

GEMEINDE ADELSDORF – VERKEHRSKONZEPT

Entwurf des Konzepts und der Maßnahmen

22. Juni 2022

PSLV GmbH, München

INHALTSVERZEICHNIS

5 Handlungsansätze und Ziele	55
6 Prognose	56
6.1 Methode und Prognoseansätze	57
6.2 Prognose-Nullfall	59
7 Maßnahmenempfehlung	61
7.1 Fließender Kfz-Verkehr	61
7.2 Generelle gestalterische Empfehlungen	69
7.3 Ruhender Kfz-Verkehr	70
7.4 Rad- und Fußgängerverkehr	71
7.5 Öffentlicher Personennahverkehr	72
7.6 Sonstige Maßnahmen	73
8 Fazit	75

5 Handlungsansätze und Ziele

Als Ausblick auf mögliche Handlungsansätze zur Lösung der angesprochenen Verkehrsthemen kann folgendes festgehalten werden:

- Eine Umfahrungsstraße für Adelsdorf ist mit der B470 im Süden und der St2264 im Osten schon vorhanden. Eine Diskussion um weitere Varianten erscheint daher nicht mehr zielführend. Der aktuell noch vorhandene Durchgangsverkehr sollte stattdessen auf unproblematischer Strecken verlagert werden.
- Die Einführung von Tempo 30 nicht nur in den Wohngebieten, sondern auch im Bereich des Marktplatzes ist hingegen ein lohnender Ansatz, der weiterverfolgt werden sollte.
- Die mit dem sprunghaften Wachstum einhergehende Planung des Seeside in Adelsdorf hat der Gemeinde eindringlich vor Augen geführt, wie wichtig eine vorausschauende Planung ist.
- Für die kommenden Jahre wird die Gemeinde aller Voraussicht nach ein solches Verfahren, das vielerlei Kräfte jeglicher Art gebunden hatte, nicht mehr realisieren.
- Dennoch sind verkehrliche Problembereiche entstanden, die einer Lösung bedürfen. Vor allem im Binnenverkehr sind neben Strategien zur Verkehrsvermeidung auch Ansätze zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel aussichtsreich.

Diese anderen Mittel und Maßnahmen bestehen vor allem darin, das versucht wird, den innerstädtischen Kfz-Verkehr spürbar zu reduzieren, indem er auf Fußwege und Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad und gegebenenfalls den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr verlagert wird. Der Förderung des Radverkehrs kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Anteile des Radverkehrs im Binnenverkehr sind in Adelsdorf schon sehr positiv und können aber noch um mehrere Prozentpunkte erhöht werden, sofern entsprechende flankierende Maßnahmen ergriffen werden.

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

Die Ziele im Rahmen des Verkehrskonzepts werden wie folgt beschrieben:

- Entlastung von zu hohen Belastungen
- Reduzierung der durch den Verkehr hervorgerufenen Umweltbelastungen
- Innerörtliche Lenkung des überörtlichen Verkehrs,
- Verringerung der Verkehrsbelastungen im Ortszentrum,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Ortsgebiet,
- Schaffung attraktiver Angebote für den Radverkehr,
- Langfristige Veränderungen der Verkehrsmittelwahl vor allem im Binnenverkehr.

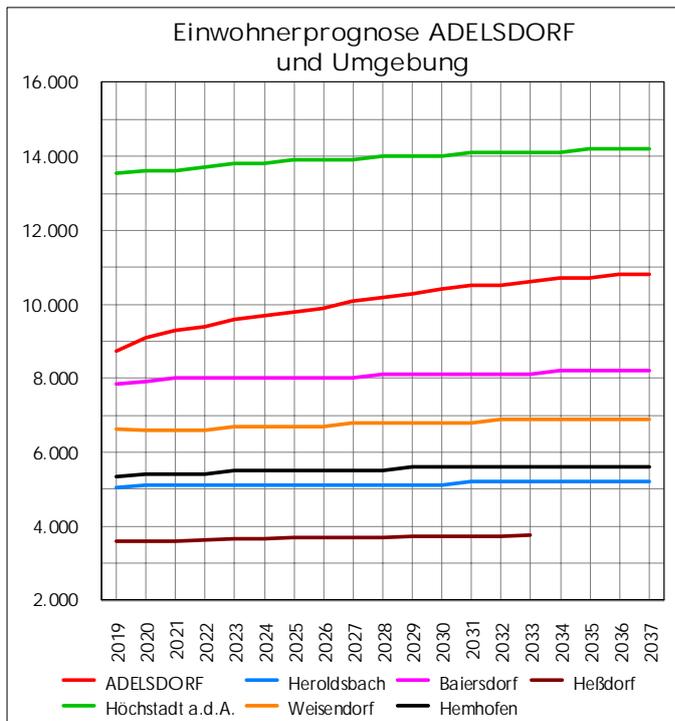
6 Prognose

Die Verkehrssituation in der Gemeinde Adelsdorf wurde in einer detaillierten Analyse aufgezeigt. Rückblickend sind die verkehrlichen Belastungen in den letzten Jahrzehnten immer weiter gestiegen.

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

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

Auch verkehrliche Maßnahmen rund um Adelsdorf sind selten folgenlos für die Verkehrsabwicklung im Ort. Die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze in Höchststadt, Gremsdorf, Forchheim, Herzogenaurach usw. ist nur ein Beispiel für Maßnahmen mit deutlich spürbaren Auswirkungen. Hinzu



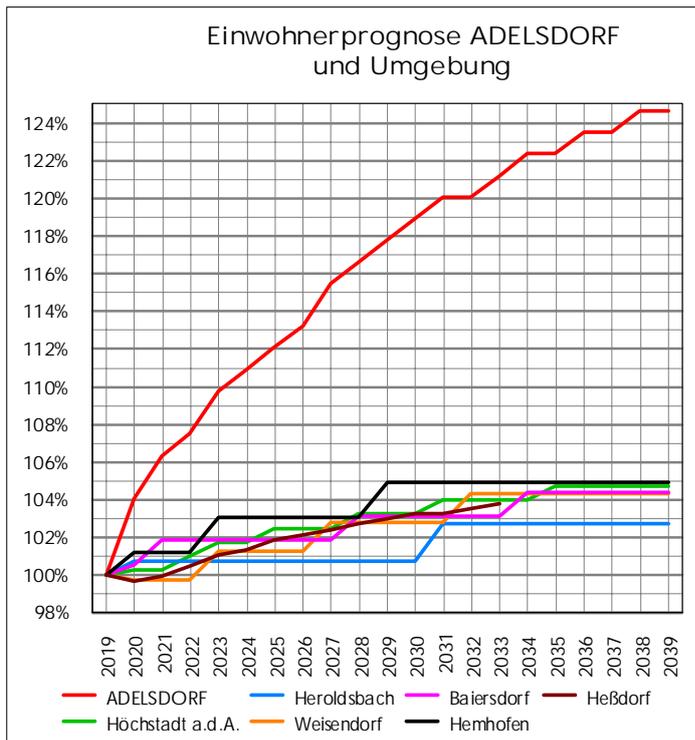
kommt die Magnetwirkung der Arbeitsmärkte des Großraums Nürnberg-Fürth-Erlangen.

An amtlichen Quellen kann der Demographiespiegel des Bayerischen Landesamtes für Statistik herangezogen werden, der für alle Gemeinden und Städte über 5.000 Einwohner mit einer Gültigkeit bis 2039 verfügbar ist. Bei den Gemeinden unter 5.000 Einwohnern (im vorliegenden Fall nur Heßdorf) reicht der amtliche Demographiespiegel lediglich bis zum Jahr 2033.

Abbildung 93: absolute Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Adelsdorf, Quelle: Landesamt für Statistik Bayern, Demographiespiegel

Hier wird für Adelsdorf von einem Einwohnerzuwachs von 2019 bis 2039 um 2.155, von 8.745 auf 10.900 Einwohner ausgegangen, das entspricht einem Anstieg von knapp 25%. Pro Jahr sind das im Schnitt 1,25% mehr. Der Demographiespiegel geht immer von den Daten der letzten fünf Jahre aus und da fiel in Adelsdorf die Fertigstellung des Seeside hinein. Es liegt auf der Hand, dass eine weiterhin so steile Aufwärtsentwicklung wohl kaum so schnell wieder stattfinden wird.

Unabhängig von der Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke sowie bestimmter Sachzwänge erscheint es allerdings wenig sinnvoll, ein noch stärkeres Wachstum anzustreben. Starke Wachstumsraten fordern in der Regel Kommunen sowohl in finanzieller als auch in anderer Hinsicht, z.B. bei der Infrastruktur (Schulen, Kindertagesstätten usw.).



Die nachfolgende Grafik zeigt die prozentuale Entwicklung für Adelstdorf und ausgewählte Nachbargemeinden anhand der Daten aus dem Demographiespiegel. Adelstdorf liegt im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs einsam an der Spitze, was wie schon oben beschrieben sehr unrealistisch sein wird.

Abb. 94: prozentuale Einwohnerzuwächse für ausgewählte Kommunen im Umkreis von Adelstdorf, Quelle: Landesamt für Statistik Bayern, Demographiespiegel

Aus verschiedenen Gründen eignet sich der Demographiespiegel nur bedingt für die Übernahme in Verkehrsprognosen.

Die Zuwachsraten im Verkehrsaufkommen (vgl. Abb. 11 im Analysebericht

vom 21.02.2022, die noch vor zehn Jahren angesetzt worden waren, wurden jetzt niedriger eingestuft, obwohl bis zur Coronapandemie weitgehend steigende DTV-Werte ermittelt worden waren als sie der bayerische Verkehrsmengenatlas (Baysis) angibt. Die Belastungen auf manchen klassifizierten Straßen rund um Adelstdorf liegen mittlerweile z. T. höher als es die amtlichen Daten von 2010 bzw. 2015 aussagen. Dies trifft hauptsächlich auf die A3 und die B470 zu. Bei der St2264 ist eher eine Stagnation zu verzeichnen, bei den Kreisstraßen tendenziell sogar Rückgänge. Allerdings enthält der Verkehrsmengenatlas (Kartenteil) des bayerischen Innenministeriums in erster Linie allgemeine DTV-Werte, die durch Mittelung von Ferientagen, Werktagen und Wochenenden zustande kommen.

