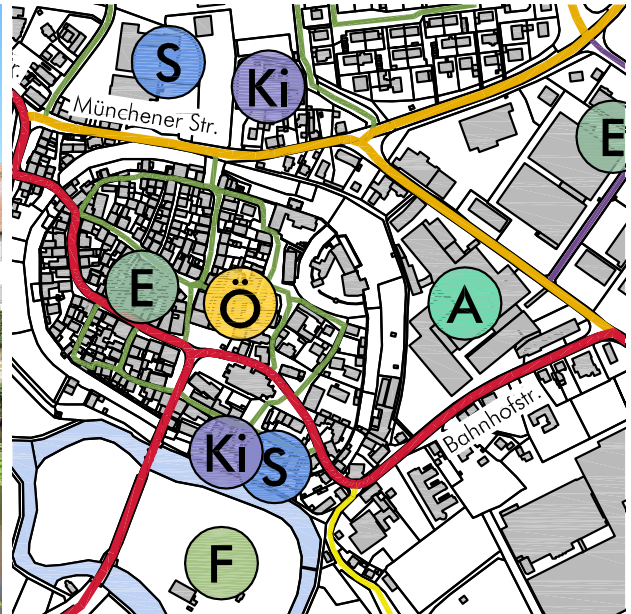


STADT HERRIEDEN

INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT
- NACHTRAG ZUM KONZEPT -
28.04.2023

AUFTRAGGEBER:

Stadt Herrieden
Herrnhof 10
91567 Herrieden

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr
Josephspitalstraße 7
80331 München

Inhalt

Nachtrag zu Kapitel 2.1 „Untersuchung von Netzvarianten“	1
Nachtrag zu Kapitel 2.2 „Verkehrsumlegung für Planfälle“	1
Nachtrag zu Kapitel 2.3 „Bewertung der Planfälle“	3
Nachtrag zu Kapitel 3.1 „Handlungsansätze und Ziele“	4
Nachtrag neuer Abschnitt 3.7 „Weitere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung“	7
3.7.1 Carsharing.....	7
3.7.2 Verkehrserziehung, Schulweg zu Fuß, Arbeitsweg mit dem Fahrrad.....	8
3.7.3 Lieferdienste und Paketstationen.....	9
3.7.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung.....	10

Abbildungen

Abb. 61: Strategien nachhaltiges Mobilitätskonzept.....	4
Abb. 62: Aktionsplakate 2010, 2015, 2017 „zu-Fuß-zur-Schule“	9

Tabelle

Tabelle 4: Vergleich des Prognose-Nullfalls mit den weiteren Planfällen	3
---	---

Anlagen

Anlage 1.18.1:	Verkehrsumlegung Planfallkombination 1, 4, 13
Anlage 1.18.2:	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 1, 4, 13
Anlage 1.19.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 1, 6, 7
Anlage 1.19.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 1, 6, 7
Anlage 1.20.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 2, 3, 6
Anlage 1.20.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 2, 3, 6
Anlage 1.21.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 3, 4
Anlage 1.21.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 3, 4
Anlage 1.22.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 3, 4, 5
Anlage 1.22.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 3, 4, 5
Anlage 1.23.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 2a, 6, 7
Anlage 1.23.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 2a, 6, 7
Anlage 1.24.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 2b, 6, 7
Anlage 1.24.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 2b, 6, 7
Anlage 1.25.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 2a, 4, 10
Anlage 1.25.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 2a, 4, 10
Anlage 1.26.1	Verkehrsumlegung Planfallkombination 2b, 4, 10
Anlage 1.26.2	Verkehrsumlegung Differenz Planfallkombination 2b, 4, 10

Nachtrag zu Kapitel 2.1 „Untersuchung von Netzvarianten“

Im Rahmen einer Klausurtagung des Herriedener Stadtrats am 3. Dezember 2022 wurde vor allem das Thema Entlastungsstraßen intensiv diskutiert. Dabei wurden weitere Kombinationen verschiedener Bausteine von Entlastungsstraßen diskutiert. Der Stadtrat beschloss, diese weiteren Kombinationsfälle ebenfalls durchrechnen zu lassen. Zusätzlich sollten Auswirkungen berechnet werden, wie sich eine deutlich erhöhte Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor allem auf den kurzen Strecken auswirken kann. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wie auch die weitere Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sind wesentliche Bausteine zur verkehrlichen Entlastung der Stadt Herrieden. Zusätzlich können sie auch dazu beitragen, die Ziele des Klimaschutzgesetzes 2021 erreichen zu helfen. Nach diesem Klimaschutzgesetz soll der Verkehrssektor zu einer Reduzierung der Schadstoffemissionen für den Zeitraum 1990 bis 2030 um rund 50% beitragen. Bis zum Jahr 2020 wurden davon allerdings lediglich rund 10% erreicht. Dies bedeutet, dass die fehlenden 40 Prozentpunkte in den letzten verbleibenden Jahren bis 2030 erreicht werden sollen. Nur mit Elektromobilität und Angeboten wie car-sharing und dergleichen lässt sich dies nicht erzielen. Eine erhebliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl vor allem innerorts sowie auf kurzen Strecken im Ziel-/Quellverkehr ist erforderlich, um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen.

Die nachträglich untersuchten Planfallkombinationen sind:

Planfälle 1, 4 und 13: Große Ostumfahrung, Kleine Nordspange und Spange Schrotfeld/Schernberg,

Planfälle 1, 6 und 7: Große Ostumfahrung, Kleine Südwestumfahrung und Westspange Schernberg,

Planfälle 2, 3 und 6: Kleine Südspange, Nordumfahrung Rauenzell und Kleine Südwestumfahrung

Planfälle 3 und 4: Nordumfahrung Rauenzell und Kleine Nordspange,

Planfälle 3, 4 und 5: Nordumfahrung Rauenzell, Kleine Nordspange und Große Südwestumfahrung,

Planfälle 2, 6 und 7: Kleine Südspange, Kleine Südwestumfahrung und Westspange Schernberg,

Planfälle 2, 4 und 10: Kleine Südspange, Kleine Nordspange und Kleine Ostumfahrung.

Diese Planfälle wurden hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit gerechnet und jeweils mit dem Nullfall 2035 verglichen. Die Differenzdarstellungen sind in den Anlagen 1.18.2 – 1.26.2 enthalten.

Zusätzlich kam noch der Planfall 15 hinzu. Dieser ist eine Abwandlung des Planfalls 2, wobei hierbei die kleine Südumfahrung nicht über die Altmühlinsel mit den Sportplätzen verläuft, sondern knapp östlich davon. Die Anbindung an den Winner Weg/Bahnhofstraße bleibt bestehen.

Nachtrag zu Kapitel 2.2 „Verkehrsumlegung für Planfälle“

Planfall Kombination 1-4-13 (Anl. 1.18.1): Diese Kombination greift die große Ostumfahrung vom Rother Kreisel bis zum Autohof an der A6 auf und kombiniert sie mit der kleinen Nordspange (parallel zur Pfarrer-Speinkle-Straße) und zusätzlich der Spange Schrotfeld/Schernberg. Auf den südlichen Abschnitt der Ostumgehung können auch weiterhin keine großen Verkehrsmengen verlagert werden, erst ab der Verknüpfung mit der Gemeindeverbindungsstraße nördlich von Hohenberg lässt sich die Verkehrsmenge erhöhen. Im Gegensatz zur alleinigen Betrachtung des Planfalls 1 wurden hier für die Nürnberger Straße sehr effektive Beruhigungsmaßnahmen einbezogen, die vor allem, den Ziel-/Quellverkehr mit dem Industriegebiet im Südosten von Herrieden verlagern. Die beiden kleinen Spangen können dagegen nur sehr geringe Mengen an Verkehr aufnehmen.

Planfall Kombination 1-6-7 (Anl. 1.19.1): Diese Kombination ist durch eine große Ostumfahrung (Planfall 1) und eine Südwestumfahrung (Planfall 6) gekennzeichnet. Hinzu kommt die Spange Schernberg. Die Südwestumfahrung soll demzufolge östlich von Stegbruck die Altmühl queren und auf den Kreisel Mühlbruck stoßen. In der Münchner Straße in Höhe ZOB kommt es zu einem leichten Anstieg des Verkehrs um rund 10%, die Vordere Gasse und der Herrnhof werden um rund 20% entlastet.

Planfall Kombination 2-3-6 (Anl. 1.20.1): Diese Kombination der kleinen Südspange mit der Nordumgehung Rauenzell und der kleinen Südwestumfahrung bewirkt für die Stadtmitte von Herrieden eine erhebliche Entlastung. Die Staatsstraßen könnten vollständig aus der Stadtmitte herausverlagert werden, auch die Neunstetter Straße und die Ansbacher Straße wären keine Staatsstraßen mehr.

Planfall Kombination 3-4 (Anl. 1.21.1): Diese Kombination der kleinen Nordspange mit der Nordumgehung Rauenzell verändert im Zentrum von Herrieden die Verkehrssituation nur geringfügig, die Ansbacher und die Nürnberger Straße erfahren eine leichte Entlastung. Die Staatsstraßen verlaufen nach wie vor durch das Stadtzentrum, so dass eine Verkehrsberuhigung von der Stadt nicht allein umgesetzt werden kann.

Planfall Kombination 3-4-5 (Anl. 1.22.1): Diese Kombination schreibt die Verkehrssituation im Stadtzentrum praktisch fest, die Neunstetter Straße wird deutlich entlastet, ebenso die Ansbacher Straße. In der Nürnberger Straße verringert sich der Verkehr um ca. 20%, in der Altstadt ergeben sich geringe Verschiebungen.

Planfall Kombination 2a-6-7 (Anl. 1.23.1): Diese Kombination verlagert den Nord-Süd-Durchgangsverkehr auf zwei Trassen: die kleine Südwestumfahrung sowie die Südspange über die Altmühlinsel (Sportgelände). Die Spange Schernberg spielt keine große Rolle, ob sie realisiert wird oder nicht. Für die Altstadt bietet sich die Chance, die Durchfahrt durch das Storchtor zumindest in einer Richtung zu sperren (hier untersucht). Für die Nürnberger Straße ändert sich praktisch nichts, die Ansbacher Straße wird entlastet.

Planfall Kombination 2b-6-7 (Anl. 1.24.1): Wie in der Kombination zuvor, hinzu kommt allerdings die Vollsperrung des Storchenturms für den Kfz-Verkehr. Profitieren kann hiervon das Zentrum mit dem Marktplatz und der Vorderen Gasse.

Planfall Kombination 2a-4-10 (Anl. 1.25.1): Diese Kombination enthält die kleine Südspange über die Altmühlinsel, die Ostumfahrung (Planfall 10, Ostkante Schrotfeld 2 und 3 bis zum Autohof bei Regmannsdorf) sowie die kleine Nordspange von der Hohenberger zur Nürnberger Straße. Die Nürnberger Straße wird stark entlastet, stärker als bei Planfall 1. Der Storchenturm wird für eine Fahrtrichtung gesperrt. Die Nürnberger und die Ansbacher Straße erfahren eine Entlastung.

Planfall Kombination 2b-4-10 (Anl. 1.26.1): Der einzige Unterschied zur Kombination zuvor ist die vollständige Sperrung des Storchenturms. Der Entlastungseffekt im Bereich des Storchenturms beträgt 100%, das Verkehrsaufkommen im Bereich der neuen Trasse über die Altmühlinsel erreicht nahezu den heutigen Wert am Storchenturm, sieht man von einzelnen Verlagerungen auf die Route über Stegbruck ab.

Planfall Kombination 1/10-13-15 (ohne Anl.): Dieser Vorschlag kam z. T. aus den Reihen des Stadtrats und greift eine Abwandlung der Trassen 2a/2b auf (Planfall 15), um dann mit einer Kombination aus den Trassen 1 und 10 sowie mit der Trasse 13 fortzufahren. Die Verkehrswirksamkeit für diesen Planfall wurde nicht gerechnet, es kann aber davon ausgegangen werden, dass sie sich im Bereich

der Trassen 1 und 10 bewegt. Der Planfall 15 ist bezüglich der Verkehrswirksamkeit nicht anders einzustufen wie die Planfälle 2a und 2b, Streckenlänge, Anfangs- und Endpunkt sind praktisch identisch. Der entscheidende Unterschied ist, dass der Sportplatz auf der Altmühlinsel beibehalten werden könnte. Eine zu klärende Frage wäre zudem, ob und wie es gelingt, den Verkehr der Fa. Schüller auf die neue Trasse zu verlagern. Die Strecke vom Schüller-Kreisel bis Schernberg über die Trassen 10 und 13 ist etwas über 4 km lang, vom Schüller-Kreisel über die Hohenberger Straße nach Schernberg rund 2,6 km, genauso wie über die Nürnberger Straße. Diesen Verkehr bis zum Rother Kreisel zu lenken wird anspruchsvoll, ohne flankierende Maßnahmen in der Nürnberger und Hohenberger Straße wird es voraussichtlich nicht gehen. Dabei wird man ggf. auch strengere Maßnahmen als Tempo-30 diskutieren müssen, wie z. B. Abbiegeverbote, Einbahnregelungen, Diagonalsperren usw.

