb von Herrieden spürbar verringert werden. Allein im Binnenverkehr innerhalb des Hauptortes von Herrieden wurden am Stichtag der Haushaltsbefragung weit über 6.000 Pkw-Fahrten durchgeführt, im Durchschnitt waren diese Fahrten rund 1,3 km lang. Hier findet sich ein erhebliches Einsparpotenzial im innerstädtischen Kfz-Verkehr. Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten wird sich

am leichtesten im Bereich des Binnenverkehrs erzielen lassen, da die Einflussmöglichkeiten einer Stadt wie Herrieden hierauf am größten erscheinen. Der Durchgangsverkehr kann von einer Stadt am wenigsten beeinflusst werden. Somit müsste die Reduzierung sich vor allem auf den Binnenverkehr und auch den Ziel-/Quellverkehr beschränken um insgesamt ein Drittel aller Kfz-Fahrten in der Stadt zu vermeiden. Nachdem rund 50% des Ziel-/Quellverkehrs auf Gemeinden und Städte in der unmittelbaren Nachbarschaft entfallen, können sowohl die Erhöhung des Radverkehrs als auch des ÖPNV hierzu ihren Beitrag leisten.

Die allgemeinen Ziele im Rahmen des Verkehrskonzepts werden daher wie folgt beschrieben:

- Innerörtliche Lenkung des überörtlichen Verkehrs,
- Verringerung der Verkehrsbelastungen in der Stadtmitte,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Stadtmitte,
- Schaffung attraktiver Angebote für den ÖPNV,
- Schaffung attraktiver Angebote für den Radverkehr,
- Angemessene Bewirtschaftung und Ordnung des ruhenden Verkehrs,
- Langfristige Veränderungen der Verkehrsmittelwahl vor allem im Binnenverkehr.

Eine historisch gewachsene Stadt wie Herrieden ist nicht für einen ständig zunehmenden Kfz-Verkehr geeignet. Eine attraktive und intakte Altstadt ist schon aus touristischen Gründen für Herrieden unverzichtbar und stellt ein großes Kapital dar. Deshalb sollte das Verkehrsverhalten, soweit möglich, an die äußeren Rahmenbedingungen der Stadt angepasst werden.

3.2 Grundlagen und Methodik

3.2.1 Akteursbeteiligung

Zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplan wurde neben der fachlichen Expertise der Verkehrsplaner auch die Bevölkerung Herriedens in den Planungsprozess mit einbezogen. Um den gesamten Prozess der Bürgerbeteiligung zu steuern wurde sehr frühzeitig ein Lenkungskreis (LK) installiert, in der die politischen Fraktionen des Herriedener Stadtrats mit je einem Vertreter beteiligt waren. Zusätzlich wurden Vertreter verschiedener Organisationen wie z.B. dem Gewerbe, den Schulen, den Vereinen, der Senioren wie auch der Jugend und dergleichen beteiligt.

Die Moderation aller Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung wurde durch das Büro Sinnwerkstadt aus Regensburg durchgeführt.

Der Lenkungskreis hatte seine konstituierende Sitzung am 28. September 2020. Insgesamt fanden 12 Lenkungsgruppensitzungen statt. Neben den Lenkungskreistreffen gab es fünf Bürgerinformationsveranstaltungen, vier öffentliche Bürgerwerkstätten, in denen alle interessierten Bürger Herriedens die Chance hatten, sich zu den bisherigen Bestrebungen im Bereich Verkehr zu äußern und zu diskutieren sowie eigene Vorschläge miteinzubringen.

Ende 2022 wurde beschlossen, den Lenkungskreis in Unterstützungsgruppe umzubenennen, da das Wort Lenkung für unpassend befunden wurde. Nachdem die beiden ersten Sitzungen des Lenkungskreises in Präsenz stattfanden musste die geplante dritte Sitzung am 14.12.2020 erstmalig als Online-Veranstaltung durchgeführt werden. Vom 22. bis zum 25. März 2021 fanden an vier aufeinanderfolgenden Tagen Informationsveranstaltungen für die Altstadtbewohner im Online-Format statt.

Für Januar 2022 waren vier Wochenendtermine für Bürgerwerkstätten vorgesehen, die jedoch wiederum pandemiebedingt nur im Online-Format durchgeführt werden konnten. Im April 2022 konnte hingegen ein Workshop wieder im Präsenzformat abgehalten werden.

Im Rahmen der Veranstaltungen mit den Bürgern, egal ob online oder in Präsenz, wurden zahlreiche Ideen und Vorschläge eingebracht, die für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts herangezogen wurden. Die Bürger hatten auch noch die Möglichkeit ihre Probleme, Wünsche und Anregungen per Mail kundzutun (vgl. Anlage 3.1). Für den Radverkehr wurde parallel zum integrierten Verkehrskonzept für die Stadt Herrieden ein eigenständiges Radverkehrskonzept durch das Büro PSLV erstellt.

Tabelle 2 auf der nächsten Seite fasst die Termine der durchgeführten Veranstaltungen im Rahmen der Akteursbeteiligung im Überblick zusammen.

Der Anlage 3.2 sind gemeinsam gesammelte positive und negative Effekte der Umfahrungen zu entnehmen, die im 3. Lenkungskreis (14.12.2020) erarbeitet wurden.

3.2.2 Maßnahmenkatalog

Die Erarbeitung des Maßnahmenkatalogs erfolgte in enger Abstimmung mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis. Die Gutachternvorschläge wurden dort vorgestellt, diskutiert und ergänzt. Zusätzlich wurden Vorschläge aus den Bürgerwerkstätten, den E-Mails der Bürger sowie der Haushaltsbefragung aufgenommen, sofern diese aus verkehrlicher Sicht sinnvoll integriert werden können.

Der Maßnahmenkatalog, in dem sämtliche Maßnahmen enthalten sind, ist in tabellarischer Form aufgebaut und nach Verkehrsarten gegliedert. Innerhalb der einzelnen Verkehrsarten sind die Maßnahmen nach Themen gruppiert. Die Tabelle liefert unter anderem Aussagen zur Priorität, also wie wichtig die Maßnahme im Einzelnen ist (niedrig, mittel, hoch) und zum Zeithorizont, also in welchem Zeitraum die Maßnahme realisiert werden soll (kurzfristig: bis 2 Jahre, mittelfristig: 2-5 Jahre, langfristig: über 5 Jahre). Die Kategorie „Akteure“ verdeutlicht, in welchem Zuständigkeitsbereich die entsprechende Maßnahme liegt. Klassifizierte Straßen (z.B. Staatsstraßen) oder Privatgrundstücke liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt, womit diese keine alleinige Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeit hat und das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird. Für diese Maßnahmen sind meist detaillierte Gespräche notwendig,

was den Zeithorizont in die Länge ziehen kann. Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich der Stadt Herrieden liegen, kann die Umsetzung mit Vorliegen des Konzepts eingeleitet werden.

Die Maßnahmentabelle ist in Anlage 6 angeheftet. Zusätzlich sind die Maßnahmen - sofern möglich - auch in den Plänen der Anlagen 5 verortet und dargestellt.

Eine Kurzbeschreibung bzw. Erläuterung der einzelnen Maßnahmen findet sich im Fließtext in den jeweiligen nachfolgenden Kapiteln wider. Zum Thema Radverkehr sind die Maßnahmen in ausführlicher Form im Radwegekonzept vom 14.03.2022 dargestellt und werden in diesem Rahmen nicht nochmals vertieft betrachtet.

Tabelle2: Übersicht der Akteursbeteiligung in Herrieden im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts

Datum	Art	Thema
23.07.2019	Auftaktveranstaltung	
28.09.2020	1. Lenkungskreis (LK)	konstituierende Sitzung
26.10.2020	2. LK	Erläuterung VEP; Aufgabe der Lenkungsgruppe
14.12.2020	3. LK	Umfahrungstrassen
01.02.2021	4. LK	ruhender Verkehr Altstadt
15.02.2021	5. LK	Verkehrslenkung
15.03.2021	6. LK	Radverkehr
22.03. – 25.03.2021	Bürgerbeteiligung	Altstadt
29.03.2021	7. LK	Altstadt
26.04.2021	8. LK	Radverkehr
10.05.2021	9. LK	Ortsteile
07.06.2021	10. LK	ÖPNV
05.07.2021	Bürgerinfoveranstaltung	Gesamtstadt
18.10.2021	11. Unterstützungsgruppe (UG)	Vorbereitung Bürgerbeteiligung
22.11.2021	12. UG	Vorbereitung Bürgerbeteiligung
14.01.2022	1. Bürgerwerkstatt	Ortsteile
21.01.2022	2. Bürgerwerkstatt	ÖPNV
28.01.2022	3. Bürgerwerkstatt	Radverkehr
07.03.2022	13. UG	Nachbereitung Bürgerbeteiligung
08.04.2022	Inklusionsbeirat	Ortstermin
29./30.04.2022	4. Bürgerwerkstatt	Kfz-Verkehr

3.3 Fußgänger- und Radverkehr

3.3.1 Ausgangssituation

Das Radfahren nimmt innerhalb Herriedens einen Anteil von ca. 12% am gesamten Verkehrsaufkommen ein, der Anteil der Fußgänger liegt bei ca. 11% (ermittelt aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2021). Eine weitere Steigerung des Fuß- und Radverkehrs ist unter den limitierenden Bedingungen der hügeligen Topographie nicht einfach zu realisieren. Durch die Verbesserung einiger Rahmenbedingungen und Beseitigung von Schwachstellen, sollte eine Erhöhung der jeweiligen Anteile am Modal Split jedoch grundsätzlich möglich sein.

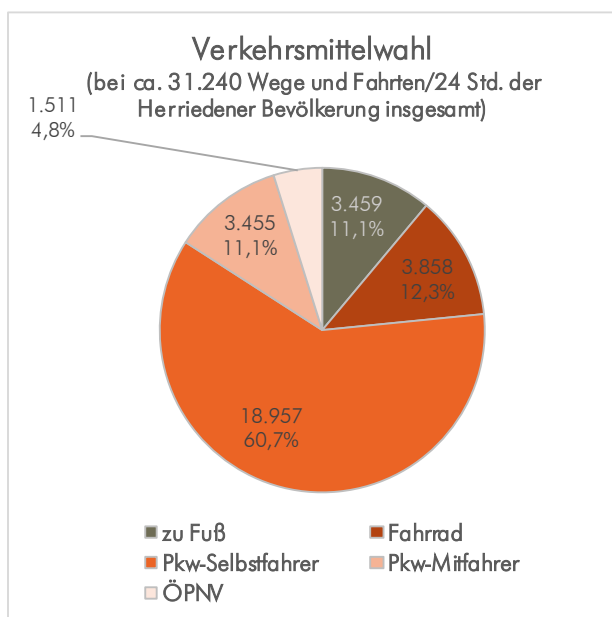


Abbildung 27: Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Beim Radverkehr als Streckenbelastungen wird ersichtlich, dass sich die meisten Radfahrten mitunter entlang der stark befahrenen Hauptstraßen feststellen lassen. Das höchste Radaufkommen wird auf der Hohenberger Straße, im Bereich der Zufahrt zum Schulzentrum, gemessen (ca. 510 Radfahrten/24 Std.). Auch auf der Münchener Straße, auf der Höhe des Schulzentrums und auf der Zufahrt zum Schulzentrum wurde ein hohes Radfahreraufkommen ermittelt. Ebenso ist im Altstadtbereich in der Fronveststraße und in der Vorderen Gasse sowie in der Industriestraße ein verstärkter

Radverkehr festzustellen. Die Zahlen belegen, dass Herrieden hinsichtlich des Radverkehrs bereits auf einem guten Weg ist, Steigerungspotenzial ist dennoch vorhanden.



Abbildung 28: Quartierverbindender Fuß- und Radweg in der Wohnsiedlung Bayernring

Die vielen Abkürzungsstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, können in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da diese Zählung nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet ist. Ebenso können deshalb keine Fußgängerströme im Rahmen dieser Zählung erfasst werden.

3.3.2 Rahmenbedingungen für den Fußgängerverkehr

Auch für den Fußgängerverkehr gilt es einige Rahmenbedingungen und Richtlinien zu beachten, welche bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden sollten.

Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen:

Anlagen für den Fußgängerverkehr sollen – soweit möglich

- hohe Verkehrssicherheit bieten,
- subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern,
- umwegfreie Verbindungen schaffen,
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen,

- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren,
- gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen,
- durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen,
- soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten.

Anlagentypen für den Fußgänger-Längsverkehr:

- Straßenbegleitende Gehwege,
- nicht befahrene Wohnwege,
- Wohnstraßen ohne Gehwege (auf die Anlage separater Gehwege kann verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird),

- selbstständig geführte Gehwege,
- kombinierte Wege für Fußgänger und Radfahrer (kommt nur bei einer Radwegbreite von mehr als 2,00 Meter in Frage).

Anlagen für den Fußgänger-Querverkehr:

Im Normalfall gelten für den Einsatz von Querungsanlagen für Fußgänger folgende Grundsätze (Straßen mit zwei Fahrstreifen bis 8,50m Fahrbahnbreite) (vgl. Abbildung 29):

- Wird ausreichend langsam gefahren ($V_{85} \leq 25$ km/h infolge geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen), so sind generell Querungsanlagen für Fußgänger entbehrlich.

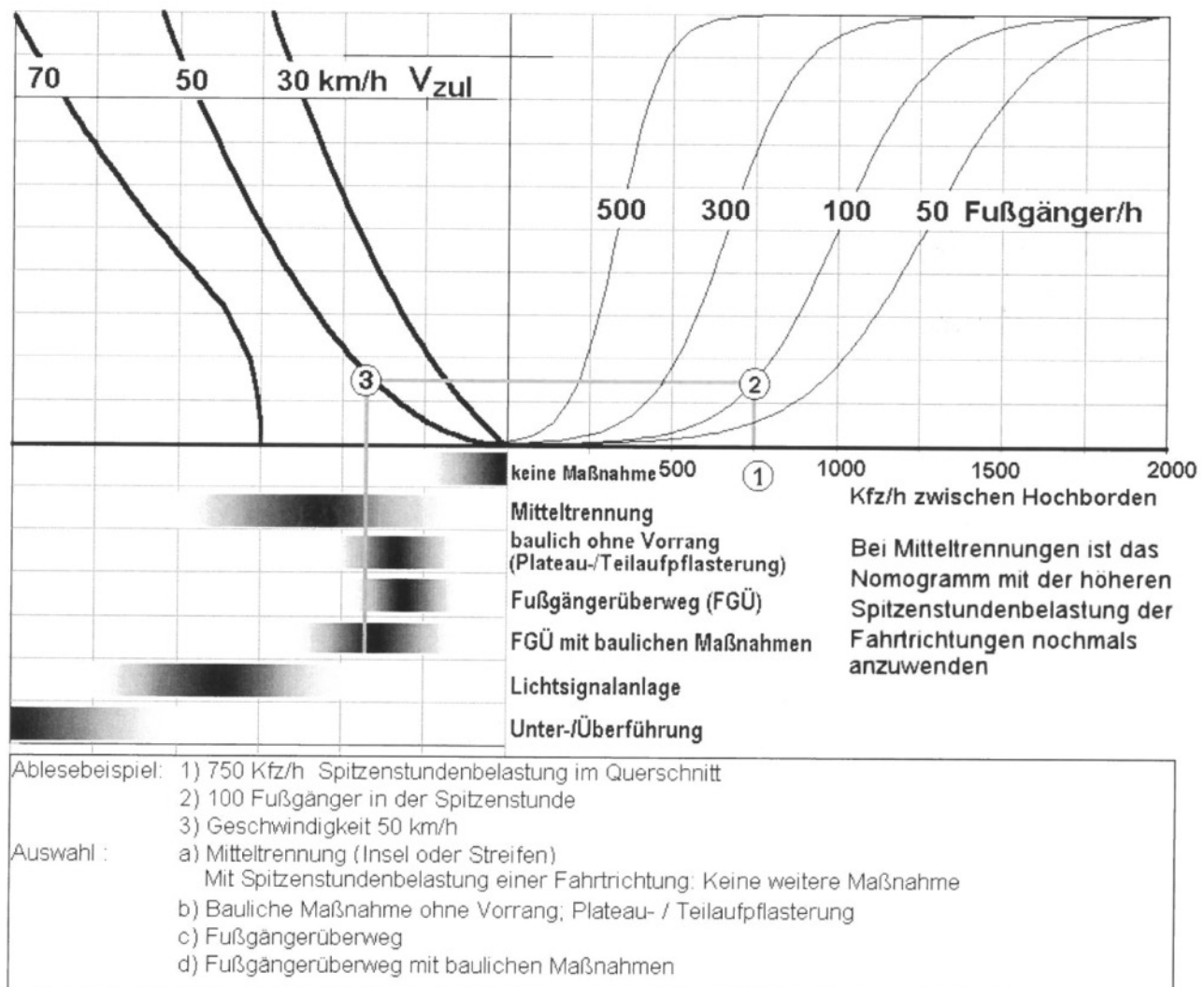


Abbildung 29: Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen < 8,50m Fahrbahnbreite (Quelle: EFA 2002)

Querungsanlagen sind in der Regel entbehrlich,

- wenn kein besonders ausgeprägter Querungsbedarf besteht,
- wenn die Kfz-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde beträgt oder
- die V_{zul} 50 km/h und die Kraftfahrzeugverkehrsstärke nicht mehr als 250 Kfz/Std. im Querschnitt beträgt.

Querungsanlagen sind notwendig, wenn ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt und

- die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} 50 km/h beträgt oder
- die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/Spitzenstunde im Querschnitt beträgt und die Geschwindigkeit V_{zul} über 50 km/h liegt.

Querungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.

Für Fußgänger gibt es mehrere Optionen, innerörtlich ein sicheres Queren der Fahrbahn zu ermöglichen. Mögliche Maßnahmen sind:

- Lichtsignalanlagen,
- Querungshilfen:
 - Fußgängerüberwege,
 - Mittelinseln und Mittelstreifen (vgl. Abbildung 30),
 - Einengungen bzw. vorgezogene Seitenräume (vgl. Abbildung 31),
- Halteverbote,
- Überholverbote,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- Beleuchtung.

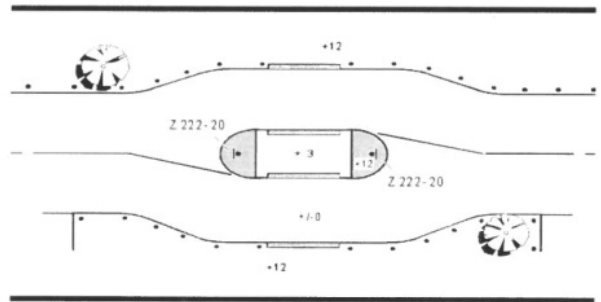


Abbildung 30: Querungsstelle mit Mittelinsel (Quelle: EFA 2002)

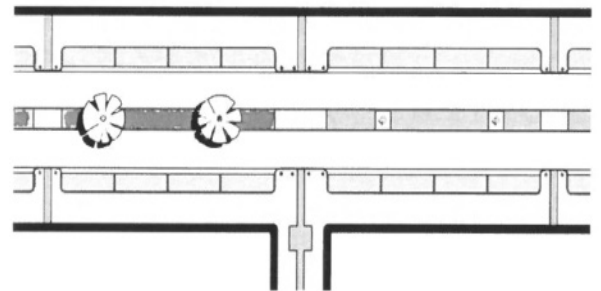


Abbildung 31: Vorgezogene Seitenräume an einer Straße mit Mittelstreifen (Quelle: EFA 2002)

Dimensionierung von Fußgängerverkehrsanlagen:

Tabelle 3 auf der nächsten Seite fasst die Anforderungen für Anlagen des innerörtlichen Fußgängerverkehrs im Überblick zusammen.

Grundlage für die Straßenraumbreite ist der Regelfall einer Wohnstraße mit Bebauung und geringer Verdichtung. Nach den Anforderungen von Tabelle 3 ergibt sich daraus eine Seitenraumbreite von 2,50 Meter (vgl. Abbildung 32).

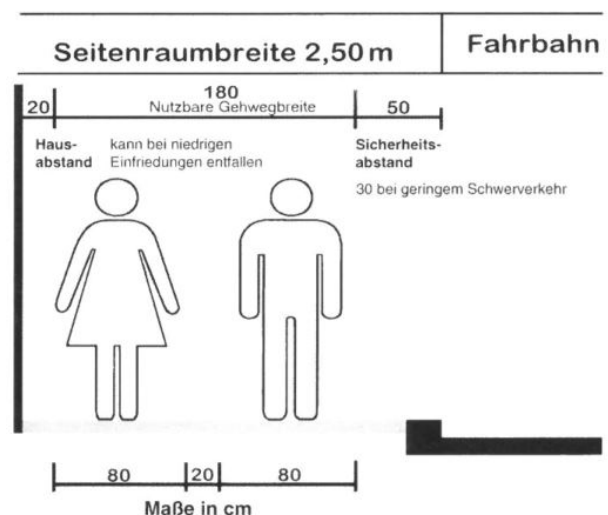


Abbildung 32: Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) (Quelle: EFA 2002)

Tabelle3: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (Quelle: EFA 2002)

Kurzbeschreibung/Nutzung	DTV [Kfz/24 Std.]	Breite im Seitenraum [Meter]	Maßnahmen im Querverkehr
Straßenunabhängig geführte Wege	-	3,00	wenn Straßen gequert werden, ggf. dort erforderlich
Befahrbare Wohnwege	< 5.000	Mindestbreite Straßenraum 4,50	keine Querungsanlagen erforderlich
Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50m Einfriedungen ≥ 0,50m	< 5.000	2,10 2,30	in der Regel keine Querungsanlagen, ggf. vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, geringe Dichte: max. 3 Geschosse	< 5.000	2,50	vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, mittlere Dichte: 3 – 5 Geschosse	< 5.000	3,00	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 – 5 Geschosse	< 5.000	3,30	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5.000 < 10.000	4,00 5,00	Mittelinseln, FGÜ, ggf. LSA LSA
Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15.000 ≥ 15.000	3,30 4,00	Mittelinseln, FGÜ, ggf. LSA LSA
Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierte ÖPNV-Linie	< 15.000 ≥ 15.000	5,00 6,00	Mittelinseln, FGÜ, ggf. LSA LSA

Anforderungen an Lichtsignalanlagen (LSA):

Lichtsignalanlagen sind geeignet, Stellen mit starkem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem Fußgängerverkehr zu sichern.

Fußgänger-Lichtsignalanlagen werden in der Regel als Anforderungssignalanlagen betrieben, bei denen die Fußgänger ihre Freigabezeit anfordern. Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußgängerverkehrs sollte möglichst kurz sein. Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend (nach sieben Sekunden), bei Schaltung in „Grüner Welle“ (Kraftfahrzeugverkehr) längstens nach 30 Sekunden, für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden. Durch ein Informationssignal (z.B. Text: „Signal kommt“) kann den

Fußgängern angezeigt werden, dass ihre Anforderung registriert ist.

Beim Entwurf eines Knotenpunktes, insbesondere bei der Wahl der Querschnittsaufteilung in den Zufahrten, der Anlage von Inseln, der Lage und Größe der Aufstellflächen sowie der Anordnung der Lichtsignalgeber für die Fußgänger, ist eine gradlinige Führung des Fußgängerverkehrs anzustreben (vgl. Abbildung 33). Dies geschieht dadurch, dass

- grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt angelegt wird und
- die Furten möglichst in der Linie direkter Gehwegverbindungen liegen.

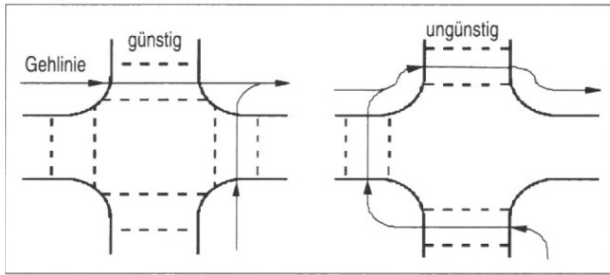


Abbildung 33: Günstige und ungünstige Lage der Furten an signalregulierten Knoten

Die Mindestfreigabezeit bei LSA darf fünf Sekunden nicht unterschreiten. Bei Fußgängern ist zusätzlich zu gewährleisten, dass bei nur einer zu querenden Furt während der Freigabezeit rechnerisch mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann. Dieser Wert erhöht sich bei Furten, die mit akustischen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ausgerüstet sind, auf die gesamte Furtlänge.

Der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern ist $v_t = 1,2 \text{ m/s}$. Variationen von $v_t = 1,0 \text{ m/s}$ bis höchstens $v_t = 1,5 \text{ m/s}$ sind möglich (entspricht einer Laufgeschwindigkeit von ca. $4,3 \text{ km/h}$).

Voraussetzungen für die Anlage von Fußgängerüberwegen (FGÜ) nach den R-FGÜ 2001:

Ein FGÜ ist eine Querungshilfe, die durch das Zeichen 293 oder 350 beschildert ist. Zusätzlich kann das Gefahrenzeichen 134 angebracht werden. FGÜ sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn, die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt. Die Sicherheit von FGÜ kann durch ergänzende Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen verbessert werden.

Die Anordnung eines Fußgängerüberwegs setzt voraus, dass der Fußgängerverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle gebündelt auftritt. Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass der zur Sicherung und Erleichterung der Fahrbahnüberquerung anzuordnende FGÜ zu einer Bündelung des Fußgängerverkehrs beitragen kann.

FGÜ dürfen nur angelegt werden,

- innerhalb geschlossener Ortschaften,
- auf Straßenabschnitten mit durchgängiger zulässiger Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h (FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich),
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist,
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss.

FGÜ dürfen nicht angelegt werden,

- in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA),
- auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA („Grüne Welle“),
- über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO),
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigene Gleiskörper,
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt,
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO).

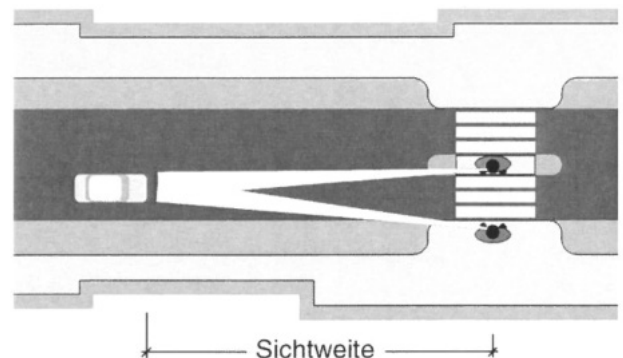


Abbildung 34: Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer bei einem FGÜ mit vorgezogener Aufstellfläche (Quelle: R-FGÜ 2001)

Die Rahmenbedingungen und Leitvorstellungen für den Radverkehr sind ausführlich im Radverkehrskonzept (Kapitel 4) vom 14.03.2022 beschrieben.

3.3.3 Konzept und Maßnahmen Fußgängerverkehr

Sämtliche Maßnahmen für den Radverkehr können dem Radverkehrskonzept (Kapitel 5.2) entnommen werden.

Von der Umsetzung einiger Maßnahmen für den Radverkehr profitiert auch der Fußgängerverkehr (z.B. die verbesserten Querungsmöglichkeiten stark befahrener Straßen, die Umgestaltung von Knotenpunkten oder die Schaffung fehlender Netzverknüpfungen). Da diese bereits im Radverkehrskonzept verankert und beschrieben wurden, wird auf diese nachfolgend nicht noch einmal im Detail eingegangen. Ergänzend werden hier noch Maßnahmen empfohlen, welche zur Verbesserung der Situation für Fußgänger in Herrieden beitragen. Diese sind in der Maßnahmentabelle (vgl. Anlage 6) und stellenweise (sofern möglich) in den Plan-darstellungen von Anlage 5 enthalten.

Im Bereich der Altstadt kommt es an verschiedenen Engstellen immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern bzw. Radfahrern. Dies betrifft unter anderem den Bereich an der Stadtbücherei und dem Rathaus, wo nur ein sehr schmaler bzw. gar kein Gehsteig vorhanden ist. Hier wird empfohlen durch die Schaffung einer Engstelle für den Kfz-Verkehr (vgl. Kapitel 3.5.2) einen adäquaten Gehsteig mit einem Mindestmaß von 1,50 Meter Breite – besser 2 Meter Breite – anzulegen.



Abbildung 35: Engstelle Bücherei (Herrnhof 2)

Am Übergang Herrnhof zur Bahnhofstraße ragt die alte Stadtmauer inklusive Hecke so stark auf den Gehsteig hinaus, dass für Fußgänger kaum mehr Platz ist. Da sich die Stadtmauer an dieser Stelle wahrscheinlich nicht ohne weiteres entfernen lässt, wird empfohlen, den Gehsteig auf Komfort- oder (wenn nicht anders möglich) auf Mindestmaß zu verbreitern (Maße siehe oben). Der Kfz-Verkehr wird durch diese Maßnahme nicht beeinflusst, da eine ausreichend breite Kehrfaßbahn verbleibt.



Abbildung 36: Engstelle Übergang Herrnhof in Bahnhofstraße

Auch im Bereich Vordere Gasse 3/Turm-gasse ist der Gehsteig durchbrochen. Durch Verkürzung der Parkbucht (vgl. Kapitel 3.6.2) kann eine durchgängige Gehwegsituation geschaffen werden.

Diese Maßnahmen sind relativ kurzfristig realisierbar und besonders in Kombination mit einer Temporeduzierung auf 30 km/h im gesamten Altstadt-bereich (vgl. Kapitel 3.5.2) sinnvoll zu etablieren. Dadurch wird auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zusätzlich erhöht. Weiterhin lässt sich durch die Entschleunigung der Kfz-Verkehr an den Engstellen besser und flüssiger abwickeln.

Eine weitere Engstelle, ohne ausreichenden Fußgängerweg im Altstadtbereich ist in der Kure der Vorderen Gasse (Hs.-Nr. 1) vorzufinden. Hier lässt sich jedoch nur langfristig eine Verbesserung erzielen, da hierfür erst bestimmte Rahmenbedin-gungen (vgl. Kapitel 3.5.2) geschaffen werden

müssen. Ziel ist es jedoch auch hier, den Fußgängern durch Umgestaltung des Straßenraums ausreichend Platz bieten zu können (ggf. auch Umgestaltung als Mischfläche entlang des kompletten Straßenverlaufs der Vorderen Gasse, Marktplatz und Herrnhof).



Abbildung 37: Engstelle Vordere Gasse (Haus der Altstadt-freunde)

In vielen Ortsteilen von Herrieden sind nur unzureichend Gehwege vorhanden. Aufgrund der dadurch fehlenden sicheren Fortbewegung zu Fuß wird auch hier empfohlen, zumindest einseitige, durchgängige Gehsteige zu errichten. Dies betrifft die Ortsdurchfahrten in:

- Niederdombach (in Verbindung mit Umgestaltung Engstelle, vgl. Kapitel 3.5.2),
- Leibelbach,
- Lammelbach,
- Brünst,
- Sickersdorf,
- Elbersroth,
- Birkach.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

3.4.1 Ausgangssituation

Insgesamt ist die Ausgangssituation in Herrieden bezüglich des ÖPNV noch ausbaufähig, es besteht bereits aber eine Basis von Angeboten im ÖPNV, auf welche aufgebaut werden kann bzw. welche noch verstärkt ausgebaut werden sollte. Herrieden besitzt keinen Bahnanschluss mehr. Nächstgelegene Bahnhöfe sind der S-Bahn Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach bzw. Ansbach. Der S-Bahnhof Ansbach ist über die Buslinie 803 angebunden und verkehrt von 5 bis 19 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die Fahrt vom ZOB Herrieden dauert mit der Linie 803 etwa 25 Minuten. Ein Anschluss an die S-Bahn nach Nürnberg ist gegeben. Der S-Bahnhaltepunkt Wiedersbach ist mit dem Pkw in ca. 15 Minuten zu erreichen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur über den Umweg über Ansbach.