6.1 Methodik und Prognoseansätze

Für Modellrechnungen werden Verkehrsumlagen durchgeführt. Hierzu wird ein vereinfachtes Straßennetz herangezogen, das alle Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und bedeutende Wohn- und Anliegerstraßen enthält. Alle relevanten Streckenparameter wie Länge, Breite, Anzahl der Fahrspuren, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen sind dabei berücksichtigt. Die dazu nötige Fahrtenmatrix wird aus den Daten der Verkehrsbefragung und der Haushaltsbefragung erstellt. Die einzelnen Verkehrszellen sind dabei an wenigen repräsentativen Punkten angebunden. Ein Wohngebiet, das z.B. über mehrere Wohnstraßen an das Hauptstraßennetz angeschlossen ist, wird hierbei beispielhaft an zwei Stellen angebunden. Eine präzise Wiedergabe der Zählergebnisse ist dabei nicht immer möglich.

Eine Umlagenfunktioniert ähnlich wie ein Routensuchprogramm in einem Navigationsgerät eines PKW. Die insgesamt knapp 60 definierten Verkehrszellen, davon 19 im Hauptort Adelstdorf, erlauben knapp 3.600 von-nach-Fahrtbeziehungen mit unterschiedlicher Häufigkeit. Nicht alle davon sind mit Zahlen belegt. So gibt es z.B. 480 Fahrten zwischen Höchstadt und der Adelstdorfer Ortsmitte (Zelle 1) oder auch 250 Fahrten zwischen Hemhofen und der Siedlung an der Oesdorfer Straße (Zelle 14), es gibt jedoch keine Fahrten von Forchheim nach Herzogenaurach über das Adelstdorfer Gemeindegebiet.

Anhand der Zählungen vom Juli 2021 sowie der Haushaltsbefragung und der Verkehrsbefragungen kann eine Fahrtenmatrix erstellt werden, die folgende Verkehrsbeziehungen enthält:

- Durchgangsverkehr durch die Kernstadt von Adelsdorf,
- Ziel-/Quellverkehr von/nach Adelsdorf,
- Binnenverkehr der Adelsdorfer Bevölkerung innerhalb des Hauptorts.

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

Als Prognoseansätze wurden folgende Annahmen getroffen:

- Durchgangsverkehr: 8% Zuwachs
- Begründung: die Distanzen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung wachsen, Ursache: Wohnungsmarkt und Flexibilität im Berufsleben, zunehmend unterschiedliche Arbeitszeitmodelle erschweren Umstieg auf Fahrgemeinschaften und ÖPNV, steigende Energiepreise wirken sehr langsam auf das Verkehrsverhalten
- Ziel-/Quellverkehr: 6% Zuwachs
- Begründung: siehe Durchgangsverkehr, aber: Personalaufstockung bei den örtlichen Betrieben können den Anteil der in Adelsdorf wohnenden Mitarbeiter tendenziell sinken lassen, außerdem wird ein höherer Anteil für das Fahrrad bei den Wegen von/nach Höchststadt erwartet
- Binnenverkehr: 4% Zuwachs, zusätzlich der Neuverkehr aus kleineren Baugebietsabrundungen und/oder Nachverdichtungen

Die sprunghafte Verbreitung von HomeOffice hat das große Bedürfnis vieler Arbeitnehmer danach aufgezeigt. Auch nach einem Ende der Pandemie wird einiges dieser neuen Arbeitsbedingungen erhalten bleiben. Aus diesem Grund sind die oben genannten, relativ bescheidenen Zuwachsraten vertretbar. HomeOffice bedeutet zwar einen Rückgang des Ziel-/Quellverkehrs, wenn Arbeitnehmer sich lange Pendelwege z. B. nach Nürnberg ersparen wollen, dafür kann es aber zu einem Zuwachs im Binnenverkehr kommen.

Die Abbildung 95 zeigt die Situation für das Jahr 2021. Strecken ohne Belastungsbalken bzw. -beschriftungen beruhen auf zu wenig Informationen. Dies betrifft z. B. alle Streckenabschnitte außerhalb des Befragungskordons wie die B470, die Uttstadter Straße, die ERH16 in Aisch und Neuhaus, die ERH35 zwischen Neuhaus und Heppstädt sowie auch die EHR36 (Medbacher Straße).

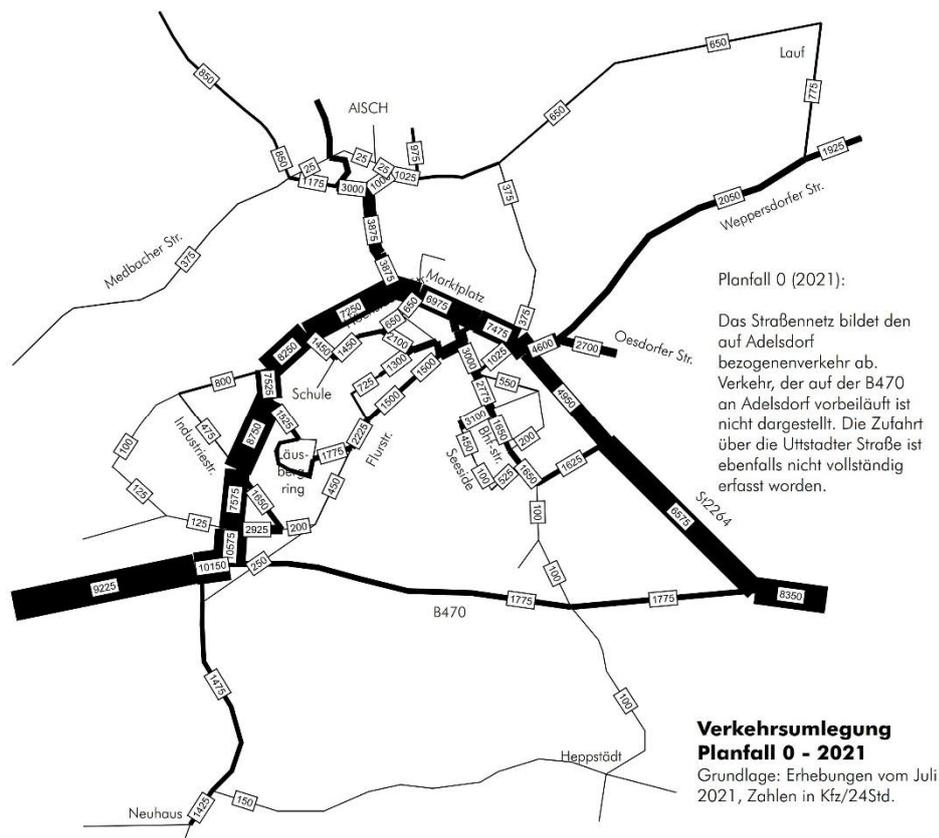


Abb. 95 Umlegung Nullfall 2021

Im Prognose-Nullfall 2035 sind die oben beschriebenen Zuwachsraten enthalten. Später folgende Planfälle könne mit diesem verglichen werden, dies erleichtert die Bewertung.

Auch wenn es Ziel ist, den innerörtlichen Kfz-Verkehr spürbar zu reduzieren, indem er auf Fußwege und Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad und gegebenenfalls den innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr verlagert wird, erfordert dies nicht unbedingt aufwendige und kostspielige Maßnahmen, aber eine langwierige Veränderung des Bewusstseins in der Bevölkerung für die Notwendigkeit bei der Verkehrsmittelwahl umzudenken. Für den Fall, dass es nicht gelingt, die Bevölkerung davon zu überzeugen, zu einer anderen Verkehrsmittelwahl und -nutzung zu kommen ist davon auszugehen, dass es trotz der aktuellen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen zu einem weiteren Anstieg der individuellen Mobilität kommen wird. Unabhängig davon, ob die Zahl der Wohnungen und Arbeitsplätze in Adelsdorf zunehmen wird und wenn ja in welchem Umfang, ist dennoch damit zu rechnen, dass der Individualverkehr Zuwächse, wenn auch leichte, erfahren wird. Der demografische Wandel darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, wenn z. B. ältere Mitbürger nicht mehr so gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind und versuchen werden, möglichst lang ihre individuelle Mobilität mit einem PKW aufrecht zu erhalten.

6.2 Prognose-Nullfall

Für die Prognose 2035 wurden trotz aller Unwägbarkeiten vorsichtshalber dennoch weiterhin leichte Zuwächse im Verkehrsaufkommen von rund einem halben Prozent pro Jahr bis zum Jahr 2035 angenommen. Die Ergebnisse sind in Abbildung XY enthalten. Demzufolge wird im sogenannten Prognose-Nullfall das Verkehrsaufkommen entsprechend steigen. Der Prognose-Nullfall besagt, dass zwar städtebauliche Erweiterungen erfolgen, wie z.B. weitere kleinere Wohngebiete, vor allem in den Ortsteilen Aisch, Neuhaus und Weppersdorf, und auch auf Nachverdichtungen in

Bestandsbaugebieten beziehen können. Vor allem in Wohngebieten aus den 50er, 60er und frühen 70er Jahren sind bis heute relativ viele Grundstücke nur relativ locker bebaut, sodass durch eine Bebauung mit einem zweiten Gebäude oder einem mit anschließendem Neubau mit mehreren Geschosswohnungen eine Nachverdichtung erfolgen kann. Dies ist allerdings immer nur dann möglich, wenn die entsprechenden Grundeigentümer dazu bereit sind.

Im Prognose-Nullfall wird das Straßennetz nahezu unverändert gelassen, lediglich für die Erschließung von Neubaugebieten werden entsprechende Anliegerstraßen angesetzt. Alle übrigen Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr wie der Bau von Entlastungs- oder Umfahrungsstraßen, die Veränderung von Verkehrsregelungen, sei es mit Geschwindigkeitsregelungen, Abbiegeverboten oder Einbahnstraßenregelungen, werden im Nullfall nicht berücksichtigt.