Nachtrag zu Kapitel 2.3 „Bewertung der Planfälle“

Nachstehend findet sich eine tabellarische Vergleichsübersicht, welche Unterschiede bei den Verkehrsmengen für ausgewählte Straßenabschnitte in Herrieden bei den einzelnen zusätzlich untersuchten Planfällen auftreten.

Tabelle 4: Vergleich des Prognose-Nullfalls mit den weiteren Planfällen

VERGLEICH DES NULLFALLS MIT DEN WEITEREN PLANFÄLLEN

Planfall	0	1-4-13	1-6-7	2a-3-6	2a-6-7	2b-6-7	2a-4-10	2b-4-10	3-4	3-4-5
	Null-Fall	gr. Ostumf., kl. Nordsp. und Spange Schrofeld/Schernberg	gr. Ostumfahrung, kl. SW-Umfahrung und Westsp. Schernberg	kl. Südspange, kl. SW-Umfahrung und kl. Nordumf. Rauenzell	kl. Südspange, kl. SW-Umfahrung und Westsp. Schernberg	kl. Südspange, kl. SW-Umfahrung und Westsp. Schernberg	kl. Südsp., kl. Nordsp. und kl. Ostumfahrung	kl. Südsp., kl. Nordsp. und kl. Ostumfahrung	Nordumf. Rauenzell und kl. Nordsp.	Nordumf. Rauenzell. kl. Nordsp. und gr. SW-Umfahrung
Neunstetter Str. West	4.420	4.270	4.390	4.430	4.430	4.430	4.600	4.600	4.420	4.220
Neunstetter Str. Mitte	4.830	4.880	4.400	4.090	4.350	4.390	5.040	5.070	4.680	3.800
Ansbacher Str. Mitte	4.850	4.860	4.720	4.560	4.560	4.440	5.330	5.180	4.850	4.850
Ansbacher Str. Nord	8.220	6.610	5.170	7.720	6.550	6.430	6.670	6.640	7.510	7.510
Nürnberger Str. Nord	3.680	2.000	2.360	3.170	3.670	3.670	1.210	1.210	3.130	3.110
Nürnberger Str. Süd	3.860	2.420	2.660	3.170	3.870	3.870	2.020	2.020	3.180	3.180
Vordere Gasse	4.920	4.890	3.920	3.990	4.000	3.670	4.670	4.280	4.920	4.510
Münchner Str. ZOB	4.970	5.070	5.660	4.700	4.950	5.080	5.790	5.930	4.820	4.430
Münchner Str. Süd	3.100	3.180	4.560	3.020	3.220	3.380	4.170	4.340	3.100	3.760
Hohenberger Str.	2.090	1.930	540	1.950	2.000	2.000	1.700	1.700	1.880	1.840
Bahnhofstr. West	4.100	4.090	3.380	4.550	4.300	4.330	4.580	4.610	4.100	4.530
Schießwasen	5.290	5.310	5.040	5.230	1.430	---	1.520	---	5.290	6.140
Stegbrucker Str. Süd	3.970	3.950	4.050	3.560	3.880	4.070	4.250	4.420	3.970	2.880
Stegbrucker Str. Nord	2.160	1.940	2.470	2.410	2.410	2.530	2.380	2.500	2.310	2.300
Industriestr.	3.680	2.080	2.660	3.020	3.730	3.730	1.800	1.800	2.890	2.930
Rauenzeller Str.	6.260	6.930	7.490	7.090	6.410	6.580	7.430	7.650	6.580	6.600
Umfahrung (Teil 1)	---	1.600	1.180	1.710	1.420	1.440	1.550	1.580	610	600
Umfahrung (Teil 2)	---	530	2.140	3.960	3.710	4.790	3.290	4.400	---	---

grüne Zahlen stehen für besonders deutliche Rückgänge der Verkehrsmengen

rote Zahlen stehen für besonders deutliche Zunahmen der Verkehrsmengen

Der Ziel-/Quellverkehr, der aus allen Richtungen auf Herrieden bezogen ist, hat seine stärksten Ausprägungen mit dem nördlichen und südlichen Umland. Durch den gewerblichen Magneten im Osten der Stadt wäre hierfür eine Südost- bzw. Nordostumfahrung am geeignetsten. Hinzu kommt der Durchgangsverkehr, der vor allem in Nord-Süd-Richtung seine stärkste Ausprägung aufweist. Dennoch kommt keine Trassenvariante aus der Bewertung heraus, wonach ein entsprechend hohes Entlastungspotenzial abzuleiten ist.

Auch die nachträglich in die Untersuchung einbezogenen Planfälle (siehe oben) weisen keine wirklich allumfassende Entlastung. Bei der spaltenweisen Betrachtung der oben abgebildeten Tabelle verändern sich die Verkehrsmengen der einzelnen Straßenabschnitte sowohl zum Positiven als auch zum Negativen. Lediglich bei Planfall 1-6-7 käme es zu nur einer Mehrbelastung, in der Rauenzeller Straße in Höhe des Parkhauses, wo praktisch kaum Anwohner betroffen sind. Allerdings ist dieser Planfall mit hohem baulichen Aufwand verbunden.

Die Diskussion sowohl im Stadtrat während der Klausurtagung am 03.12.2022 als auch in der Bürgerversammlung am 27.02.2023 führte zur weitgehend akzeptierten Erkenntnis, dass keine der bis Januar 2023 untersuchten Umfahrungs- und Entlastungsmöglichkeiten derzeit eine große Chance auf Verwirklichung durch das Staatliche Bauamt Ansbach sowie durch die Stadt Herrieden haben, da sie entweder aufgrund zu geringer Wirkung für den Vordringlichen Bedarf nicht in Frage kommen oder kaum finanzierbar sind oder noch erhebliche offene Fragen (Hochwasserschutz, Ökologie, Lärmschutz, Naturschutz usw.) beantwortet werden müssten. Aus diesen Gründen müssen zur Entlastung und Beruhigung des Verkehrs andere Maßnahmen herangezogen werden.

Nachtrag zu 3.1 „Handlungsansätze und Ziele“

Die möglichen Strategien zur Verkehrsreduzierung lassen sich wie folgt zusammengefasst darstellen:

3 Strategien zur Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts

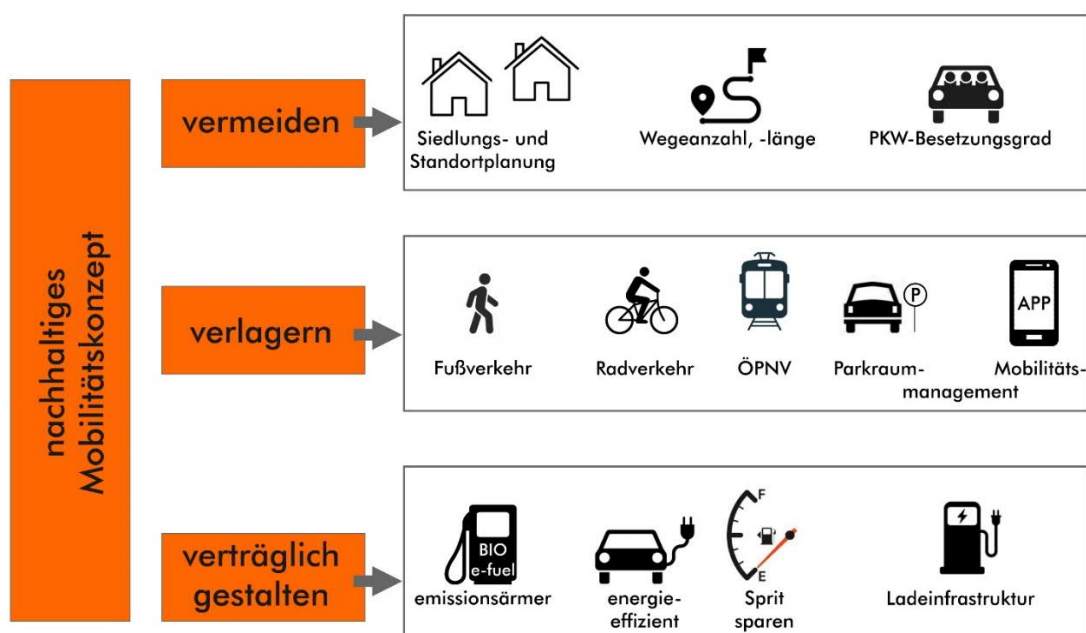


Abb. 61: Strategien nachhaltiges Mobilitätskonzept

Im Einzelnen werden die strategischen Ansätze kurz erläutert:

Vermeiden:

Siedlungs- und Standortplanung: ein dichtes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer, das gegenüber dem Kfz-Verkehr auch deutlich kürzere Wege zu Schulen, Gesundheitseinrichtungen und Handelsstandorten ermöglicht, soll dazu beitragen, dass mehr Wege im Nahbereich zurückgelegt werden können. Dabei spielt auch die räumliche Zuordnung z. B. zu Neubaugebieten eine wichtige Rolle. Supermärkte auf der „grünen Wiese“ am Ortsrand, die oft nur mit dem PKW gut erreichbar sind, tragen keinesfalls zur Verkehrsvermeidung bei. Auch der Gedanke zu Märkten mit regionalen Produkten gehört in diese Kategorie.

Wegeanzahl und -länge: die Wegeanzahl pro Kopf hat sich seit den 50er Jahren nur unwesentlich verändert, die ständig gestiegene PKW-Verfügbarkeit hat jedoch immer längere Wege in derselben oder gar kürzeren Zeit erlaubt. Das während der Corona-Pandemie stark verbreitete HomeOffice von vielen Arbeitnehmern hat zu einer spürbaren Ersparnis an Fahrten im Berufsverkehr beigetragen, auch wenn der HomeOffice-Anteil mittlerweile wieder leicht rückläufig ist. Noch nicht geklärt ist die Frage, ob die eingesparte Zeit für den Arbeitsweg anderweitig, z. B. im Freizeitbereich wieder kompensiert wird.

PKW-Besetzungsgrad: Fahrgemeinschaften zur Arbeit oder auch Schule waren vor der Pandemie stärker verbreitet als während dieser Phase. Dennoch liegt auch hierin ein großes Potenzial, das noch lange nicht ausgeschöpft ist.

Verlagern:

Fußverkehr und Radverkehr: ein attraktives Wegenetz in ausreichender Breite, sichere Querungsstellen, großzügige Umlaufsperrren (falls diese überhaupt erforderlich sind), die auch von Fahrrädern mit Anhänger oder von Lastenrädern passiert werden können, Abstellanlagen für Fahrräder an allen Verkehrsmagneten wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen, Ladestationen für e-bikes usw. sind die Grundvoraussetzungen für die Akzeptanz dieser Fortbewegungsarten als Alternative zum PKW.

ÖPNV: Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, schnelle Verbindungen, Anschlusssicherheit und mehr Flexibilität angesichts teilweise geringer Fahrgastpotenziale begünstigen die Umsetzung dieser Strategie, ohne eine umfangreiche Werbekampagne wird es jedoch nur bedingt gelingen, größere Bevölkerungskreise zum Umstieg zubewegen.

Parkraummanagement: Unter diesem Stichwort wird eine Optimierung des Stellplatzbestandes zur besseren Nutzung verstanden eine nicht unerhebliche Dunkelziffer an privaten Stellplätzen und vor allem Garagen ist häufig zweckentfremdet und dient dem Abstellen von Gartengeräten, alten Möbeln und so weiter. In neueren Baugebieten wirkt sich dies nicht so gravierend aus, da in der Regel auch vor den Garagen Stellplatzmöglichkeiten bestehen. In zentralen Innenstadtkwartieren kann diese Praxis jedoch häufig dazu führen, dass geparkte Pkw im Straßenraum mit dem Parksuchverkehr von Kunden und Einpendlern konkurrieren. Bevor über den Bau neuer und möglicherweise kostenintensiver Stellplatzangebote diskutiert wird, sollte vielmehr eine intensive Aufklärung über den Sinn und Zweck von Garagen erfolgen. Üblicherweise unterliegt die Kontrolle von Garagen der Bauaufsicht der Kreisbehörde, in vielen Fällen

sind diese jedoch personell nicht dazu in der Lage, diese Kontrollfunktion auszuüben. Parkraummanagement kann aber auch bedeuten, dass eine veränderte Parkraumbewirtschaftung, die wiederum sowohl zeitlich als auch finanziell erfolgen kann, dazu beitragen soll, den Parkdruck zu verringern. Auch die Mehrfachnutzung z.B. von Firmenparkplätzen ab 18 Uhr für Besucher von gastronomischen oder Freizeiteinrichtungen ist ein Ansatz, eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen forciert zu betreiben.

