

- **STADTENTWICKLUNG**
- **STADTMARKETING**
- **VERKEHR**

Verkehrs- und Parkraumkonzept für die Stadt Scheßlitz

im Rahmen der Bearbeitung des ISEK

Nürnberg, den 28.01.2020

- Gunter Schramm, M.A.
Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
- Stadtplaner &
Geografen
- Äußere Sulzbacher Str. 29
90491 Nürnberg
- Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10
- kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenbedingungen und Vorgaben	7
2	Vorgehensweise	8
3	Verkehrserhebungen.....	9
3.1	Bestehende Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet.....	9
3.2	Verkehrszählungen	11
3.3	Verkehrsbefragungen	13
3.4	Parkraumerhebung	15
3.4.1	Erfassung des Parkplatzpotenzials	15
3.4.2	Durchführung der Parkplatzerberhebung.....	16
4	Verkehrsanalysen	18
4.1	Netzbelastung Kfz-Verkehr	18
4.1.1	DtV – durchschnittlicher täglicher Verkehr (=Verkehr in 24 Stunden)	18
4.2	Tagesgang an den Ortseingängen.....	21
4.2.1	Bamberger Straße	21
4.2.2	Staatsstraße St2190 nordöstlich Klinikum.....	22
4.2.3	Demmeldorfer Straße	23
4.2.4	Zeckendorfer Straße	24
4.2.5	Peulendorfer Straße	25
4.2.6	Windischlettener Straße.....	26
4.2.7	Schweisdorfer Straße	27
4.3	Netzbelastung in Spitzenstunden	28
4.3.1	Morgenspitze Kfz.....	28
4.3.2	Abendspitze Kfz.....	31
4.4	Netzbelastung Güter- und Schwerverkehr.....	34
4.4.1	Güterverkehrsaufkommen in 24 Stunden (dtV) - Netzbelastung.....	34
4.4.2	Morgenspitze Güter-/Schwerverkehr	37
4.4.3	Abendspitze Güter- / Schwerverkehr.....	38
4.5	Durchgangs-/ Ziel- und Quellverkehr.....	39
4.5.1	Gesamtverkehr alle Fahrzeuge	39
4.5.2	Güterverkehr	40
4.5.3	Durchgangsverkehr durch den Ort.....	41
4.5.4	Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse zum fließenden Verkehr	44
4.6	Ruhender Verkehr	45
4.6.1	Parksituation insgesamt	45
4.6.2	Parksituation an ausgewählten innerörtlichen Standorten.....	48

4.6.2.1	Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße (P1)	49
4.6.2.2	Parkmöglichkeiten Schießgraben (P9 – P11)	50
4.6.2.3	Parkmöglichkeiten Hauptstraße (P12, P17 – P18).....	51
4.6.2.4	Parkplatz Rathaus (P21).....	52
4.6.2.5	Parkplätze Oberend (P23, P25, P27 – P29).....	53
4.6.2.6	Parkplatz Apotheke / Ärztehaus P24	54
4.6.3	Betrachtung der Auslastungen aller innerörtlichen Parkplatzbereiche	55
4.6.3.1	Tagesgesamtauslastung.....	55
4.6.3.2	Auslastung am Morgen (7:00 – 9:00)	55
4.6.3.3	Auslastung Vormittag (9:00 – 12:00).....	55
4.6.3.4	Auslastung Mittag (12:00 – 15:00)	55
4.6.3.5	Auslastung Nachmittag (15:00 – 18:00)	55
4.6.3.6	Auslastung Abend (18:00 – 21:00)	55
4.6.4	Zusammenfassende Bewertung der Parkplatzsituation	62
4.7	Elektromobilität.....	63
5	Modellvarianten.....	65
5.1	Ringmodell im Innenstadtbereich	66
5.2	Grundmodell inklusive Verlagerung der Kreisstraße BA1 (BAB-Anschluss).....	73
5.2.1	Hauptbestandteile des Grundmodells	73
5.2.2	Ergänzung des Grundmodells durch die BA1-Verlegung.....	74
5.2.3	Ergänzung des Grundmodells durch eine Nord-Umgehung	80
5.2.4	Ergänzung des Grundmodells durch eine Ost-Umgehung	81
5.2.5	Grundkonzept Fahrradwege	83
5.3	Zusammenfassende Bewertung der Varianten	84
6	Maßnahmenkonzept	86
6.1	Maßnahmenliste	86
6.2	Weiteres Vorgehens	89

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Verkehrsführung im Stadtzentrum von Scheßlitz.....	9
Abbildung 2:	Verkehrsführung Scheßlitz Hauptort.....	10
Abbildung 3:	Standorte der Verkehrserhebung.....	14
Abbildung 4:	Anzahl der Parkplätze im Untersuchungsbereich.....	15
Abbildung 5:	Lage der Erhebungsstandorte für die Parkraumerhebung	16
Abbildung 6:	Richtungsströme dtV.....	20
Abbildung 7:	Strom Bamberger Straße aus Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	21
Abbildung 8:	Strom Bamberger Str. aus Richtung Nord-Osten, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	21
Abbildung 9:	Strom St 2190 in Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf.....	22
Abbildung 10:	Strom St 2190 aus Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf.....	22
Abbildung 11:	Strom Demmeldorfer Str. aus Richtung Osten in Richtung Westen, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	23
Abbildung 12:	Strom Demmeldorfer Str. aus Richtung Westen in Richtung Osten, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	23
Abbildung 13:	Strom Zeckendorfer Str. aus Richtung Süd-Osten in Richtung Nord-Westen, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	24
Abbildung 14:	Strom Zeckendorfer Str. aus Richtung Nord-Westen in Richtung Süd-Osten, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf.....	24
Abbildung 15:	Peulendorfer Str. aus Richtung Süden in Richtung Norden, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	25
Abbildung 16:	Peulendorfer Str. aus Richtung Norden in Richtung Süden, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	25
Abbildung 17:	Strom Windischlettener Str. aus Richtung Nord-Westen in Richtung Süd-Osten, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	26
Abbildung 18:	Strom Windischlettener Str. aus Richtung Süd-Osten in Richtung Nord-Westen, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf.....	26
Abbildung 19:	Strom Schweisdorfer Str. aus Richtung Norden in Richtung Süden, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	27
Abbildung 20:	Strom Schweisdorfer Str. aus Richtung Süden in Richtung Norden, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf	27
Abbildung 21:	Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz	29
Abbildung 22:	Knotenströme, Spitzenstunde Morgen, Kfz.....	30
Abbildung 23:	Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz.....	32
Abbildung 24:	Knotenströme, Spitzenstunden Abend, Kfz.....	33
Abbildung 25:	Richtungsströme LKW (dtV, absolut).....	35
Abbildung 26:	Richtungsströme Lkw (dtV, Anteile)	36
Abbildung 27:	Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, LKW	37
Abbildung 28:	Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, LKW	38
Abbildung 29:	Durchgangsverkehr Kfz in 24 Stunden (dtV, absolut)	42
Abbildung 30:	Durchgangsverkehr KFZ in 24 Stunden (dtV, Anteil).....	43

Abbildung 31:	Auslastung des gesamten Parkraums.....	45
Abbildung 32:	Gesamtzahl geparkter Fahrzeuge.....	45
Abbildung 33:	Parkplatzsituation im Tagesverlauf	46
Abbildung 34:	Parkdauer, Stadt Scheßlitz	46
Abbildung 35:	Anzahl der Parkplätze in den ausgewiesenen Parkbereichen.....	47
Abbildung 36:	Auslastung Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße.....	49
Abbildung 37:	Parkdauer Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße.....	49
Abbildung 38:	Parkdauer Schießgraben	50
Abbildung 39:	Auslastung Parkplätze Schießgraben.....	50
Abbildung 40:	Auslastung Hauptstraße	51
Abbildung 41:	Parkdauer Hauptstraße	51
Abbildung 42:	Auslastung Rathaus	52
Abbildung 43:	Parkdauer Rathaus	52
Abbildung 44:	Auslastung Oberend.....	53
Abbildung 45:	Parkdauer Oberend.....	53
Abbildung 46:	Auslastung Apotheke / Ärztehaus	54
Abbildung 47:	Parkdauer Apotheke / Ärztehaus	54
Abbildung 48:	Auslastung Parkraum - Gesamter Tag	56
Abbildung 49:	Auslastung Parkraum - Morgen (7.00 – 9.00).....	57
Abbildung 50:	Auslastung Parkraum – Vormittag (9:00 – 12:00).....	58
Abbildung 51:	Auslastung Parkraum – Mittag (12:00 – 15:00)	59
Abbildung 52:	Auslastung Parkraum – Nachmittag (15:00 – 18:00)	60
Abbildung 53:	Auslastung Parkraum – Abend (18:00 – 21:00)	61
Abbildung 54:	Ladestationen in Scheßlitz.....	63
Abbildung 55:	Auswirkungen Ringmodell (absolut).....	66
Abbildung 56:	Entwurfsskizze – Umgestaltung Elisabethenkreuzung im Ringmodell.....	67
Abbildung 57:	Knotenströme im Rahmen des Ringmodells.....	68
Abbildung 58:	Ringmodell KFZ.....	70
Abbildung 59:	Ringmodell KFZ Veränderung	71
Abbildung 60:	Ringmodell Güter- und Schwerverkehr	72
Abbildung 61:	Entwurfsskizze Umgestaltung Elisabethenkreuzung mit Lichtsignalanlage (Grundmodell).....	73
Abbildung 62:	Entwurf Gestaltung Hauptstraße	74
Abbildung 63:	Skizze der vorgeschlagenen BA 1- Verlegung als Netzergänzung	75
Abbildung 64:	Richtungsströme Kfz (dtV) Grundmodell mit BA1-Verlegung.....	77
Abbildung 65:	Veränderung Richtungsströme Kfz (dtV) Grundmodell mit BA1-Verlegung	78
Abbildung 66:	Veränderung Richtungsströme Lkw (GV/SV) Grundmodell mit BA1-Verlegung ..	79
Abbildung 67:	Entwurf Ost-Umgehung / Ableitung Wohngebiet	81
Abbildung 68:	Grundkonzepte innerörtliche Radwegführung.....	83
Abbildung 69:	Maßnahmenkonzept Grundmodell Innenstadt.....	86

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Übersicht über die Zählstellen der Verkehrszählung.....	11
Tabelle 2:	Übersicht Parkplätze der Parkraumerhebung, Scheßlitz	17
Tabelle 3:	Übersicht - Anteil Durchgangsverkehr, Ziel- / Quellverkehr KFZ	39
Tabelle 4:	Übersicht - Anteil Durchgangsverkehr, Ziel- / Quellverkehr Güterverkehr.....	40

1 Rahmenbedingungen und Vorgaben

Die Stadt Scheßlitz hat im Herbst 2016 die Bietergemeinschaft Büro für Städtebau und Bauleitplanung aus Bamberg und Büro PLANWERK Stadtentwicklung aus Nürnberg mit der Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) im Rahmen der Städtebauförderung beauftragt.

Im Zuge der ISEK-Bearbeitung kamen die planenden Büros zusammen mit der begleitenden Lenkungsgruppe der Stadt Scheßlitz sehr schnell zur Erkenntnis, dass eine städtebauliche Aufwertung des Altstadtbereiches von Scheßlitz, die als vorrangig wünschenswert identifiziert wurde, weitestgehend durch die Situation des ruhenden und des fließenden Verkehrs determiniert wird.

Die Stadt Scheßlitz hatte bereits im Jahre 1990, zur damaligen Fertigstellung der Bundesautobahn A70, die Scheßlitz Hauptort nördlich tangiert, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchführen lassen. Nachdem mittlerweile über 25 Jahre vergangen waren, bildeten die erfassten und berechneten Verkehrsmengen aus der 1990er Verkehrserhebungen keine zuverlässige Grundlage mehr, auf Basis derer weitreichende Entscheidungen hinsichtlich der zukünftigen Innerortsgestaltung getroffen werden können.

Deshalb beauftragte die Stadt Scheßlitz nach einer durchgeführten Ausschreibung das Nürnberger Büro PLANWERK Anfang 2018 mit der Durchführung von aktuellen Verkehrserhebungen und der Erstellung eines Verkehrs- und Parkraumkonzeptes für den Hauptort der Stadt Scheßlitz.

Neben der Erfassung aktueller Verkehrsmengen im Verkehrsnetz der Stadt Scheßlitz und der Erfassung von Auslastungswerten für die vorhandenen Parkraumangebote sollten die Konzepte folgende weitere Fragestellungen bearbeiten:

- Prüfung inwieweit durch innerörtliche Maßnahmen die bestehenden Verkehrsströme so optimiert werden können, dass sie zukünftige Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes garantiert werden kann.
- Schwerpunkt liegt dabei auf der Achse Hauptstraße im Bereich der Scheßlitzer Altstadt, da für diesen Bereich städtebauliche Aufwertungen vor allem im öffentlichen Raum dringend wünschenswert sind.
- Zentraler Punkt für diese Fragestellung ist die potenzielle Leistungsfähigkeit des Staatsstraßenknotens St2187/St2190 an der Elisabethenkirche. Wie kann dessen Leistungsfähigkeit erhöht werden und kann die Errichtung einer Lichtzeichenanlage hier grundsätzlich dazu beitragen.
- Prüfung von möglichen Umgehungsstraßen, durch die eine signifikante Entlastung des Innenortbereichs erreicht werden kann.
- Prüfung inwieweit eine zusätzliche Anbindung an die A70 möglich ist und welche positiven Effekte für die Stadt Scheßlitz damit erreichbar wären.
- Prüfung durch welche Maßnahmen vor allem die Belastungen durch den Güterverkehr vor allem den Schwerlastverkehr erreicht werden können.

2 Vorgehensweise

Um eine breite und zuverlässige Informations- und Datenbasis für das Verkehrs- und Parkraumkonzept der Stadt Scheßlitz zu erhalten, wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Folgendes Datenmaterial liegt vorliegender Untersuchung zugrunde:

- Parkplatzerhebung am 24.04.2018 (Dienstag) zwischen 7:00 und 21:00 Uhr, für 31 Parkplätze bzw. als relevant erachtete Parkmöglichkeiten in Scheßlitz.
- Verkehrszählung am 12.06.2018, je nach Zählstelle unterschiedliche Zeitintervalle, zwischen 6:00 und 22:00 Uhr an fünfzehn Standorten (8 Standorte mit Knotenstromzählungen, 7 Standorte mit Querschnittszählungen) in Scheßlitz.
- Verkehrsbefragung am 12.06.2018 in drei Zeitintervallen 7:00-9:00, 11:00-13:00 und 15:00-18:00. Erfasst wurde hierbei der ortsauswärts gerichtete Verkehr an den sieben Ausfallstraßen im Stadtgebiet von Scheßlitz.
- Zur Kontrolle der Erhebungen durch das Zählpersonal (PLANWERK und Schüler der örtlichen Mittelschule) wurde an den Hauptachsen (Staatsstraßen und Wilhelm-Spengler-Straße) mit automatischen Zählgeräten in mehrtägigen Erfassungszyklen die jeweiligen Richtungsquerschnitte erfasst.
- Aus den abgestimmten Erhebungsdaten der manuellen und der automatischen Zählung wurde ein Verkehrsmodell für den Status-Quo entwickelt.
- Das Status-Quo-Modell diente als Grundlage für die Berechnung von Prognose- und Entwicklungsvarianten. Auf der Basis dieser Berechnungsvarianten wurden abschließend Maßnahmenempfehlungen abgeleitet.

3 Verkehrserhebungen

3.1 Bestehende Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet

Im Vorfeld der Verkehrserhebungen fand eine Ortsbegehung statt, wobei der Ist-Zustand der Verkehrssituation festgehalten und in eine Kartendarstellung gebracht wurde.

Diese zeigt bestehende Verkehrsregelungen innerhalb des Untersuchungsgebiets, die für eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrssituation in Scheßlitz Relevanz besitzen. Dazu gehören Parkregelungen, Einbahnstraßenregelungen, Abbiegever- und -gebote, Einfahrtsverbote sowie geschwindigkeitsreduzierende und verkehrsberuhigende Regelungen.

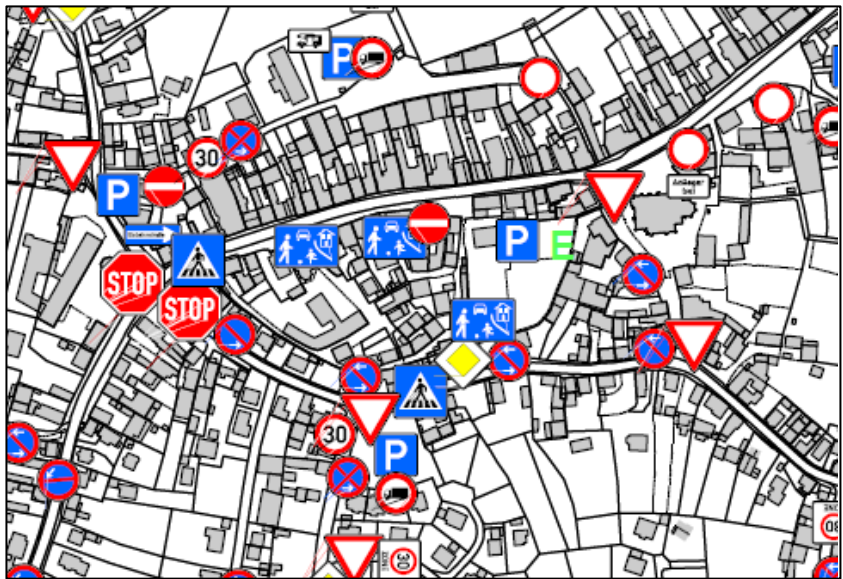


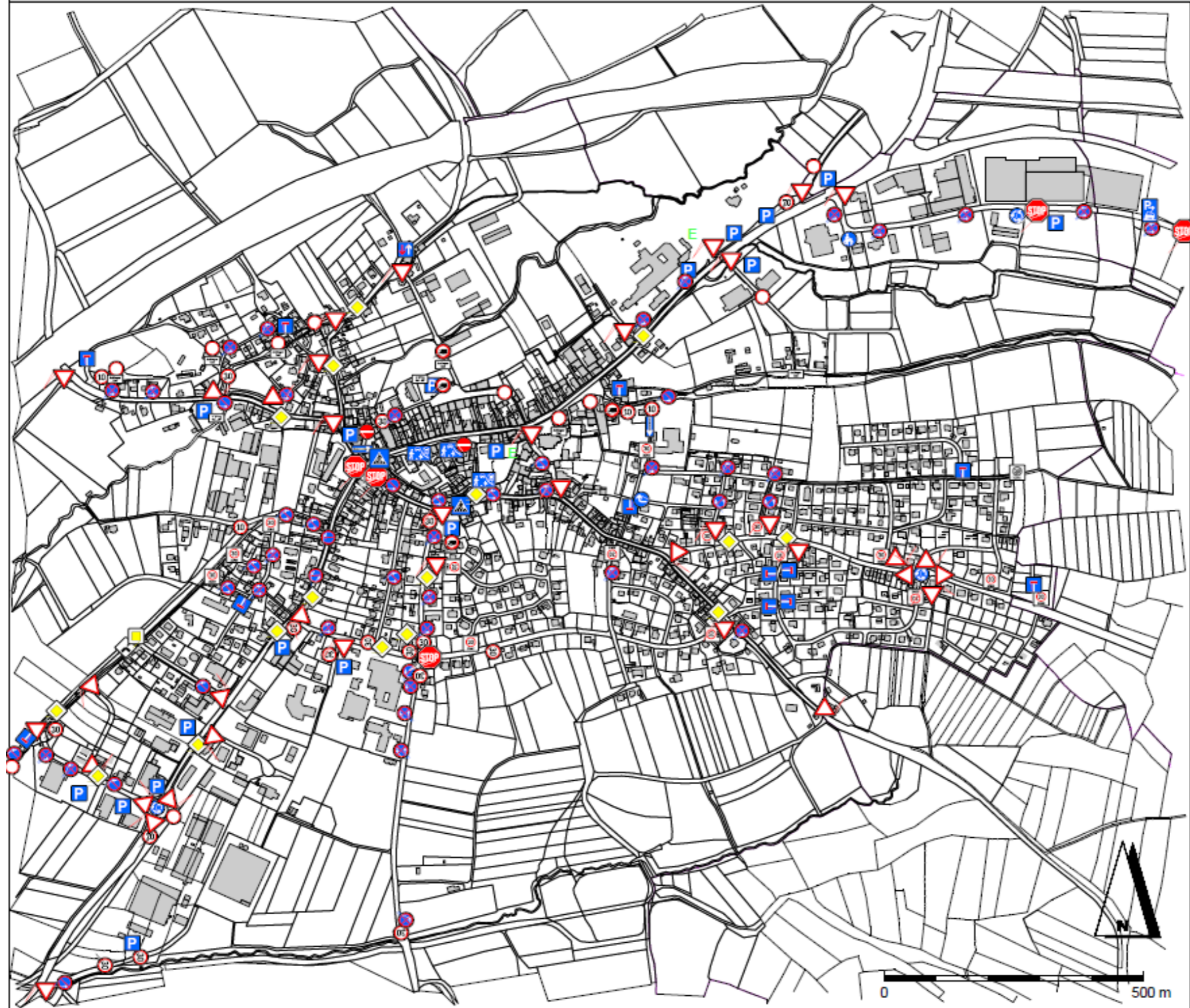
Abbildung 1: Verkehrsführung im Stadtzentrum von Scheßlitz

Eine Übersicht über die Situation im gesamten Stadtgebiet schließt sich auf der nachfolgenden A3-Seite an.

Die Darstellung der verkehrslenkenden und verkehrsleitenden Maßnahmen (Beschilderung) zeigt folgende Schwerpunkte:

- Tempo 50 auf allen Ausfallstraßen außer der Peulendorfer Straße
- Tempo 30 weitestgehend in allen Wohnbereichen, allerdings mit punktuellen Lücken
- Großes Angebot an Parkplätzen in den beiden Gewerbebereichen im Norden und Süden der Stadt
- Das Parkplatzangebot im Innenstadtbereich konzentriert sich auf randliche Laden am Schießgraben und am Altenbach
- Verkehrslenkungen in Form von Abbiegever- und -gebote sind kaum im Einsatz
- Hoher Regulierungsdruck besteht im Umfeld der Schulstandorte im Süden.

Verkehr Scheßlitz - Verkehrsführung



PLANWERK

Gunter Schramm, M.A.
Claas Sperr, Dipl.-Geogr.
Stadtplaner & Geographen

Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 2: Verkehrsführung Scheßlitz Hauptort

3.2 Verkehrszählungen

Im Zuge der umfassenden Datenerhebungen des fließenden Verkehrs wurden an insgesamt 8 Knoten und 7 Ausfallstraßen Verkehrszählungen durchgeführt. An den Knoten sogenannte Knotenstromzählungen an den Ausfallstraßen Querschnittszählungen. Die Erhebungen fanden am 12.6.2018 statt, einem Dienstag, der als durchschnittlicher Verkehrstag gewertet werden konnte. Störungen im Netz durch Baustellen der sonstige eingriffe lagen nicht vor.

An folgenden Standorten wurde die Verkehrszählung durchgeführt:

	Nr.	Art	Straßen	Zeit
Knotenstromzählung	1	Kreuzung	Hauptstraße / Neumarkt / Anger / Altenbach	06:00 – 22:00
	2	Einmündung	Hauptstraße / Oberend / Wilhelm-Spengler-Straße	07:00 – 19:00
	3	Einmündung	Altenbach / Wilhelm-Spengler-Straße	07:00 – 19:00
	4	Kreuzung	St2190 / B22 / Auffahrt A70	07:00 – 19:00
	5	Kreuzung	Anger / Schießgraben / Windischlettener Straße	07:00 – 19:00
	6	Kreuzung	Neumarkt / Bamberger Straße / Burgholzstraße / Weg	07:00 – 19:00
	7	Einmündung	Altenbach / Zeckendorfer Straße / Demmelsdorfer Straße	07:00 – 19:00
	8	Einmündung	Zeckendorfer Straße / Am Kreuzschleifer / Am Loh	07:00 – 19:00
Querschnittszählung	1	Querschnitt	Oberend	07:00 – 19:00
	2	Querschnitt	Demmelsdorfer Straße	07:00 – 19:00
	3	Querschnitt	Zeckendorfer Straße	07:00 – 19:00
	4	Querschnitt	Peulendorfer Straße	07:00 – 19:00
	5	Querschnitt	Bamberger Straße	07:00 – 19:00
	6	Querschnitt	Windischlettener Straße	07:00 – 19:00
	7	Querschnitt	Schweisdorfer Straße	07:00 – 19:00

Tabelle 1: Übersicht über die Zählstellen der Verkehrszählung

Die Verortung der einzelnen Zählstandorte ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.

Die Verkehrszählung wurde entsprechend den Vorgaben der Straßenverkehrsbehörden in Intervallen von 15 Minuten durchgeführt. Es wurde zwischen folgenden Fahrzeugtypen differenziert:

- **Rad:** Fahrräder.
- **Pkw:** Personenkraftwagen, d.h. Kraftfahrzeuge für den Personenverkehr mit bis zu neun Sitzplätzen, Kraftfahrzeuge für den Güterverkehr vergleichbarer Größe (z.B. Lieferwagen), Motorräder.
- **GV:** Güterverkehr, d.h. Lastkraftwagen ohne Anhänger, Kleintransporter, Kraftfahrzeuge für den Personenverkehr mit zehn und mehr Sitzplätzen (Omnibusse).
- **SV:** Schwerverkehr, d.h. Sattelzüge, Auflieger, Lastkraftwagen mit Anhänger.
- **LKW:** Lastkraftwagen, d.h. Addition von GV und SV.

Die erläuterten Abkürzungen werden im folgenden Text verwendet.

3.3 Verkehrsbefragungen

An allen Ausfallstraßen wurde zusätzliche eine stichprobenartige Verkehrsbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse der Verkehrsbefragungen wurden mit den parallel durchgeführten Querschnittszählungen hochgerechnet.

Zur Verkehrsbefragung wurden je Standort zwei Befrager eingesetzt, die durch jeweils 1-2 geschulte Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr verkehrsrechtlich begleitet wurden. Die Auswahl der befragten Fahrzeugfahrer erfolgte zufällig. Das Gesamtverkehrsaufkommen wurde durch die parallel stattfindende Querschnittszählung erfasst.

Im Rahmen der Verkehrsbefragungen wurden die Fahrer zur freiwilligen Angabe von Start, so wie Ziel ihrer Fahrt gebeten und gefragt, ob sie einen Halt in Scheßlitz gemacht hätten. Aus diesen Angaben kann abgeleitet werden, ob es sich um Ziel-, Quell- oder reinem Durchgangsverkehr handelt. Beim Zielverkehr liegt das Fahrtziel innerhalb des Hauptortes Scheßlitz. Quellverkehr heißt, dass der Ort des Fahrtantritts in Scheßlitz liegt und die Fahrt anderswo endet. Durchgangsverkehr fährt ohne längeren Aufenthalt lediglich durch den Ort hindurch.

Die Verkehrsbefragungen fand an folgenden Standorten statt:

- B1: Verkehrsbefragung Oberend
- B2: Verkehrsbefragung Demmeldorfer Straße
- B3: Verkehrsbefragung Zeckendorfer Straße
- B4: Verkehrsbefragung Peulendorfer Straße
- B5: Verkehrsbefragung Bamberger Straße
- B6: Verkehrsbefragung Windischlettener Straße
- B7: Verkehrsbefragung Schweisdorfer Straße

Die Verkehrsbefragungen fanden zu folgenden Uhrzeiten statt:

- 7:00 Uhr bis 09:00 Uhr,
- 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr,
- 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr.

Für alle Erhebungsstandorte wurde aus den erfassten Daten das jeweilige Aufkommen und der jeweilige Anteil des Durchgangs-, sowie des Ziel- bzw. Quellverkehrs errechnet.

Verkehr Scheßlitz - Verkehrserhebung



Abbildung 3: Standorte der Verkehrserhebung

3.4 Parkraumerhebung

3.4.1 Erfassung des Parkplatzpotenzials

Im Rahmen einer Ortsbegehung wurden alle Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet erfasst und festgehalten. In folgender Kartendarstellung sind die Parkangebote im Untersuchungsgebiet zusammen mit der Anzahl verfügbarer Stellplätze für einen PKW durchschnittlicher Größe zu erkennen.

Als Untersuchungsgebiet wurde die Altstadt von Scheßlitz mit den direkt angrenzenden Bereichen festgelegt.

Das Gros der Parkplätze liegt dabei klar abgegrenzt im öffentlichen Raum. Parkplätze wie am Altenbach oder am Rathaus sind aufgrund der markierten Stellplätze klar zählbar. Andere Bereiche wie am Schießgraben wurden auf der Basis von Abmessungen geschätzt. Straßenparalleles Parken, wie vor allem entlang der Hauptstraße wurde ebenfalls auf der Basis von Abmessungen geschätzt.

Neben den öffentlichen Parkplätzen wurden auch die Bereiche Oberend 17 (Apotheke) und am Pfarrheim, die der Öffentlichkeit nur eingeschränkt zur Verfügung stehen, miterfasst.

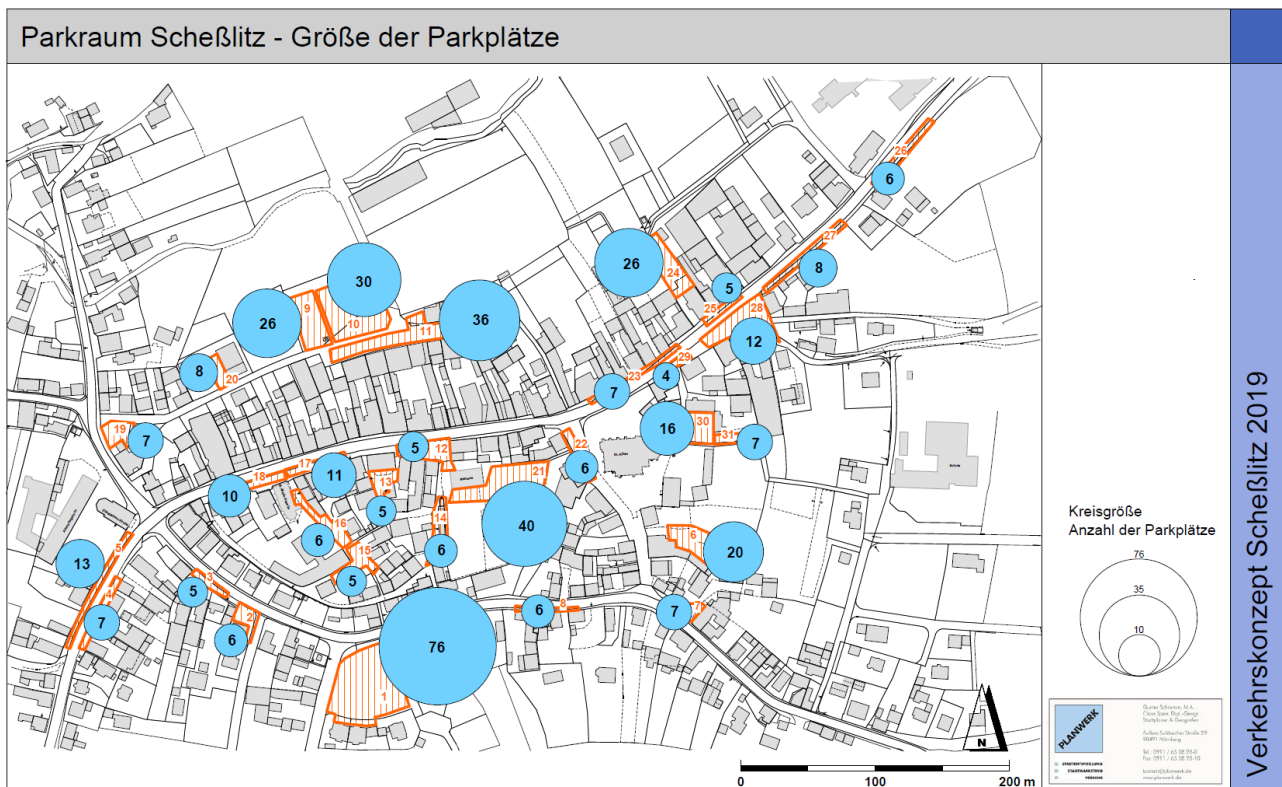


Abbildung 4: Anzahl der Parkplätze im Untersuchungsbereich

3.4.2 Durchführung der Parkplatzerhebung

Zur Durchführung der Parkplatzerhebung wurden Parkplätze für die Erhebung ausgewählt und benannt. Eine Übersicht der ausgewählten Parkmöglichkeiten findet sich in kartographischer und tabellarischer Darstellung auf den folgenden Seiten.



Abbildung 5: Lage der Erhebungsstandorte für die Parkraumerhebung

Bei der Auswahl der Erhebungsstandorte für die Parkplatzerhebungen wurden auch solche Standorte ergänzt, die zum Parken genutzt werden, aber nicht dafür vorgesehen sind.

Bei insgesamt 31 Bereichen mit Parkplatzangeboten wurde im Stundentakt die Anzahl der dort abgestellten Fahrzeuge festgehalten. Um auch eine Aussage über die Parkdauer treffen zu können, wurden die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge notiert. Bei der Parkplatzerhebung bestehen folgende Differenzierungen:

- Fahrzeuge, die ordnungsgemäß innerhalb einer (gekennzeichneten) Parkfläche abgestellt wurden,
- Fahrzeuge, die außerhalb der (gekennzeichneten) Parkfläche abgestellt wurden,
- Parkplätze, die in irgendeiner Form blockiert waren.

In der tabellarischen Darstellung ist zu erkennen, welche Standorte im Rahmen der Parkplatzerhebung ursprünglich aufgenommen werden sollten und auf welchen schlussendlich auch Erhebungen stattfanden.

Hinsichtlich der ursprünglichen Auswahl von Parkmöglichkeiten, die in der Karte dargestellt sind, gab es folgende Anpassungen:

Nr.	Name	Anzahl Parkplätze
1	Großparkplatz Altenbach/Peulendorfer Str.	76
2	Altenbach (Ecke Kohlstatt)	6
3	Altenbach 4-8 (gerade)	5
4	Neumarkt 3-9 (ungerade)	6
5	Neumarkt 6-12 (gerade)	13
6	Parkplatz Sparkasse (W.-Spengler-Str. 7)	20
7	Altenbach (Café Schmittinger, Altenbach 31)	7
8	Altenbach 24-28	6
9	Großparkplatz Schießgraben (Kindergarten)	26
10	Großparkplatz Schießgraben (Festplatz)	30
11	Schießgraben (entlang Straße unter Bäume)	25
12	Hauptstraße (Platz bei Nr. 28-32)	4
13	Häfnermarkt 6,6a,7 (hinter Bücherei)	3
14	Schwemme (ca. gegenüber Nr. 4)	6
15	Häfnermarkt 2,3,4,5	3
16	Häfnermarkt 1,8,9 (bis zur Kapelle)	6
17	Hauptstraße 16-22 (gerade)	11
18	Hauptstraße 8-12 (gerade)	11
19	Parkplatz VR Bank (Ecke Anger/Schießgraben)	8
20	Parkplatz Fitnessstudio (Schießgraben 7)	7
21	Rathaus Parkplatz	41
22	Wilhelm-Spengler-Str. 2-4 (gerade)	5
23	Oberend 3-13 (ungerade)	7
24	Parkplatz Apotheke/Ärztelhaus (Hinterhof Oberend 17)	26
25	Oberend 17/19	5
26	Gegenüber Oberend 29 a/b	6
27	Oberend 24, gegenüber Oberend 21/23	8
28	Oberend/Platz um Kilianseiche (Oberend 10 - 22)	12
29	Oberend 4/8	3
30	Kirchparkplatz (Quadrat)	16
31	Kirchparkplatz (Rechteck)	7

Tabelle 2: Übersicht Parkplätze der Parkraumerhebung, Scheßlitz

Insgesamt gibt es 415 Stellplätze oder zum Parken genutzte Abstellmöglichkeiten für Kfz in Scheßlitz. Der Großteil der Stellplätze in der Altstadt, vor allem entlang Oberend und Hauptstraße ist auf zwei Stunden Parkzeit limitiert.

