



# Stadt Herrieden

## Verkehrskonzept Kernstadt 2009

Teil B: Ausarbeitung Verkehrskonzept  
Prognose 2025 und Umlegung



# **Stadt Herrieden**

## **Verkehrskonzept Kernstadt 2009**

Teil B: Ausarbeitung Verkehrskonzept Kernstadt  
Prognose 2025 und Umlegungen

**DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Aalen/Stuttgart

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Herrieden  
Herrnhof 10  
91567 Herrieden

### **Auftragnehmer**

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon (0 73 61) 57 07-0  
Telefax (0 73 61) 57 07-77  
Internet: [www.brenner-ingenieure.de](http://www.brenner-ingenieure.de)  
E-Mail: [info@brenner-ingenieure.de](mailto:info@brenner-ingenieure.de)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Dipl.-Ing. Torsten Brenner

Aalen, 15.05.2009

Teil A:	Vorgezogene Bearbeitung Altstadt	vom 23.11.2007
Teil B:	Ausarbeitung Verkehrskonzept Kernstadt Kurzbericht:	vom 20.08.2008

**INHALT**

1	AUFGABENSTELLUNG	1
2	ERMITTLUNG DER PROGNOSE-VERKEHRSELASTUNGEN 2025	3
	2.1 Allgemeine Verkehrsprognose	3
	2.2 Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung	4
3	PLANUNGS-NETZFÄLLE	8
	3.1.1 Planungs-Netzfall 1	8
	3.1.2 Planungs-Netzfall 2	8
	3.1.3 Planungs-Netzfall 3	8
4	WIRKUNGSERMITTLUNG	9
	4.1 Umlegung der Netzfälle	9
	4.1.1 Umlegung des Planungs-Netzfalls 1	9
	4.1.2 Umlegung des Planungs-Netzfalls 2	10
	4.1.3 Umlegung des Planungs-Netzfalls 3	11
	4.2 Bewertung der Planungs-Netzfälle	12
5	FAZIT UND EMPFEHLUNG	14



## 1 AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Herrieden ist in der engen Altstadt durch den Verkehr der Staatsstraßen St 2248 (in Nord-Süd-Richtung) und St 2249 (in Ost-West-Richtung) stark belastet. Vor allem die Überlagerung beider Staatsstraßen im Bereich Vordere Gasse und Marktplatz beeinträchtigt die innerstädtische Entwicklung und führt durch die konkurrierenden Funktionen Einkaufen / Aufenthalt einerseits und Verkehr andererseits immer wieder zu kritischen Situationen.

In den vergangenen Jahren wurde die Münchner Straße am Nordrand der Altstadt zwischen der Ansbacher Straße und der Bahnhofstraße leistungsfähig ausgebaut, da sie die Erschließung von Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Einkaufsmärkten zu übernehmen hat. Sie bietet sich als qualifizierte Verkehrsachse zur Entlastung der Altstadt vom Verkehr an. Alternativ ist auch eine Verkehrsführung über die Hohenberger Straße und die Industriestraße denkbar. Durch beide Varianten ist eine verkehrsgerechte, altstadtnahe Straßenverkehrsverbindung vorhanden.

Darüber hinaus steht mit dem Straßenzug Stegbruck - Schernberg - Am Wasserturm - Nürnberger Straße - Industriestraße ein Dreiviertelring um die Innenstadt zur Verfügung, der zur Verkehrsverteilung ebenfalls herangezogen werden kann. In jedem Fall ist jedoch eine unnötige Belastung von sensiblen Stadtbereichen zu vermeiden.

Es ist deshalb in mehreren Schritten zu überprüfen, welche

- Verkehrsführung eine nachhaltige Entwicklung von Herrieden fördert,
- Verkehrslenkungsmaßnahmen kurz-, mittel- oder langfristig zu ergreifen sind,
- Netzergänzungen mittel- oder langfristig notwendig werden und welche
- Optionen sich hierdurch für den zentralen Altstadtbereich ergeben.

Ergänzend zum 1. Teil der Untersuchung „Teil A: Vorgezogene Bearbeitung Altstadt“ erfolgt im vorliegenden Teil B die Ausarbeitung auf Grundlage einer ersten Verkehrsprognose für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der bis dahin zu erwartenden maximalen Auf siedelungen und struktureller Veränderungen. Dabei werden drei abgestimmte Umfahrvarianten unter Prognoseverkehr untersucht.

Aufbauend auf den Untersuchungen zu den Zwischenberichten „Verkehrskonzept 2007 - Stand November 2007“ und „Verkehrskonzept Kernstadt 2008 - Teil B. Kurzbericht: Analyse und Prognose“ vom August 2008 sollte der Prognosehorizont auf das Jahr 2025 ausgeweitet und die den Prognoseverkehren zugrundeliegenden Aufsiedlungsannahmen entsprechend der tatsächlich zu beobachtenden Siedlungsentwicklung in Herrieden angepasst werden. Diese neuen Annahmen bilden die Grundlage für die in diesem Bericht vorliegenden Netzfalluntersuchungen.

## 2 ERMITTLUNG DER PROGNOSE-VERKEHRSELASTUNGEN 2025

### 2.1 Allgemeine Verkehrsprognose

Im Rahmen der Untersuchung sollen die durch die Planfälle eintretenden Veränderungen ermittelt werden. Der allgemeine Faktor für die Hochrechnung der Belastungen im Status Quo auf die zu erwartenden Verkehrsmengen im Jahr 2025 wurde aus den Prognosen der Jahresfahrleistung und der Pkw-Dichte der Shell-Studie, sowie statistischen Daten für den Landkreis Ansbach und den Regierungsbezirk Mittelfranken ermittelt:

#### Bevölkerungsentwicklung:

Bezugsgebiet	Einwohner 2007 <sup>1</sup>	Einwohner 2025 <sup>2</sup>	Veränderung	Faktor
Landkreis (mit kreisfreier Stadt) Ansbach	224.676	220.800	- 3.876 Ew.	0,98
Regierungsbezirk Mittelfranken	1.712.622	1.712.300	- 322 Ew.	1,00
				<b>0,99</b>

#### Mobilitäts-Prognose<sup>3</sup>:

	2007	2025	Faktor
Pkw-Dichte (BRD) [Pkw / 1.000 Ew.]	683	742	1,09
Durchschnittl. Jahresfahrleistung / Pkw	11.290	10.690	0,95
			<b>1,036</b>

<sup>1</sup> Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: GENESIS-Online, Bevölkerungsstand am Stichtag 01.01.2007.

<sup>2</sup> Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2025 - Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 537, München 2007 (Prognosevariante W1a)

<sup>3</sup> Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Flexibilität bestimmt Motorisierung, Hamburg 2004

Aus den Teilaspekten Bevölkerungsprognose und Mobilitäts-Prognose wurde der **Gesamtfaktor von 1,03** für die Verkehrszunahme von 2007 / 2008 bis 2025 errechnet.

Dieser Faktor wurde auf den Bestandsverkehr zur Hochrechnung auf die Prognosewerte 2025 ohne Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung angewendet.

## 2.2 Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung

Zur Abbildung des zu erwartenden gesamtstädtischen Verkehrsaufkommens der Kernstadt Herriedens im Jahr 2025 wurde das Netzmodell um auf Grundlage der bestehenden Bauleitplanung zu erwartenden Aufsiedelungen ergänzt. Im Gegensatz zum bisherigen Ansatz<sup>4</sup> wird auf Grund der bisherigen Dynamik nicht mehr davon ausgegangen, dass alle durch die Bauleitplanung angebotenen Wohnungsbauflächen bis zum Jahr 2025 tatsächlich aufgesiedelt werden.

ANL. 1 Die dabei berücksichtigten Aufsiedelungen im Stadtgebiet sind (siehe Anlage 1):

- Fläche 1: Allgemeines Wohngebiet (WA) nördlich der Nürnberger Straße
- Fläche 2: Allgemeines Wohngebiet (WA) nordöstlich des Stadtgebietes
- Fläche 3: Gewerbegebiet (GE) südöstlich des Stadtgebietes
- Fläche 4: Mischgebiet (MI) südlich der Neunstetterstraße
- Fläche 5: Gewerbegebiet (GE) südlich der Neunstetterstraße

ANL. 2 Um der tatsächlichen Siedlungsentwicklung Herriedens möglichst nahe zu kommen, wurden drei unterschiedlich stark ausgeprägte Szenarien entwickelt. Dabei wurde anhand der Baulandflächen und der geplanten Nutzungen die Anzahl der Einwohner und Arbeitsplätze nach dem Abschätzverfahren von Bosserhoff ermittelt. Es wurden jeder Nutzung flächenbezogene Werte für das Verkehrsaufkommen im Einwohner- und Beschäftigten- und Kundenverkehr zugeordnet. In Abhängigkeit von Lage und Dichte der Nutzung variieren die ansetzbaren Werte innerhalb von Spannweiten. Für diese Untersuchung wurden abgestimmte Werte innerhalb der Bandbreiten angesetzt. Die so erzeugten Verkehre wurden entsprechend der bei den Erhebungen erfassten Verteilungen auf den überörtlichen Quell- und Zielverkehr, sowie auf den Binnenverkehr in der Kernstadt umgelegt. Die drei Szenarien variieren im Grad der bis zum Jahr 2025 zu erwartenden Aufsiedelung:

<sup>4</sup> „Verkehrskonzept Kernstadt 2008 - Teil B. Kurzbericht: Analyse und Prognose; Prognose bis 2020