Die übrigen Buslinien haben keinen festen Takt und sind stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet und fahren insgesamt viel zu selten. Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung. Die Auswertung des Fahrtzwecks nach Verkehrsmittelwahl macht deutlich, dass der ÖPNV am häufigsten für den Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ angegeben wurde. Hinzu kommt noch, dass z.T. die Fahrdauer unattraktiv ist. Beispielsweise dauert eine Fahrt vom Marktplatz Herrieden nach Feuchtwangen ca. eine Stunde. Mit dem Pkw benötigt man für diese Strecke keine 20 Minuten.

Die Unattraktivität des ÖPNV lässt sich auch am Modal-Split ablesen. Der Anteil des ÖPNV beträgt ca. 5%, der des MIV ca. 70%. Es besteht durchaus ein hohes Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖPNV.

Hingegen befinden sich die Bushaltestellen teilweise in einem sehr ansprechenden Zustand und sind stellenweise sogar mit einer überdachten Sitzgelegenheit ausgestattet. Auch ist die Verteilung der Bushaltestellen im Stadtgebiet im Großen und Ganzen zufriedenstellend. Mit Ausnahme des östlichen Bereichs des Wohngebiets am Schrotfeld, liegen alle Wohngebiete im 400-Meter Einzugsbereich einer Bushaltestelle (vgl. Bestandsanalyse Anlage 1.4).



Abbildung 38: Bushaltestelle in Hohenberg

3.4.2 Konzept und Maßnahmen ÖPNV

Nachfolgend werden die Maßnahmen aus dem Bereich des ÖPNV näher erläutert. Eine ausführliche tabellarische Auflistung dieser Maßnahmen findet sich in der Maßnahmentabelle in Anlage 6.

Angebotsverbesserung im regionalen Busverkehr

Im regionalen Busverkehr hat eine Kommune nur bedingten Einfluss auf Änderungen, da Maßnahmen meist an die Kooperation mit dem Landkreis oder den Konzessionsinhabern der unterschiedlichen Linien gekoppelt sind. Dennoch sollte die Gemeinde im ständigen Austausch mit den Busbetreibern stehen, um auch in diesem Bereich ein attraktives Angebot bereit stellen zu können. Allgemein ist im Regionalbusverkehr noch ein deutliches Verbesserungspotenzial möglich. Dies betrifft

unter anderem die Fahrtenhäufigkeit, die Einführung eines Taktverkehrs, die Ausweitung bzw. Anpassung der Betriebszeiten, die Vertaktung bzw. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sowie die Ausgestaltung eines einfachen, übersichtlichen und verständlichen Fahrplans, ohne Änderung der Fahrtabfolge.

Ein transparent aufgebautes Liniennetz mit einfacher und übersichtlicher Linienführung ist ein essentielles Merkmal für ein vielversprechendes Bussystem. Der aktuelle Linienverlauf und die entsprechenden Busfahrpläne sind teils unübersichtlich gestaltet und schwer lesbar, da sich unter anderem das Fahrprofil häufig ändert. Künftig ist es wichtig, einen konsequenten Linienplan zu konzipieren, der weder die Haltestellenabfolge noch den Linienweg ändert. Ebenso sollten die Busse nicht als zusätzliche Schulbusse fungieren. Dafür sollten separate, eigenständige Busse eingesetzt werden.

Für eine Perspektive auf Erfolg ist auch im Regionalverkehr ein 60-Minuten-Takt als Mindeststandard anzustreben. Die Qualitätsansprüche der Bevölkerung werden mit einem Minimalangebot (unregelmäßiger und unvertakteter Busverkehr) nicht erfüllt. Dadurch bleibt das Kundenpotenzial eingeschränkt und die Fahrgastzahlen bleiben weit hinter denen erfolgreicher Bussysteme zurück. Ein durchgehender Taktverkehr sollte daher konsequent über den gesamten Tag eingehalten werden, um somit auch eine ständige Verfügbarkeit zu garantieren. Ebenso sollte der Bus auch für berufstätige Pendler eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen. Dementsprechend müssen die Betriebszeiten des Busses den gängigen Arbeitszeiten angepasst werden.

Weiterhin sollte bei der Gestaltung der Fahrzeiten beachtet werden, dass diese auch strikt eingehalten werden können und es nicht zu ständigen Verspätungen kommt. Vor allem für einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist dieser Punkt von großer Wichtigkeit. Puffer- oder Standzeiten sollten daher eingeplant werden oder auch regulierende Instrumente, wie Beschleunigungsmaßnahmen oder die Befreiung des Fahrpersonals von Zahlvorgängen, zum Einsatz kommen.

Die Dichte der Haltestellenabfolge sollte auch im Regionalverkehr in einem Abstand zwischen 300-500 Metern liegen und zumindest wichtige Hauptverkehrsrueten einbeziehen. Bei größeren Distanzen kann die fußläufige Erreichbarkeit zu weit entfernt liegen und die Nutzung des eigenen Pkw wird der des Busses bevorzugt. Neben der Entfernung spielt auch die Attraktivität der Haltestellen eine Rolle. Gut gepflegte Haltestellen, mit situationsbedingten Komfortmaßnahmen und einem identitätsstiftenden Erscheinungsbild, sind die Visitenkarte eines Busses.

Die bestehenden Bushaltestellen befinden sich stellenweise in einem recht guten, stellenweise aber auch in einem ausbaufähigen Zustand bzw. werden nicht den Mindestanforderungen, die eine Haltestelle aufweisen sollte, nicht immer gerecht. Eines der wichtigsten Kriterien für die Ausstattung jeder Haltestelle ist eine eindeutige Kennzeichnung der Haltestellen mit folgenden Informationselementen:

- Haltestellenschild mit Haltestellennamen,
- Kennzeichnung Verkehrsunternehmer (z.B. Logo),
- Tarif/Preis,
- Aushangfahrplan,
- Verbundkennzeichnung (z.B. Rufbus, RBA o.ä.),
- Linienkennzeichnung (z.B. Linie 1, blaue Linie o.ä.).

Für die Gestaltung gibt es verschiedene Möglichkeiten. Abbildung 39 zeigt beispielhaft, wie ein Baustein eines Haltestellenschildes aussehen könnte.



Abbildung 39: Beispiel Haltestellenschild Stadtplatz Moosburg

Zusätzlich sollten ein Aushangfahrplan und ein Linienplan entweder am Haltemast oder im Wartebereich z.B. in einem Schaukasten angebracht werden. Der Aushangfahrplan sollte einfach verständlich und gut lesbarer sein und nur Informationen zur entsprechenden Haltestelle enthalten. (Beispiel vgl. Anlage 4). Auch auf verwirrende Fußnoten etc. sollte verzichtet werden. Ein Übersichtsfahrplan, der alle Haltestellen und die komplette Fahrtabfolge beinhaltet, sollte nicht an den Bushaltestellen selbst ausgehängt werden, sondern eher als allgemeine Übersicht dienen, die beispielsweise im Internet oder in Form eines Flyers veröffentlicht werden sollte. Ein Beispiel eines Übersichtsfahrplans ist in Anlage 4 angeheftet. Tarifinformationen müssen jeweils noch ergänzt werden

In Abbildung 40 ist ein Beispiel eines schematischen Linienverlaufs aus Moosburg abgebildet, wie er exemplarisch an den Haltestellen angebracht werden könnte. Durch die vereinfachte Darstellung (ohne Kartenhintergrund) wird die Lesbarkeit erleichtert und der Plan wirkt verständlicher. Zur besseren Orientierung können zudem wichtige oder bekannte Institutionen wie z.B. Rathaus, Storchenturm etc. oder auch der Flusslauf der Altmühl in der Darstellung integriert werden. Alternativ kann ein maßstabsgetreuer Linienplan mit Kartenhintergrund verwendet werden. Wichtig ist auch eine stetige Kontrolle bzw. Überprüfung der Haltestellen, ob z.B. der Aushangfahrplan noch lesbar und auf dem aktuellsten Stand ist oder die Schaukästen noch intakt sind.

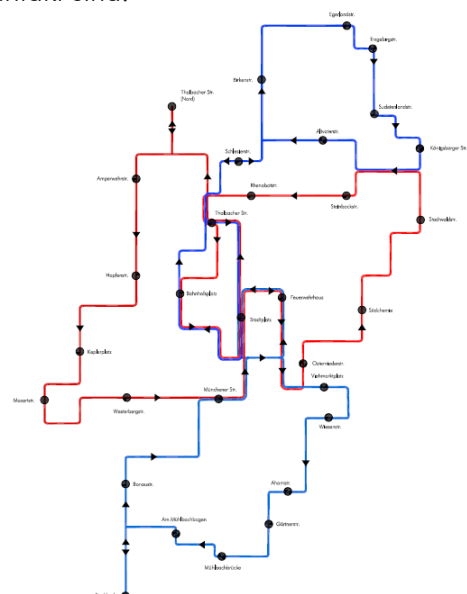


Abbildung 40: Beispiel Schematischer Linienplan Moosburg

Hinsichtlich einer Komfortsteigerung ist es auch empfehlenswert Ausstattungselemente, wie Sitzgelegenheiten und Wetterschutzeinrichtungen neben Haltestellen mit hoher Verkehrsbelastung auch an Bushaltestellen mit mittlerer bzw. geringer Verkehrsbelastung situativ anzubringen, wenn dies platzbedingt machbar ist. Gerade an Haltestellen in der Nähe von Einkaufsmärkten oder an Haltestellen in stark besiedelten Wohngebiet könnten solche Elemente von Vorteil sein. Das Anbringen von Fahrradständern kann neben zentralen Punkten auch an Haltestellen von Randgebieten sinnvoll sein, um das Rad als Zubringer zum Bus nutzen zu können (Bike + Ride).



Abbildung 41: Schlecht ausgestattete Bushaltestelle in der Neunstetter Straße

Zu einer ansprechenden Präsenz gehört auch der entsprechende Einsatz eines modernen Busses mit hochwertiger Optik (sowohl innen als auch außen). Abgasarme oder -freie und lärmreduzierte Motoren tragen einen Beitrag zur Umweltverträglichkeit bei und steigern die Akzeptanz der Bürger, z.B. beim Durchqueren sensibler Gebiete.

Ein übersichtliches und einfaches Tarifsystem mit günstigen Fahrpreisen erhöht die Bereitschaft zur Nutzung des Busses. Die Höhe der Fahrpreise sollte sich unter anderem an der Leistung des Angebots orientieren, d.h. umso weiter der Fahrweg (z.B. bei Schleifenfahrten), umso geringer der Takt und umso öfter Umsteigebeziehungen bestehen,

desto günstiger sollte der Tarif sein. Andernfalls bevorzugen potenzielle Kunden andere Verkehrsmittel. Dauerkarten sollten im Verhältnis zu ihrer Gültigkeitsdauer rabattiert werden und eine zielgruppenorientierte Tarifausswahl (z.B. Familienwochen- oder Tagesskarten für Touristen, 10er-Karten etc.) angeboten werden. Es empfiehlt sich Dauerkarten in einem zuständigen Büro zu verkaufen, Einzelfahrkarten direkt im Bus (optimal an einem Fahrscheinautomaten, da der Fahrkartenverkauf beim Fahrer für Verspätungen sorgen kann).

Bauliche und signaltechnische Beschleunigungsmaßnahmen haben sich für die Sicherstellung der Einhaltung der Fahrzeiten bewährt. Der Bus muss Vorrang bzw. Vorfahrt vor dem MIV haben. Dazu zählen beispielsweise Maßnahmen, wie Rückbau von Haltebuchten, Durchfahrt nur für Busse, Vorrangschaltung an Ampelanlagen, ggf. Busspuren/-schleusen, Halteverbote oder auch die Befreiung des Fahrpersonals von Zahlvorgängen.

Flexibles Bussystem

Ein klassischer Stadtbus wie beispielsweise in Ansbach ist für Herrieden angesichts der Ortsgröße nicht umsetzbar. Ein flexibles Bussystem, wie Flexi-Bus, Rufbus, AST oder Bürgerbus, dessen Nutzung normalerweise im Voraus in einer Mobilitätszentrale angemeldet werden muss, wäre jedoch durchaus realisierbar und könnte vor allem auch der Abdeckung der Ortsteile und Tagesrandlagen dienen. Diese müssen nicht nach einem festen Fahrplan betrieben werden, sondern können bedarfsorientiert eingesetzt werden. Mit einem flexiblen Bussystem könnten die Einzugsbereiche der Haltestellen noch komfortabler werden und auch die Schrotfeldsiedlung mit einbezogen werden. Eine weitere Möglichkeit wäre auch das Bussystem „Omobi“, das beispielsweise in Murnau zum Einsatz kommt und auch im Fünfseenland vorgesehen ist. „Omobi“ stellt eine Art Zwitter aus Bus und Taxi dar und wird über einen „bedarfsgesteuerten Flächenbetrieb“ oder „Ridepooling“ reguliert. Den Fahrgästen stehen nach vorheriger Anmeldung des Fahrtwunsches – per App oder persönlichem Gespräch – flexible Nutzungszeiten, Routen und Haltestellen zur Verfügung. Die Wartezeit bewegt sich zwischen wenigen Minuten bis zu maximal einer Stunde.



Abbildung 42: Omobi Ortsbus in Murnau (Quelle: omobi GmbH 2021)

Busverbindung in Nachbarstädte/-gemeinden

Die Frage, wie die regionalen Busse vor allem nach Feuchtwangen oder Dinkelsbühl künftig konzipiert werden sollen, wirft sofort auch die Frage auf, ob nicht auch in diesem Bereich ein flexibles System angebracht wäre. Derzeit verlaufen 100 Fahrtenpaare im Pkw-Verkehr durch Herriedener Bürger von und nach Feuchtwangen. Würde man ein Drittel davon auf den Bus verlagern können und würde dieses Drittel zu drei verschiedenen Zeiten am Morgen zwischen halb 7 und halb 9 Uhr eine Abfahrt wünsche, so würden ca. 10 bis 15 Fahrgäste je Fahrt in Frage kommen. In der Gegenrichtung sind es 125 Fahrtenpaare von Feuchtwanger Einwohnern, die nach Herrieden pendeln, sei es zur Arbeit, zum Einkaufen oder zu anderen Zwecken. Nimmt man auch hierfür noch ein Drittel verlagerungsfähiges Potenzial hinzu, so käme man auf 20 bis 30 Fahrgäste pro Fahrt. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass es sich in hohem Maße um Berufspendler handelt. Für eine Fahrt z.B. zu einem Facharzt nach Feuchtwangen um 10:30 Uhr wird es derzeit keine genügend große Nachfrage für den Einsatz eines großen Busses geben. Deswegen macht die Überlegung, ein flexibles Rufbussystem auch für die Region zwischen Herrieden und Feuchtwangen einzuführen, durchaus Sinn. Mit kleineren Fahrzeugen in Sprintergröße könnte dieser Verkehr vor allem in den Zwischenzeiten gut

bewältigt werden.

Da Herrieden selbst über keinen eigenen Bahnhof verfügt, ist die Anbindung an den Bahnhof Ansbach besonders wichtig. Derzeit wird diese Verbindung im 60-Minuten-Takt bedient. Langfristig sollte für diese Verbindung ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Eine Abstimmung auf die S-Bahn in Ansbach wäre wünschenswert.

(Re-)Aktivierung der Bahn für den Güterverkehr

Die ehemalige Bahnstrecke von Leutershausen nach Bechhofen, die im Stadtgebiet Herrieden mit Neunstetten, Herrieden und Rauenzell über drei Bahnhöfe verfügte, wurde für den Personenverkehr bereits 1966 eingestellt, 1970 erfolgte auch die Stilllegung des Güterverkehrs. Mittlerweile gibt es die Überlegung, ab der Kurve zwischen Winterschneidbach und Gösseldorf ein neues Bahngleis abzuzweigen und dieses südlich parallel zur A6 bis zur Biogasanlage Roter Berg zu verlegen.

Das zunehmende Aufkommen an Material für die Vergasung macht eine Bahnstrecke durchaus interessant. Sollte eine Kosten-Nutzen-Analyse für dieses Projekt positiv sein, so sollte auch darüber hinaus überlegt werden, ob eine Verlängerung bis zum östlichen Gewerbe- und Industriegebiet Herrieden sinnvoll ist. Dies könnte durchaus für die Anlieferung des Materials für die großen Gewerbe- und Industriebetriebe der Fall sein. Eine Führung der Gleise bis ins Zentrum von Herrieden ist mangels geeigneter Trasse vermutlich nicht mehr möglich. Sollte ein Personenverkehr zwischen Herrieden über Winterschneidbach nach Ansbach eingeführt werden, so könnte dies zu einer Fahrzeit von rund 15 bis 17 Minuten führen, was von Herrieden bis Ansbach Mitte als sehr attraktiv wäre.

Da eine solche Maßnahme von der Stadt Herrieden nicht alleine angestoßen werden kann, wird empfohlen sich mit den Nachbargemeinden Burgoberbach sowie Sachsen bei Ansbach und der kreisfreien Stadt Ansbach in Verbindung zu setzen, um eine gemeinsame Vorgehensweise zu diskutieren. Auch große Betriebe, die von einer solchen Bahnverbindung profitieren könnten, sollten hierbei miteinbezogen werden.

3.5 Kfz-Verkehr

3.5.1 Ausgangssituation

Konzeptionelle Überlegungen zum fließenden Kfz-Verkehr betreffen nicht nur das Thema Entlastungsstraßen bzw. Netzergänzungen rund um die Kernstadt von Herrieden, sondern auch die Einstufung und Hierarchisierung des innerörtlichen Straßennetzes (vgl. Anlage 5.2). Neben den Staatsstraßen, die Herrieden durchqueren und die als Hauptverkehrsstraßen zu betrachten sind, existieren auch weitere Hauptverkehrsstraßen in städtischer Bau- last. Dies betrifft vor allem die Münchener Straße und die Industriestraße. Andere Straßen wiederum, die aufgrund der Netzfunktion und des Umfeldes eher als Erschließungs- oder Sammelstraßen bezeichnet werden können, weisen mittlerweile eine Bedeutung auch für den überörtlichen Ziel-/Quell- verkehr auf, die zunehmend Probleme und Fragen aufwerfen. Dies betrifft vor allem die Nürnberger Straße, aber auch die Hohenberger Straße sowie die nach Norden verlängerte Stegbrucker Straße und die Straße am Wasserturm.



Abbildung 43: Nürnberger Straße

Die vielen Ortsteile von Herrieden wissen nicht alle die Komplexität und den Umfang der verkehrlichen Probleme des Hauptortes auf. Allerdings sind einige der Ortsteile ebenfalls von Durchgangsverkehr, nicht angepassten Geschwindigkeiten, fehlenden oder unzureichenden Gehwegen gekennzeichnet.

3.5.2 Konzept und Maßnahmen Kfz-Verkehr

Auch zum Kfz-Verkehr wurde eine Reihe von Maßnahmen ausgearbeitet. Diese sind ebenso neben der Maßnahmentabelle (vgl. Anlage 6) in Planform in den Anlagen 5 enthalten.

Wie der Prinzipskizze zum Vorrangstraßennetz (vgl. Anlage 5.2) zu entnehmen ist, sind die wesentlichen Ziele eine Verlegung der Staatsstraßen St2248 und St2249 aus der Altstadt heraus und eine damit einhergehende Verkehrsberuhigung der Altstadt (vgl. Anlage 5.1). Mittelfristig kann die St2249 auf die Münchener Straße bzw. Bahnhofstraße verlegt werden. Langfristig kann auch der Verlauf der St2248 aus der Altstadt heraus verlagert und über die Straßen Am Wasserturm, Stegbrucker Straße, AN37 zur St2248 Richtung Leibelbach geführt werden. Voraussetzung dafür ist die Realisierung der kleinen Südumgehung.

Kurzfristige Maßnahmen:

Kurzfristig werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen. In der Anlage 5.3 sind alle Maßnahmen dargestellt, welche kurzfristig die Altstadt betreffen.

• Tempo 30

Im Hinblick auf die zu erwartenden Änderungen in der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Möglichkeiten reduzierte Fahrgeschwindigkeiten auch auf Hauptverkehrsstraße anordnen zu können, soll Tempo 30 in folgenden Straßen angeordnet werden.

- Komplette Altstadt Herrieden,
- Westliche Münchener Straße zwischen Steinweg und Hohenberger Straße (Umfeld Schulzentrum),
- Nürnberger Straße (Reduzierung von Lärmemissionen),
- Bahnhofstraße zwischen Winner Weg und Bahnhofstraße 20 (Umfeld Seniorenheim),
- Ansbacher Straße (unübersichtlicher Straßenverlauf mit teils starker Steigung),
- Stegbrucker Straße zwischen Kreisverkehr und Königsberger Straße (beidseitige Wohnnutzung in diesem Bereich, teilweise dienen die vorgelagerten Garagen als Lärmschutz),
- Schernberg,

- Hohenberg,
- Roth,
- Neunstetten (mindestens zw. den Einmündungen Leutershausener Straße und Hauptstraße),
- Rauenzell (mindestens im Bereich Am Steinbachwald), unter Beibehaltung der geltenden Vorfahrtsregeln,
- Stegbruck (in Verbindung mit der Umsetzung von Planfall 6),
- Ortsdurchfahrten Leibelbach, Lammelbach, Brünst, Heuberg, Limbach, Lattenbuch, Elbersroth, Rös, Seebronn, Höfsetten.

• Tempo 50

- Neue Position des Ortsschilds Herriedens südlich und westlich am Knotenpunkt Neunstetter Straße/Stegbrucker Straße,
- Entfall des Ortsschilds „Herrieden Ende“ nördlich des Knotenpunkts Neunstetter Straße/Stegbrucker Straße

• Einbahnstraßenregelungen

- Hintere Gasse: ist bereits aufgrund von Baumaßnahmen so ausgeschildert und soll auch danach noch beibehalten werden.
- Fronveststraße: Vermeidung von Abkürzungsverkehr durch die Altstadt und Schaffung einer Nord-Süd-Achse für den Fußgänger- und Radverkehr (vgl. Einrichtung einer Fahrradstraße). Erhöhung der Fußgänger- und Radfahrerfrequenz in der Altstadt durch Priorisierung dieser Verkehrsarten.
- An der Stadtmauer (Bestand).
- Verbindungsstraße zwischen Marktplatz zur Hintere Gasse zwischen der Sparkasse und dem Geschäftshaus Marktplatz 11 (bereits umgesetzt). Hier handelt es sich um eine sicherheitsfördernde Maßnahme, da die früher mögliche Ausfahrt aus der nördlichen Altstadt zum Marktplatz am Eck des Gebäudes Nummer 11 häufig für kritische Situationen zwischen Kfz und Fußgängern geführt hat. Der Abkürzungsverkehr vom Schulzentrum nach Süden konnte damit auch deutlich verringert werden.
- Deocarplatz (Bestand).

• Engstellen (vgl. Kapitel 3.3.3)

- Herrnhof 10 (Rathaus): Schaffung einer Engstelle für den Kfz-Verkehr zugunsten der Anlage eines Gehsteigs für Fußgänger.
- Herrnhof 2 (Bücherei): Schaffung einer Engstelle für den Kfz-Verkehr zugunsten der Anlage eines Gehsteigs für Fußgänger.

Für die Engstellen empfiehlt sich eine Beschilderung stadteinwärts mit Zeichen 208 StVO (wartepflichtig) und stadtauswärts mit Zeichen 308 StVO (vorfahrtsberechtigt).

Ein vergleichbares Beispiel ist in Feuchtwangen zu besichtigen, wo die Brücke über die Sulzach im Bereich der St. Ulrich-Straße mit einem breiten Gehweg und einer einspurigen Straßenfurt auf einer Länge von 40 Meter ausgestaltet ist. Das Verkehrsaufkommen ist dennoch an dieser Stelle gut zu bewältigen. Ein anderes Beispiel findet sich in der Stadt Gefrees im Landkreis Bayreuth. Hier stehen mehrere Gebäude an einer stark befahrenen Staatsstraße (ca. 10.000 Kfz/24 Std.) so dicht beieinander, dass auf einer Seite kein Gehweg entlang der Häuser möglich war. Auch dort wurde bewusst eine Engstelle für den Kfz-Verkehr geschaffen, um stattdessen für Fußgänger einen konstant breiten Gehweg entlang dieser Gebäude herzustellen.



Abbildung 44: Beispiel Engstelle in Feuchtwangen



Abbildung 45: Beispiel Engstelle in Gefrees

• Sperrungen für den Kfz-Verkehr

- Durchfahrt Marktplatz östlich des Deocarbrunnens zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.



Abbildung 46: Sperrung der Durchfahrt am Marktplatz für den Kfz-Verkehr

• Pkw-Ladesäule

- Parkplatz Volksfestplatz.

Mittelfristige Maßnahmen:

Mittelfristig werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen. In Anlage 5.4 werden Maßnahmen dargestellt, welche mittelfristig die Altstadt betreffen.

• Umbau Knotenpunkte

- Neunstetter Straße/Ansbacher Straße „Kammerer Kreuzung“: abknickende Vorfahrt (Detailprüfung erforderlich),
- Industriestraße/Am Klingengraben: verbesserte Führung des Fuß- und Radwegs,
- Nürnberger Straße/Ansbacher Straße/St2248: Kreisverkehr,
- Münchener Straße/Hohenberger Straße (Kindergarten St. Vitus): zur Reduzierung der Geschwindigkeiten Materialwechsel auf dem inneren Bereich der Kreisfahrbahn.



Abbildung 47: Umgestaltung Knotenpunkt Kammerer Kreuzung

• Engstellen Ortsdurchfahrten (vgl. Kapitel 3.3.3)

- Neunstetten

Der westliche Ortseingang von Neunstetten ist durch die Fahrbahnverengung im Bereich der Altmühlbrücke ein erster Versuch die Geschwindigkeiten der einfahrenden Fahrzeuge zu reduzieren. Allerdings wird unmittelbar danach häufig wieder beschleunigt, so dass im Einmündungsbereich mit der Hauptstraße eine kritische

Situation vor allem für querende Fußgänger entsteht. Diese setzt sich fort über die Einmündung mit der Leutershausener Straße bis hin zur Zufahrt zur Firma Gima am nordöstlichen Ortseingang. Hierzu wird vorgeschlagen, an der nordöstlichen Ortseinfahrt (St1066) eine Mittelinsel zu errichten, welche die Fahrgeschwindigkeiten deutlich reduziert. Aufgrund der teilweise sehr schmalen Gehwege im Bereich der Windmühlstraße in der Ortsmitte von Neunstetten wird zusätzlich die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h mindestens zwischen den Einmündungen Leutershausener Straße und Hauptstraße vorgeschlagen (vgl. kurzfristige Maßnahmen).

- **Niederdombach**

In diesem Ortsteil befindet sich eine Engstelle am nördlichen Ortsrand zwischen den Häusern 7 und 8, die nicht einmal 5 Meter breit ist. Ein Gehweg ist in diesem Bereich nicht vorhanden, so dass die Sicherheit von Fußgängern nicht gewährleistet ist. Vorgeschlagen wird eine Engstelle, so dass nur jeweils ein Fahrzeug diesen Bereich passieren kann. Dazu wäre eine Straßenbreite von nicht mehr als 3,75 m erforderlich, so dass auf einer Seite ein Gehweg für Fußgänger und Radfahrer errichtet werden kann. Die Regelung dieser Engstelle sollte mit dem Zeichen Z. 120 StVO geregelt werden. Eine Vorfahrt für eine bestimmte Richtung wäre kontraproduktiv, da ansonsten die bevorzugte bzw. bevorrechtigte Fahrtrichtung mit unverminderter Geschwindigkeit die Engstelle passieren würde.

- **Verlegung Staatstraße**

- Verlegung der Staatstraße St2249. Führung über die Münchener Straße - Bahnhofstraße.

- **Sperrungen für den Kfz-Verkehr**

Zur Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten im sensiblen Altstadtbereich bzw. Vermeidung von Parksuchverkehr.

- Durchfahrt Marktplatz zur Hinteren Gasse,
- Vogteiweg.

- **Pkw-Ladesäule**

- Nach Umbau der Parkplatzsituation an der Münchener Straße (Schulzentrum) sollen hier auch Ladesäulen errichtet werden.

- **Verlegung Sportplatz**

- Im Hinblick auf eine zukünftige kleine Südumgehung sollte der Sportplatz verlegt werden.

Langfristige Maßnahmen:

Langfristig werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen. In der Anlage 5.5 werden alle Maßnahmen dargestellt, welche langfristig die Altstadt betreffen.

- **Tempo 30**

- Hohenberger Straße (nach Bebauung Schrotfeld). Das Ortsschild kann so versetzt werden, dass nördlich des Klingengrabens ein gemeinsames Schild „Ortsende Herrieden“ – „Ortsanfang Hohenberg“ aufgestellt wird.



Abbildung 48: Verlegung des Ortsschildes als gemeinsames Ortsschild „Ortsende Herrieden“ - „Ortsanfang Hohenberg“ nach Bedbauung Schrotfeld IV

- **Lkw-Durchfahrverbot**

- An den Einfahrten zur Altstadt wird ein Lkw-Durchfahrverbot (Zeichen 253 StVO) mit Zusatzzeichen „Anlieferung frei“ angeordnet.

• Umbau Knotenpunkte

- Ansbacher Straße/Münchener Straße/Steinweg: Kreisverkehr (Detailprüfung erforderlich).

• Verlegung Staatstraße

- Verlegung der Staatstraße St2248. Führung über die Straßen Am Wasserturm, Stegbrucker Straße, AN37 zur St2248 Richtung Leibelbach.



Abbildung 49: Künftige St2248 Am Wasserturm

Sperrungen für den Kfz-Verkehr

- Durchfahrt Storchenturm (nur in Verbindung mit der Umsetzung von Planfall 2),
- Stegbruck: Altmühlbrücke (nur in Verbindung mit der Umsetzung von Planfall 6).



Abbildung 50: Sperrung des Storchenturms für den Kfz-Verkehr

3.6 Ruhender Verkehr

3.6.1 Ausgangssituation

Bei einer Ortsbegehung wurde im Altstadtbereich Herriedens eine Anzahl von ca. 125 Stellplätzen ermittelt (Private Stellplätze sind hierin nicht enthalten). Im gesamten Altstadtbereich gilt eine Zonenregelung mit einer Parkzeitbeschränkung auf 90 Minuten. Direkt am Rande der Altstadt stehen auf den Parkplätzen an der Münchener Straße, am Sportgelände und am Volksfestplatz ca. 320 Stellplätze ohne zeitliche Beschränkung zur Verfügung. Die Altstadt ist von hier über kurze Fußwegeverbindungen gut zu erreichen. In etwas größerer Entfernung stehen noch weitere ca. 170 Stellplätze zur Verfügung. Auf der Homepage der Stadt Herrieden wird in einem Parkflyer dafür geworben, die Langzeitparkplätze am Rande der Altstadt zu benutzen.



Abbildung 51: Ausschnitt Parkflyer der Stadt Herrieden

Eine augenscheinliche Bestandsaufnahme der privaten Stellplätze innerhalb der Altstadt ergab rund 170 Stellmöglichkeiten, entweder im Freien oder in Garagen. Bei vielen Garagen kann aber nicht mit endgültiger Sicherheit festgestellt werden, ob sie als Kfz-Abstellplatz genutzt werden. Einige dieser Garagen werden als Lagerraum mangels Keller wie z.B. in der Wolfhardtstraße und der Strobelstraße genutzt, andere wiederum stehen offenbar seit längerem leer. Wiederum andere sind durch Ein-

bauten in privaten Höfen nicht mehr zugänglich.

Eine übersichtliche und großräumige Wegweisung zu den vorhandenen Parkplatzstandorten in Form eines Parkleitsystems ist in Herrieden nicht vorhanden – weder für Parkplatzsuchende auf den Einfallsstraßen, noch für Fußgänger in der Altstadt zurück

zu den jeweiligen Parkplätzen.

Bei der Parkraumerhebung konnte eine hohe Auslastung der Stellplätze in der Altstadt festgestellt werden sowie auch deutliche Überschreitungen der erlaubten Parkzeit.