4 Verkehrsanalysen

4.1 Netzbelastung Kfz-Verkehr

4.1.1 DtV – durchschnittlicher täglicher Verkehr (=Verkehr in 24 Stunden)

Aus den Ergebnissen der aktuellen Verkehrszählung wurde die aktuelle Netzbelastung in Form des werktäglichen dtV (= durchschnittlicher täglicher Verkehr) hochgerechnet. Dabei handelt es sich um die Verkehrsbelastung an einem „durchschnittlichen“ Werktag innerhalb von 24 Stunden an den ausgewählten Standorten im Scheßlitzer Stadtgebiet. Grundlage für die Hochrechnung ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der Ausgabe von 2015.

Die aktuelle Situation der Netzbelastung lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Der Hauptverkehrsstrom verläuft auf der Ortsdurchfahrt (St2190), also in der Bamberger Straße, Neumarkt, Hauptstraße bzw. Oberend.
- Im südlichen Bereich der Bamberger Straße liegt der dtV Querschnitt bei rd. 7.900 Fahrzeugen. Hier ist das Verhältnis der Ströme in die beiden Richtungen, also derjenigen, die den Ort verlassen und derjenigen, die in den Ort hineinfahren, etwa eins zu eins.
- Im östlichen Ortseingangsbereich liegt der Querschnitt für den dtV bei etwa 9.000 Fahrzeugen. Über diese Verkehrsverbindung kann u.a. die Bundesstraße B22 und die Autobahn A70 erreicht werden. An dieser Stelle ist der Richtungsstrom für 24 Stunden ortsaustrwärts etwas höher als ortseinwärts, d.h. 52% der Fahrzeuge der Querschnittsbelastung fahren ortsaustrwärts.
- Im Bereich der Kreuzung K1 (Staatsstraßenkreuzung) werden mit einigem Abstand, die größten dtV-Werte erreicht. Die Kreuzung queren gut 10.500 Fahrzeuge im Zuge der St2190 innerhalb von 24 Stunden.
- Der Anger im Kreuzungsbereich Hauptstraße / Neumarkt / Anger / Altenbach erreicht eine Querschnittsbelastung in 24 Stunden von rd. 5.600 Fahrzeugen. Östlich der Kreuzung liegt der Wert im Altenbach bei rd. 3.220 Fahrzeugen am Tag.
- Im Einmündungsbereich der Hauptstraße / Oberend / Wilhelm-Spengler-Straße weist die Hauptstraße südlich der Kreuzung eine Frequenz von rd. 9.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden auf. Südlich der Einmündung in der Wilhelm-Spengler-Straße liegt diese deutlich niedriger, nämlich bei rd. 3.200 Fahrzeugen.
- Über die Windischlettener Straße verlassen Scheßlitz in nordwestliche Richtung ca. 1.300 Fahrzeuge, innerhalb 24 Stunden. Ortseinwärts sind es rd. 100 Fahrzeuge weniger. Der Gesamtquerschnitt liegt am Ortsausgang bei knapp 2.500 Fahrzeugen
- Auf der nördlich herausführenden St2187 (Schweisdorfer Straße) sind sowohl einwärts als auch ortsaustrwärts ca. 700 Fahrzeuge innerhalb eines Tages zu verzeichnen, also ein Gesamtquerschnitt von 1.400 Fahrzeugen.
- In der ähnlichen Größenordnung wie auf der Schweisdorfer Straße stellt sich die Situation an der Zeckendorfer Straße dar, dort liegt der Querschnitt ebenfalls bei rd. 1.400 Fahrzeugen, die sich nahezu gleich in beide Richtungen aufteilen.

- An den Ortseingängen auf der Demmelsdorfer Straße und der Peulendorfer Straße werden mit Abstand die geringsten Verkehrsquerschnitte gezählt. Auf der Demmelsdorfer sind es rd. 500 Fahrzeuge (ca. 250 Fahrzeuge je Richtung), auf der Peulendorfer Straße sogar nur rd. 350 Fahrzeuge, 160 ortseinwärts und 190 ortsauwärts.

Verkehr Scheßlitz - Richtungsströme DTV 24 Stunden KFZ



Linienbreite: Anzahl KFZ in 24 Stunden
 Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Gunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 6: Richtungsströme dtV

4.2 Tagesgang an den Ortseingängen

Auf den folgenden Seiten werden zunächst die beiden wichtigsten Ortseingänge bzw. Ortsausgänge, im südlichen Bereich der Bamberger Straße und im nord-westlichen Bereich des Oberend, hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Detail betrachtet. Gefolgt von den fünf weiteren Zufahrtsstraßen Demmelsdorfer Straße, Zeckendorfer Straße, Peulendorfer Straße, Windischlettener Straße und Schweisdorfer Straße.

4.2.1 Bamberger Straße

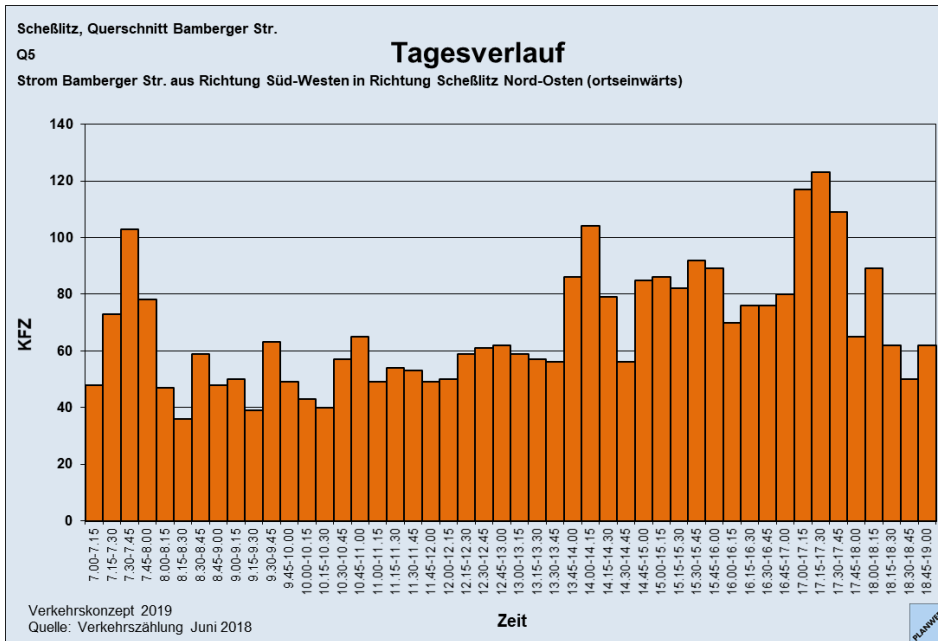


Abbildung 7: Strom Bamberger Straße aus Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

In der Bamberger Straße aus Richtung Süden kommend, d.h. in Richtung Innenort fahrend, sind drei Spitzenwerte erkennbar. Am Morgen zwischen 7:30 Uhr und 7:45 Uhr, zwischen 14:00 und 14:15 Uhr und im Zeitraum zwischen 17:00 Uhr und 17:45 Uhr werden die im Tagesverlauf jeweils höchsten Viertelstunden-Werte erreicht. Typisch dabei ist die Tatsache, dass die morgendliche Spitze zeitlich etwas mehr geballt ausfällt (ca. 7:15 – 8:00 Uhr), während die nachmittägliche Spitze breiter ausfällt (ca. 14:45 – 18:15 Uhr). Dieses übliche Phänomen ist in allen weiteren Verläufen erkennbar. Innerhalb von 24 Stunden fahren an dieser Stelle 3894 Fahrzeuge nach Scheßlitz hinein.

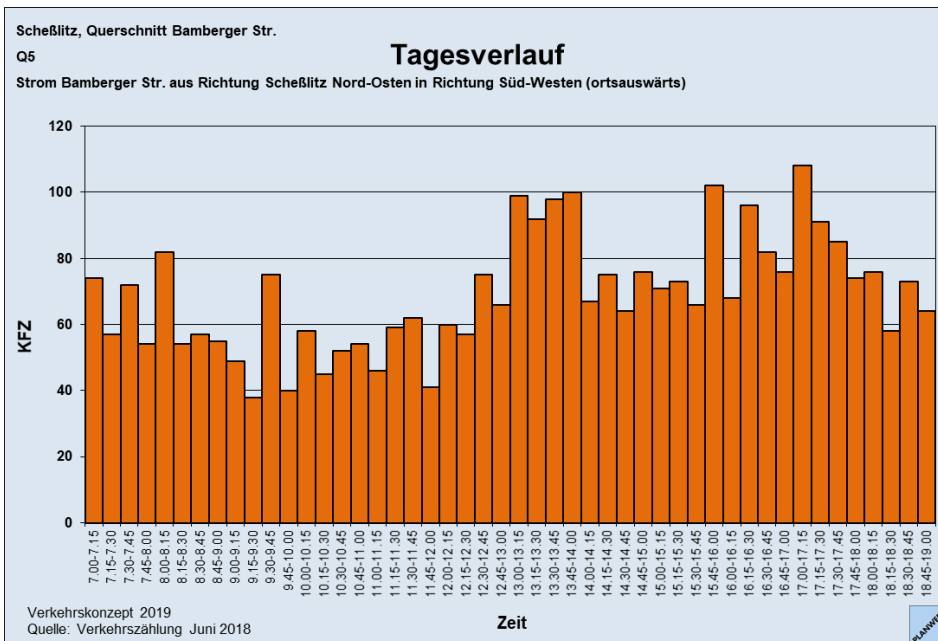


Abbildung 8: Strom Bamberger Str. aus Richtung Nord-Osten, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

Beim Verkehrsstrom in der Gegenrichtung, d.h. aus Richtung Innenort, sind Spitzenwerte der Verkehrsbelastung von 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr sowie außerdem zwischen 15:45 Uhr und 16:00 Uhr sowie 17:00 und 17:15 feststellbar. Das Tagesgesamtaufkommen beträgt 3979 Fahrzeuge.

4.2.2 Staatsstraße St2190 nordöstlich Klinikum

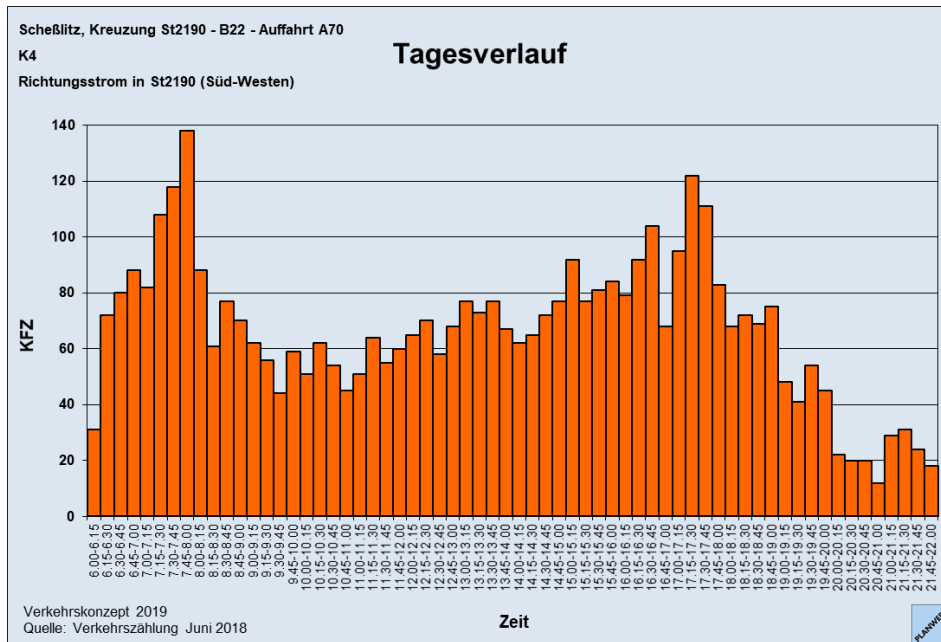


Abbildung 9: Strom St 2190 in Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

Ähnliche tageszeitliche Tendenzen, wenn auch insgesamt mit etwas höherem Verkehrsaufkommen, werden im nord-östlichen Ortseingangsbereich, auf der Staatsstraße 2190 erhoben.

In Richtung Innenort fahren in der Viertelstunde zwischen 7:45 Uhr und 8:00 Uhr mit rd. 140 die meisten Fahrzeuge. Die morgendliche Spitze wird in dieser Zeit gemessen. Außerdem werden von 7:15 Uhr bis 7:45 Uhr und von 17:15 Uhr bis 17:45 Uhr die höchsten Tageswert gemessen. Zu dieser Zeit fahren jeweils rd. 110 bzw. 120 Fahrzeuge pro Viertelstunde in Richtung Innenort. Insgesamt sind es 4.795 Fahrzeuge an einem Tag.

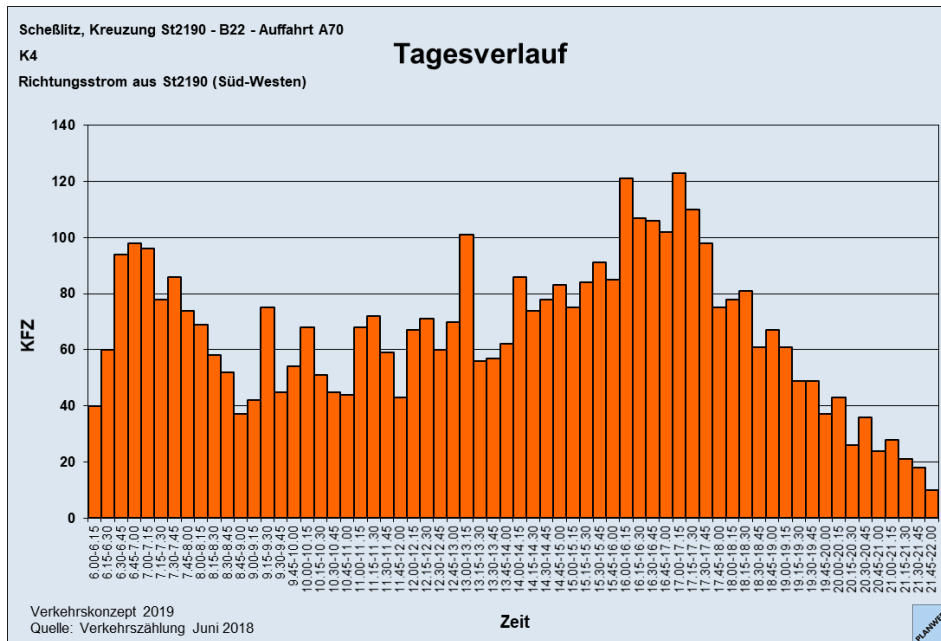
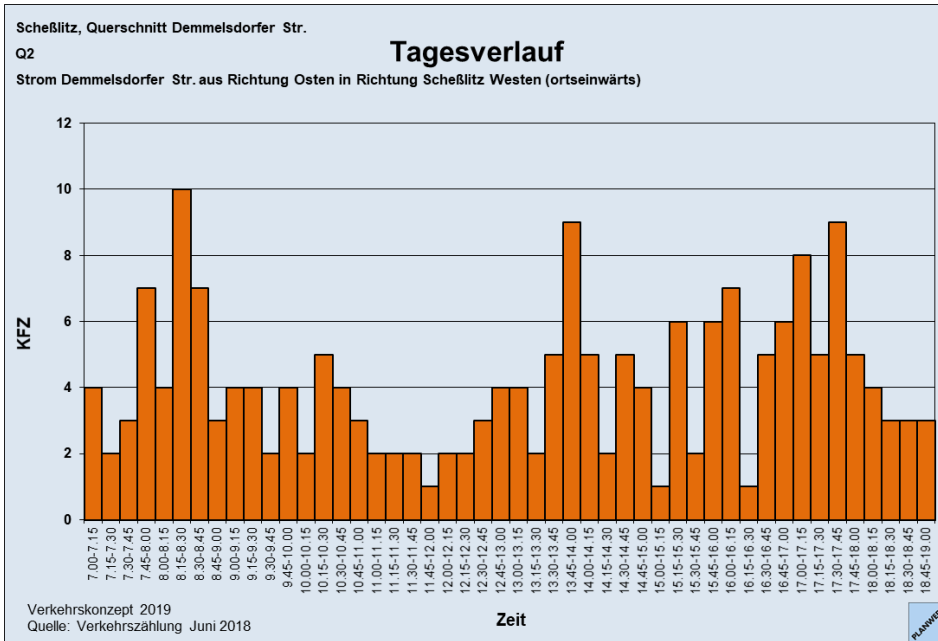


Abbildung 10: Strom St 2190 aus Richtung Süd-Westen, Fahrtrichtung ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

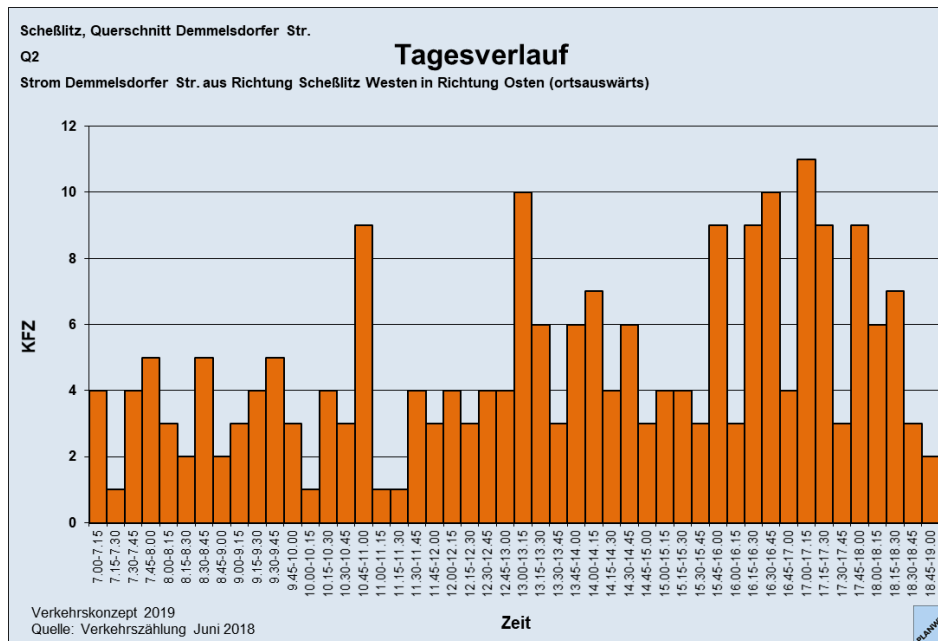
In der Gegenrichtung, also ortsauswärts fahrend mit Fahrtrichtung Nord-Osten, liegt die morgendliche Spitzenbelastung der Staatsstraße 2190 im nord-östlichen Ortseingangsbereich bei rund 100 Fahrzeugen in den Viertelstunden zwischen 6:30 Uhr und 7:15 Uhr. Die abendliche Spitzenbelastung in diese Fahrtrichtung wurde von 16:00 Uhr bis 17:45 Uhr gemessen. In diesen Viertelstundenintervallen kommen jeweils rd. 110 Fahrzeuge aus dem Ortskern und verlassen Scheßlitz. Dabei fallen zwei Spitzen von 16:00 Uhr bis 16:15 Uhr und 17:00 Uhr bis 17:15 Uhr auf, in deren Zeitraum über 120 Fahrzeuge die Stadt verlassen. In Summe sind das 4.790 Fahrzeuge am Tag.

4.2.3 Demmeldorfer Straße



In der Demmeldorfer Straße kommt es in ortseinwärtiger Richtung zu drei Spitzen am Morgen (8:15-8:30), mittags (13:45-14:00) und abends (17:30-17:45). Insgesamt entsteht in dieser Richtung ein Gesamtaufkommen von 235 Fahrzeugen.

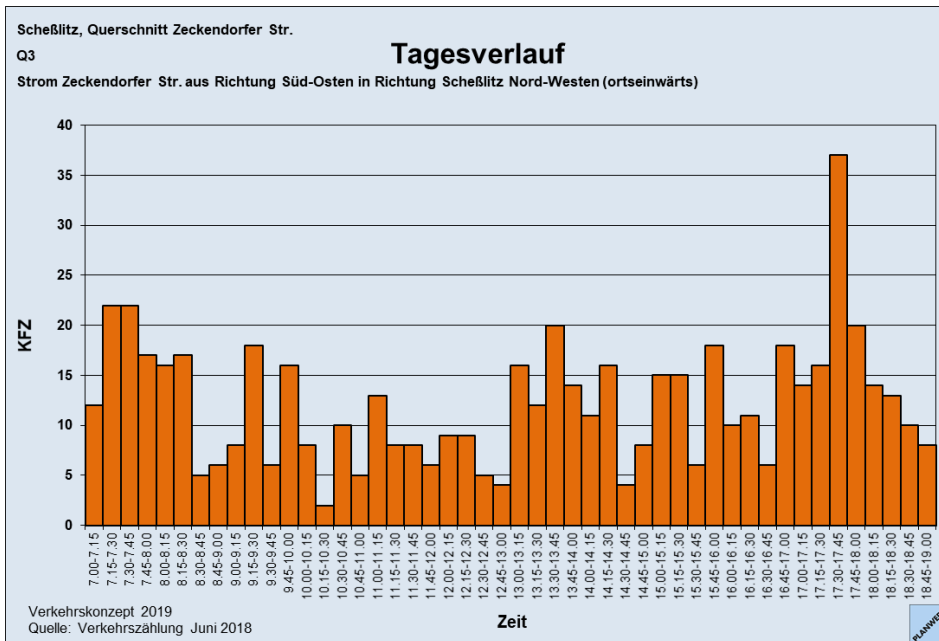
Abbildung 11: Strom Demmeldorfer Str. aus Richtung Osten in Richtung Westen, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf



In der Gegenrichtung sind es 268 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden. Hierbei fällt vor allem ein erhöhter Verkehr in den Abendstunden auf (16:00-18:00) auf. Zu berücksichtigen ist an dieser Zählstelle, dass das maximale Aufkommen innerhalb einer Zählleinheit 10 beziehungsweise 11 Fahrzeugen beträgt.

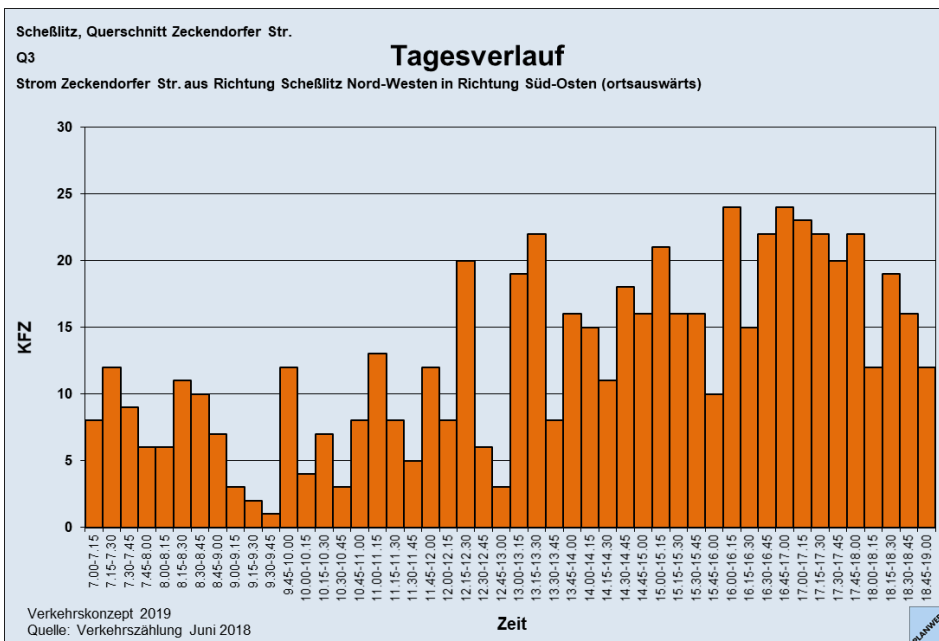
Abbildung 12: Strom Demmeldorfer Str. aus Richtung Westen in Richtung Osten, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

4.2.4 Zeckendorfer Straße



Über die Zeckendorfer Straße kommen 701 Fahrzeuge im Tagesverlauf nach Scheßlitz. Ganz besonders auffällig ist dabei die Spitzen von 37 Fahrzeugen um 17:30-17:45 Uhr.

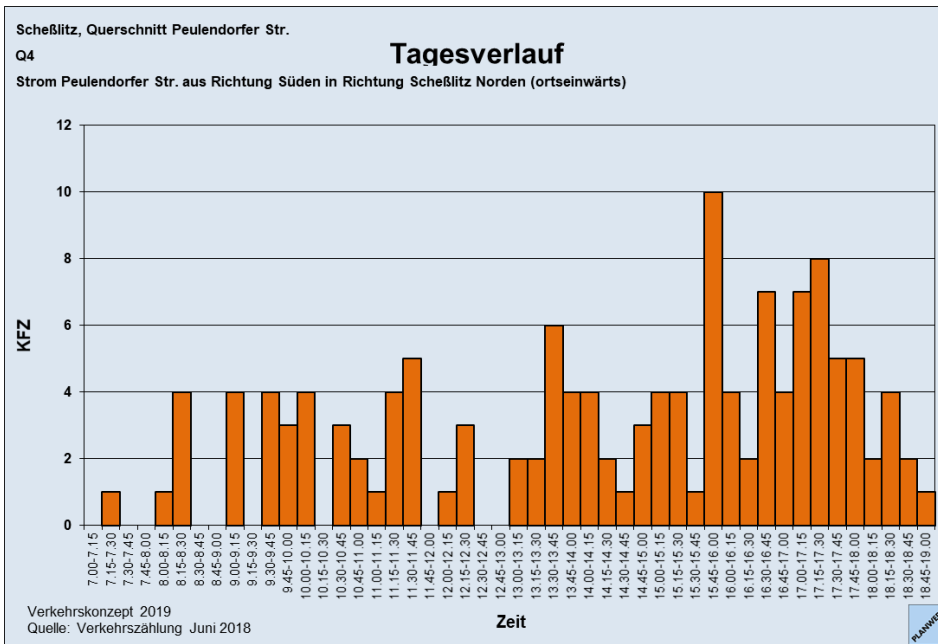
Abbildung 13: Strom Zeckendorfer Str. aus Richtung Süd-Osten in Richtung Nord-Westen, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf



In der Gegenrichtung ist ein kontinuierlicher Anstieg, bis zu den Maxima zwischen 16 Uhr und 17 Uhr, zu erkennen. Dabei wird aber das Maximum der Gegenrichtung um rund 10 Fahrzeuge verfehlt. Innerhalb eines Tages verlassen 724 Fahrzeuge auf diesem Weg das Ortsgebiet von Scheßlitz.

Abbildung 14: Strom Zeckendorfer Str. aus Richtung Nord-Westen in Richtung Süd-Osten, ortsauwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

4.2.5 Peulendorfer Straße



Auf der Peulendorfer Straße ist mit 161 Fahrzeugen in ortseinwärtiger und 191 Fahrzeugen in ortsauwärtiger Richtung das geringste Verkehrsaufkommen von allen Ortseinbeziehungsweise -ausfahrten. Dennoch ist das Maximum in beiden Fällen in der zweiten Tageshälfte (15:45-16:00 bzw. 17:15-17:30 Uhr). Außerdem ist es die einzige Zählstelle, bei der es im Erhebungszeitraum zu Viertelstunden kam, in denen kein Verkehrsaufkommen stattfand.

Abbildung 15: Peulendorfer Str. aus Richtung Süden in Richtung Norden, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

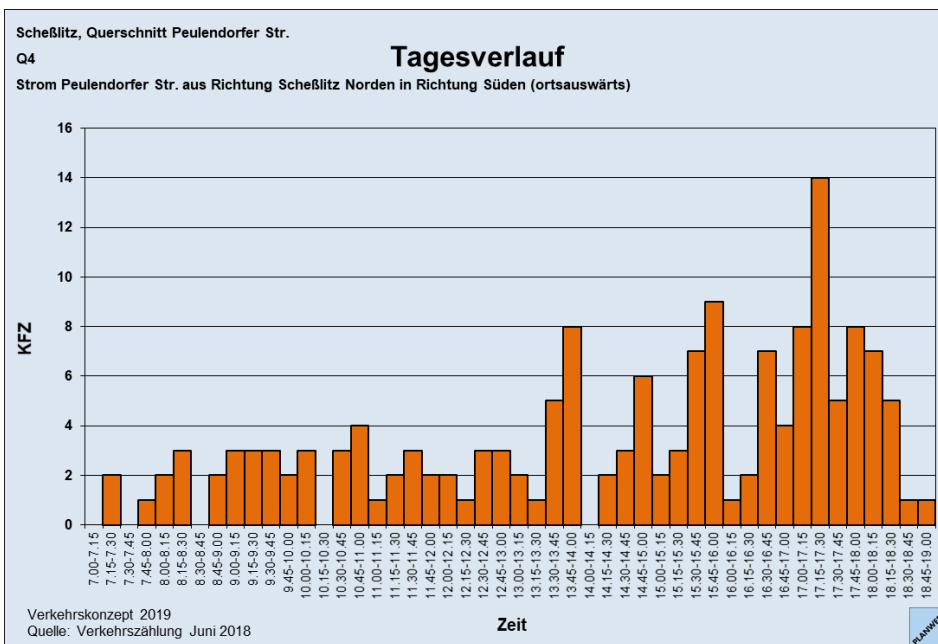
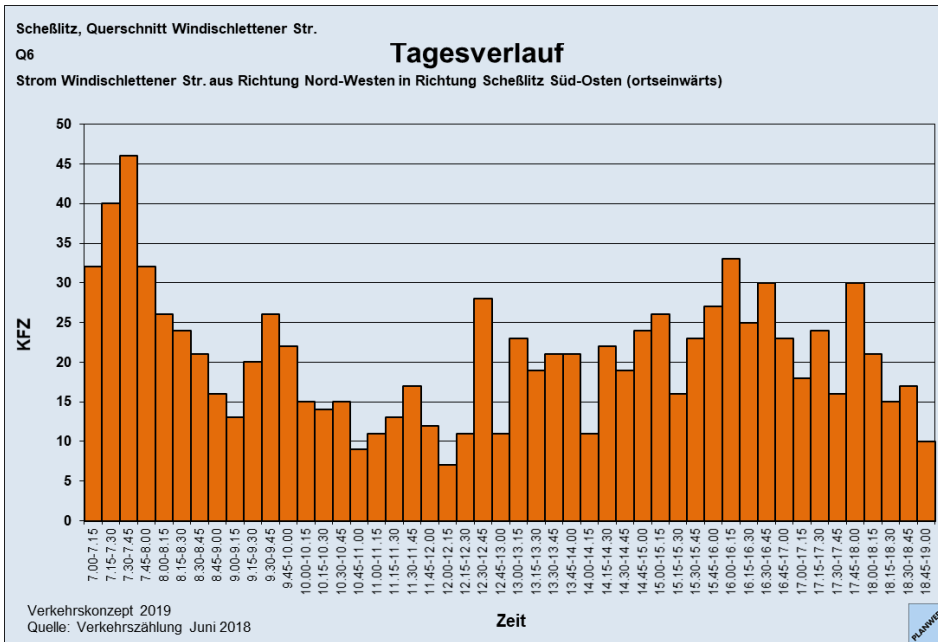


Abbildung 16: Peulendorfer Str. aus Richtung Norden in Richtung Süden, ortsauwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

4.2.6 Windischlettener Straße



An der Q6 auf der Windischlettener Straße kommt es zu 1.194 Fahrzeugen in einwärtiger und 1.298 Fahrzeugen in auswärtiger Richtung. Dabei ist stark auffällig, dass es in den Morgenstunden von 7:00 bis 8:00 Uhr zum Spitzenaufkommen für die erstgenannte Richtung kommt, wohin gegen in der Gegenrichtung das Maximum zwischen 17:00 und 17:45 Uhr liegt

Abbildung 17: Strom Windischlettener Str. aus Richtung Nord-Westen in Richtung Süd-Osten, ortseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

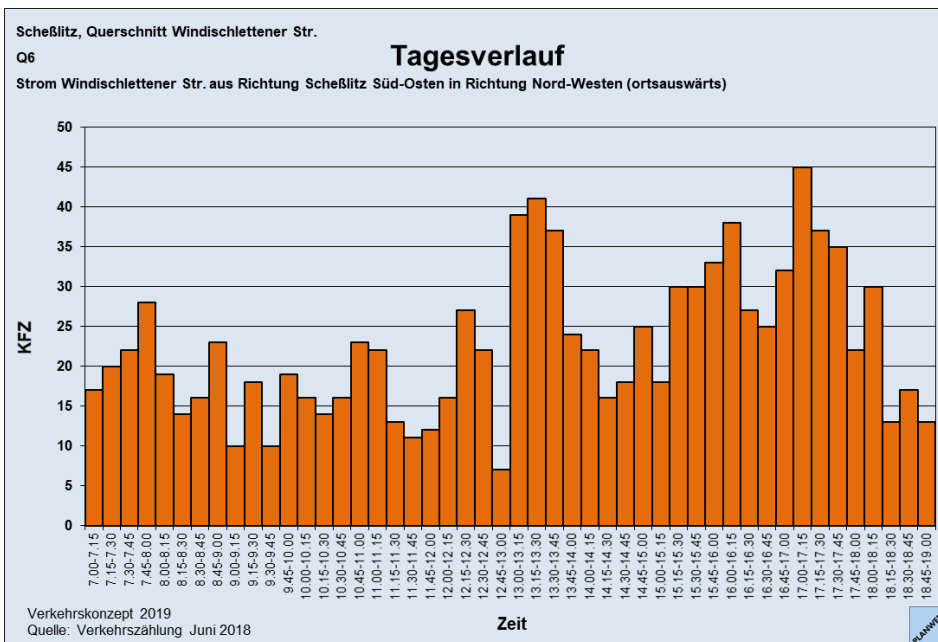
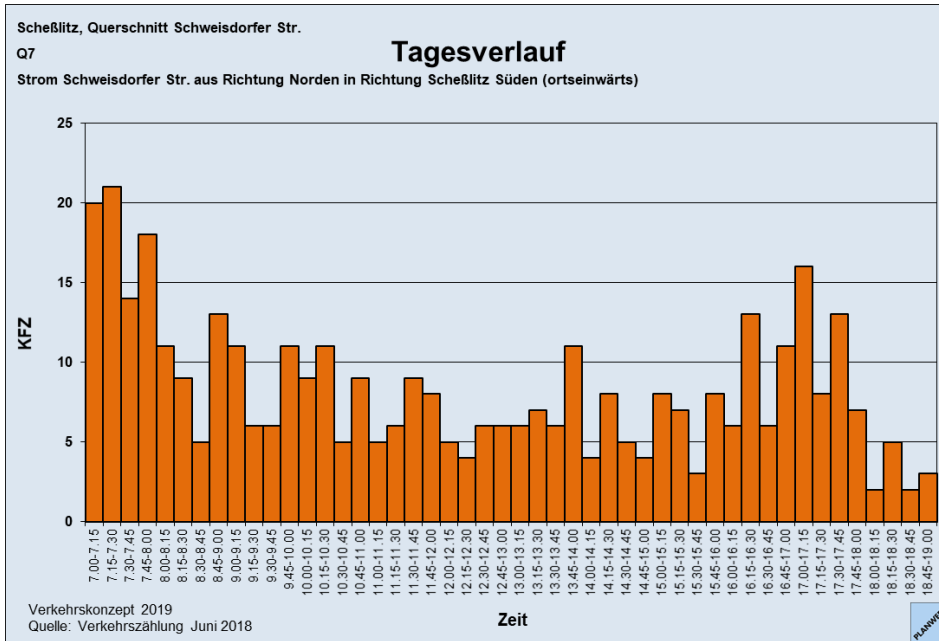


Abbildung 18: Strom Windischlettener Str. aus Richtung Süd-Osten in Richtung Nord-Westen, ortsauswärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

4.2.7 Schweisdorfer Straße



Ähnlich (wie an der Q6) stellt sich die Situation in der Schweisdorfer Straße dar. Lediglich das abendliche Maximum in ortsauwärtiger Richtung beginnt bereits um 16:00 Uhr, hält aber ebenfalls bis 17:45 Uhr an. Innerhalb eines Tages kommen somit 727 Fahrzeuge nach Scheßlitz über die Schweisdorfer Straße bzw. 696 Fahrzeuge verlassen den Ort auf diesem Wege.