Im Prognose-Nullfall 2035 sind die oben beschriebenen Zuwachsraten enthalten.

Abb. 96 enthält die Umlegung für den Nullfall 2035. Für diesen Prognose-Nullfall ist davon auszugehen, dass der Straßenabschnitt mit den derzeit höchsten Belastungen, die Höchstadter Straße von heute über 10.500 Kfz in 24 Stunden auf knapp 11.300 ansteigen kann. Auch im weiteren Verlauf werden die Aischer Straße und die Hauptstraße sowie die St2264 entsprechende Zunahmen erfahren.

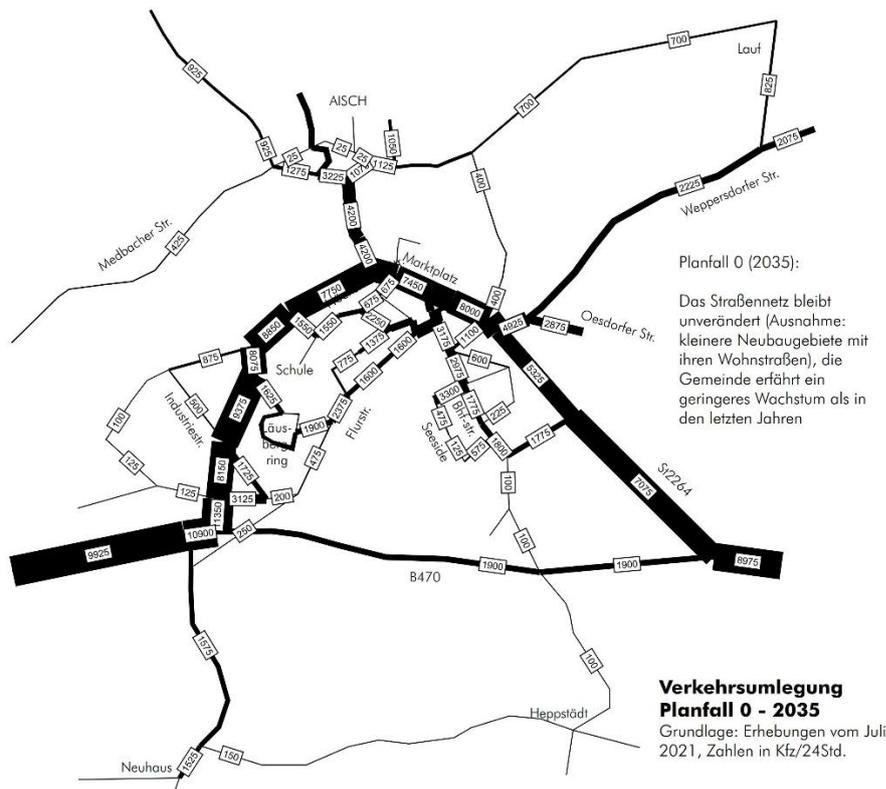


Abb. 96: Verkehrsumlegung Nullfall 2035

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

7 Maßnahmenempfehlungen

Die empfohlenen Maßnahmen für die einzelnen Themen sowie Ortsteile bzw. Wohngebiete in Adelsdorf werden im Folgenden erläutert.

7.1 fließender Kfz-Verkehr

Das einwohnerstärkste Wohngebiet, das SeeSide, ist vor allem an die Hauptstraße und die Erlanger Straße angebunden. Neben der Anbindung über die Bahnhofstraße und die Schafgasse sowie über die Schlesierstraße sind das SeeSide und das Oberdorf sehr umständlich über die Konrad-Adenauer-Straße und die Obere Bachgasse an die Höchstadter Straße, aber auch über die Flurstraße und den Läusbergring angeschlossen. Die beiden letztgenannten Straßen sind dafür eher nicht geeignet. Die meisten dieser Straßen sind nicht optimal dafür geeignet.

Adelsdorf:

Siedlung rund um den Läusbergring: Das Konzept dieses Wohngebiets ist von vornherein auf Verkehrsberuhigung ausgerichtet und erfordert keine wesentlichen Maßnahmen. Der einzige Punkt, der das Gebiet teilweise belastet, ist die Anbindung über die Uggiate-Treviso-Straße und die Straße Am Eisweiher für das bestehende Wohngebiet aus den 60er und 70er Jahren an der Flurstraße und Ringstraße. Dieses relativ große Wohngebiet ist im Westen über den Läusbergring an die Höchstadter Straße angebunden, theoretisch auch über die gesperrte Hochstraße. Nachdem inzwischen auch Teile des Oberdorfs und des Seeside über die verlängerte Flurstraße und den Läusbergring ins Gewerbegebiet an der Industriestraße bzw. über die Hochstraße zu den Einkaufsmärkten verflochten sind ist langfristig an eine offizielle und reguläre Anbindung von der verlängerten Flurstraße an die Hochstraße auszugehen.

Wohngebiet Ringstraße und Flurstraße: dieses Wohngebiet aus den 60er und 70er Jahren ist im Osten entweder über die Bahnhofstraße und die Schafgasse oder sehr umständlich über die Konrad-Adenauer-Straße und die obere Bachgasse angeschlossen. Die beiden letztgenannten Straßen sind dafür eher nicht geeignet. Darum wird die Flurstraße in Richtung Westen häufig als Alternative genutzt. Vor allem diese Straße sollte mit weiteren verkehrsberuhigenden Einbauten, z.B. in Form von Pflanzinseln oder dergleichen ergänzt werden.

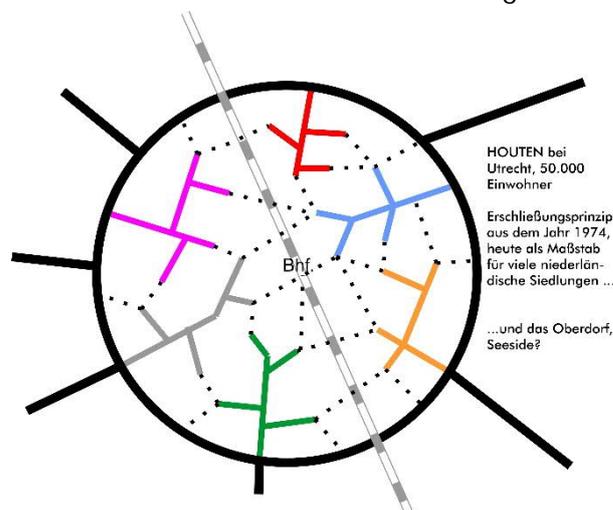
Wohngebiet Seeside: dieses Wohngebiet, das zwischen 2016 und 2021 realisiert wurde und knapp 2.000 Menschen beherbergt, ist in seiner Gesamtheit als verkehrsberuhigter Bereich nach Zeichen 325 StVO ausgebaut und ausgeschildert. Bedauerlicherweise halten sich längst nicht alle Autofahrer an diese Regelung. Nachdem in einem verkehrsberuhigten Bereich vor Garagen kein Stauraum vorgehalten werden muss, ist das rückwärtige Ausparken aus den Garagen unmittelbar in die vorbeiführende Straße nicht frei von Konfliktsituationen. Die Verkehrsführung sollte deshalb im gesamten Seeside durch weitere Möblierungen und Markierungen unterstützt werden. Zusätzlich ist daran zu denken, dass das Parken im Straßenraum an weiteren geeigneten Stellen genehmigt werden kann, da hierdurch auch ein Verkehrsberuhigungseffekt entstehen kann.

Eine zusätzliche Anbindung des Seeside nach Westen drängt sich beim Blick auf den Ortsplan auf, zumal viele Verkehrsbeziehungen in Richtung B470 West bzw. A3 orientiert sind. Eine solche Verbindung wäre jedoch über 1.200 m lang und würde durch freie Landschaft führen. Auch der freie Zugang zur Naherholung wäre durchschnitten. Diese Verbindung könnte in 24 Stunden von knapp 1.000 Kfz befahren werden. Zusätzlich müsste damit gerechnet werden, dass angesichts dieser doch relativ geringen Nachfrage die Diskussion sich auf die Verhältnis-

mäßigkeit von Kosten und Nutzen konzentriert. Um den Nutzen höher anzusetzen, wird erfahrungsgemäß in solchen Situationen häufig die Forderung erhoben, die Straße gleichzeitig zur Erschließung weiterer Baugebiete zu verwenden. Damit würde schon der Grundstein für weitere Diskussionen über Verkehrsbelastungen und Abkürzungsverkehre gelegt, wie sie derzeit in der Gemeinde geführt werden. Nicht zuletzt ist die Querung des Reutgrabens angesichts der regelmäßigen starken Wasserführung nach längeren Regenfällen mit erheblichem Aufwand verbunden.

Wohngebiet Oberdorf: dieses Wohngebiet ist in Nord-Süd-Richtung hauptsächlich durch die Bahnhofstraße erschlossen, die ähnlich wie die Flurstraße weiterer gestalterische und verkehrsregelnder Maßnahmen bedarf, um eine weitere Verkehrsberuhigung zu erzielen. Die zahlreichen Nebenstraßen hauptsächlich im Osten der Bahnhofstraße, angefangen von der Albert-Schweitzer-Straße im Süden bis zur Schafgasse im Norden sind zwischen den privaten Grundstücken relativ schmal. Die Bürgerbeteiligung hat in den unterschiedlichen Straßen zu verschiedenen Ergebnissen geführt. Die Anwohner manche Straßen wollten möglichst wenig Veränderungen, während der andere im Straßen eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Umbauten erbeten hatten. Für die Gemeinde ist dies eine planerische Gratwanderung, da somit verschiedene Ergebnisse, nicht nur in baulich optischer Weise entstehen. Mit mobilen Elementen könnten die Bewohner der Straßen, die sich gegen eine spürbare Umgestaltung ausgesprochen haben gegebenenfalls überzeugt werden einem Umbau letztlich zuzustimmen.