- **Szenario 1** ("Maximalaufsiedelung") geht wie die bisherige Berechnung bis 2020 davon aus, dass alle im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Neubaugebiete bis zum 2025 zu 100 % aufgesiedelt sein werden. Bei diesem Szenario gibt die zur Verfügung stehende Neubaufäche den Bevölkerungszuwachs vor. Im Maximalszenario nimmt die Bevölkerung der Kernstadt um 1.062 Einwohner bis zum Jahr 2025 zu und es werden ca. 3.700 neue Pkw-Fahrten / 24 h erzeugt. Im Lkw-Verkehr entstehen ca. 250 zusätzliche Fahrten / 24 h gegenüber dem Status Quo.
- **Szenario 2** ("Trend Herrieden") folgt der bisherigen Bevölkerungsentwicklung der Herriedener Kernstadt in den vergangenen Jahren und setzt diese fort. Dies entspricht einem Bevölkerungszuwachs von durchschnittlich 0,53 % pro Jahr und einer Zunahme um 415 Einwohner bis zum Jahr 2025. Bei diesem Szenario werden die im Flächennutzungsplan angebotenen Neubaufächen nur teilweise aufgesiedelt. Das Wohngebiet im Nordosten des Stadtgebietes wird bis zu 65 %, das nördlich der Nürnberger Straße bis zu 15 % aufgesiedelt. Das "Trend Herrieden" stellt das mittlere Szenario dar und ist mit ca. 2.190 zusätzlichen Pkw-Fahrten / 24 h und ca. 200 Lkw-Fahrten / 24 h das wahrscheinlichste der drei Szenarien.
- Das **Szenario 3** ("Trend Region") nimmt die tendenzielle Entwicklung des Landkreises auf. Es geht von einem Wachstum von 3,7 % bis zum Jahr 2020 aus. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 0,28 %. Würde die Stadt Herrieden in gleichem Maße wie die Region wachsen, dann hätte die Kernstadt bis zum Jahr 2025 einen Bevölkerungszuwachs von 214 Einwohnern zu verzeichnen. Dieses Szenario stellt die Minimal-Entwicklung dar.

In Abstimmung mit der Stadt Herrieden wurde für die Verkehrsprognose das Szenario 2 („Trend Herrieden“) als Grundlage für die Verkehrserzeugung durch weitere Aufsiedelungen gewählt.

Das geplante Gewerbegebiet „Esbach“ nördlich der Autobahn A 6 spielt keine separat zu betrachtende Rolle für de Verkehr der Kernstadt Herriedens.

ANL. 3

Auf Grund seiner Lage unmittelbar nördlich von Herrieden muss das Factory-Outlet-Center „Carlo Colucci“ neben den unmittelbar am Rande der Kernstadt gelegenen Neubaugebieten als Verkehrserzeuger betrachtet werden. Aus den Unterlagen zum Raum-

ordnungsverfahren<sup>5</sup> geht aus dem Abschnitt „Verkehrsprognose“ (S. 32) ein an anderen Fabrikverkäufen und Factory-Outlet-Centern abgeleitetes Verkehrsaufkommen von 1.625 Kunden / Tag hervor. Diese Angabe wurde anhand der in Anlage 5.2 dargestellten Verkehrserzeugung nach Bosserhoff überprüft. Nach Bosserhoff wurde ein Kundenaufkommen von 2.424 Kunden / Tag und insgesamt 1.895 Kfz-Fahrten / Tag ermittelt. Um eine abgesicherte Datengrundlage zu verwenden, wurden die in der vorliegenden Untersuchung ermittelten, höheren Werte bei der Modellbearbeitung verwendet.

Zur Verteilung der Verkehre wurden die Annahmen aus der Untersuchung zur Raumordnungsverfahren übernommen. Diese geht davon aus, dass 50 % der Kunden aus der Region kommen. Hiervon kommen 75 % über die Autobahn und 25 % über das sonstige Straßennetz. 50 % hiervon kommen aus Richtung Süden und durchfahren somit die Kernstadt Herriedens auf der St 2248 als Durchgangsverkehr zum Outlet-Center.

Dieser Durchgangsverkehr von verbleibenden 118 Kfz / 24 h (entspricht 6,25 % des Verkehrsaufkommens des Factory-Outlet-Centers) wurde zu jeweils der Hälfte auf die St 2248 aus Süden und die St 2249 aus Osten aufgeteilt. Die rechnerische Belastung des innerstädtischen Straßennetzes durch das Factory-Outlet-Center ist somit gering.

ANL. 4 Die Anlage 4 stellt das Prognoseverkehrsnetz 2025 unter Berücksichtigung des allgemeinen Verkehrszuwachses, sowie aller bis zu diesem Horizont realisierten, durch Vorhaben der Bauleitplanung zusätzlichen Verkehre dar. Dies stellt den Planungsbezugsfall als Vergleichsbasis für die zu untersuchenden Planfälle dar.

ANL. 5 In Anlage 5.1 sind zum Vergleich die Analyseverkehrsbelastungen aus dem Jahr 2007 / 2008 dargestellt. Die Anlage 5.2 zeigt die Verkehrszunahmen vom Analysezeitpunkt bis zum Jahr 2025.

Durch die allgemeine Verkehrszunahme und auf Grund von Neuverkehren durch die Aufsiedelungen erfährt das Straßennetz von Herrieden eine Verkehrszunahme von ca. 9 % im Durchgangsverkehr und ca. 12 % in Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.

<sup>5</sup> Planungsbüro Vogelsang, Büro Planwerk und Landschaftsplanung Fuchs: Projektunterlagen für ein Raumordnungsverfahren (ROV) FOC „CARLO COLUCCI“, Stand 12/2007

Die Mehrbelastung im Jahr 2025 variiert gegenüber dem Bestand 2007 / 2008 je nach Straßenzug und Aufsiedelungseinfluss zwischen ca. 8 % und 51 %. So wird die Augsburger Straße um ca. 10 %, die Nürnberger Straße zwischen ca. 20 % und 23 %, die Neunstetter Straße zwischen 15 % und 21 % und die Hohenberger Straße um bis zu 51 % mehr befahren als zum Analysezeitpunkt.

### 3 PLANUNGS-NETZFÄLLE

Die Analyse des Verkehrs in Teil A „Vorgezogene Bearbeitung Altstadt“ dieser Untersuchung hatte zum Ergebnis, dass die zentralen Bereiche der historischen Stadtmitte Herriedens stark vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation, sowie in West-Süd- und Ost-Süd-Relation belastet sind. Grund dafür ist die bisher fehlende Alternative zur nach Süden gerichteten St 2248.

ANL. 6 In Abstimmung mit der Stadt Herrieden wurden drei Planungs-Netzfälle (siehe Anlage 6) erarbeitet, welche im Folgenden auf ihre Entlastungswirkung zu Gunsten der Altstadt, sowie des übrigen Kernstadtgebietes zu untersuchen und zu bewerten sind.

#### 3.1.1 Planungs-Netzfall 1

Der Planfall 1 sieht eine ca. 700 m lange Umfahrung der Altstadt vor. Diese liegt unmittelbar westlich der bisherigen Führung der St 2248 und schließt südlich an den Knotenpunkt Neunstetterstraße / Ansbacher Straße an.

#### 3.1.2 Planungs-Netzfall 2

Im Planungs-Netzfall 2 ist eine Ostumfahrung der Kernstadt Herriedens mit Anschlüssen an die St 2248 im Süden, die Rother Straße im Südosten, die St 2249 im Osten und die Nürnberger Straße im Nordosten, sowie die St 2248 im Norden vorgesehen. Auf einer Länge von insgesamt ca. 5,1 km soll diese Variante die starken Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation außerhalb des Stadtgebietes führen und außerdem die Verkehre von Norden nach Osten, sowie Teile der Quell- und Zielverkehre in das östliche Kernstadtgebiet aufnehmen.

#### 3.1.3 Planungs-Netzfall 3

Mit dem Planungs-Netzfall 3 wird die Variante einer Südumfahrung der Kernstadt untersucht. Diese ca. 2,7 km lange Ost-West-Verbindung zwischen der Rother Straße im Osten und der GVS nach Stegbruck im Westen mit Anschluss an die südliche St 2248 soll die Verkehre in Ost-West-Relation, sowie die Verkehre in Nord-Süd-Relation (über die bestehende Verbindungsstraße Stegbruck - Schernberg) aufnehmen.

## 4 WIRKUNGSERMITTLUNG

### 4.1 Umlegung der Netzfälle

Die Umlegung der Netzfälle im Modell erfolgt unter den folgenden Prämissen:

- Auf allen Neubaustrecken kann auf Grund der weitestehenden Anbaufreiheit und des angenommenen entsprechend guten Ausbaus die Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren werden.
- Die Umfahrrouten sind an den Knotenpunkten im Streckenverlauf bevorrechtigt, d. h.:
  - St 2248 (Nord) / Umfahrung: Abknickende Vorfahrt Norden nach Osten
  - Umfahrung / Nürnberger Straße: Umfahrung bevorrechtigt
  - Umfahrung / St 2249 (Ost): Umfahrung bevorrechtigt
  - Umfahrung / St 2248 (Süd): Abknickende Vorfahrt Osten nach Süden (im NF 2), bzw. Abknickende Vorfahrt Weste nach Süden (im NF 3)
  - Umfahrung / GVS nach Stegbruck: Abknickende Vorfahrt Osten nach Norden
- Begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Kernstadt oder der Altstadt wurden ergänzend modelliert.

#### 4.1.1 Umlegung des Planungs-Netzfalls 1

ANL. 7.1 Die Umfahrung der Altstadt im Planungsnetzfall 1 wird von ca. 4.100 Kfz / 24 h angenommen. Dabei wird der komplette Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation, der Ost-Süd-Relation und der West-Süd-Relation, sowie der über die St 2248 nach Süden gerichtete Quell- und Zielverkehr aufgenommen.