Abbildung 19: Strom Schweisdorfer Str. aus Richtung Norden in Richtung Süden, ortsseinwärts, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

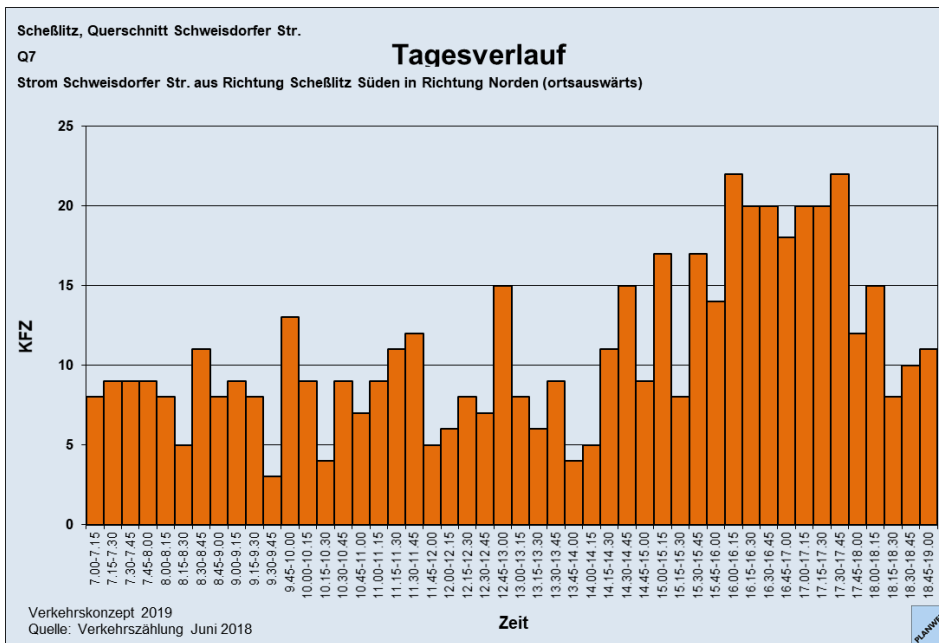


Abbildung 20: Strom Schweisdorfer Str. aus Richtung Süden in Richtung Norden, ortsauwärtig, Belastung (Kfz) im Tagesverlauf

4.3 Netzbelastung in Spitzenstunden

Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsnetzes bzw. der wesentlichen Knotenpunkte in diesem Verkehrsnetz bestimmt sich an den Verkehrsspitzen, für die Knotenpunkte entsprechend ausgelegt sein sollten.

In Scheßlitz sind die maßgeblichen Knotenpunkte, die diesbezüglich zu betrachten sind die Knotenpunkte entlang der Hauptstraße, allen voran natürlich die Staatsstraßenkreuzung an der Elisabethenkirche

4.3.1 Morgenspitze Kfz

Auch zur morgendlichen Spitzenstunde des Verkehrs zwischen 7:00 und 8:00 Uhr liegt die größte Verkehrsbelastung im Bereich der Staatsstraße 2190 und Bamberger Straße (Karte A3-Format Folgeseite).

- Im nord-östlichen Ortseingangsbereich (Staatsstraße 2190) liegt der Querschnitt bei 780 Fahrzeugen in der morgendlichen Spitzenstunde. Dabei ist der ortseinwärts gerichtete Verkehr mit 446 Kfz größer als die Gegenrichtung zur A70 (334).
- Im südlichen-westlichen Ortseingangsbereich (Bamberger Straße) wurden zur morgendlichen Spitzenstunde im Querschnitt rund 560 Fahrzeuge gezählt, also ein geringerer Wert wie im nord-östlichen Ortseingangsbereich. Auch in der Bamberger Straße ist der Verkehrsstrom in Richtung Ortsmitte (302) größer als der ortsauswärts gerichtete (257).
- An der K1 liegt die Anzahl der Fahrzeuge in Richtung Hauptstraße innerhalb der Morgenspitzenstunde bei 755 Kfz im Querschnitt.
- Über die beiden nördlichen Ortseingänge (Windischlettener und Zeckendorfer Straße) treffen im Morgenverkehr 263 Fahrzeuge auf die K1. In die Gegenrichtung fließen 162 Kfz ab.
- In der Wilhelm-Spengler-Straße sind im Querschnitt rund 310 Fahrzeuge unterwegs. Wobei allerdings in nördliche Richtung mit rund 250 Fahrzeugen deutlich mehr Verkehrsaufkommen ist als in die entgegengesetzte Fahrtrichtung (rd. 60 Kfz).
- Die süd-östlichen Ortsein- bzw. -ausgänge zeigen deutlich niedrigere Querschnitte auf. Während über die Zeckendorfer Straße noch 73 Fahrzeuge nach Scheßlitz und 35 Fahrzeuge nach Zeckendorf unterwegs sind, so sind auf der Demmelsdorfer Straße in beide Richtungen nur rund 15 Fahrzeuge innerhalb des einstündigen Zeitraums gezählt worden.
-

Verkehr Scheßlitz - Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr (7:00 - 8:00 Uhr) KFZ



Linienbreite: Anzahl KFZ pro Stunde

Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Gunter Schramm, M.A.
Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 21: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, Kfz

Auch die Auswertung der Knotenströme zeigt deutlich, dass die Hauptverkehrsachse Bamberger, Neumarkt, Hauptstraße und Oberend die größte Verkehrsbelastung aufweist. Die meisten Verkehrsteilnehmer bleiben auf dieser Ortsdurchfahrt und biegen nicht in andere Straßen ab.

Folgende drei Hauptverkehrsknotenpunkte wurden daher auf dieser Ortsdurchfahrt identifiziert:

- Im Süden der Knoten Bamberger Straße / Burgholzstraße / Neumarkt / Weg
- In der Ortsmitte der Knoten Neumarkt / Altenbach / Hauptstraße / Anger
- Im weiteren Verlauf noch die Einmündung Hauptstraße / Wilhelm-Spengler-Straße / Oberend

In der morgendlichen Spitzenstunde wird der höchste Wert (= stärkster Knotenstrom) von 377 Fahrzeugen im östlichen Bereich der Hauptstraße ortsauwärts erhoben. Dabei kann aber keine deutliche Richtung des Verkehrs festgestellt werden, da beide Durchgangsrichtungen annähernd gleiche Auslastungen aufweisen.

An allen drei Knotenpunkten bilden die Verkehrsströme entlang der Hauptachse die vorrangige Verkehrsverflechtung. An allen der drei Knotenpunkte sind allerdings auch erkennbare Dimensionen von Abbiegevorgängen erkennbar. Vor allem an der Staatsstraßenkreuzung nehmen Fahrzeuge aus und in den Norden keine unwichtige Rolle ein. Ebenso stellt sich dies an der Einmündung der Wilhelm-Spengler-Straße dar. Da entlang der Hauptstraße sich die Verkehrsströme auf der Hauptachse auch etwas auf ihrem Verlauf durch den Innenort reduzieren, lässt das auf einen vorhandenen Anteil an Zielverkehr bzw. Quellverkehr schließen.

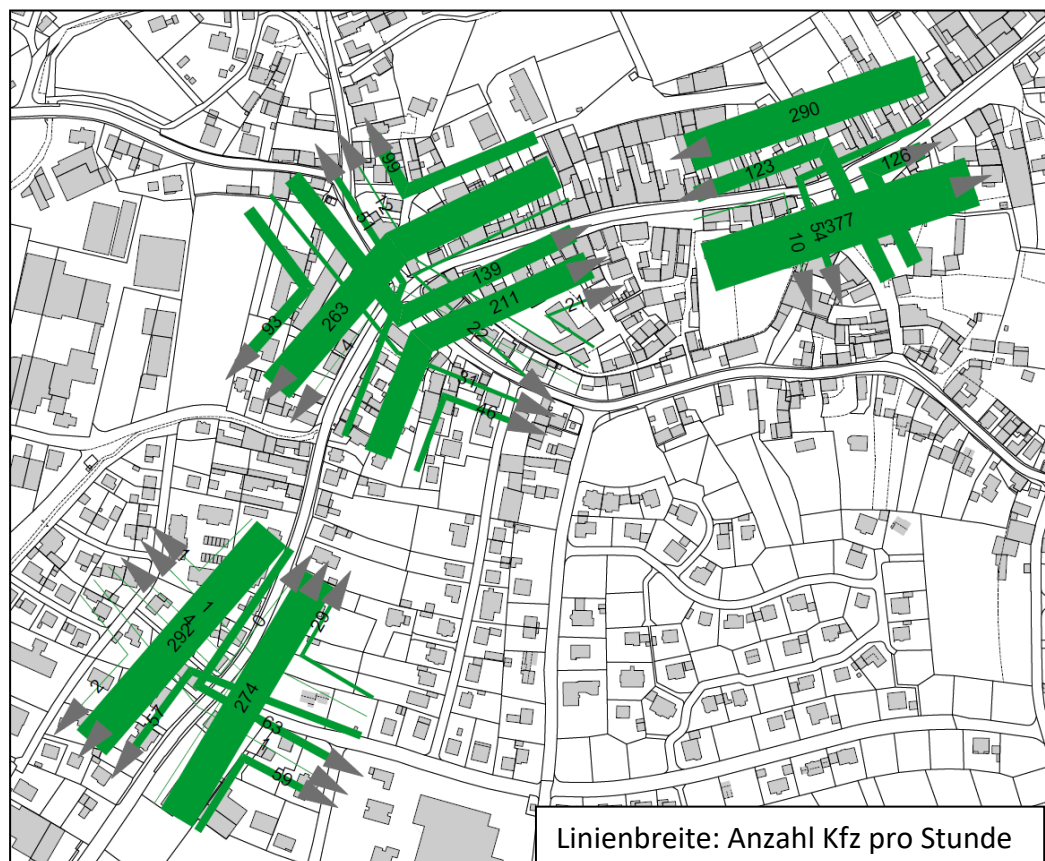


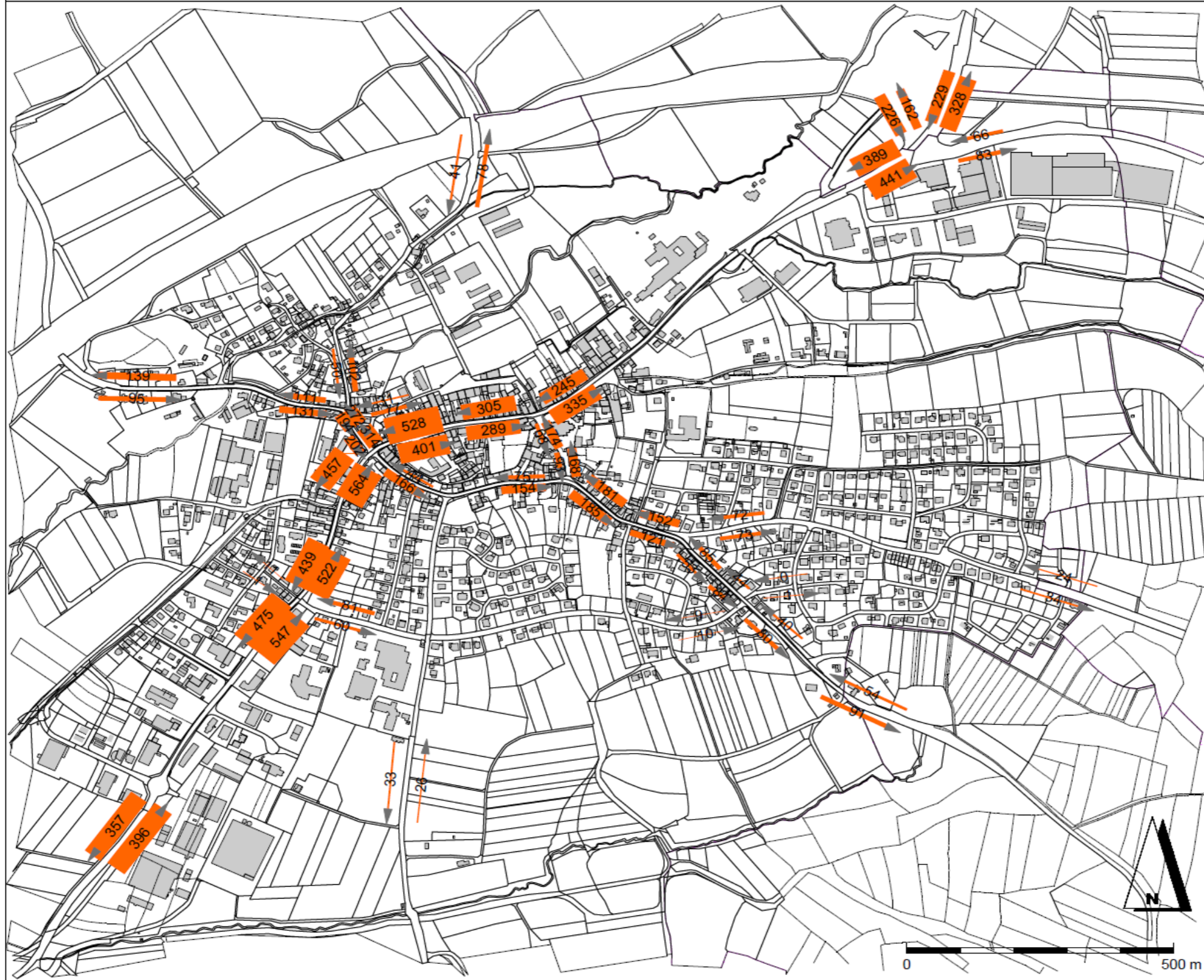
Abbildung 22: Knotenströme, Spitzenstunde Morgen, Kfz

4.3.2 Abendspitze Kfz

Zur abendlichen Spitzenstunde, also zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr, ist die Verkehrsbelastung insgesamt etwas höher als zur morgendlichen Spitzenstunde (Karte A3-Format Folgeseite).

- Im süd-westlichen Ortseingangsbereich werden im Querschnitt rd. 750 Fahrzeuge gezählt. Auch zum abendlichen Zeitpunkt ist der Richtungsstrom in den Ort (396) größer als ortsauwärts (357).
- Im nord-östlichen Ortseingangsbereich werden zur Abendspitze im Querschnitt 830 Fahrzeuge aufgenommen. Dort aber in der ortsauwärtigen Richtung mit 441 Kfz und 389 Fahrzeugen in Richtung Oberend.
- An den Erhebungsstellen außerhalb der Hauptachse liegen die Werte auch zur abendlichen Spitzenstunde deutlich niedriger. Über die Windischlettener Straße fahren zur abendlichen Spitzenstunde im Querschnitt gut 230 Fahrzeuge. Über die Zeckendorfer Straße sind ca. 150 Fahrzeuge und über Schweisdorfer Straße 120 Kfz. Über die Demmelsdorfer – und Peulendorfer Straße werden nur Verflechtungen von weniger als 60 Fahrzeugen gemessen.

Verkehr Scheßlitz - Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr (16:30 - 17:30 Uhr) KFZ



Linienbreite: Anzahl KFZ pro Stunde

Zählung: Juni 2018



STADTENTWICKLUNG
STADTMARKETING
VERKEHR

Gunter Schramm, M.A.
Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
Stadtplaner & Geografen
Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg
Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10
kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

Abbildung 23: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, Kfz

Bei der Betrachtung der Knotenströme zur abendlichen Spitzenstunde zeigt sich, dass der Knotenstrom mit dem Maximalwert am südlichen Knotenpunkt auf der Neumarkter Straße in nördlicher Richtung, d.h. ortseinwärts fahrend, erreicht wird. Diesen Weg nehmen 497 Fahrzeuge innerhalb der Stunde zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr (in die Gegenrichtung 419).

Auch für diesen Zeitpunkt gilt, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge auf der Hauptverkehrsachse von Bamberger Straße bis Oberend bleibt und davon nicht abweicht. Die Verkehrsbeziehungen zur abendlichen Spitzenstunde sind in Südwest-Nordost-Richtung stärker als in der Gegenrichtung. Die wesentliche Verkehrsbeziehung, neben der Hauptachse, führt über die Kreuzung K1 in Richtung Norden, wobei am Abend die Verflechtungen in nördlicher Richtung höher sind.

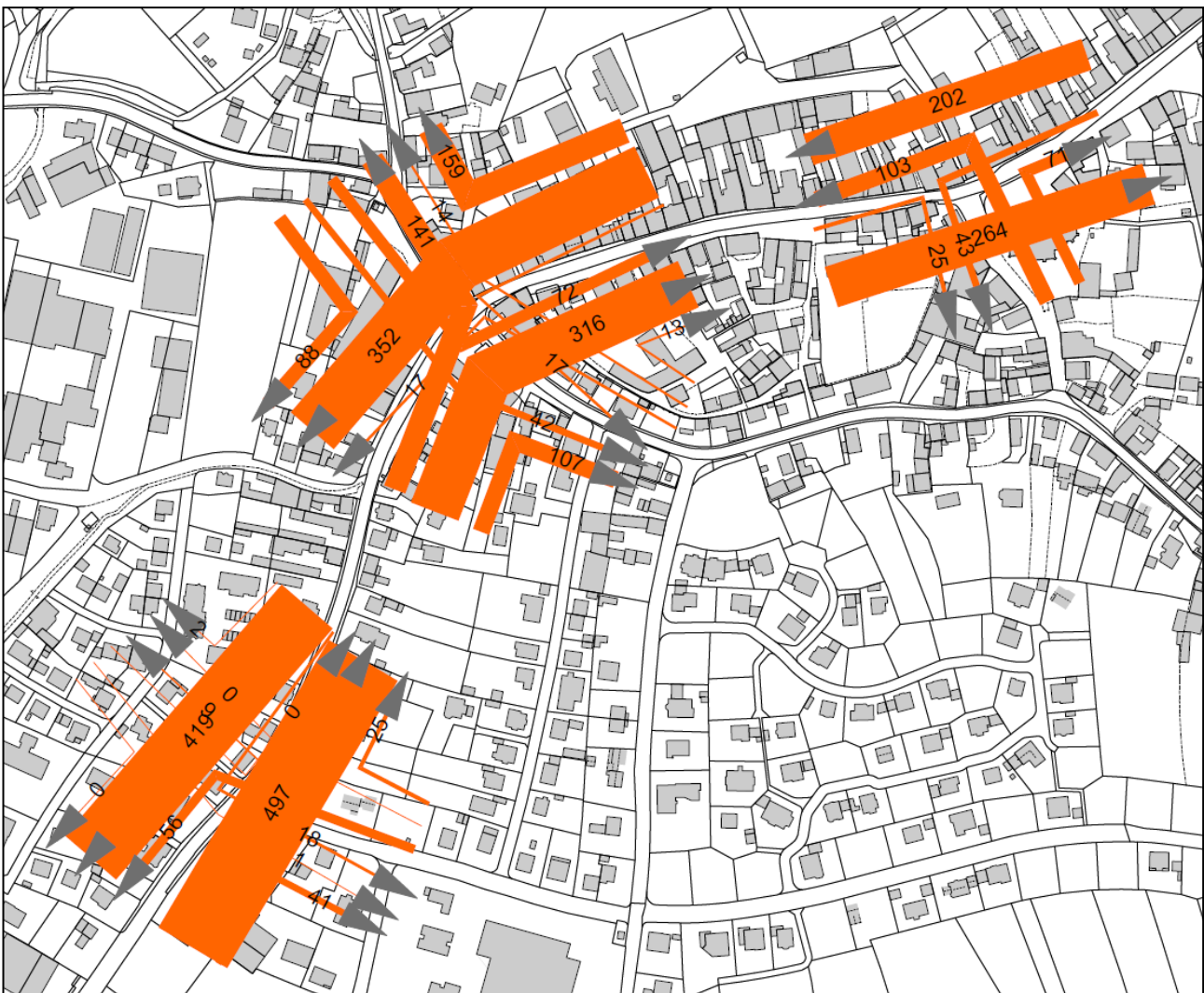


Abbildung 24: Knotenströme, Spitzenstunden Abend, Kfz

4.4 Netzbelastung Güter- und Schwerverkehr

Einer der wesentlichen Ansatzpunkte für die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrskonzeptes bildet das aus der Sicht der Scheßlitzer Akteure sehr hohe Verkehrsaufkommen im Bereich des Güter- und Schwerlastverkehrs.

Vor allem die Verkehrsbelastung, die durch das große Gewerbegebiet im Süden der Stadt erzeugt wird, wird zu einem erkennbaren Anteil über die Autobahnanschlussstelle Scheßlitz – also im Norden der Stadt – abgewickelt. Dadurch werden – so die Vermutung – erhebliche Belastungen entlang der Hauptachse (St2190) hervorgerufen.

4.4.1 Güterverkehrsaufkommen in 24 Stunden (dtV) - Netzbelastung

Auch für den Güter- und Schwerverkehr wurde anhand der erhobenen Daten ein dtV-Wert für 24 Stunden an den wichtigsten Knotenpunkten entlang der Hauptdurchfahrtsstraße Bamberger Straße, Neumarkt, Hauptstraße und Oberend hochgerechnet, folgende Ergebnisse können festgehalten werden:

- Den nord-östlichen Ortseingang queren gut 930 GV/SV Fahrzeuge.
- Den süd-westlichen Ortseingang passieren im Tagesverlauf gut 770 GV/SV Fahrzeuge.
- Einen vergleichsweise hohen Wert querender Fahrzeuge erreicht, neben der Hauptortsdurchfahrt, der Bereich der Windischlettener Straße. Dort queren im Tagesverlauf rund 410 Fahrzeuge des Güter- oder Schwerverkehrs.

Der Anteil des Güter- und Schwerverkehrs an allen KFZ beträgt im Zeitraum von 24 Stunden rund 9 Prozent.

Verkehr Scheßlitz - Richtungsströme DTV 24 Stunden LKW



Linienbreite: Anzahl LKW in 24 Stunden

Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Gunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

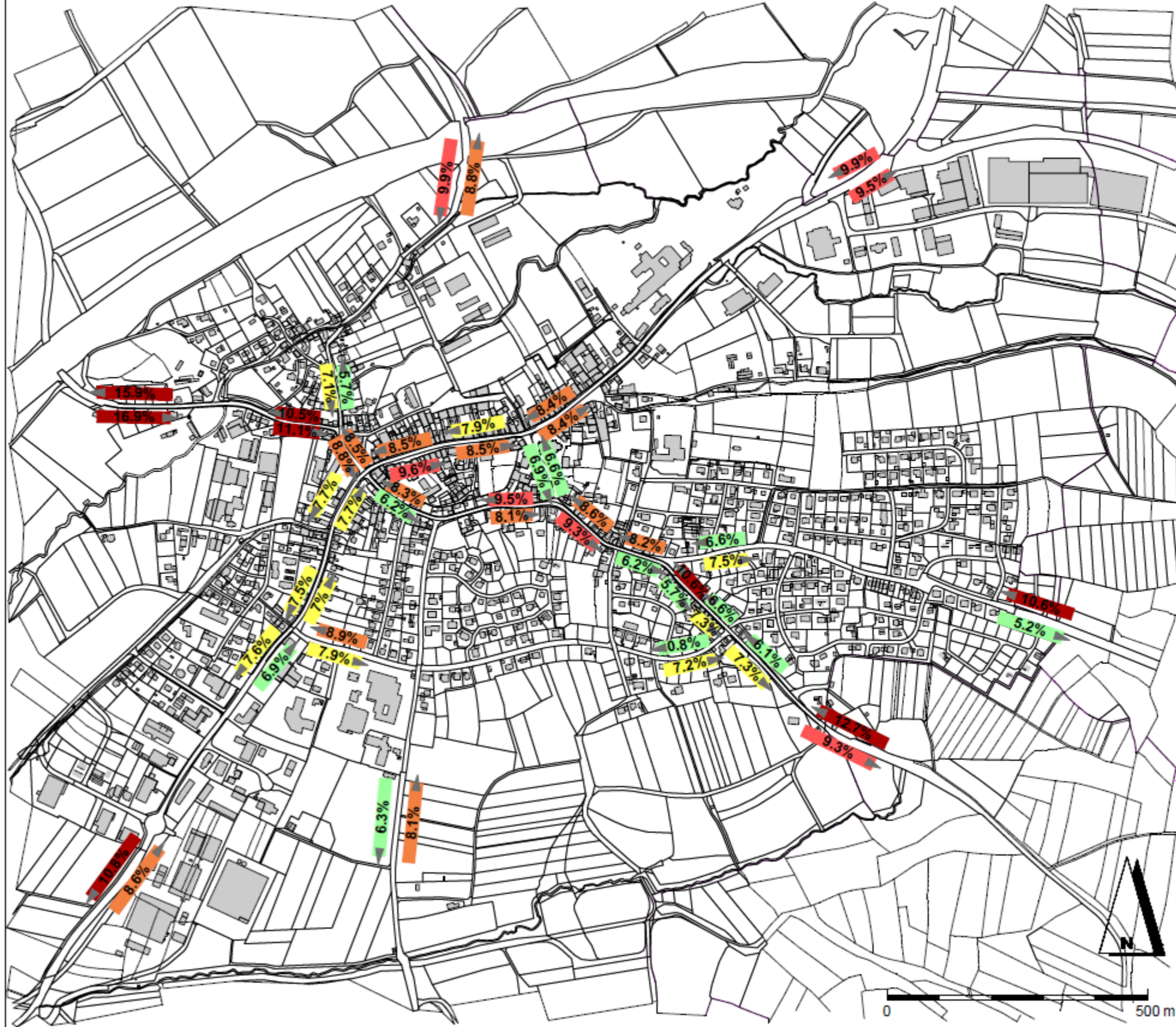
Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 25: Richtungsströme LKW (dtV, absolut)

Verkehr Scheßlitz - Anteil LKW an DTV 24 Stunden KFZ



Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Günter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Außere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 26: Richtungsströme Lkw (dtv, Anteile)

4.4.2 Morgenspitze Güter-/Schwerverkehr

In der morgendlichen Spitzenstunde entsprechen die Fahrzeuge der Kategorie GV/SV einem Anteil von 11% der in der Stunde von 7:00 bis 8:00 Uhr erhobenen Kfz.

Folgendes kann festgehalten werden:

- Die Maximalzahl von Fahrzeugen dieser Kategorie in einer Richtung beträgt 54. Dieser Wert wird im innerörtlichen Kreuzungsbe- reich von Neumarkt, Altenbach, Hauptstraße und Anger in Rich- tung Hauptstraße erreicht. Insgesamt befahren die Hauptachse im Querschnitt zur morgendlichen Spitzenstunde rund 70 bis 100 Fahrzeuge des GV/SV.
- Den süd-westlichen Ortseingangsbereich queren 95 Fahrzeuge.
- Hinsichtlich der Richtungsströme lässt sich lediglich feststellen, dass der ortsauwärtige Verkehr immer höher ist als ortseinwärtig.

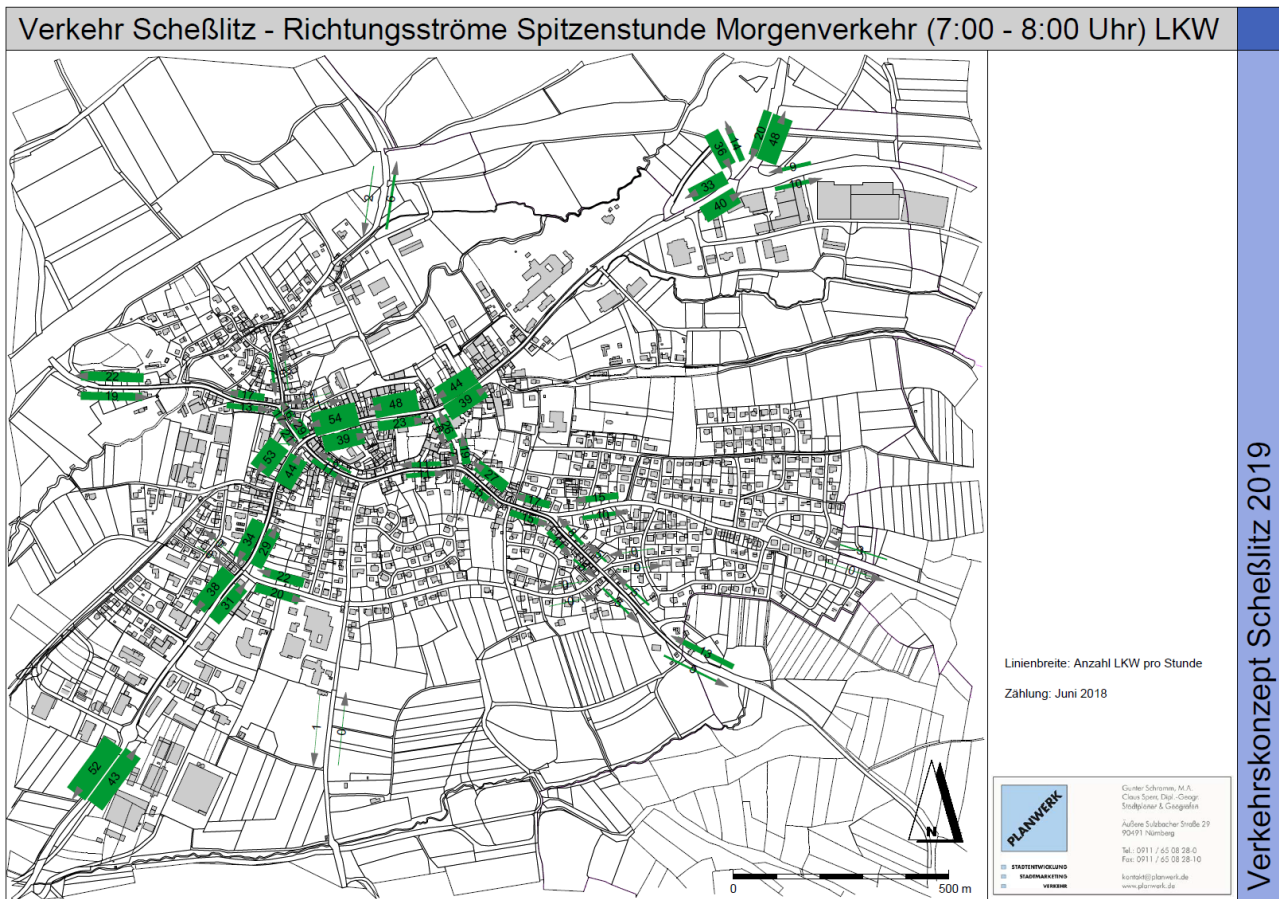


Abbildung 27: Richtungsströme Spitzenstunde Morgenverkehr, LKW

4.4.3 Abendspitze Güter- / Schwerverkehr

Im Gegensatz zum PKW-Verkehr ist das Verkehrsaufkommen des GV/SV in der abendlichen Spitzenstunde geringer als am Morgen. Der Anteil der GV/SV Fahrzeuge am gesamten Kfz-Verkehr zur abendlichen Spitzenstunde beträgt lediglich 7%.

An den Ortseingängen können folgende Zahlen festgehalten werden:

- Den nord-östlichen Ortseingang auf der Staatsstraße queren 69 Fahrzeuge innerhalb dieser Abendstunde.
- Den süd-westlichen Ortseingang queren 44 GV/SV Fahrzeuge.
- Im Gegensatz zur Morgenspitzenstunde ist in der Abendspitzenstunde der GV/SV bezüglich der Richtungen weitestgehend ausgeglichen.

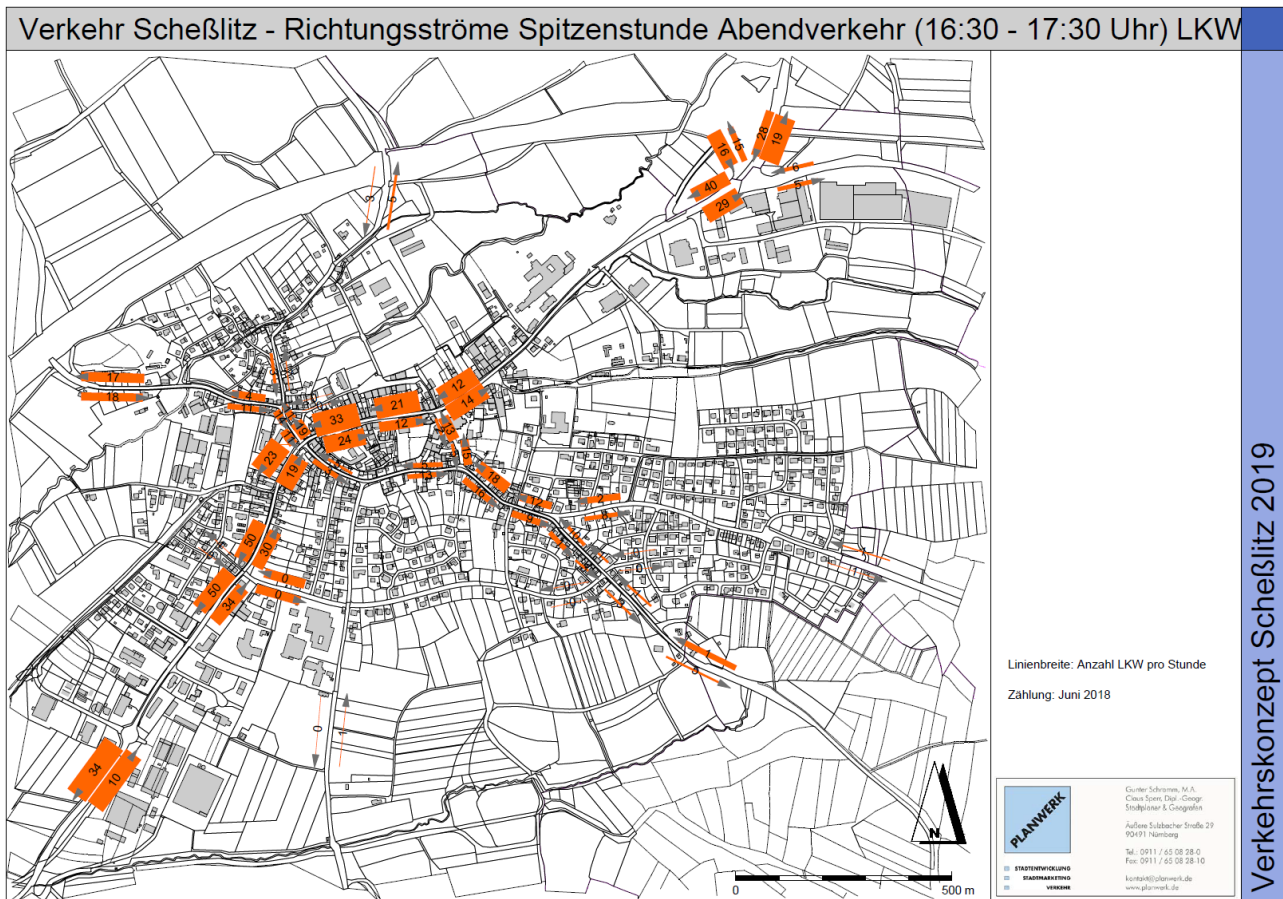


Abbildung 28: Richtungsströme Spitzenstunde Abendverkehr, LKW

4.5 Durchgangs-/ Ziel- und Quellverkehr

Eines der wesentlichen Ergebnisse aus den Verkehrsbefragungen ist die Ermittlung der Anteile von Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr und deren Hochrechnung auf die Belastung der einzelnen innerörtlichen Verkehrsachsen.

In der Ableitung ergeben sich daraus mögliche Verlagerungspotenziale, die am Ende die Grundlage für zu entwickelnde Maßnahmenvorschläge im Rahmen des Verkehrskonzepts und im weiteren Schritt im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts bilden.

4.5.1 Gesamtverkehr alle Fahrzeuge

An den Erhebungsstandorten B1 bis B7, also an allen Ortsausgängen, erfolgt nun die Betrachtung des Richtungsstroms in ortsauswärtiger Richtung, also diejenigen Fahrzeuge, die den Ort verlassen.