Durch das Baugebiet Seeside sind die Verkehrsbelastungen im Oberdorf deutlich angestiegen. Die teilweise engen Straßen waren von der Anlage her nie für diese Verkehrszunahme gedacht und sollten auch nicht weiter zusätzlich belastet werden. Nach dem derzeit im Seeside ein sehr niedriger Altersdurchschnitt vorliegt, ist davon auszugehen, dass in rund 10 bis 15 Jahren in vielen Haushalten nahezu jeder über einen Führerschein verfügt und die Motorisierung bzw. Pkw-Nutzung nochmals zunehmen wird. Aus diesen Gründen wurde für das Oberdorf wie auch für das Seeside und das Wohngebiet beiderseits der Flurstraße ein Verkehrsführungskonzept in zwei Varianten ausgearbeitet, das den Ziel-/Quellverkehr aus den drei Gebieten möglichst auf dafür geeignete Routen lenken soll. Diese Routen sind in erster Linie die Flurstraße sowie die Bahnhofstraße, im letzteren Fall auch zusammen mit der Schafgasse. Mit Abbiegeverboten, Diagonalsperren und Einbahnstraßen wurde nach Möglichkeiten gesucht, das Seeside in erster Linie über die südliche Bahnhofstraße an die Staatsstraße sowie an die Erlanger Straße anzubinden. Auch das Wohngebiet beiderseits der Flurstraße sollte hauptsächlich über die Bahnhofstraße und die Flurstraße angebunden werden, so wie es bereits lange vor dem



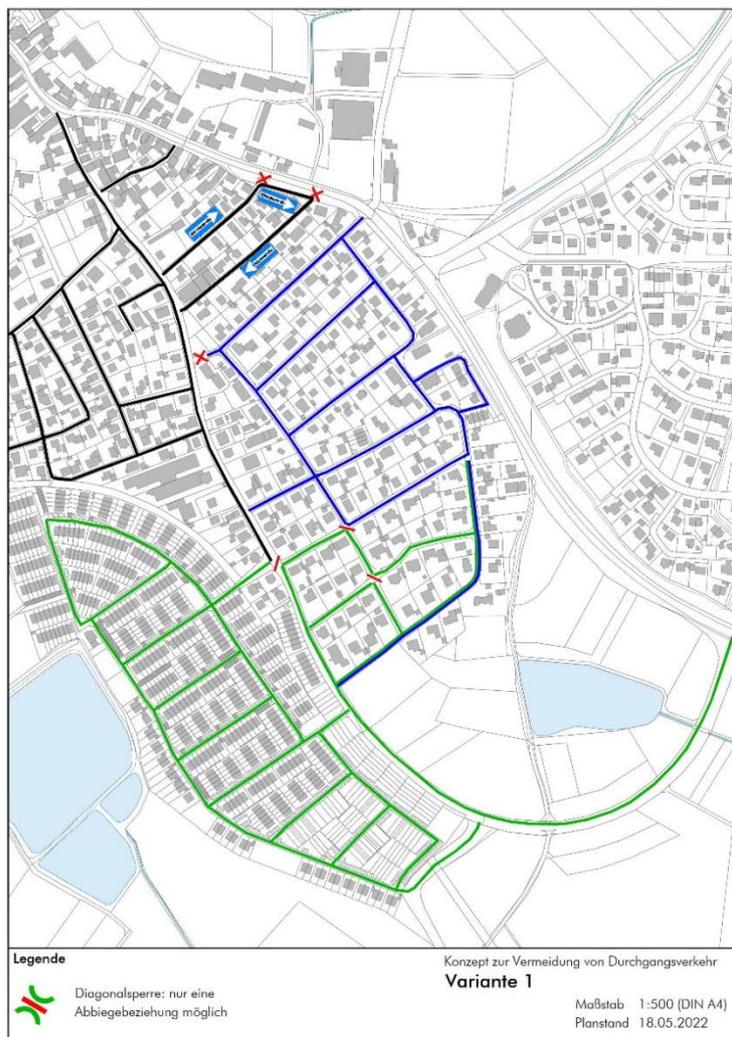
Bau des Seeside der Fall war. Ein Schleichverkehr vom Seeside durch das Oberdorf soll nach Möglichkeit vermieden werden.

Die Idee, für das gesamte Oberdorf eine Regelung auszuarbeiten die auf Einbahnstraßen Sackgassen und abbiege verboten beruht bezieht sich teilweise auf Erschließungsprinzipien, wie sie in den Niederlanden weit verbreitet sind. Vor allem Neubaugebiete wurden und werden dort von

Abb. 97, Erschließungsprinzip der niederländischen Gemeinde Houten

vornherein bewusst so konzipiert, dass ein Durchfahren des gesamten Gebiets nicht mehr möglich ist. Vom roten zum gelben Gebiet kommt man im Beispiel oben deshalb mit dem PKW nur über die Ringstraße, die außen um die Stadt herumführt. Von den Hauptverkehrsstraßen rundherum werden schleifenförmig oder sackgassenförmig einzelne Teilgebiete erschlossen. Diese sind untereinander durch ein dichtes Rad- und Fußwegenetz verbunden. Eine 1:1-Übertragung auf Adelsdorf ist natürlich nicht möglich, aber einzelne Elemente dieses Erschließungsprinzips, wie es in Abbildung 97 enthalten ist, lassen sich auch auf den Bereich des Oberdorfes und des Seesides übernehmen.

Variante 1 (Abb. 98): Das Oberdorf wird hierbei in drei Teilbereiche untergliedert. Der Süden, zwischen der Albert-Schweitzer-Straße und der Beethovenstraße bzw. Schillerstraße, erhält die Möglichkeit auf kurzem Weg über die südliche Bahnhofstraße direkt an die St2264 angebunden zu sein. Auf der anderen Seite besteht nach wie vor die Möglichkeit, über die Kaspar-Lang-Straße zwar etwas umständlich, aber doch auf relativ kurzem Weg die Erlanger Straße und damit auch den Verbrauchermarkt an der Ecke Erlanger Straße/Am Sportplatz zu erreichen. Der mittlere Bereich des Oberdorfes von der Schlesierstraße bis zur Adalbert-Stifter-Straße



wird in erster Linie über die Schlesierstraße an die Erlanger Straße angebunden. Der westlichste Abschnitt der Schlesierstraße zwischen der Maria-Ludwig-Straße und der Bahnhofstraße wird abgehängt und bleibt nur noch für Fußgänger und Radfahrer passierbar. Das nördliche Oberdorf bestehend aus der Schafgasse der Anton-Krümmen-Straße und der Rosenstraße sollte nicht mehr direkt an die Erlanger Straße angebunden werden, sondern in Form einer Schleifenstraße ausschließlich an der Bahnhofstraße hängen. Für PKW funktioniert diese Umfahrt, für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge könnte die Ein- bzw. Ausfahrt über die Erlanger Straße noch gestattet werden. Das Seeside wird in erster Linie an die südöstliche Bahnhofstraße angebunden, nur noch über die Straße Am Alten Bahnhof besteht die Möglichkeit zur

Abb. 98 Verkehrsführungskonzept Oberdorf/Seeside – Var. 1 Flurstraße bzw. zur Schafgasse zu fahren. Das Wohngebiet beiderseits der Flurstraße behält seine traditionelle Anbindung über die nördliche Bahnhofstraße und die Schafgasse bei, im

Westen besteht nach wie vor die Möglichkeit, über die Straße Am Eisweiher und den Läusebergring direkt zur Höchstader Straße zu fahren. Mit einer Diagonalsperre am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Beethovenstraße/Am Alten Bahnhof wird eine durchgängige Befahrbarkeit der Bahnhofstraße in beiden Richtungen unterbunden. Mit einem ähnlichen Verfahren werden die Kreuzungspunkte Beethovenstraße/Maria-Ludwig-Straße und Peter-Rosegger-Straße/Maria-Ludwig-Straße für Abkürzungsverkehr vom Seeside über die Maria-Ludwig-Straße oder die Kaspar-Lang-Straße zur Schlesierstraße wirksam unterbunden.



Abb. 99, Prinzipskizze einer Diagonalsperre (Quelle ADFC, „So geht Verkehrswende“, 2019)

Die drei oben genannten Kreuzungspunkte im Oberdorf eignen sich ideal für den Einbau solcher Diagonalsperren. Vorläufig kann dies auch mit mobilen Elementen geschehen und Erfahrungen damit zu sammeln.

Abb. 100 zeigt die Verkehrswirksamkeit dieser Variante, als Planfall V1 bezeichnet.