Die Entlastung auf dem umfahrenen Teil der St 2248 und dem südlichen Bereich des Marktplatzes beträgt ca. 4.100 Kfz / 24 h. Bei einem noch verbleibenden Verkehr von ca. 1.800 Kfz / 24 h profitiert der südliche Bereich des Marktplatzes am meisten von dieser Maßnahme. Die Vordere Gasse wird um bis zu 3.000 Kfz / 24 h entlastet.

Weitere Entlastungen finden auf der Bahnhofstraße, sowie im östlichen Teil der Münchner Straße auf Grund von nachgeordneten Verlagerungen statt. Die Münchner Straße nördlich der Altstadt wird auf Grund dieser Verlagerungen mehr belastet, da Fahrten aus den südöstlichen Stadtbereichen auf die St 2248 nach Süden nicht mehr durch die Altstadt, sondern über die Münchner Straße zur neuen Anbindung der St 2248 an das Stadtgebiet verlaufen. Auf das westliche und nördliche Stadtgebiet hat diese Planungsvariante keinen Einfluss.

ANL. 7.2 Das Differenznetz zwischen dem Prognosebezugsfall und dem Planungs-Netzfall 1 ist in Anlage 7.2 dargestellt.

#### **4.1.2 Umlegung des Planungs-Netzfalls 2**

ANL. 8.1 Die Ostumfahrung Herriedens im Planungs-Netzfall 2 wird je nach Streckenabschnitt von ca. 1.750 Kfz / 24 h (im Süden) bis zu 4.200 Kfz / 24 h (im nördlichen Abschnitt der Umfahrung) angenommen.

Durchgangsverkehre in der Nord-Ost-Relation (ca. 450 Kfz / 24 h) und der Süd-Ost-Relation (ca. 150 Kfz / 24 h) werden von der Umfahrung vollständig aufgenommen.

In der West-Ost-Relation des Durchgangsverkehr spielt die Umfahrung keine Rolle. Dieser Verkehr befährt weiterhin die Neunstetterstraße durch die Kernstadt.

Der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation Ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der Ortsdurchfahrt (Ansbacher Straße) bzw. in der Altstadt wird die Umfahrung vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Relation jedoch nicht ausreichend angenommen, da diese einen Umweg von ca. 2,5 km gegenüber der Ortsdurchfahrt bedeutet.

Maßgebliche Entlastungen bringt die Umfahrung neben den von und nach Osten gerichteten Durchgangsverkehren vor allem bei den Quell- und Zielverkehren von und zu den Wohnquartieren im Nordosten der Kernstadt, sowie von und zu dem Gewerbe- und Industriegebiet im Südosten.

In der Altstadt Herriedens bewirken die Maßnahmen des Planungs-Netzfalls 2 Entlastungen entlang der Vorderen Gasse (ca. -350 Kfz / 24 h) und der Fronveststraße

(ca. -150 Kfz / 24 h), sowie im Bereich des südlichen Marktplatzes (ca. -1.750 Kfz / 24 h). Mit ergänzenden, verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Altstadt wird der Entlastungseffekt weiter verstärkt.

In den Bereichen außerhalb der Altstadt werden vor allem die Bahnhofstraße (ca. -1.200 Kfz / 24 h), sowie die Münchner Straße (bis zu ca. -1.600 Kfz / 24 h) und die Nürnberger Straße (zwischen -1.800 Kfz / 24 h und -3.950 Kfz / 24 h im Norden) entlastet.

ANL. 8.2 Differenznetz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planungs-Netzfall 2 ist in Anlage 8.2 dargestellt.

#### 4.1.3 Umlegung des Planungs-Netzfalls 3

ANL. 9.1 Der Planungs-Netzfall 3 wird als Südumfahrung Herriedens im westlichen Streckenabschnitt von ca. 2.400 Kfz / 24 h und im östlichen Abschnitt von ca. 2.650 Kfz / 24 h angenommen.

Die dominanten Durchgangsverkehre in der Nord-West-Relation werden zum größten Teil über die Umfahrung Schernberg - Stegbruck und den westlichen Teil der Südumfahrung aufgenommen (ca. 800 Kfz / 24 h). Die restlichen ca. 400 Kfz / 24 h durchfahren weiter die Ortsdurchfahrt entlang der St 2248.

Auch die Verkehre in Ost-West-Relation werden mit ca. 220 Kfz / 24 h ebenso vollständig auf die Südumfahrung verlagert wie die Verkehre in Süd-Ost- (ca. 150 Kfz / 24 h) und Süd-West-Relation (ca. 120 Kfz / 24 h).

In der Altstadt führt diese Variante der Umgehungsstraße zu Entlastungen auf dem südlichen Marktplatz (ca. - 3.250 Kfz / 24 h), in der Vorderen Gasse (ca. - 2.550 Kfz / 24 h), entlang der Fronveststraße (ca. - 150 Kfz / 24 h) und am Herrnhof und der Bahnhofstraße (ca. - 2.000 Kfz / 24 h). Mit ergänzenden, verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Altstadt kann dieser Entlastungseffekt noch verstärkt werden.

Außerhalb der Altstadt wird die Neunstetterstraße zwischen ca. 900 Kfz / 24 h und 1.600 Kfz / 24 h entlastet. Auch die Ansbacher Straße erfährt eine Entlastung um ca.

800 Kfz / 24 h, welche jedoch zu Lasten der Umfahrung Stegbruck - Schernberg mit einer Verkehrszunahme in gleichem Umfang geht. Weiterhin sind Entlastungswirkungen auf der Münchner Straße und der Hohenberger Straße zu verzeichnen. Die Industriestraße als Teilstück der Südumfahrung erfährt eine Verkehrszunahme in Höhe von 1.000 Kfz / 24 h bis zu ca. 2.650 Kfz / 24 h.

ANL. 9.2 Das Differenznetz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Planungs-Netzfall 3 ist in Anlage 9.2 dargestellt.

#### 4.2 Bewertung der Planungs-Netzfälle

Die Umfahrungsvarianten der Planungs-Netzfälle werden unterschiedlich stark angenommen. Die kleinräumige Umfahrungsvariante des Netzfalls 1 nimmt mit einer Entlastung von 4.100 Kfz / 24 h auf dem Marktplatz den nach Süden gerichteten Durchgangsverkehr am besten auf. Sie entlastet die Altstadt (Marktplatz 4.100 Kfz / 24 h, Vordere Gasse ca. 3.000 Kfz / 24 h) quantitativ am deutlichsten. Für die weitere Kernstadt, insbesondere für die Nürnberger Straße hat diese Variante dagegen keine positiven Effekte. Die Variante 1 erfordert die kürzeste Neubaustrecke aller drei Varianten. Sie stellt in ihrer Lage im Altmühltal unmittelbar südöstlich der Altstadt jedoch einen erheblichen Eingriff in Bezug auf Natur, Landschaft und die noch vorhandene historische Stadtansicht dar.

Die Ostumfahrung der Kernstadt des Planungs-Netzfalls 2 nimmt je nach Abschnitt zwischen ca. 1.750 Kfz / 24 h und 4.200 Kfz / 24 h auf. Durchgangsverkehre werden nur in der Nord-Ost-Relation aufgenommen. Die Entlastungswirkungen für das Wohngebiet entlang der Nürnberger Straße sind mit bis zu ca. 3.950 Kfz / 24 h erheblich. Auch entlang der Münchner Straße und der Hohenberger Straße sind Entlastungen zu verzeichnen. Die Wirkungen im Bereich der Altstadt sind mit - 1.750 Kfz / 24 h auf dem Marktplatz jedoch geringer als in den beiden anderen Varianten. Mit einer Neubaulänge von ca. 5,1 km stellt diese Variante den größten baulichen Aufwand dar.

Die im Planungs-Netzfall 3 untersuchte Südumfahrung Herriedens wird abschnittsweise von ca. 2.400 Kfz / 24 h bis zu 2.650 Kfz / 24 h angenommen. Im Bereich der Altstadt bewirkt diese Variante eine Entlastung von ca. 3.250 Kfz / 24 h auf dem Marktplatz und von ca. 2.550 Kfz / 24 h im Bereich der Vorderen Gasse. Damit bietet sie nach der Vari-

ante 1 die zweitbeste Entlastungswirkung in der historischen Altstadt. Ferner profitiert die Neuenburger Straße von einer Entlastung um bis zu 1.600 Kfz / 24 h und die Augsburger Straße um bis zu 800 Kfz / 24 h. In den nordöstlichen Wohngebieten entlang der Nürnberger Straße ist die Entlastungswirkung dagegen sehr gering. Die Länge der im Planungs-Netzfall 3 notwendigen Straßenneubauten beträgt ca. 2,7 km.

Die Wahl einer geeigneten Variante ist auf Grund der räumlich sehr unterschiedlichen Wirkungen von den gewünschten Entlastungszielen abhängig:

Eine städtebaulich verträgliche Entlastung der Altstadt, sowie von Teilen der (hauptsächlich östlichen) Kernstadt wird mit der Netzfall-Variante 2 erreicht.

Erhebliche Entlastungen in den Wohngebieten entlang der Nürnberger Straße können mit der Netzfall-Variante 3 erreicht werden.

Die Variante 1 wird auf Grund ihrer extrem kleinräumlichen, nur auf die Altstadt bezogenen Wirkung in Verbindung mit den oben aufgeführten Nachteilen nicht empfohlen.