Mobilitätsmanagement: nach dem bereits das Parken in vielen Städten nicht nur mit Bargeld am Parkscheinautomaten bezahlt werden kann, sondern auch mit einer App geregelt werden kann, die die Parkgebühren über das Handy abbucht, sollten auch andere Einsatzbereiche für Apps eingehend geprüft werden. Diese umfassen z.B. die klassischen Einsatzbereiche im öffentlichen Nahverkehr, wo Fahrplanverbindungen, Umsteigemöglichkeiten, Hinweise auf Verspätungen und vieles mehr vor allem in den großen Verkehrsverbünden bereits seit einiger Zeit erfolgreich eingesetzt werden auch das Buchen von car-sharing-Fahrzeugen oder die Mitnahmemöglichkeiten über eine Mitfahrzentrale sind ideale Einsatzmöglichkeiten einer Mobilitäts-App. Diese sollte am besten einheitlich mindestens für den Landkreis Ansbach, besser natürlich landesweit erfolgen.

Verträglich gestalten:

Emissionsärmer: Biokraftstoffe oder auch die aktuell häufig diskutierten e-fuels mögen ggf. zumindest für eine gewisse Übergangszeit geeignet sein bis bessere Antriebsarten eine entsprechend große Verbreitung gefunden haben. Das allgemeine politische Ziel auf allen Ebenen bleibt stattdessen die emissionsfreie Antriebstechnik.

Energieeffizient: mit Elektroantrieben, die z.B. nachts über die tagsüber durch eine Photovoltaikanlage in eine Wallbox eingespeisten Überschüsse wieder aufgeladen werden können, stellen eine sehr effiziente Art der Mobilität dar. Nachdem dies vor allem bei Neuwagen am einfachsten erfolgen kann wird es eine entsprechende Zeit dauern, bis auch die große Menge an Bestandsfahrzeugen entsprechend ausgetauscht ist. In Städten und Gemeinden mit einem hohen Einfamilienhausanteil ist die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs relativ einfach machbar, da die selbst erzeugte Strommenge mittels Photovoltaik hierfür verwendet werden kann. Im mehrgeschossigen Wohnungsbau könnte es damit jedoch zu Kapazitätsproblemen kommen, je mehr Bewohner eines solchen Gebäudes über ein Elektrofahrzeug verfügen. Noch schwieriger wird die Situation, wenn keine oder zu wenig Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung stehen.

Sprit sparen: diese Maßnahme hat jeder Verkehrsteilnehmer, der mit einem PKW unterwegs ist, selbst in der Hand bzw. genau genommen im rechten Fuß. In diversen sozialen Medien finden sich genügend Tests von herkömmlichen Fahrzeugen, bei denen gezeigt wird, wie eine weitere Einsparung des Treibstoffes möglich ist. Die meisten modernen Fahrzeuge der letzten 15 bis 20 Jahre verfügen außerdem über einen Bordcomputer, der den aktuellen Verbrauch jederzeit anzeigt. Dies allein sollte schon Ansporn genug sein, eine weitere Senkung der Verbrauchswerte anzustreben.

Ladeinfrastruktur: zweifellos ist das Laden an der eigenen Ladesäule zu Hause, die aus der eigenen Photovoltaik gespeist wird, am kostengünstigsten. Für alle Fälle, bei denen auch unterwegs ein Nachladen erforderlich wird, ist eine dichte Infrastruktur an Lademöglichkeiten unverzichtbar. Lange Wartezeiten an gegebenenfalls zu wenigen Ladesäulen tragen wenig dazu bei,

die Elektromobilität weiter zu fördern. Außerdem sind noch einige baurechtliche Fragen zu klären, z.B. zur Installation von Ladesäulen in Gemeinschaftstiefgaragen und dergleichen. Einige spektakuläre Brandfälle in letzter Zeit, bei denen ganze Garagen oder Tiefgaragen durch in Brand geratene Elektrofahrzeuge – meist während des Ladevorgangs – zerstört wurden und z. T. auch zu verheerenden Gebäudeschäden geführt haben, erfordern eine intensive Beschäftigung mit diesen Themen. Auch eine Vereinheitlichung von Zugangscodes, Kundenkarten, Tarifen und dergleichen an den frei zugänglichen Ladesäulen sollte unbedingt im Blick behalten werden, da nichts kontraproduktiver ist als eine unübersichtliche Vielzahl von Adaptern, Anschlusskabeln, Kundenkarten und dergleichen, wie es in den letzten Jahren zum Teil bei Ladesäulen für E-Bikes wiederholt beobachtet werden konnte.

Nachtrag neuer Abschnitt 3.7 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

3.7.1 Carsharing

Das Thema Carsharing wird sowohl in politischen Gremien als auch aus den Reihen der Bevölkerung immer wieder vorgebracht mit der Frage, ob dieses System dazu beitragen kann, Verkehrsprobleme zu lösen. Grundsätzlich stehen hier zwei verschiedene Systeme zur Auswahl. In Großstädten herrscht meistens das sogenannte free-floating-System vor. Hierbei werden im Stadtgebiet verteilt Fahrzeuge stationiert, die von den Mitgliedern jederzeit ausgeliehen werden können. Die Rückgabe des Fahrzeugs ist nicht zwingend an den Entleihort gebunden. Das andere System ist stationsbasiert und unterscheidet sich vom free-floating-System vor allem dadurch, dass die Fahrzeuge an einer festen Station ausgeliehen und auch wieder zurückgegeben werden müssen. Während beim ersten System zwischen Hin- und Rückfahrt bei einem längeren Aufenthalt dazwischen das Fahrzeug in der Regel für andere Nutzer freigegeben wird und dadurch geringere Leihgebühren anfallen, ist es beim stationsbasierten System nicht anders möglich, als dass während einer längeren Pause zwischen Hin- und Rückfahrt die Nutzungsgebühren weiterlaufen.

Die Jahreskilometerleistung von car-sharing-Fahrzeugen erreicht selten mehr als 20.000 km im Jahr.

Die Ausleihhäufigkeit liegt bei kleineren Fahrzeugen tendenziell höher als bei größeren, da diese häufig auch für ein verlängertes Wochenende angemietet werden. Es kommt aber auch vor, dass ein Teil der carsharing-Flotte an manchen Tagen nur einmal kurzzeitig oder zum Teil sogar überhaupt nicht ausgeliehen werden. In allen untersuchten Kommunen mit carsharing-Vereinen beträgt die Zahl der Mitglieder maximal 1 - 2% der Gesamtbevölkerung. Es wird allgemein empfohlen, für ca. 8 bis 10 Mitglieder ein Fahrzeug vorzuhalten. Bei 30 Mitgliedern würde das ca. drei bis vier Fahrzeugen entsprechen.

Die Stadt Herrieden mit ihren rund 8.500 Einwohnern sollte nach diesen Erkenntnissen 80 Mitglieder finden, die dann über 8 bis 9 Fahrzeuge verfügen können. Damit könnte auch zumindest in den größeren Ortsteilen wie Rauenzell und Neunstetten zumindest je ein carsharing-Fahrzeug angeboten werden.

Für die kleineren Ortsteile mit 200 oder 300 Einwohnern kommen infolge des 1%-Erfahrungswerts zwei bis drei Mitglieder in Frage. Dadurch entsteht sehr schnell die Problematik, ob ein Fahrzeug für einen solchen Ortsteil überhaupt genügend Auslastung findet. Bei den großen Ortsteilen Rauenzell und Neunstetten, wo sich die Stationierung zumindest eines Fahrzeugs rein rechnerisch lohnen könnte,

stellen sich mehrere Fragen. Welche Fahrzeuggröße wird vorgehalten? Sollte die Entscheidung für einen Kleinwagen fallen, so stellt sich die Frage, was ein Bewohner von Rauenzell unternehmen kann, wenn er einen Kombi oder Kleinbus benötigt, der gegebenenfalls in Herrieden Hauptort stationiert ist. Hier muss geklärt werden, wie man an dieses Fahrzeug herankommt. Im schlechtesten Fall würde man einen PKW benötigen, um das carsharing-Fahrzeug abzuholen. Carsharing ist generell für regelmäßige Fahrten z.B. täglich zur Arbeit nach Ansbach relativ ungeeignet, da die Fahrzeuge während der Arbeitszeit nicht anderweitig genutzt werden könnten. Auch zeitlich definierte Ausleihgebühren und Kilometergebühren würden sich zu einer Größenordnung summieren, die keineswegs günstiger als ein eigenes Fahrzeug ist.

Die free-floating-Systeme sind auch deswegen in der Regel teurer, da sie meistens kommerziell organisiert sind. Die stationsbasierten Systeme in Form von carsharing-Vereinen sind hingegen in der Regel bürgerschaftlich und damit ehrenamtlich organisiert. Ab einer bestimmten Größe (ca. 200 Mitglieder und 20 Fahrzeuge) wird der Aufwand für Ehrenamtlich jedoch schon so hoch, dass über eine professionelle Verwaltung nachgedacht werden müsste.

So ist z.B. der carsharing-Verein Stadtteilauto Freising mit 18 Fahrzeugen, davon 14 im Stadtgebiet Freising, je ein Fahrzeug in den Nachbargemeinden Eching und Neufahrn sowie zwei Fahrzeuge in der Stadt Moosburg relativ gut aufgestellt. Knapp 300 Mitglieder bei einer gesamten Einwohnerzahl in den vier teilnehmenden Kommunen mit rund 100.000 Einwohnern teilen sich die Fahrzeuge.

In der Gemeinde Vaterstetten bei München (rund 25.000 Einwohner, S-Bahn-Anschluss) weist der Verein nach 30 Jahren inzwischen über 500 Mitglieder auf, die auf 23 Fahrzeuge zurückgreifen können. Sowohl in Freising als auch in Vaterstetten ist die Situation nur schwer mit Herrieden vergleichbar da dort ein hervorragendes ÖPNV-System vorhanden ist. Sollten sich in Herrieden tatsächlich zwischen 50 und 70 Mitglieder zu einem carsharing-Verein mit 4 oder 5 Fahrzeugen zusammenfinden und die zur Verfügung stehenden PKW im Schnitt je dreimal am Tag genutzt werden, so ergeben sich rund 15 – 20 Fahrtenpaare am Tag, also 30 bis 40 Kfz-Fahrten. Angesichts von über 9.000 Kfz-Fahrten pro Tag allein durch die Bevölkerung des Hauptortes von Herrieden im Binnen- und im Ziel-/Quellverkehr wäre der verkehrliche Effekt kaum messbar. Die Fahrzeuge des carsharing würden einen Anteil im Promillebereich am gegenwärtigen Kfz-Verkehr ausmachen. Für die Teilnehmer an einem solchen Verein ist dies sicherlich eine interessante Alternative. Solange dieser Gedanke jedoch keine weitere Verbreitung findet, stellt carsharing keinen wirklich effizienten Ansatz dar, das Verkehrsaufkommen spürbar zu verändern.

3.7.2 Verkehrserziehung, Schulweg zu Fuß, Arbeitsweg mit dem Fahrrad

Die bundesweit bereits seit vielen Jahren durchgeführte Aktion „zu-Fuß-zur-Schule“ sollte an der Grundschule Herrieden regelmäßig (= jährlich) durchgeführt werden. Dabei geht es vor allem darum, den Elterntaxiverkehr vor der Schule spürbar zu reduzieren und damit die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die Erfahrungen zeigen, dass die Eltern in der Regel nicht mehr „erziehbar“ sind, die Kinder jedoch für solche Ideen meist sehr zu begeistern sind und entsprechenden Einfluss auf ihre Eltern nehmen können. Eine pädagogische Begleitung durch die Klassenleitungen ist unverzichtbar um die Motivation der Schulkinder zu erhöhen.



Abb. 62: Aktionsplakate 2010, 2015, 2017 „zu-Fuß-zur-Schule“ (Deutsches Kinderhilfswerk, VCD)

Bei größeren Arbeitgebern wurde an verschiedenen Orten bereits das job-bike eingeführt. Mitarbeiter bekommen einen hohen Zuschuss für ein e-bike, wenn sie sich (freiwillig) verpflichten, eine Mindestanzahl von Tagen mit dem e-bike zur Arbeit zu kommen. Die Betriebe können sich dadurch Kosten für Stellplätze auf dem Firmengelände sparen oder die dadurch evtl. freiwerdenden Flächen für bauliche Erweiterungen verwenden. Der Anteil der Beschäftigten, die von einem derartigen Angebot Gebrauch machen, liegt in manchen Betrieben bei bis zu 40%. In Herrieden hat sich der größte Arbeitgeber bereits vor einigen Jahren diesem Konzept angeschlossen. Dabei hat sich mittlerweile über ein Drittel des Personals an dieser Aktion beteiligt, was sich auch darin äußert, dass eine Ebene des Mitarbeiterparkhauses während des Sommerhalbjahres nahezu ausschließlich mit Fahrrädern belegt ist. Die Stadt sollte mit Verweis auf dieses örtliche Beispiel auf andere Betriebe in Herrieden zugehen und für eine weitere Verbreitung werben. Als Stadtverwaltung diese Idee mit möglichst vielen eigenen Mitarbeitern zu vertreten sollte zudem selbstverständlich sein.