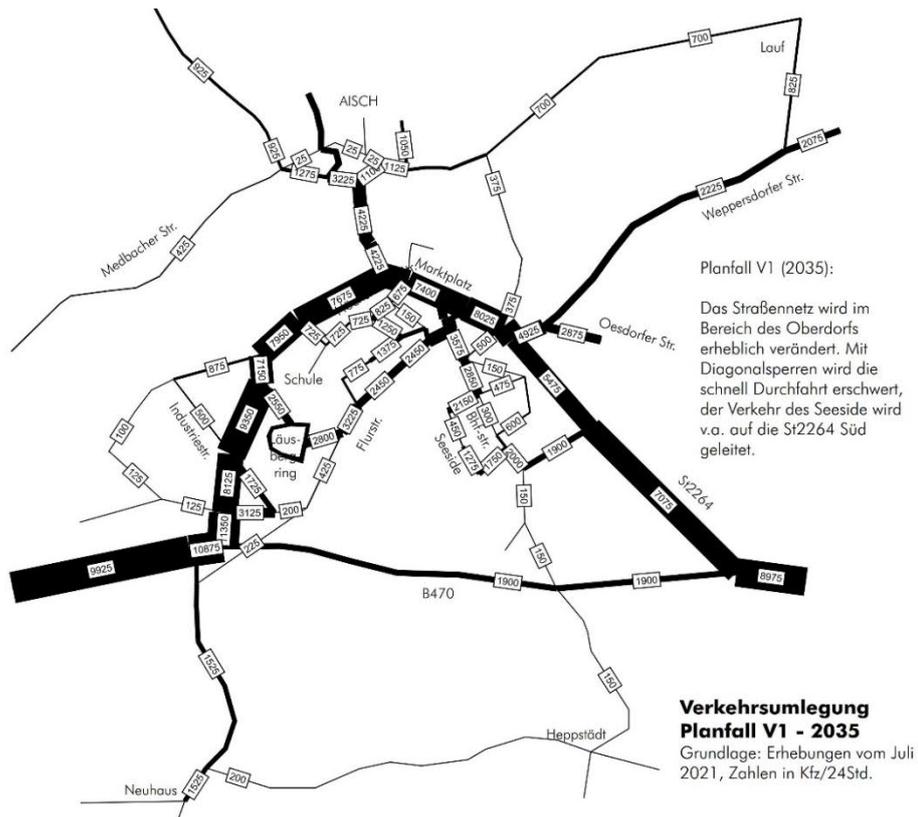


Abb. 100 Verkehrsumlegung Planfall V1

Variante 2 (Abb. 101): Diese Variante enthält wie die Variante 1 die Abhängung der westlichen Schlesierstraße zwischen der Maria-Ludwig-Straße und der Bahnhofstraße vom Kfz-Verkehr. Außerdem sind die beiden Diagonalsperren an der Maria-Ludwig-Straße mit der Beethovenstraße und der Peter-Rosegger-Straße ebenfalls enthalten. Auf die Diagonalsperre Bahnhofstraße/Am Alten Bahnhof/Beethovenstraße wird hingegen verzichtet. Stattdessen wird im südlichen Oberdorf von der Hans-Rebhan-Straße bis zur Albert-Schweitzer-Straße mit einer Einbahnstraßenregelung in vielen dieser Wohnstraßen verhindert, dass sich Schleichverkehr vom Seeside durch dieses Gebiet in Richtung Erlanger Straße bewegt. Für die Anwohner im südlichen Oberdorf mag diese Erschließung relativ kompliziert und gewöhnungsbedürftig sein. Nachdem die Einwohnerzahlen in den genannten Straßen jedoch jeweils kaum mehr als 100 betragen, hält sich der Mehrverkehr in Grenzen. Die Bahnhofstraße wird in ihrer gesamten Länge verstärkt als Hauptachse für die Erschließung sowohl des Oberdorfs als auch des Seeside herangezogen. Das Einbahnstraßenpaar Anton-Krümmen-Straße und Rosenstraße wird wie in Variante 1 beibehalten und nicht mehr direkt an die Erlanger Straße angebunden, um

ein Ausweichen auf die nicht mehr durchgängig befahrbare Schlesierstraße zu vermeiden.

Für diese Diagonalsperren können vorerst mobile Elemente zum Testen verwendet werden, bevor ein endgültiger Ausbau erfolgt. Engstellen werden provisorische Verengungen vorgeschlagen, um Erfahrungen für einen späteren Umbau zu sammeln. Dafür gibt es verschiedene mobile Elemente (Abb. 102), mit denen eine Umgestaltung simuliert werden kann. Ein solches Element kann mit geringem Aufwand auch versetzt werden, falls man nach einigen Wochen feststellt, dass eine andere Position besser geeignet ist, und sei es auch nur wenige Meter weiter.

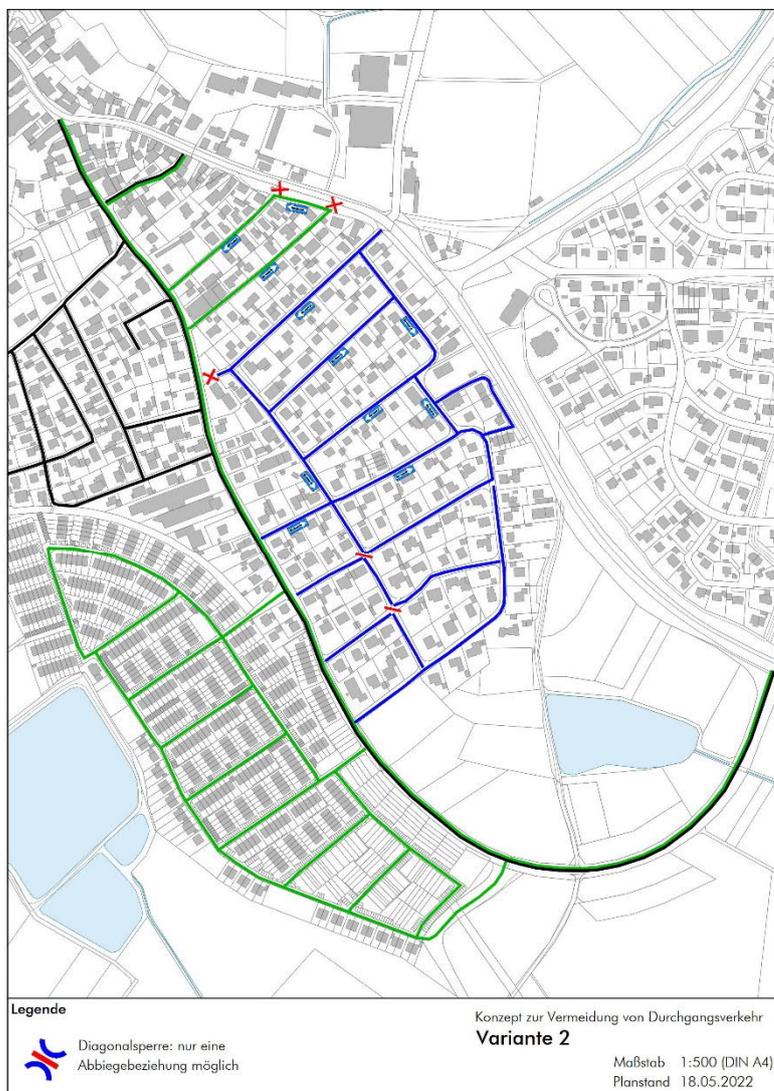


Abb. 101 Verkehrsführungskonzept Oberdorf/Seeside – Variante 2



Abb. 102: Recyclingelement zur Verkehrsberuhigung, Foto: Fa. Lüft



Abb. 103 Skizzenhafte Darstellung der Diagonalsperren

Abwägung zwischen den Varianten 1 und 2

Die Verkehrswirksamkeit der Variante 2 ist sehr ähnlich mit der aus Variante 1, auch wenn die Diagonalsperre am Knoten Bahnhofstraße/Beethovenstraße entfällt. Für die Bewohner sowohl des Oberdorfs als auch des Seeside sind beide Varianten erstmal gewöhnungsbedürftig. Bewohner der Flurstraße oder der Ringstraße wird die Erreichbarkeit der St2264 im Südosten bei Variante 1 erheblich eingeschränkt. Nachdem die Schlesierstraße dafür auch ausfällt verbleiben nur noch die nördliche Bahnhofstraße und die Schafgasse. Einen leichten Anstieg der Verkehrsmenge in diesem Bereich wird man bei Variante 1 hinnehmen müssen. Variante 2 hingegen verhindert diesen Nebeneffekt weitgehend und verlagert dafür die umständliche Erschließung in das Oberdorf hinein. Dennoch werden Nebenstraßen wie die Peter-Rosegger-Straße, die Maria-Ludwig-Straße oder auch die Kaspar-Lang-Straße nicht mehr belastet. Für Variante 2 spricht auch, dass die Gefahr des Ausweichens auf den Forellenring vermieden wird.

Wohngebiet rund um die Oesdorfer Straße: dieses Baugebiet aus den 80er und 90er Jahren besitzt einige verkehrliche Merkmale, die bis heute Gültigkeit haben. Die zahlreichen Fußweg-

und Radwegverbindungen quer zu den Erschließungsstraßen sowie als Verbindung zwischen zwei Sackgassen stellen für den Fußgänger und Radverkehr ein optimales Wegenetz dar. An Gestaltungsmaßnahmen oder Regierungsmaßnahmen sind sowohl für die Oesdorfer Straße als auch für die Thüringer Straße oder den Frankenring nur sehr wenige Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft vor allem die Einmündungsbereiche Oesdorfer Straße/Frankenring und Oesdorfer Straße/Thüringer Straße. Hier sollte die rechts-vor-links-Regelung noch stärker mit Gestaltungselementen betont werden.

Der Knotenpunkt der St2264 mit der Erlanger Straße sollte mittelfristig in einen Kreisverkehr umgebaut werden, um zum einen die Geschwindigkeiten zu dämpfen, zum anderen, um das Wenden von Lastzügen zu ermöglichen, die auf dem Parkplatz am südlichen Ortseingang der St2264 eine Lenkpause eingelegt haben. Dadurch kann Schleichverkehr von LKW durch das Oberdorf vermeiden werden. Der LKW-Verkehr im Oberdorf ist nicht auf Betriebe zurückzuführen, die von diesen LKW angesteuert werden, sondern auf die Navigation aufgrund des oben beschriebenen Sachverhalts.

Ortsteil Nainsdorf: das Hauptproblem dieses Ortsteils ist, dass LKW aus dem Gewerbegebiet nach einer kurzen Verbindung in Richtung Norden oder Westen suchen und stattdessen in Nainsdorf enden, wo das Wenden eines Lastzug nahezu unmöglich ist. Es sollte deshalb schon im Vorfeld, z.B. an der Abzweigung zum Aldi Zentrallager bzw. an der Abzweigung des ehemaligen Wendehammer Höchstadter Straße/Industriestr noch mal klar und deutlich auf ein Schwerverkehrsverbot und fehlende Wendemöglichkeit hingewiesen werden.

Ortsteil Wiesendorf: Auf der von Süden (Heppstädt) kommenden Zufahrt ist eine Geschwindigkeitsbremse in Form einer Engstelle oder Verschenkung ratsam, auch in der Ortsdurchfahrt ist mit Markierungen oder einzelnen Pollern die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen.