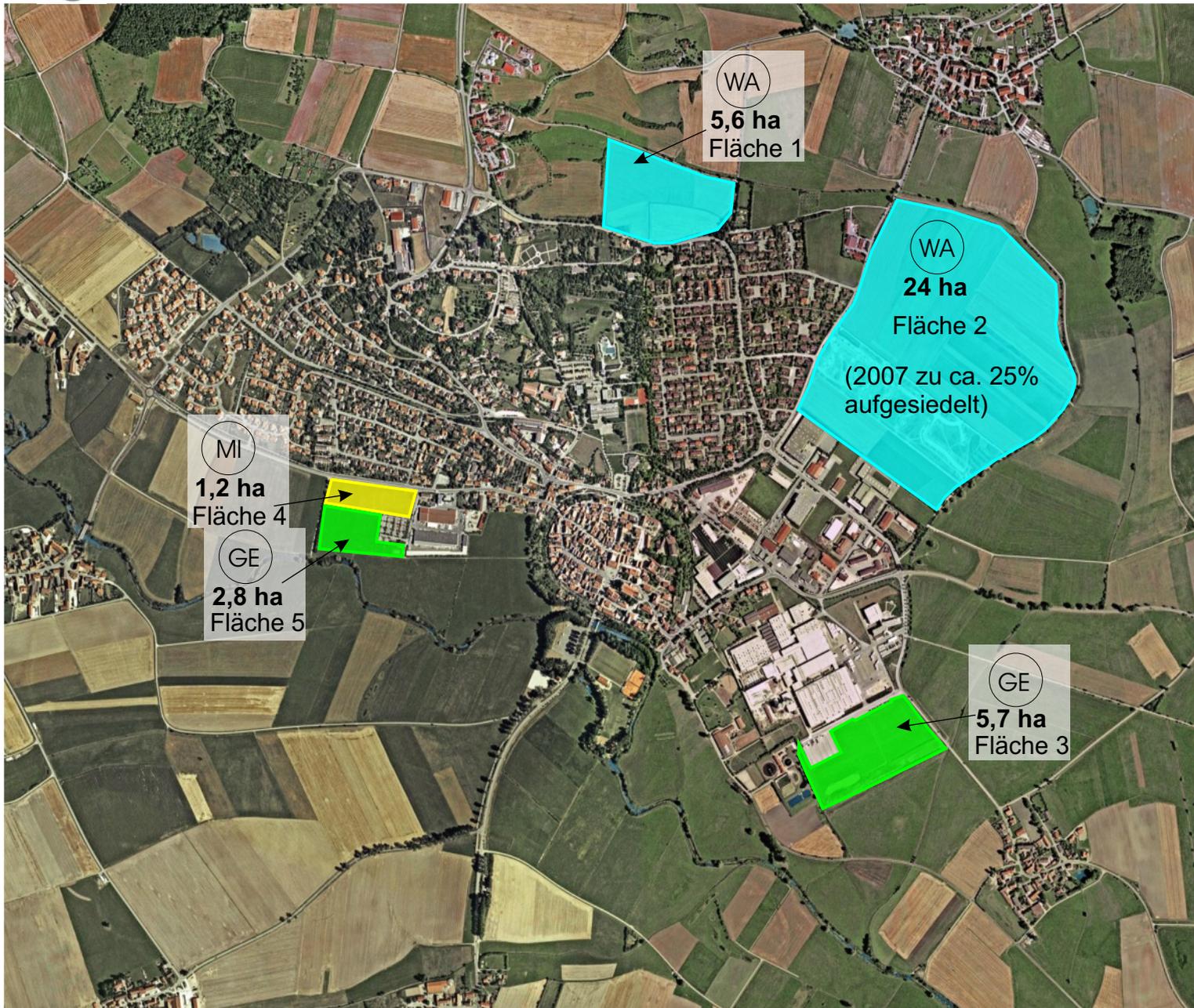
## 5 FAZIT UND EMPFEHLUNG

Auf Grund ihrer nur sehr kleinräumigen Verkehrswirksamkeit in der Kernstadt Herriedens und der erheblichen negativen Auswirkungen auf das Stadtbild sowie auf die natürlichen Flußauen der Altmühl wird die Variante des Planungs-Netzfalls 1 zur nachhaltigen Entlastung des Stadtgebietes nicht empfohlen.

Die entlastenden Wirkungen der Planungs-Netzfälle 2 und 3 im Kernstadtgebiet sind dagegen weitgreifender. So wird im Netzfall 2 neben der Altstadt auch die Nürnberger Straße erheblich entlastet. Im Netzfall 3 profitiert neben der Altstadt die Neuendorfer Straße von einem Verkehrsrückgang. Die Nürnberger Straße erfährt im Netzfall 3 keinerlei Entlastung.

Auf Grund der bei der Bürgerbeteiligung im Oktober 2008 starken, subjektiven Belastung der Anwohner durch den Verkehr auf der Nürnberger Straße, sowie auf Grund der geringen direkten Wohnbebauung entlang der Neuendorfer Straße, wird die Variante des Planungsnetzfalls 2 (Süd-Ostumfahrung) als verfolgenswerteste Variante empfohlen.

# Anlagen



## Aufsiedelungen im Kernstadtgebiet Herriedens bis 2020

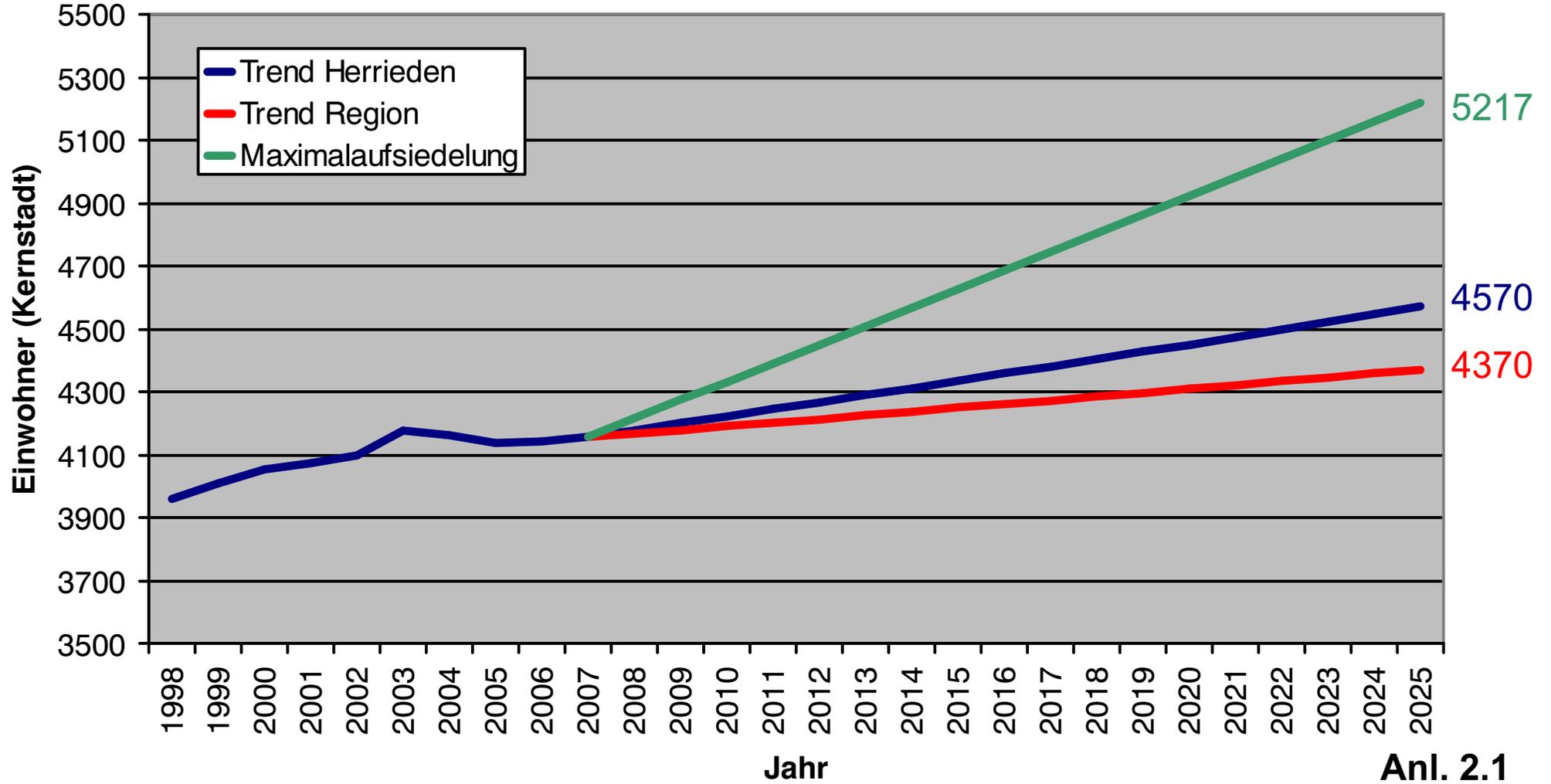


Anl. 1





### Bevölkerungsszenarien



Anl. 2.1





## Szenario 1 Maximalaufsiedelung

### Verkehrserzeugung im Pkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Gesamt-fläche ca. [ha]	Aufsiedelung 2007	Aufsiedelung 2025	Zunahme [ha]	Einwohner je ha *	Arbeitsplätze je ha *
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	5,60	0%	100%	5,60	45	0
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	24,00	30%	100%	16,80	45	0
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0%	100%	5,70	0	90
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	1,20	0%	100%	1,20	45	75
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	2,80	0%	50%	1,40	0	90

Fläche Nr.	Beschreibung	Zunahme Einwohner	Zunahme Arbeitsplätze	Wegehäufigkeit / Person / 24 h **	Pkw-Anteil ***	Pkw-Besetzungsgrad *	Pkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	252	0	3,5	70%	1,2	515
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	756	0	3,5	70%	1,2	1544
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	0	513	3,3	70%	1,1	1077
4 Gewerbanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	0	90	3,3	70%	1,1	189
4 Wohnanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	54	0	3,5	70%	1,2	110
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	0	126	3,3	70%	1,1	265

\*) Freistehende EFH, mittlerer Ansatz der Bandbreite.