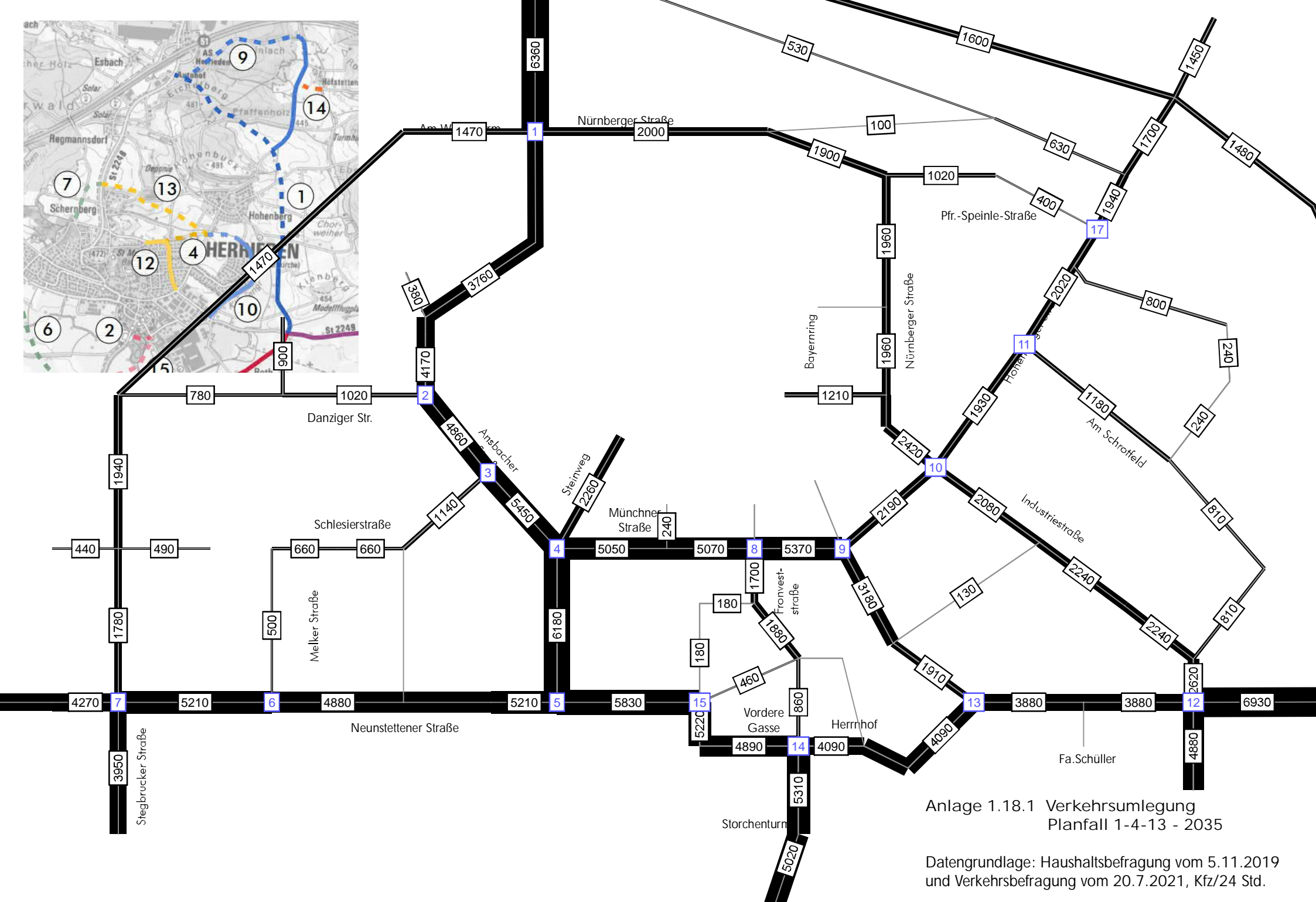
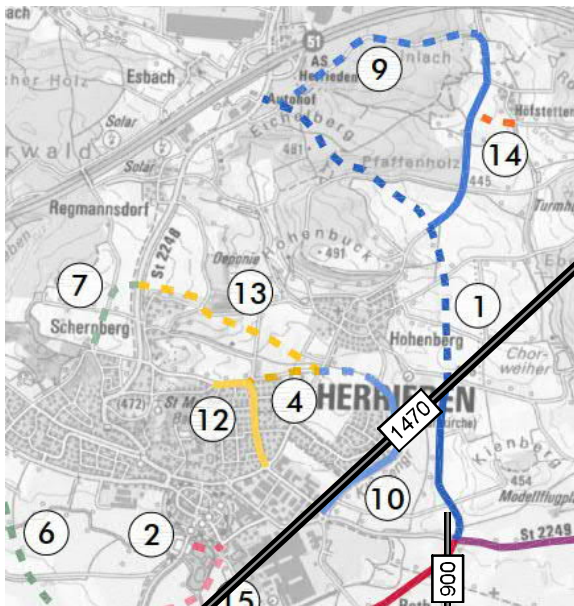
3.7.3 Lieferdienste und Paketstationen

Mit einem Lieferservice für Senioren, Gehbehinderte usw. lassen sich ebenfalls Kfz-Fahrten einsparen. Ein Lieferservice mit E-Lastenrad z. B. durch einen Verein, getragen durch die Gemeinde, der Arbeitsagentur und einem Wohlfahrtsverband wie Caritas, Diakonie, BRK usw. kann den Verzicht von Senioren auf einen eigenen PKW erleichtern, aber gleichzeitig auch weiterhin selbstbestimmtes Wohnen ermöglichen. Die Stadt Neustadt a. d. Waldnaab hat vor über zehn Jahren ein derartiges Projekt gegründet, bei dem zwei Langzeitarbeitslose eine neue Perspektive erhielten. Vor allem noch in der eigenen Wohnung lebende Senioren nehmen diesen Service gerne an, da nicht nur Einkäufe nach Hause transportiert werden, sondern auch Besorgungen in anderen Läden erledigt, Bücher bei der Stadtbibliothek abgeholt oder zurückgegeben werden, Altglas zum Container gebracht wird und vieles andere mehr.

Paketstationen können dabei helfen, den Verkehr von Zustellfahrzeugen zu reduzieren. Vor allem Berufstätige schätzen diesen Service. In Herrieden gibt es im Bereich der Industriestraße bereits eine solche Station. Diese sollte mittelfristig wenigstens mit einem zweiten Standort, z. B. im Westen der Stadt ergänzt werden. Mittelfristig sollten solche Paketstationen auch gemeinsam von mehreren Paketdiensten betrieben werden.

3.7.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung

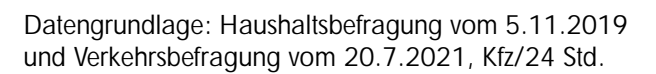
Mit der Forcierung und Förderung des Home-Office-Gedankens, ggf. durch Telearbeits-Zentren mit gemeinsamer Infrastruktur, soll Pendlern die Möglichkeit gegeben werden, zumindest zeitweise auf lange Wege zur Arbeit verzichten zu können. Die Stadt Herrieden kann diese nicht von sich aus veranlassen, jedoch den Anstoß z. B. in Form eines Gesprächs mit Vertretern von in Frage kommenden Unternehmen geben. Eine stabile und leistungsfähige Internetverbindung, auch in den Ortsteilen, ist die Mindestvoraussetzung. Es ist nachvollziehbar, dass in einer Stadt wie Herrieden mit sehr vielen Arbeitsplätzen im produktiven Bereich die Chance auf größere Anteil von HomeOffice eher gering ist. Nachdem viele Herriedener jedoch täglich nach Ansbach auspendeln, wo sich zahlreiche Dienstleistungsunternehmen und Behörden befinden, sollte die Stadt Herrieden mit anderen Kommunen im Umland und zusammen mit der Stadt Ansbach, der IHK und anderen Verbänden die Thematik in Form eines Runden Tisches ansprechen.

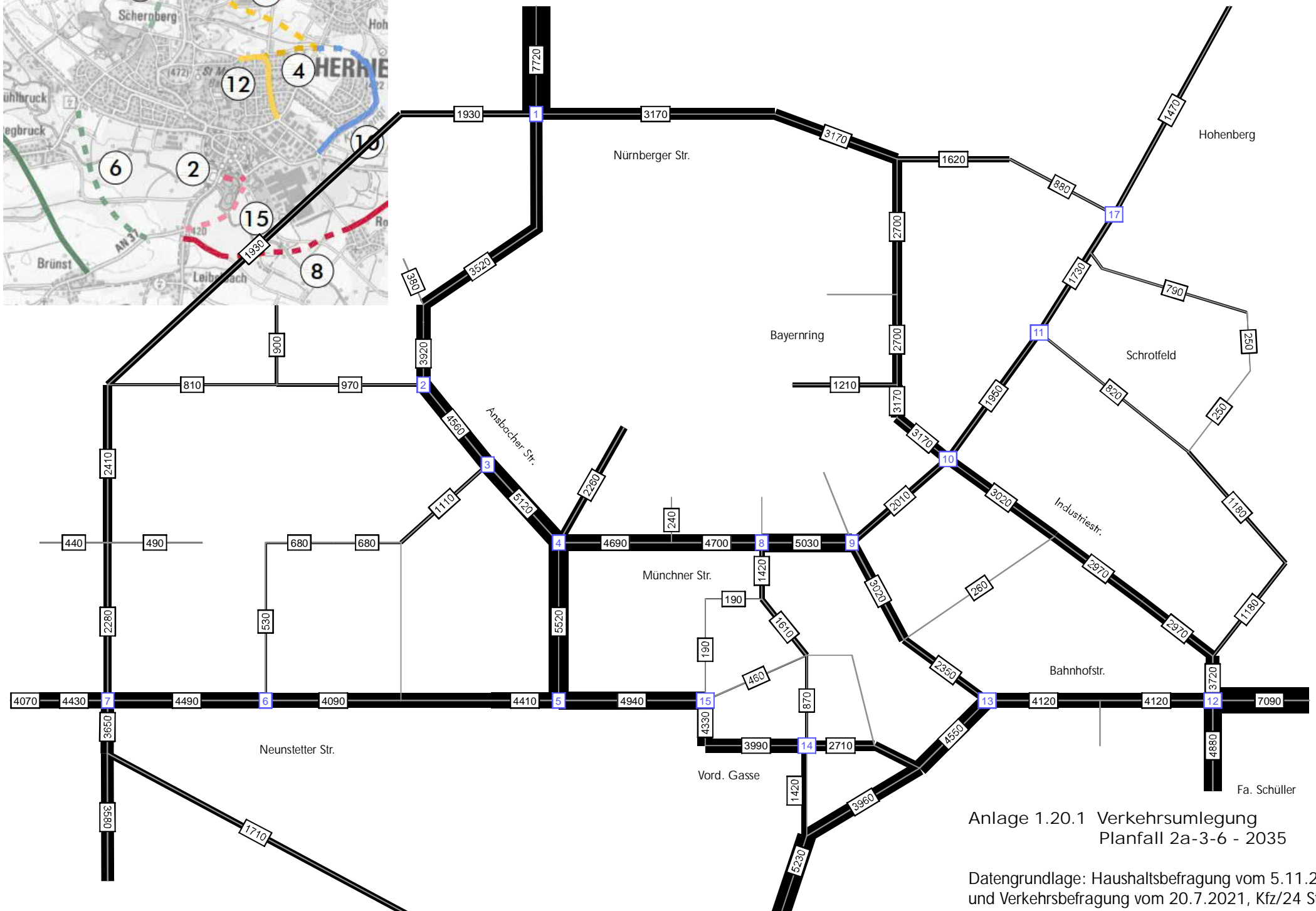
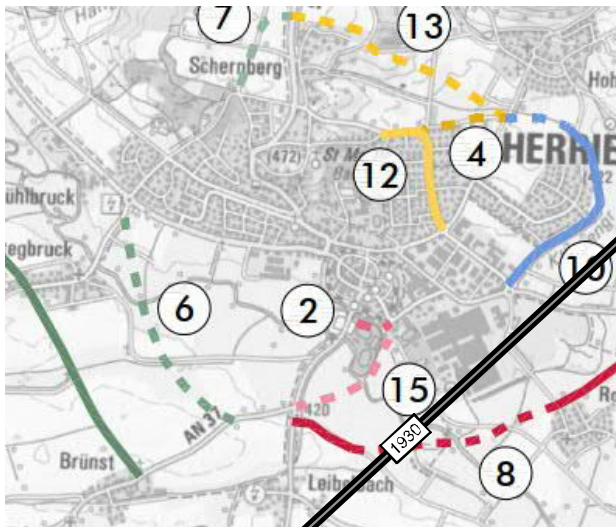


Anlage 1.18.1 Verkehrsumlegung
Planfall 1-4-13 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.