Ortsteil Neuhaus: dieser Ortsteil wird von Nord nach Süd von der ERH16 durchquert, die lediglich in der Ortsmitte in Höhe des Kindergartens auf einer Länge von rund 250 Metern auf Tempo 30 beschränkt ist. Die Parallel- und Nebenstraßen sind hingegen als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und werden nur von der ansässigen Bevölkerung und deren Besuchern befahren. Durchgangsverkehr im eigentlichen Sinne gibt es so gut wie nicht, lediglich die Heppstädter Straße und die Bucher Straße weisen einen gewissen Anteil an Abkürzungsverkehr von Neuhaus z.B. in Richtung Buch aber auch in Richtung Gremsdorf auf. Eine Ausdehnung der Tempo-30-Regelung auf die gesamte Ortsdurchfahrt von Neuhaus wäre wünschenswert und soll sollte eindringlich gegenüber dem Landkreis gefordert werden.

Ortsteil Heppstädt: dieser Ortsteil ist durch eine sehr enge und unübersichtliche Ortsdurchfahrt gekennzeichnet, die überwiegend keine Gehwege aufweist. Die Verbindung Richtung Neuhaus ist über die ERH35 gegeben, die sich jedoch in einem überdurchschnittlich schlechten Zustand befindet, einen extrem schmalen Querschnitt aufweist, der stellenweise nicht einmal für den Begegnungsverkehr zweier großer PKW ausreichend dimensioniert ist. Ein LKW-Verbot ist für diesen Straßenabschnitt völlig richtig, auch wenn für Landwirte eine Ausnahme gewährt werden muss. Sollte der Landkreis mittelfristig diese Kreisstraße nicht sanieren bzw. ausbauen, wäre die letzte Konsequenz eine Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Die Verbindung von Heppstädt in Richtung Wiesendorf ist wesentlich besser ausgebaut und verfügt jedoch ebenfalls nicht über einen Rad- und Gehweg. Auch wenn die Ortsdurchfahrt nicht mit Tempo 30 geregelt ist, sollte dies trotz der Einstufung als Kreisstraße aus Sicherheitsgründen dringend erfolgen.

Ortsteil Weppersdorf: die Staatsstraße 2264 tangiert diesen Ortsteil lediglich im Süden, nahezu die gesamte bebaute Ortslage befindet sich nördlich davon. Die Brücke über die Aisch von Weppersdorf nach Lauf ist für den Schwerverkehr gesperrt auch für den übrigen Kfz-Verkehr besteht ein prinzipielles befahrungsverbot. Allerdings verfügen einzelne Landwirte über eine Berechtigung, um die Absperrpfosten öffnen zu können. Die Zählung vom Sommer 2021 hat allerdings ergeben, dass doch rund 100 Fahrzeuge am Tag diese Brücke nutzen, dies ist vermutlich dann der Fall, wenn die absterben Sperrpfosten nicht eingesetzt sind.

Ortsteil Lauf: dieser Ortsteil liegt an der kürzesten Verbindung von Aisch in Richtung Willersdorf und wird wie die Zählungen ergeben haben nicht nur von Bewohnern des Ortsteils Lauf oder des Ortsteils Haid (Nachbargemeinde Willersdorf) befahren. Es wird deshalb dazu geraten, die gesamte Ortsdurchfahrt von Lauf auf Tempo 30 zu begrenzen. Dies ist im Hinblick auf die soziale Einrichtung in der Laufer Mühle erst recht sinnvoll.

Ortsteil Aisch: dieser Ortsteil wird von den beiden Kreisstraßen ERH16 und ERH35 im Südwesten erschlossen. Tempo 30 ist hier nicht vorhanden, obwohl vor allem im Bereich der Aischer Hauptstraße Gehwege teilweise Fehlanzeige sind. Der Großteil des Wohngebiets im Bereich der Höhenstraße, der Kellerstraße und auch der Straße Klemm ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Darum bedarf es nicht unbedingt weiterer punktueller Maßnahmen, da es sich hier zu 100% um Anwohnerverkehr handelt. Ein Durchgangsverkehr liegt hier nicht vor. Durch die Ausweisung eines neuen Baugebiets am Saltendorfer Weg sollte das Ortsschild an der Medbacher Straße unbedingt entsprechend weiter nach außen verlegt werden, um dadurch eine Geschwindigkeitsdämpfung auf dieser Kreisstraße zu erzielen.

Ortsteil Uttstadt: dieser Ortsteil liegt an einer alternativen Verbindung vom Ortsteil Aisch zum Verbrauchermarkt in Adelsdorf an der Erlanger Straße/Am Sportplatz. Auch von Lauf und Haid wird diese Route über Uttstadt nach Adelsdorf gerne genutzt. Mit über 2.000 Kfz/24 Stunden ist die Ortsdurchfahrt relativ hoch belastet. Eine Tempo-30-Regelung macht deshalb für Uttstadt Sinn und sollte mit kleineren baulichen Maßnahmen unterstützt werden.

7.2 Generelle gestalterische Empfehlungen

Weitere Elemente sind bewusste Engstellen, um ausreichend breite Gehwege im gesamten Zentrum wie auch im übrigen Ortsgebiet vorhalten zu können. Dies kann in der Aischer Straße, in der nördlichen Bahnhofstraße und in der inneren Höchstädter Straße der Fall sein.



Abb. 104: OD Burgberg, St2007, Engstelle



Abb. 105: Altenerding, Aufpflasterung

Die Engstelle an der Kirche sollte so umgestaltet werden, dass auf beiden Straßenseiten ausreichend breite Gehwege ermöglicht werden. Ein vergleichbares Beispiel zeigt die OD Burgberg im Allgäu, St2007, (Engstelle ohne Vorfahrtsregelung, bei 8.000 Kfz/24 Std.).

In Pfarrkirchen wurde eine zentrale Geschäftsstraße umgestaltet, bestimmte Seitenbereiche mussten vor Falschparkern geschützt werden. Dies kann z.B. mit Fahrradständern geschehen, wie das Beispiel Zwiesel zeigt.



Abb. 106: Pfarrkirchen Stadtplatz



Abb. 107, Zwiesel, Fahrradständer



Abb. 108: Penzberg, angehobene Querungsstelle



Abb. 109: Altdorf b. Nbg., Marktplatz, Tempo 20 und Umgestaltung, trotz fehlender Bordsteine hohe Parkdisziplin

7.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Für einzelne Anwohner des Ortszentrums mag das Parken, sofern nicht ein Stellplatz auf dem Grundstück vorhanden ist, problematisch sein. Für Anwohnerlizenzparken ist Adelsdorf jedoch zu klein, zumal die wenigen Stellplätze zumindest tagsüber auch für die Kunden bereitgestellt werden müssen. Generell ist das Parken für Kunden und Besucher in der Ortsmitte jederzeit mit gewissen Einschränkungen möglich, sofern davon Abstand genommen wird, direkt vor dem Laden einen Parkplatz zu finden. Die aktuelle Regelung mit Parkscheibe ist daher prinzipiell richtig. Für Anwohner der Ortsmitte wird vorgeschlagen, den Parkplatz am Ende der Unteren Bachgasse zumindest nachts ausschließlich diesen zur Verfügung zu stellen. Für Abendkunden der Gastronomie sollten die Stellplätze an der Adelhardsgasse sowie am Marktplatz ausreichend sein. Es wird zusätzlich empfohlen, dass die Gemeinde nach weiteren Flächen für Stellplätze sucht. Ideal wäre der Bereich zwischen der Unteren Bachgasse und dem Friedhof. Sobald sich hier eine Gelegenheit ergeben, sollte die Gemeinde diese ergreifen.

Die Zweckentfremdung von Garagen für das Lagern von Werkzeug, Gartengeräten, alten Möbeln usw. ist ein weit verbreitetes Phänomen. Bei Doppelgaragen mit Stauraum davor auf dem privaten

Grundstück fällt dies noch nicht so ins Gewicht, wenn zumindest ein PKW noch in der Garage untergebracht wird. Dies trifft z. B. auf Wohngebiete wie am Läusbergring oder auch beiderseits der Oesdorfer Straße zu. Bei Einzelgaragen wie im Seeside ohne Abstellmöglichkeit davor wirkt sich dies wesentlich gravierender aus. Hinzu kommt die vorherrschende Bauform im Seeside, wo die Reihenhäuser mit ihren engen Treppen das Unterbringen eines teuren e-bikes gar keine andere Wahl lässt als es in der Garage abzustellen. Auch wenn die Zweckentfremdung von Garagen für andere Zwecke als das Abstellen von PKW nach der Garagenverordnung nicht gestattet ist, finden Kontrollen durch die zuständigen Landratsämter praktisch nie statt, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass dies extrem unpopulär ist. Es kann der Gemeinde nicht unbedingt empfohlen werden, sich auf diese Vorgehensweise zu konzentrieren, wenn von Seiten des Landratsamts nicht auch eine unbedingte Unterstützung gegeben ist. Als Alternative erscheint die Errichtung von Stellplätzen für Zweitwagen oder alternativ als externe Abstellräume sinnvoll zu sein. Am optimalsten wäre dies für die das südliche Seeside im Bereich der Albert-Schweitzer-Straße/Bahnhofstraße der Fall. Es handelt sich um die Fläche, die während der Bauphase des Seeside als Lager für Materialien und Containergenutzt worden war. Für das nördliche Seeside käme prinzipiell nur das leerstehende Betriebsgelände an der Bahnhofstraße 38 in Frage. Es liegt allerdings auf der Hand, dass diese Fläche einzig für das Abstellen von PKW oder Möbeln in Abstellräumen zu wertvoll ist. Bei einer Überplanung dieses Areals sollte dennoch geprüft werden, ob wenigstens auf einer Teilfläche der Flächenbedarf von weiteren Stellflächen für das Seeside gedeckt werden kann. Den Bewohnern des Seeside muss allerdings auch klargemacht werden, dass die Errichtung von weiteren Stellplätzen oder Abstellräumen zu 100% von ihnen getragen werden müsste.

7.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Ergänzend zum sehr ausführlichen Radverkehrskonzept des Büros Topplan wurden noch einige weitere Maßnahmen hinzugefügt.