\*\*) Bei Gewerbe einschließlich Kundenverkehr.

\*\*\*) Ansatz für Gebiete in vorwiegend ländlich geprägten Gemeinden ohne ausgeprägte ÖPNV-Infrastruktur.

### Verkehrserzeugung im Lkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Zunahme Fläche [ha]	Zunahme Einwohner	Lkw-Fahrten / ha / 24 h *	Lkw-Fahrten / Einwohner	Lkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	5,60	252	/	0,05	12,6
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	16,80	756	/	0,05	37,8
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0	25	/	143
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	1,20	54	15	0,05	21
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	1,40	0	25	/	35

\*) Mittlerer Ansatz der Bandbreite.

Anl. 2.2





## Szenario 2 "Trend Herrieden" (+415 Ew. bis 2025)

### Verkehrserzeugung im Pkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Gesamt-fläche ca. [ha]	Aufsiedelung 2007	Aufsiedelung 2025	Zunahme [ha]	Einwohner je ha *	Arbeitsplätze je ha *
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	5,60	0%	15%	0,84	45	0
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	24,00	30%	65%	8,40	45	0
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0%	100%	5,70	0	90
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	1,20	0%	0%	0,00	45	75
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	2,80	0%	50%	1,40	0	90

Fläche Nr.	Beschreibung	Zunahme Einwohner	Zunahme Arbeitsplätze	Wegehäufigkeit / Person / 24 h **	Pkw-Anteil ***	Pkw-Besetzungsgrad *	Pkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	37,8	0	3,5	70%	1,2	77
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	378	0	3,5	70%	1,2	772
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	0	513	3,3	70%	1,1	1077
4 Gewerbeanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	0	0	3,3	70%	1,1	0
4 Wohnanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	0	0	3,5	70%	1,2	0
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	0	126	3,3	70%	1,1	265

\*) Freistehende EFH, mittlerer Ansatz der Bandbreite.

\*\*) Bei Gewerbe einschließlich Kundenverkehr.

\*\*\*) Ansatz für Gebiete in vorwiegend ländlich geprägten Gemeinden ohne ausgeprägte ÖPNV-Infrastruktur.

### Verkehrserzeugung im Lkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Zunahme Fläche [ha]	Zunahme Einwohner	Lkw-Fahrten / ha / 24 h *	Lkw-Fahrten / Einwohner	Lkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	0,84	37,8	/	0,05	1,89
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	8,40	378	/	0,05	18,9
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0	25	/	143
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	0,00	0	15	0,05	0
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	1,40	0	25	/	35

\*) Mittlerer Ansatz der Bandbreite.

Anl. 2.3





## Szenario 3 "Trend Region" (+215 Ew. bis 2025)

### Verkehrserzeugung im Pkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Gesamt-fläche ca. [ha]	Aufsiedelung 2007	Aufsiedelung 2025	Zunahme [ha]	Einwohner je ha *	Arbeitsplätze je ha *
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	5,60	0%	0%	0,00	45	0
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	24,00	30%	50%	4,80	45	0
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0%	100%	5,70	0	90
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	1,20	0%	0%	0,00	45	75
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	2,80	0%	50%	1,40	0	90

Fläche Nr.	Beschreibung	Zunahme Einwohner	Zunahme Arbeitsplätze	Wegehäufigkeit / Person / 24 h **	Pkw-Anteil ***	Pkw-Besetzungsgrad *	Pkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	0	0	3,5	70%	1,2	0
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	216	0	3,5	70%	1,2	441
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	0	513	3,3	70%	1,1	1077
4 Gewerbeanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	0	0	3,3	70%	1,1	0
4 Wohnanteil	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	0	0	3,5	70%	1,2	0
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	0	126	3,3	70%	1,1	265

\*) Freistehende EFH, mittlerer Ansatz der Bandbreite.

\*\*) Bei Gewerbe einschließlich Kundenverkehr.

\*\*\*) Ansatz für Gebiete in vorwiegend ländlich geprägten Gemeinden ohne ausgeprägte ÖPNV-Infrastruktur.

### Verkehrserzeugung im Lkw-Verkehr:

Fläche Nr.	Beschreibung	Typ	Zunahme Fläche [ha]	Zunahme Einwohner	Lkw-Fahrten / ha / 24 h *	Lkw-Fahrten / Einwohner	Lkw-Fahrten / 24 h
1	Wohngebiet Nördlich der Nürnberger Straße	WA	0,00	0	/	0,05	0
2	Wohngebiet nordöstlich des Stadtgebietes	WA	4,80	216	/	0,05	10,8
3	Gewerbegebiet südöstlich des Stadtgebietes	GE	5,70	0	25	/	143
4	Mischgebiet südlich der Neunstetter Straße	MI	0,00	0	15	0,05	0
5	Gewerbegebiet südlich der Neunstetter Straße	GE	1,40	0	25	/	35

\*) Mittlerer Ansatz der Bandbreite.

Anl. 2.4





### Verkehrserzeugung Factory-Outlet-Center "CARLO COLUCCI"

Nutzung	Netto-Nutz-fläche [m²]	Verkaufs-fläche [m²]	Be-schäftigte	Anwesende Beschäftigte (85%)	Be-schäftigten-verkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Be-schäftigte]	Pkw-Besetzung [Be-schäftigte]	Kunden	Kunden-verkehr [Wege/24h]	MIV-Anteil [Kunden]
FOC	10.000,00	8.080,00	231	196	491	0,70	1,10	2.424	4.848	0,80
Verkehrsaufkommen 24/ h		8.080,00								

(Verkehrserzeugung nach Verfahren Bosserhoff)

Summe Pkw:	<b>1.895</b>	<b>Kfz / 24h</b>
Summe Schwer-verkehr:	<b>15</b>	<b>Lkw / 24h</b>
→ Davon durchfahren 118 Kfz/24h Herrieden *		

\* 50 % Regionale Kunden:

Aufteilung des Verkehrs

75 % BAB A 6

25 % sonstiges Straßennetz

davon

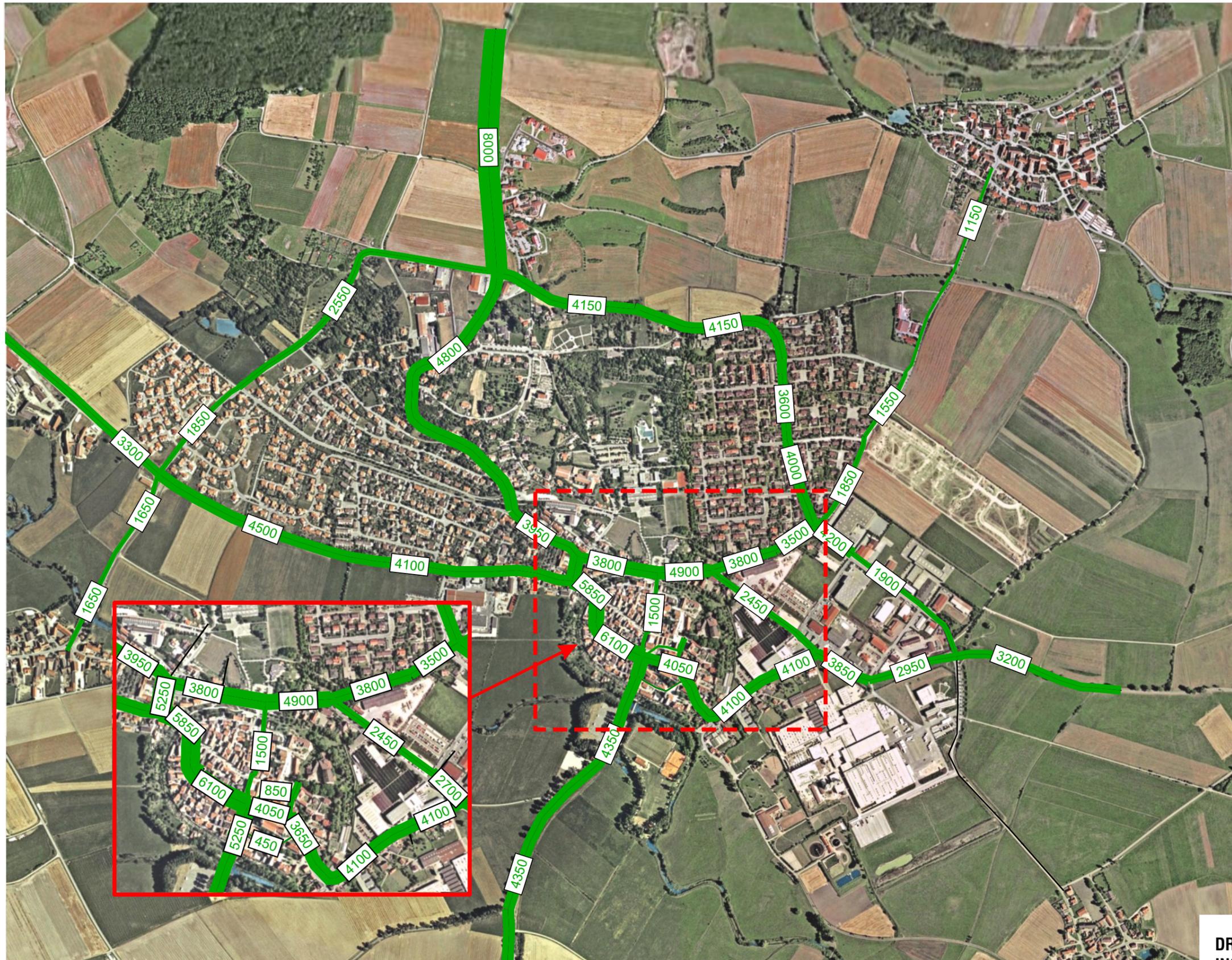
50 % aus Süden über die St 2248 und St 2249 durch Herrieden