Im gesamten Tagesverlauf liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 33%. Der größte Anteil an Durchgangsverkehr kann am Nachmittag bis Abend, im Zeitraum zwischen 15:00 Uhr und 18:00, festgestellt werden, zu dem Zeitpunkt fahren 35% der erhobenen Fahrzeuge durch den Ort hindurch. Zur Erhebungszeit zwischen 11:00 Uhr und 13:00 Uhr ist der Anteil der Durchfahrer am geringsten, es sind aber dennoch immerhin noch 27%.

Erhebungsstandort	Anteil Durchgangsverkehr				Anteil Ziel- / Quellverkehr			
	7:00 bis 9:00 Uhr	11:00 bis 13:00 Uhr	15:00 bis 18:00 Uhr	Gesamt DTV 24h	7:00 bis 9:00 Uhr	11:00 bis 13:00 Uhr	15:00 bis 18:00 Uhr	Gesamt DTV 24h
B1 - Oberend	32%	25%	30%	28%	68%	75%	70%	72%
B2 - Demmelsdorfer Str.	13%	25%	33%	28%	87%	75%	67%	72%
B3 - Zeckendorfer Str.	35%	39%	34%	35%	65%	61%	66%	65%
B4 - Peulendorfer Str.	36%	25%	58%	47%	64%	75%	42%	53%
B5 - Bamberger Str.	27%	19%	21%	22%	73%	81%	79%	78%
B6 - Windischlettener Str.	37%	26%	31%	31%	63%	74%	69%	69%
B7 - Schweisdorfer Str.	37%	28%	38%	35%	63%	72%	62%	65%
Durchschnitt aller Stellen	31%	27%	35%		69%	73%	65%	
Gesamtdurchschnitt	33%				67%			

Tabelle 3: Übersicht - Anteil Durchgangsverkehr, Ziel- / Quellverkehr KFZ

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der höchste Durchgangsverkehr (ausfahrend) an der Peulendorfer und Windischlettener Straße, jeweils in der Abendzeit erhoben wurde. An der Peulendorfer Straße kamen dabei die meisten Fahrzeuge über die Bamberger Straße nach Scheßlitz, wohin gegen an der Windischlettener Straße die meisten Kfz über die Staatsstraße im Nord-Osten nach Scheßlitz einfuhren.

4.5.2 Güterverkehr

Neben der Betrachtung des gesamten Kfz-Verkehrs, wurde auch der Güterverkehr gesondert analysiert. Es geht darum herauszufinden, welchen Anteil Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr an den jeweiligen Standorten ausmachen.

Hierzu werden ebenfalls die Verkehrsbefragungen an den Standorten B1 bis B7 betrachtet. Diese Anteile werden in den Messzeiträumen 7:00 bis 9:00 Uhr, 11:00 bis 13:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr erhoben.

Ganz entscheidend macht in ortsauswärtiger Richtung, auf der Zeckendorfer Straße, der Durchgangsverkehr den größten Anteil aus. Der Maximalwert liegt in der Mittagszeit bei 100% des gesamten Güterverkehrs. Der zweithöchste Durchfahreranteil wird von 15 bis 18 Uhr an der Schweisdorfer Straße erreicht. In diesem Zeitraum liegt dort der Anteil immer noch bei 57%. Über alle Zeiträume hinweg ist rund ein Drittel des gesamten Güterverkehrs auch Durchgangsverkehr.

Hier liegt der Anteil des Quellverkehrs im Tagesdurchschnitt höher als der des Durchgangsverkehrs.

Mit einem Wert von 29% ist im Zeitraum 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr der höchste Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Güterverkehr erreicht.

Erhebungsstandort	Anteil Durchgangsverkehr				Anteil Ziel- / Quellverkehr			
	7:00 bis 9:00 Uhr	11:00 bis 13:00 Uhr	15:00 bis 18:00 Uhr	Gesamt DTV 24h	7:00 bis 9:00 Uhr	11:00 bis 13:00 Uhr	15:00 bis 18:00 Uhr	Gesamt DTV 24h
B1 - Oberend	14%	0%	17%	9%	86%	100%	83%	91%
B2 - Demmelsdorfer Str.	0%	0%	0%	0%	100%	100%	100%	100%
B3 - Zeckendorfer Str.	50%	100%	40%	57%	50%	0%	60%	43%
B4 - Peulendorfer Str.	33%	25%	0%	25%	67%	75%	100%	75%
B5 - Bamberger Str.	20%	11%	50%	23%	80%	89%	50%	77%
B6 - Windischlettener Str.	42%	50%	13%	36%	58%	50%	88%	64%
B7 - Schweisdorfer Str.	45%	0%	57%	33%	55%	100%	43%	67%
Durchschnitt aller Stellen	29%	27%	25%		71%	73%	75%	
Tagesdurchschnitt	27%				73%			

Tabelle 4: Übersicht - Anteil Durchgangsverkehr, Ziel- / Quellverkehr Güterverkehr

4.5.3 Durchgangsverkehr durch den Ort

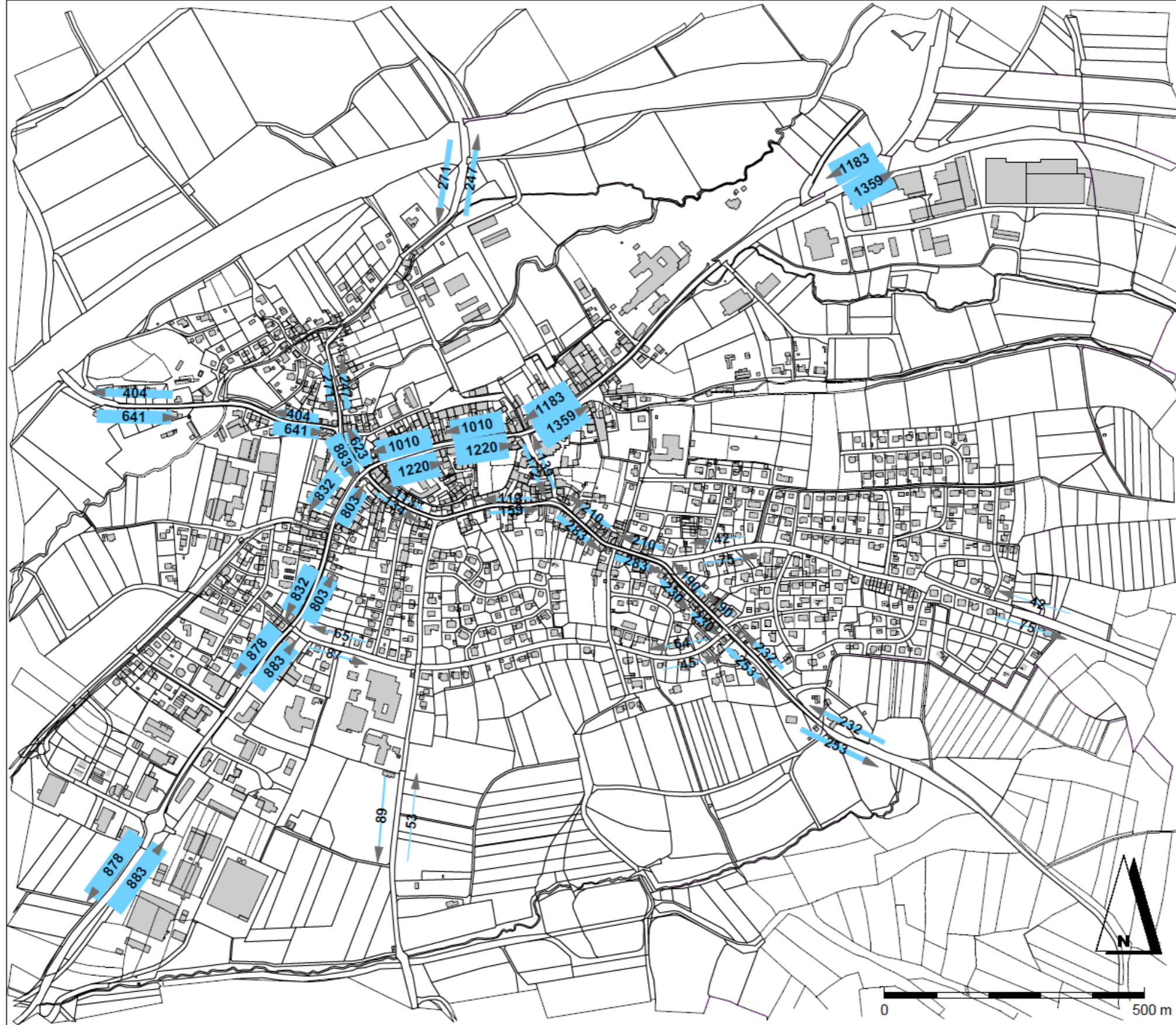
Neben den Auswertungen der Verkehrssituation an den Erhebungsstellen B1 bis B7 können anhand der erhobenen Daten auch Aussagen über den Durchgangsverkehr durch den Ort in alle Richtungen getroffen werden.

So ist der Anteil des Durchgangsverkehrs für 24 Stunden an allen Stellen der Verkehrszählung Schwankungen unterworfen.

Trotzdem macht an jeder Stelle der durchschnittliche Anteil des Durchgangsverkehrs für 24 Stunden zwischen rund 10 und 50 Prozent, der an dieser Stelle in die jeweilige Richtung fahrenden Fahrzeuge, aus.

Dabei ist der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs an dem Gesamtaufkommen auf den Ortsein bzw. -ausfahrten der Windischletten-, Schweisdorfer- und Zeckendorfer Straße am größten. Betrachtet man dahingegen die absoluten Werte, so sind die meisten Durchfahrer auf der Hauptachse von Bamberger Straße zu Oberend bzw. umgekehrt unterwegs.

Verkehr Scheßlitz - Durchfahrer DTV 24 Stunden KFZ



Linienbreite: Anzahl KFZ in 24 Stunden

Zählung: Juni 2018

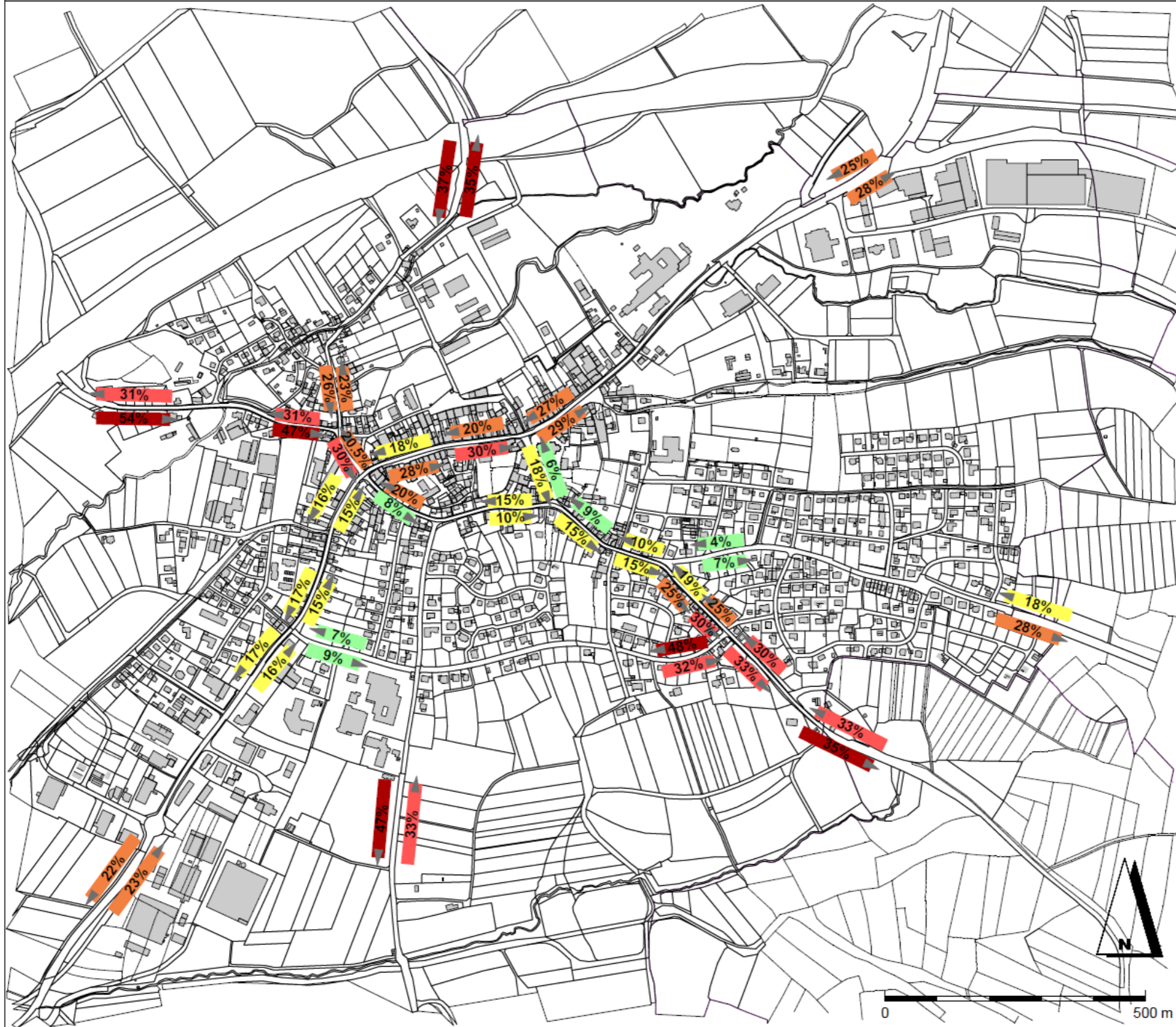


Gunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geographen
 Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg
 Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10
 kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 29: Durchgangsverkehr Kfz in 24 Stunden (dtV, absolut)

Verkehr Scheßlitz - Anteil Durchfahrer DTV 24 Stunden KFZ



Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Günter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 30: Durchgangsverkehr KFZ in 24 Stunden (dtV, Anteil)

4.5.4 Zusammenfassung der Erhebungsergebnisse zum fließenden Verkehr

Neben der Bestätigung der offensichtlichen Annahme, dass die Hauptverkehrsachse die der Bamberger Straße, Neumarkt, Hauptstraße und Oberend ist, können weitere Schlussfolgerungen aus der Analyse des fließenden Verkehrs gezogen werden.

- Die höchste Verkehrsbelastung in der Summe aller Arten des Kfz-Verkehrs im Tagesverlauf wird zur Abendspitze gemessen, also zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr.
- Die höchste Verkehrsbelastung im Güter- und Schwerverkehr hingegen ist zur Morgenspitze zu beobachten, zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr.
- Der Güter- und Schwerverkehr macht einen Anteil von ca. 10% der gesamten Verkehrsbelastung aus. Dies ist eine für eine Staatsstraße durchaus übliche Größenordnung.
- Der Durchgangsverkehr ist am Erhebungsstandort Q6 (Windischlettener Straße) in der Regel höher als der Ziel- und Quellverkehr.
- Anders verhält es sich an den übrigen Ortsein- und -ausfahrten (Q1 – Q5 und Q7); der Ziel- /Quellverkehr in/aus Richtung Innenort ist höher als der Durchgangsverkehr.
- Im Verlauf durch den Innenort ist der Anteil des Durchgangsverkehrs Schwankungen unterworfen.
- Beim GV liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs v.a. in der Richtung von Norden kommend durch den Innenort und in Richtung Zeckendorf ausfahrend relativ hoch.
- Schließlich zeigt sich, dass die St2190 eine hohe Bedeutung als Versorgungsachse für den Standort Scheßlitz-Altstadt hat. Die Verbindungsfunktion in die / bzw. aus den südlichen Nachbarorten ist von entsprechend etwas untergeordneter Bedeutung.

4.6 Ruhender Verkehr

Der Situation des ruhenden Verkehrs kommt im Rahmen der Bearbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) eine wichtige Bedeutung zu. Parkraum steht in direkter Flächenkonkurrenz zu weiteren Flächennutzungen im öffentlichen Raum für Fußgänger und Fahrradfahrer. Das heißt durch die optimierte Neuordnung der Parkplatzangebote können Freiräume geschaffen werden, die für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität einen wesentlichen Beitrag leisten können.

4.6.1 Parksituation insgesamt

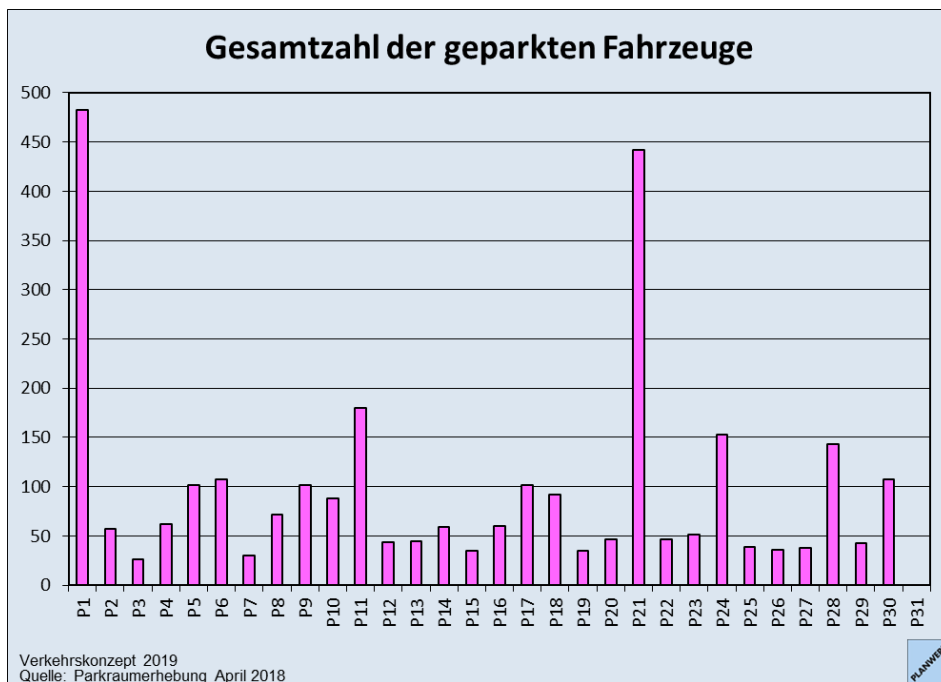


Abbildung 32: Gesamtzahl geparkter Fahrzeuge

Am Tag der Erhebung parkten insgesamt 876 unterschiedliche Fahrzeuge im erhobenen Stadtgebiet. Das entspricht 89% aller erhobenen Fahrzeuge. Insgesamt nur 47 Fahrzeuge wechselten zwischen Parkplätzen im Tagesverlauf. Dazu muss jedoch ergänzt werden, dass sich ein Großteil der Parkmöglichkeiten im Innenort befinden, nämlich 21 der 33 erhobenen Parkmöglichkeiten.

Die Parkplatzauslastung ist zwischen 10:00 Uhr und 10:59 Uhr am höchsten. Am geringsten ist diese zwischen 7:00 bis 7:59 Uhr am Morgen und ab 18:00 Uhr am Abend.

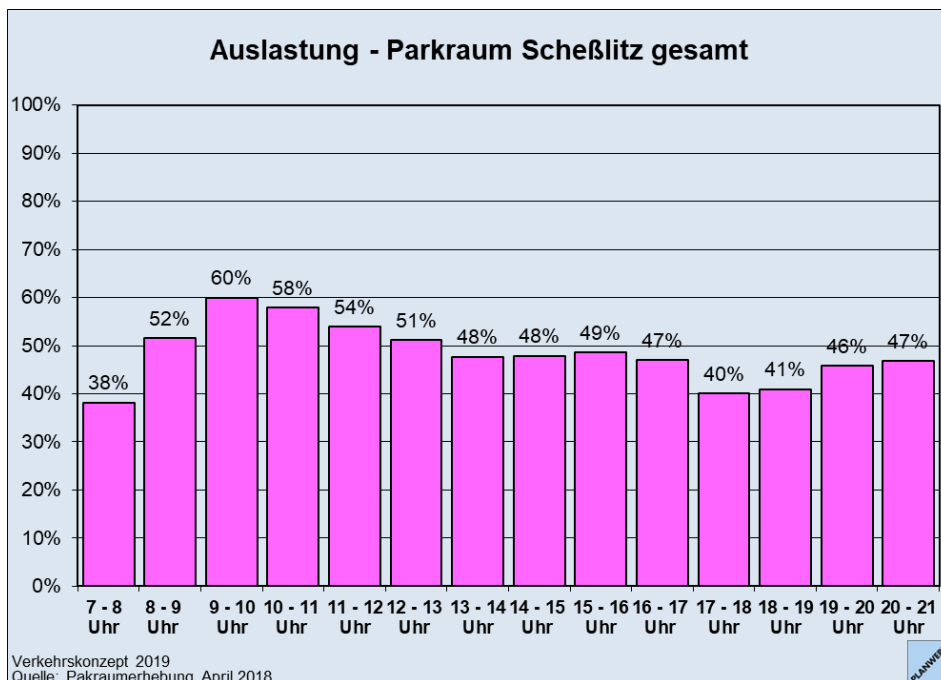


Abbildung 31: Auslastung des gesamten Parkraums

Bei der Betrachtung aller Parkplätze in Scheßlitz sind selbst zu den Spitzenzeiten noch ausreichend freie Parkplätze verfügbar.

Die maximale Auslastung der Parkplätze liegt bei 60%. Diese Spitzenauslastung wird in der Stunde von 9 bis 10 Uhr erreicht. Neben der Morgenstunde von 7 bis 8 Uhr werden die geringsten Auslastungen auch noch zwischen 17 und 19 Uhr erzielt. Im Durchschnitt liegt die Auslastung in diesen Zeiträumen bei 40%. Der Tagesdurchschnitt liegt im Stadtgebiet bei 48%.

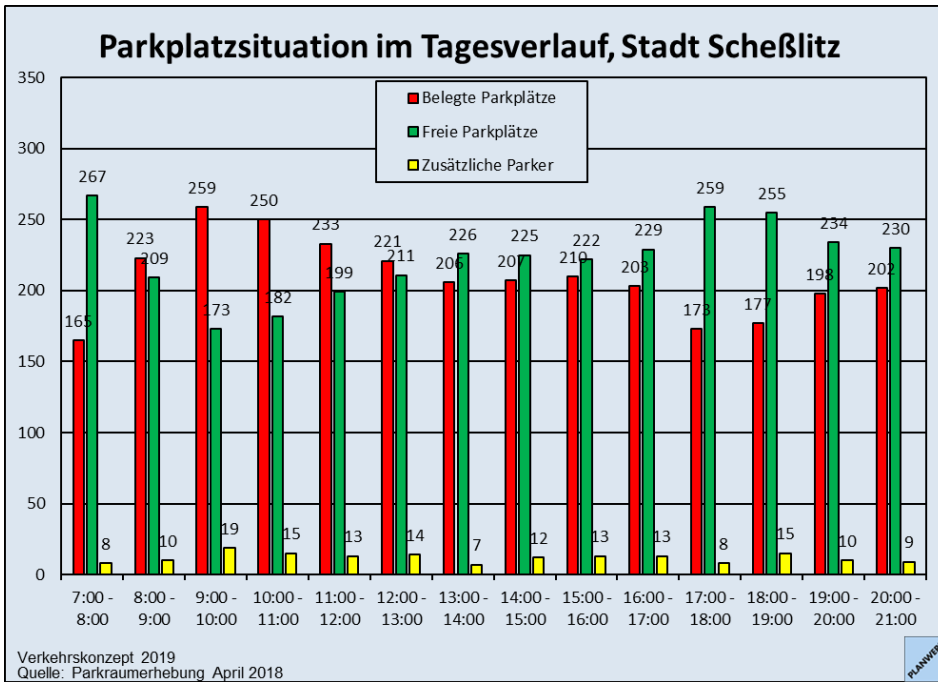


Abbildung 33: Parkplatzsituation im Tagesverlauf

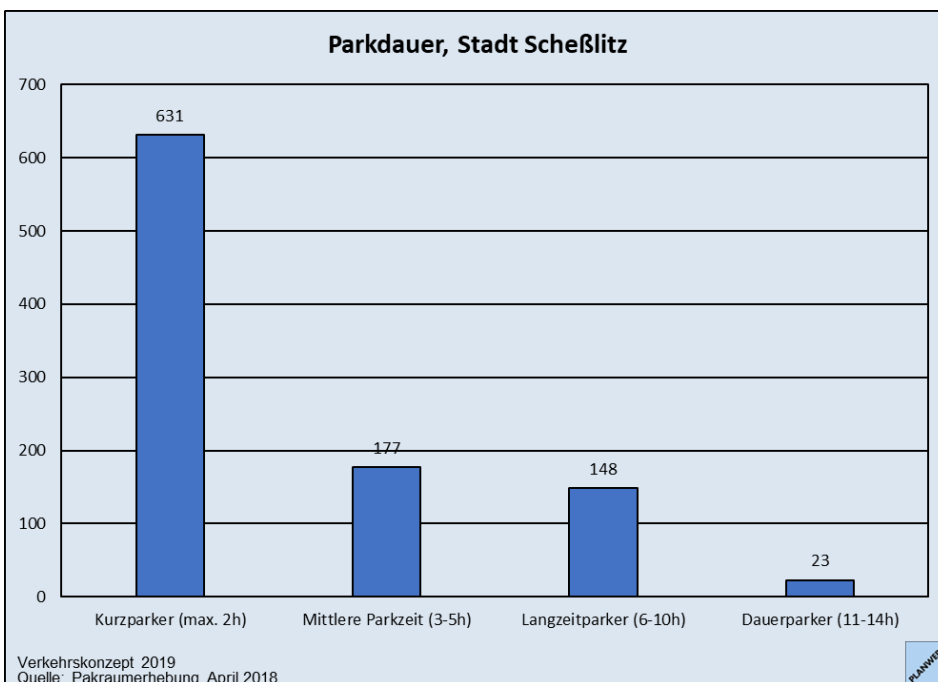


Abbildung 34: Parkdauer, Stadt Scheßlitz

Die Maximalzahl an Stellplätzen orientiert sich hier an den zum Zweck des Parkens vorgesehenen Möglichkeiten.

Die genaue Zahl der belegten und der freien Parkplätze verdeutlicht, dass selbst in den Zeiten der höchsten Auslastung (9-10 Uhr) insgesamt über 170 Parkplätze frei sind.

19 zusätzliche Parker wurden zu dieser Spitzenauslastung erfasst, die in nicht für parken vorgesehenen Bereichen ihr Fahrzeug abgestellt hatten. Somit müssen die freien Parkplätze rechnerisch um diesen Wert reduziert werden.

Dass eine Gesamtbetrachtung der Parkplätze im Untersuchungsraum natürlich für eine kleinräumige Betrachtung irreführend sein kann, wird im weiteren Verlauf eine teilräumliche Differenzierung der Analyse durchgeführt.

Die Analyse der Parkdauer muss vor allem unter dem Blickwinkel der bestehenden Parkraumbewirtschaftung von meist 2 Stunden betrachtet werden.

Von insgesamt 979 erfassten Parkvorgängen finden knapp zwei Drittel (631) in einem Zeitfenster von bis zu 2 Stunden statt. Die Mehrzahl aller parkenden Fahrzeuge fällt also in die Kategorie der Kurzparker.

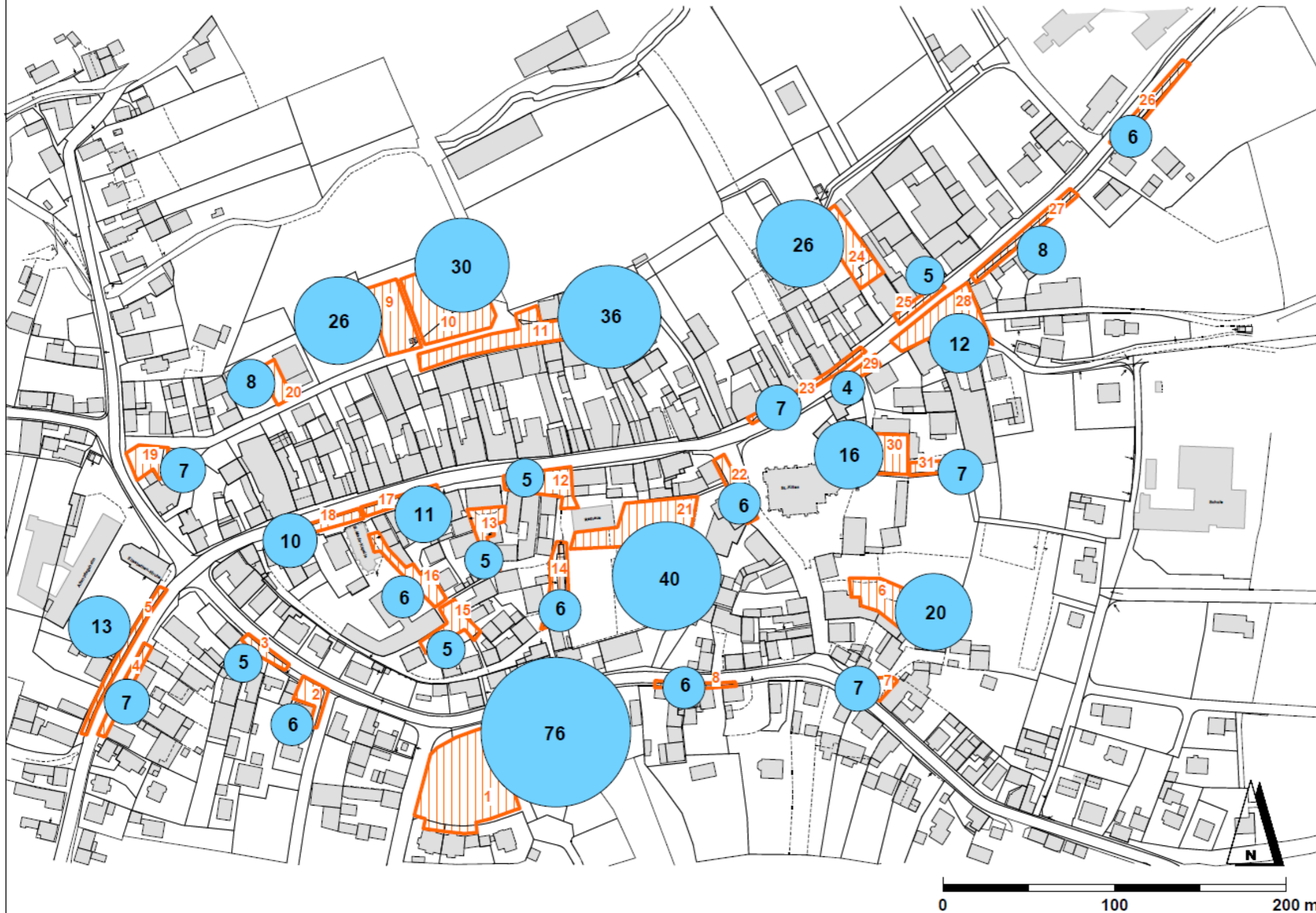
Wesentlich für die Entwicklung eines innerstädtischen Parkraumkonzeptes mit Parkraumbewirtschaftung und Parkleitung sind jedoch die ca. 35% der Parkvorgänge, die länger andauern.

177 Fälle von 3 bis 5 Stunden, 148 Fälle von 6-10 Stunden und immer noch 23 Fälle von 11 Stunden und mehr.

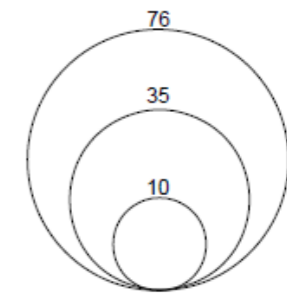
Um nähere Informationen darüber zu erhalten, welche Parkplätze an die Grenzen ihrer Kapazitäten gelangen, müssen Parkmöglichkeiten von besonderer Bedeutung getrennt betrachtet werden.

Daher werden vierzehn Parkplätze, die von besonderer Relevanz für die Parkplatzsituation im Innenort sind, im Folgenden gesondert betrachtet. Die Zahl der einzelnen Parkbereiche ist in nachfolgender Karte zu erkennen.

Parkraum Scheßlitz - Größe der Parkplätze



Kreisgröße
Anzahl der Parkplätze



PLANWERK
 Gunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen
 Außen: Schulhofer Straße 29
 90491 Nürnberg
 Tel.: 0911 / 65 08 25-0
 Fax: 0911 / 65 08 25-10
 kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

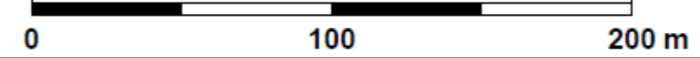


Abbildung 35: Anzahl der Parkplätze in den ausgewiesenen Parkbereichen

4.6.2 Parksituation an ausgewählten innerörtlichen Standorten

Da im Bereich der Altstadt von Scheßlitz die größten Parkplatzkonflikte bestehen, wurden nach eingehender Betrachtung aller Ergebnisse der Parkplatzerhebung, sechs innerörtliche Bereiche mit Parkmöglichkeiten als besonders relevant beurteilt und im Detail betrachtet.

Es handelt sich um folgende Bereiche bzw. Teilräume:

- Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße (P1)
- Schießgraben (P9 – P11)
- Hauptstraße (P12, P17 – P18)
- Rathaus (P21)
- Oberend (P23, P25, P27 – P29)
- Apotheke / Ärztehaus (P24)

4.6.2.1 Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße (P1)

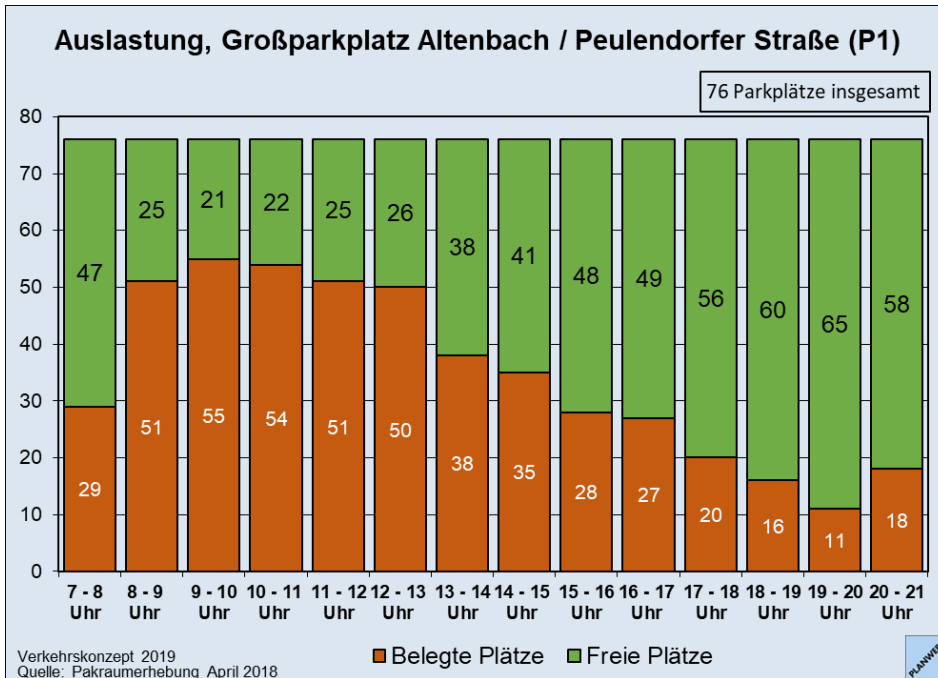


Abbildung 36: Auslastung Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße

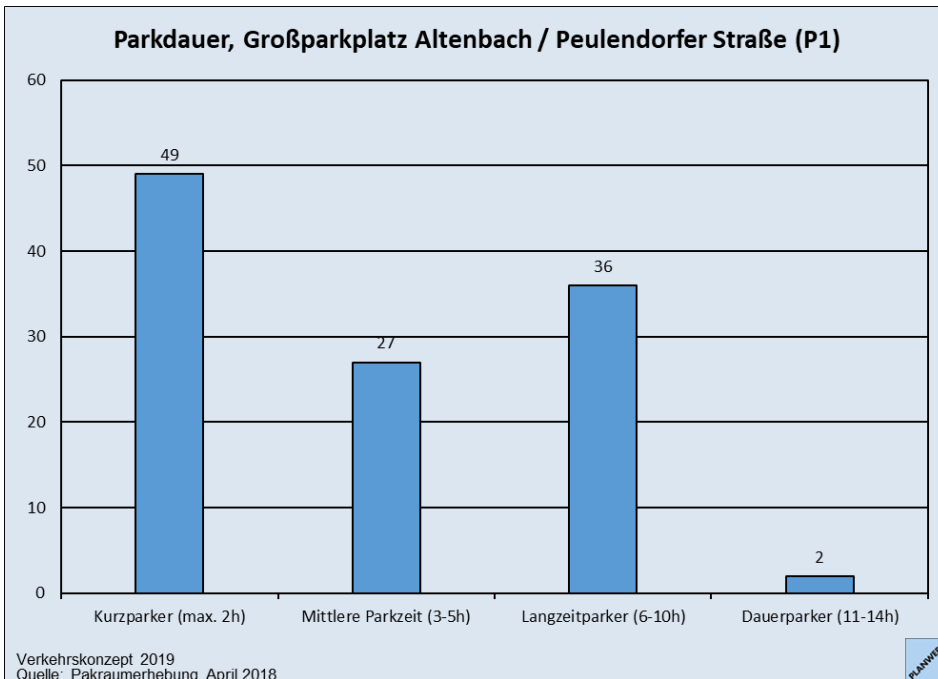


Abbildung 37: Parkdauer Großparkplatz Altenbach / Peulendorfer Straße

Der Großparkplatz an der Ecke Altenbach und Peulendorfer Straße stellt eine wichtige Ausweichmöglichkeit für Parkplatzsuchende im Kernbereich der Stadt Scheßlitz dar.