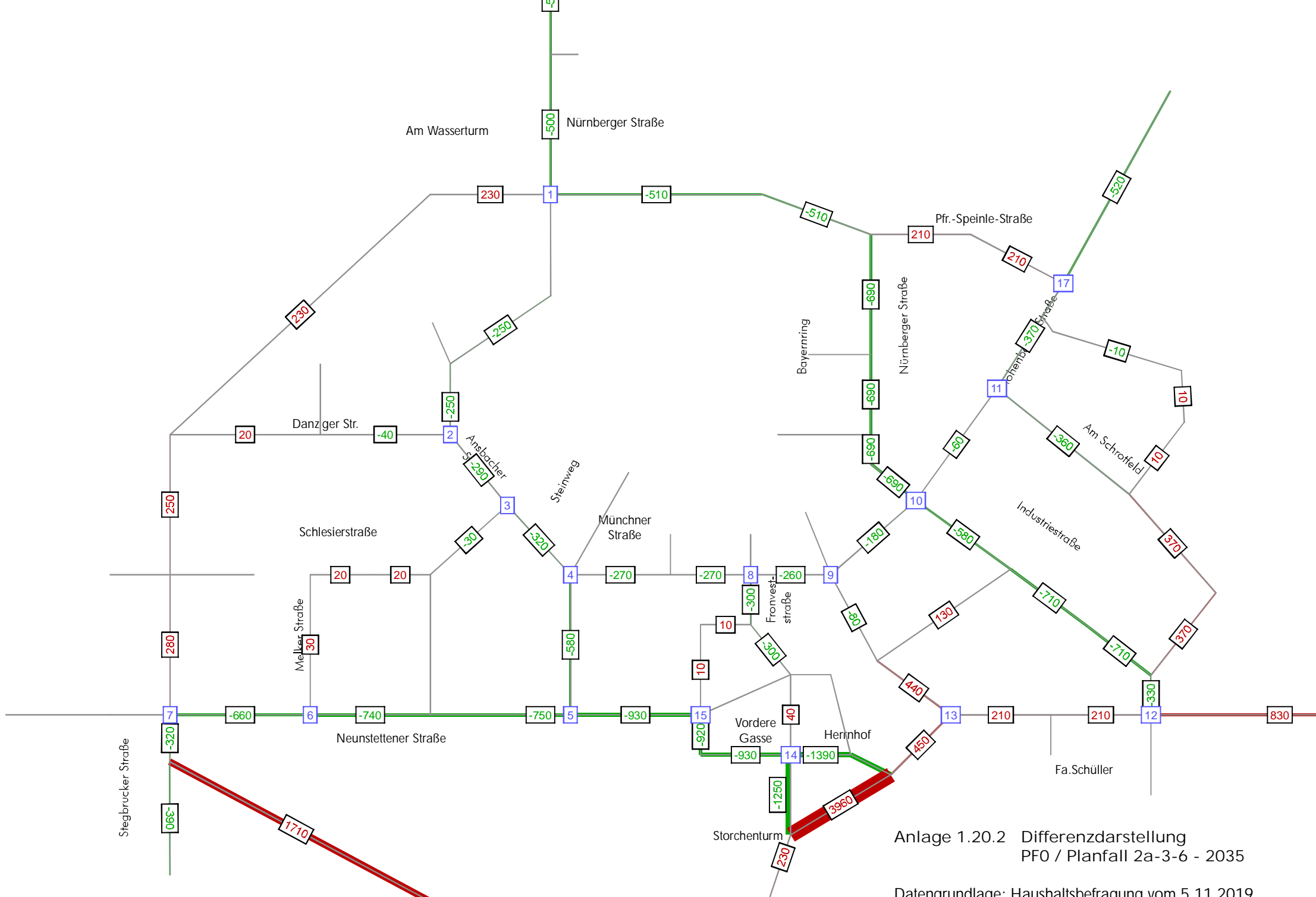






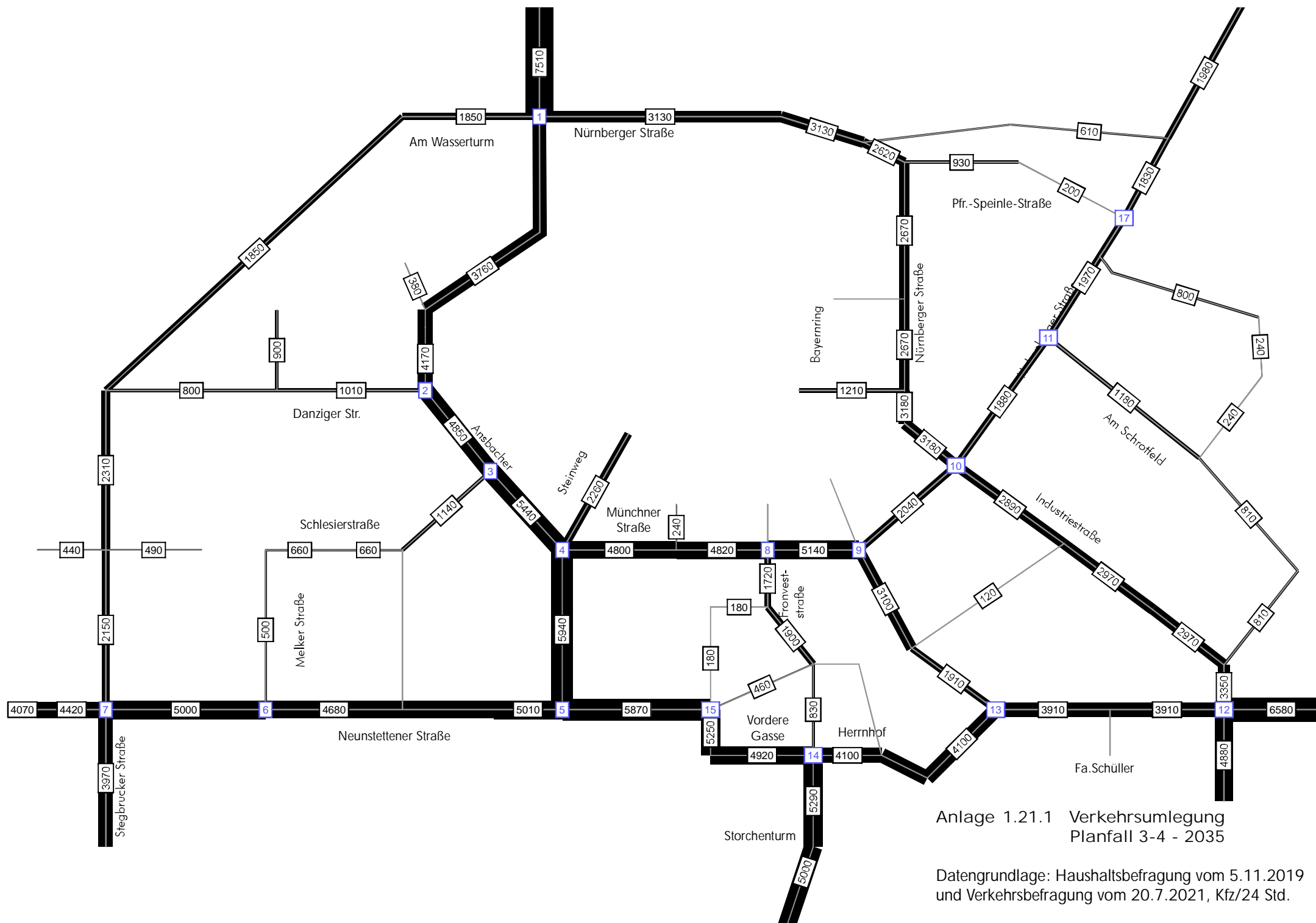
Anlage 1.20.1 Verkehrsumlegung
Planfall 2a-3-6 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



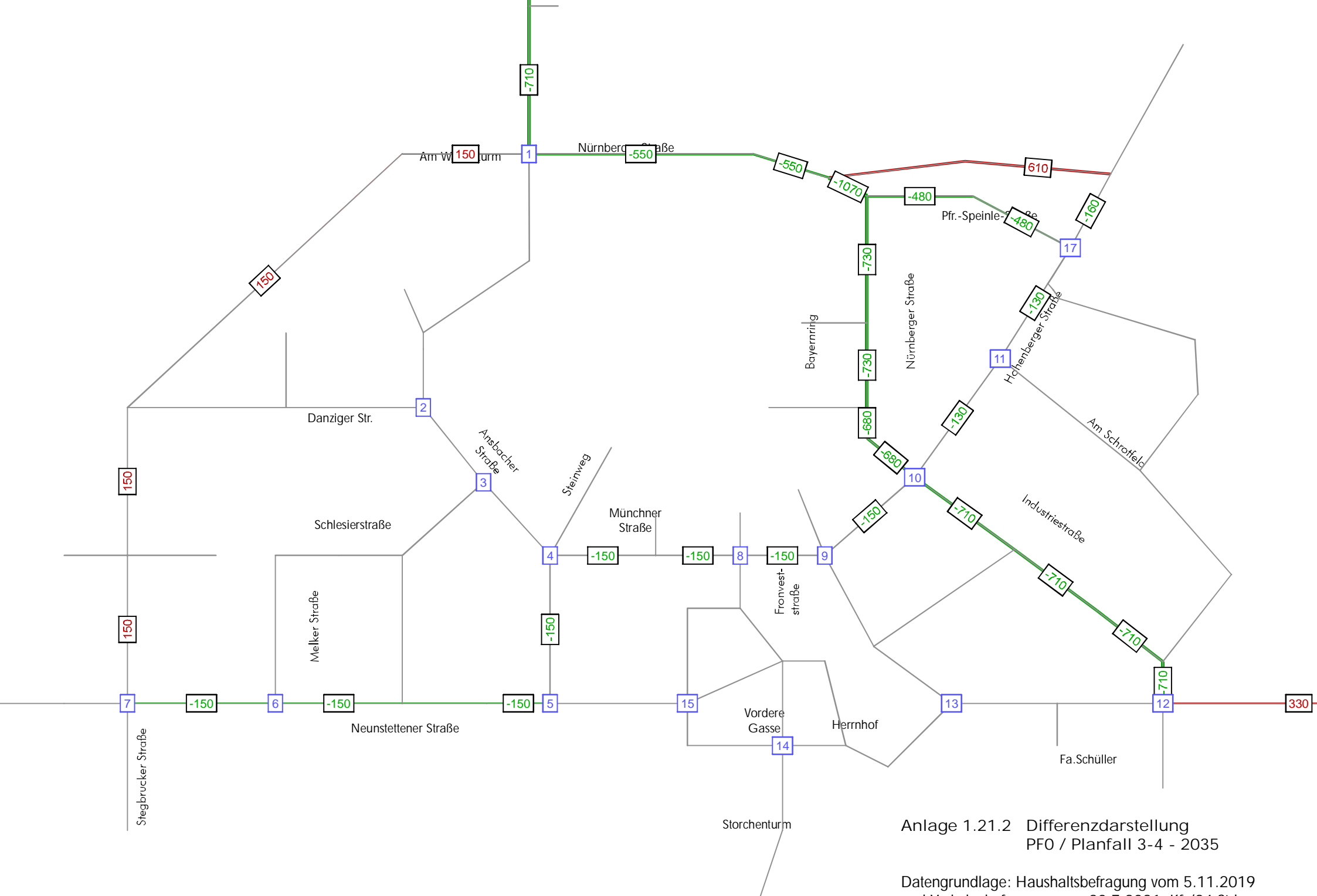
Anlage 1.20.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 2a-3-6 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