Adelsdorf: Eine kurze Rad- und Fußwegverbindung vom Geh-/Radweg am Südrand des Wohngebiets Läusbergring vom Ziegenangerweg und Bachstelzenweg zur Hochstraße neben dem Spielplatz wäre deutlich sicherer als der Bogen auf der Flurstraße und der Hochstraße um den Lärmschutzwahl herum. Auch entlang der verlängerten Flurstraße auf dem Abschnitt von der Brüsseler Straße bis zur Hochstraße macht ein Rad-Gehweg auf der ehemaligen Bahntrasse Sinn.

Ortsteil Aisch: Die Verbindung von Aisch zu Fuß oder mit dem Fahrrad nach Adelsdorf erfolgt derzeit nur über die Aischer Straße, die weder Radweg noch Gehweg aufweist. Es wird daher dringend angeraten, entweder neben der Brücke an der ERH16 einen Steg für Fußgänger und Radfahrer zu errichten und oder in Verlängerung des Fischerwegs für den westlichen Teil von Aisch vor allem eine kurze Verbindung zu den Schulen und den Sportanlagen an der Höchstadter Straße anzubieten. Mit einer Fußgängerbrücke über die Aisch und einer Verlängerung über den Reutgraben kann dies relativ einfach hergestellt werden.

Ortsteil Wiesendorf: Die Verbindung vom Seeside nach Wiesendorf erfolgt derzeit auf der Straße. Die in Sichtweise verlaufende ehemalige Bahntrasse eignet sich für den Freizeitradverkehr wesentlich besser.

Ortsteil Neuhaus: Die Verbindung von Adelsdorf nach Neuhaus zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist auf beiden Seiten der B470 gut ausgebaut. Lediglich im unmittelbaren Umfeld der Bundesstraße fehlt auf einer Länge von rund 600 Metern eine sichere Verbindung. Diese kann nur über die Unterführung erfolgen, eine höhengleiche Querung muss vermieden werden. Daher

muss die ehemalige Bahntrasse auch hier als Radweg umgebaut werden, auch wenn dadurch in der Unterführung keine Fahrbahnaufweitung für den Kfz-Verkehr möglich ist.

Ortsteil Heppstädt: Für den Radverkehr von Heppstädt in Richtung Neuhaus bietet sich die ERH35 aufgrund ihrer Netzfunktion im Prinzip zwar an, ist aber aufgrund der Enge und des baulichen Zustands nicht empfehlenswert. Ohne eine Sanierung ist keine Verbesserung möglich. Parallel verlaufende Wirtschaftswege, die eine Alternative bieten könnten, sind nicht vorhanden.

7.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Auch wenn der Betrieb auf der Bahnstrecke Forchheim-Höchstadt bereits Mitte der 80er Jahre für den Personenverkehr eingestellt wurde, verbleiben dennoch eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Die Buslinie 205 Erlangen-Adelsdorf-Höchstadt besitzt mit rund 60 Fahrtenpaare bereits großstädtische Bedienungsqualität. Dringend verbesserungsbedürftig ist jedoch die Verbindung nach Forchheim, die aktuell nicht einmal Mindeststandards erfüllt. Hierzu ist allerdings nicht nur die Kooperation mit der VGN nötig, sondern auch die Mitwirkung und Zusammenarbeit der Landkreise Forchheim und Erlangen-Höchstadt. Auch in Richtung Baiersdorf und Herzogenaurach ist die Fahrtzeit mit dem Bus im Vergleich zum PKW überdurchschnittlich lang. Für die Ortsteile kommt aufgrund der geringeren Einwohnerzahlen kein konventioneller ÖPNV in Frage, sondern eher ein flexibles System auf Anrufbasis (Rufbus, Flexibus). Als Mindeststandard sollte hierfür ein Stundentakt, besser natürlich ein Halbstundentakt, angeboten werden.

Die Ausstattung von Haltestellen mit aktuellen, gut lesbaren Informationen, mit Sitzgelegenheiten und ggf. Wetterschutz sollte Standard sein, hier ist regelmäßig auf die VGN einzuwirken um eventuelle Mängel zu beseitigen.

Ein für Adelsdorf geeignetes flexibles ÖPNV System existiert seit einigen Jahren in der schwäbischen Kleinstadt Krumbach (12.000 Einwohner). Ursprünglich war dort ein konventioneller kleiner Stadtbus unterwegs- Die Linienführung war relativ verschlungen um alle Bereiche des Stadtgebiets abzudecken und die Nachfrage von Seiten der Fahrgäste hielt sich in sehr engen Grenzen. Durch die umständliche Linienführung mussten viele Wege die doppelte oder dreifache Streckenlänge zurücklegen als dies beispielsweise mit dem Fahrrad oder dem PKW erfolgen konnte. Das System wurde dahingehend reformiert, dass der sogenannte Flexibus rund 150 Haltestellen im Stadtgebiet anfährt, allerdings nur nach Bedarf. Damit wurde allein die Anzahl der Haltestellen um ein Mehrfaches erhöht. Der Flexibus bietet einen Stundentakt, zu bestimmten Spitzenzeiten sogar einen Halbstunden-Takt und fährt bei weitem nicht auf jeder Fahrt alle Haltestellen an Fahrgäste müssen zwischen 30 und 60 Minuten vor Fahrtbeginn ihren Fahrtwunsch über eine App oder über das Telefon kundtun, das Busunternehmen liegt aufgrund der eingegangenen Fahrtwünsche die ideale und kürzestmögliche Fahrtroute fest und fährt nur die Haltestellen an, die zum Einstieg oder Ausstieg durch die angemeldeten Fahrgäste gewünscht werden. Bei einer anderen Fahrt am selben Tag kann der Linienverlauf völlig anders aussehen, wenn an anderen Haltestellen Fahrgäste ein bzw. aussteigen wollen. Dieses flexible System führt zu spürbar kürzeren Fahrzeiten und hat zu einer deutlich erhöhten Nachfrage von Seiten der Fahrgäste geführt. Werden für eine bestimmte angebotene Fahrt überhaupt keine Fahrtwünsche angemeldet, so findet diese Fahrt auch nicht statt. Mittlerweile wird ein zweites Fahrzeug eingesetzt um die gestiegenen Fahrgastzahlen und Fahrtwünsche bewältigen zu können.

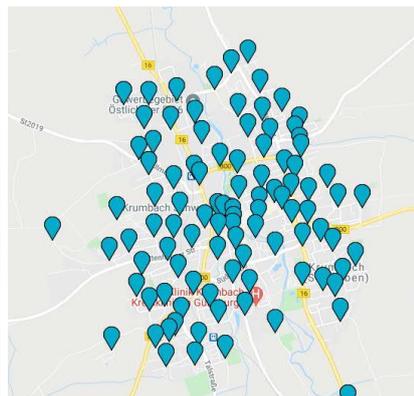


Abb. 110: Werbeplatz Flexibus Krumbach Abb. 111: Haltestellendichte Flexibus Krumbach

In kleineren Orten, wo sich die Bevölkerung kennt, kann das System der Mitfahrerbänke relativ gut funktionieren. In Adelsdorf bietet sich dies vor allem für die Fahrt zwischen den Ortsteilen und dem Kernort an, ggf. auch für Verbindungen in Nachbargemeinden wie Hallerndorf oder Pommersfelden mit sehr geringer Busanbindung. Auch eine Zusammenarbeit mit Höchststadt bietet sich an. Mit entsprechenden Schildern kann der Fahrgast dem Autofahrer schon von weitem sein Ziel anzeigen. Geeignete Standorte für Mitfahrerbänke sind die in Adelsdorf gefundenen Standorte wie z. B. am Marktplatz, lassen sich noch um weitere ergänzen. Generell kann von Mitfahrerbänken kein nennenswerter Entlastungseffekt erwartet werden. Es geht stattdessen eher um eine Mobilitäts-erweiterung für Menschen ohne PKW. Um die Akzeptanz deutlich zu erhöhen ist eine permanente Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, nicht zu Beginn des Projekts. Dennoch sind die Erfahrungen sehr unterschiedlich, in manchen Gemeinden geht die Nutzungsintensität gegen Null.



Abb. 112: Mitfahrerbank in Stammbach (LK Hof)

7.6 Sonstige Maßnahmen

Mit der Forcierung und Förderung des Home-Office-Gedankens, ggf. durch Telearbeits-Zentren mit gemeinsamer Infrastruktur soll Pendlern die Möglichkeit gegeben werden, zumindest zeitweise auf lange Wege zur Arbeit verzichten zu können. Die Gemeinde Adelsdorf kann diese nicht von sich aus veranlassen, jedoch den Anstoß z. B. in Form eines Gesprächs mit Vertretern von in Frage kommenden Unternehmen geben.

Der Ausbau von Lieferdiensten vor Ort ist ebenfalls ein Thema, das die Gemeinde nur in Kooperation mit dem Handel, aber auch mit sozialen Diensten in Gang setzen kann. In Neustadt a.d. Waldnaab wurde so ein Lieferdienst per Lastenrad bzw. mit Fahrradanhänger (jeweils mit e-Antrieb) in Zusammenarbeit von Stadt, Kolpingwerk und Arbeitsagentur ins Leben gerufen und funktioniert seit fast zehn Jahren sehr erfolgreich.

Die Gemeinde kann weitere Hilfestellung beim Ausbau des bereits bestehenden Car-Sharing Vereins in Adelsdorf leisten. Große Erfolge sollte man jedoch nicht erwarten. Die ersten zehn Mitglieder finden sich noch relativ schnell, weitere Steigerungen sind wesentlich schwieriger zu erzielen. Für ca. je zehn Mitglieder ist ein Fahrzeug vorzuhalten. Das entspricht einem Fahrzeug in der Startphase. Dies sollte, um möglichst alle Ansprüche erfüllen zu können, ein Minibus oder ein Kombi sein. Mehr Erfolg verspricht allerdings, mit mehreren Fahrzeugen einzusteigen. Nichts gefährdet ein derartiges Projekt mehr, als gleich zu Beginn Enttäuschungen zu erleben, dass wegen Reservierung und Ausbuchung kein Fahrzeug zur Verfügung. Grundsätzlich stehen zwei unterschiedliche Systeme zur Auswahl. Das großstädtisch geprägte wie share now (ehemals car to go und drive now), bei dem das Fahrzeug an einem beliebigen Ort wiederabgestellt werden kann, eignet sich nicht für die Übertragung auf kleine Gemeinden. Die Gefahr ist zu groß, dass zeitweise kein Fahrzeug mehr in Adelsdorf bereitsteht (Beispiel: Bewohner/-in von Adelsdorf fährt nach Nürnberg, stellt das Fahrzeug dort ab und nutzt später auf dem Rückweg den Zug und Linienbus). Eher für kleinere Gemeinden geeignet ist das System eines örtlichen Vereins, dessen Fahrzeuge nur den Mitgliedern zur Verfügung stehen. Aber auch hier kann das Problem entstehen, dass jemand damit nach Nürnberg zum Einkaufen fährt, das Fahrzeug dort aber fünf Stunden nicht benutzt. In dieser Zeit kann auch niemand anderer damit fahren.