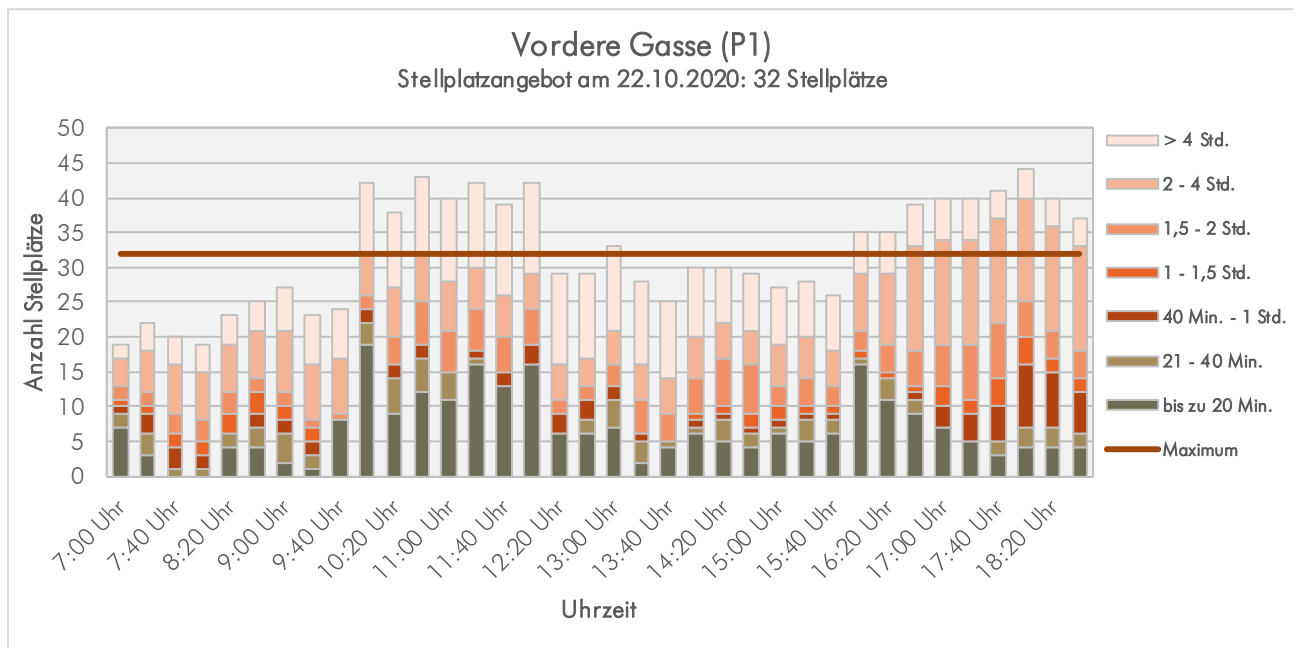


Abbildung 52: Ergebnis Parkraumerhebung vom 22.10.2020 - Überschreitung der erlaubtem Höchstparkdauer am Beispiel der Stellplätze in der Vorderen Gasse

3.6.2 Parkraumkonzept und Maßnahmen

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen aufgezeigt. Neben Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs und einem Parkraummanagement erscheint vor allem die „Vermeidung von Parkverkehr“ in der Altstadt von Herrieden ein wichtiger Ansatzpunkt. Im Rahmen einer intermodalen Betrachtung sollte versucht werden, möglichst viele „parkende Kfz“ durch „parkende Fahrräder“ zu ersetzen. Dies betrifft vor allem den Zielverkehr der Besucher aus der Gesamtstadt Herrieden sowie aber auch Besucher der Ortsteile und umliegenden Gemeinden. Entsprechend dazu ist die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts zur Förderung des Radverkehrs notwendig.



Abbildung 53: Umwidmung Kfz-Parkplatz zum Fahrradparkplatz in Bad Aibling

Anwohnerparken in der Altstadt

Um die historische Altstadt von Herrieden aber auch künftig als attraktiven Standort zu sichern, sollten den Bewohnern ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Sofern die vorhandenen Stellplätze in Garagen jedoch nicht als solche genutzt werden, sollte die Stadt sich nicht allzu engagiert an der Schaffung von Stellplätzen innerhalb der Altstadt beteiligen. Allenfalls bei Neubauten innerhalb der Altstadt wird angeraten über anderweitige Möglichkeiten des Stellplatznachweises nachzudenken. Dies kann in Form einer kleinen Sammelgarage, gegebenenfalls auch als kleines mechanisches Parkhaus erfolgen. Mit dieser Technologie können auf geringster Grundfläche relativ viele Stellplätze geschaffen werden. Im Hinblick auf eine Entsiegelung von Flächen auch innerhalb der Altstadt bzw. Renaturierung von versiegelten Flächen, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, ist dieser Ansatz weiter zu verfolgen, auch wenn die Realisierung hauptsächlich durch private Bauherren erfolgen wird.

Mittelfristig sollte über die Ausgabe von Anwohnerparkausweisen nachgedacht werden. Diese sollten jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen ausgehändigt werden:

- Hauptwohnsitz in der Innenstadt,
- kein privater Stellplatz (Garage, Tiefgarage, Privatfläche) zur Verfügung,
- nur ein Parkausweis pro Haushalt.

Die Ausgabe von Anwohnerparkausweisen muss unter strengen Auflagen erfolgen und stetig kontrolliert werden. Eine regelmäßige Überprüfung bzw. Neubeantragung wird angeraten.

Erweiterung bzw. Reduzierung des Stellplatzangebots

Für eine Erweiterung der Stellplätze außerhalb der Altstadt bietet sich u.a. der Parkplatz am Schulzentrum an der Münchener Straße an. Dieser ist teilweise allerdings auch von Eltern und Lehrern belegt. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Busbahnhofs besteht die Möglichkeit diesen Bereich in der Münchener Straße zu überplanen und ein Parkdeck zu errichten. Mit einer zweiten Ebene kann die Kapazität deutlich erhöht werden.

Damit die obere Ebene nicht allzu hoch in Erscheinung tritt, könnte die untere Ebene gegebenenfalls um einen Meter in den Boden versenkt werden. Möglicherweise könnten hier auch Stellplätze für die Altstadtbewohner geschaffen werden. Je nach Lage des Parkdecks müsste auch die Lage der Querungshilfe über die Münchener Straße angepasst werden.



Abbildung 54: Parkplatz Münchener Straße- mögliche Erweiterung des Stellplatzangebots

Auch innerhalb der Altstadt kann das Stellplatzangebot um einzelne Stellplätze erweitert werden:

- Vordere Gasse 13/21 (zw. Bäckerei und Zufahrt Hs.-Nr. 19): 1 Pkw-Stellplatz,
- Vordere Gasse 18 (ehem. Erl): Verlängerung Parkbucht,
- Vordere Gasse 24: 2 Pkw-Stellplätze (Zufahrtsnotwendigkeit zu Hs.-Nr. 24 muss mit Eigentümer geklärt werden),
- Hintere Gasse 9/11: 1 Pkw-Stellplatz,
- Hintere Gasse 19: 2 Pkw-Stellplätze,
- Hintere Gasse Nordeite: zusätzliche Stellplätze.

Zu Gunsten der Aufenthaltsqualität wird im Gegenzug dazu vorgeschlagen, die Stellplätze am Deocarbrunnen zu entfernen sowie die Verkürzung der Parkbucht in der Vorderen Gasse, Ecke Turmgasse, mit der daraus entstehenden Verbreiterung kann die Durchgängigkeit des Gehwegs gewährleistet werden.

Parkplatzbewirtschaftung

Generell ist die Stadt Herrieden mit der Strategie, die Parkplätze von innen (innerhalb der Altstadt zeitlich begrenzt) nach außen (außerhalb der Altstadt zeitlich unbegrenzt) in abgestufter Form zu bewirtschaften, auf dem richtigen Weg. Die Parkraumerhebung hat gezeigt, dass bestimmte Bereiche in der Altstadt besonders nachgefragt sind. Grundsätzlich richtet sich die zeitliche Beschränkung nach der Regel: „Je größer die Nachfrage, desto kürzer die Parkdauer“. Durch die zeitliche Staffelung können Parkplätze häufiger umgeschlagen werden, d.h. im gleichen Zeitraum mehr Nutzern zugutekommen. Insofern wird mittelfristig empfohlen, in der gesamten Altstadt mit Ausnahme des Vogteiplatzes, die Parkdauer auf eine Stunde zu begrenzen, um die Stellplätze vor allem für die Kunden der Geschäfte und Dienstleistungen vorzuhalten. Am Vogteiplatz kann die Parkzeitbeschränkung auf 90 Minuten beibehalten werden. Zusätzlich stehen für längere Aufenthalte in der Altstadt die Parkmöglichkeiten an der Münchener Straße sowie am Festplatz und am Sportgelände zur Verfügung.



Abbildung 55: Parkplatz Vogteiplatz - Beibehaltung der Höchstparkdauer von 90 Minuten

Damit würde zwar von der für die gesamte Altstadt gültigen einheitlichen Regelung Abstand genommen werden, die Chancen für einen freien Stellplatz an den Brennpunkten der Nachfrage steigen jedoch. Damit einhergehend muss eine Regelung

für Anwohner konzipiert werden. Eine Regelung mit Anwohnerausweisen sollte während der Geschäftszeiten in der Vorderen Gasse und am Marktplatz keine Gültigkeit haben, da ansonsten das Ziel einer Erhöhung der Stellplatzkapazität durch die Reduzierung der Höchstparkdauer wieder konterkariert werden würde.

Fußwegeverbindungen

In maximal fünf Minuten Fußweg ist von den beiden Parkplätzen am Altstadtrand (Münchener Straße, Festplatz/Sportgelände) aus nahezu jeder Punkt der Herriedener Altstadt erreichbar. Für Berufspendler und Tagesgäste fällt dieser zusätzliche Zeitaufwand kaum ins Gewicht. Um aber die Akzeptanz eines etwas längeren Fußweges vom Parkplatz zum Ziel zu erhöhen, ist es wichtig, dass diese Wegverbindungen möglichst attraktiv und sicher gestaltet werden.



Abbildung 56: Fuß- und Rad-Brücke über die Altmühl vom Parkplatz am Sportgelände zur Innenstadt

Dies könnte unter anderem durch eine Ausschilderung wichtiger Zielpunkte (mit Zeitangabe) und einer ausreichenden Beleuchtung der Wege erreicht werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine bessere Anbindung des Parkplatzes am Festplatz durch eine eigene Fußgänger und Radfahrer Brücke zur Altstadt (vgl. Radverkehrskonzept) abseits vom Kfz-Verkehr wichtig. Auch weitere Zugänge zur Altstadt über den Altmühlhaag könnten die

Erreichbarkeit und Attraktivität verbessern. Auf eine optimale Befestigung der Wege ist dabei zu achten sowie auf eine regelmäßige Durchführung des Winterdienstes.

Kontrolle und Sanktionierung

Die Parkraumerhebung zeigte sowohl teilweise erhebliche Parkzeitüberschreitungen als auch punktuell Falsch- bzw. Überparken in bestimmten Gebieten. Da es das Ziel ist, eine optimale Umschlagshäufigkeit der Stellplätze zu erzielen, wird ersichtlich, dass die Parkraumüberwachung verstärkt werden sollte, um die Einhaltung der vorherrschenden Parkregelungen durchzusetzen. Wenn die Parkregelung bzw. das Parkverhalten nicht kontrolliert wird, gibt es vielen Personen den Anlass, gegen die vorgeschriebenen Regelungen zu verstoßen, was unter anderem zu wildem Parken oder Überschreitung der zulässigen Parkzeit führt.



Abbildung 57: Bestehende Parkregelung in der Altstadt - Kontrolle zur Einhaltung notwendig

Eine Möglichkeit ist, die Sanktionierung in Form von sogenannten „Denkzetteln“ zu beginnen. Es kann sich hierbei um einen Flyer handeln, in dem der Sinn und Zweck des Parkraumkonzepts erklärt wird. Hier kann durchaus auch erklärt werden, was für Folgen die Dauerbelegung von Kurzzeitparkplätzen hat bzw. wie die Einhaltung der Parkzeit die Umschlagshäufigkeit der Parkplätze erhöht und damit eine höhere Kundenfrequenz der lokalen Ge-

schäfte ermöglicht. Auch eine Information über die Kapazitäten und die Ausstattung von Parkplätzen außerhalb der Altstadt mit der Angabe von fußläufigen Entfernungen könnte hier mit aufgenommen werden. Damit kann ein Bewusstsein geschaffen werden, warum die Einhaltung von Verkehrsregeln wichtig ist. Insbesondere Anwohner können dadurch für den Erhalt des Charakters der eigenen Stadt sensibilisiert werden. Auch Falschparken auf Gehwegen oder Behindertenparkplätzen kann damit nahegelegt werden, welche Konsequenzen sich für andere Verkehrsteilnehmer (Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen) ergeben. Die moralische Belehrung kann die Parkraumüberwachung ergänzen, aber nicht ersetzen. Nach einer bestimmten Zeit sollten daher von „Denkzettel“ auf „Strafzettel“ umgestellt werden. Der Vorteil dieser Methode ist, dass sich abschließend niemand darauf herausreden kann, nichts von den Beschränkungen gewusst zu haben.



Abbildung 58: Falschparker auf dem Gehsteig in der Vorderen Gasse

Um von vorneherein Falschparken bzw. Gehwegparken zu verhindern werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Vordere Gasse bei Bäckerei Beck: Pfosten/Poller,
- Vordere Gasse 5/7 (Sonne/Kaiser): Pfosten/Poller,

- Marktplatz 10 (Maier): Würfel, wie auf Nordseite des Marktplatzes,
- Hintere Gasse 18: Fahrradständer,
- Marktplatz Nordseite & Südseite (vor Hs.-Nr. 2): Betonwürfel zur Abgrenzung wieder an ihre ursprünglichen Positionen versetzen, bzw. im 50 cm-Abstand zur Fahrbahn, auf gleichmäßige Abstände untereinander achten,
- Hintere Gasse 5: Blumenkübel ,
- Fronveststraße 1: Baumpflanzung.



Abbildung 59: Betonwürfel auf Marktplatz Nordseite wieder an ursprüngliche Position versetzen

Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem soll in erster Linie den Parksuchverkehr reduzieren, der den Altstadtbereich durch Lärm und Abgase belastet. Ein Parkleitsystem (PLS) dient dem Zweck, den Autofahrer über Parkmöglichkeiten an seinem Fahrziel zu informieren, ihn dorthin zu lenken und die Suche nach einem Parkplatz zu erleichtern. Durch ein Parkleitsystem werden die vorhandenen Stellplätze optimal ausgelastet, da es den Autofahrer direkt zu den freien Parkplätzen leitet. Die Verkehrsströme können sich dadurch gleichmäßiger verteilen und Nachfragespitzen werden reduziert. Damit bei Bedarf die Möglichkeit besteht, weitere Parkhäuser bzw. Parkplätze an das Parkleitsystem anzubinden, muss es sich um ein modular aufgebautes System handeln, das sich frei erweitern und verändern lässt.

Parkleitsysteme können statische Informationen liefern, indem sie auf die Lage der Parkmöglichkeit hinweisen. Sie können dynamisch ausgestaltet sein und den aktuellen Stand der verfügbaren Plätze anzeigen. Die dynamische Komponente erscheint jedoch für die Größe der Stadt Herrieden nicht erforderlich.

Parkleit- und Informationssysteme für öffentlich zugängliche Parkplätze zählen zu den anerkannten Bausteinen des Verkehrsmanagements. Bereits ab 50 Stellplätzen empfiehlt die EAR 05 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) auf die Parkplätze durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Nicht mit eingebunden werden sollten jedoch Stellplätze entlang des Straßenrands.

Die Wirksamkeit eines Parkleitsystems hängt davon ab, ob es in der Lage ist, Einfluss auf die Verkehrsführung zu nehmen. Um dies zu leisten, kommt es entscheidend auf die Qualität der Hinweisbeschilderung im öffentlichen Straßenraum an. Diese muss erkennbar, verständlich, übersichtlich und kontinuierlich sein. Ortsfremde sowie ortskundige Personen werden über die Parkierungsmöglichkeiten informiert. Vor allem ortsfremde Autofahrer sind auf klare und verständliche Angaben, die sie durch das Parkleitsystem erhalten, angewiesen. Ungeeignet sind daher alleinige abstrakte Bezeichnungen wie „P1“ oder „P2“, allgemeine Bereichsangaben wie „Parkzone“ in Verbindung mit Himmelsrichtungen oder Farben. Gleiches gilt für Schilder, die an den Einfahrtstraßen zum Stadtzentrum ihre Städte „Parkzonen“ ausschließlich durch Buchstaben, Farben oder andere abstrakte Begriffe definieren. Als Ergänzung können diese Symbole jedoch Sinn ergeben. Beschilderungen, die Ortsbezeichnungen, Straßennamen, Plätze oder andere verständliche Begriffe verwenden, sind weitaus sinnvoller. Bezeichnungen wie z.B. „Altstadt“, „Festplatz“, „Schulzentrum“ usw. bieten vor allem ortsfremden Personen eine klare Orientierung.

Sobald mehrere Parkplatzanlagen mit eingebunden sind, sollten bereits an den Ortseingängen auf großen Ankündigungstafeln auf das Parkraumangebot und das Parkleitsystem leicht verständlich aufmerksam gemacht werden. Günstig ist es, wenn eine Haltemöglichkeit in einer Haltebucht

besteht, an der auch ein Stadtplan aufgestellt ist. Auszuschildern sind die Hauptzufahrtsstraßen zu den Parkierungsobjekten. Diese Wegweiser sind in jedem Fall statisch. Rund 50 Meter vor einer Kreuzung kündigen Parkleitwegweiser die Standorte der Parkplätze an. Bei der exakten Standortwahl ist auf evtl. vorhandene Abbiegespuren zu achten. Pro Standort sollten maximal drei Schilder angebracht werden. Andernfalls ist eine sinnvolle und sichere Wahrnehmung der Inhalte nicht mehr gewährleistet. Das Parkleitsystem kann neben der Namensbezeichnung der zugehörigen Parkierungsanlage Angaben zur Entfernung, zur Kapazität, zu den Öffnungszeiten, zur maximalen Parkdauer und zum Vorhandensein von E-Lade-Säulen enthalten.

Ein statisches Parkleitsystem in der Stadt Herrieden würde die folgenden drei größten Parkflächen beinhalten:

- P1: Sportgelände,
- P2: Festplatz,
- P3: Münchener Straße.



Abbildung 60: Parkplatz Festplatz

Zusätzlich muss über die Parkmöglichkeiten in der Altstadt und deren zeitliche Beschränkung informiert werden.

Flankierende Maßnahmen

Für ein erfolgreiches Parkraumkonzept gibt es neben den oben beschriebenen Maßnahmen auch eine Reihe flankierender Maßnahmen, welche es zu beachten gilt.

Mit einer fortwährenden Pflege und Instandhaltung der Stellflächen sowie einem zuverlässigen Wintendienst wird den Parkenden eine gewisse Wertschätzung vermittelt. Vor allem weiter entfernte Stellflächen vom Ziel (z.B. Altstadt) sollten in diesem Punkt besondere Beachtung finden, da auf einem „verwahten“ Parkplatz erst reicht keiner parken will, wenn schon ein längerer Laufweg in Kauf genommen werden muss. Auch wird eine Art von Sicherheit hervorgerufen, was überwiegend bei höherpreisigen Pkw eine entscheidende Rolle spielen kann.

Eine sinnvolle Ergänzung zu einem Parkraumkonzept und einem Parkleitsystem ist die Optimierung des Internetauftritts oder auch der Printmedien. Diese sollten immer möglichst aktuell sein und in der Homepage leicht auffindbar sein. Der bereits sehr positiv gestaltete Flyer, könnte in diesem Zuge noch weiter ausgebaut und optimiert werden. Hinweise auf fußläufige Verbindungen zu wichtigen Zielen, verbunden mit Zeit- und Entfernungsangaben wären hilfreich, da hierdurch Besucher bzw. Pendler angeregt werden könnten, ihr Auto außerhalb des Kernortes abzustellen. Im Zuge einer eventuellen Etablierung eines Parkleitsystems sollten die im Parkleitsystem eingebundenen Großparkplätze mit der entsprechenden Nummerierung und Bezeichnung auch in der Karte zu finden sein. Diese Informationen erleichtern Besuchern und Ortsfremden die Orientierung und helfen damit, den Parksuchverkehr zu verringern.

Hilfreich ist auch die Einbeziehung des örtlichen Gewerbes. Diese sollten auf ihrer Homepage sowie in ihren Anzeigen auf die Lage der geeigneten Parkplätze hinweisen.

ANLAGEN

Anlage 1: Verkehrsumlegungen

Anlage 1.1: Verkehrsumlegung Prognose-Nullfall 2035

Anlage 1.2.1: Verkehrsumlegung Planfall 1a

Anlage 1.2.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 1a

Anlage 1.2.3: Verkehrsumlegung Planfall 1b

Anlage 1.2.4: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 1b

Anlage 1.3.1: Verkehrsumlegung Planfall 2a

Anlage 1.3.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 2a

Anlage 1.3.3: Verkehrsumlegung Planfall 2b

Anlage 1.3.4: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 2b

Anlage 1.4.1: Verkehrsumlegung Planfall 3

Anlage 1.4.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 3

Anlage 1.5.1: Verkehrsumlegung Planfall 4

Anlage 1.5.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 4

Anlage 1.6.1: Verkehrsumlegung Planfall 5

Anlage 1.6.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 5

Anlage 1.7.1: Verkehrsumlegung Planfall 6

Anlage 1.7.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 6

Anlage 1.8.1: Verkehrsumlegung Planfall 7

Anlage 1.8.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 7

Anlage 1.9.1: Verkehrsumlegung Planfall 8

Anlage 1.9.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 8

Anlage 1.10.1: Verkehrsumlegung Planfall 10

Anlage 1.10.2: Verkehrsumlegung Differenz Planfall 10

Anlage 1.11: Verkehrsumlegung Planfall 12

Anlage 1.12: Verkehrsumlegung Planfall 13

Anlage 1.13.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 2a

Anlage 1.13.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 1b und 2a

Anlage 1.14.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 1b und 8

Anlage 1.14.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 1b und 8

Anlage 1.15.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 2a und 3

Anlage 1.15.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 2a und 3

Anlage 1.16.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 4 und 10

Anlage 1.16.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 4 und 10

Anlage 1.17.1: Verkehrsumlegung Kombination Planfall 6 und 10

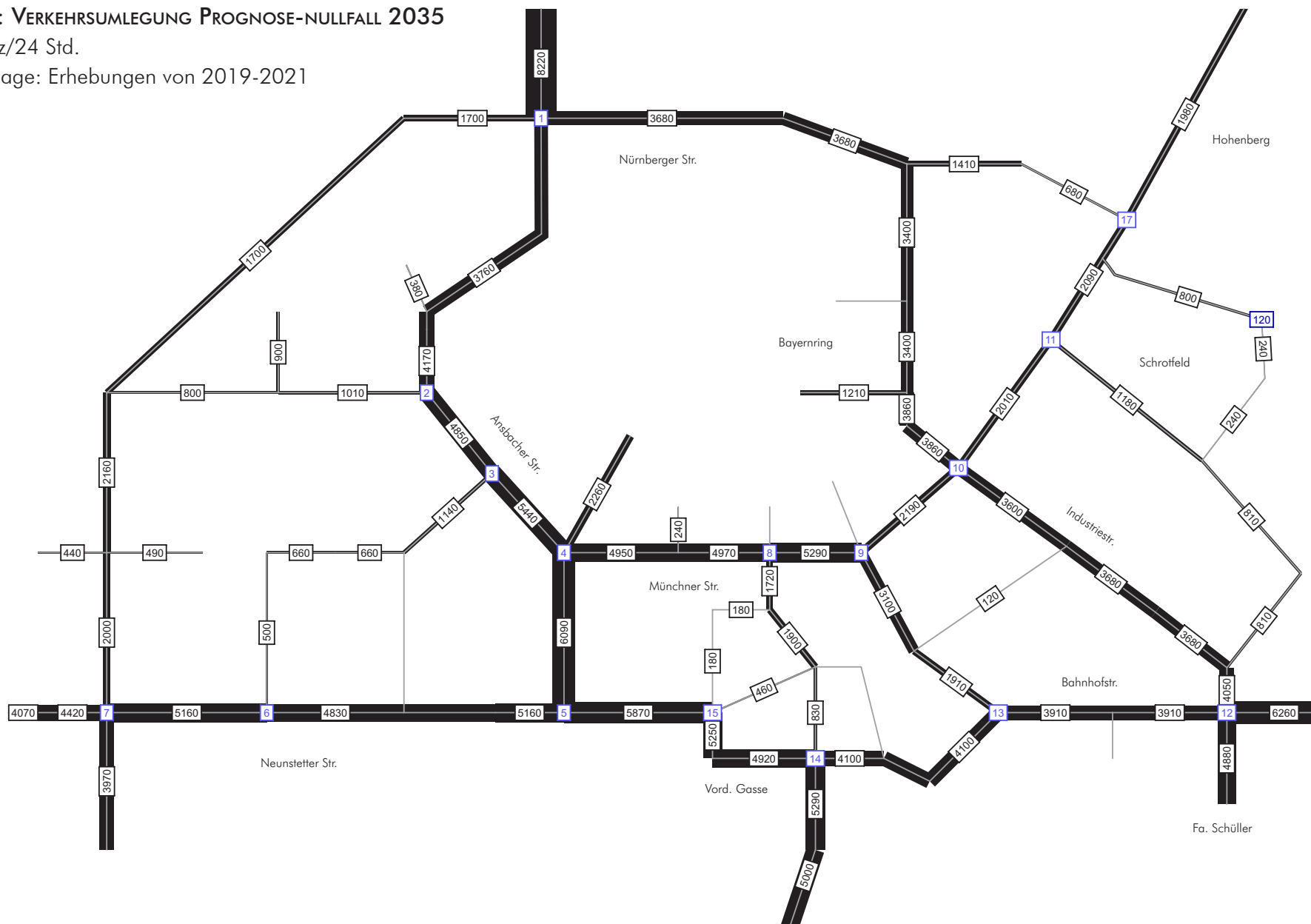
Anlage 1.17.2: Verkehrsumlegung Differenz Kombination Planfall 6 und 10

- Anlage 2: Planfälle
- Anlage 2.1: Vergleich des Prognose-Nullfalls 2035 mit den Planfällen
- Anlage 2.2: Schemaskizze Planfälle - Umgebung Herrieden
- Anlage 3: Ergebnisse verschiedener Bürgerbeteiligungen
- Anlage 3.1: Prioritätenliste der Bürgeranregungen (aus e-Mails)
- Anlage 3.2: Positive und negative Effekte der verschiedenen Umfahrungsvarianten - aus der Steuerungsgruppe vom 14.12.2020
- Anlage 4: Beispiele ÖPNV - Aushangfahrplan und Übersichtsfahrplan Beispiel Moosburg
- Anlage 5: Konzeptpläne
- Anlage 5.1: Prinzipskizze Verbesserung der Anbindung für den Kfz-Verkehr (Autobahnanbindung) - Umgebung Herrieden
- Anlage 5.2: Prinzipskizze Vorrangstraßennetz - Kernstadt
- Anlage 5.3: Verkehrskonzept Altstadt (kurzfristig)
- Anlage 5.4: Verkehrskonzept Altstadt (mittelfristig)
- Anlage 5.5: Verkehrskonzept Altstadt (langfristig)
- Anlage 5.6: Verkehrskonzept Kernstadt
- Anlage 6: Maßnahmentabelle

ANLAGE 1.1: VERKEHRSUMLEGUNG PROGNOSE-NULLFALL 2035

Zahlen in Kfz/24 Std.