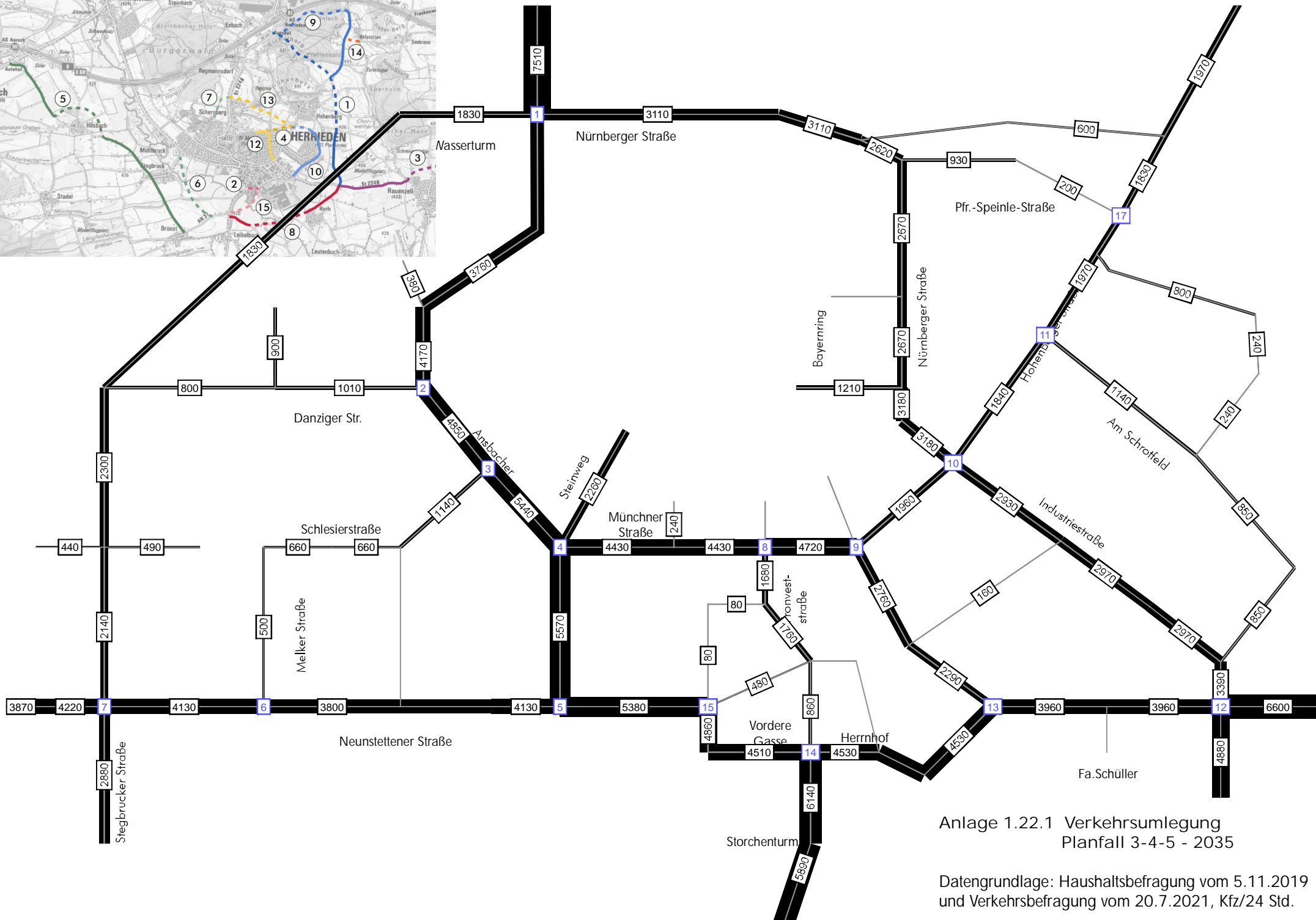
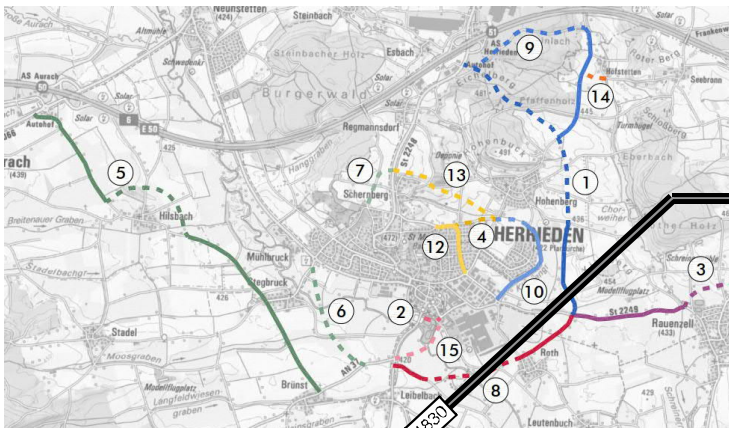
Anlage 1.21.1 Verkehrsumlegung
Planfall 3-4 - 2035

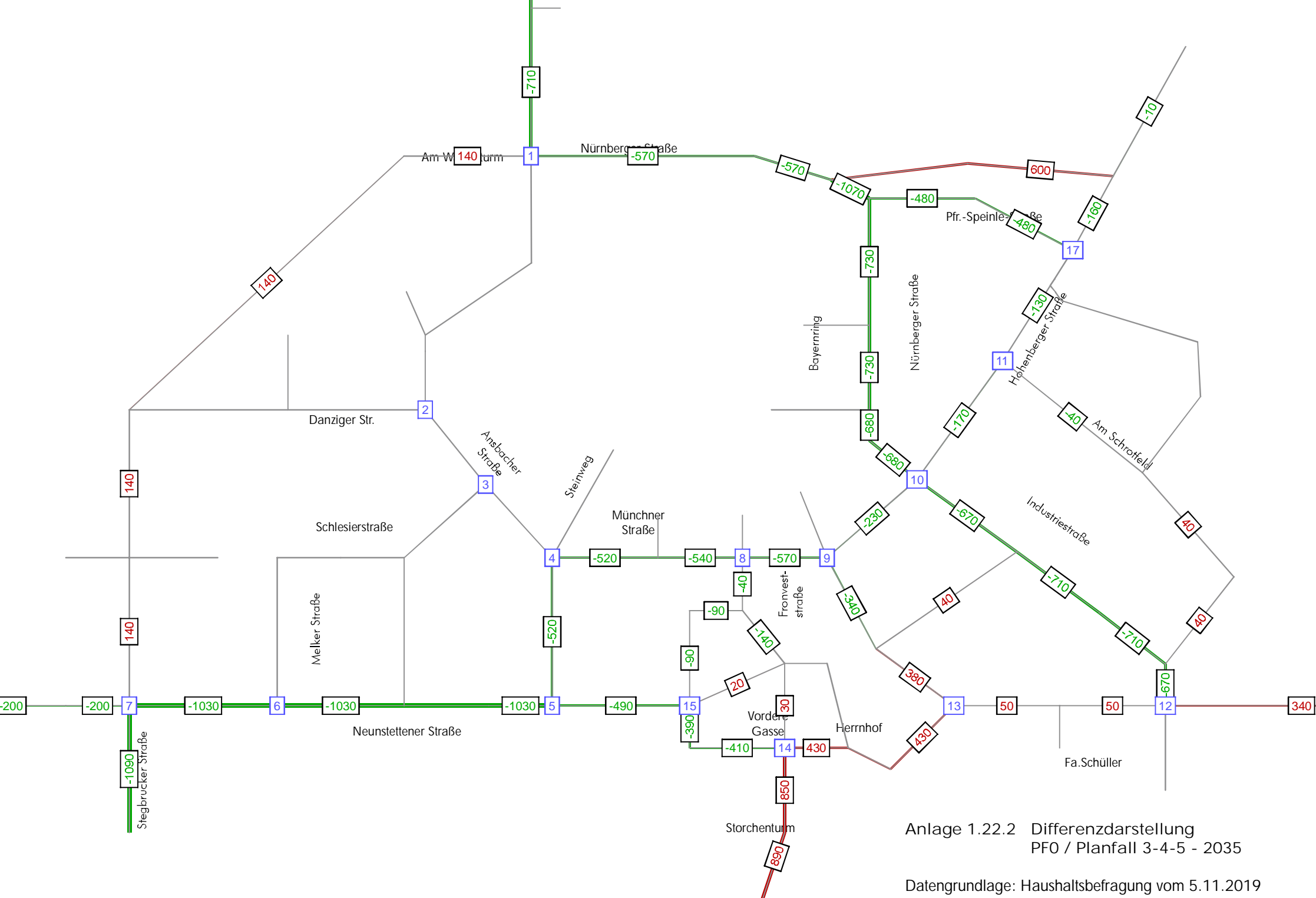
Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



Anlage 1.21.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 3-4 - 2035

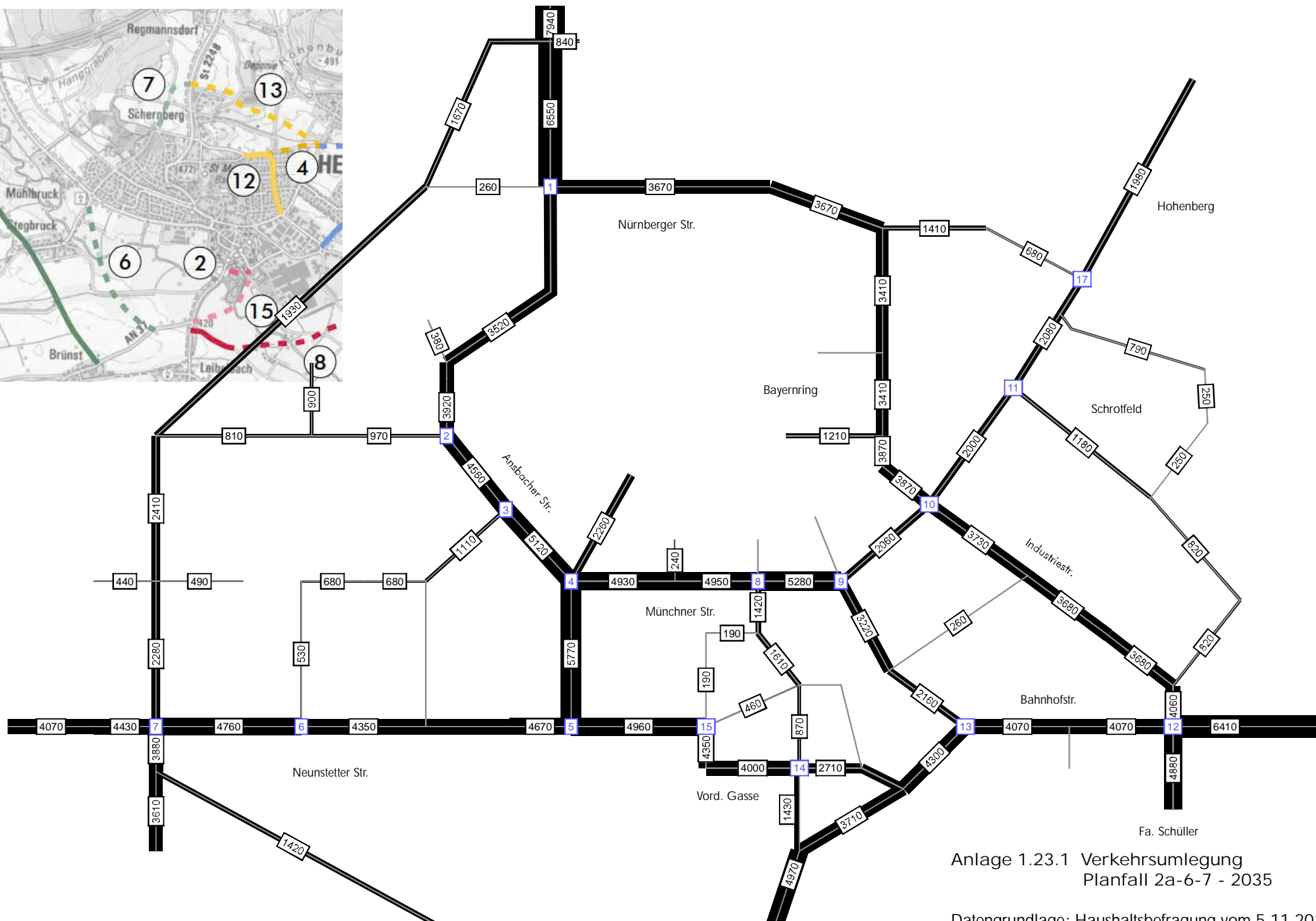
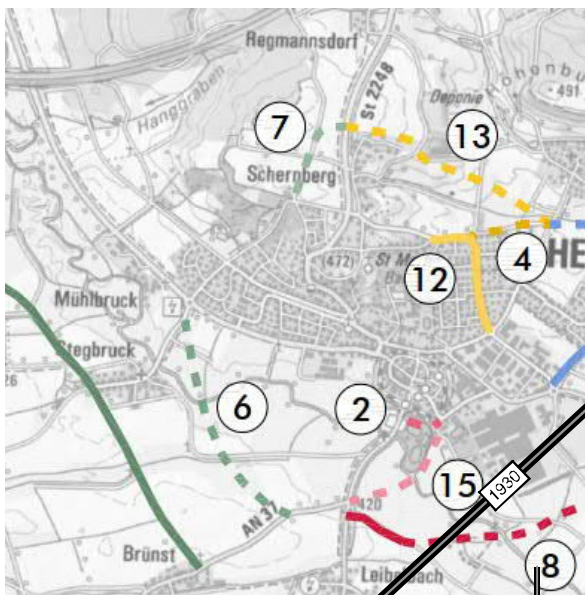
Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.