Am Erhebungstag parkten insgesamt 93 Fahrzeuge auf dem Parkplatz. Das macht gut 11% aller geparkten Fahrzeuge aus.

Mit insgesamt 76 Parkplätzen besitzt dieser Standort die höchste Parkplatzkapazität des Untersuchungsraumes.

Die Parkmöglichkeiten sind ganztägig gut ausgelastet. Maximalwerte sind zwischen 08:00 Uhr bis 12:59 Uhr festzustellen.

Die Zahl der freien Parkplätze ist dennoch mit minimal 21 Stellflächen noch nicht knapp bemessen.

In den Spitzenzeiten, also zwischen 08:00 Uhr und 12:59 Uhr liegt die Auslastung mindestens bei 65% und darüber. Der Spitzenwert wird zwischen 9 und 10 Uhr mit 72% erreicht.

Hinsichtlich der Parkdauer kann festgehalten werden, dass rund 43% maximal zwei Stunden parkt. Immerhin auch 24% der abgestellten Fahrzeuge parken drei bis sechs Stunden am ausgewählten Standort. Aber fast ein Drittel aller Fahrer*innen stellte ihr Fahrzeug für 6 bis 10 Stunden ab.

4.6.2.2 Parkmöglichkeiten Schießgraben (P9 – P11)

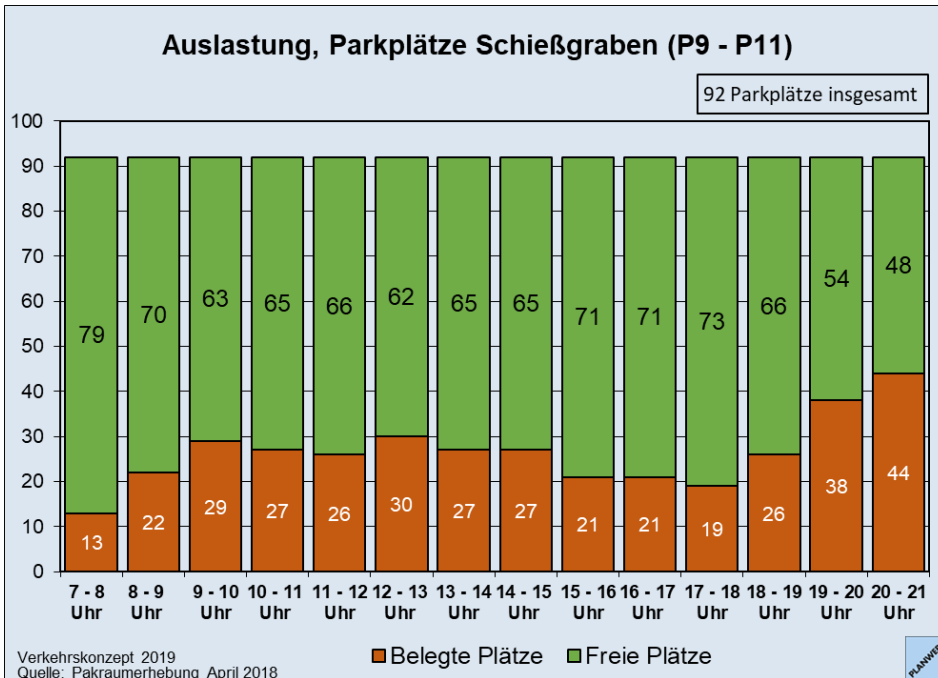


Abbildung 39: Auslastung Parkplätze Schießgraben

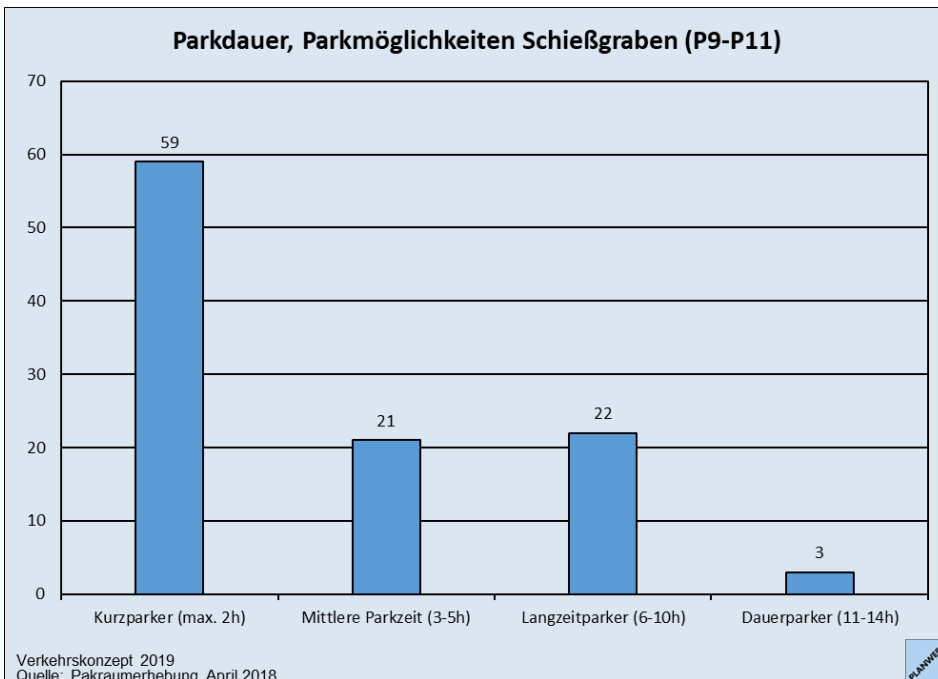


Abbildung 38: Parkdauer Schießgraben

Kurzparker. Am Erhebungstag gab es lediglich drei Dauerparker. Die kurzen Parkzeiten werden überwiegend von Personen erreicht, die Kinder in die dort ansässige Kinderkrippe bringen bzw. abholen.

Die Parkplätze entlang des Schießgrabens bieten die höchste Parkplatzkapazität im Innenort von Scheßlitz. Die Zahl verfügbarer Parkmöglichkeiten beläuft sich auf 92. Insgesamt parkten am Erhebungstag 105 Fahrzeuge dort.

Trotz der räumlichen Nähe zu den innerörtlichen Einkaufsmöglichkeiten bietet sich bezüglich der Parkplatzauslastung ein ähnliches Bild, wie bei dem zuvor betrachteten Standort im Altenbach bzw. der Peulendorfer Straße, wobei die durchschnittliche tägliche Auslastung am Schießgraben noch geringer ausfällt.

Im Gegensatz zum Altenbach, wo die höchste Auslastung auf den Vormittag fällt, liegt diese am Schießgraben mit 44 belegten Parkplätzen im Zeitraum zwischen 20:00 Uhr und 20:59 Uhr am höchsten (48%).

Im gesamten Tagesverlauf ist die Parkplatzkapazität jedoch nie erschöpft oder nahe der Auslastungsgrenze.

In Prozentzahlen liegt die maximale Auslastung, zwischen 20:00 Uhr und 20:59 Uhr bei 48%. Das Minimum, mit 14% Auslastung, wird in der ersten morgendlichen Stunde von 07:00 Uhr bis 07:59 Uhr erhoben. Der Tagesdurchschnitt liegt bei 28%.

Die Parkdauer ist meist kurz. 59 Fahrzeuge, also rund die Hälfte (56%), sind

4.6.2.3 Parkmöglichkeiten Hauptstraße (P12, P17 – P18)

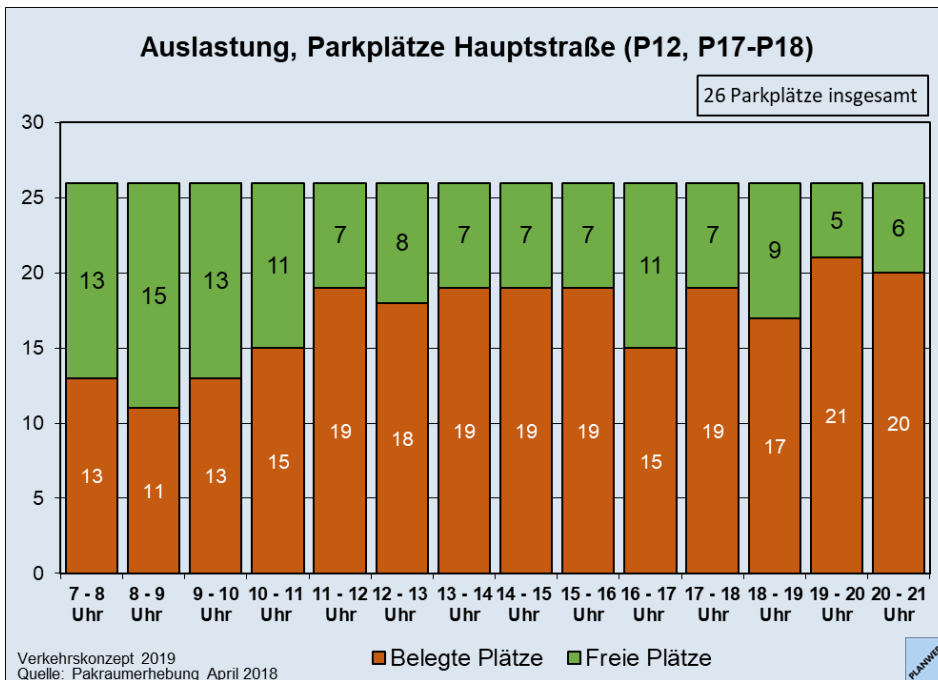


Abbildung 40: Auslastung Hauptstraße

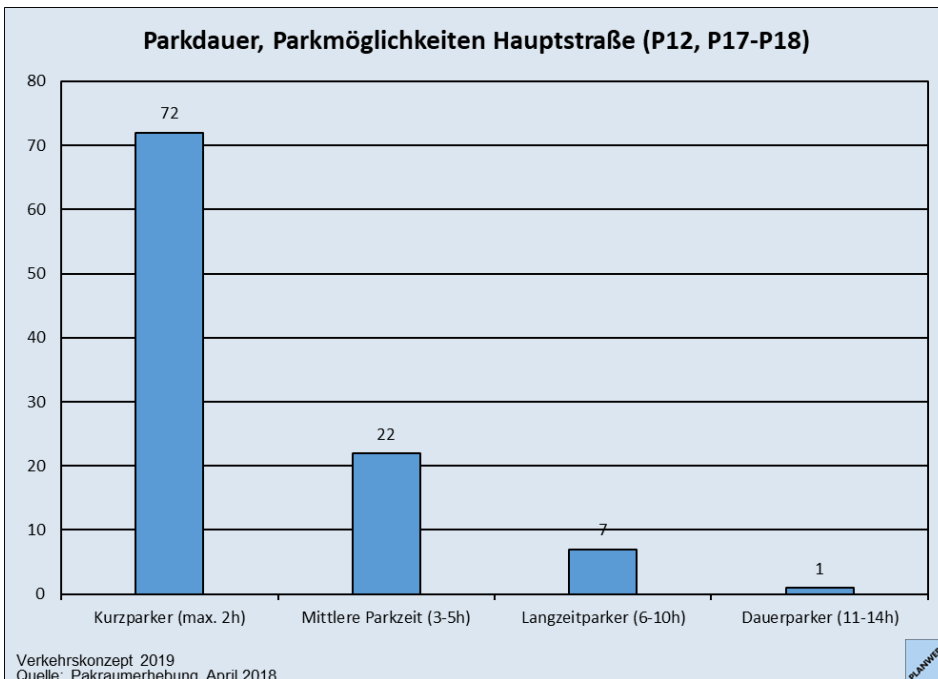


Abbildung 41: Parkdauer Hauptstraße

Neben dem Parkplatz an der Apotheke bzw. des Ärztehaus gehören die Parkplätze entlang der Hauptstraße, mit 26 Parkplätzen, zu den von der Dimension geringsten Parkangeboten in Scheßlitz. Und dies in dem Bereich der Altstadt, der erwartungsgemäß den höchsten Nachfragedruck spüren dürfte.

Aber selbst in diesem Bereich wird keine komplette Auslastung erreicht. Im gesamten Tagesverlauf parkten 87 verschiedene Fahrzeuge an diesem Standort.

Zwischen 11:00 Uhr und 15:59 Uhr wird eine konstant hohe Auslastung mit 19 belegten Plätzen erzielt. Das Maximum (81%) wird allerdings erst am Abend zwischen 19:00 Uhr und 19:59 Uhr erreicht. Dennoch sind in diesem Zeitraum weiterhin 5 freie Parkplätze zu finden. Im Tagesdurchschnitt liegt die Auslastung bei rund 65%.

Hinsichtlich der Parkdauer ist festzustellen, dass mit großem Abstand die meisten Fahrzeuge nur eine kurze Zeit, von maximal 2 Stunden, parken. Von den insgesamt 102 parkenden Fahrzeugen sind das fast drei Viertel (71%) aller.

22 Fahrzeuge stehen dann eine mittlere Zeit von 3 bis 5 Stunden. Darüber hinaus kam es nur zu einem Dauerparkler.

4.6.2.4 Parkplatz Rathaus (P21)

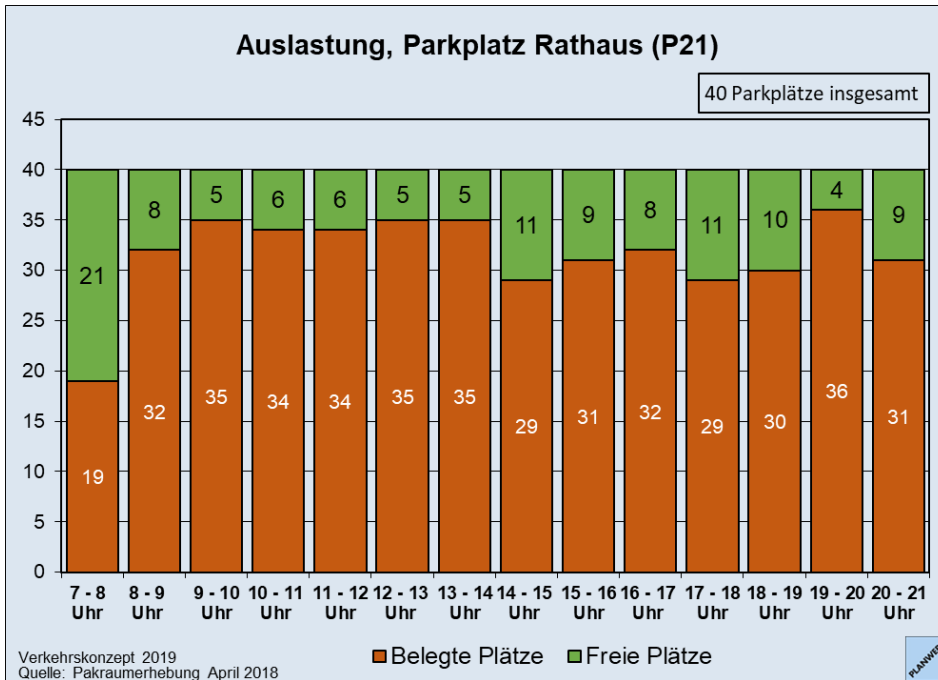


Abbildung 42: Auslastung Rathaus

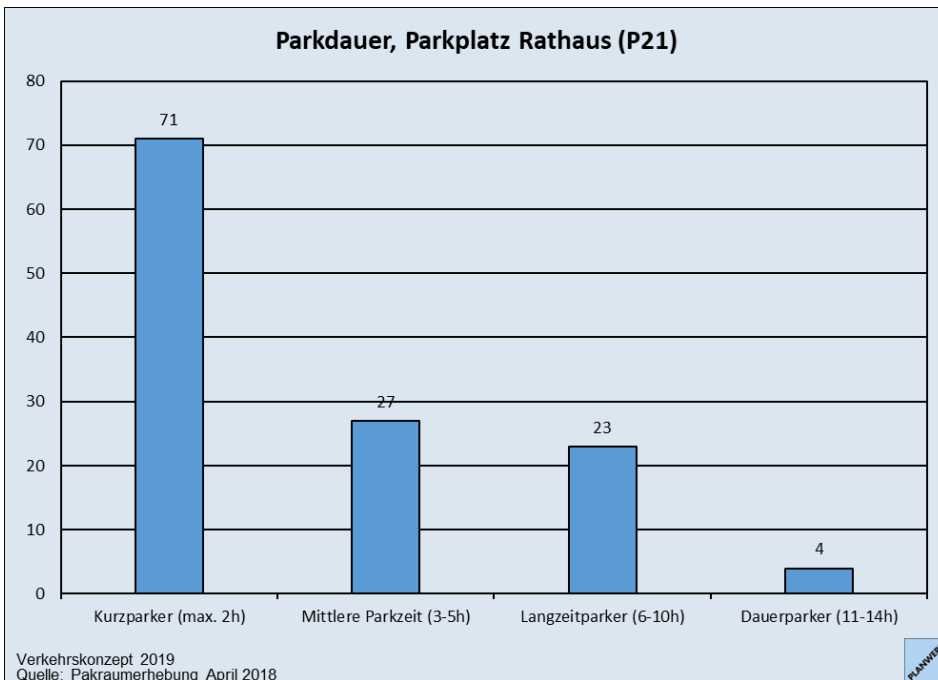


Abbildung 43: Parkdauer Rathaus

Eine weitere bedeutende Parkmöglichkeit in Scheßlitz ist der Parkplatz am neuen Rathaus.

Insgesamt können dort etwa 40 PKW parken. Von diesen 40 Parkplätzen sind sogar 2 Stellflächen zum Laden von Elektrofahrzeugen vorgesehen. Am Erhebungstag parkten insgesamt 109 verschiedene Fahrzeuge an diesem Standort.

Die Maximalzahl belegter Parkplätze, mit einer Zahl von 36, ist wie an der nahegelegenen Hauptstraße in der Stunde von 19:00 Uhr bis 19:59 Uhr festzustellen. Zu diesem Zeitpunkt bestehen lediglich noch Kapazität für vier weitere Fahrzeuge. Damit liegt die maximale Auslastung bei 90%, die durchschnittliche Auslastung bei knapp 78%. Die meisten freien Parkplätze gibt es zwischen 7:00 Uhr und 7:59 Uhr.

Die Mehrzahl der parkenden Fahrzeuge wird auch für eine kurze Parkdauer, also maximal zwei Stunden, am Rathaus abgestellt. Das entspricht fast 57% der am Erhebungstag aufgenommenen Fahrzeuge. Nur vier Fahrzeuge fallen in die Kategorie der Dauerparkler.

Allerdings parkt ein beträchtlicher Anteil der parkenden Fahrzeuge zwischen 3 und 10 Stunden (50). Die Vermutung liegt nahe, dass es sich dabei vorrangig um Mitarbeiter des Rathauses handelt.

4.6.2.5 Parkplätze Oberend (P23, P25, P27 – P29)

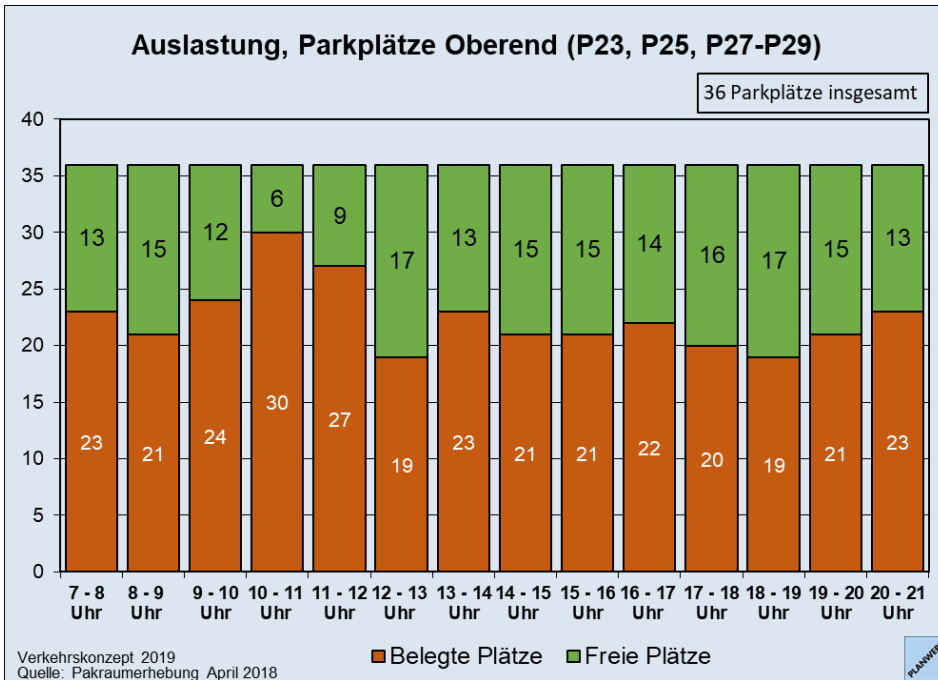


Abbildung 44: Auslastung Oberend

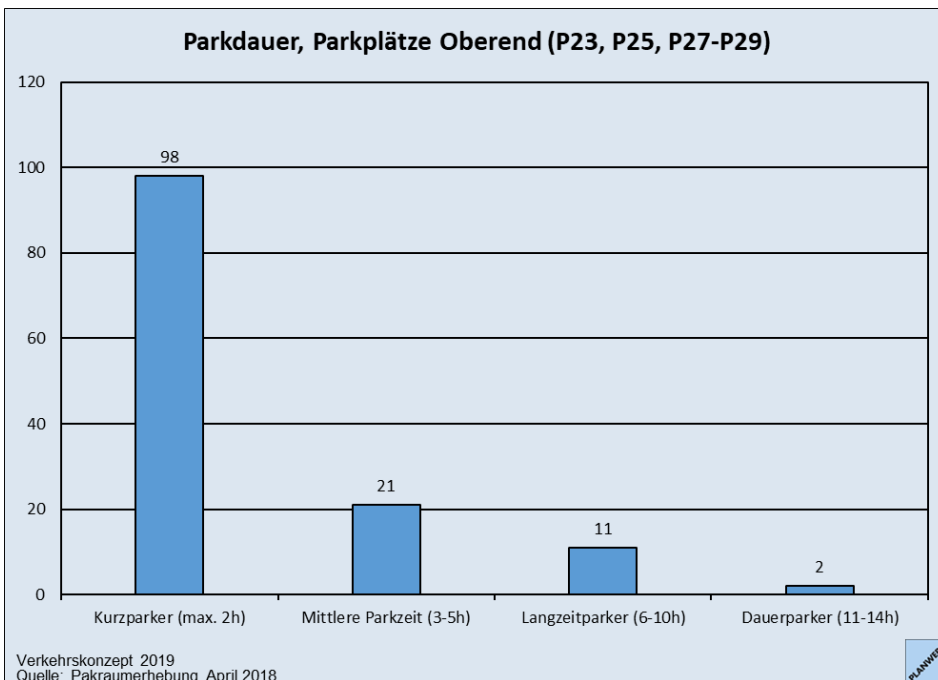


Abbildung 45: Parkdauer Oberend

Neben dem Bereich der Hauptstraße in der Altstadt dürfte im Bereich Oberend der höchste Nutzungsdruck mit Parkplatzrelevanz bestehen.

Die Stellplätze im Straßenraum am Oberend weisen im vergleichenden Tagesverlauf eine relativ gleichmäßige Auslastung auf. Zwischen 10:00 Uhr und 10:59 Uhr sind die verfügbaren (36) Abstellmöglichkeiten mit 83% am meisten ausgelastet. In besagtem Zeitraum gibt es demnach nur noch sechs freie Stellplätze. Mit 64% sind die Stellflächen im Tagesdurchschnitt belegt.

Am Erhebungstag parkten insgesamt 123 unterschiedliche Fahrzeuge an diesem Standort.

Fast Dreiviertel (74%) aller 132 abgestellten Fahrzeuge bleiben nur maximal zwei Stunden stehen und entsprechen damit den Vorgaben der dortigen Parkraumbewirtschaftung von 2 Stunden.

Mit der mittleren Parkzeit von 3 bis 5 Stunden wurden 21 Fahrzeuge erfasst, weitere 11 als Langzeitparker von 6 bis 10 Stunden, sowie zwei Dauerparker. Dies bedeutet auch, dass in diesem sensiblen Bereich (Stichwort: Kirchenumfeld) ein Viertel der parkenden sich über die Vorgaben der Parkraumbewirtschaftung hinwegsetzt.

4.6.2.6 Parkplatz Apotheke / Ärztehaus P24

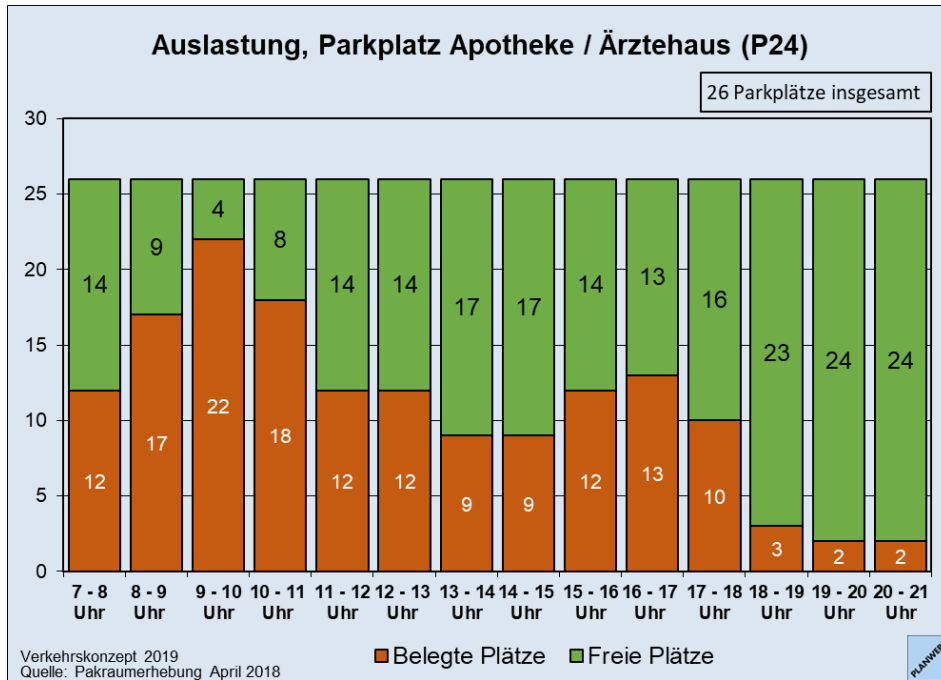


Abbildung 46: Auslastung Apotheke / Ärztehaus

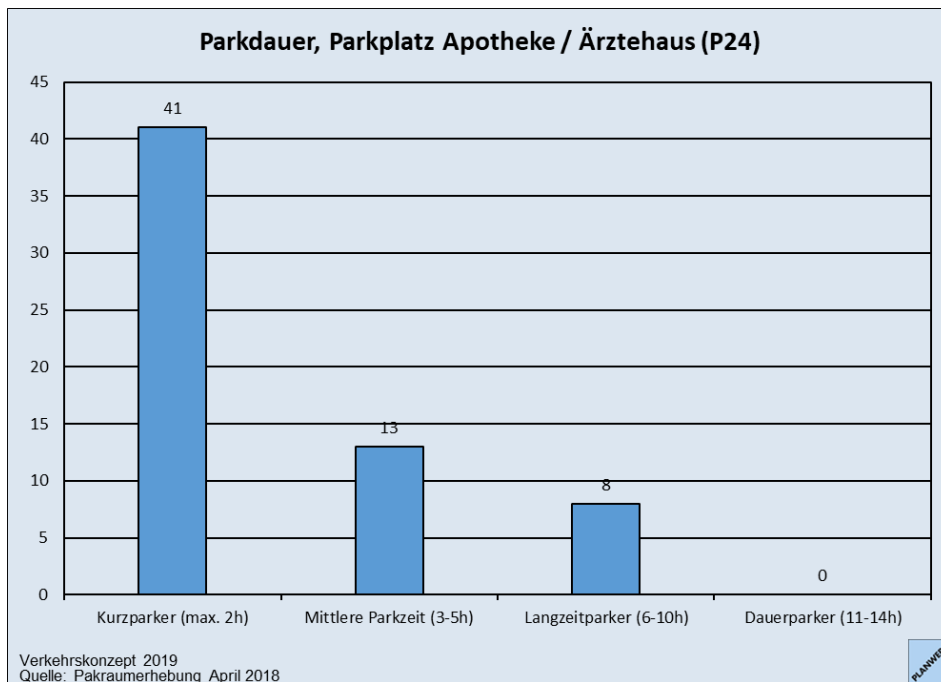


Abbildung 47: Parkdauer Apotheke / Ärztehaus

Der Parkplatz am Ärztehaus umfasst insgesamt 26 Stellflächen und liegt ebenfalls im Oberend. Da er allerdings von der Straße zurückversetzt liegt und nur für Nutzer der umliegenden Einrichtungen zugänglich ist, wird er separat betrachtet.

22 der 26 Plätze sind zwischen 09:00 Uhr und 09:59 Uhr belegt, was für diesen Standort den Spitzenwert darstellt. In Prozentzahlen bedeutet dies eine Auslastung von 85%.

Der Tagesdurchschnitt liegt bei lediglich 42%, da gerade in den Abendstunden, außerhalb der Öffnungszeiten des Ärztehauses bzw. der Apotheke, die Auslastung auf drei bzw. 2 belegte Plätze schrumpft.

Im übrigen Tagesverlauf erreicht die Auslastung der Stellplätze maximal noch gut 48%, es sind also jederzeit noch genug Kapazitäten vorhanden.

Am Erhebungstag parkten 45 unterschiedliche und 62 Fahrzeuge insgesamt an diesem Standort. Die deutliche Mehrheit (66%) waren Kurzparker, parkten also maximal zwei Stunden dort. Unter allen gesondert betrachteten Standorten ist dieser Parkplatz der einzige, bei dem zu keinem dauerhaft abgestellten Fahrzeug kam.

4.6.3 Betrachtung der Auslastungen aller innerörtlichen Parkplatzbereiche

Für die spätere detaillierte Planung der innerörtlichen Parkraumbewirtschaftung werden im Folgenden alle 31 abgegrenzten Bereiche der Parkraumanalyse hinsichtlich ihrer Auslastung betrachtet und bewertet. Die entsprechenden Kartendarstellungen folgen auf den nächsten Seiten.

4.6.3.1 Tagesgesamtauslastung

Die Auslastung über den gesamten Erhebungszeitraum von 7:00 – 21:00 Uhr zeigt höchste Auslastungswerte IN DEN Bereichen Häfnermarkt, Schwemme, Rathaus und Oberend. Hier werden Auslastungsgrade von bis zu 90% erreicht.

Entlang der Hauptstraße liegt der Gesamttag bei 50-70%, auf den meisten anderen Parkplatzflächen bei 50% oder darunter.

4.6.3.2 Auslastung am Morgen (7:00 – 9:00)

In den Morgenstunden liegen die Auslastungsgrad überwiegend unter 50%, an Rathaus, Altenbach und Ärztehaus bei 50-70%. Auslastungen über 80% erreicht das Oberend, der Häfnermarkt sogar über 90%.

4.6.3.3 Auslastung Vormittag (9:00 – 12:00)

Im Verlauf des Vormittags werden, was die gesamtstädtische Analyse bereits belegt hat, die höchsten Auslastungen großflächig erreicht. Über 70% am Altenbach, über 80% am Rathaus, über 90% am Oberend. Entlang der Hauptstraße zwischen 50 und 70%.

4.6.3.4 Auslastung Mittag (12:00 – 15:00)

Über die Mittagszeit gehen die Auslastungen weitestgehend zurück. Maximal 70% am Altenbach, noch bis zu 90% am Rathaus, über 90% am Oberend. Der Bereich Ärztehaus sinkt unter 50%, auch die umgebenden Bereiche entlang der St2191. An der Hauptstraße werden aber bis zu 80% erreicht.