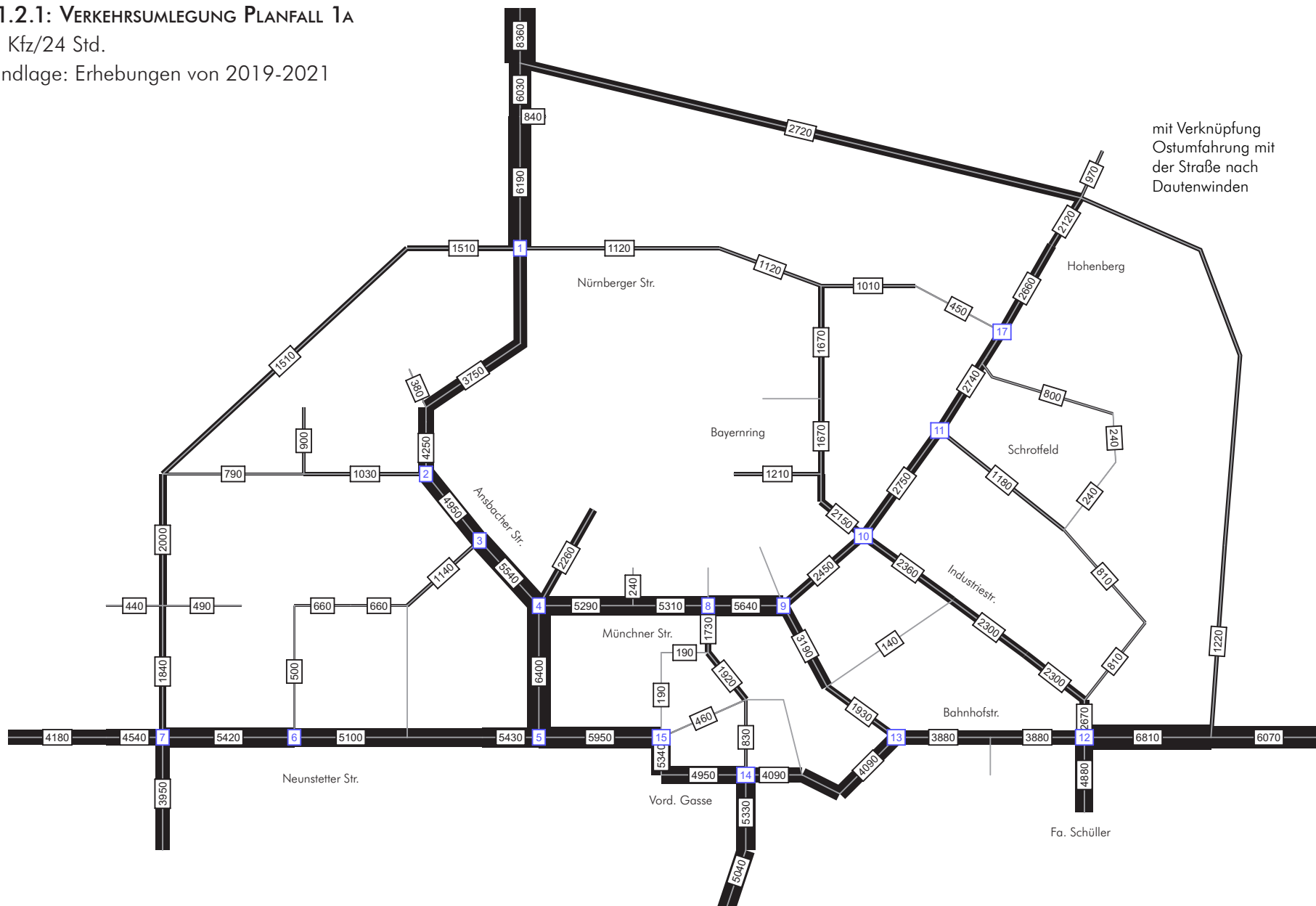
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.2.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 1A

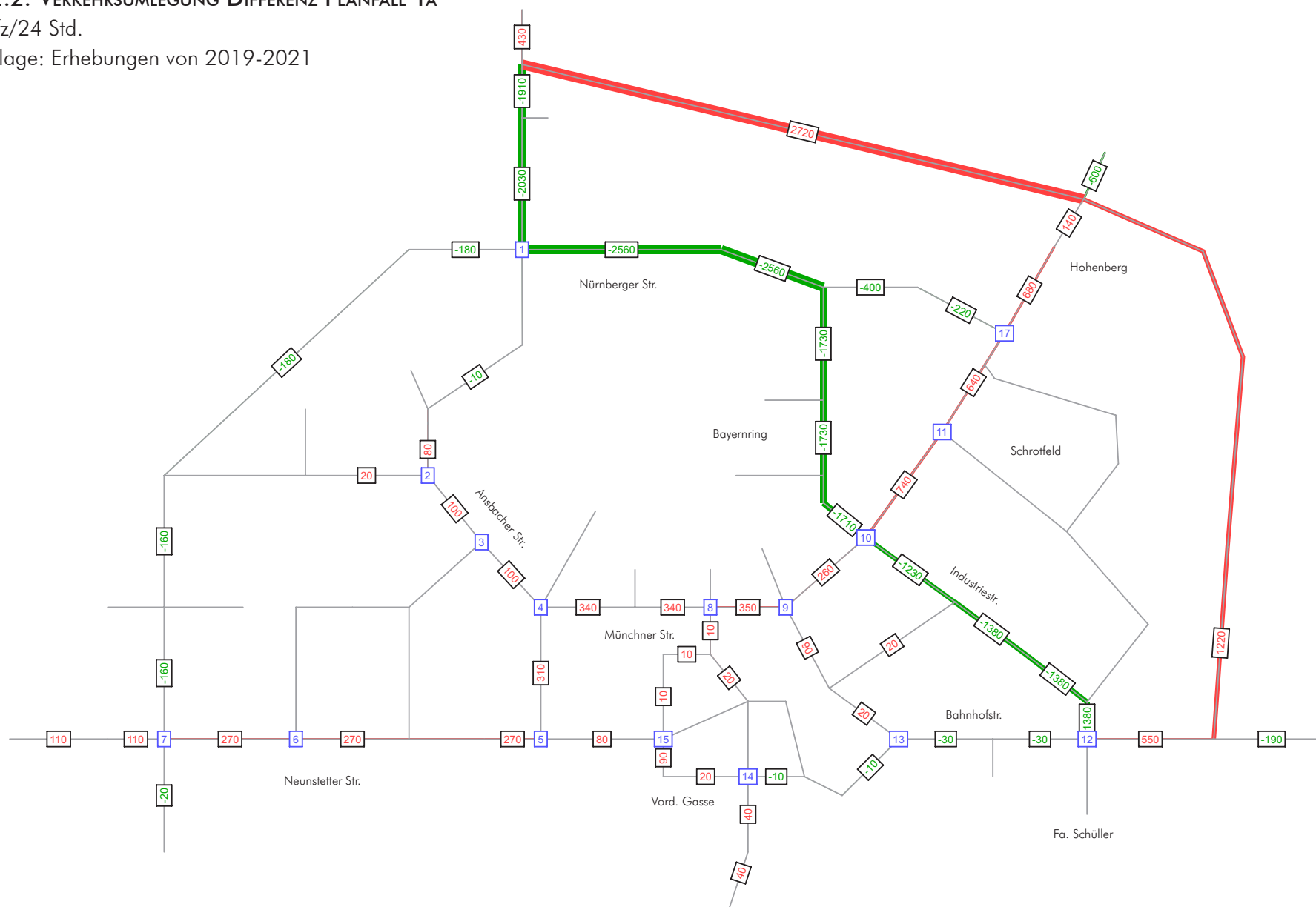
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

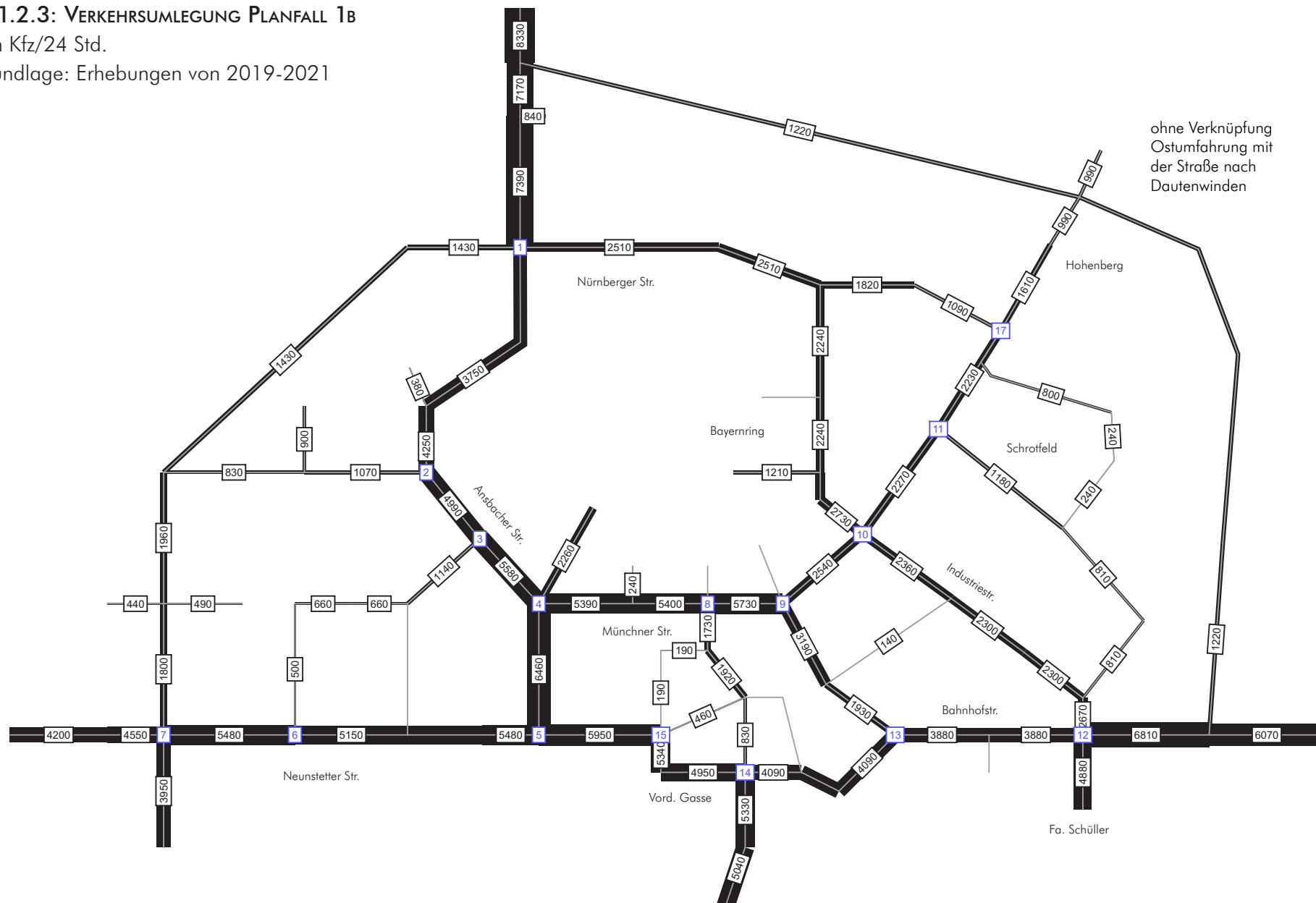
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.2.3: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 1b

Zahlen in Kfz/24 Std.

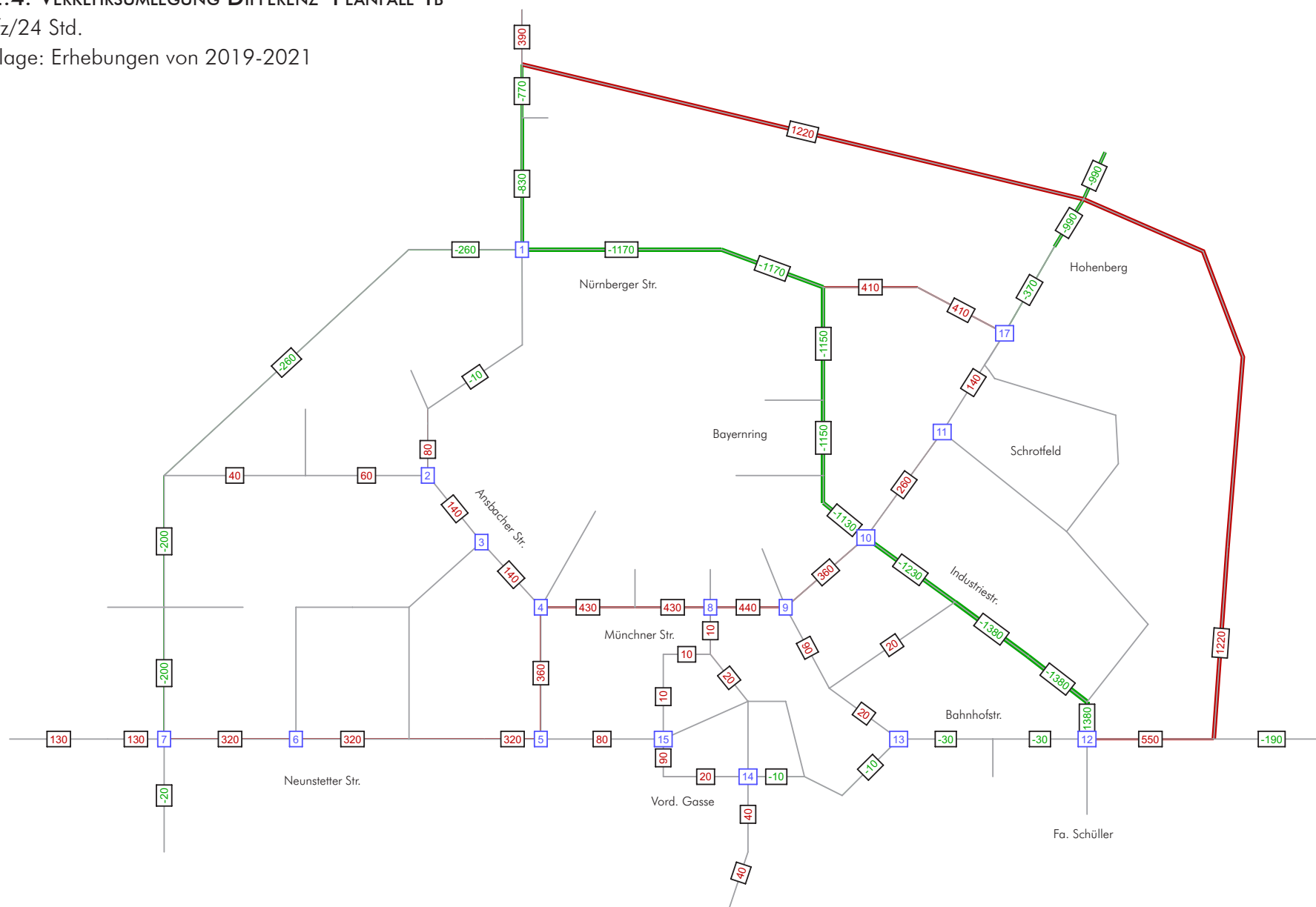
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.2.4: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ PLANFALL 1B

Zahlen in Kfz/24 Std.

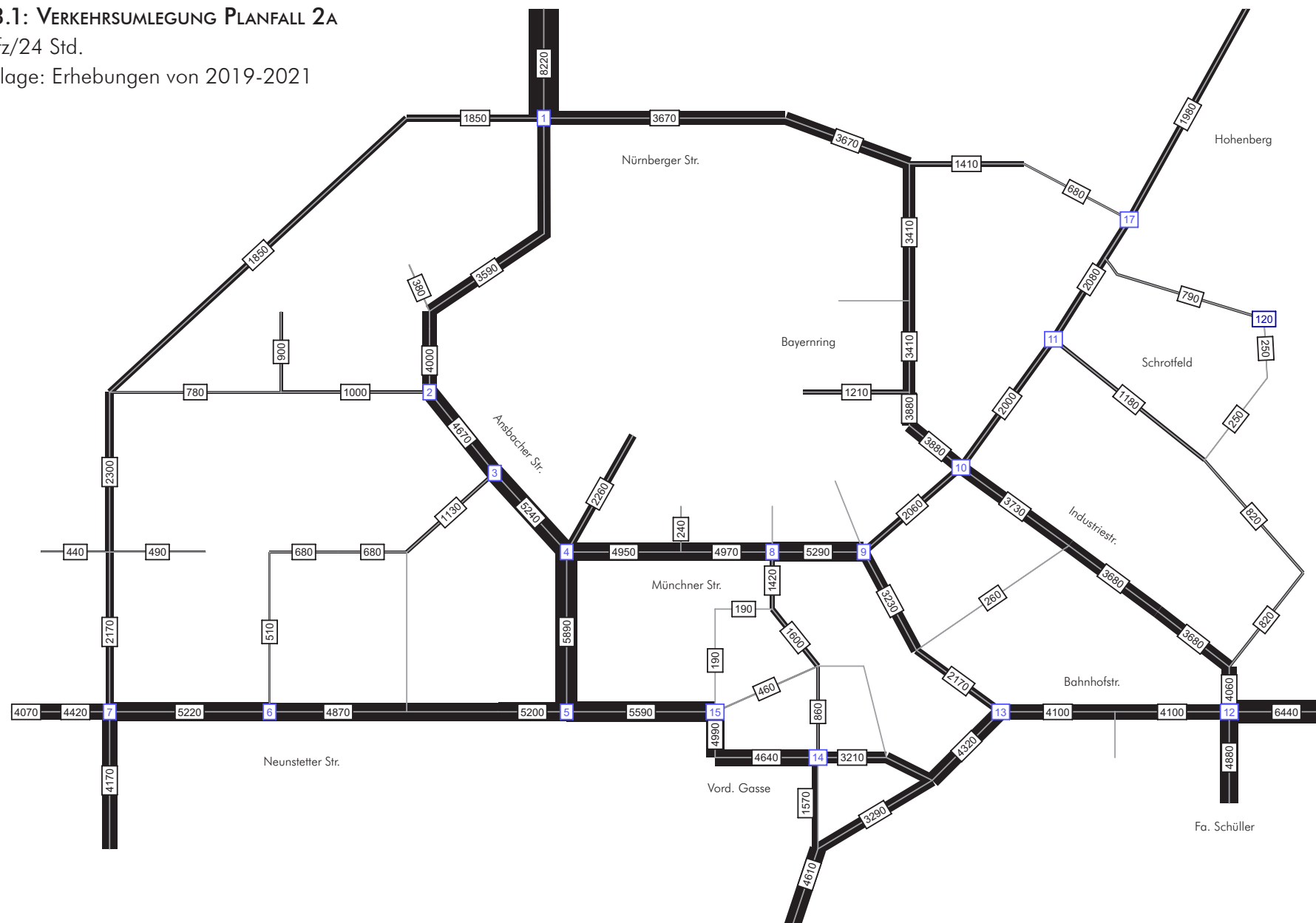
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.3.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 2A

Zahlen in Kfz/24 Std.

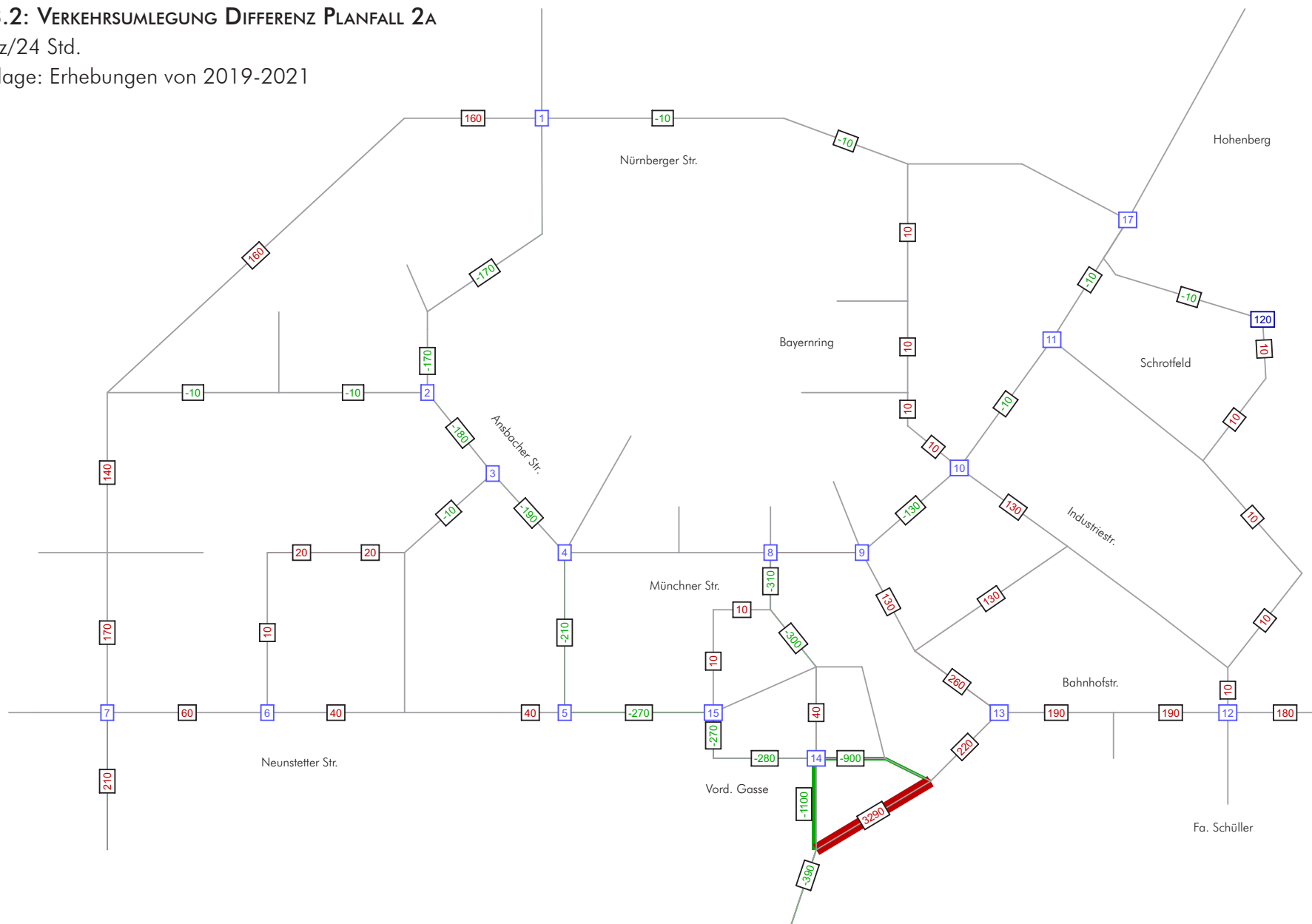
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.3.2: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ PLANFALL 2A

Zahlen in Kfz/24 Std.

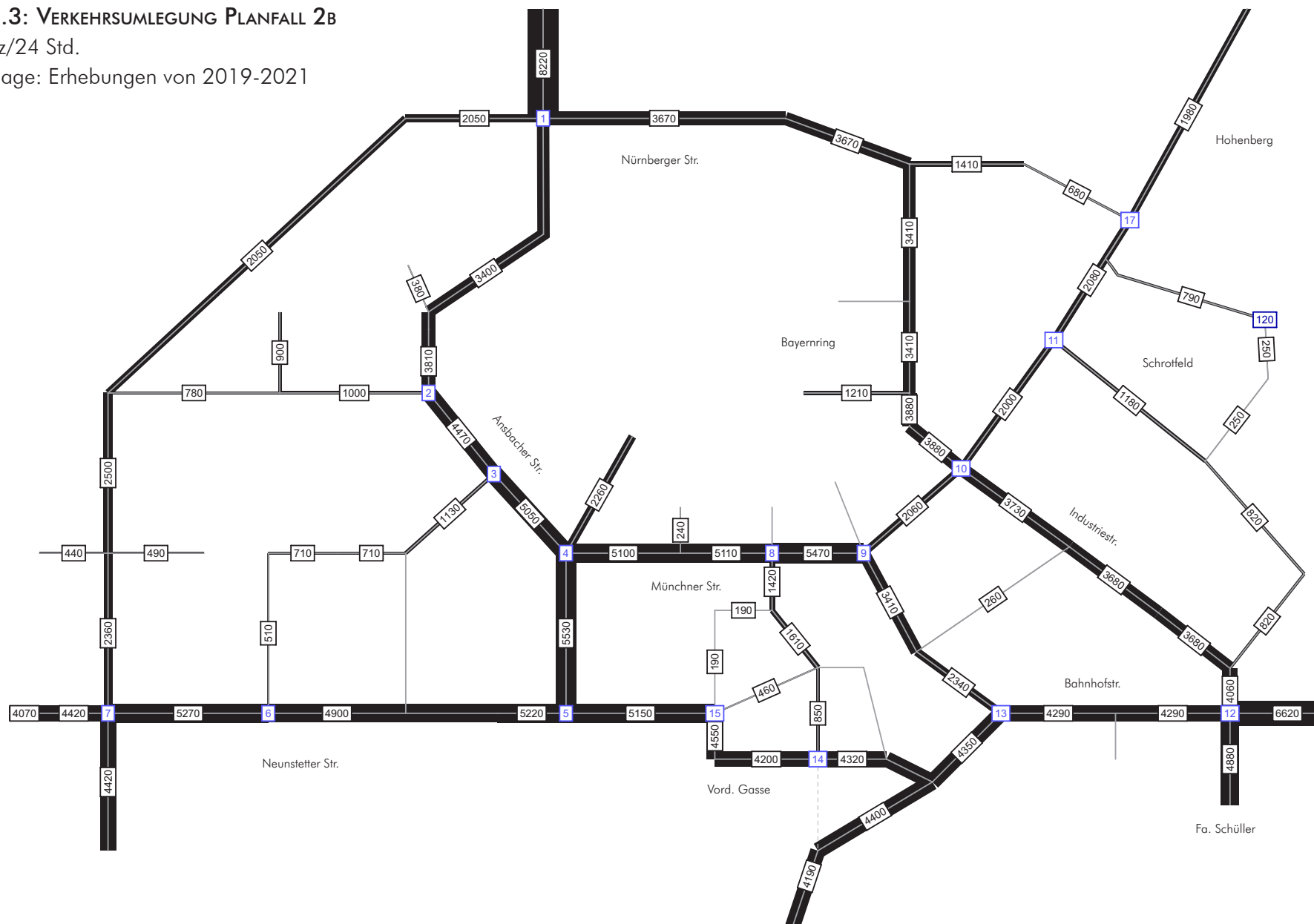
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.3.3: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 2B

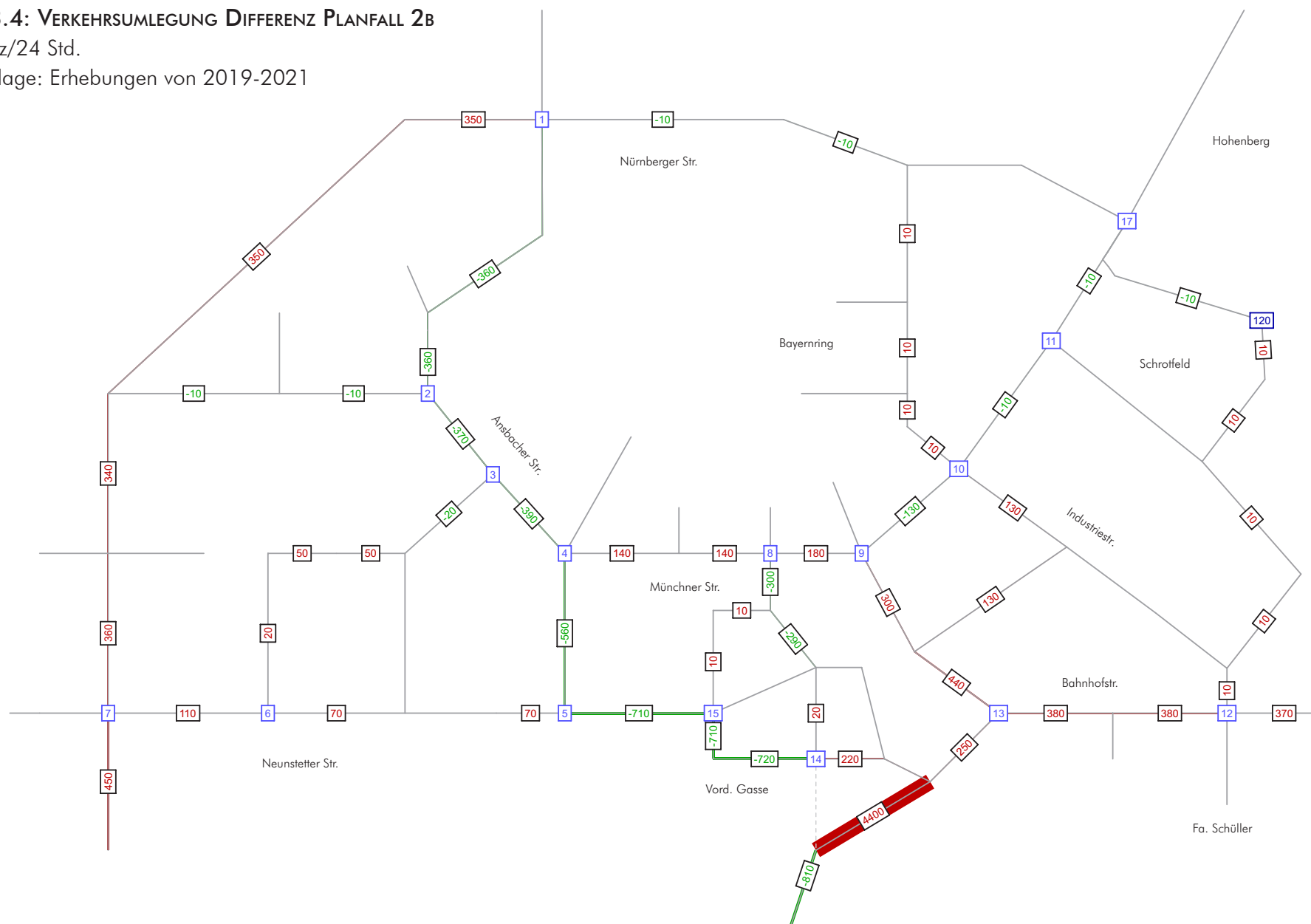
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.4.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 3

Nordumfahrung Rauenzell (im Plan nicht dargestellt)

Zahlen in Kfz/24 Std. Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

3.2: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ PLANFALL 3

z/24 Std.

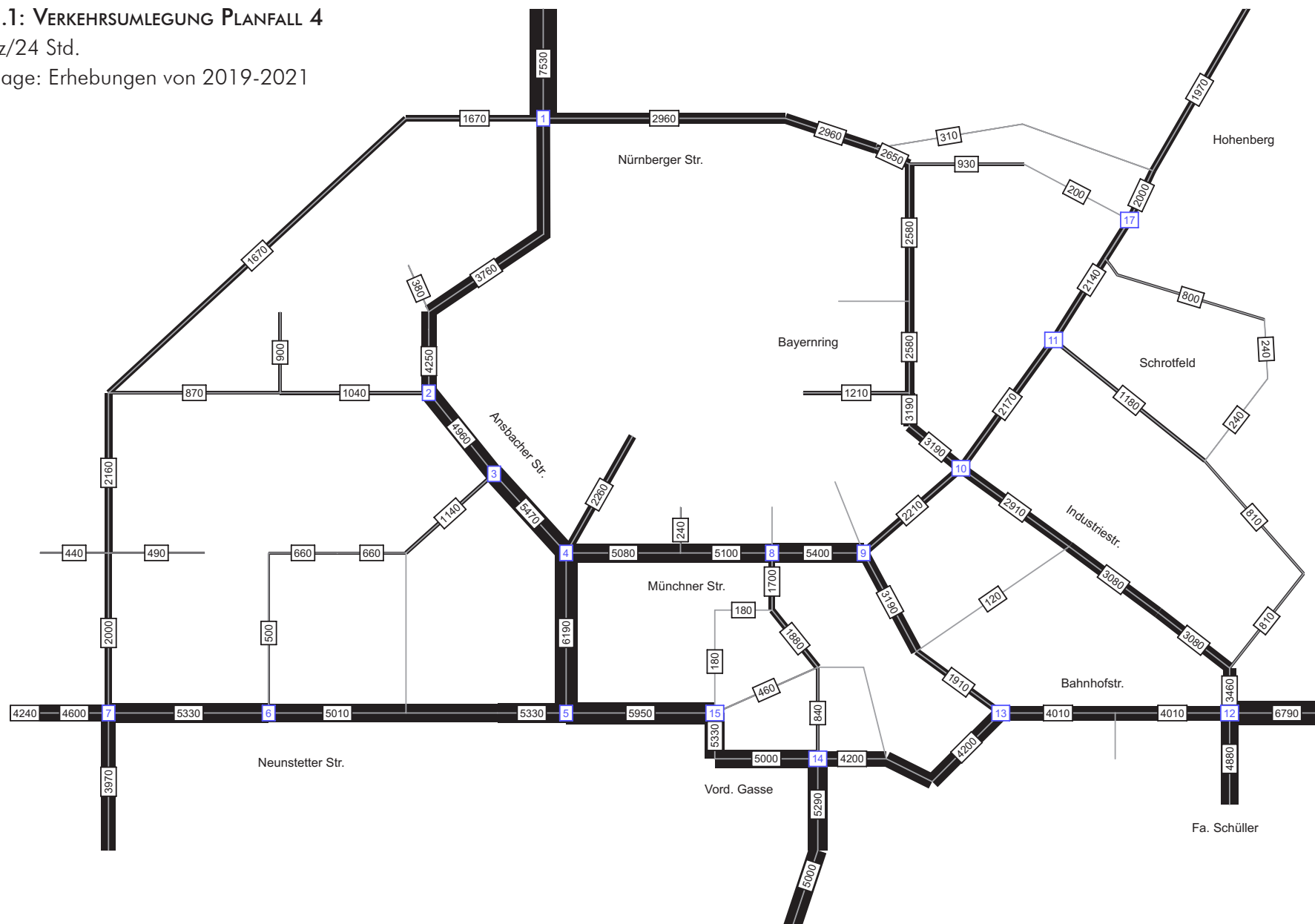
lage: Erhebungen von 2019-2021

Das Diagramm zeigt ein Straßennetz mit 17 Knoten (blau umrandete Quadrate) und 15 Kanten (grüne Linien). Die Knoten sind mit Zahlen 1 bis 17 beschriftet. Die Kanten sind mit den Zahlen 1 bis 15 beschriftet. Die Knoten sind wie folgt positioniert: 1 (oben links), 2 (Mitte links), 3 (Mitte links), 4 (Mitte links), 5 (Mitte links), 6 (Mitte links), 7 (Mitte links), 8 (Mitte links), 9 (Mitte links), 10 (Mitte links), 11 (Mitte links), 12 (Mitte links), 13 (Mitte links), 14 (Mitte links), 15 (Mitte links), 16 (Mitte links), 17 (Mitte links). Die Kanten sind wie folgt positioniert: 1 (oben links), 2 (Mitte links), 3 (Mitte links), 4 (Mitte links), 5 (Mitte links), 6 (Mitte links), 7 (Mitte links), 8 (Mitte links), 9 (Mitte links), 10 (Mitte links), 11 (Mitte links), 12 (Mitte links), 13 (Mitte links), 14 (Mitte links), 15 (Mitte links). Die Knoten sind wie folgt positioniert: 1 (oben links), 2 (Mitte links), 3 (Mitte links), 4 (Mitte links), 5 (Mitte links), 6 (Mitte links), 7 (Mitte links), 8 (Mitte links), 9 (Mitte links), 10 (Mitte links), 11 (Mitte links), 12 (Mitte links), 13 (Mitte links), 14 (Mitte links), 15 (Mitte links), 16 (Mitte links), 17 (Mitte links). Die Kanten sind wie folgt positioniert: 1 (oben links), 2 (Mitte links), 3 (Mitte links), 4 (Mitte links), 5 (Mitte links), 6 (Mitte links), 7 (Mitte links), 8 (Mitte links), 9 (Mitte links), 10 (Mitte links), 11 (Mitte links), 12 (Mitte links), 13 (Mitte links), 14 (Mitte links), 15 (Mitte links).