= 118 Kfz

(Quelle: Grundlage zum Raumordnungsverfahren)

Anl. 3



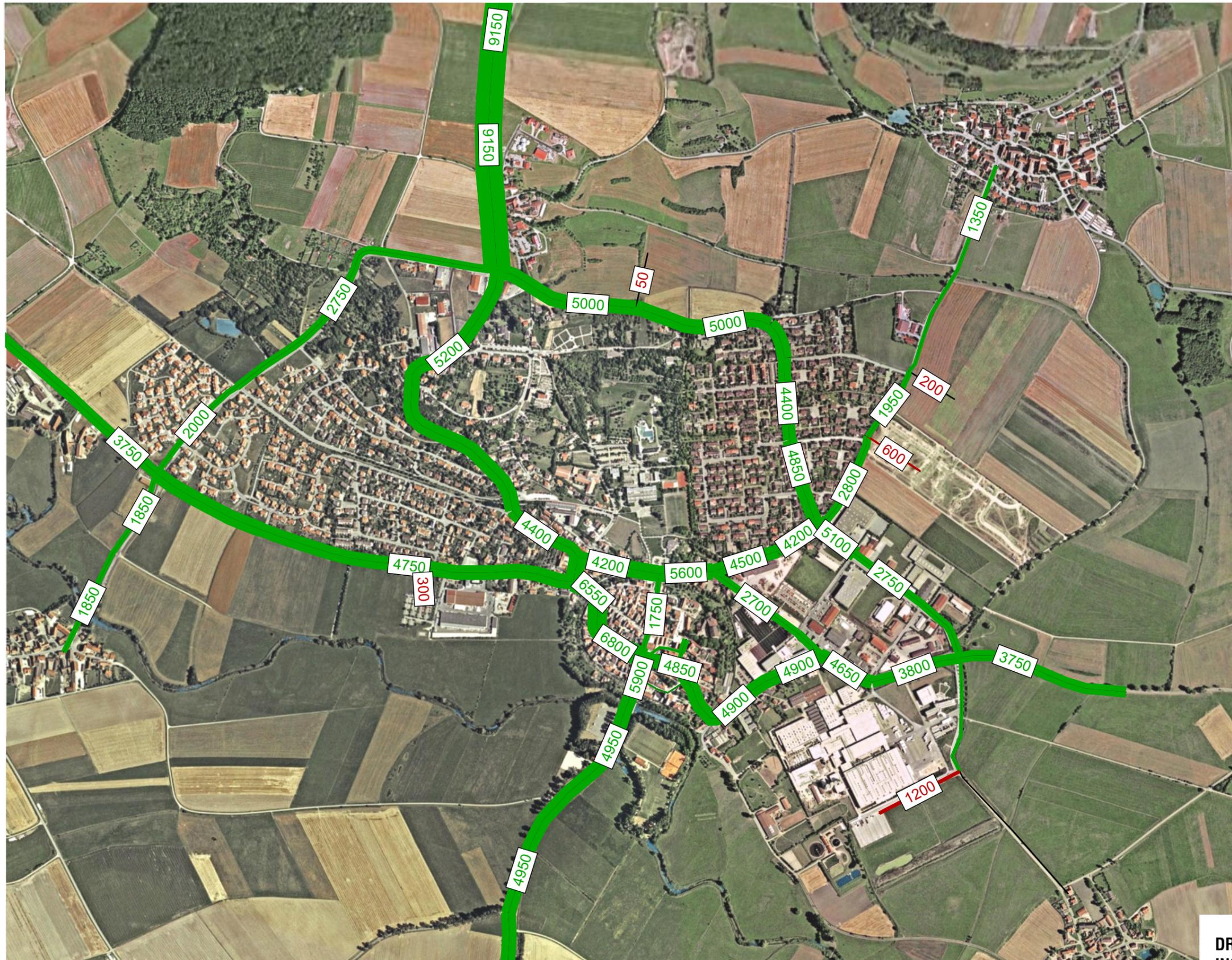


Bestand 2007  
- Tagesbelastung  
[Kfz/24h]



Anl. 4





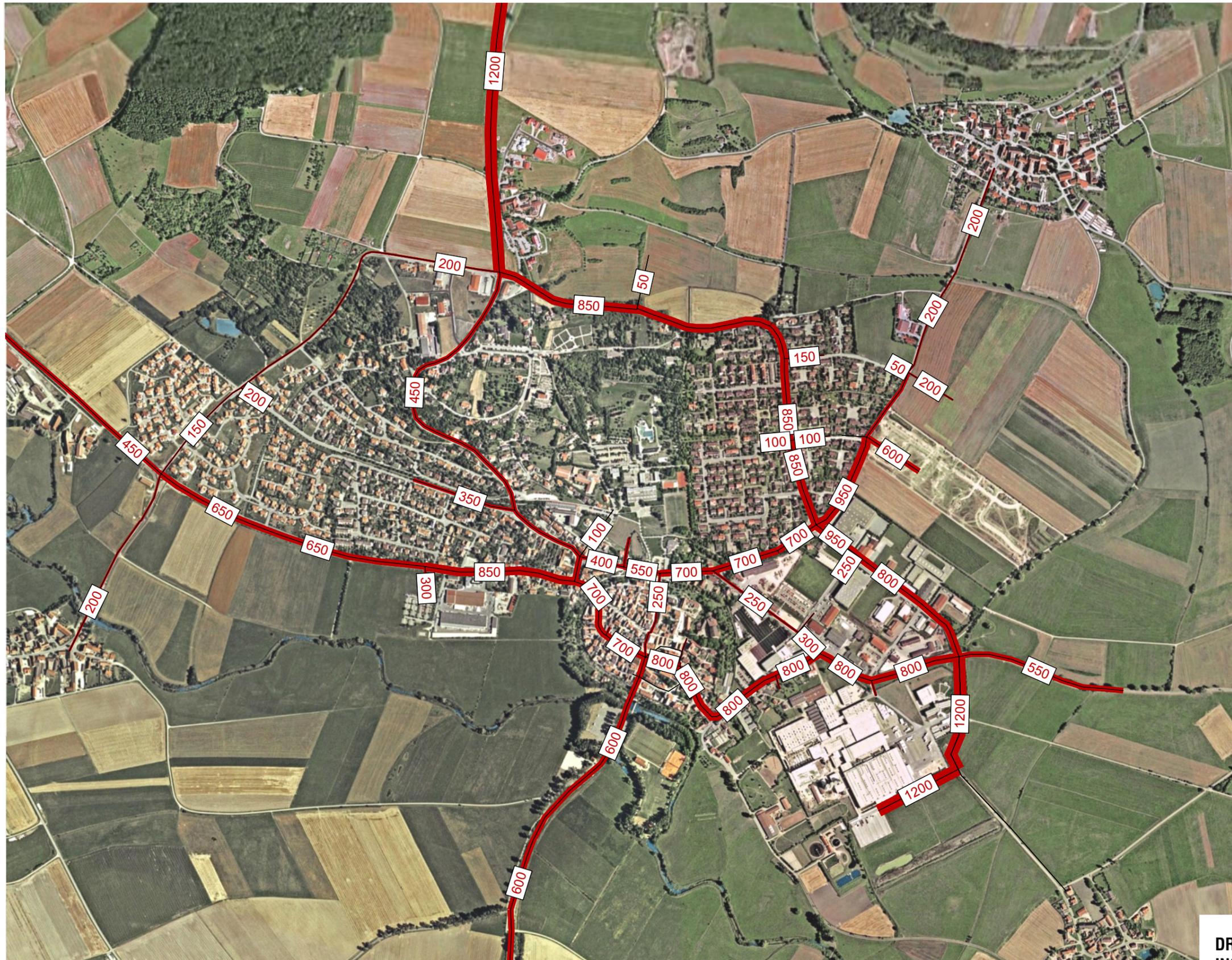
Prognosebezugsfall  
2025

[Kfz/24h]