4.6.3.5 Auslastung Nachmittag (15:00 – 18:00)

Am Nachmittag bleibt der Bereich Rathaus hoch (über 70%), Ärztehaus und Altenbach sinken unter 50%. Entlang der Hauptstraße liegt die Auslastung bei unter 70%

4.6.3.6 Auslastung Abend (18:00 – 21:00)

Am Abend stieg die Auslastung zum Teil wieder an. Am Rathaus, an der Hauptstraße, in den engen Altstadtgassen werden teilweise 90% und darüber erreicht. Der Altenbach liegt unter 25%, Ärztehaus ebenso wie Bereiche entlang der St2191. Der Parkdruck richtet sich mehr auf den Altstadtbereich (Gastronomie)

Parkraum Scheßlitz - Auslastung gesamter Tag (07:00 - 21:00 Uhr)

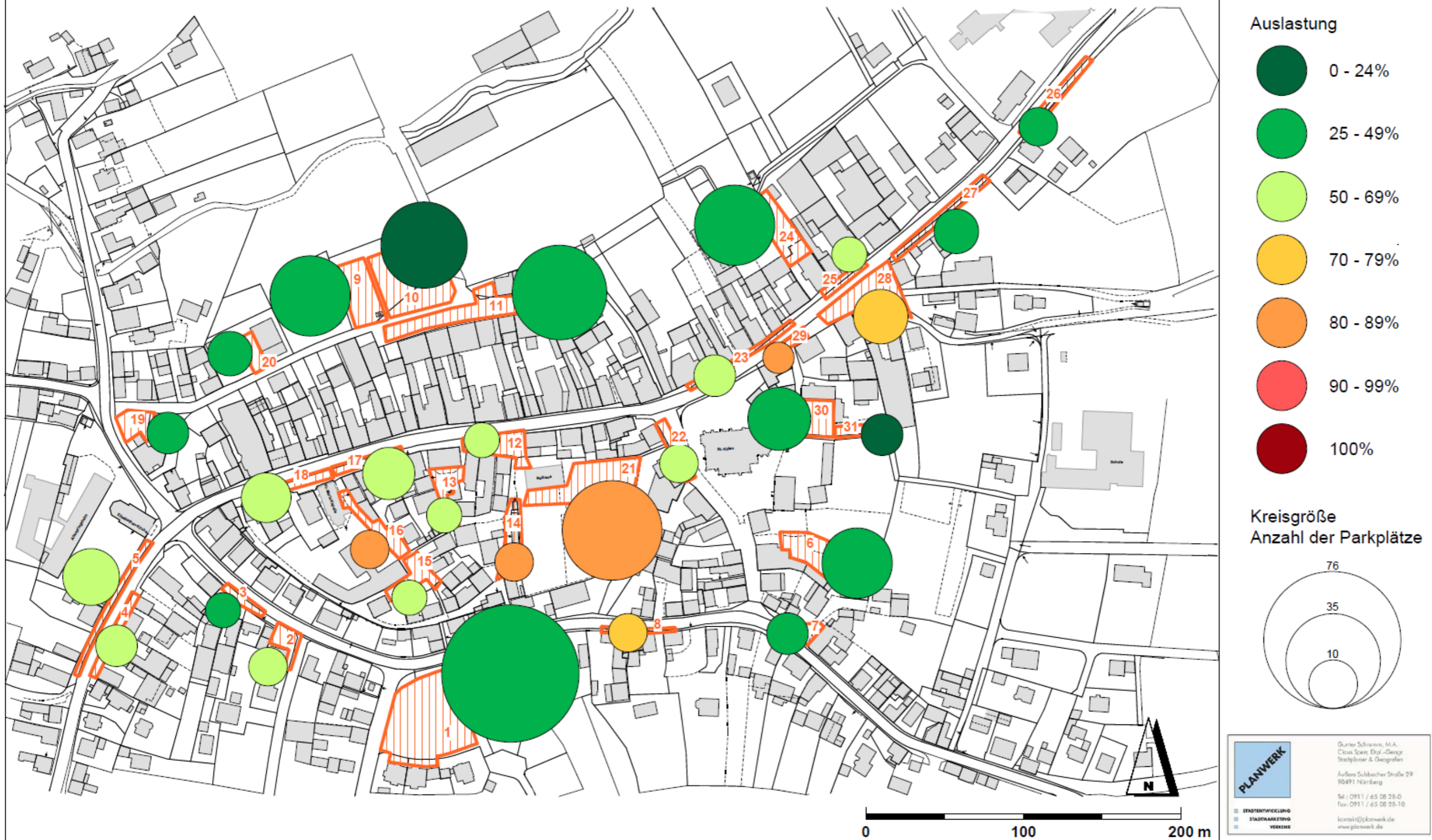
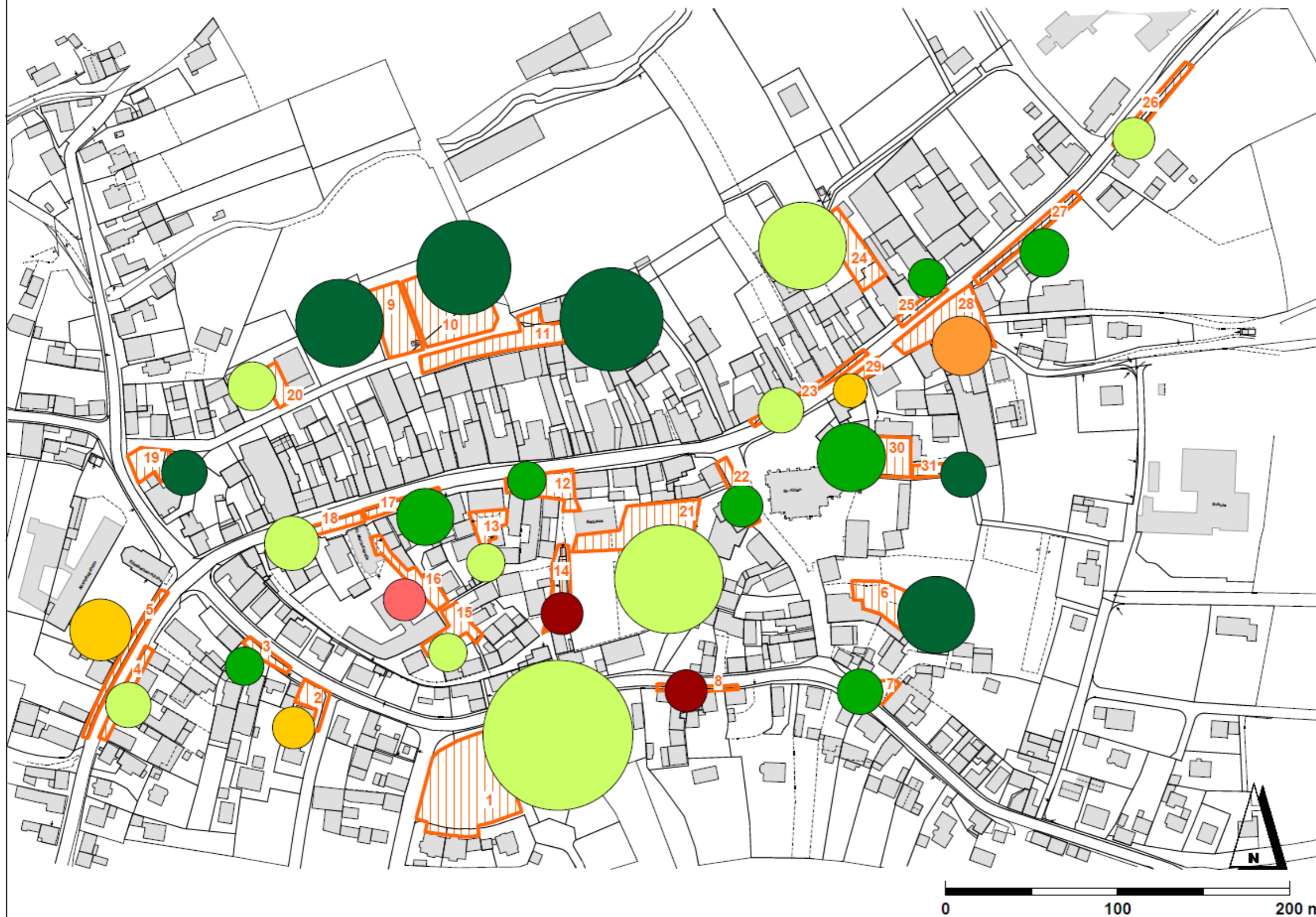


Abbildung 48: Auslastung Parkraum - Gesamter Tag

Parkraum Scheßlitz - Auslastung Morgen (07:00 - 09:00 Uhr)



Auslastung

- 0 - 24%
- 25 - 49%
- 50 - 69%
- 70 - 79%
- 80 - 89%
- 90 - 99%
- 100%

**Kreisgröße
Anzahl der Parkplätze**

Bunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen
 Außen Subbacher Straße 29
 90491 Nürnberg
 Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10
 kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

STADTENTWICKLUNG
 STADTMARKETING
 VERKEHR

Abbildung 49: Auslastung Parkraum - Morgen (7.00 – 9.00)

Parkraum Scheßlitz - Auslastung Vormittag (09:00 - 12:00 Uhr)

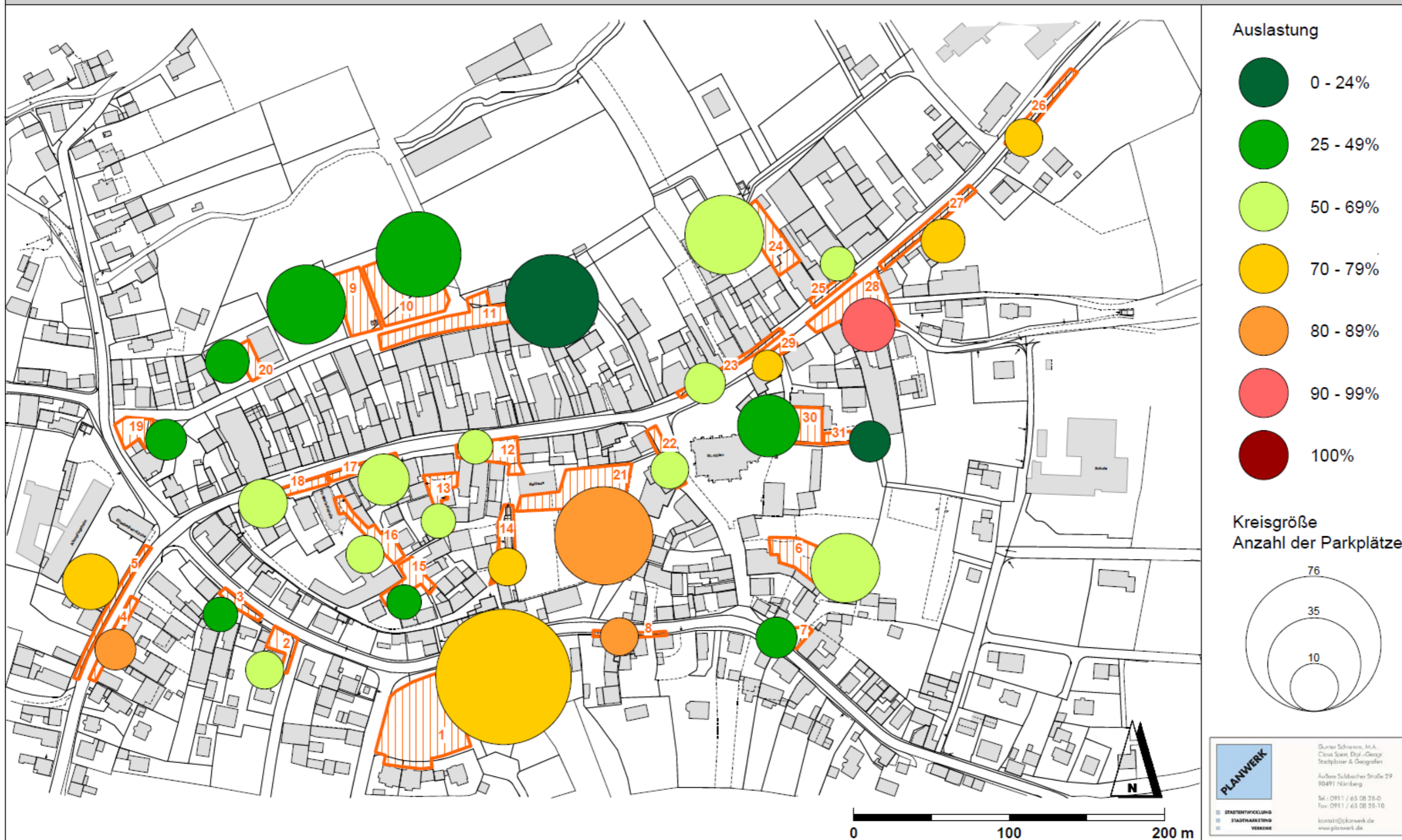


Abbildung 50: Auslastung Parkraum – Vormittag (9:00 – 12:00)

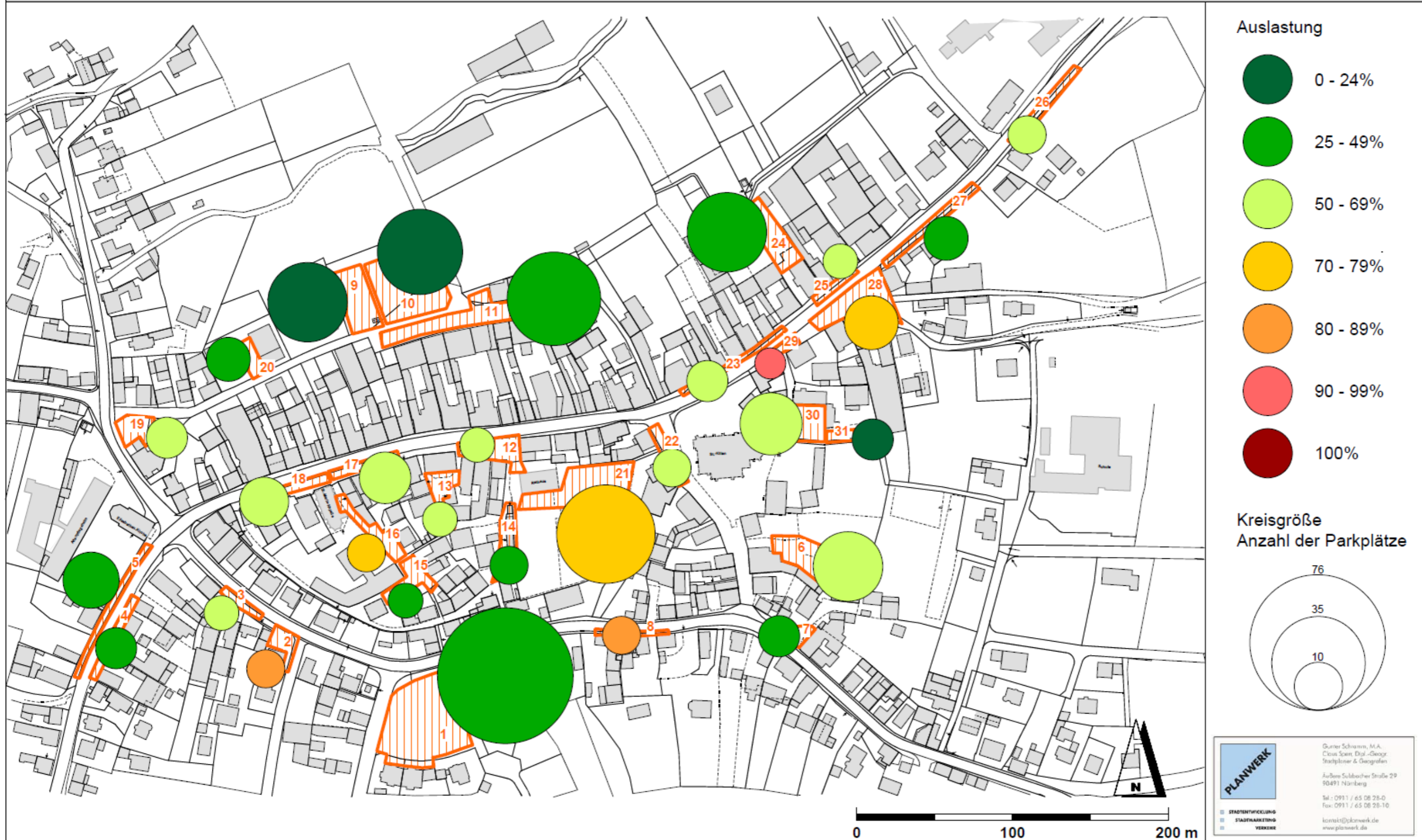
Parkraum Scheßlitz - Auslastung Mittag (12:00 - 15:00 Uhr)



Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 51: Auslastung Parkraum – Mittag (12:00 – 15:00)

Parkraum Scheßlitz - Auslastung Nachmittag (15:00 - 18:00 Uhr)



Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 52: Auslastung Parkraum – Nachmittag (15:00 – 18:00)

Parkraum Scheßlitz - Auslastung Abend (18:00 - 21:00 Uhr)

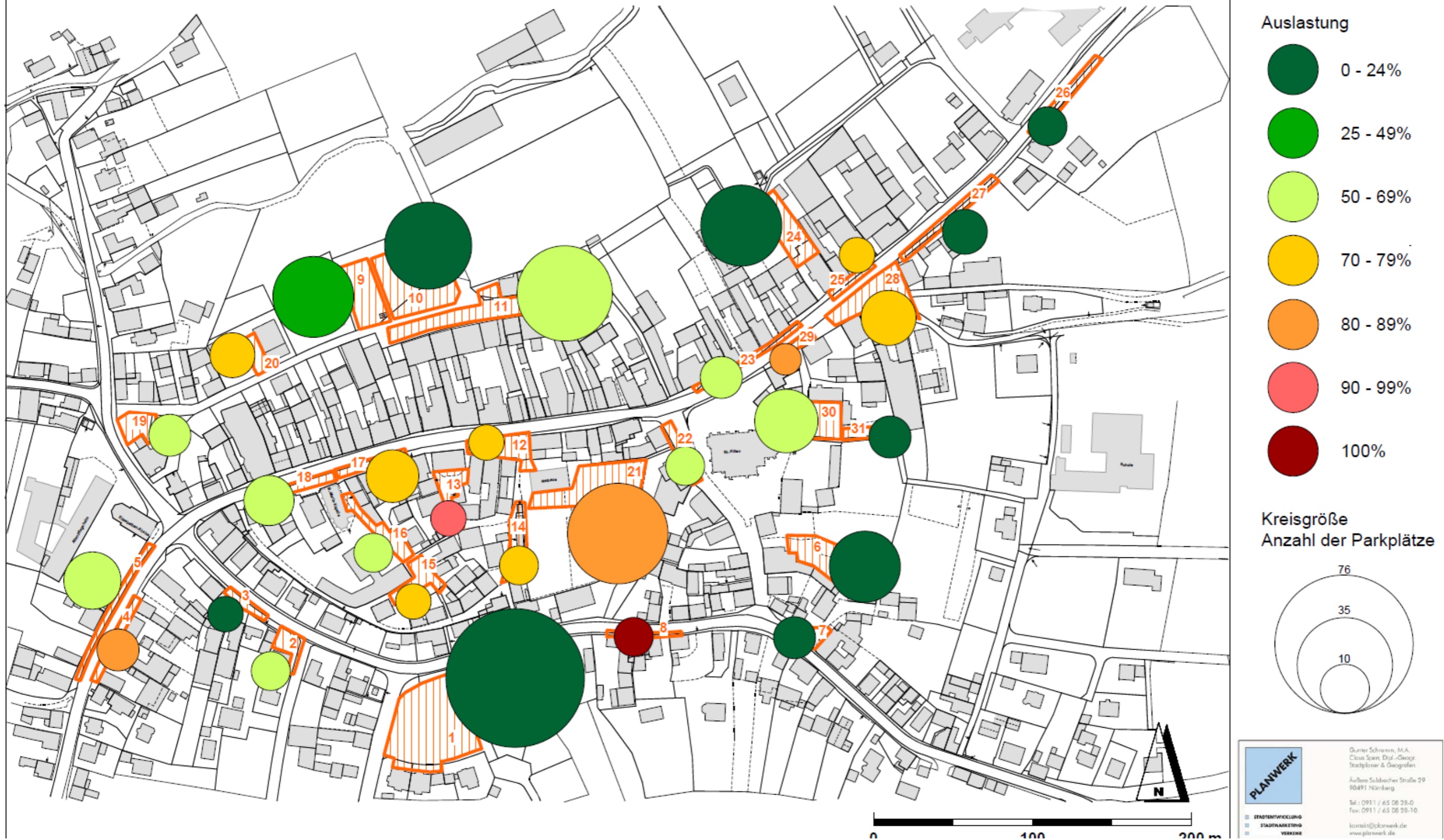


Abbildung 53: Auslastung Parkraum – Abend (18:00 – 21:00)

4.6.4 Zusammenfassende Bewertung der Parkplatzsituation

Bei der gesamtörtlichen Betrachtung aller untersuchten Stellplätze im Tagesverlauf, kann keine Überlastung der Parkplatzkapazitäten bemerkt werden. Auslastungsspitzen im Tagesverlauf sind zwar zu erkennen, und zwar vormittags zwischen 08:00 Uhr und 13:00 Uhr und in den Abendstunden nach 18 Uhr, die gesamtörtlichen Stellplatzkapazitäten sind aber im gesamten Tagesverlauf zu keinem Zeitpunkt gänzlich erschöpft.

Liegt der Fokus der Betrachtungen auf denjenigen Parkplätzen, die sich im Kern von Scheßlitz befinden oder direkt daran angrenzen, sind zwar im Tagesverlauf ebenfalls Spitzenzeiten der Stellplatzbelegungen zu erkennen, aber auch hier sind in der Summe jederzeit freie Stellplätze verfügbar.

Deutlicher wird die innerörtliche Parkplatzsituation bei der Betrachtung einzelner Parkmöglichkeiten, wie in den vorangegangenen Abbildungen dargestellt wurde.

Die hohen Auslastungen im Bereich des Oberends, Hauptstraße und Rathaus könnten allerdings reduziert werden, wenn die Angebote im Schießgraben und Altenbach / Ecke Peulendorfer Straße gerade für mittlere und lange Parkdauern genutzt werden würden.

Jederzeit gibt es Parkraumkapazitäten auf den beiden großen Parkplätzen. Gerade der Parkplatz im Schießgraben ist mit seiner Fußläufigkeit zur Hauptstraße zu empfehlen. Allerdings wäre dort eine zusätzliche fußläufige Verbindung im Kernbereich der Altstadt wünschenswert.

Die höchsten Auslastungen der innerörtlichen Parkmöglichkeiten bestehen auf den Stellplätzen am Rathaus, in der Schwemme und Häfnermarkt bei der Kapelle, sowie im westlichen Teil des Oberends. Die Parkplätze an der Volks- und Raiffeisenbank, sowie am Fitnessstudio und dem östlichen Teil des Oberendes weisen, mit über 90% Anteil der Kurzzeitparker, die durchschnittlich kürzesten Parkdauern vor.

Am Häfnermarkt hinter der Bücherei kommt es mit 20% Dauerparker zum größten Anteil dieser im gesamt-erhobenen Stadtgebiet.

Berechnet man eine durchschnittliche Auslastung aller Parkmöglichkeiten im Tagesverlauf, zeigt sich, dass gerade die Stellplätze im Innenort den größten Tagesmittelwert der Belegung aufzuweisen haben. Dies bestätigt die Beobachtungen, dass die Parkplatzproblematik vor allem im Innenort besteht. Jedoch muss angemerkt werden, dass auf keinem Parkplatz die Auslastungsgrenze von 90% erreicht oder überschritten wird. Gerade die Großparkplätze im Altenbach und Schießgraben erreichen nicht einmal eine durchschnittliche Belegung von 50%. Damit stehen genug Ausweichflächen zur Verfügung, die möglichen Spielraum, für Planungen und Veränderungen der Parkraumsituation, bereitstellen.

Ansatzpunkte für spätere Maßnahmen im Rahmen des Parkraumkonzeptes bzw. dann auch im Rahmen des ISEKs liegen in einer deutlichen Wegweisung der Parkangebote im Altenbach und Schießgraben als gezielte Angebote für längere Standzeiten. Die gesamte Altstadt könnte zur Parkzone 2h-Parken deklariert werden.

Wesentlicher Eckpfeiler einer Umsetzung eines neuen Konzepts ist eine konsequente Parkraumüberwachung.

4.7 Elektromobilität

Bei der Erstellung eines Verkehrskonzeptes sollte die Elektromobilität nicht ausgelassen werden. Denn um die CO₂-Emissionen, Staus und Lärm langfristig zu verringern, muss schnellstmöglich ein Umdenken in unserem Mobilitätsverhalten stattfinden.

Ein gänzlicher Verzicht auf die individuelle (Auto-)Mobilität ist keine Lösung. Eine realistische Alternative stellt hingegen die Elektromobilität dar. Mit ihr sind positive Effekte auf die Lebensqualität in Städten und Gemeinden verbunden: Verbesserung der Luftqualität durch weniger Schadstoffe, weniger Verkehrslärm durch leisere Motoren sowie weniger Verkehr durch Einbindung in Mobilitätskonzepte, wie Car-Sharing und intermodale Verkehrsketten. Um einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, bis zum Jahr 2030 sogar sechs Millionen.

Neben der Kaufpreisförderung bei der Anschaffung eines Elektroautos für Privatpersonen und Kommunen, gibt es auch diverse Förderprogramme für Kommunen, die auf eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur abzielen. Förderprogramme wurden etwa von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgelegt. Förderprogramme und Unterstützung beim Aufbau der Ladesäulen von staatlicher Seite sind absehbar.

Um das Eine-Million-Ziel der Bundesregierung verwirklichen zu können, besteht dringender Handlungsbedarf. Ein besonders wichtiger Aspekt ist die Bereitstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Wenn diese vorhanden ist, wird die Bereitschaft zum Kauf eines Elektroautos gesteigert, da somit das Problem der Reichweite minimiert werden kann. Während davon ausgegangen wird, dass ein Großteil der Ladevorgänge zu Hause stattfindet, dienen öffentliche Ladestationen dem Zwischenladen des E-Autos, um die Reichweite zu erhöhen.

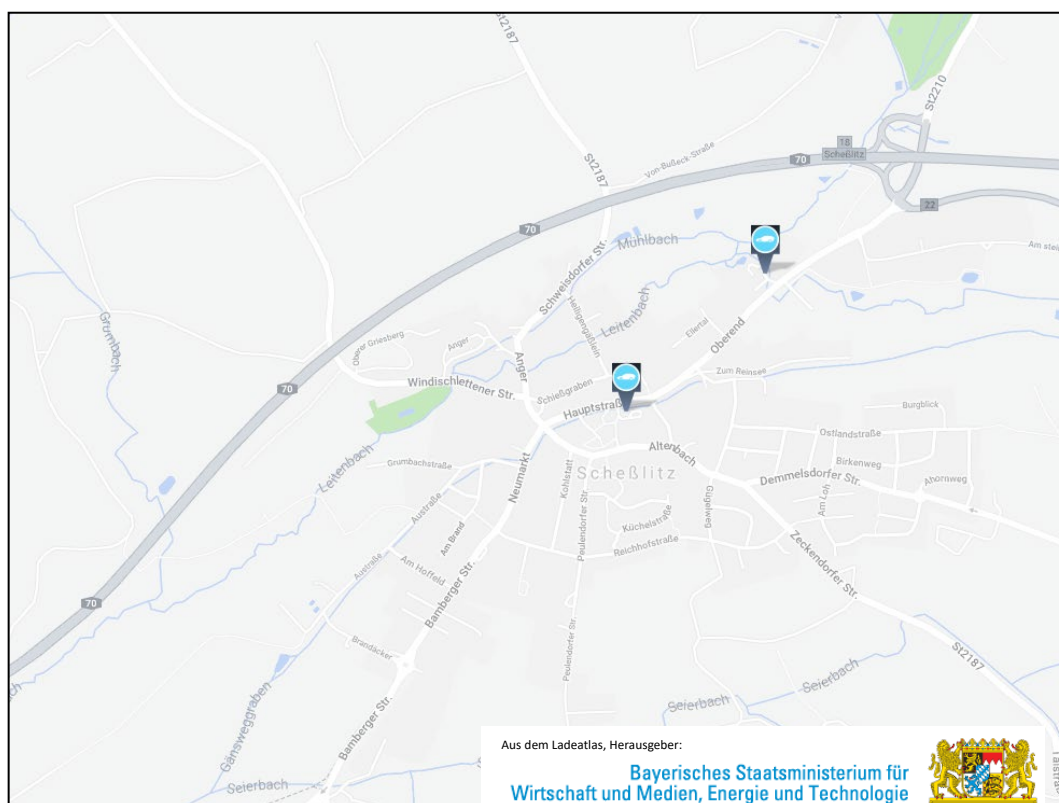


Abbildung 54: Ladestationen in Scheßlitz

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie stellt einen Ladeatlas zur Verfügung, mit Echtzeit-Informationen zum Status der unterschiedlichen öffentlichen Ladestationen.

Eine in grüner Farbe gekennzeichnete Ladestation bedeutet, dass zum Betrachtungszeitpunkt alle Ladestationen verfügbar sind. Sofern Ladestationen in grauer Farbe dargestellt sind, ist für sie noch kein Live-Status verfügbar.

Für Scheßlitz und Umgebung zeigt sich, dass die Anzahl an Ladestationen in diesem Bereich noch begrenzt ist. Demnach gibt es in der näheren Umgebung von Scheßlitz lediglich Ladestationen in Burgellern und Giechburg. Ein Zustand, der durchaus noch ausbaufähig ist.

Grundbedingungen für Standorte von Ladestationen sind:

- Gewisse Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge, erzeugt durch Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten der Beschäftigung für die Fahrer
- ganztägige Zugänglichkeit
- Sichtbarkeit der Ladestation
- hohe Frequenz des Standortes
- Erfüllung technischer Anforderungen und aktueller Standards
- kostenlose Parkmöglichkeit
- Sicherheit des Verkehrs
- Potenzial zur Erweiterung der Lademöglichkeit
- Anbindung an intermodale Verkehrsketten, z.B. P&R/ÖPNV

Bei der Entwicklung eines Konzeptes zur Elektromobilität sollten auch immer die landkreisweiten Entwicklungen und Projekte berücksichtigt werden.

5 Modellvarianten

Auf der Grundlage der im Kapitel 3 dargestellten, umfangreichen Erhebungen zum fließenden und zum ruhenden Verkehr, sowie der daraus abgeleiteten Analysen aus Kapitel 4 fand eine breit angelegte Diskussion in der Stadt Scheßlitz statt. Im Rahmen der Lenkungsgruppe und im Stadtrat der Stadt Scheßlitz wurden die Ergebnisse der Analyse vorgestellt und diskutiert. Dabei wurde nochmals auf die bereits anfangs ausgeführten Zielsetzungen verwiesen:

- Verbesserung der Situation im öffentlichen Raum im Bereich der Hauptstraße (Altstadt), Stärkung der Funktionen Aufenthalt, Fußgänger, Radfahrer; Verträglichkeit Aufenthalt, fließender Verkehr, ruhender Verkehr
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Hauptachse St2119 insgesamt und im Speziellen für den Schwerlastverkehr
- Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bereich der Staatsstraßenkreuzung an der Elisabethenkirche; Erhöhung der Leistungsfähigkeit v.a. für die Abbiegevorgänge aus den Bereichen Altenbach und Anger; Verbesserung der Situation für Fußgänger und Fahrradfahrer
- Optimierung der Situation des ruhenden Verkehrs; Stärkung von bestehenden, am Rande der Altstadt gelegenen Parkangeboten; Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit; Verbesserung der Auslastung der Parkangebote; Parkraumbewirtschaftung; Parkraumüberwachung
- Prüfung der Auswirkungen einer möglichen zweiten Autobahnbindung für Scheßlitz westlich der bestehenden Anbindung. Lassen sich dadurch wesentliche entlastende Effekte für die Kernstadt von Scheßlitz erzielen?
- Prüfung von möglichen Umgehungsvarianten zur Entlastung der Kernstadt von Scheßlitz
- Entwicklung von Vorschlägen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger (v.a. auch Kinder und Senior*innen) und Fahrradfahrer
- Entwicklung eines schlüssigen und nachhaltig, langfristig funktionierenden Verkehrskonzept für die Stadt Scheßlitz unter Berücksichtigung möglichst aller Verkehrsträger.

Unter Maßgabe dieser Vorgaben für das Verkehrskonzept Scheßlitz fand eine intensive Diskussion mit dem Stadtrat und der Lenkungsgruppe statt. Daraus entwickelten die Gutachter ein sogenanntes Grundmodell, das im Wesentlichen auf dem leistungsfähigen Ausbau der Staatsstraßenkreuzung basiert und diese Maßnahme mit vielfältigen weiteren zum Teil kleineren Maßnahmen ergänzt. Neben dem Grundmodell wurde nach langer abwägender Diskussion das zweite Modell als „Ringmodell“ entwickelt. Dieses Ringmodell basiert auf der Grundidee einer Einbahnlösung um die Altstadt von Scheßlitz, in der Art:

- Hauptstraße in Westrichtung,
- Altenbach in Ostrichtung,
- Wilhelm-Spengler-Straße in Nordrichtung.

Dieser Ring um die Altstadt sollte vorrangig die Entlastung der Altstadt bewirken und dadurch eine Verbesserung der Situation im öffentlichen Raum nach sich ziehen.

Ergänzend wurde die Anbindung an die A70 als Erweiterung geprüft. Die damit erwirkten Zusatzeffekte wurden entsprechend für das Grundmodell berücksichtigt.

5.1 Ringmodell im Innenstadtbereich

Die als Alternative zu verstehende Variante als „Ringmodell“ soll zuerst dargestellt werden, da diese Variante nach ausgiebiger Diskussion letztendlich doch verworfen wurde.

Das Ringmodell bedeutet, dass auf den innerstädtischen Straßen Hauptstraße, Altenbach und Wilhelm-Spengler-Straße ein Einbahnstraßen-System eingerichtet wird, welches die Fahrt nur noch gegen den Uhrzeigersinn ermöglicht.

Wie aus der Abbildung 54 (Veränderung der Richtungsströme) hervorgeht, beruht das Ringmodell auf der Annahme, dass sich durch die Änderung des Verkehrsflusses im Sinne einer altstädtischen Einbahnregelung keine weiteren Änderungen in den Start-Ziel-Beziehungen ergeben und somit alle Verkehrsströme außerhalb des Ringes unverändert bleibt.

Die wesentlichen Effekte bzgl. der Verkehrsströme im Bereich der Scheßlitzer Altstadt lassen sich für das Ringmodell wie folgt beschreiben:

- Verlagerung des östlich gerichteten Stromes von der Hauptstraße zwischen Elisabethenkreuzung und Einmündung Wilhelm-Spengler-Straße auf die Achse Altenbach - Wilhelm-Spengler-Straße in der Größenordnung von ca. 4.300 Kfz pro Tag
- Verlagerung des westlich gerichteten Stromes auf dem Altenbach (gespeist aus Zufahrten aus Richtung Zeckendorf, Demmelsdorf) auf die Wilhelm-Spengler-Straße nordwärts und die Hauptstraße westwärts (Größe des Stroms ca. 550 Kfz)
- Verlagerung des Stromes auf der Wilhelm-Spengler-Straße südwärts auf die Hauptstraße westwärts und über den Altenbach wieder ostwärts in der Größenordnung von ca. 900 Kfz
- Neben der reinen Verlagerung von bestehenden Verkehrsströmen durch die Einrichtung des Einbahnringes werden in nicht unerheblichem Maße zusätzliche Fahrten durch den Einbahnring in der Größenordnung von 500 Kfz erzeugt. (Beispiel: Ein Fahrer aus Straßgiech, auf dem Weg nach Kulmbach mit Unterbrechung am Rathaus in Scheßlitz, muss im Falle Ringmodell zweimal den Altstadttring umfahren, um diese Verkehrsbeziehung zu vollziehen)

Die in absoluten Zahlen berechneten Auswirkungen des Ringmodells auf die Auslastung bzw. Belastung der Straßen rings um die Altstadt von Scheßlitz, zeigt die nachfolgende Abbildung.



Abbildung 55: Auswirkungen Ringmodell (absolut)

Die bisher genannten Bedingungen und Veränderungen gelten ebenfalls für den Güter- und Schwerlastverkehr. Es bestehen zwar wenige konsumorientierte Ziele innerhalb des Rings, es müssen aber unter anderem Lieferverkehr der Bäckerei, des Eiscafés, der Fahrschule und Gaststätten, des Kindergartens und des Rathauses, sowie auch die Bedarfe der Anwohner, beachtet werden.

Die Auswirkungen einer möglichen Umsetzung des Ringmodells lassen sich auf einige positive, aber auch negative Auswirkungen fokussieren, die in abschließender Abwägung zur Ablehnung des Ringmodells geführt haben.