ANLAGE 1.5.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 4

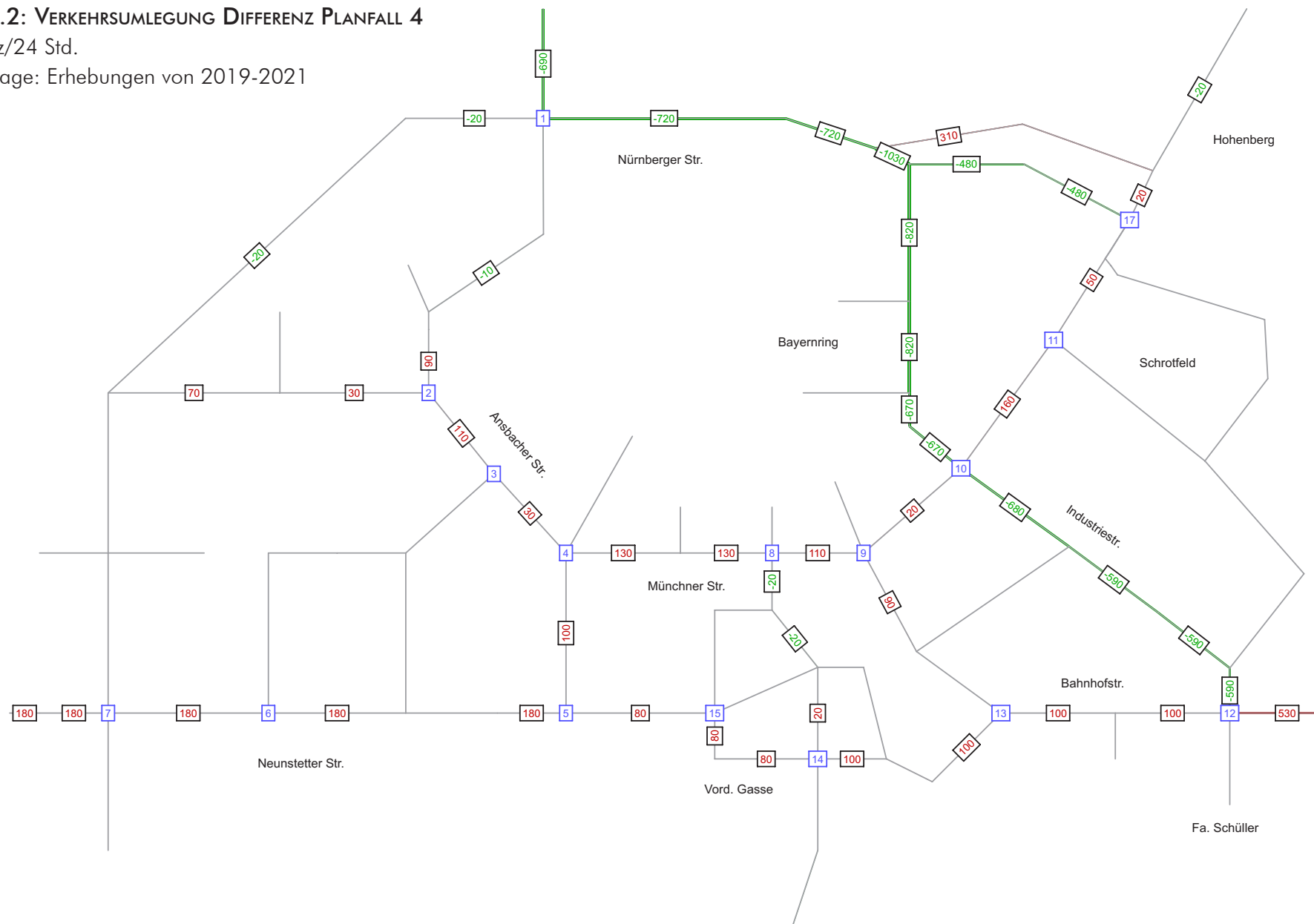
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

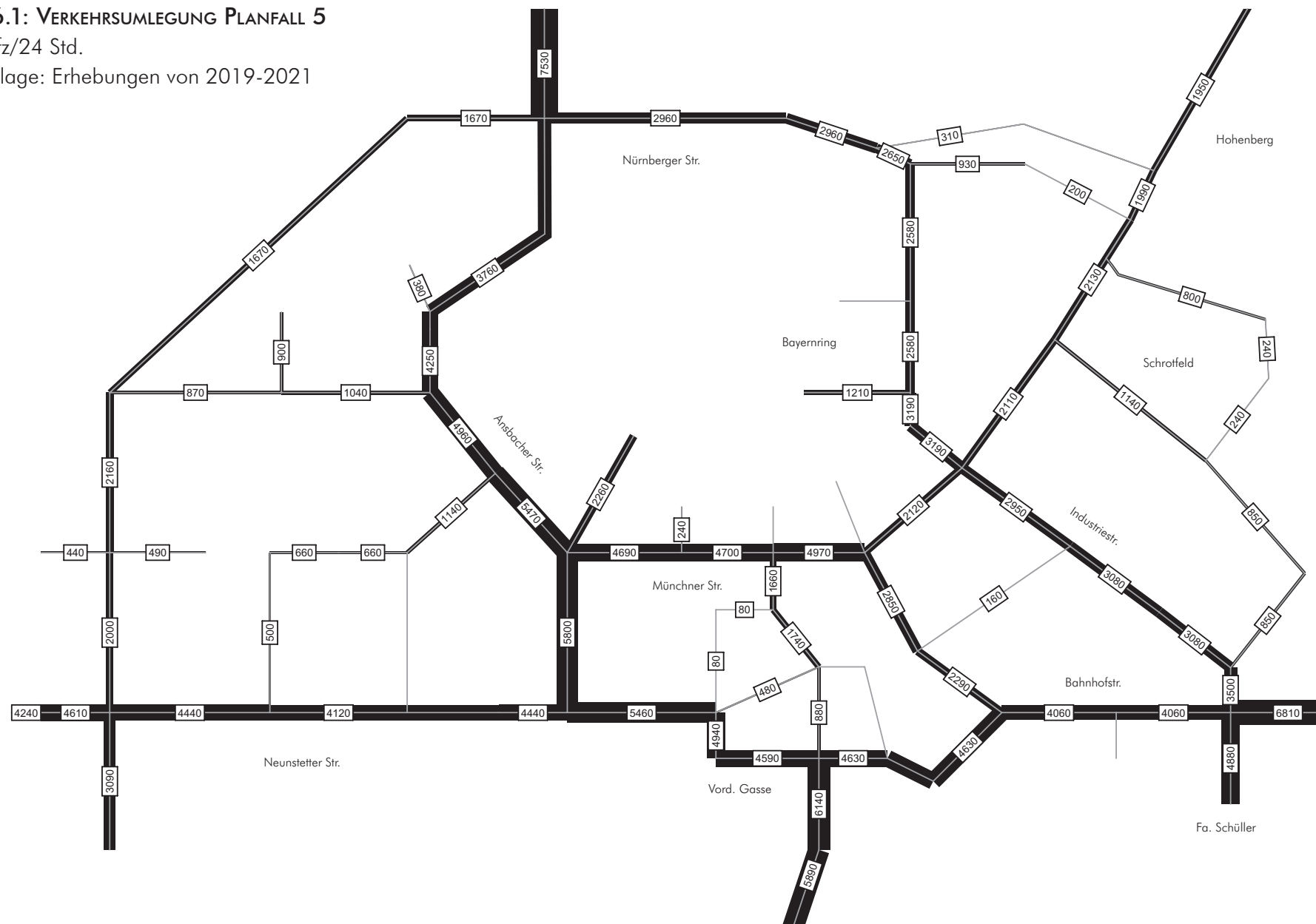
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.6.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 5

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



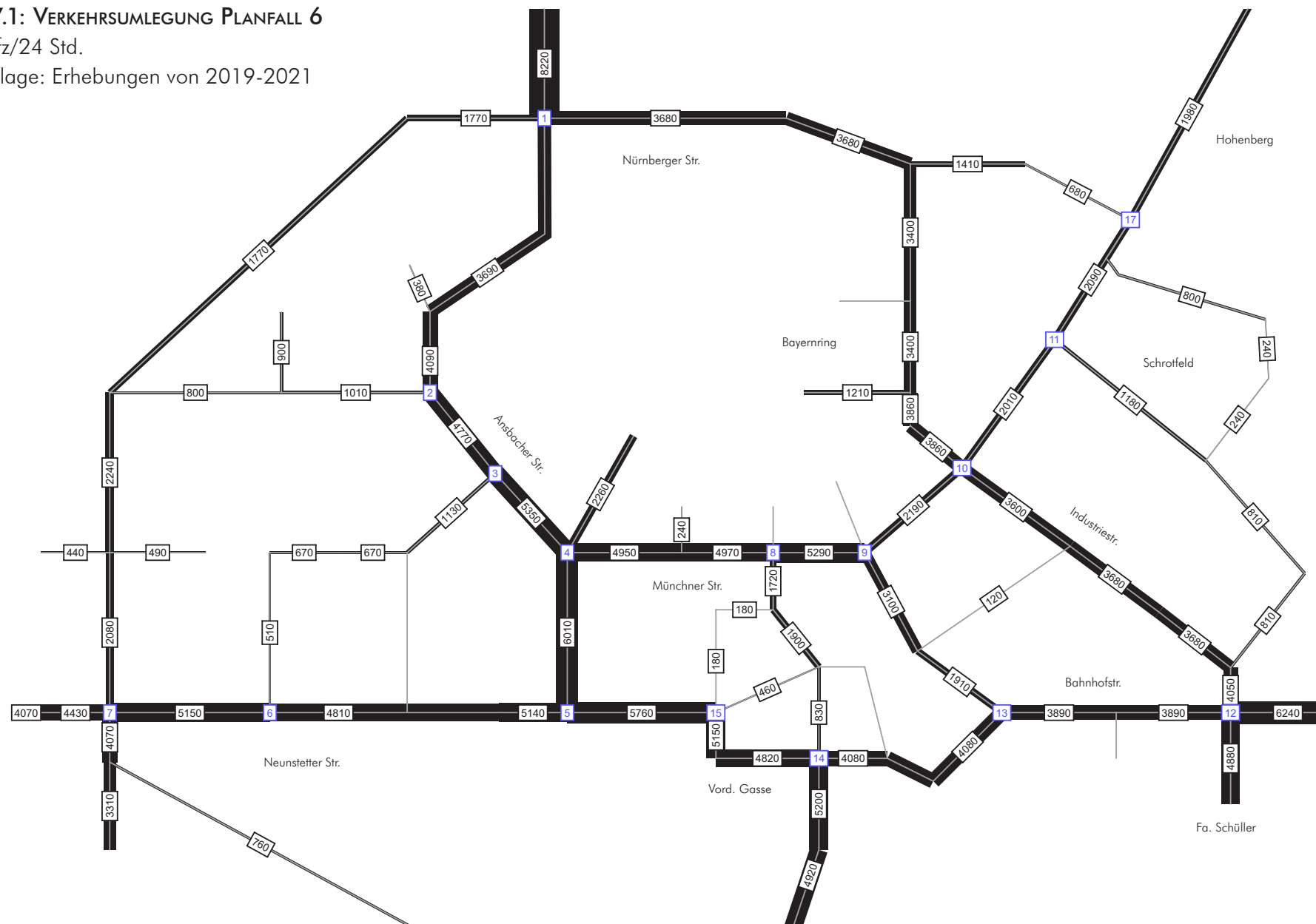
Zahlen in Kfz/24 Std.

Diagramm zur Verkehrsplanung: Differenzplanfall 5. Es zeigt ein Straßennetz mit verschiedenen Straßen wie Nürnberger Str., Ansbacher Str., Münchner Str., Neunstetter Str., Vord. Gasse, Bahnhofstr., Fa. Schüller, Hohenberg, Schrottfeld und Industriefstr. Die Straßen sind mit grünen und roten Linien markiert, die die Differenzwerte zwischen den Erhebungen von 2019 und 2021 darstellen. Die Werte sind in Boxen auf den Straßen eingezeichnet.

ANLAGE 1.7.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 6

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



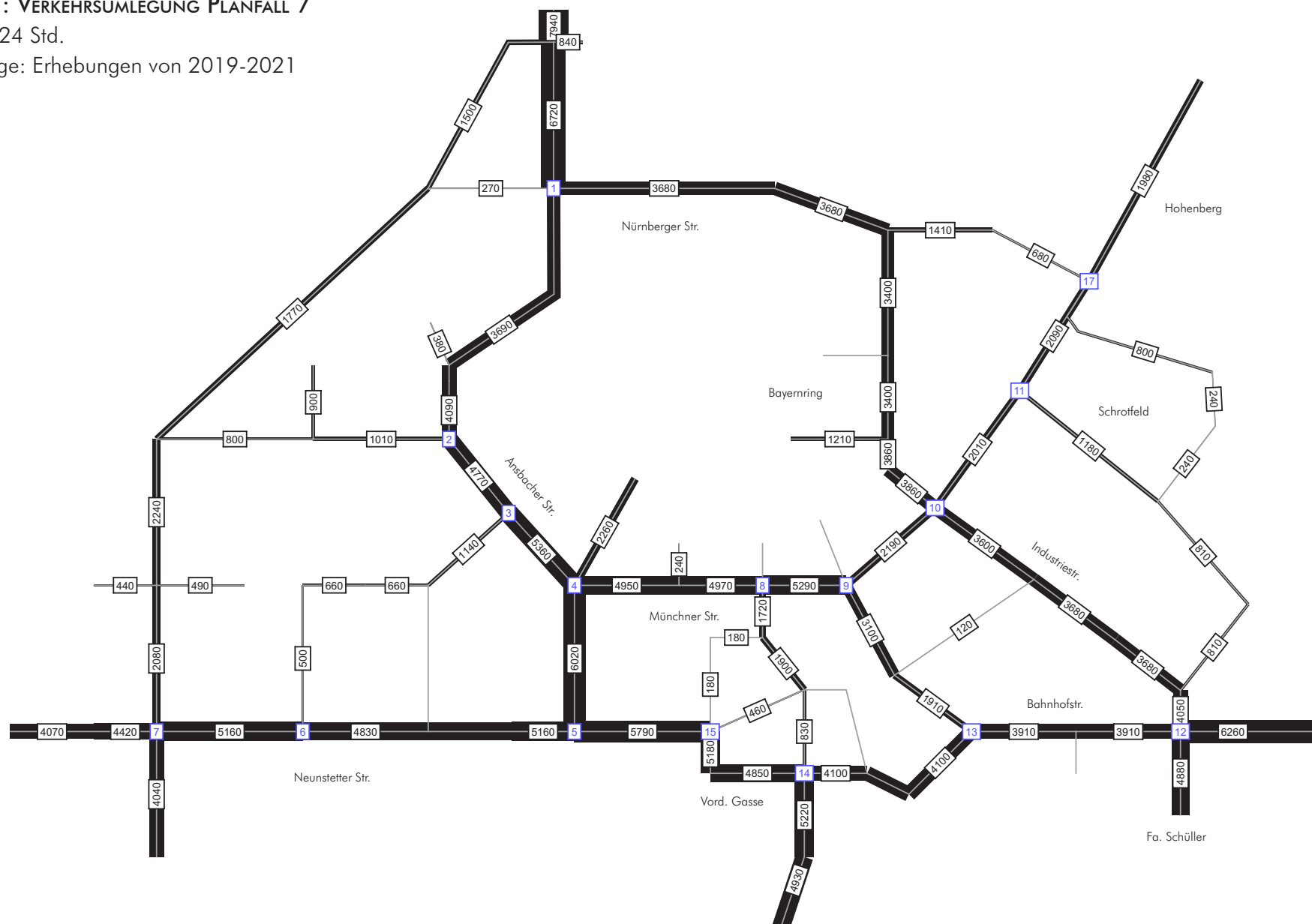
Zahlen in Kfz/24 Std.

[illegible]

ANLAGE 1.8.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 7

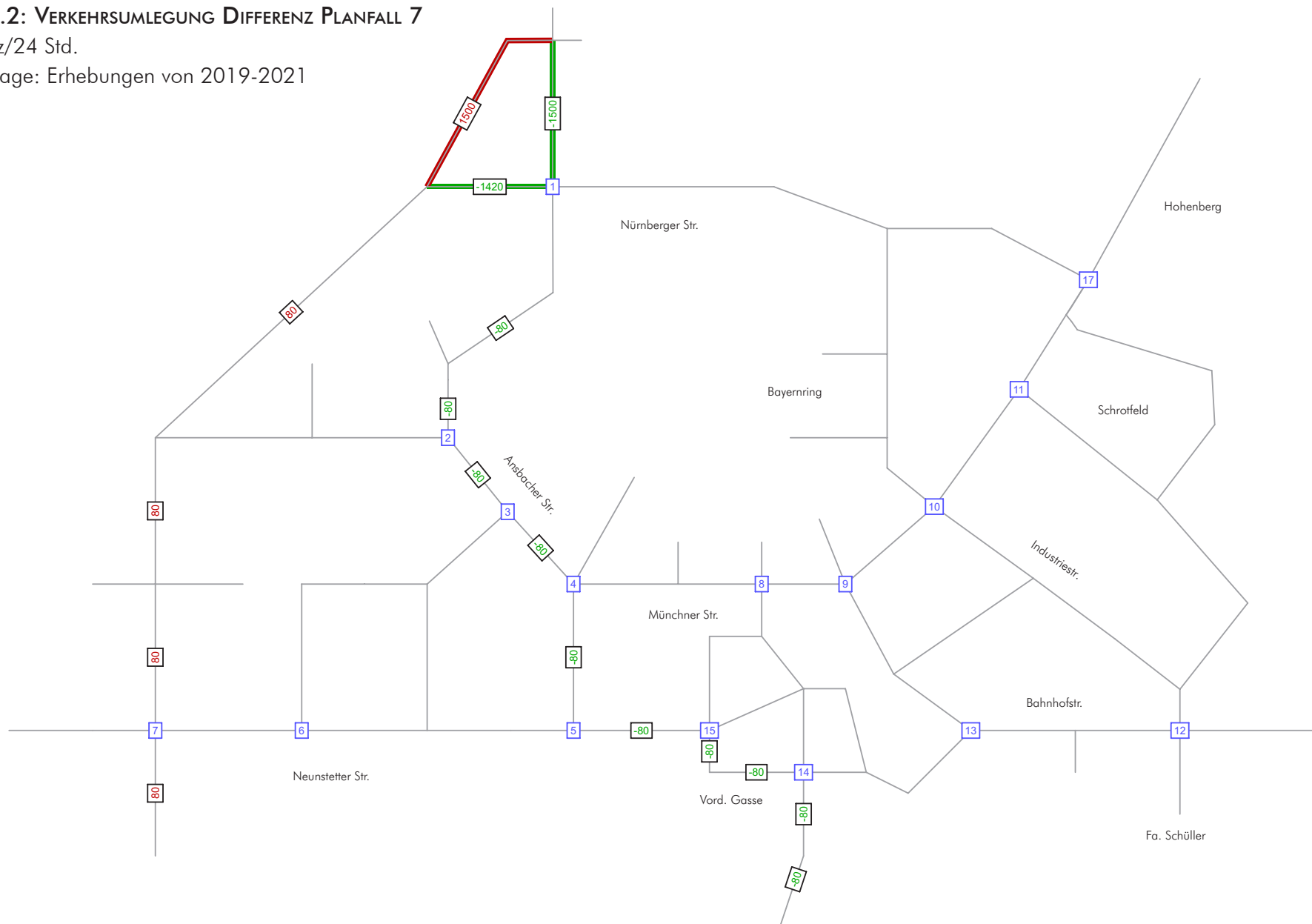
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

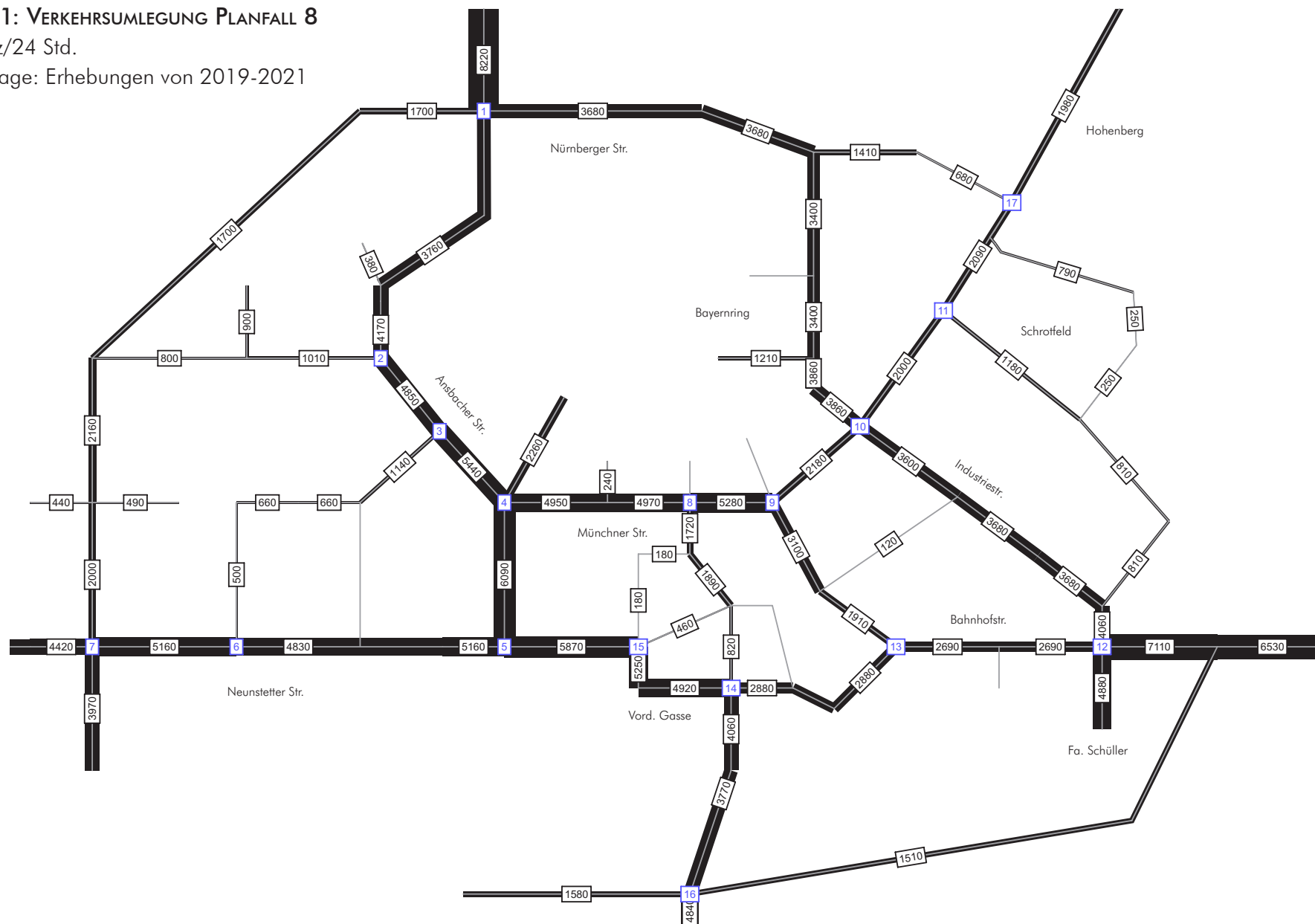
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.9.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 8

Zahlen in Kfz/24 Std.

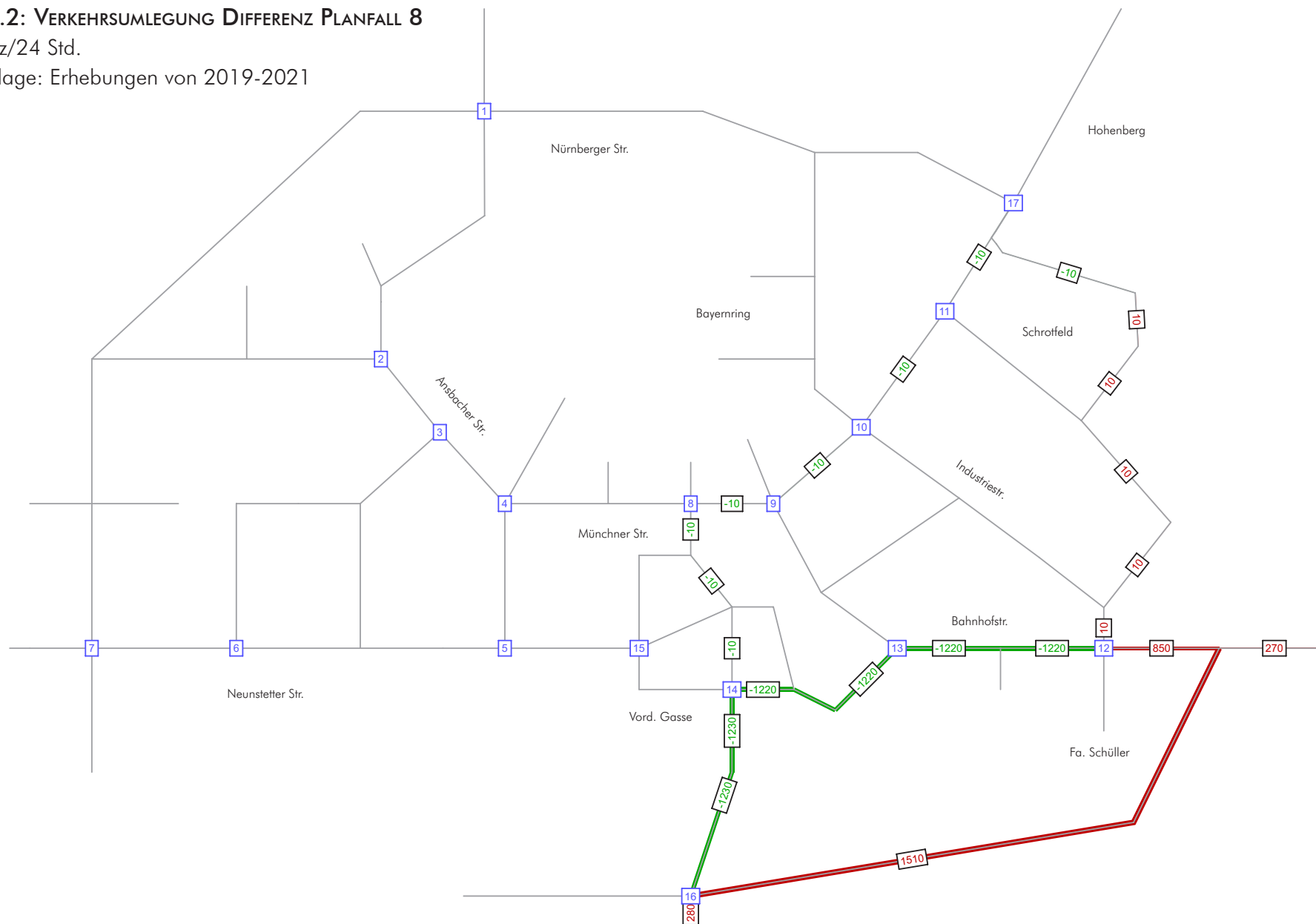
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.9.2: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ PLANFALL 8

Zahlen in Kfz/24 Std.

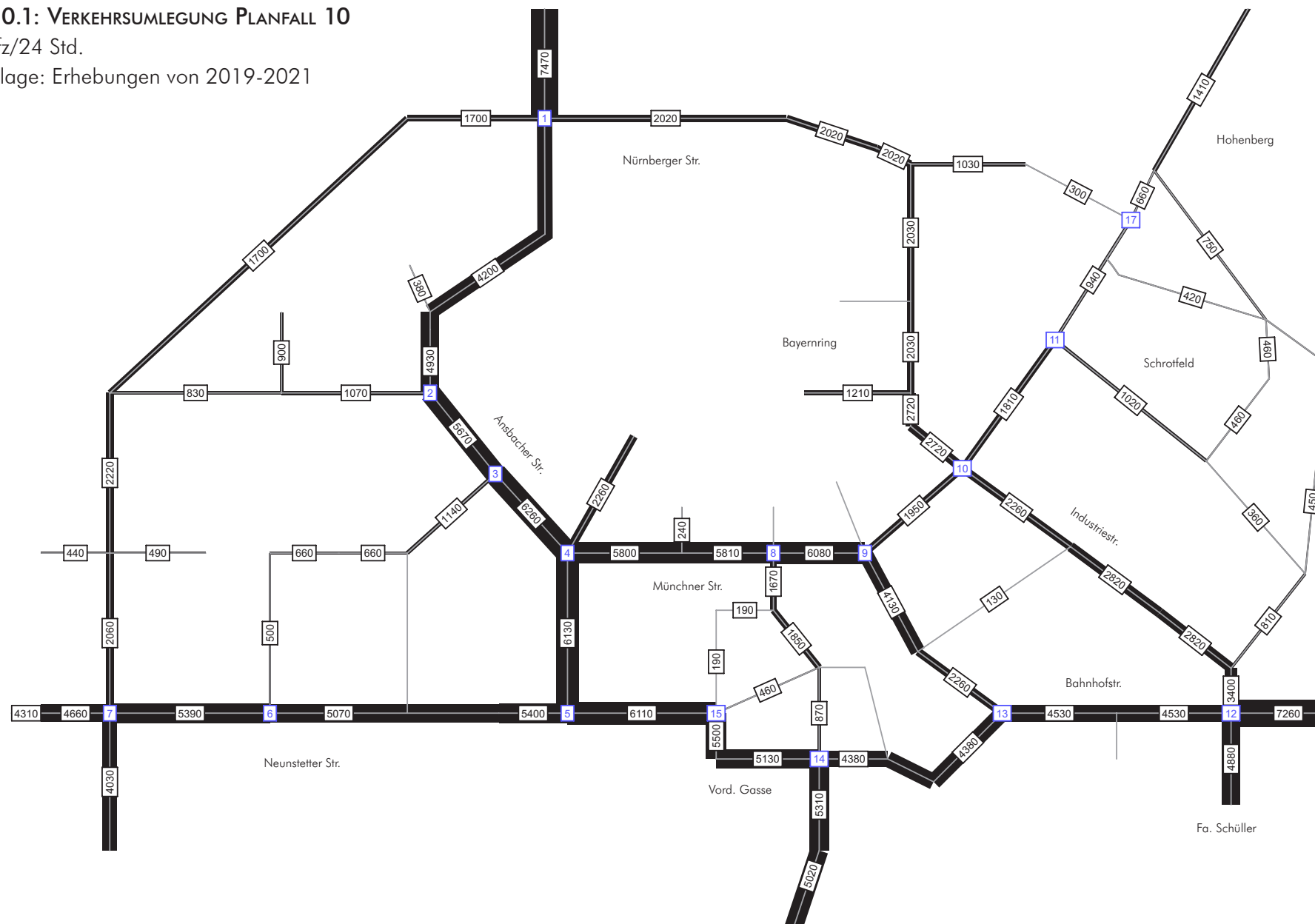
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.10.1: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 10