Anl. 5.1





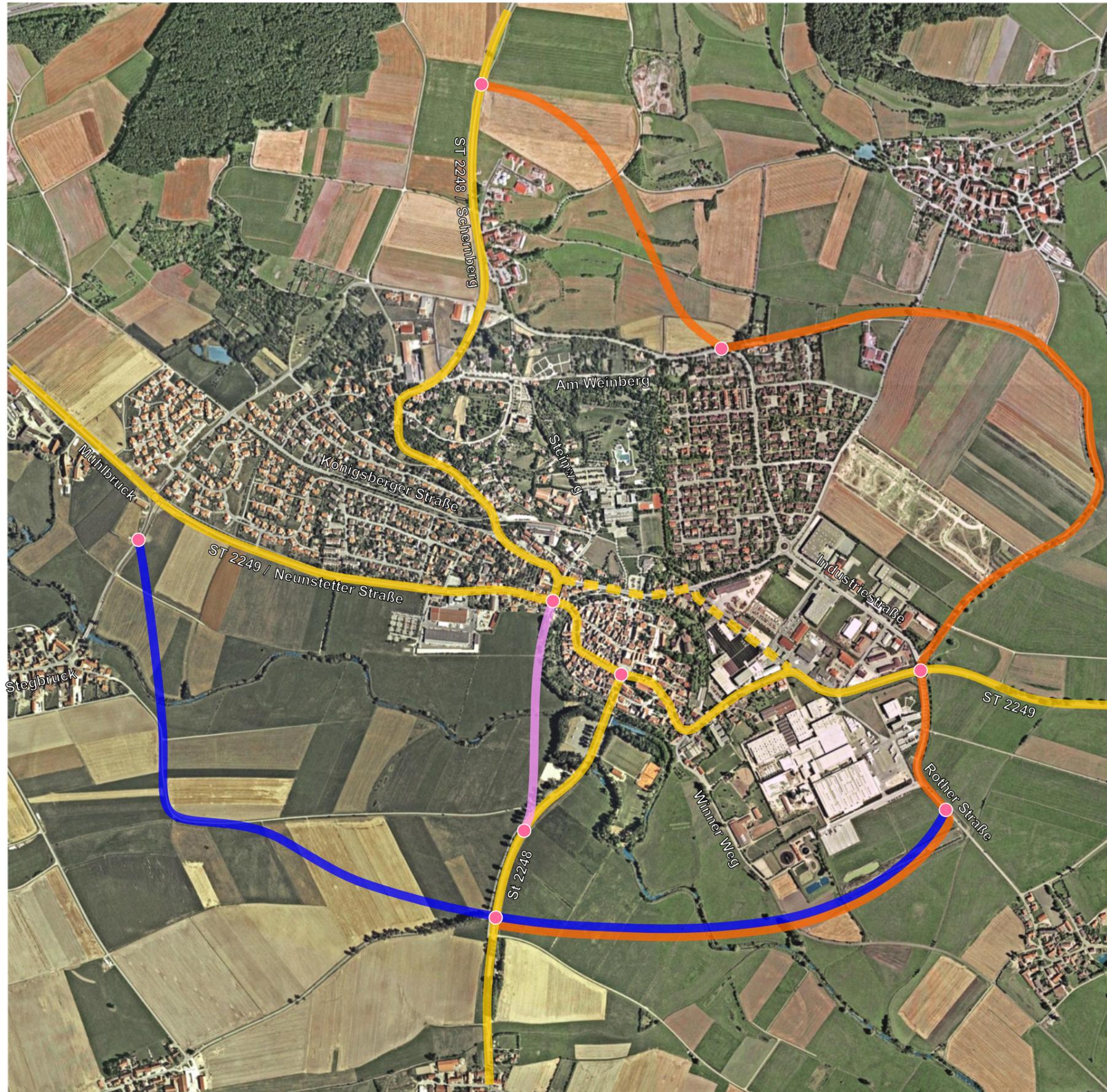
Differenznetz  
Bestand 2007 /  
Prognosebezugs-  
fall 2025

[Kfz/24h]



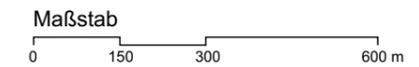
Anl. 5.2

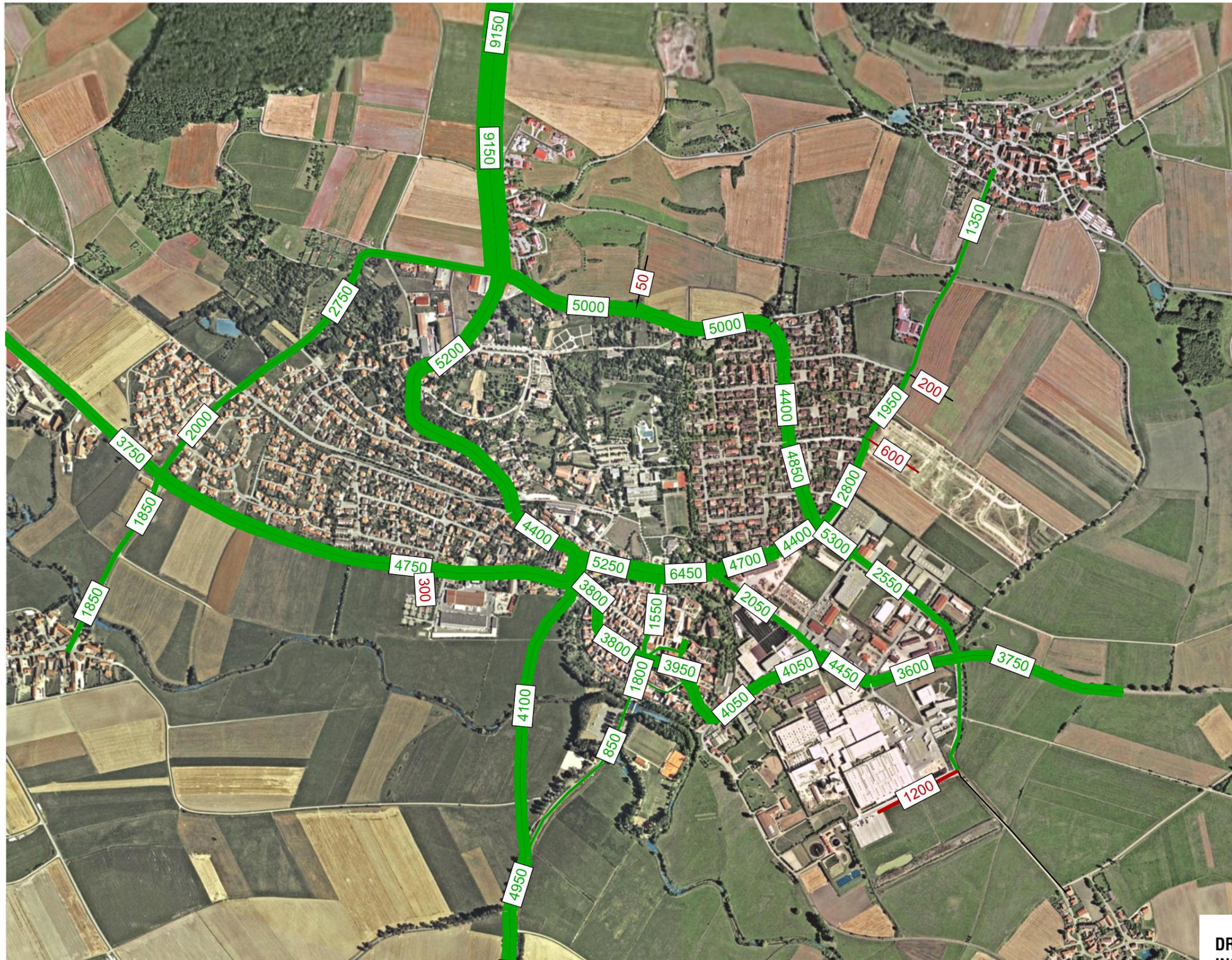




### Darstellung der untersuchten Planungs-Netzfälle

- klassifiziertes Straßennetz (Bestand)
- - - mögliche Verlagerung der ST 2249
- Netzergänzungen in
- Netzfall 1
- Netzfall 2
- Netzfall 3





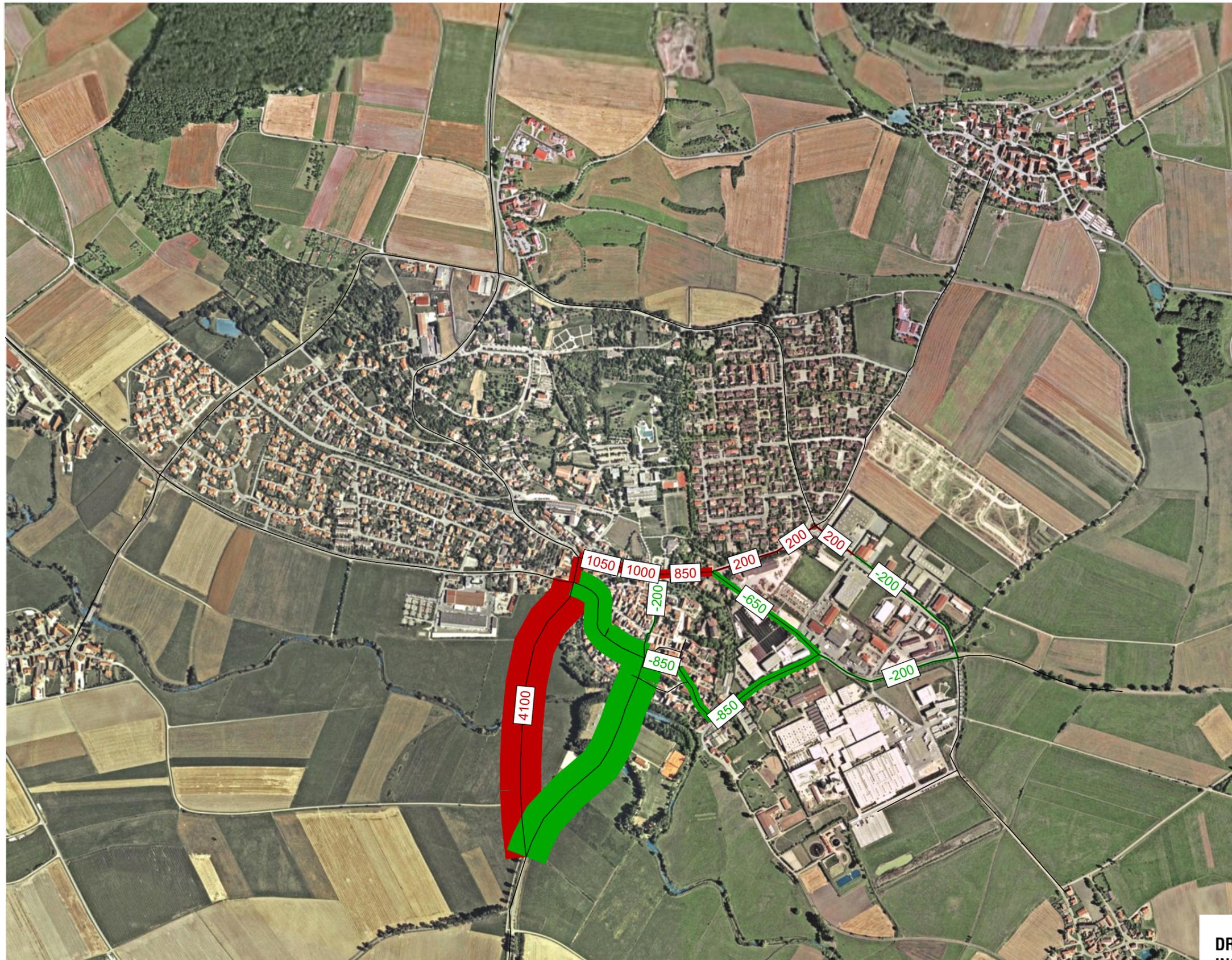
Netzfall 1 2025  
(altstadtnahe Trasse)