Positive Auswirkungen:

- Durch die Reduzierung der Anzahl an Verkehrsströmen an der Elisabethenkreuzung kann deren Leistungsfähigkeit signifikant erhöht werden (7 statt 12 Knotenströme). Vor allem entfallen zwei der vorrangig die Leistungsfähigkeit des Knotens determinierenden Linksabbiegerströme (Altenbach in Neumarkt, Anger in Hauptstraße)

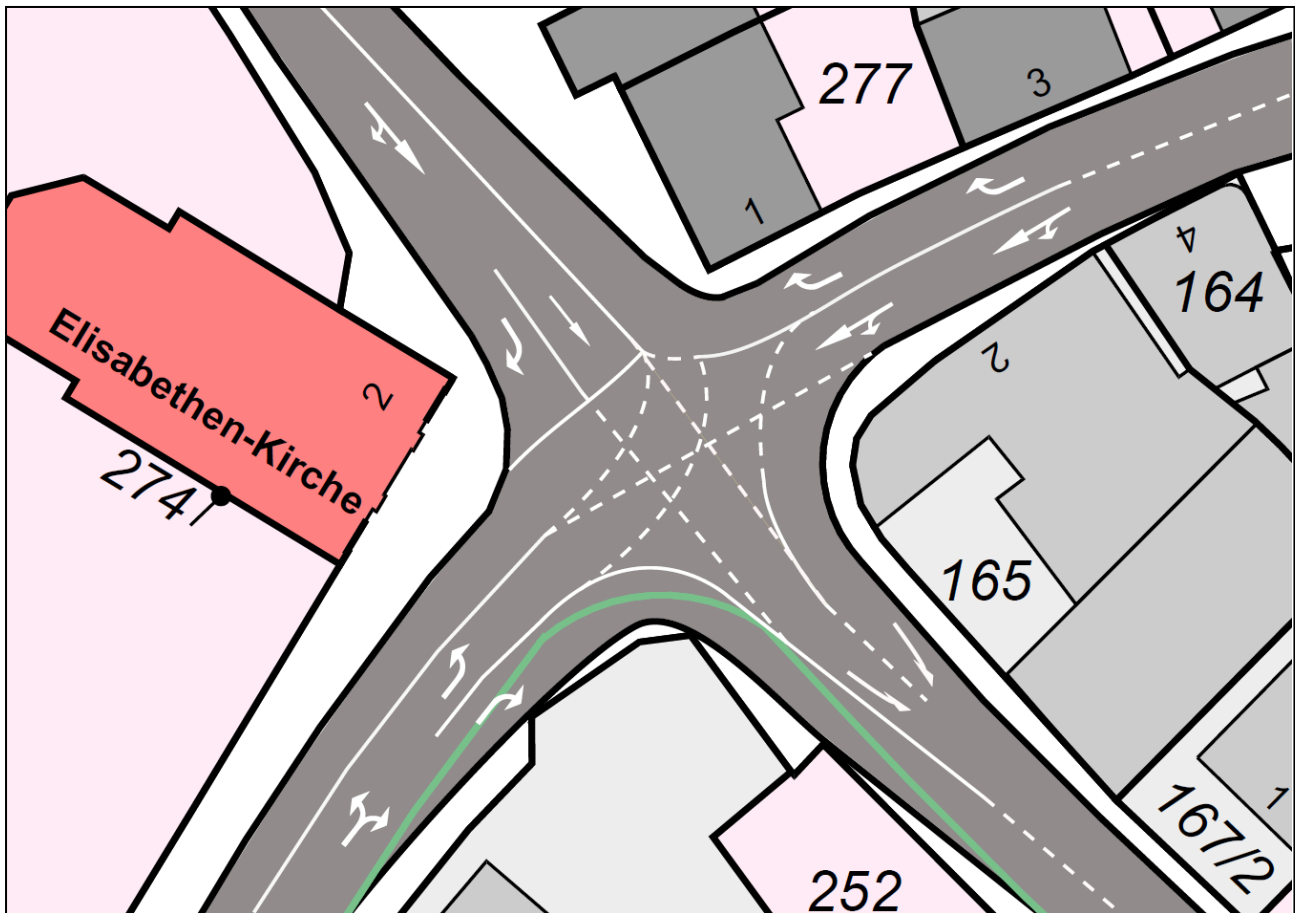


Abbildung 56: Entwurfsskizze – Umgestaltung Elisabethenkreuzung im Ringmodell

- Für eine spätere mögliche Umsetzung wird eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knoten ohne Lichtsignalanlage empfohlen
- Im Bereich der Hauptstraße findet je nach Abschnitt des Straßenverlaufs eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 2.150 bis 2.750 Kfz im dtV statt. Dies allerdings deutlich weniger als die erhoffte Halbierung durch das einbahn-Ringmodell
- Durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die Reduzierung auf nur noch einen Richtungsstrom besteht umfangreiches Potenzial freigewordene Verkehrsflächen für andere Nutzungen

(Aufenthalt, Parken, Grün, Fahrrad) zu nutzen. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf ca. 3,5 – 4,0 Meter werden im gesamten Straßenverlauf etwa 3,0 – 3,5 Meter Straßenverkehrsfläche verfügbar

Negative Auswirkungen

- Als wohl wesentliche negativ Auswirkung wird von den örtlichen Akteuren die deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich Altenstadt und Wilhelm-Spengler-Straße gesehen. In absoluten Zahlen sind dies:
 - 7.765 Kfz statt vormals 2.226 Kfz im Bereich Altenbach westlich Peulendorfer Straße, was einer Zunahme von über 5.500 Kfz entspricht, d.h. + 250%
 - 7.253 Kfz statt vormals 2.430 Kfz im Bereich Altenbach östlich der Peulendorfer Straße, was einer Zunahme von gut 4.800 Kfz entspricht, d.h. + 200%
 - 7.841 Kfz statt vormals 3.170 Kfz in der Wilhelm-Spengler-Straße, was einer Zunahme von knapp 4.700 Kfz entspricht, d.h. + 150%

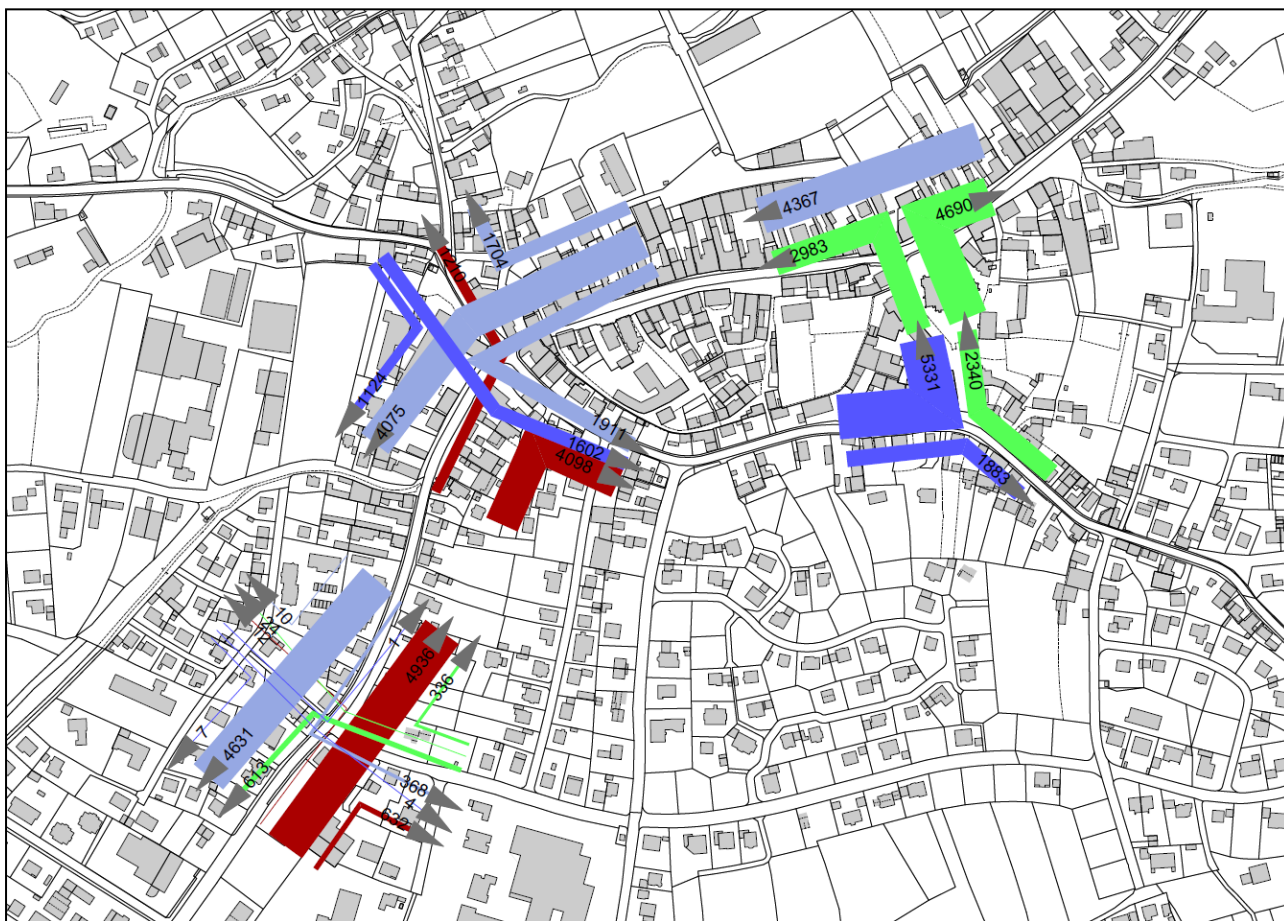


Abbildung 57: Knotenströme im Rahmen des Ringmodells

- Die Erhöhung im Bereich Altenbach ist verkehrstechnisch machbar, führt aber zu mehr als einer Verdreifachung des Verkehrsaufkommens. D.h. eine verkehrliche leichte Verbesserung im Bereich der Hauptstraße wird durch eine erhebliche Verschlechterung der Situation im Altenbach erkauft

- Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Wilhelm-Spengler-Straße führt zu einem Zielkonflikt mit dem parallellaufenden Bemühen das Umfeld der Kilianskirche unter Einbeziehung der Wilhelm-Spengler-Straße aufzuwerten und ihm höhere Aufenthaltsqualität zukommen zu lassen
- Die Tatsache, dass unter den Annahmen des Ringmodells über 5.000 Kfz am Tag über den Altenbach in die Wilhelm-Spengler-Straße einfahren müssen, macht diesen Knoten zu einem wesentlichen im Verkehrssystem von Scheßlitz. Dazu ist eine Änderung der Vorfahrt (Unterordnung der Richtung aus Zeckendorf) notwendig, sowie ein Ausbau des Knotens hinsichtlich der notwendigen Kurvenradien (Schleppkurven)
- Auch der Knoten Hauptstraße – Wilhelm-Spengler -Straße wird zu einem determinierenden Knoten des Scheßlitzer Verkehrssystems. Aus Sicht der Gutachter ist eine Beurteilung der Leistungsfähigkeit nicht notwendig. Die gestalterische Optimierung (Spureneinteilung Wilhelm-Spengler-Straße) kann im Rahmen der Neugestaltung des Kirchemfeldes mit bearbeitet werden.

Die wesentlichen Daten der Verkehrsströme und deren Veränderungen im Vergleich zum Status Quo sind auf den Kartendarstellungen der folgenden Seiten zu finden

Verkehr Scheßlitz - Ringmodell: Richtungsströme dtV (Kfz)



Linienbreite: Anzahl KFZ in 24 Stunden

Zählung: Juni 2018



Günter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 58: Ringmodell KFZ

Verkehr Scheßlitz - Ringmodell: Richtungsströme dtV (Kfz-Veränderung)



Linienfarbe
 Zunahme
 Keine Veränderung
 Abnahme
 Zählung: Juni 2018

Gunter Schramm, M.A.
 Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
 Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
 90491 Nürnberg

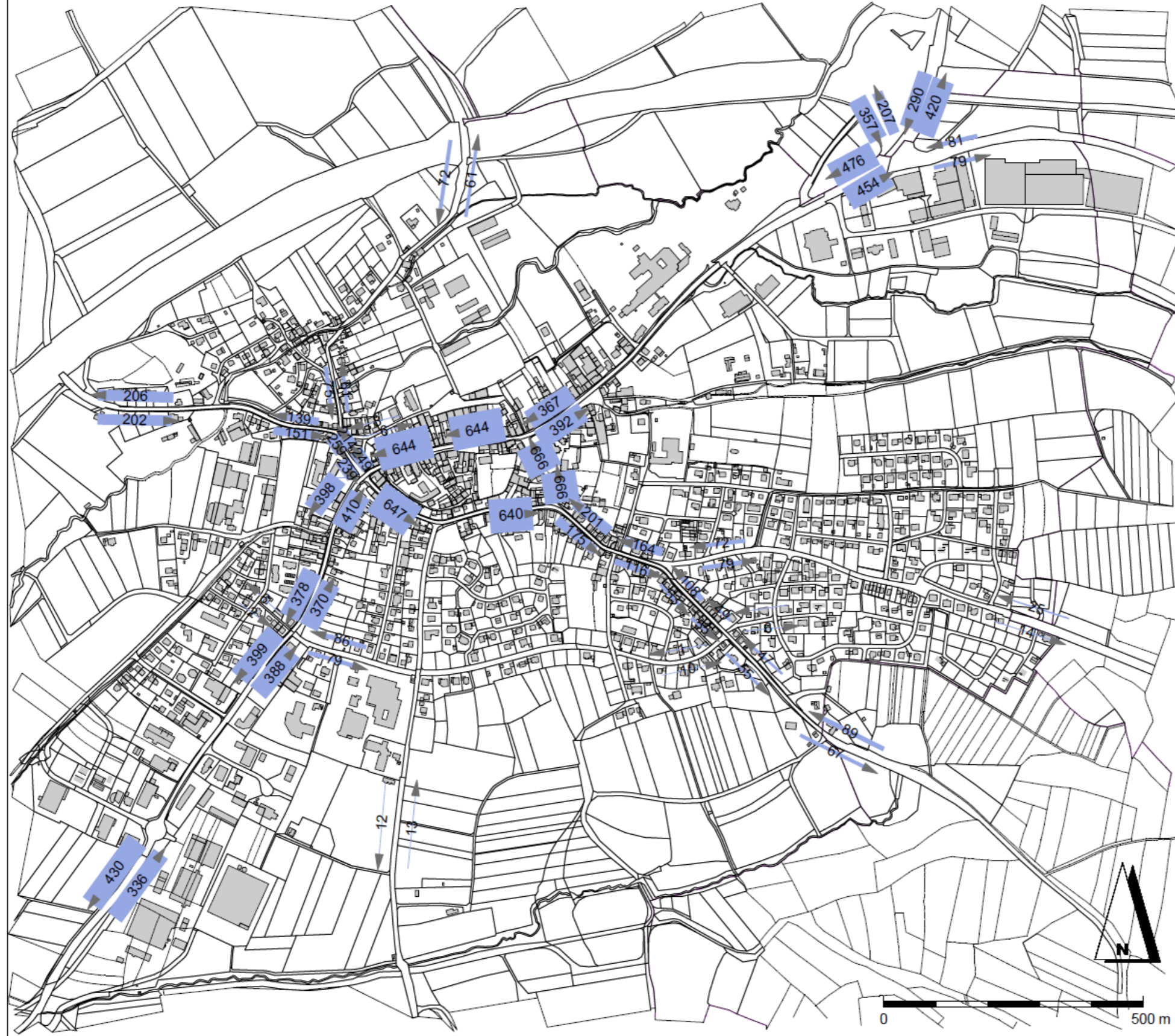
Tel.: 0911 / 65 08 28-0
 Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
 www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Abbildung 59: Ringmodell KFZ Veränderung

Verkehr Scheßlitz - Richtungsströme DTV 24 Stunden LKW in einem Ringmodell



Linienbreite: Anzahl LKW in 24 Stunden

Zählung: Juni 2018

PLANWERK

Gunter Schramm, M.A.
Claus Sperr, Dipl.-Geogr.
Stadtplaner & Geografen

Äußere Sulzbacher Straße 29
90491 Nürnberg

Tel.: 0911 / 65 08 28-0
Fax: 0911 / 65 08 28-10

kontakt@planwerk.de
www.planwerk.de

- STADTENTWICKLUNG
- STADTMARKETING
- VERKEHR

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 60: Ringmodell Güter- und Schwerverkehr

5.2 Grundmodell inklusive Verlagerung der Kreisstraße BA1 (BAB-Anschluss)

Die eigentliche Grundvariante wurde nach heftiger Diskussion und Verwerfen des Ringmodells als Hauptvariante beschlossen und auch hiernach Vorschlag durch die Gutachter noch weiter ergänzt.

5.2.1 Hauptbestandteile des Grundmodells

Auf Grund der Fokussierung auf das sogenannte Grundmodell wurde diese Variante auch deutlich umfangreicher als die Variante des Ringmodells.

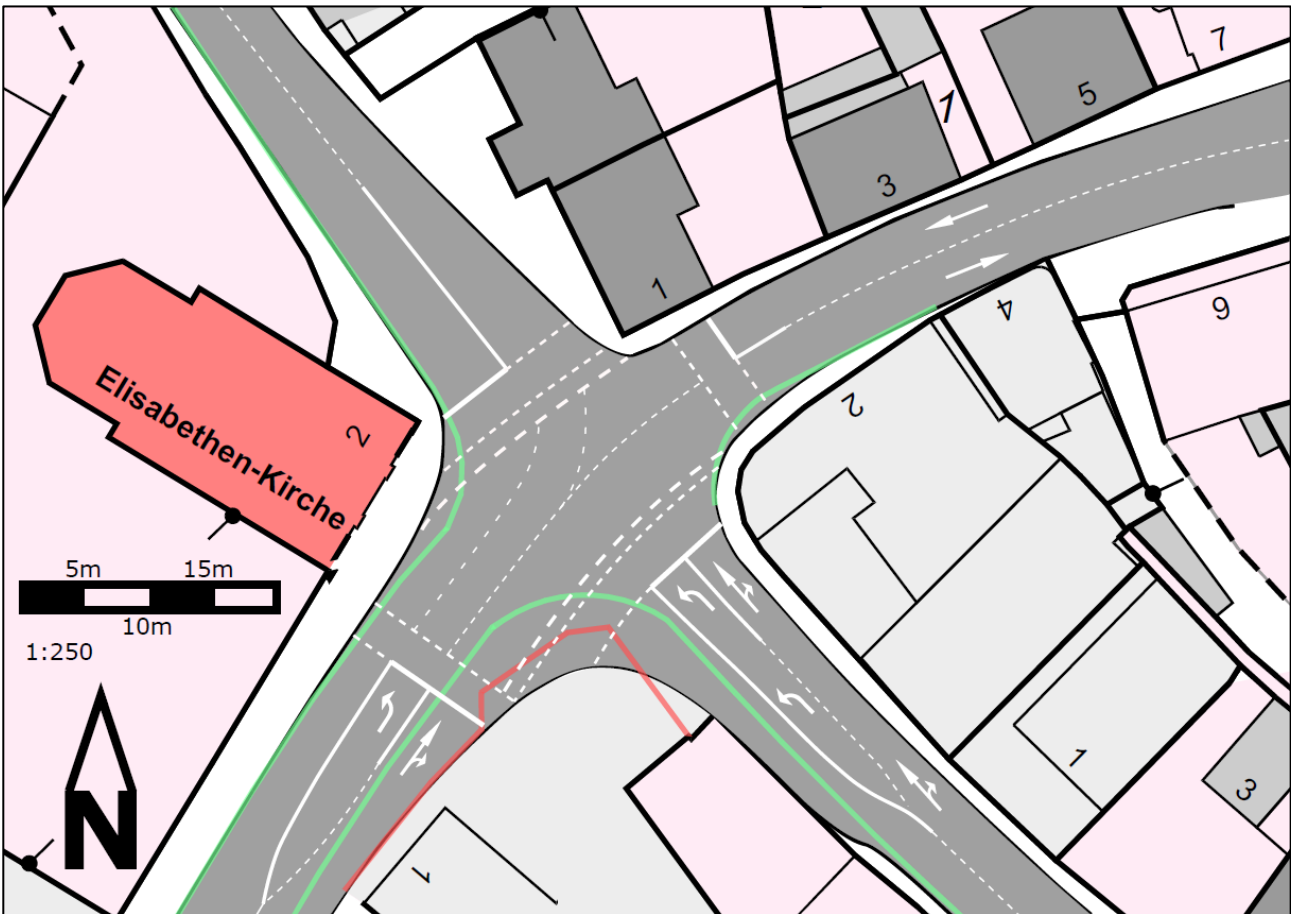


Abbildung 61: Entwurfsskizze Umgestaltung Elisabethenkreuzung mit Lichtsignalanlage (Grundmodell)

- Der bestimmende Grundgedanke des Grundmodells ist die funktionale Aufwertung der Elisabethenkreuzung durch eine bauliche Umgestaltung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch weitere Spuren (v.a. für Linksabbieger) und die Einrichtung einer Lichtsignalanlage. Wie die nachfolgende Skizze des Entwurfs verdeutlicht werden dazu vor allem Grundstücksbereiche im Süden der Kreuzung notwendig. Zur Bestimmung der exakten Ausgestaltung des Knotens (z.B. separate Freigaben für Abbiegevorgänge) wird eine detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnung empfohlen).
- Mit der funktionalen Aufwertung der Elisabethenkreuzung ist die Idee verbunden, aktuell festgestellte Schleichverkehre, die den Linksabbiegevorgang aus dem Altenbach umgehen wollen (Umgehung über Wilhelm-Spengler-Straße und Hauptstraße) wieder über den Altenbach abwickeln zu können (Größenordnung ca. 900 Kfz pro Tag)

- Diese Zielsetzung soll durch eine weitere Maßnahme, nämlich das Unterbinden der Linksabbieger aus der Wilhelm-Spengler-Straße in die Hauptstraße, unterstützt werden. Diese Maßnahme führt dann auch zu geringerem Verkehrsaufkommen in der Wilhelm-Spengler-Straße und damit zu einer Attraktivierung des Kirchenumfelds der Kilianskirche (z.B. Verbindung Kirchvorplatz und Rathausumfeld/Altstadt).
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich der Hauptstraße. U.a. komplett Tempo 30, mit zwei Platzbereichen, Neuordnung Parkraum, Verkehrsfurt am östlichen Tor zur Altstadt.

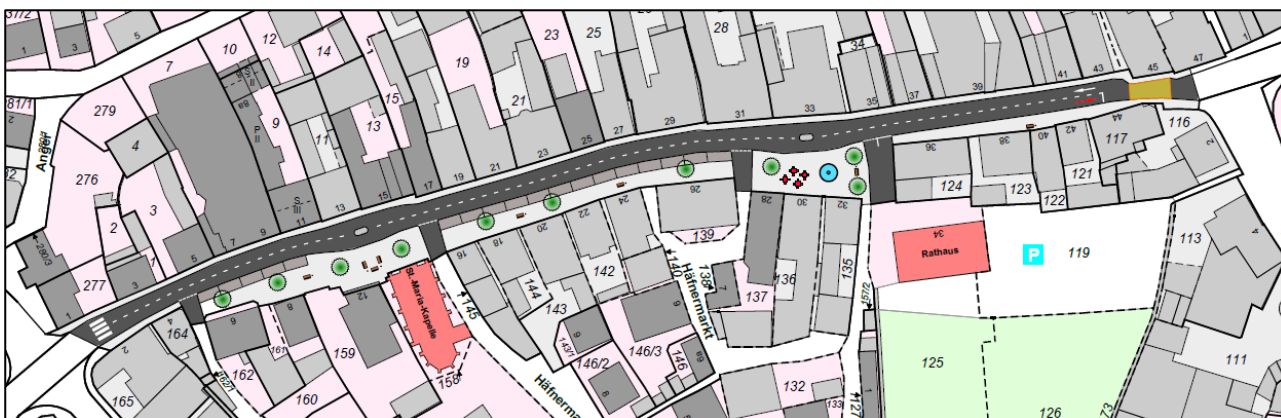


Abbildung 62: Entwurf Gestaltung Hauptstraße

- Neben den spezifisch auf die Hauptstraße fokussierten Maßnahmen sollte der gesamte Altstadtbereich (inkl. Altenbach und Wilhelm-Spengler-Straße) als Tempo30-Zone gewidmet werden.
- Die bestehende Engstelle am östlichen Eingang der Altstadt (Hauptstraße 43/44/45) mit heute ca. 5m Fahrbahnbreite und damit einer gefährlichen Engstelle soll zu einer eindeutigen Engstelle in der Art einer Fahrbahnfurt umgebaut werden. Damit wird Begegnungsverkehr nahezu ausgeschlossen. Eine vorläufige Abschätzung der Leistungsfähigkeit ergab, dass diese Furt unter Maximalverkehrsbedingungen einen Rückstau von ca. 3-4 Fahrzeugen verursachen könnte. Dabei sind allerdings die Verkehrsreduzierungen aus dem Grundmodell noch nicht berücksichtigt. Die Vorrangrichtung der Furt muss aus Ostrichtung sein, um keinen Rückstau in den Knoten mit der Wilhelm-Spengler-Straße zu verursachen.
- Zur Stärkung der Parkfunktionen am Altenbach und am Schießgraben müssen aktive Querungshilfen in den Bereichen Altenbach zur Stachete/Schwemme und an den Plätzen in der Altstadt -Marienbrunnen und St. Maria-Kapelle geschaffen werden.

5.2.2 Ergänzung des Grundmodells durch die BA1-Verlegung

Die Fragestellung einer zusätzlichen Anbindung an die Autobahn A70 westlich von Scheßlitz ist seit Bestehen der Autobahn A70 ein Thema in der Stadt.

Bisher wurde immer diskutiert eine von Süden kommende Anbindung an die A70 westlich von Scheßlitz, optimalerweise aber östlich von Straßgiech zu erstellen, um damit die bestehenden Durchgangsverkehre durch Scheßlitz auf die Autobahn zu verlagern (vergleichbar etwa der Situation in Breitengüßbach).

Wie die Analyse des Durchgangsverkehrs unter Abschnitt 4.5 ergeben hat beträgt der innerörtliche Anteil an wirklichem Durchgangsverkehr in der Größenordnung von 20-25%. Damit ist das Potenzial, das eine

einseitige Anbindung an die A70 zur Ableitung des Durchgangsverkehrs erbringt, durchaus überschaubar.

Eine weitere Außenanbindung der Stadt Scheßlitz von Bedeutung ist die Kreisstraße BA 1, die als Windischlettener Straße aus Scheßlitz herausführt und durchaus bedeutende Verkehre aus Richtung Zapfendorf (Milchwerke) anbindet. Mit einem Gesamtquerschnitt von ca. 2.500 Kfz am Tag bildet diese nach Bamberger Straße und Oberend die dritte Außenanbindung der Stadt.

Aus der Erkenntnis, dass eine reine Autobahnanbindung nicht ausreichend positive Auswirkungen auf die Stadt Scheßlitz und die bestehenden Verkehrsmengen haben wird, gleichzeitig die BA 1 aber eine zu beachtende Verkehrsgröße in der Stadt darstellt, die zusätzlich noch via Anger direkt an die Elisabethenkreuzung anbindet, wurde eine daraus kombinierte Variante als ergänzende Variante diskutiert und auch vom Stadtrat als wesentliche Maßnahmen beschlossen.

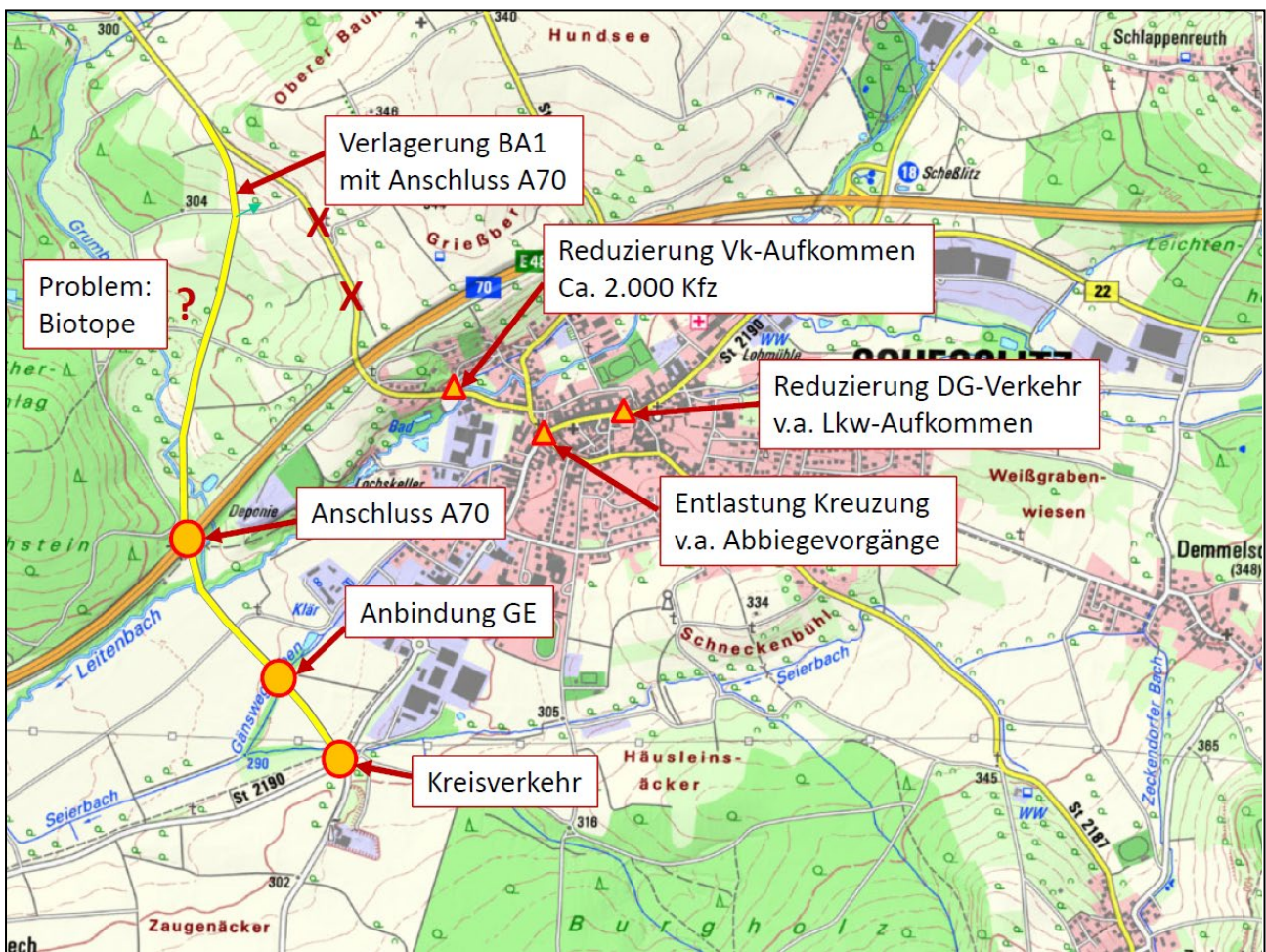


Abbildung 63: Skizze der vorgeschlagenen BA 1- Verlegung als Netzergänzung

Wie in obiger Skizze grob dargestellt, soll durch die Verlegung der BA1 (die exakte Routenführung ist natürlich noch einer Detailplanung zu unterziehen. Obige Darstellung als grobe Vorschlagsskizze zu verstehen) der Verkehr, der über die Windischlettener Straße direkt auf die Elisabethenkreuzung fließt, an den südwestlichen Stadtrand verlegt werden. Durch die damit verbundene Anbindung an die A70 können Verkehre, die über Scheßlitz auf die A70 ausgerichtet waren, direkt abfließen. Folgende Effekte sind zu erkennen:

- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Windischlettener Straße und weiter bis zur Elisabethenkreuzung um über 2.000 Kfz
- Im Bereich außerhalb der geschlossenen Ortschaft kann die alte BA1 zum Radweg umfunktioniert werden. Innerorts wird für den Bereich Anger bis Ortsende die Einrichtung einer Fahrradstraße (Erschließung Freibad) vorgeschlagen
- Ableitung des überörtlichen Verkehrsanteils auf der BA1 direkt über die neue Anschlussstelle
- Verlagerung der gewerblichen Güter- und Schwerverkehrsanteile mit Ziel südliches Gewerbegebiet aus der Innenstadt heraus über eine direkte Anbindung an die neue BA1-Umgehung
- Entlastung der Elisabethenkreuzung um wesentliche Verkehrsanteile und damit Erhöhung der dortigen Leistungsfähigkeit
- Reduzierung des DG-Verkehrs v.a. des Lkw-Aufkommens in der Altstadt (Bereich Hauptstraße)
- Die neue Trassenführung der BA1 ist vor allem hinsichtlich Topografie und mögliche Schutzgebiete noch zu prüfen.

Welche Auswirkungen die Maßnahmen des Grundmodells inklusive der Verlegung der BA1 und der damit verbundenen Anbindung an die A70 haben wird, den nachfolgenden kartografischen Darstellungen zu erkennen.

Verkehr Scheßlitz - Grundmodell + BA1: Richtungsströme dtV (Kfz)



Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Abbildung 64: Richtungsströme Kfz (dtV) Grundmodell mit BA1-Verlegung

Verkehr Scheßlitz - Grundmodell + BA1: Richtungsströme dtV (Kfz-Veränderung)

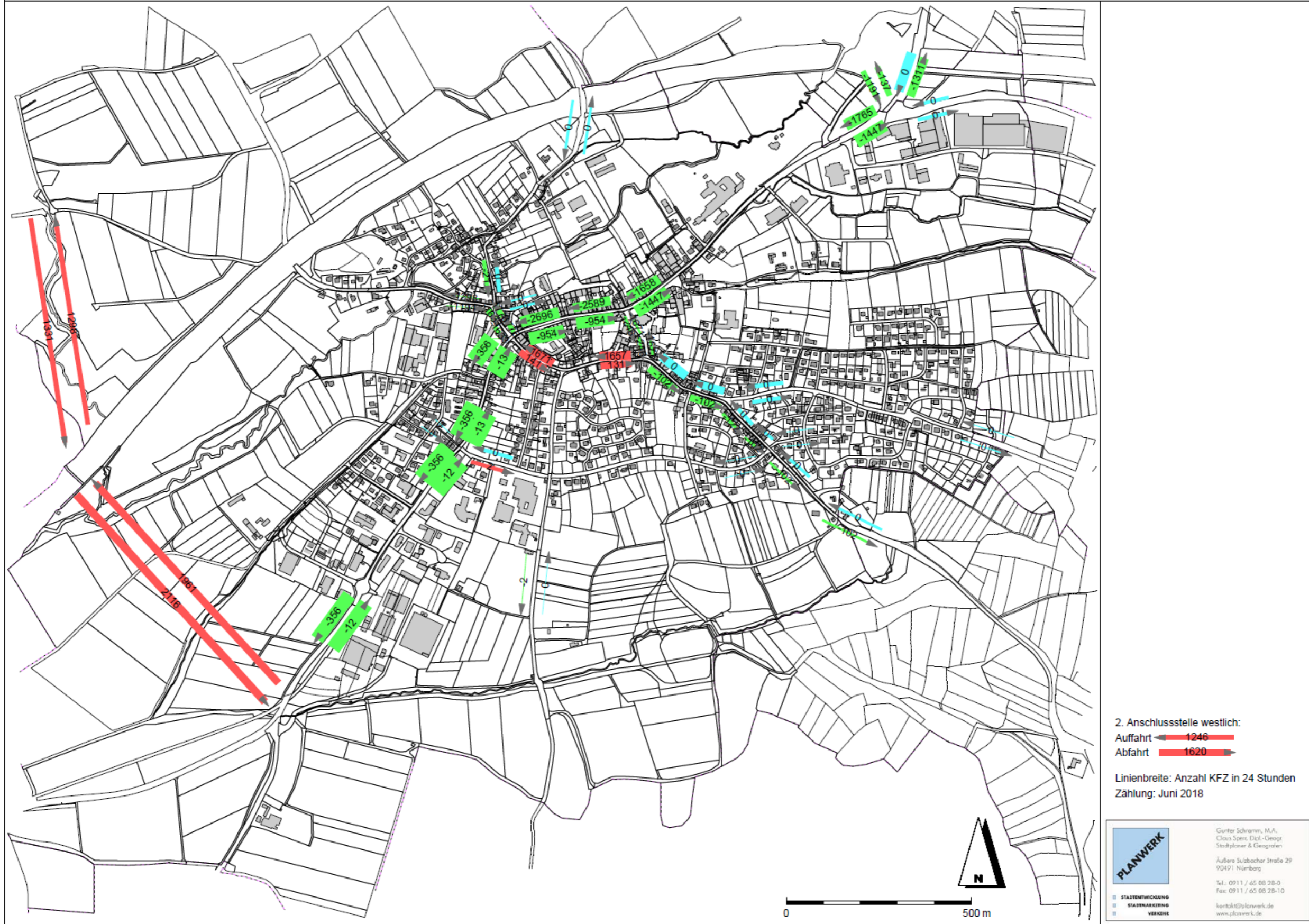


Abbildung 65: Veränderung Richtungsströme Kfz (dtV) Grundmodell mit BA1-Verlegung

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

Verkehr Scheßlitz - Grundmodell + BA1: Richtungsströme dtV (Lkw-Veränderung)

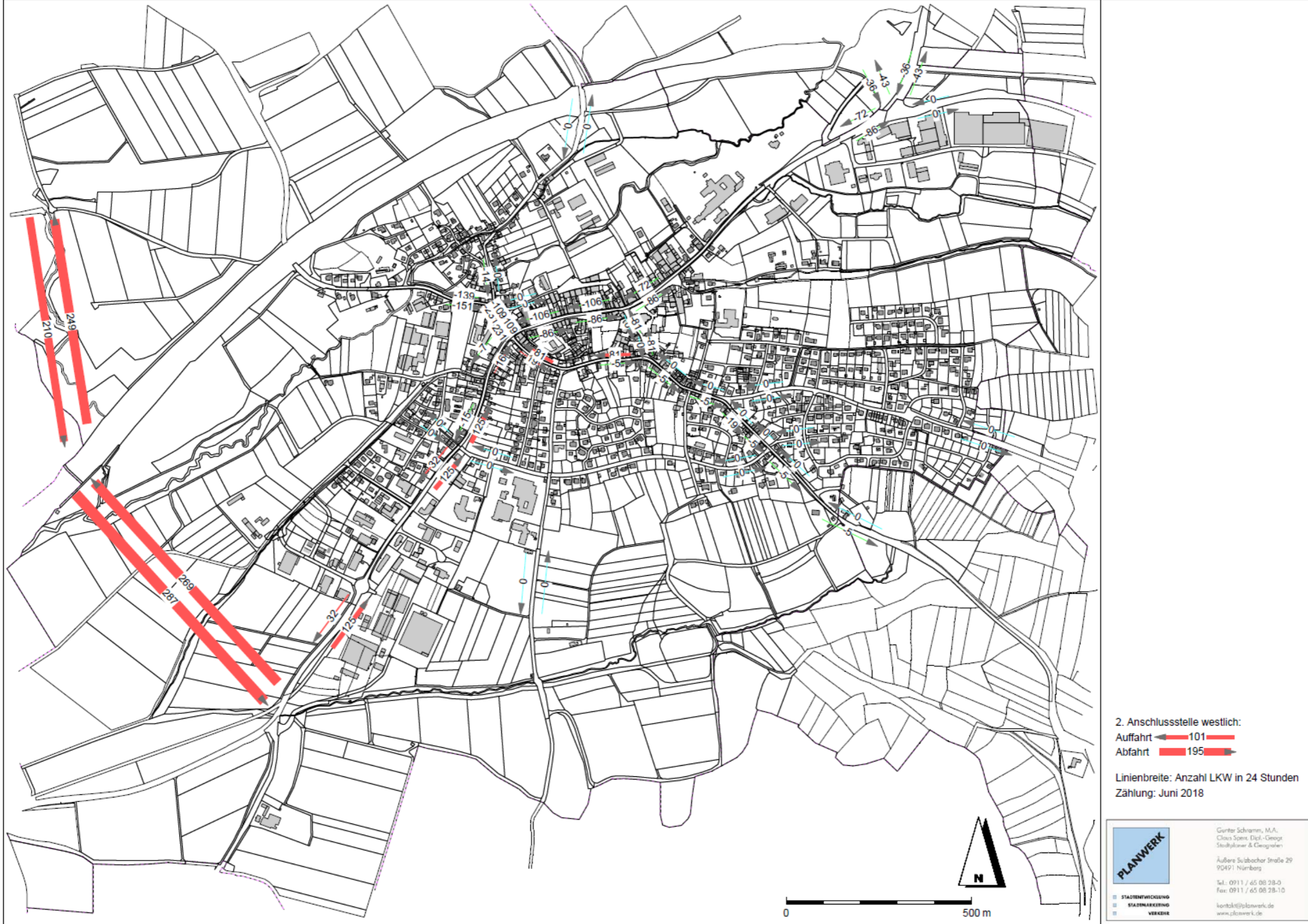


Abbildung 66: Veränderung Richtungsströme Lkw (GV/SV) Grundmodell mit BA1-Verlegung

Verkehrskonzept Scheßlitz 2019

In den kartografischen Darstellungen zum Grundmodell mit Verlegung BA1 und Anschluss an die A70 sind folgende Veränderungen durch die Bündelung dieser Maßnahmen erkennbar. Das heißt in der Gesamtschau überlagern sich die Effekte von Verlegung der BA1, Anschluss der verlegten BA1 an die A70, Umbau und Umgestaltung der Elisabethenkreuzung, Abbiegegebot an der Wilhelm-Spengler-Straße und Hauptstraße, Verkehrsberuhigung auf Tempo30 in der kompletten Altstadt.