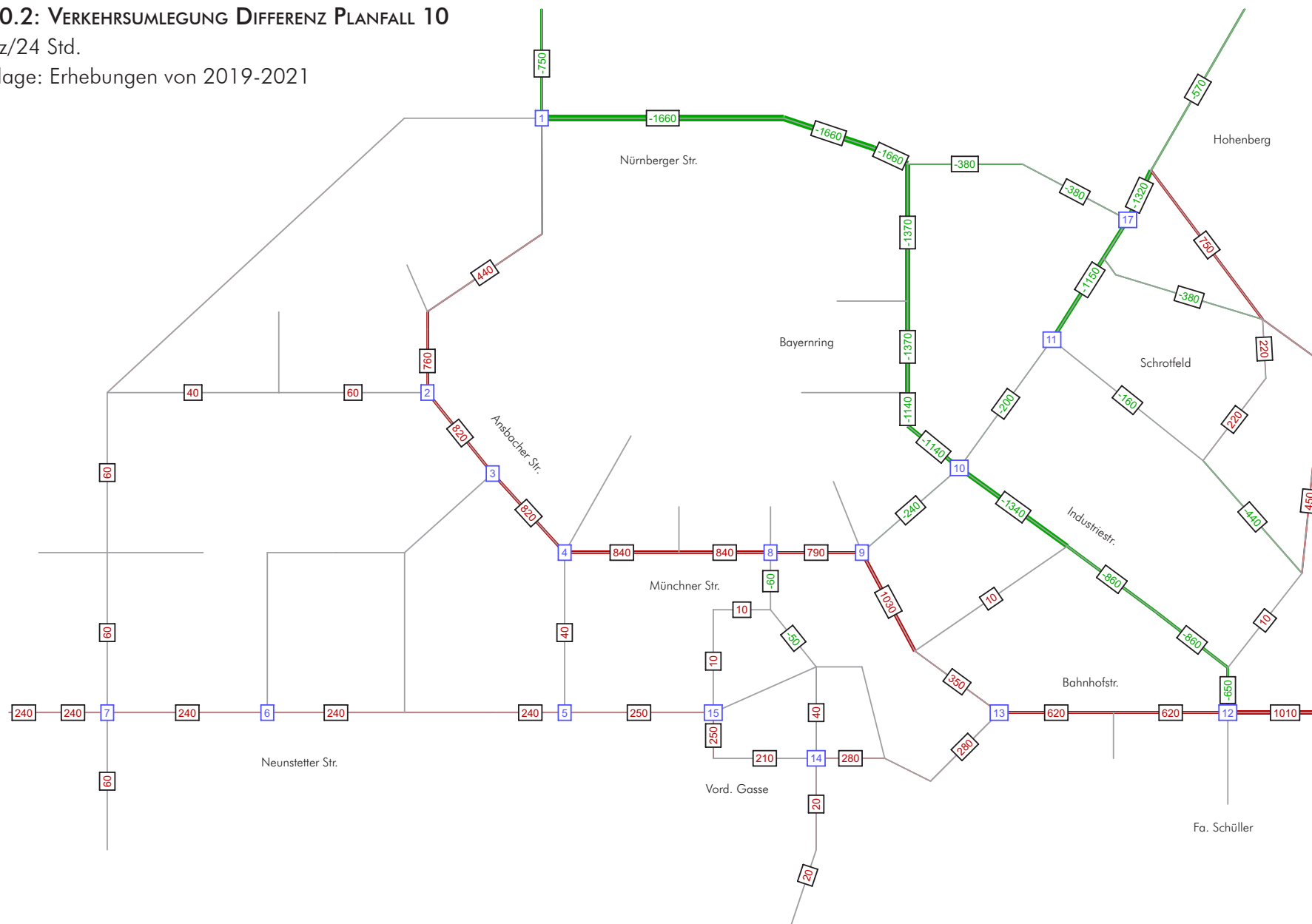
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

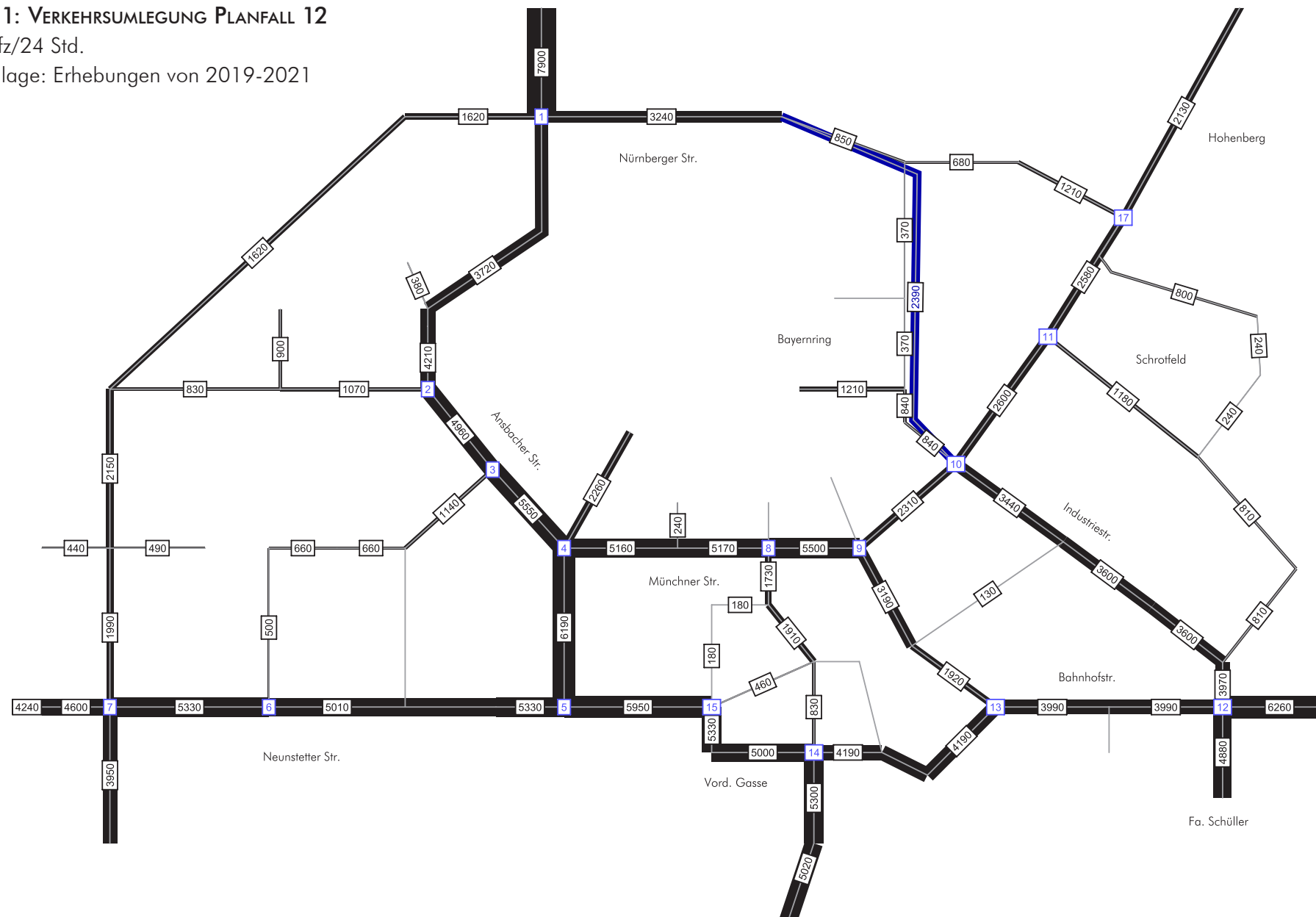
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.11: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 12

Zahlen in Kfz/24 Std.

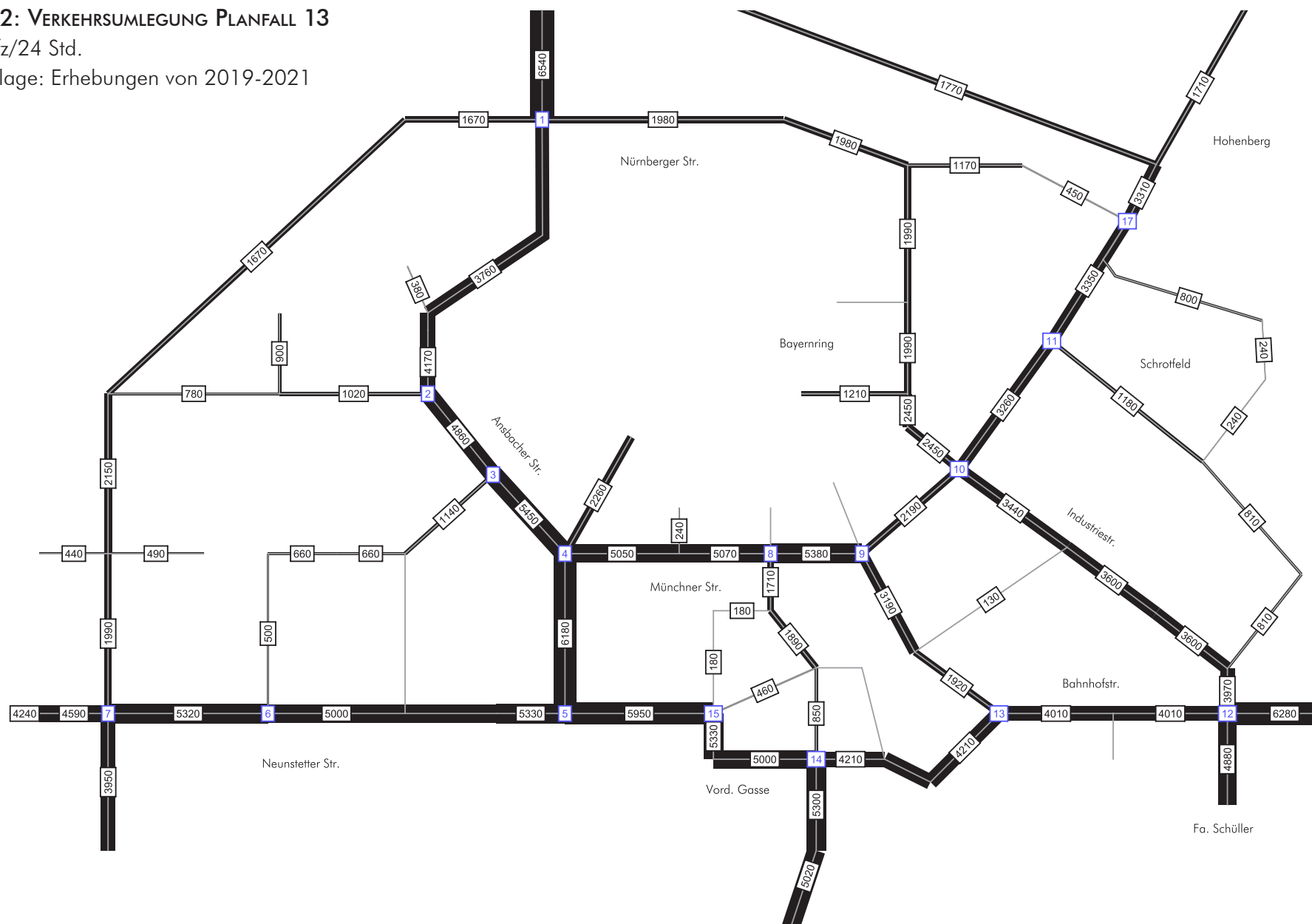
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.12: VERKEHRSUMLEGUNG PLANFALL 13

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

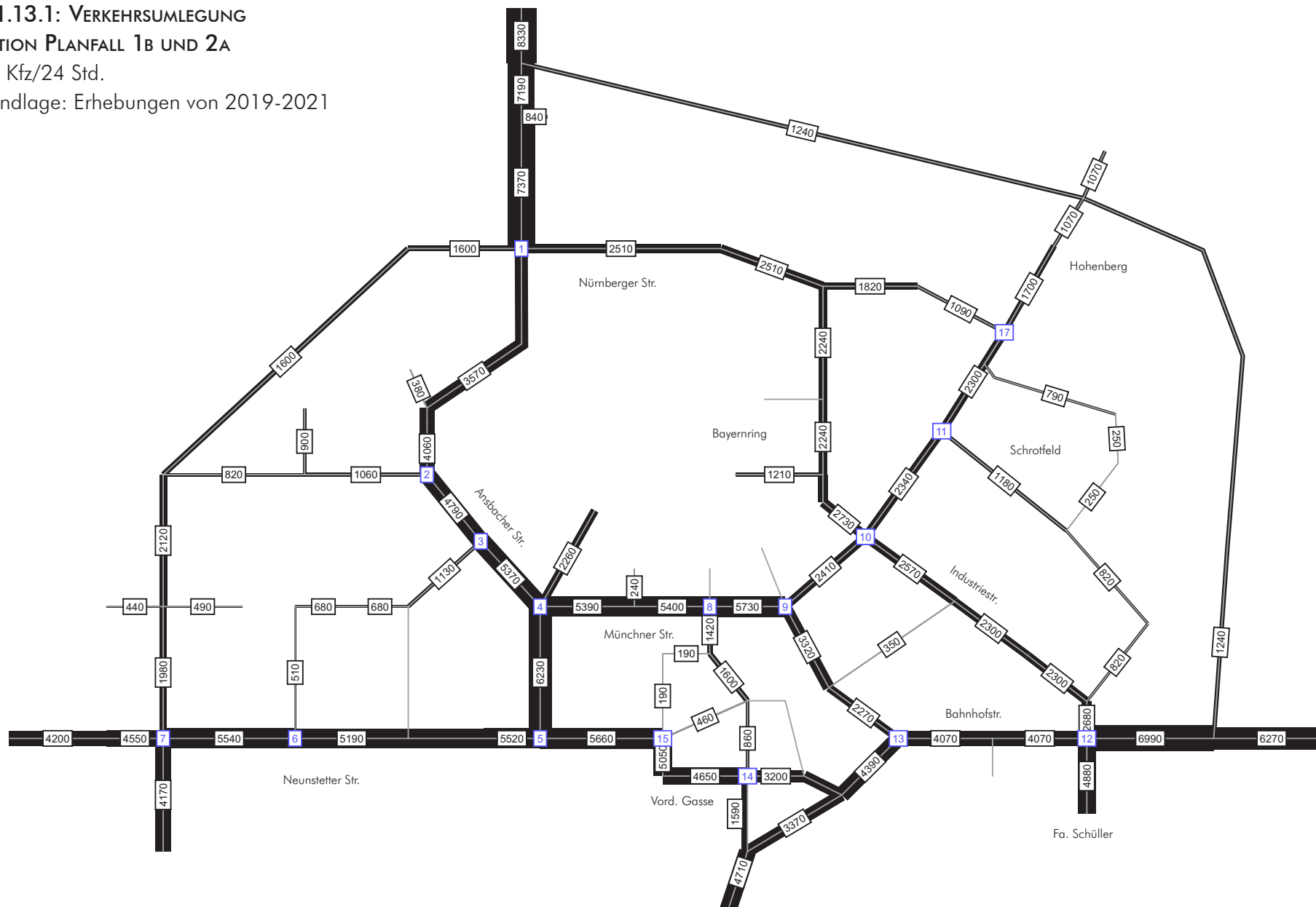


ANLAGE 1.13.1: VERKEHRSUMLEGUNG

KOMBINATION PLANFALL 1B UND 2A

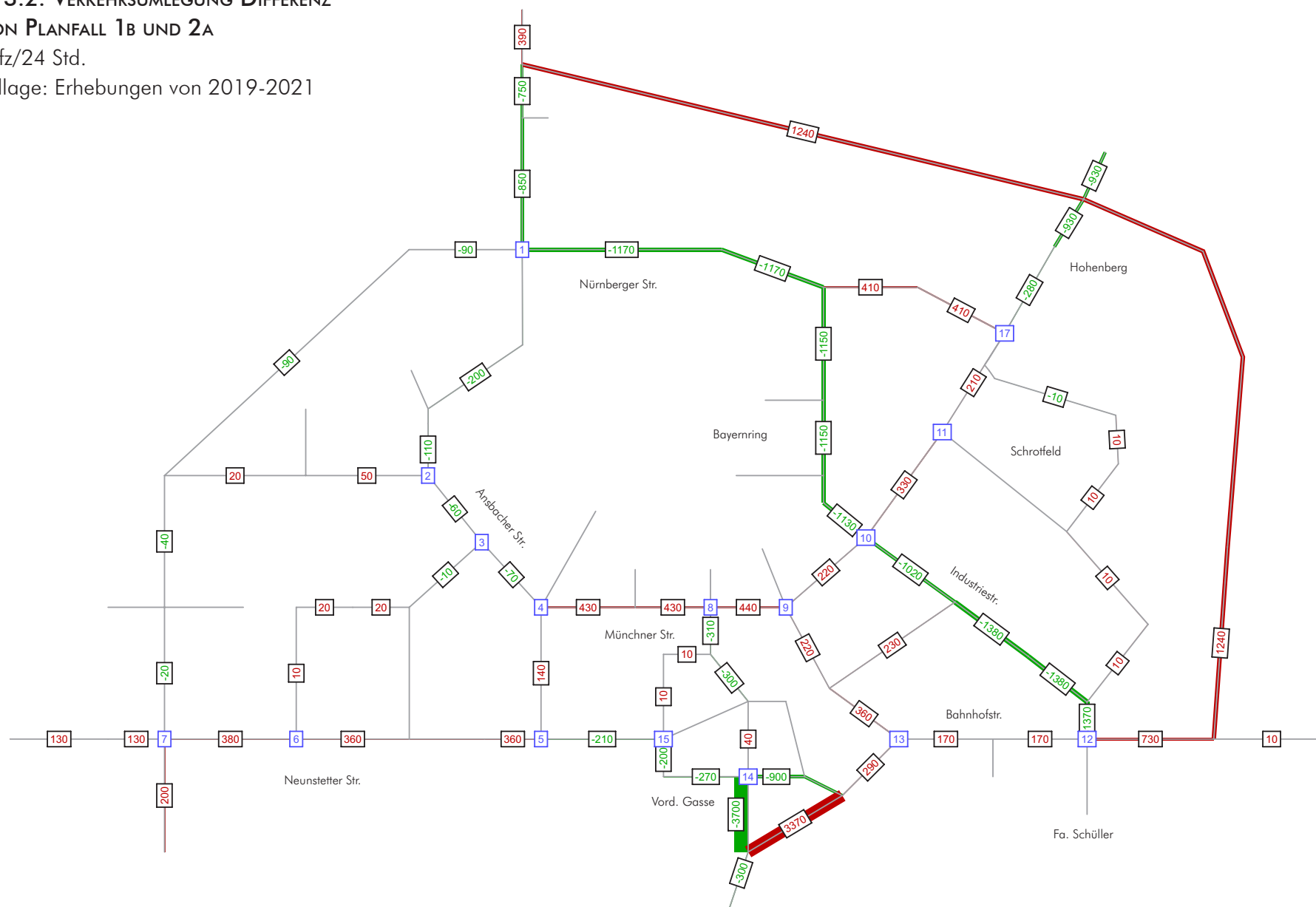
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



KOMBINATION PLANFALL 1B UND 2A

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

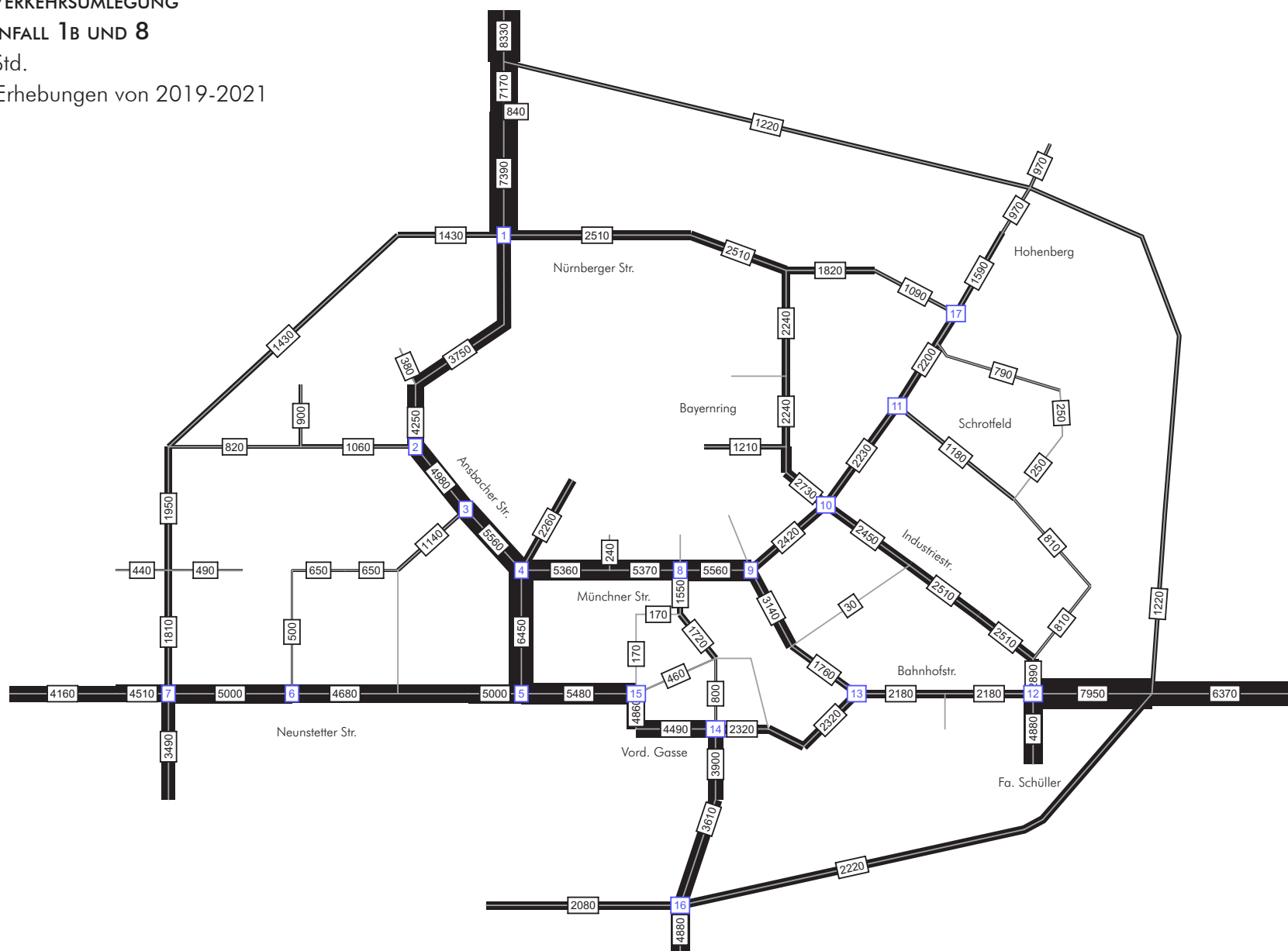


ANLAGE 1.14.1: VERKEHRSUMLEGUNG

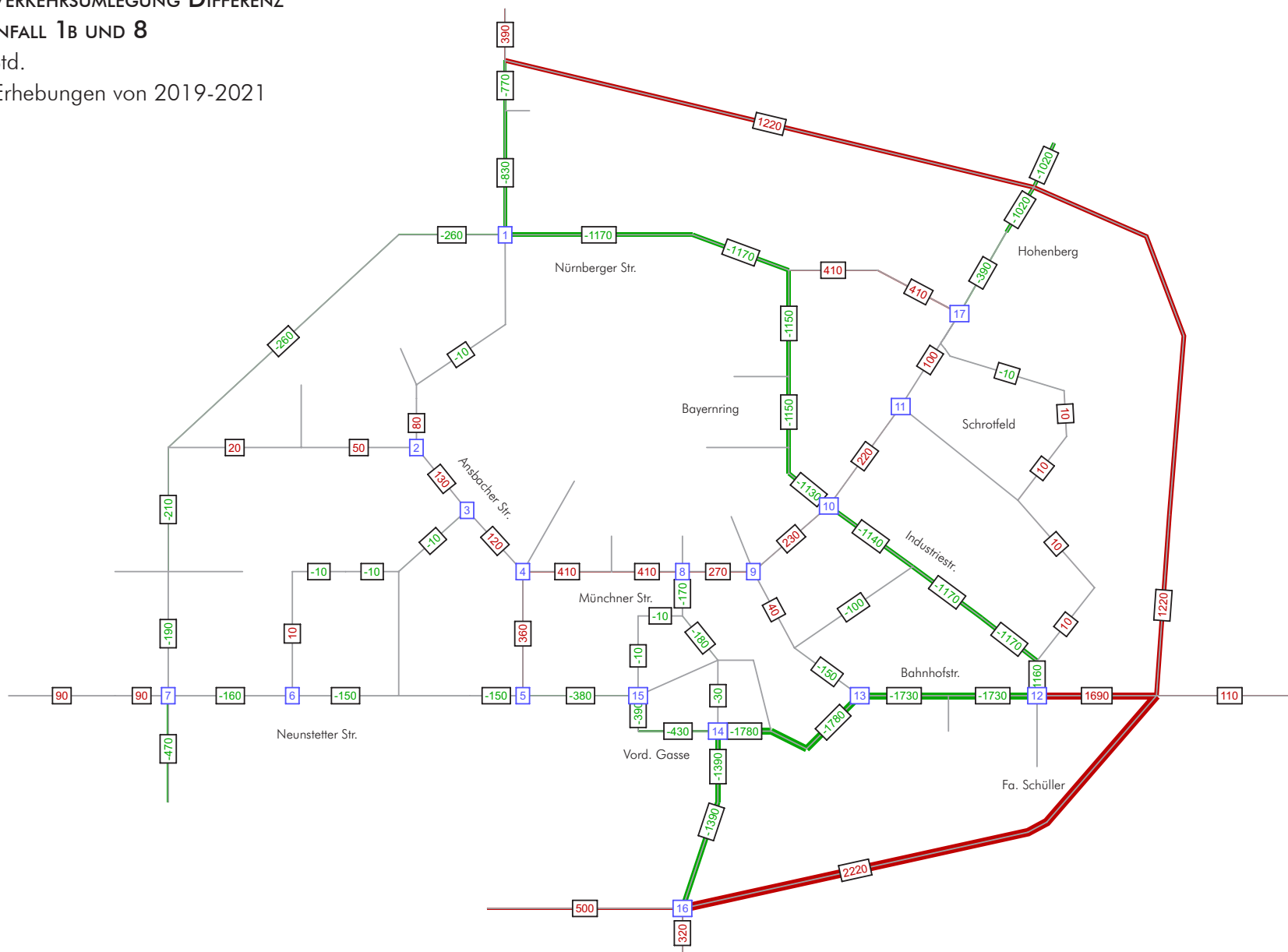
KOMBINATION PLANFALL 1B UND 8

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

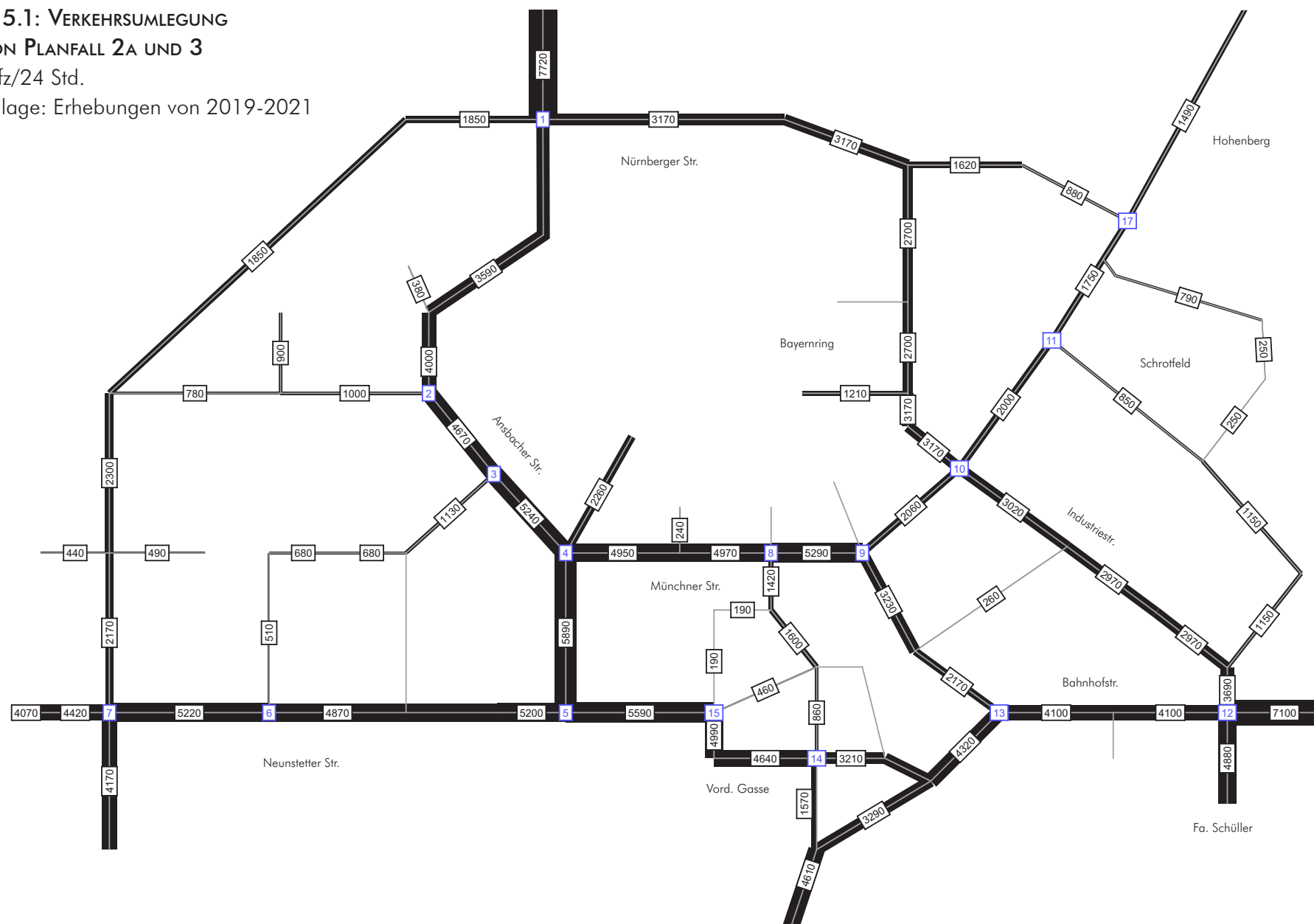


ANLAGE 1.15.1: VERKEHRSUMLEGUNG

KOMBINATION PLANFALL 2A UND 3

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

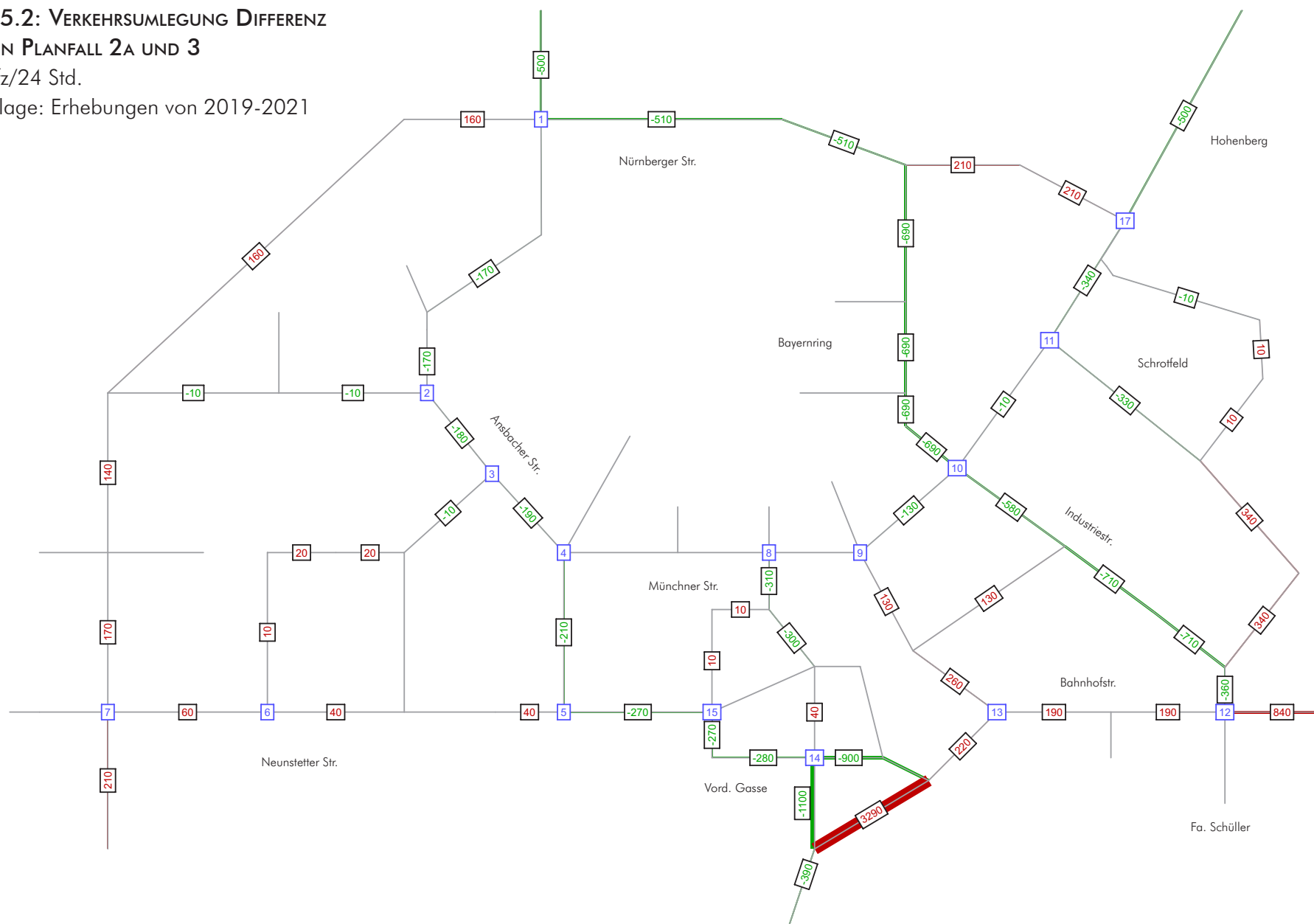


ANLAGE 1.15.2: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ

KOMBINATION PLANFALL 2A UND 3

Zahlen in Kfz/24 Std.