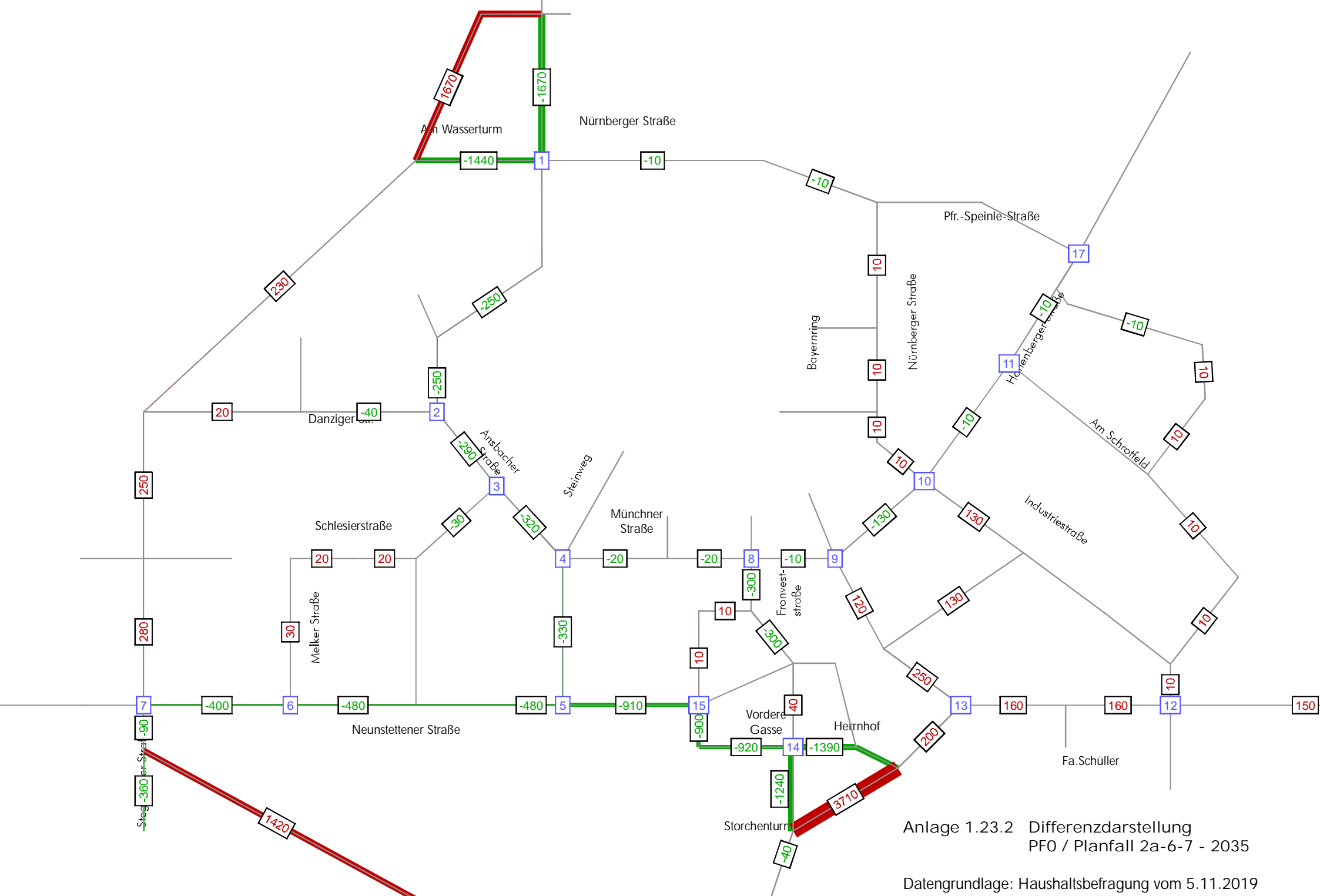
Anlage 1.22.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 3-4-5 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



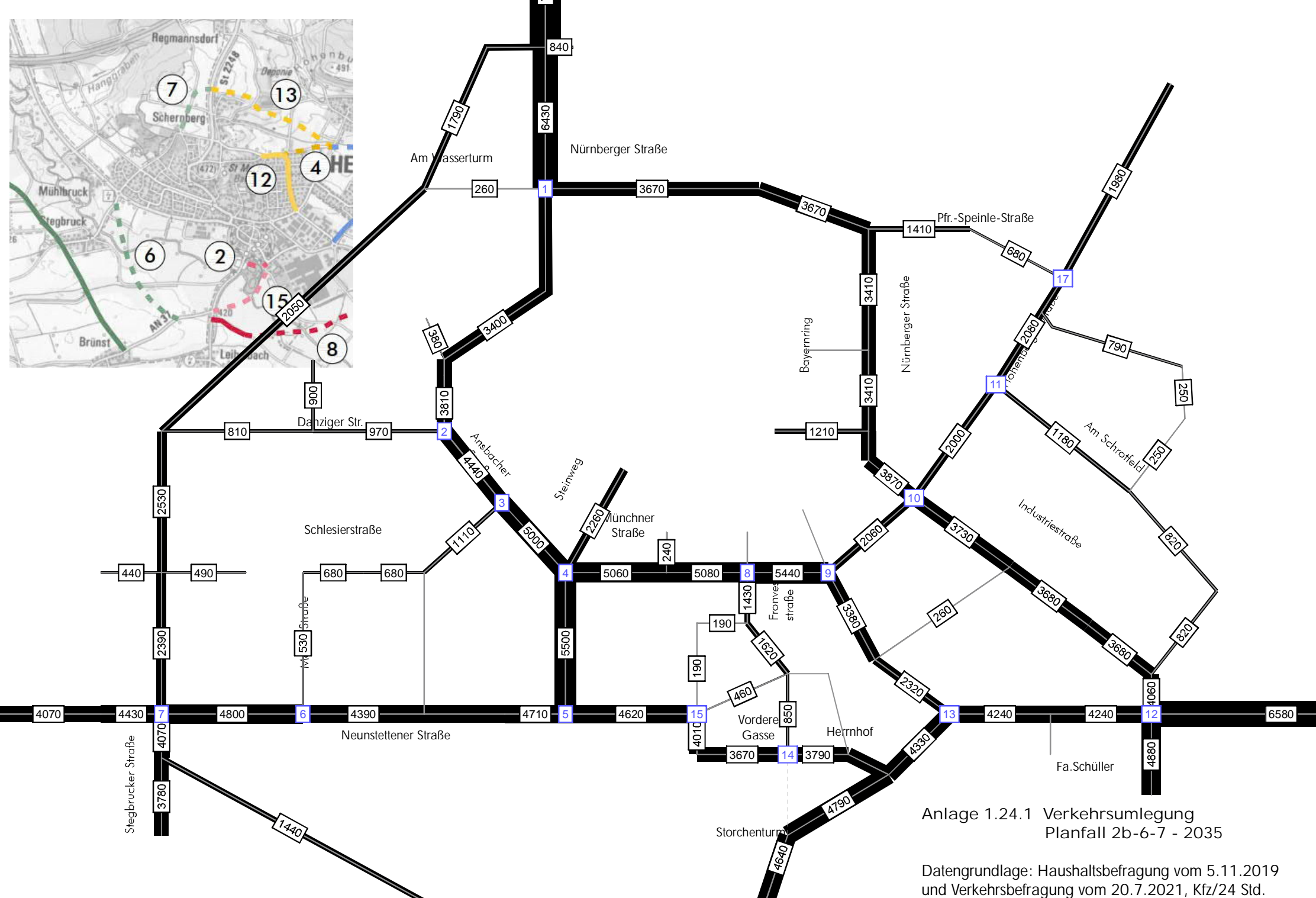
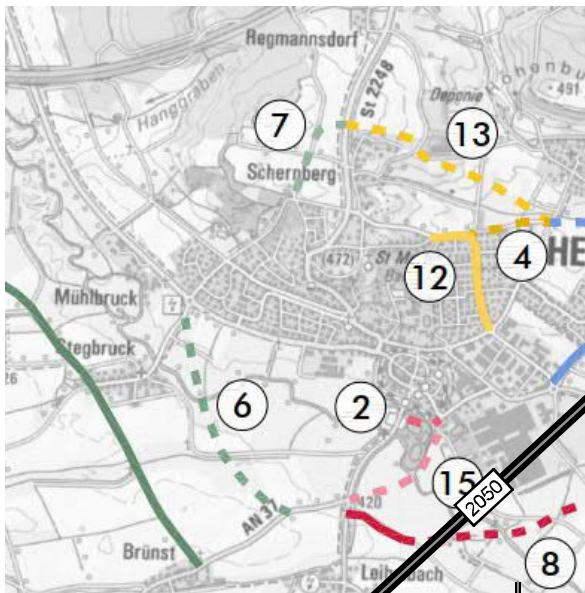
Anlage 1.23.1 Verkehrsumlegung
Planfall 2a-6-7 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



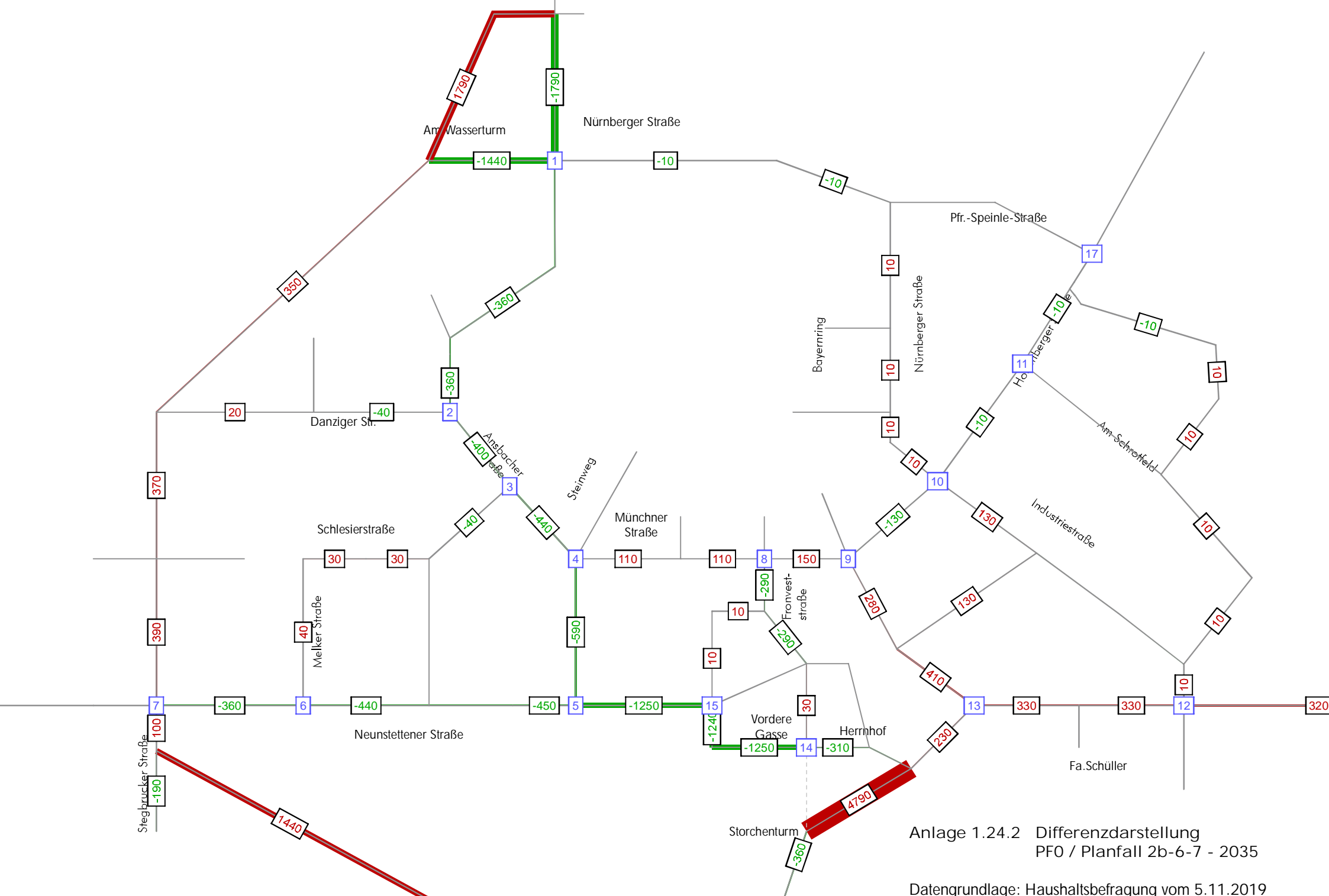
Anlage 1.23.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 2a-6-7 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