- Weitestgehend werden auf den einzelnen Netzbestandteilen in der Stadt Scheßlitz Rückgänge des Verkehrsaufkommens registriert. Dies wird verursacht durch die Ableitung eines nennenswerten Verkehrsanteils über die verlegte BA1
- Die Elisabethenkreuzung wird von zwei ihrer vier Achsen deutlich von Verkehren es Status Quo entlastet.
 - Durch die Verlagerung der BA1 fällt der komplette Verkehrsanteil von mindestens 3.400 Kfz pro Tag an der nördlichen Achse Anger weg
 - Auf der Achse Hauptstraße findet eine dramatische Reduzierung des Verkehrsaufkommens statt. (-2.500 in Westrichtung, -1.000 in Ostrichtung) Hier überlagern sich die Verlagerungen innerorts durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit Elisabethenkreuzung und die Reduzierung der Durchgangsverkehr aus dem südlichen Gewerbegebiet durch die BA1-Verlegung, die nicht unerheblich sind
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Windischlettener Straße -> Fahrradstraße innerorts, Radweg außerorts
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Bereich Oberend und in nordöstlicher Fortsetzung (-2.500 Kfz, 54%)
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Wilhelm-Spengler-Straße (-1.800 Kfz, 60%)
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Achse Neuenmarkt – Bamberger Straße (ca. -350 – 400)
- Reduzierung auch in der Zeckendorfer Straße (ca. -100)
- Keine Reduzierung findet am Altenbach zwischen Elisabethenkreuzung und Wilhelm-Spengler-Straße statt (+ ca. 1.650)
- Während eine Reduzierung von 3.200 (34%) Kfz an der nördlichen Anschlussstelle zur A70 berechnet werden kann, sind im Gegenzug dazu 2.900 Kfz an der geplanten westlichen Anschlussstelle zu erwarten.

5.2.3 Ergänzung des Grundmodells durch eine Nord-Umgehung

Die Thematik von Umgehungsspangen, die innerörtliche Verkehrsströme aus dem Zentrum von Scheßlitz heraushalten könnten, ist eine uralte in Scheßlitz diskutierte Thematik. Mit der Verlegung der Ba1 wurde im Westen eine solche Umgehungsmöglichkeit vorgeschlagen.

Eine weitere Tangente wurde im Norden der Stadt parallel zur A70 etwa von der bestehenden Anschlussstelle Scheßlitz aus zur St2187 und ggf. weiter zur alten BA1. Diese Variante wurde auf Grund der schwierigen Trassenführung und der untergeordneten Effektivität für die Entwicklung des Verkehrs in Scheßlitz verworfen.

5.2.4 Ergänzung des Grundmodells durch eine Ost-Umgehung

Eine weitere Variante wurde ebenso einer Prüfung unterzogen nämlich die Ableitung des östlichen Verkehrs ST2187 Zeckendorf / Ortsstraße Demmeldorf.

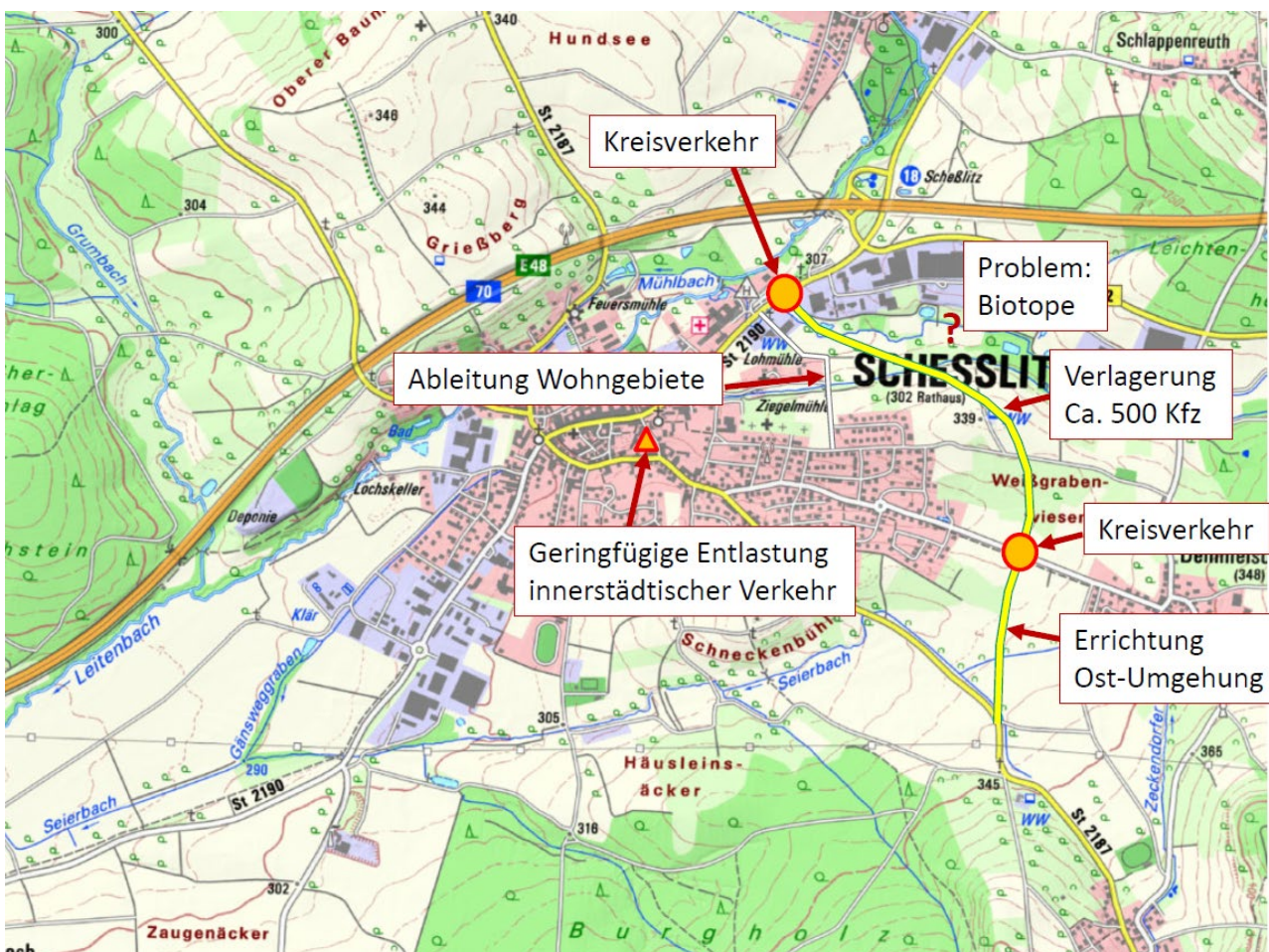


Abbildung 67: Entwurf Ost-Umgehung / Ableitung Wohngebiet

Die Prüfung einer Ost-Umgehung von der Zeckendorf Straße über die Demmeldorfer Straße östlich an den neuen Siedlungsgebieten vorbei und südlich des Gewerbegebiets an die St2190 anschließend.

Die Berechnung der Effektivität dieser Maßnahme wurde mit ca. 500 Fahrzeugbewegungen pro Tag bestimmt. Auf Grund des für eine solche Maßnahme relativ geringen Auswirkungsgrades wurde diese Maßnahme durch die Gutachter verworfen.

In der weiteren Diskussion der kommunalen Politik und Verwaltung kristallisierte sich jedoch heraus, dass eine Ableitung der Wohnverkehre aus den Bereichen nördlich der Demmeldorfer Straße in Richtung AS Scheßlitz, Gewerbegebiet Nord durchaus wünschenswert wäre.

Da im Bereich Burgblick – Ostlandstraße noch eine Ergänzung der verkehrlichen Erschließung vorstellbar ist, könnte diese mit einer ergänzenden Anbindung an das Oberend via Netto-Markt verbunden werden.

In obiger Darstellung ist ein kleiner Lückenschluss von der Ostlandstraße zum Netto-Markt bzw. zum Oberend dargestellt. Diese Spange kann durchaus ableitende Funktion für die Bewohner*innen der östlichen Wohngebiete von Scheßlitz haben. Die Gutachter weisen aber

auf die Gefahr hin, dass damit Schleichverkehr zwischen der Zeckendorfer Straße / Demmelsdorfer Straße und der Anschlussstelle Scheßlitz bzw. dem Gewerbegebiet im Norden durch das bestehende Wohngebiet entstehen könnten.

5.2.5 Grundkonzept Fahrradwege

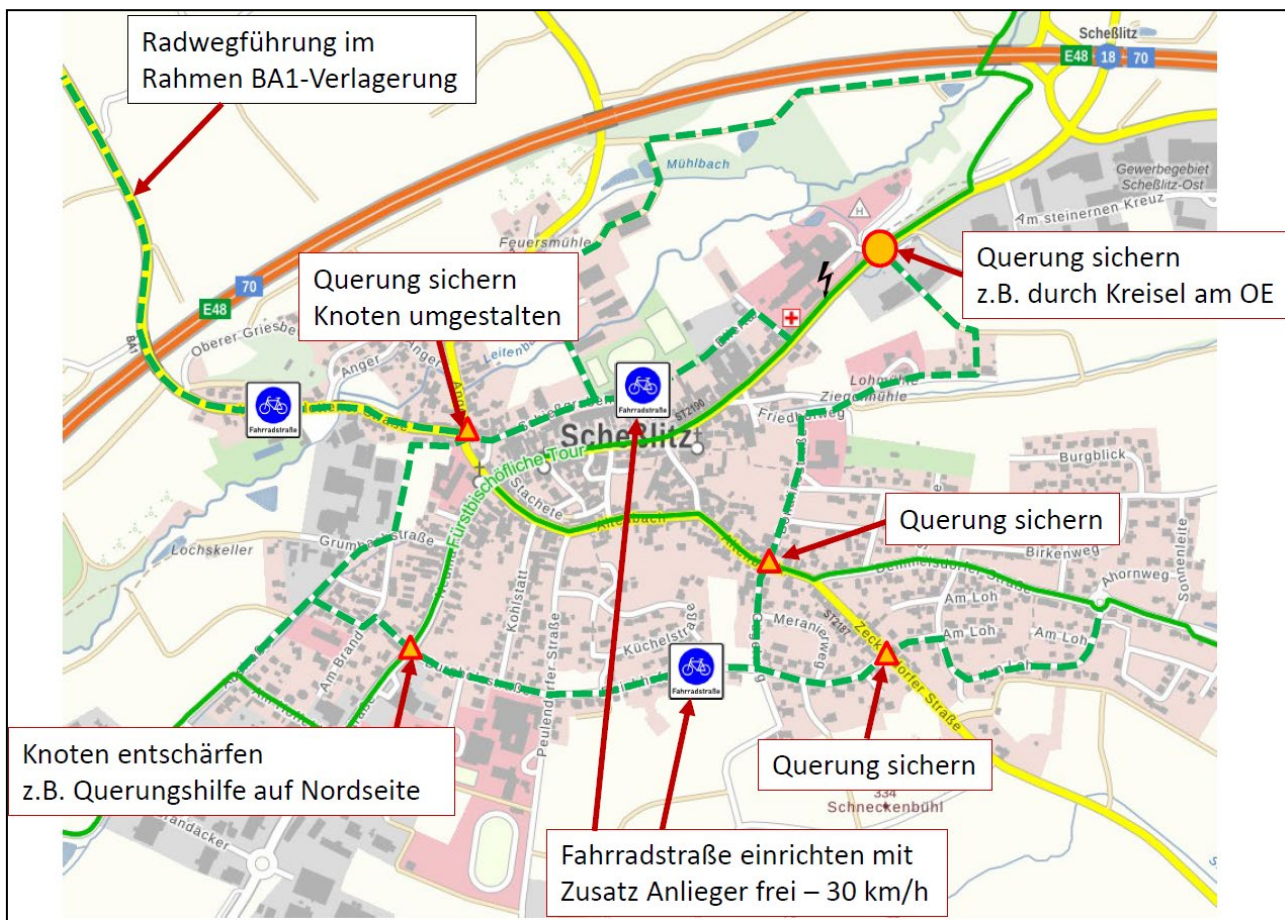


Abbildung 68: Grundkonzepte innerörtliche Radwegführung

Die innerörtliche Radwegführung in Scheßlitz muss sich am vorhandenen Platz im Straßenraum orientieren. In der Hauptachse – der St2190 sind die Querschnitt in einer Größenordnung, die weitestgehend keinen separaten Radweg ermöglichen.

Deshalb wird eine parallele Radwegführung nördlich und südlich der Hauptachse empfohlen.

- Anschließend an den von Bamberg kommenden Radweg (Austraße) diesen nicht über die Grumstraße auf die Hauptstraße (Neumarkt) führen sondern hinter dem Seniorenzentrum St. Elisabeth vorbei mit Querungsmarkierung am Anger, weiter über den Schießgraben (Fahrradstraße) und dessen Verlängerung bis zum Ellertal und dort an das Oberend. Zwischen der Anbindung Ellertal und dem bestehenden Radweg am Klinikum ist ein ca. 200m langer Lückenschluss notwendig.
- Ergänzend ist eine Freizeitroute ab dem Schießgraben nach Norden, hinter der Feueresmühle vorbei über den Mühlbach und dann Autobahn parallel bis zum bestehenden Radweg Richtung Burgellern angedacht.
- Durch die potenzielle Verlagerung der BA1 in Westrichtung sollte die Möglichkeit genutzt werden die alte BA1 (Mit Anbindung Freibad) innerörtlich als Fahrradstraße und außerorts als Radwegverbindung in Nordrichtung zu nutzen.
- Die südliche Trassenvariante der Radwegführung bindet in der Ki-liansiedlung an den Bamberger Radweg an und verbindet über die Bamberger Straße (Querungsmarkierung) in die Burgholzstraße

(Schulen) und verlängert weiter über die Reichhofstraße (Fahrradstraße) und das Wohngebiet "am Loh" (Querungsmarkierung über die Zeckendorfer Straße) zum bestehenden Radweg an der Demmelsdorfer Straße.

- Eine weitere Radwegverbindung zweigt von dieser südlichen Route über den Gügelweg nordwärts ab, überquert den Altenbach (Querungsmarkierung) und verbindet über die Grundschule und den Sonnenhof an das Oberend, um dort an den nördlich geplanten Radweg der vom Ellertal kommt anzubinden (Querung über das Oberend)

5.3 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Die Ergebnisse der Erhebungen und Situationsanalysen wurden in den vorangegangenen Kapiteln bereits ausführlich beschrieben. Die Bewertung der Varianten und ihrer Ergänzungen aus dem direkt vorangegangenen Kapitel lassen folgende wesentlichen Punkte zusammenfassen:

- Die als Ringmodell ausgearbeitete Einbahnvariante wurde nach langer Diskussion zuerst als Berechnungsmodell gefordert, dann aber als nicht umsetzbar verworfen. Das Hauptargument war, dass eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Altenbach den dortigen Anwohnern nicht zugemutet werden kann. Weitere Argumente sind die unklare Verkehrsführung als Linksabbieger vom Altenbach in die Wilhelm-Spengler-Straße, sowie die Tatsache, dass ein derart hohes Verkehrsaufkommen kontraproduktiv zur angestrebten Aufwertung des öffentlichen Raumes im Bereich des Kirchumfeldes St.Kilian ist.
- Das als Grundmodell bezeichnete Modell der Verkehrsberuhigung und verkehrstechnischen Aufwertung birgt den Vorteil, dass am Grundnetz der Verkehrsführung im Zentrum von Scheßlitz keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden müssen. Durch die bautechnische und verkehrstechnische Aufwertung der Kreuzung der Staatsstraßen an St. Elisabeth (Zusatzspuren, Lichtzeichenanlage) wird das Verkehrsnetz ausreichend ertüchtigt. Die flankierende Maßnahme des Rechtsabbiegegebots an der Wilhelm-Spengler-Straße / Oberend, sowie die Fahrbahnfurt am "oberen Tor" sind flankierende Maßnahmen, die das Grundmodell unterstützen und zu dessen Gelingen beitragen. Die Aufwertung des Straßenraums in der Scheßlitzer Altstadt (Hauptstraße) ist Konsens in allen Gruppen der Stadt und somit ohne Zweifel akzeptiert.
- Die ergänzenden Umgehungsvarianten wurden unterschiedlich bewertet, was zu einer deutlichen Präferenzierung der möglichen Westumgehung durch die Verlegung der BA1 in Westrichtung führte.
- Die begleitende Lenkungsgruppe und der Stadtrat der Stadt Scheßlitz waren sich einig, dass einer Verlegung der BA1 (Windischletterner Straße) in Westrichtung mit verbundener Anbindung an die A70 und an das Gewerbegebiet Scheßlitz Südwest die oberste Priorität zukommen soll. Die Analyse der Auswirkungen weist eindeutige Entlastungen der Scheßlitzer Altstadt vor allem vom belastenden Schwerverkehr durch diese Verlagerung aus.
- Die geprüfte Nordumgehung parallel zur A70 wurde nach verkehrstechnischer Prüfung und Diskussion in den Gremien als zu wenig wirkungsvoll und zu schwierig umzusetzen verworfen.
- Die als komplette Ost-Umgehung geprüfte Variante einer Umgehung zwischen Zeckendorfer Straße via Demmelsdorfer Straße

und Anbindung im Norden an das Oberend Höhe Klinikum und damit Anbindung an die A70 wurde als zu wenig effektiv (Verlagerung ca. 500 Kfz. / Tag) verworfen. Allerdings wurde eine kurze Verbindung der östlichen Wohngebiete um die Ostlandstraße mit der Hauptachse Oberend im Norden der Stadt als mögliche verkehrliche Ergänzung und Ableitung von Verkehrsströmen aus der Innenstadt favorisiert. Die Umsetzung dieser Anbindung sollte in Kombination mit der geplanten Radwegeumgehung umgesetzt werden.

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Maßnahmenliste

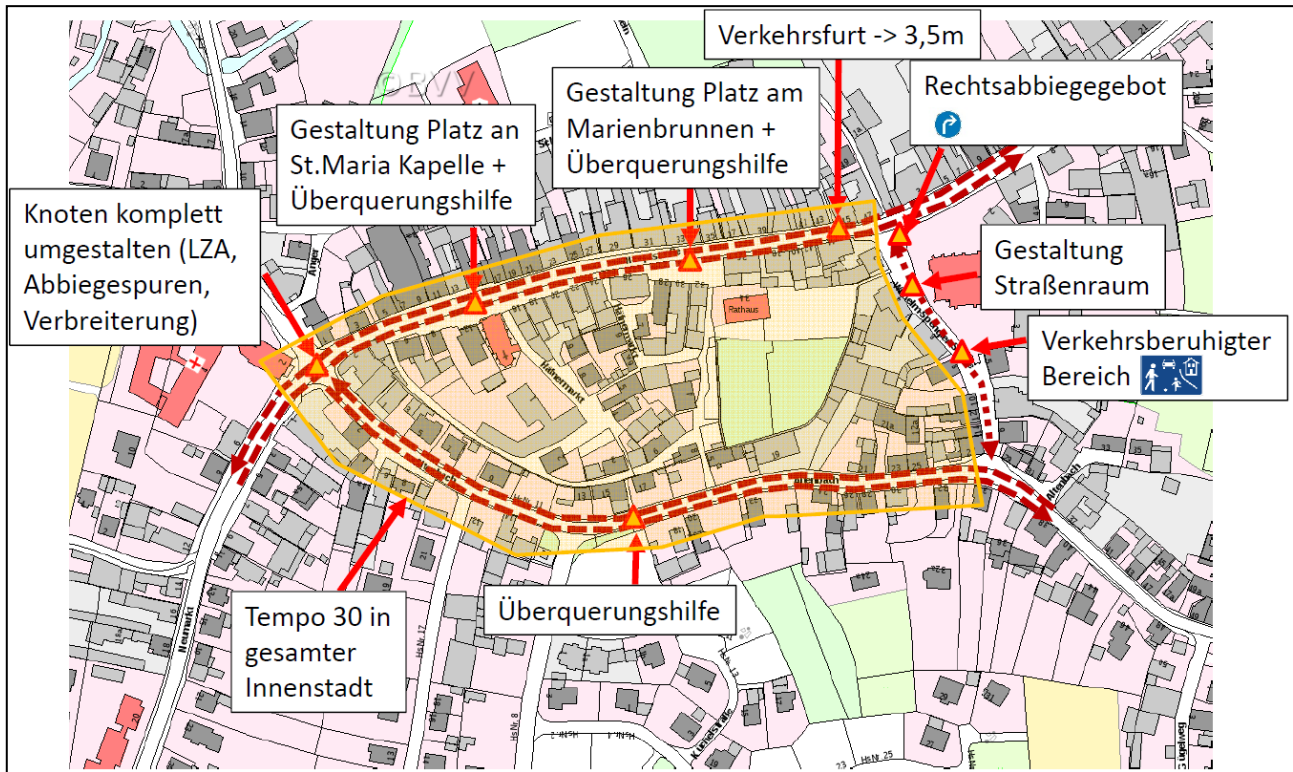


Abbildung 69: Maßnahmenkonzept Grundmodell Innenstadt

Das Maßnahmenkonzept zum Grundmodell für die Innenstadt von Scheßlitz basiert auf der Grundidee, den Staatsstraßen-Knoten an der Elisabethenkirche so zu ertüchtigen, dass dieser leistungsfähig ist und entsprechend auch Ströme aus untergeordneten Achsen, vor allem dabei bedingt verträgliche Linksabbiegerströme abwickeln kann.

Verschiedene weitere Maßnahmen vor allem im Innenstadtbereich von Scheßlitz soll diese Maßnahme noch ergänzen. Insgesamt ergibt dies nachfolgendes Maßnahmenkonzept:

Maßnahme 1: Ertüchtigung des Elisabethen-Knotens

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist es vor allem notwendig, die momentan auf eine Spur beschränkten einzelnen Achsen des Knotens baulich so zu erweitern, dass notwendige Abbiegespuren v.a. für Linksabbieger entstehen. Dazu müssen Straßenräume erweitert werden, was durchaus auch Grunderwerb nach sich ziehen wird. In Abbildung 69: Maßnahmenkonzept Grundmodell Innenstadt, wurde dies bereits im groben Entwurf skizziert.

Maßnahme 2: Leistungsfähigkeitsberechnung Elisabethen-Knoten

Um die notwendigen Spureneinteilungen und vor allem auch die notwendigen Aufstellflächen für Kfz zu bestimmen wird die Erstellung einer Leistungsfähigkeitsberechnung vorgeschlagen. Im Rahmen dieser kann auch ein Signalzeitenplan für eine mögliche Lichtzeichenanlage erstellt werden.

Maßnahme 3: Tempo 30-Zone Innenstadt Scheßlitz

Für die gesamte Innenstadt von Scheßlitz wird eine umfassende Tempo-30-Zone vorgeschlagen. Diese soll den kompletten Bereich Hauptstraße, Altenbach und Wilhelm-Spengler-Straße umfassen.

Maßnahme 4: Rechtsabbiegen an Wilhelm-Spengler-Straße

Rechtsabbiegegebot an der Ausfahrt der Wilhelm-Spengler-Straße in die Hauptstraße / Oberend.

Maßnahme 5: Fahrbahnfurt "oberes Tor"

Fahrbahnfurt im Bereich „oberes Tor“ (Hauptstraße 43-47). Die dortig bestehende Engstelle (aktuell ca. 5m) wird so zur wirklichen und erkennbaren Engstelle (ca. 3,5 - 4m) als Furt gestaltet. Der Richtung Altstadt führende Verkehr erhält die Vorrangregelung (Zeichen Nr.308), die Gegenrichtung die Halteregehung (Zeichen Nr. 208).

Maßnahme 6: Straßenraumgestaltung Altstadtbereich

Gestalterische Aufwertung der gesamten Hauptstraße im Altstadtbereich mit reduzierter Fahrbahnbreite (max. 6,5m), Platzbereichen und Überquerungshilfen

Maßnahme 6a: Platzgestaltung mit Überquerungshilfe im Platzbereich Marienbrunnen.

Maßnahme 6b: Platzgestaltung mit Überquerungshilfe im Platzbereich vor der St.Maria Kapelle.

Maßnahme 6c: Durchgängig breite Gehwege in der Mindestbreite von 1,5m

Maßnahme 6d: Parken in Form von Längsparkern nur auf der Südseite der Hauptstraße

Maßnahme 7: Querungshilfe Altenbach

Querungshilfe mit deutlich sichtbarer Wegeverbindung (Beleuchtung) in die Altstadt vom Parkplatz am Altenbach

Maßnahme 8: Wegeverbindung Schießgraben

Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Hauptstraße und Schießgraben

Maßnahme 9: Parkleitsystem

Errichtung eines Parkleitsystems zu den großen Parkplätzen am Schießgraben und am Altenbach.

Maßnahme 10: Parkraumbewirtschaftung

Differenzierung der Parkdauern (Parkraumbewirtschaftung). Parkzone Altstadt (inkl. Oberend) mit Parkzeit 2h; Parkplätze Schießgraben und Altenbach ohne Befristung; Öffnung des Parkplatzes (Oberend 17, zumindest teilweise) mit Parkdauer 4h.

Maßnahme 11: Verlegung BA1

Verlegung der Kreisstraße BA1 aus der Windischlettener Straße heraus nach Westen mit Anbindung an die St2190 südlich des Gewerbegebietes (Kreisverkehr); die zukünftige Trassenführung muss noch einer detaillierten Planungsstudie unterzogen werden.

Maßnahme 12: Anbindung A70

Schaffung einer Anbindung an die A70 an der neuen BA1.

Maßnahme 13: Anbindung Gewerbegebiet

Zusätzliche Anbindung des südwestlichen Gewerbegebietes an die neue BA1-Umgehung.

Maßnahme 14: Schaffung von Radwegeverbindungen innerhalb des Stadtgebietes parallel zur Hauptachse der St 2190.

Maßnahme 14a: Radwegführung von Bamberg

Führung des Radwegs von Bamberg kommend hinter dem Seniorenzentrum St. Elisabeth vorbei mit Querungsmarkierung am Anger, weiter über den Schießgraben (Fahrradstraße) und dessen Verlängerung bis zum Ellertal und dort an das Oberend.

Maßnahme 14b: Lückenschluss Ellertal - Klinikum

Zwischen der Anbindung Ellertal und dem bestehenden Radweg am Klinikum ist ein ca. 200m langer Lückenschluss notwendig.

Maßnahme 14c: Freizeitroute im Norden

Freizeitroute ab dem Schießgraben nach Norden, hinter der Feuersmühle vorbei über den Mühlbach und dann Autobahn parallel bis zum bestehenden Radweg Richtung Burgellern.

Maßnahme 14d: Radweg BA1

Nutzung der alten BA1 (Mit Anbindung Freibad) innerörtlich als Fahrradstraße und außerorts als Radwegverbindung in Nordrichtung.

Maßnahme 14e: Radwegführung Reichhofstraße

Radwegführung im Süden von der Kiliansiedlung über die Bamberger Straße (Querungsmarkierung) in die Burgholzstraße (Schulen) und verlängert weiter über die Reichhofstraße (Fahrradstraße) und das Wohngebiet "am Loh" (Querungsmarkierung über die Zeckendorfer Straße) zum bestehenden Radweg an der Demmelsdorfer Straße.

Maßnahme 14f: Radwegführung Süden

Anbindung einer Radwegverbindung von der südlichen Route über den Gängelweg nordwärts (Überquerung Altenbach /Querungsmarkierung) und weiter über die Grundschule und den Sonnenhof an das Oberend. Dort Anbindung an den nördlich geplanten Radweg vom Ellertal kommend (Querung über das Oberend).

Maßnahme 15: Optimierung des ÖPNV-Netzes

Das Scheßlitzer ÖPNV-Netz (Busse) ist geprägt durch die Anbindung an das Oberzentrum Bamberg und die weitere Verbindung in die Ortsteile und Nachbarorte. Ein Nahverkehrsplan für den Landkreis Bamberg ist derzeit in Bearbeitung. Folgende Einzelmaßnahmen sind in diesem Kontext vorstellbar.

Maßnahme 15a: Stadtbus-Anbindung

Verlängerung der Bamberger Stadtbus-Anbindung bis Scheßlitz.

Maßnahme 15b: Bürgerbus

Einrichtung eines Bürgerbus-Netzes für die Stadt Scheßlitz und ihre Ortsteile sowie die benachbarten Orte (ILE Jura-Scheßlitz). Damit soll das zukünftige Hauptnetz des Landkreises ergänzt werden ("letzte Meile")

Maßnahme 15c: Car-Sharing

Schaffung eines Car-Sharing-Angebotes in Scheßlitz z.B. in Kooperation mit dem Anbieter in der Stadt Bamberg.

Maßnahme 15d: Mitnahmebänke

Mitnahmebänke erfreuen sich in Oberfranken zunehmender Beliebtheit. Dieses Angebot funktioniert allerdings nur, wenn es als integriertes Gesamtkonzept aufgesetzt wird. Das heißt zusätzlich zum Hinweg (z.B. nach Scheßlitz Hauptort) steht auch ein entsprechendes Angebot für den Rückweg zur Verfügung. Standorte für Mitnahmebänke sollten an den Einkaufsstandorten in Scheßlitz sein, in den relevanten Ortsteilen und in Memmelsdorf, solange dort der Stadtbus aus Bamberg endet.

Maßnahme 15e: Intermodale Vernetzung

Einrichtung eines intermodalen Vernetzungspunktes im Bereich des alten Bahnhofs mit der Verknüpfung des Landkreis-ÖPNV, des Bürgerbusses, des Radwegenetzes und den Angeboten des Car-Sharings.

Maßnahme 16: Fußwegeverbindungen

Das Fußwegenetz in Scheßlitz soll so ausgerichtet werden, dass eine gefahrlose und möglichst schnelle Verbindung zwischen den wesentlichen Alltagszielen möglich ist.

Maßnahme 16a: Verbindung Schießgraben

Der zukünftig geplante "Großparkplatz" Schießgraben muss über eine direkte fußläufige Verbindung an die Altstadt von Scheßlitz direkt angebunden werden.

Maßnahme 16b: Verbindung Parkplatz Altenbach

Der Parkplatz Altenbach ist bereits an die Altstadt angebunden. Diese Verbindung sollte erkennbar optimiert werden und im Fußwegbereich in die Altstadt durch entsprechende Beleuchtung aufgewertet werden.

Maßnahme 16c: Fußgänger-Überquerungen an der Elisabethen-Kreuzung

Einer der wesentlichen Aufwertungspunkte für die Optimierung der Elisabethen-Kreuzung ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an allen 4 Ästen des Knotens.

Maßnahme 16d: Überquerungshilfen im Altstadtbereich

Im Rahmen der Aufwertung des öffentlichen Raumes in der Scheßlitzer Altstadt sollen zwei Überquerungshilfen die Barriere Hauptstraße entspannen. Damit sollen auch die Parkplätze (Schießgraben) effektiver an die Altstadt angebunden werden.

Maßnahme 16e: Aufwertung Kirchengrund St. Kilian

Durch die Aufwertung des Kirchengrundes von St. Kilian sollen auch die Fußwegeverbindungen optimiert werden. Zwischen St. Kilian und Rathaus ist eine Verbindung über die Wilhelm-Spengler-Straße vorgesehen.

6.2 Weiteres Vorgehens

Die Gutachter empfehlen der Stadt Scheßlitz folgende weitere Vorgehensweise.

- Priorisierung des gesamten Maßnahmenpakets
- Umsetzung erster Leuchtturmmaßnahmen
- Abstimmung der zentralen Maßnahmen (u.a. Umbau der Elisabethen-Kreuzung) mit dem Sachaufwandsträger (Staatliches Bauamt)
- Einleitung des Planungs- und Abstimmungsprozesses bzgl. der Verlagerung der BA1 mit dem Sachaufwandsträger Landkreis
- Einleitung der Maßnahmen zur Effektivierung der Parkraumsituation (Parkraumkonzept, Parkraumbewirtschaftung)

PLANWERK Stadtentwicklung | Schramm & Sperr

Stadtplaner PartG mbB

Nürnberg, im Januar 2020