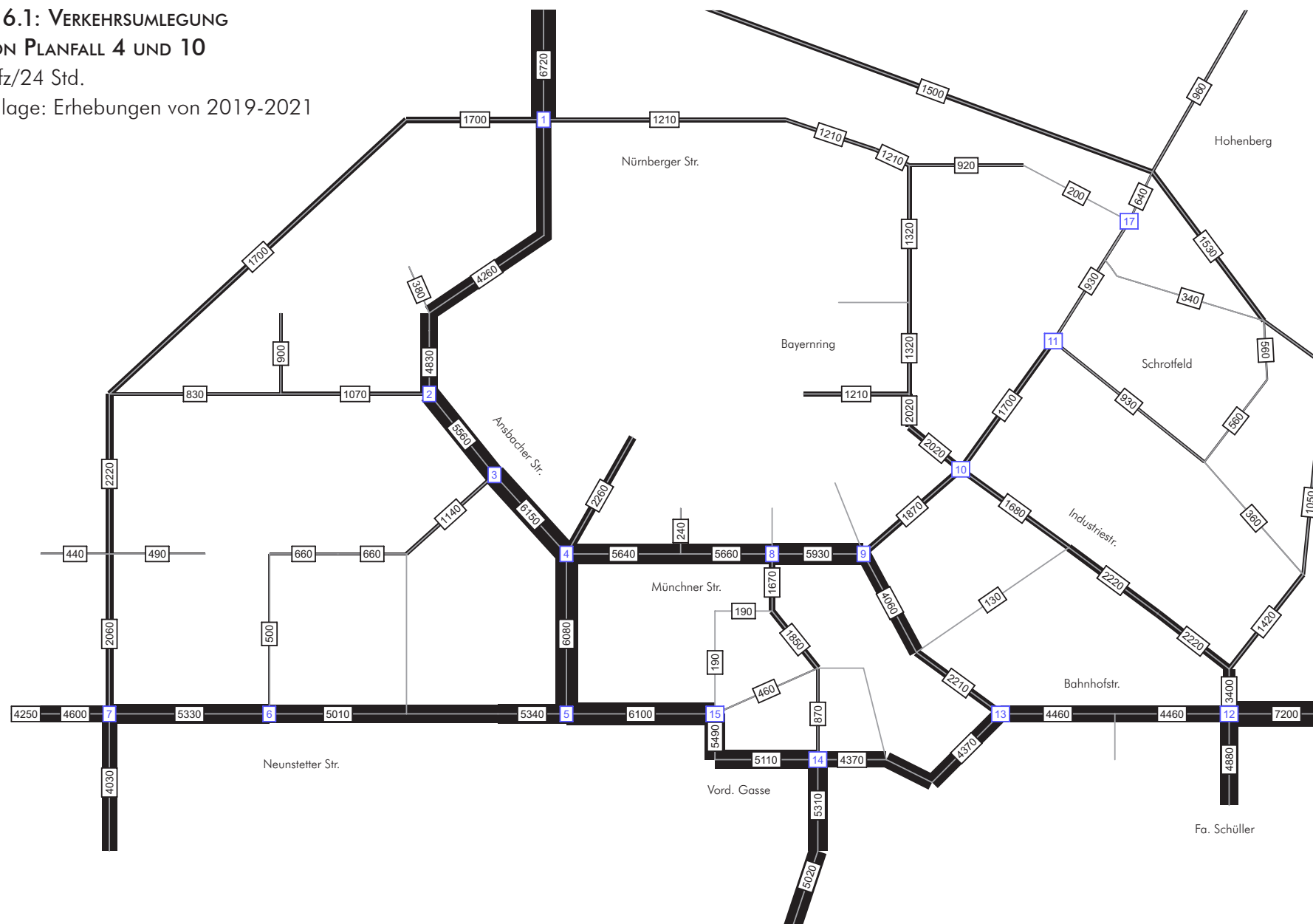
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 1.16.1: VERKEHRSUMLEGUNG KOMBINATION PLANFALL 4 UND 10

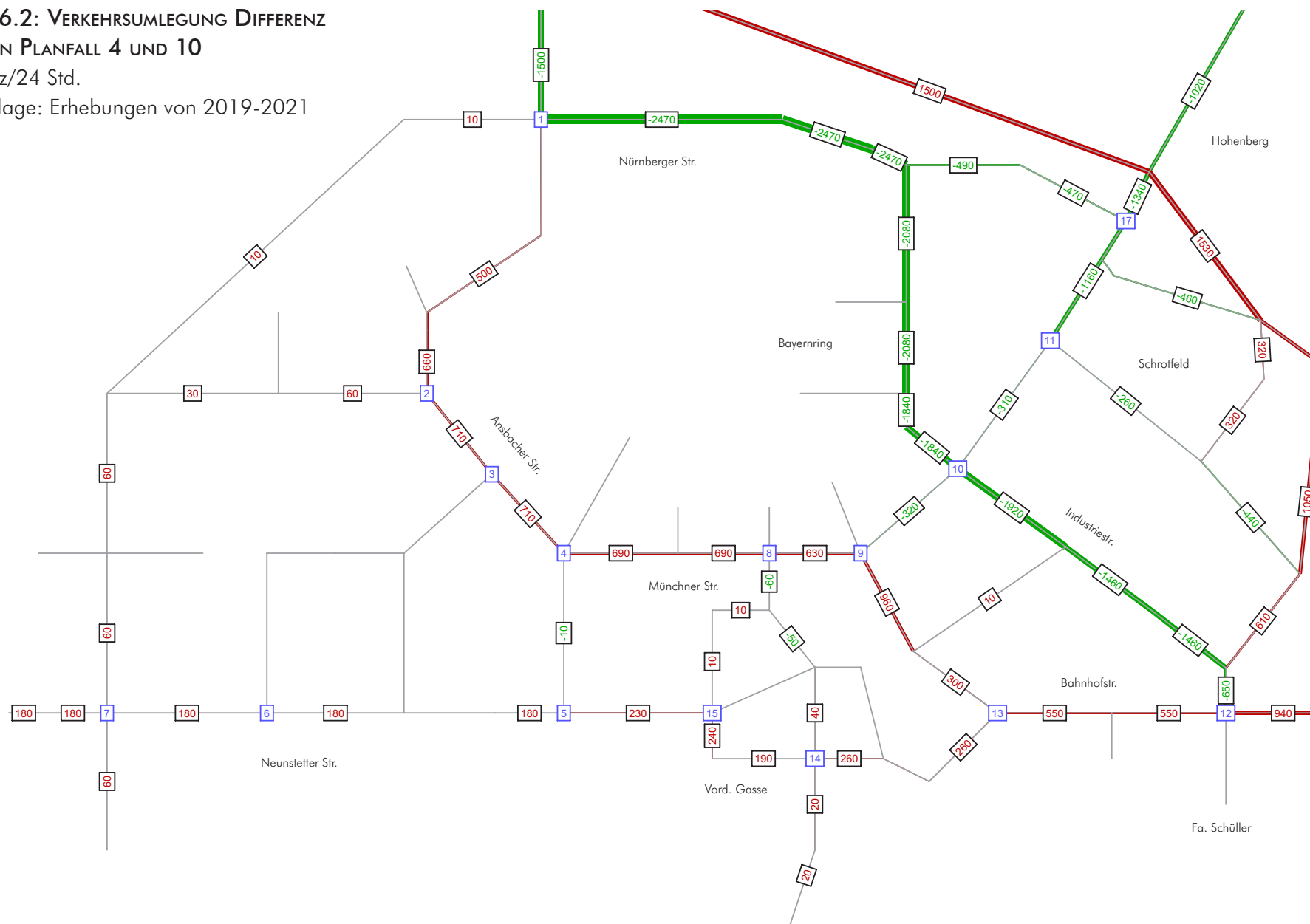
Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

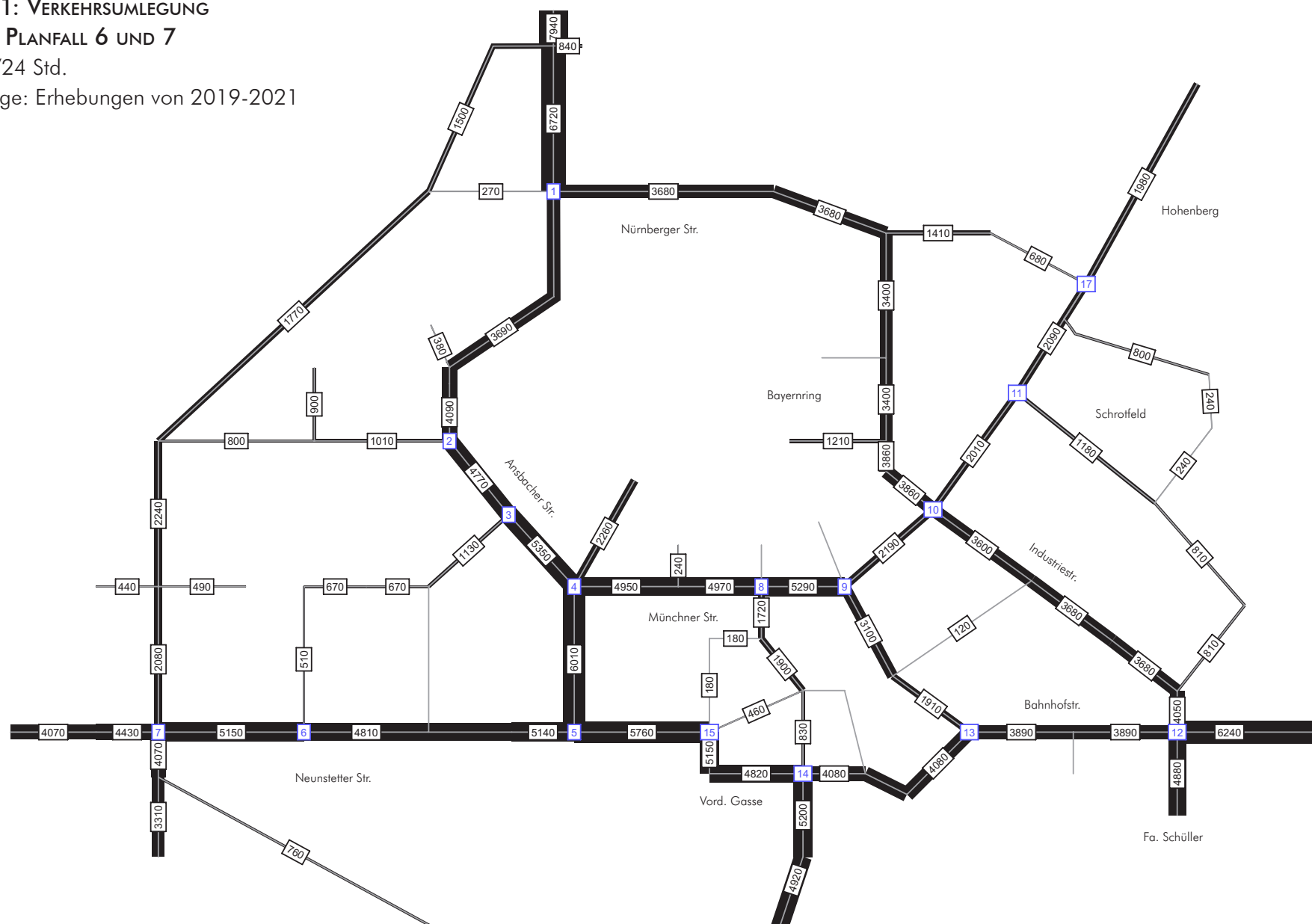


ANLAGE 1.17.1: VERKEHRSUMLEGUNG

KOMBINATION PLANFALL 6 UND 7

Zahlen in Kfz/24 Std.

Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021

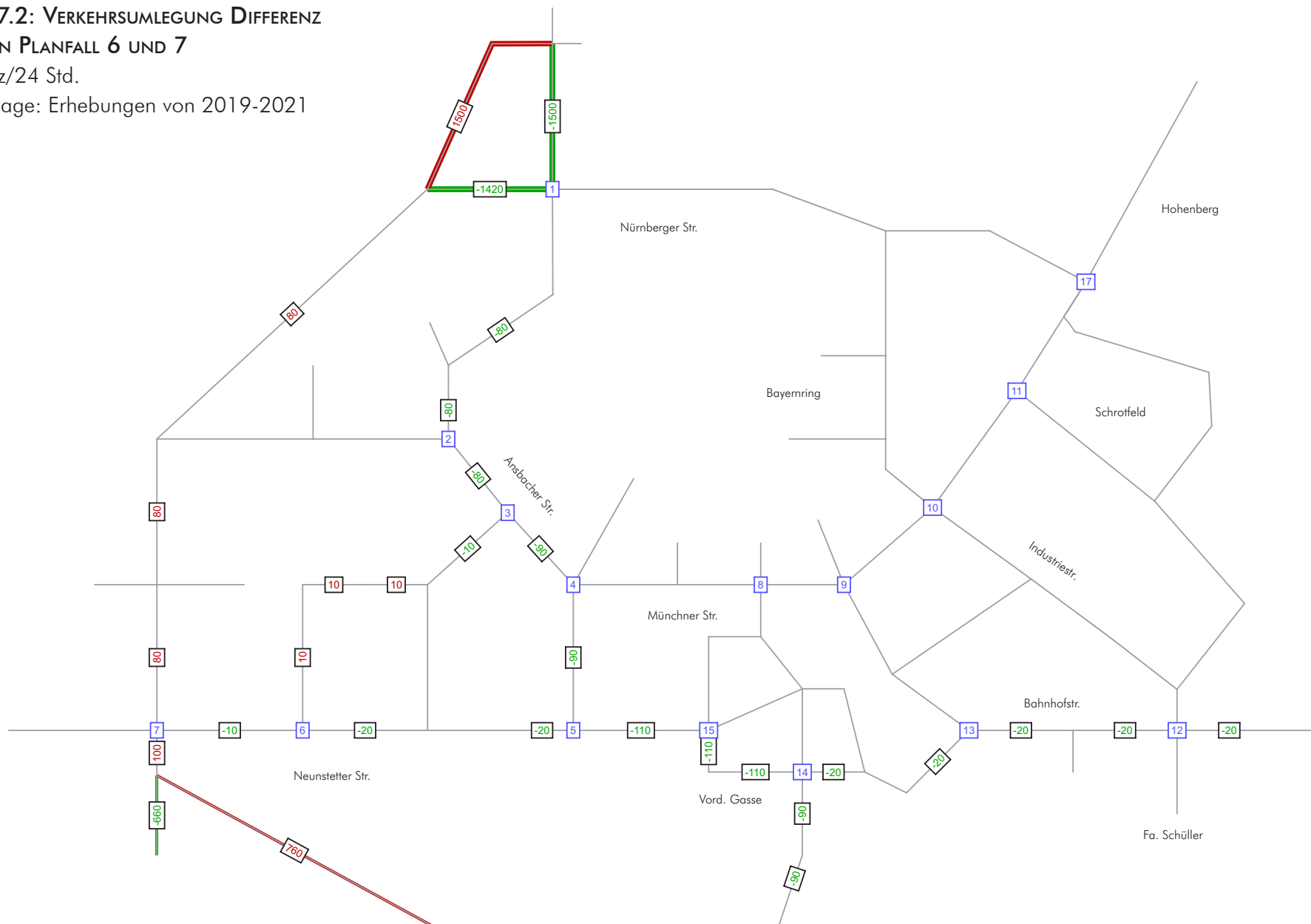


ANLAGE 1.17.2: VERKEHRSUMLEGUNG DIFFERENZ

KOMBINATION PLANFALL 6 UND 7

Zahlen in Kfz/24 Std.

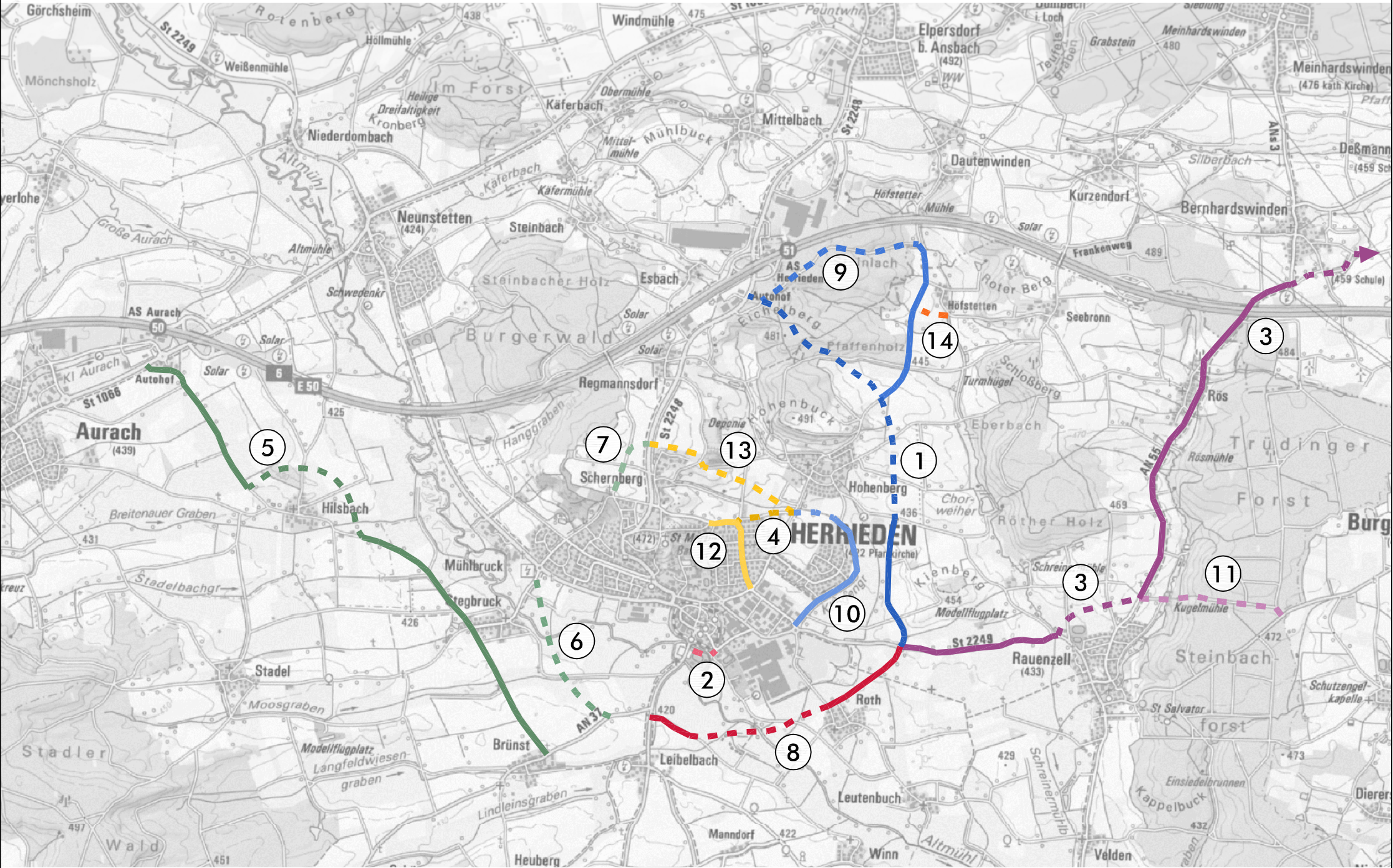
Datengrundlage: Erhebungen von 2019-2021



ANLAGE 2.1: VERGLEICH DES PROGNOSE-NULLFALLS 2035 MIT DEN PLANFÄLLEN

Zahlen in Kfz/24 Std.

Planfall	0	1a	1b	2a	2b	3	4	5	6	7	8	10	1b-2a	1b-8	2a-3	4-10	6-7
Neunstetter Str. West	4420	4540	4550	4420	4420	4420	3930	4610	4430	4420	4420	4660	4550	4510	4420	4600	4430
Neunstetter Str. Mitte	4830	5100	5150	4870	4900	4830	4700	4120	4810	4830	4830	5070	5190	4680	4870	5010	4810
Ansbacher Str. Mitte	4850	4950	4990	4670	4470	4850	4390	4950	4770	4770	4850	5670	4790	4980	4670	5560	4770
Ansbacher Str. Nord	8220	8360	8330	8220	8220	7510	7370	7530	8220	7940	8220	7470	8330	8330	7720	6720	7940
Nürnberger Str. Nord	3680	1120	2510	3670	3670	2980	3090	2960	3680	3680	3680	2020	2510	2510	3170	1210	3680
Nürnberger Str. Süd	3860	1670	2240	3410	3410	2690	2900	2580	3400	3400	3400	2030	2240	2240	2700	1320	3400
Vordere Gasse	4920	4950	4950	4640	4200	4920	4350	4590	4820	4850	4920	5130	4650	4490	4640	5110	4820
Münchner Str. ZOB	4970	5310	5400	4970	5110	4970	4100	4700	4970	4970	4970	5810	5400	5370	4970	5660	4970
Münchner Str. Süd	3100	3190	3190	3230	3410	3100	5430	2650	3100	3100	3100	4130	3320	3140	3230	4060	3100
Hohenberger Str.	2090	2740	2230	2080	2080	2090	1410	2130	2090	2090	2090	940	2300	2200	1750	930	2090
Bahnhofstr. West	4100	4090	4090	4320	4350	4100	2710	4630	4080	4100	2880	4380	4390	2320	4320	4370	4080
Schießwasen	5290	5330	5330	1570	---	5290	4830	6140	5200	5200	4060	5310	1590	3900	1570	5310	5200
Stegbrucker Str. Süd	3970	3950	3950	4170	4420	3970	3120	3090	4070	4040	3970	4030	4170	3490	4170	4030	3310
Stegbrucker Str. Nord	2160	2000	1960	2300	2500	2160	1840	2160	2240	2240	2160	2220	2120	1950	2300	2220	2240
Industriestr.	3680	2360	2360	3730	3730	2890	5430	2950	3600	3600	3600	2260	2570	2450	3020	1680	3600
Rauenzeller Str.	6260	6810	6810	6440	6620	6680	5510	6810	6240	6260	7110	7260	6990	7950	7100	7200	6240
Umfahrung	---	1220	1220	3290	4400	---	310	---	760	1500	1510	450	1240	1220	3290	1050	760
Umfahrung	---	2720	1220	---	---	---	---	---	---	---	---	750	---	2220	---	1500	1500



Legende

- ① Ostumfahrung
- ② Kleine Südspange
- ③ Nordumfahrung Rauenzell und flankierende Maßnahmen
- ④ Kleine Nordspange
- ⑤ Große Südwestumfahrung
- ⑥ Kleine Südwestumfahrung
- ⑦ Westspange Schernberg
- ⑧ Südostumfahrung (aus FNP gestrichen)
- ⑨ Große Ostumfahrung
- ⑩ Kleine Ostumfahrung
- ⑪ Umfahrung Rauenzell Richtung Burgoberbach
- ⑫ Umgestaltung Nürnberger Straße
- ⑬ Spange Schrotfeld Schernberg
- ⑭ Umfahrung Höfstetten
- Bestehende Straße (gegebenenfalls Ausbau erforderlich)
- - - - - Neue Straße

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung (Bayernatlas 17.11.2022)

Anlage 2.2
Schemaskizze Planfälle
Umgebung Herrieden

Maßstab 1:40.000 (DIN A3)
Planstand 23.11.2022 (PF)

ANLAGE 3.1: PRIORITÄTENLISTE DER BÜRGERANREGUNGEN (AUS E-MAILS)

Niedrige Priorität	
Ort	Kritik / Anregung
Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Einbahnstraßenregelungen • Einheitliche Parkregelungen
Vordere Gasse	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Kontrolle des ruhenden Verkehrs
Industriegebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Beschilderung zu den Industriegebieten • Anbindung der Industriegebiete an das Radverkehrsnetz • Verringerungen der erlaubten Geschwindigkeiten • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch mehr Querungshilfen
Westumgehung nahe Stegbruck	<ul style="list-style-type: none"> • Anbringen von Fahrbahnmarkierungen • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h
Mittlere Priorität	
Fronfeststraße	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung Richtung Marktplatz • Einbahnstraßenregelung
Rauenzell	<ul style="list-style-type: none"> • Versetzung des Ortsschilds • Schaffung eines Radweges / Wegeverknüpfung nach Herrieden
Ansberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzmaßnahmen • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h
Ortsumfahrung 4	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Schwerverkehr in der Gemeinde Hohenberg • Abschneidung des Weges zum Naherholungsgebiet Klingefeld
Nürnberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 Km/h • Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr
Hohe Priorität	
Vordere Gasse	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Anwohnerparkausweise • Hoher Parkdruck • Parkverbot für Gewerbemitarbeiter
Marktplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Anwohnerparkausweise

	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Parkdruck • Parkverbot für Gewerbemitarbeiter • Vorschlag: 90min Kurzparker • Vorschlag: Zeitbegrenzung von 08 - 17 Uhr • Ersetzen des Kopfsteinpflasters • Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr • Bau von Querungshilfen
Höfsetten	<ul style="list-style-type: none"> • Hohes LKW-Aufkommen • Erwartete Erhöhung des Schwerverkehrs durch Wachstum der Firmen • Nicht angepasste Geschwindigkeit des Schwerverkehrs • Sicherheitsdefizite für Kinder
Münchener Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzwand • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h
Neustätter Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des Verkehrsaufkommens • Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr • Nicht angepasste Geschwindigkeit des Schwerverkehrs • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h
Ortsumfahrung 1	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Schwerverkehr in den Gemeinden Hohenberg und Schrotfeld • Störung des Naherholungsgebiets Hohenberg • Gefürchtete Erweiterung der Firmen
Ortsumfahrung 2	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerverkehr soll durch Wohnviertel geleitet werden • Eingriff in die umliegende Natur und Auen
Ortsumfahrung 5	<ul style="list-style-type: none"> • Wunsch nach Einbindung der Gemeinde Aurach • Kreisverkehr St2249 zu klein für Schwerverkehr • Mehr Lärmbelästigung

ZUSAMMENFASSUNG

- Politische Unstimmigkeiten stoßen beim Bürger auf Unverständnis (Lagerbildung)
- Wunsch nach einem einheitlichen und durchdachten Fahrradwegkonzept mit erhöhtem politischen Fokus auf den Radverkehr
- Geschwindigkeitsreduktionen in der Innenstadt, Wohngebieten und entlang der Hauptverkehrsachsen
- Verbot und Reduktion des Schwerverkehrs in der Innenstadt, Wohngebieten und entlang der Hauptverkehrsachsen
- Unstimmigkeiten der Bürger aus unterschiedlichen Ortsteilen bei der Wahl der Umfahrungsvariante
- Angst der Bürger um negative soziale Folgen durch Lärm, Zerstörung von Grün und Verlust des Naherholungsgebiets

ANLAGE 3.2: POSITIVE UND NEGATIVE EFFEKTE DER VERSCHIEDENEN UMFÄHRUNGSVARIANTEN - AUS DER STEUERUNGSGRUPPE VOM 14.12.2020

Umfahrung	Positive Effekte	Negative Effekte
1. Ostumfahrung	Entlastung Neunstetter und Münchener Straße Chance für Sperrung der Münchener Straße für LKW Verkehrsentlastung für Baugebiete im Bereich der Nürnberger Straße verbesserte Verkehrssicherheit Nürnberger Straße / Münchner Straße / Altstadt entlastet Stadt vom Schwerlastverkehr Emissionsminderung Anlieferung Industriestraße darüber möglich weitere Anbindung für den Verkehr Schrotfeld Teil der Straße tlw. schon vorhanden schafft Raum für mehr Platz und Sicherheit in der Stadt für Radler und Fußgänger Keine bebauten Flächen betroffen.	Hoher finanzieller Aufwand belastet Rauenzell, erzeugt mehr Verkehr Umwelteingriff, -Länge, -Kosten sinkende Wohnqualität in Hohenberg und im Schrotfeld Lärmbelastung blockiert andere intelligente Lösungen Flächenverbrauch Waldabholzung nötig wg. Grundstücks- und Eigentumsverhältnissen derzeit nicht umsetzbar Emissionen steigen an lange Planungszeit Ziel-/Quellverkehr Schrotfeld fährt ggf. weiterhin über Nürnberger Straße
2. kleine Südspange	Storchentor nur noch für Fußgänger & Radfahrer Entlastung Storchenturm und Altstadt wenig Straßenneubau Kurze Strecke -> potentiell kostengünstig relativ geringe Flächenversiegelung kaum Mehrbelastung der Bahnhofstraße Direktverbindung südliches Einzugsgebiet / Gewerbe im Osten Keine Umleitung des Schwerverkehrs mehr über Brünst/ Stegbruck	Entlastung Westen nur mit weiterer Trasse Naherholungsfunktion an der Altmühl wird gestört Verlegung des kompletten Sportgeländes Altmühlradweg wird gekreuzt Gebäudeerwerb ist erforderlich Pendlerverkehr DKB<->AN weiter durch die Altstadt Rückgang des Durchgangsverkehrs reduziert evtl. Geschäfte in der Altstadt Variante kann allein nicht alle Verkehrsprobleme lösen
3. Nordumfahrung Rauenzell	sehr gute Entlastung Rauenzell mehr Sicherheit in Rauenzell gute Verbindung von Herrieden nach Ansbach Entlastung für die Anwohner "Hirtenweg" Verbindet Staats- mit Kreisstraße Keine wasserwirtschaftlichen Probleme Kurz -> potenziell kostengünstig	kommt eventuell Bürgerobstwiese zu nahe evtl. hohe Geschwindigkeiten & Lautstärke nahe Sportplatz / Wohngebiet kaum Effekt auf Kernstadt ökologisch auch ein Problem Erschwert in Rauenzell künftige Ortserweiterungen nach Norden
4. kleine Nordspange	Erforderlich im Zusammenhang mit der Ausführung des Baugebiets Schrotfeld 4 kurze Verbindung vom Schrotfeld zur Nürnberger Straße kostengünstig kann schnell umgesetzt werden Weg vorhanden	Verlegung des Abenteuerspielplatzes erforderlich Lärm- und Sichtschutz für Anwohner notwendig schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, da nur die Pfarrer-Speinkle-Str. entlastet wird Flächenverbrauch und Eingriffe in Natur und Umwelt. Veränderung für die östlichen Ortsrandbewohner in Herrieden und Hohenberg.