Bei größeren Arbeitgebern wurde andernorts bereits das jobbike eingeführt. Mitarbeiter bekommen einen hohen Zuschuss für ein e-bike, wenn sie sich verpflichten, eine Mindestanzahl von Tagen mit dem e-bike zur Arbeit zu kommen. Die Betriebe können sich dadurch Kosten für Stellplätze auf dem Firmengelände sparen oder die dadurch evtl. freiwerdenden Flächen für bauliche Erweiterungen verwenden.

Die bundesweit bereits seit vielen Jahren durchgeführte Aktion „zu-Fuß-zur-Schule“ sollte an der Grundschule in Adelsdorf ebenfalls durchgeführt und regelmäßig wiederholt werden. Dabei geht es vor allem darum, den Elterntaxiverkehr vor der Schule spürbar zu reduzieren und damit die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die Erfahrungen zeigen, dass die Eltern in der Regel nicht mehr „erziehbar“ sind, die Kinder jedoch für solche Ideen meist sehr zu begeistern sind und entsprechenden Einfluss auf ihre Eltern nehmen können.



Abb. 113 Aktionsplakate 2010, 2015, 2017 „zu-Fuß-zur-Schule“ (Deutsches Kinderhilfswerk, VCD)

8 Fazit

Generell sollten die verkehrlichen Probleme in Adelsdorf nicht überbewertet werden, die klassischen Themen wie hohe Durchgangsverkehrsmengen, überdurchschnittliche Schwerverkehrsanteile, erhebliche Lücken im Radwegenetz und unzureichender Nahverkehr und anderes liegen in Adelsdorf in abgeschwächter Form vor. Dennoch muss festgestellt werden, dass in verschiedenen Bereichen Handlungsbedarf besteht.

- Die Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte hat nach der Abstufung der Kreisstraße erste positive Wirkungen gezeigt,
- Das Busangebot nach Erlangen und Höchststadt ist als überdurchschnittlich gut zu bezeichnen, nach Forchheim wie auch in Richtung Hallerndorf, Pommersfelden, Neustadt/Aisch und Weisendorf hingegen entspricht es nicht einmal den Mindestanforderungen. Selbst der Schülerverkehr nach Forchheim wird derzeit nur unbefriedigend gelöst. Auch innerhalb der Gemeinde sind die Ortsteile teilweise kaum angebunden. Hier wird dringend die Erprobung eines flexiblen Systems angeraten, vorerst nur auf Adelsdorfer Gemeindegebiet, da ansonsten komplizierte Vertragsverhandlungen mit dem Landkreis anstehen.
- Das Radwegenetz weist in einige Richtungen noch erhebliche Lücken auf und bedarf dringend der Ergänzung nach Norden in Richtung Aisch sowie nach Norden in Richtung Neuhaus (Unterquerung der B470).
- Für die Ortsmitte wird eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs empfohlen, um den Anwohnern des Zentrums zumindest nachts Stellplätze zur Verfügung zu stellen.
- Im Seeside ist die Situation des ruhenden Verkehrs derzeit bereits angespannt, mit einem zunehmenden Anstieg des Altersdurchschnitts der Bewohner wird sich dies nochmals verschärfen. Die beengten Verhältnisse lassen im Seeside keine Lösung mehr zu, darum müssen außerhalb des Gebiets ortsnahe Lösungen geschaffen werden.
- Der Einwohnerzuwachs durch das Seeside hat zu einer spürbaren Veränderung der Verkehrssituation im Oberdorf geführt. Nachdem die Bahnhofstraße als leistungsfähige Sammelstraße bzw. Erschließungsachse zur Verfügung steht, soll der Ziel-/Quellverkehr aller südlichen Wohngebiete (rund um die Flurstraße, Oberdorf, und Seeside) gleichmäßiger verteilt werden. Dazu wird ein System mit Einbahnregelungen zur Verkehrslenkung im Oberdorf empfohlen. Für ein derartiges System liegen zwei Varianten vor. Auch wenn Variante 2 eher empfohlen wird, steht es der Gemeinde frei, in Abstimmung mit den Anwohnern beide Varianten zu testen.
- Der Knoten der abknickenden St2264 sollte mittelfristig in einen Kreisverkehr umgebaut werden. Damit kann die Nutzung des Parkstreifens an der südlichen Ortseinfahrt der St2264 für LKW erleichtert werden sowie zur Geschwindigkeitsdämpfung beigetragen werden.
- Eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit zu Themen wie car-sharing, Mitfahrbänke, ÖPNV, zu-Fuß-zur-Schule, Lieferdienst per Lastenrad usw. ist unverzichtbar und eine dauerhafte Aufgabe.

Erläuterung:

Priorität:

N: niedrig G: gering

M: mittel M: mittel

H: hoch H: hoch

Nummer	Leitbild, Strategien und Maßnahmen	Priorität	kurzfristig bis 2 Jahre	mittelfristig 2-5 Jahre	langfristig über 5 Jahre
1. Fließender Verkehr: Maßnahmen im Detail					
1.1	Hauptstraßennetz				
a	Umbau des Knotens St2264/Erlanger Straße in Kreisverkehr	M		x	
b	Umbau der Einmündung der St2264 in die B470 in Kreisverkehr	M			x
1.2	Erschließungsstraßennetz				
a	Ausbau der Straßen im Oberdorf	H		x	
1.3	Verkehrsrechtliche Maßnahmen				
1.3.1	Einbahnstraßen				
a	Oberdorf	N	x		
1.3.2	Diagonalsperren				
a	Maria-Ludwig-Straße/Beethovenstraße mit Furt für Radfahrer	H	x		
b	Maria-Ludwig-Straße/Peter-Rosegger-Straße mit Furt für Radfahrer	H	x		
1.3.3	Sperrung eines Straßenabschnitts				
a	Sperrung der Schlesierstraße zw. Maria-Ludwig-Str. und Bahnhofstraße für Kfz-Verkehr	H	x		
1.4	Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung				
a	Sanierung der ERH35 Neuhaus-Heppstädt	M		x	
2. Radverkehr: Maßnahmen im Detail					
2.1	Verbesserung der Verkehrssicherheit				
2.1.1	Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30				
a	Flurstraße auf gesamter Länge	H	x		
b	Aischer Hauptstraße (ERH16)	H	x		
c	Aischer Straße in Adelsdorf (ERH16)	H	x		
d	gesamte Ortsdurchfahrt Neuhaus (ERH16)	H	x		
e	Ortsdurchfahrt Heppstädt und Wiesendorf	H	x		
2.1.2	Bau von Radwegen				
a	verlängerte Flurstraße	H	x		
b	Aischer Straße in Höhe Aischbrücke oder c	H	x		
c	Sleg über Aisch in Höhe Fischerweg mit Anschluss an Sportplätze und Schule via Reutgraben	H	x		
2.1.3	Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen)				
a	Bahnhofstraße	M	x		
b	Flurstraße	M	x		
2.1.4	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)				
a	Obere Bachgasse	M	x		
b	Konrad-Adenauer-Straße	M	x		
c	Parkstraße	M	x		
d	Schlesierstraße	M	x		
e	Schulstraße	M	x		
2.1.5	Mittelinsel als Querungshilfe				
a	Höchstädter Straße in Höhe Schule/Aischgrundhalle, ggf. mit Lichtsignalanlage	H	x		
b	Wiesendorf südlicher Ortseingang	M		x	
2.2	Schaffung von Netzverknüpfungen				
a	nördlich Spielplatz zw. Ziegenangerweg und Hochstraße	M		x	
b	Aisch-Adelsdorf über Reutgraben	H		x	
c	nördlich DJK-Sportplätze in Ost-West-Richtung	H		x	
d	ehem. Bahntrasse östlich von Wiesendorf	N		x	
3. Ruhender Verkehr: Maßnahmen im Detail					
3.1	Anwohnerparken im Ortskern				
a	Überprüfung Anwohnerausweise in Relation zur Stellplatzanzahl	M		x	
b	Anwohnerparken Untere Bachgasse zumindest nachts	N		x	
3.2	Erweiterung des Stellplatzangebots				
3.2.1	Bau neuer Stellflächen Ortsmitte				
a	ggf. zw. Unterer Bachgasse und Friedhof	M		x	
3.2.2	Erweiterung/Erhöhung der Stellplatzanzahl				
a	Erhöhung der Stellplatzzahl für das Seeside südlich der Albert-Schweitzer-Straße	M		x	
b	Erhöhung der Stellplatzzahl für das Seeside ggf. auf Areal Bahnhofstraße 38	M		x	
4. Öffentlicher Personennahverkehr: Maßnahmen im Detail					
4.1	Angebot Linienverkehr				
a	Taktverdichtung von/nach Forchheim	H	x		
4.2	Angebot Linienverkehr				
a	Prüfung Flexibussystem für Adelsdorf incl. Ortsteile	H	x		
b	Prüfung Flexibussystem Übernahme auf Nachbargemeinden	M		x	
5. Sonstiges: Maßnahmen im Detail					
a	Werbeaktion für Mitfahrerbanke	H	x		
b	Anstoß Aktion "zu-Fuss-zur-Schule"	H	x		
c	Ausbau car-sharing	H	x		
d	Anstoß Lastenradverleih	H	x		