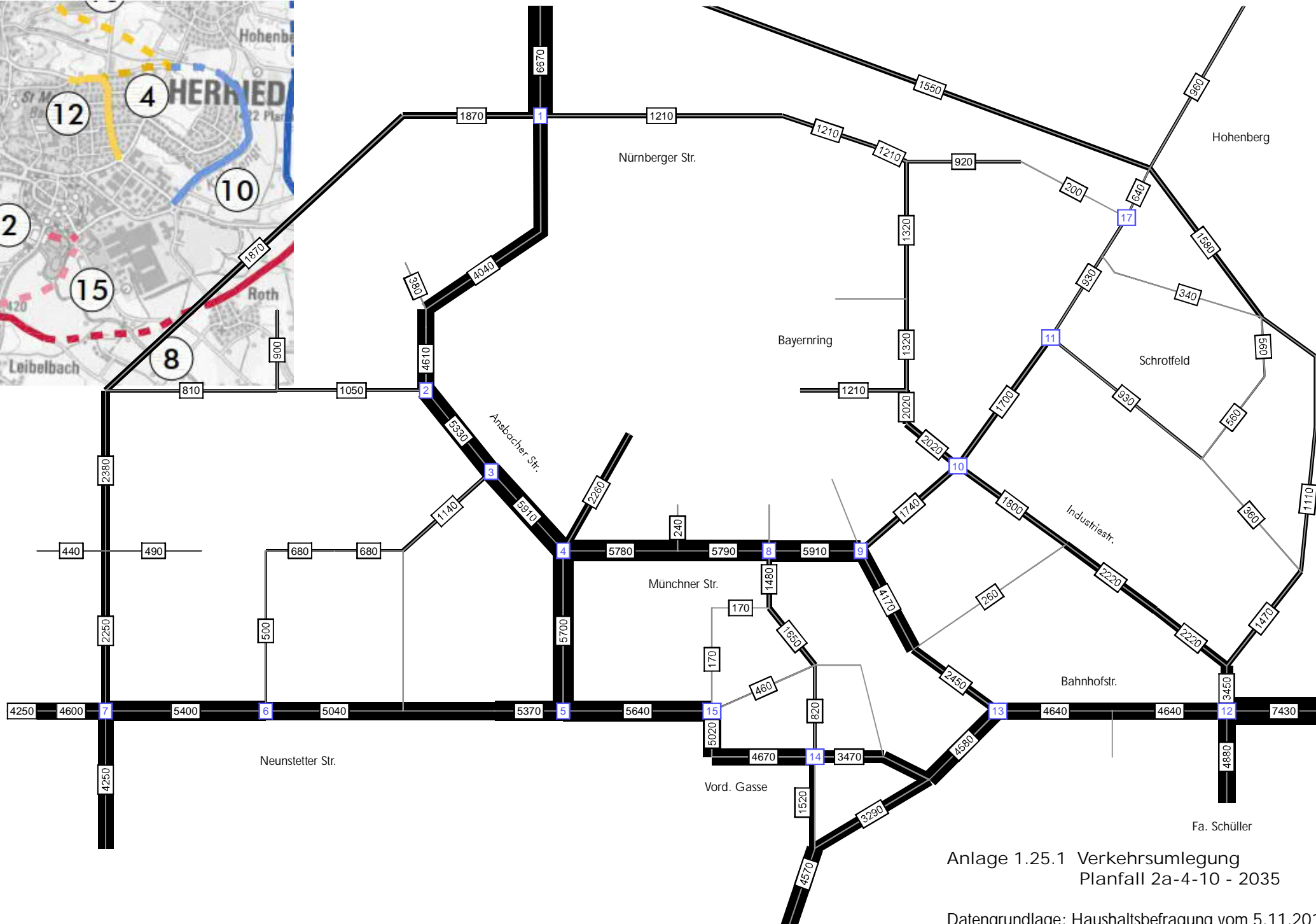
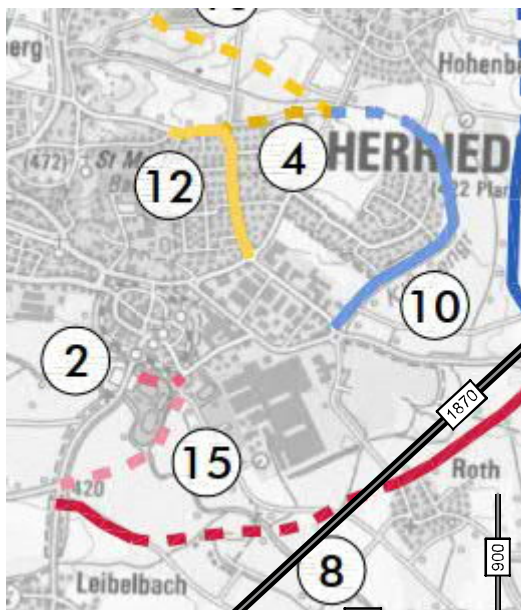
Anlage 1.24.1 Verkehrsumlegung
Planfall 2b-6-7 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



Anlage 1.24.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 2b-6-7 - 2035

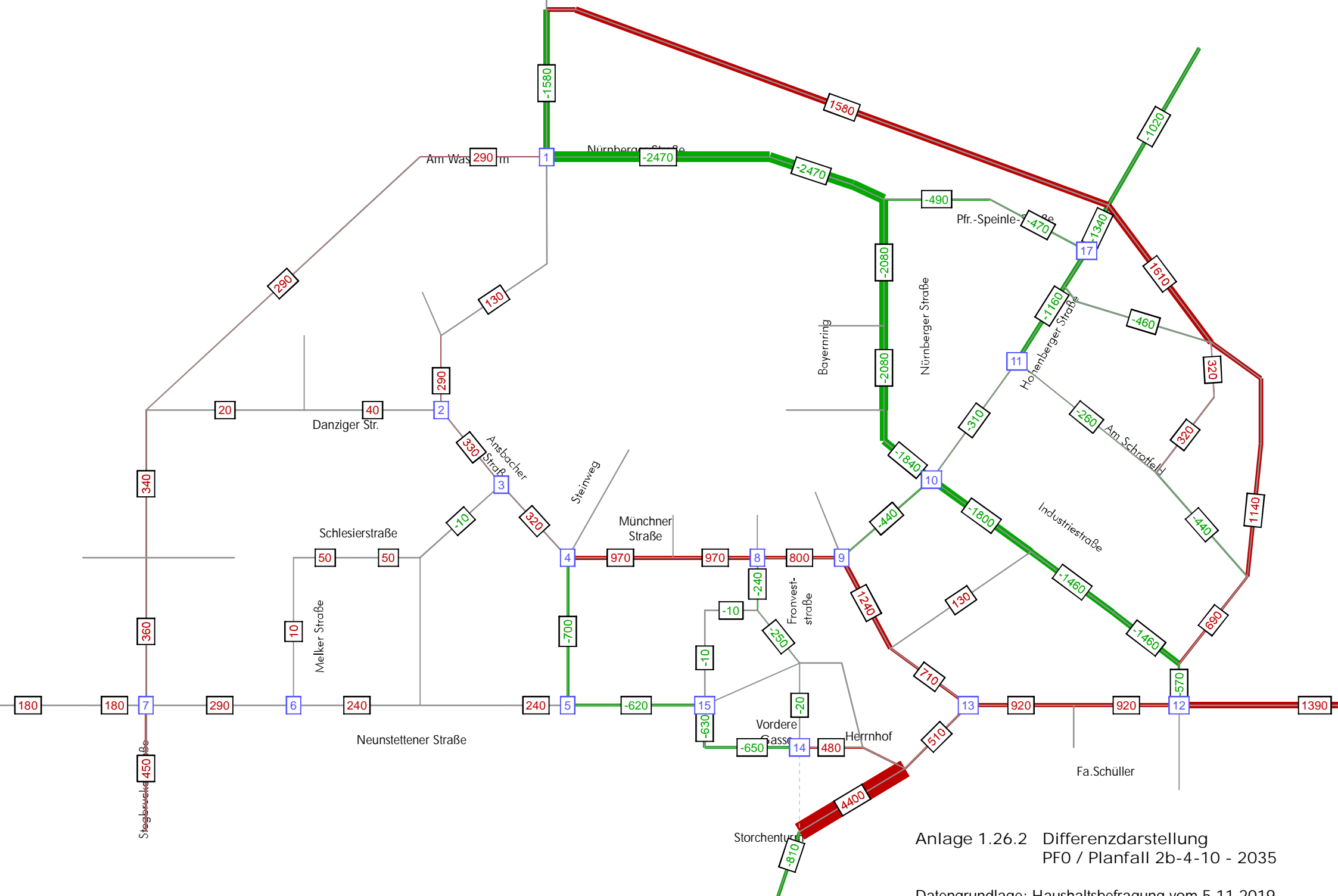
Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



Anlage 1.25.1 Verkehrsumlegung
Planfall 2a-4-10 - 2035

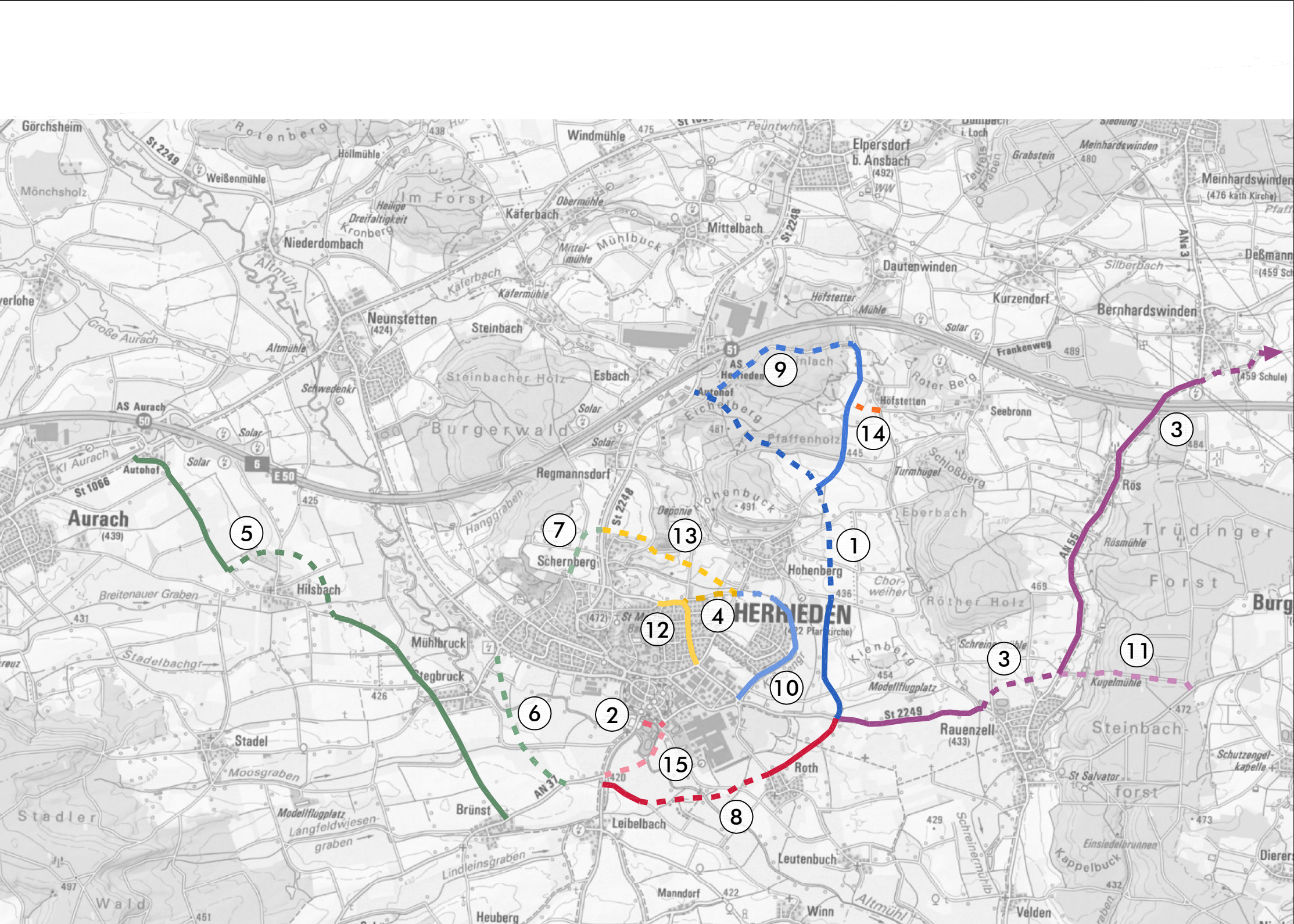
Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.





Anlage 1.26.2 Differenzdarstellung
PFO / Planfall 2b-4-10 - 2035

Datengrundlage: Haushaltsbefragung vom 5.11.2019
und Verkehrsbefragung vom 20.7.2021, Kfz/24 Std.



- 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
 - ⑮ Kleine Südumfahrung
 - 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 24.04.2023 (PF)