5. große Südwestspange	<p>Altmühlauen (FFH-Gebiet, Vogelbrütergebiet, Hochwassergebiet) bleiben unberührt.</p> <p>Verwendet z. T. vorhandene Straßen</p> <p>Entlastung für Stegbruck</p> <p>Kann in Verbindung mit PF2 Entlastung für das gesamte Stadtgebiet bringen</p> <p>LKW-Verkehr kann großräumig um Herrieden herum zur Autobahnanschlussstelle Aurach geführt werden</p>	<p>Lange Strecke</p> <p>Flächenverbrauch</p> <p>Mitwirkung von Gem. Aurach notwendig</p>
6. kleine Südwestspange	<p>entlastet Altstadt / Storchentor</p> <p>schnell umsetzbar</p> <p>Verwendung von z. T. vorhandene Straßen</p> <p>Kombination mit 2 möglich als Südumgehung</p> <p>Entlastung vom Schwerverkehr</p> <p>Bei Umsetzung kann der PF5 entfallen.</p>	<p>Schwerwiegende Eingriffe in die Altmühlauen (FFH-Gebiet, Vogelbrütergebiet, 100-jähriges Hochwassergebiet)</p> <p>Stegbrucker Strasse (in Verbindung mit 7 sogar sehr stark) belastet Anwohner an Stegbrucker Str.</p> <p>Belastung Neunstetter Siedlung</p> <p>Mögliche Verlagerung von Schwerverkehr in Wohngebiete</p> <p>keine Entlastung zu Gewerbegebiet</p> <p>Verbauung der Stadtansicht</p> <p>Finanzieller Aufwand</p> <p>Flächenverbrauch</p>
7. Westspange Schernberg	<p>Kurze Strecke</p> <p>Geringer finanzieller Aufwand</p> <p>Kann auch Erschließung von Gewerbe dienen</p> <p>Entlastung der Ansbacher Str.</p>	<p>wenig Entlastung Altstadt</p> <p>Belastungszunahme Stegbrucker Str.</p> <p>Belastung Neunstetter Siedlung</p>
8. Südostumfahrung	<p>Entlastung der Kernstadt bei Kombination mit 1</p>	<p>vom Stadtrat bereits 2x einstimmig abgelehnt</p> <p>hohe Kosten</p> <p>wasserwirtschaftlichen und ökologische Probleme kaum lösbar</p> <p>Zu nah an Wohngebiet</p> <p>Durchschneidung Naherholung</p>
9. Große Ostumfahrung		<p>Verschonung des Waldgebiets</p> <p>Im südlichen Abschnitt dieselben Nachteile wie PF1</p> <p>Flächenversiegelung</p> <p>Gegenüber PF1 weitere Streckenverlängerung</p> <p>Hoher finanzieller Aufwand</p> <p>Geringe Akzeptanz durch Autofahrer</p> <p>Geringer Entlastungseffekt</p>
10. Kleine Ostumfahrung	<p>Verwendung von vorhandenen Straßen</p> <p>Kostengünstige Lösung</p> <p>Ökologische Problem wie bei PF1 werden vermieden</p>	<p>Geringe Entlastung der Hohenberger Straße</p> <p>Sehr nahe an der Bebauung</p> <p>Ohne Kombination mit PF 4 oder PF13 wenig sinnvoll</p>
11. Umfahrung Rauenzell	<p>Entlastung des Ortsteils Rauenzell</p> <p>Sicherheitsgewinn in Rauenzell</p>	<p>Zerschneidung von Waldgebiet</p> <p>Kein Effekt für die Kernstadt</p>

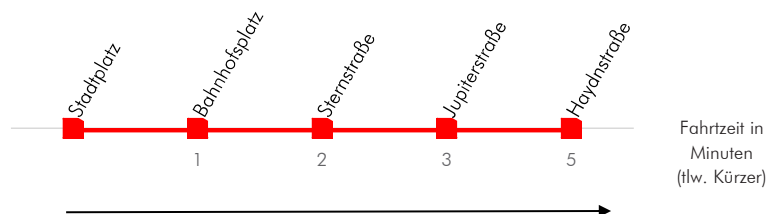
12. Umgestaltung Nürnberger Straße	Oberirdische Lösung kostengünstig Reduzierung der Geschwindigkeiten Hohe Entlastung bei Tunnellösung	Hoher finanzieller Aufwand bei Tieferlegung Keine Verkehrsverringerng bei oberirdischer Lösung Verkehrssituation außerhalb des Tunnels unverändert
13. Spange Schrotfeld Schernberg	Enthält PF4 Entlastung Nürnberger Straße Eher kostengünstig	Verkehrszunahme Hohenberger Straße Trassierung zwischen Hochschulcampus und Bärenlochlöhütte ungelöst
14. Umgehung Höfstetten	Entlastung in Höfstetten fast 100%	Keine Auswirkung auf die Kernstadt örtlich sehr begrenzter Effekt geringe Kosten keine ökologischen Probleme zu erwarten

ANLAGE 4: BEISPIELE ÖPNV - AUSHANGFAHRPLAN UND ÜBERSICHTSFAHRPLAN BEISPIEL MOOSBURG

Abfahrtszeiten



1	Stadtplatz
Stadtbus	Haydnstraße via Bahnhofplatz



Uhr	Montag mit Freitag	Samstag	Uhr
6	30		6
7	0 30		7
8	0 30	30	8
9	0 30	30	9
10	0 30	30	10
11	0 30	30	11
12	0 30	30	12
13	0 30	30	13
14	0 30	30	14
15	0 30	30	15
16	0 30	30	16
17	0 30	30	17
18	0 30	30	18
19	0	30	19

Stadtbus Moosburg an der Isar



Linie 1

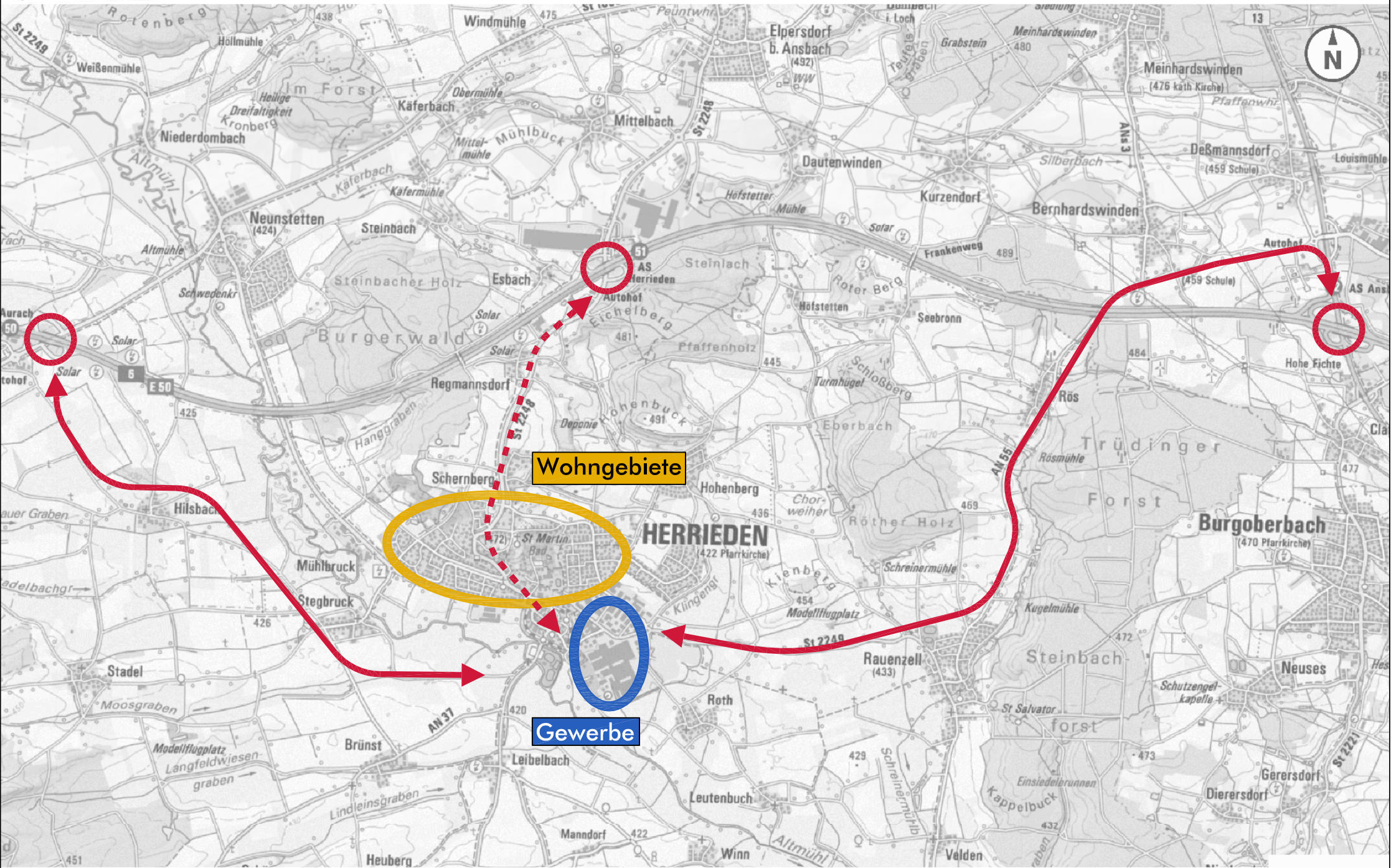
Haltestelle	Montag - Freitag							
	Uhr							
	6	7	8	9				19
Stadtplatz	30	00	30	00	30	00	30	00
Thalbacher Str.	32	02	32	02	32	02	32	02
Thalbacher Str. (Nord)	33	03	33	03	33	03	33	03
Amperwehrstr.	36	06	36	06	36	06	36	06
Hopfenstr.	37	07	37	07	37	07	37	07
Kepplerplatz	39	09	39	09	39	09	39	09
Mozartstr.	41	11	41	11	41	11	41	11
Westerbergerstr.	43	13	43	13	43	13	43	13
Münchener Str.	44	14	44	14	44	14	44	14
Stadtplatz	45	15	45	15	45	15	45	15
Feuerwehrhaus	46	16	46	16	46	16	46	16
Ostenriederstr.	48	18	48	18	48	18	48	18
Südchemie	49	19	49	19	49	19	49	19
Stadtwaldstr.	50	20	50	20	50	20	50	20
Steinbockstr.	53	23	53	23	53	23	53	23
Rhenobotstr.	54	24	54	24	54	24	54	24
Bahnhofplatz	56	26	56	26	56	26	56	26

Hadersdorfer Reisen Moosburg GmbH & Co. KG




Samstag				
Uhr				
8	9	10		15
30	30	30		30
32	32	32		32
33	33	33		33
36	36	36		36
37	37	37		37
39	39	39		39
41	41	41		41
43	43	43		43
44	44	44		44
45	45	45		45
46	46	46		46
48	48	48		48
49	49	49		49
50	50	50		50
53	53	53		53
54	54	54		54
56	56	56		56

Stand: 04/2019

Gültig ab 03.04.2019



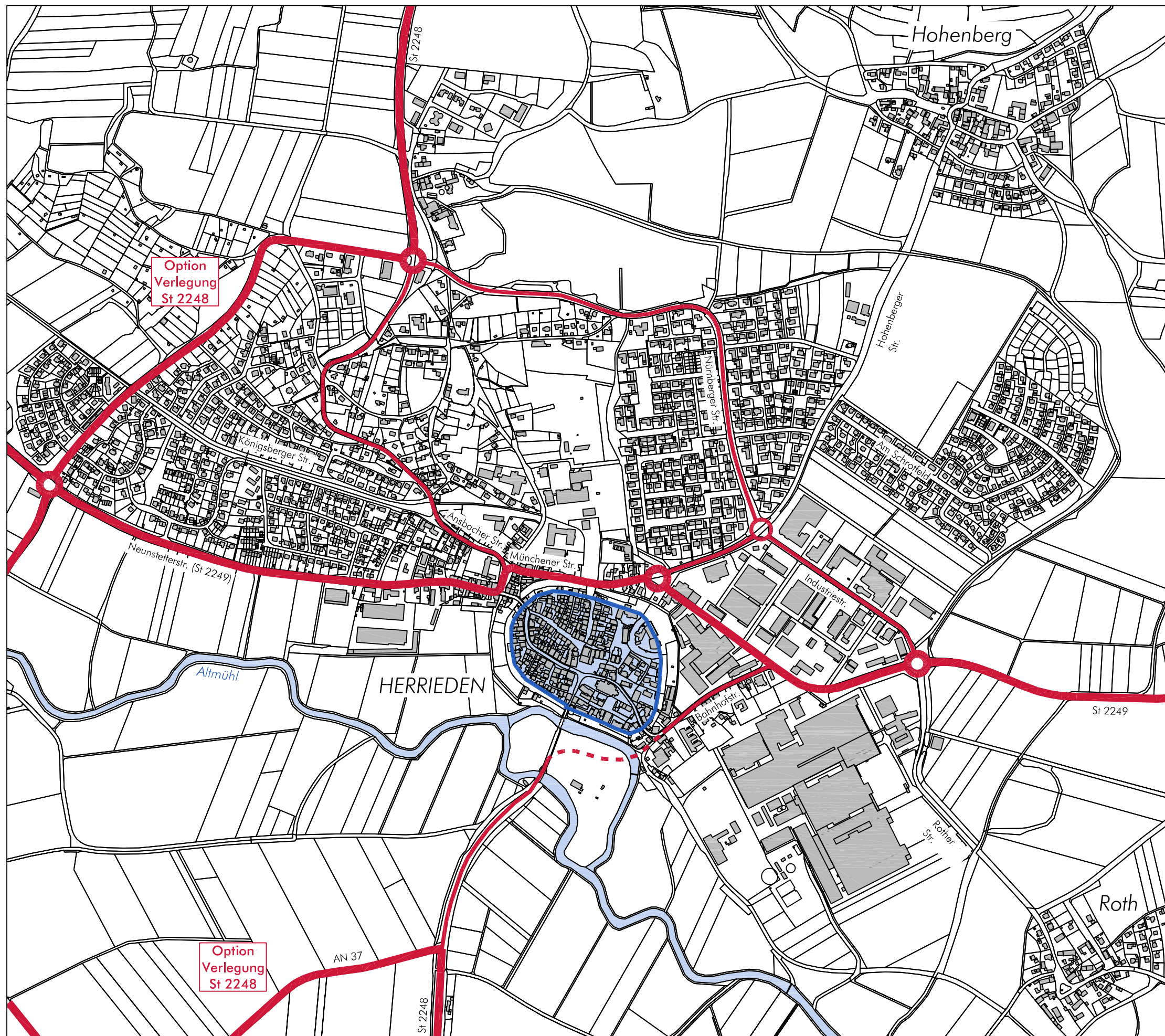
Legende

-  Autobahnanschlussstelle
-  Kfz-Anbindung mit Schwächen
-  Kfz-Anbindung Alternative

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
(Bayernatlas 17.11.2022)

Anlage 5.1
**Prinzipiskizze Verbesserung der Anbindung
für den Kfz-Verkehr (Autobahnanbindung)**
Umgebung Herrieden

Maßstab 1:40.000 (DIN A3)
Planstand 24.11.2022 (PF)



Legende

- Vorrangstraßennetz (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Zukünftige Netzerweiterung
- Verkehrsberuhigte Altstadt

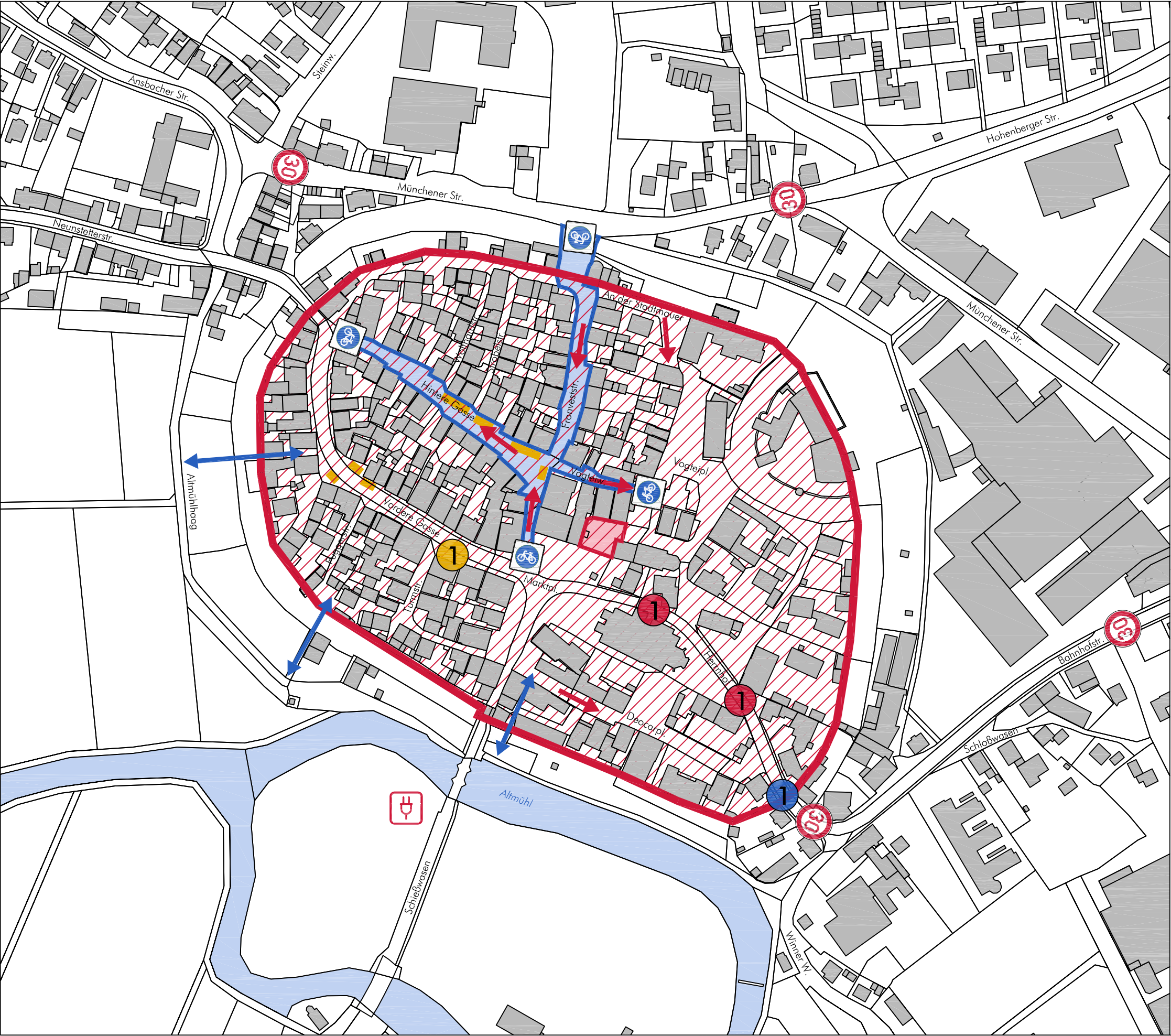
Anlage 5.2

Prinzipiskizze Vorrangstraßennetz

Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

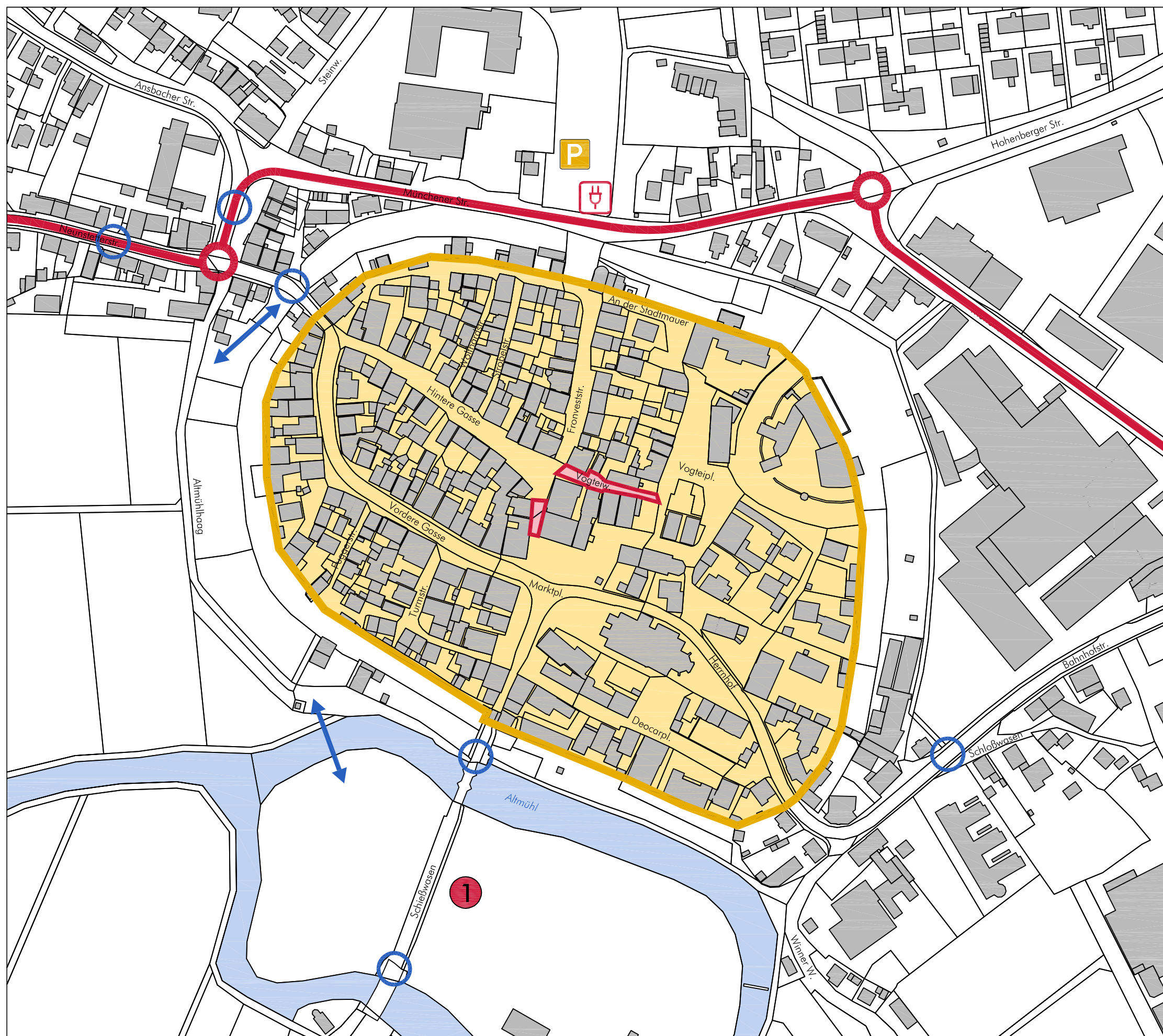
Planstand 24.11.2022 (PF)



- Legende**
- Sperrung für Kfz-Verkehr
 - Tempo-30-Zone (gesamte Altstadt)
 - Tempo-30-Strecke
 - Dauerhafte Einführung Einbahnregelung
 - Ladesäule für Pkw
 - Schaffung Engstelle mit Weiterführung Gehweg
 - Schaffung neuer Parkmöglichkeiten
 - Verkürzung Parkbucht
 - Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr (vergleiche Radverkehrskonzept)
 - Verbindung für Radfahrer und Fußgänger (vergleiche Radverkehrskonzept)
 - Gehwegverbreiterung

Anlage 5.3
Verkehrskonzept Altstadt (kurzfristig)
Altstadt

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)
Planstand 24.11.2022 (PF)



Legende

- Verlegung Staatsstraße St 2249
- Umbau Knotenpunkt
- ▭ Sperrung für Kfz-Verkehr
- P Ladesäule für Pkw
- ① Verlegung Sportplatz
- ▭ Parkzeit 60 Minuten (8 - 18 Uhr/ 8 - 12 Uhr)
im gesamten Altstadtbereich
 - Ausnahme Vogteiplatz
 - gesonderte Anwohner-Regelung
- P Überplanung Parksituation
 - gegebenenfalls Parkdeck in Verbindung mit der Umgestaltung des Busbahnhofs
 - gegebenenfalls Verlegung der Querungshilfe
- ↔ Verbindung für Radfahrer und Fußgänger (vergleiche Radverkehrskonzept)
- Quermöglichkeit (vergleiche Radverkehrskonzept)

Die Maßnahmen des kurzfristigen Konzepts werden beibehalten, der Übersichtlichkeit halber sind sie hier jedoch nicht abgebildet.

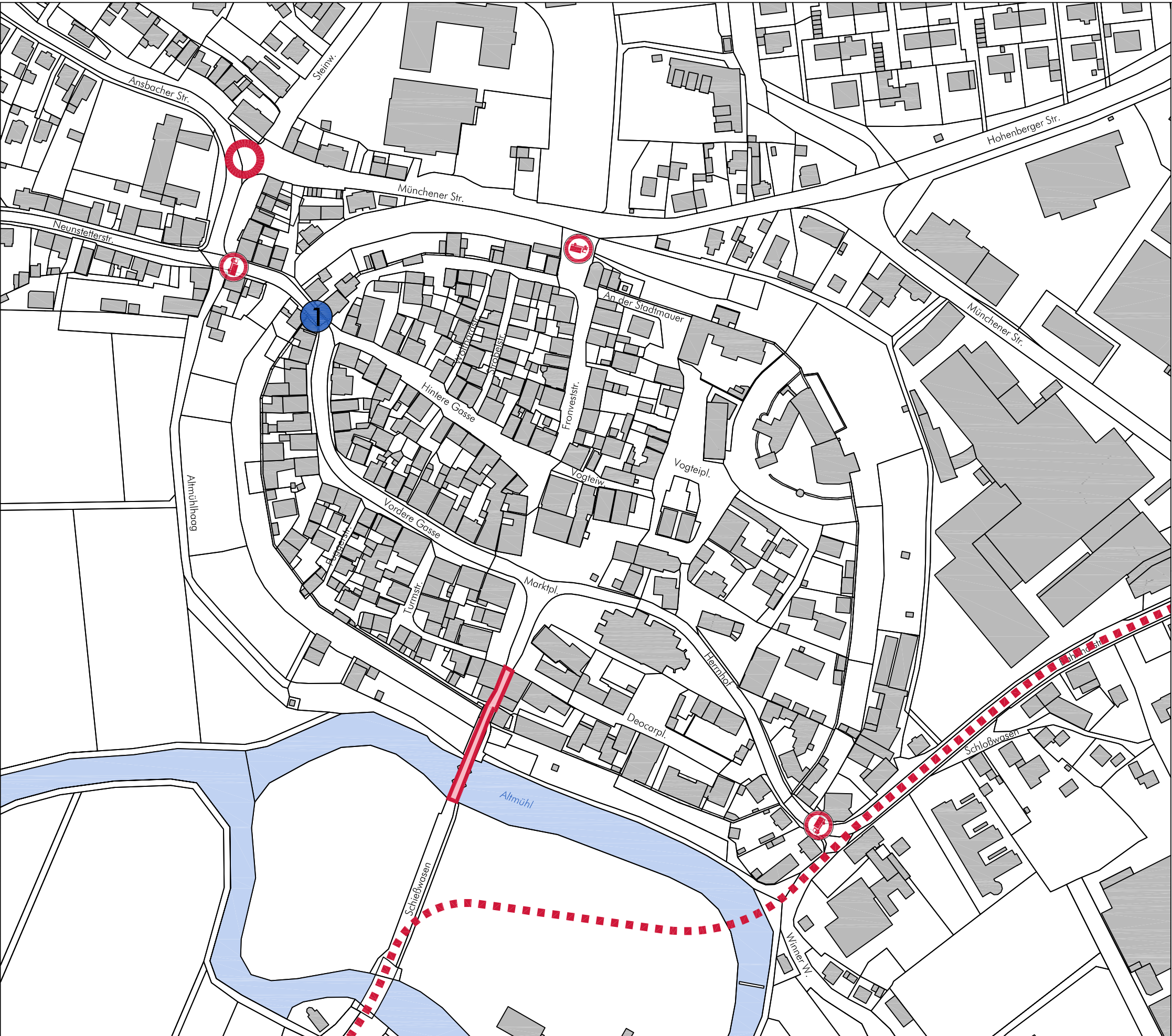
Anlage 5.4

Verkehrskonzept Altstadt (mittelfristig)

Altstadt

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)

Planstand 24.11.2022 (PF)

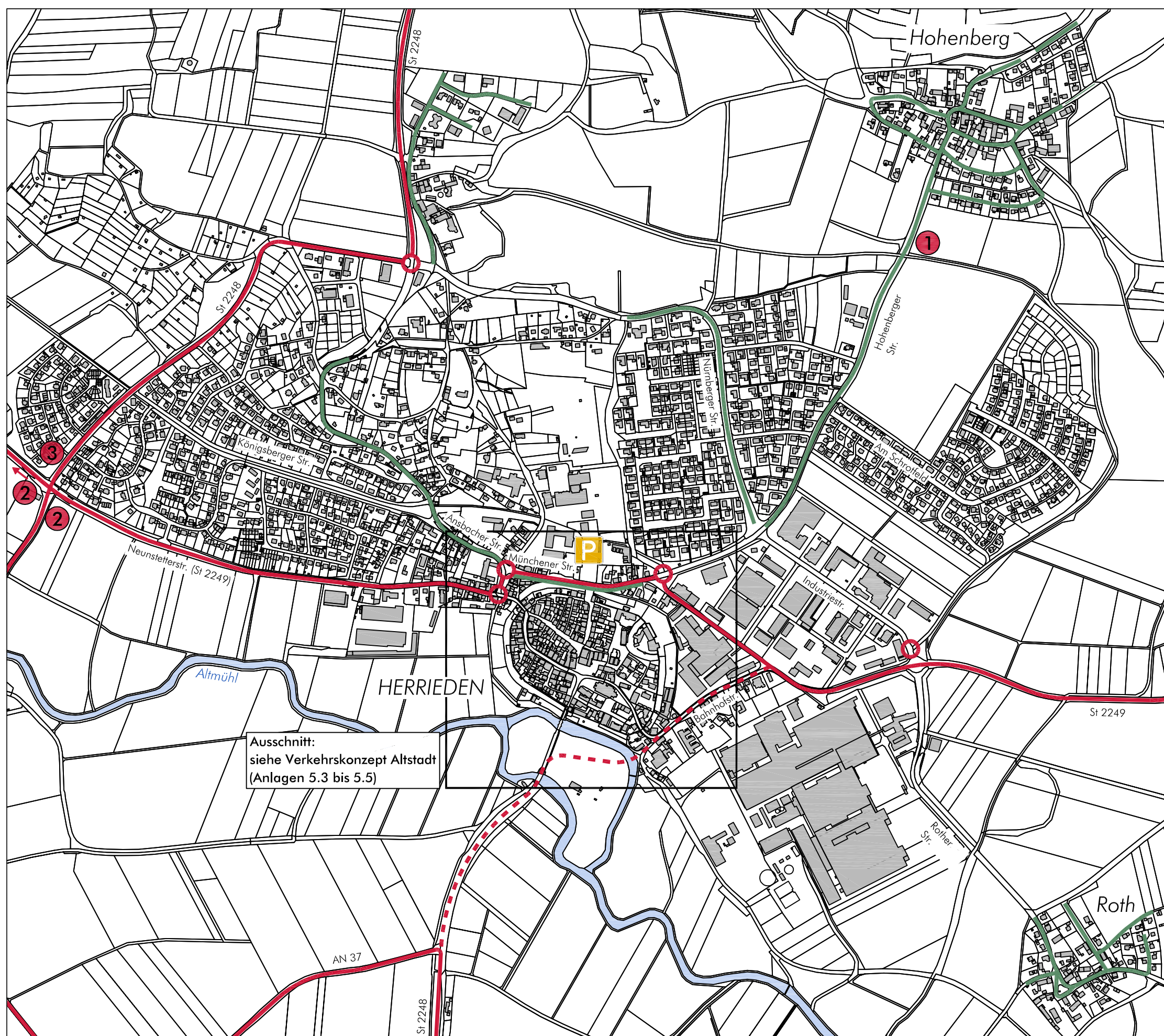


- Legende**
- Sperrung für Kfz-Verkehr
 - Kleine Südumfahrung
 - Umbau Knotenpunkt: Kreisverkehr
 - Durchfahrtsverbot für Lkw (Zeichen 253 StVO mit Zusatzzeichen "Anlieferung frei")
 - Umgestaltung Straßenraum zugunsten Fuß- und Rad-Verkehr

Die Maßnahmen des kurz- und mittelfristigen Konzepts werden beibehalten, der Übersichtlichkeit halber sind sie hier jedoch nicht abgebildet.

Anlage 5.5
Verkehrskonzept Altstadt (langfristig)
Altstadt

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)
Planstand 24.11.2022 (PF)



Legende

- Verlegung Staatsstraßen St 2248/ St 2249
- - - Kleine Südumfahrung
- Umbau Knotenpunkt
- ① Ortsschild Herrieden Ende/ Hohenberg Anfang
- ② Neue Position Ortsschild Herrieden
- ③ Entfall Ortsschild Herrieden
- P Erweiterung Parkplatz für Langzeitparker und Anwohner
- Tempo 30

Anlage 5.6 Verkehrskonzept Kernstadt Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 24.11.2022 (PF)