[Kfz/24h]



Anl. 7.1





Differenznetz  
Netzfall 1 / Nullfall 2025  
(altstadtnahe Trasse)

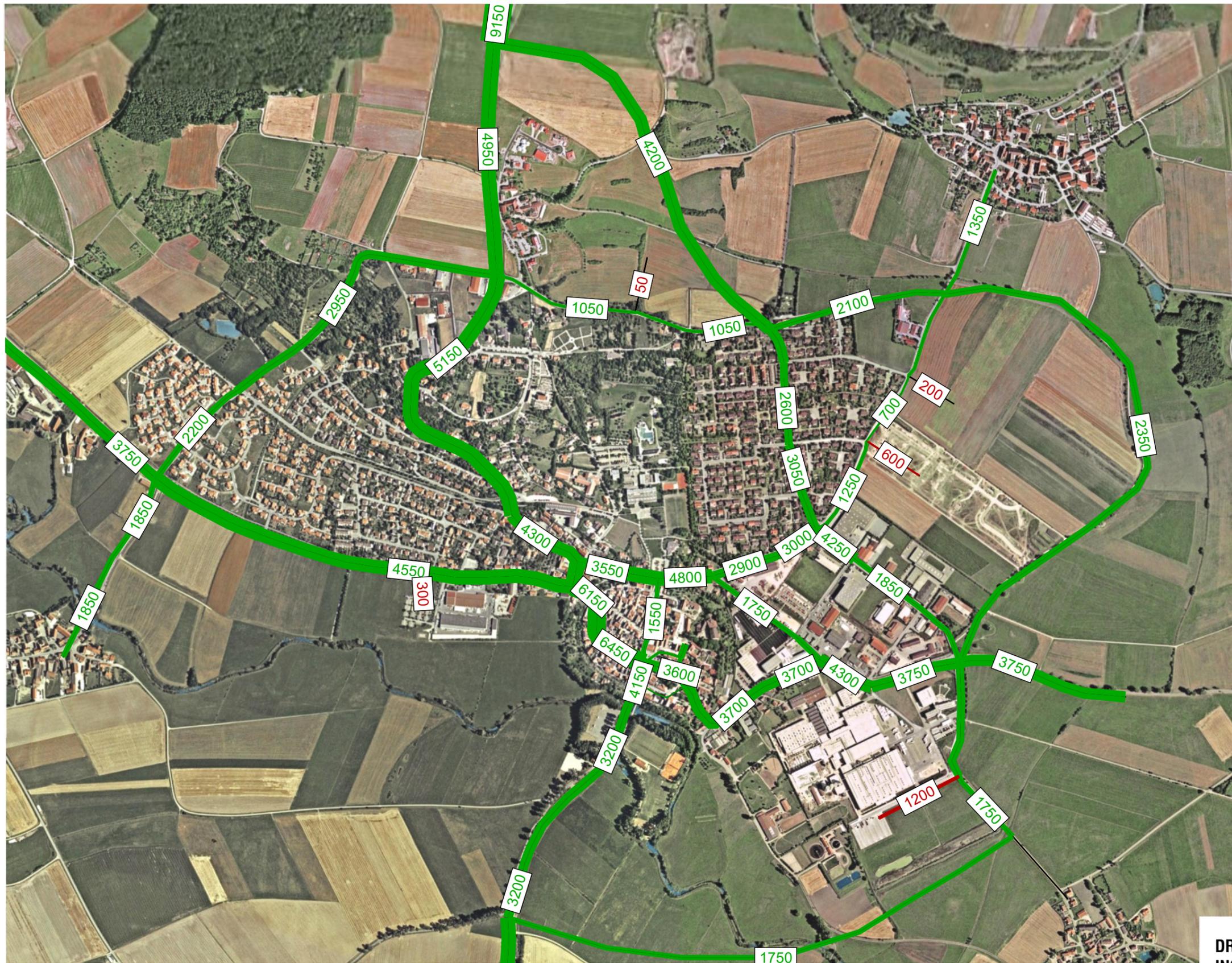
[Kfz/24h]



Anl. 7.2

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart



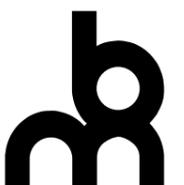


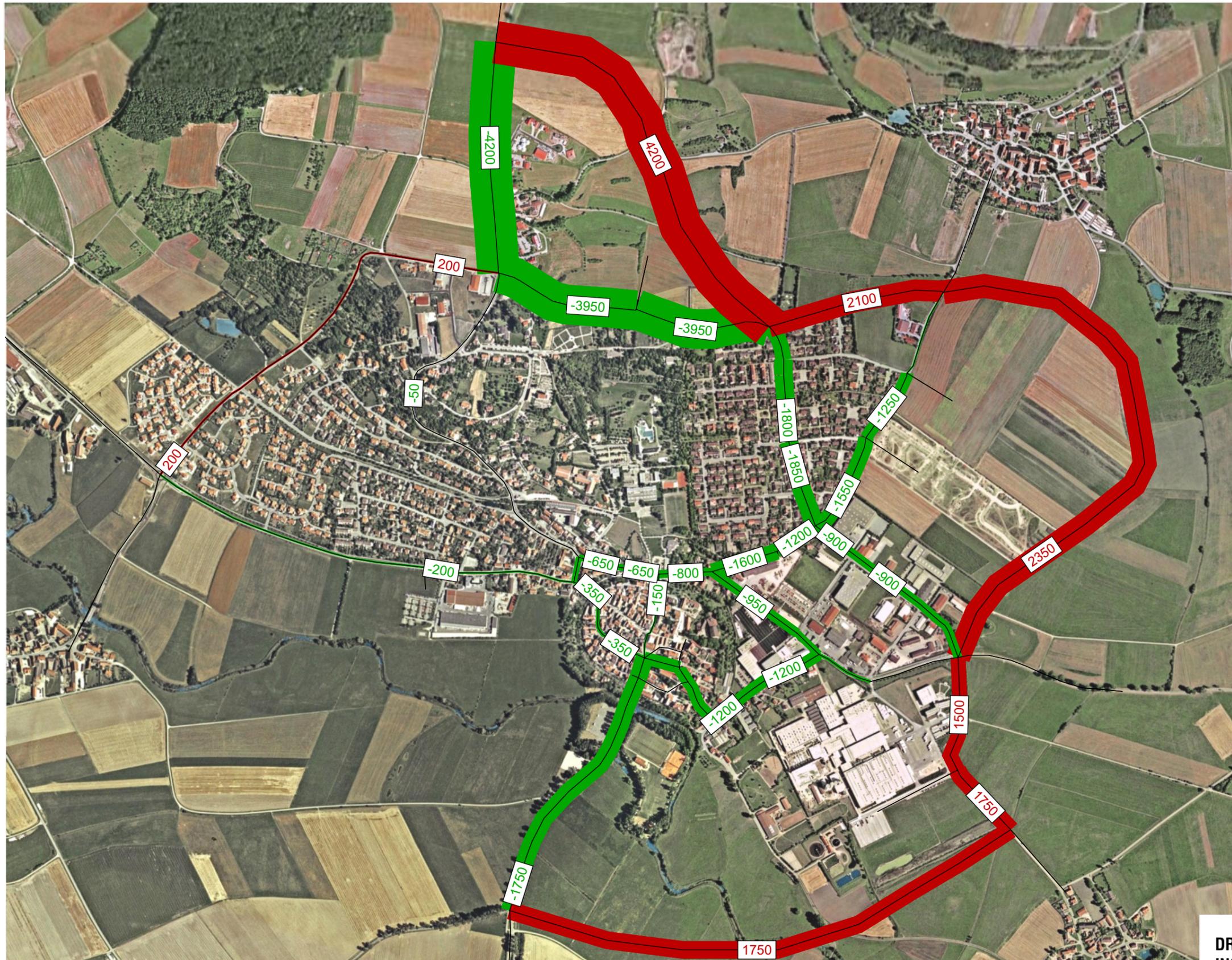
Netzfall 2 2025  
(Süd-Ostumfahrung)

[Kfz/24h]



Anl. 8.1





Differenznetz  
Netzfall 2 / Nullfall 2025  
(Süd-Ostumfahrung)

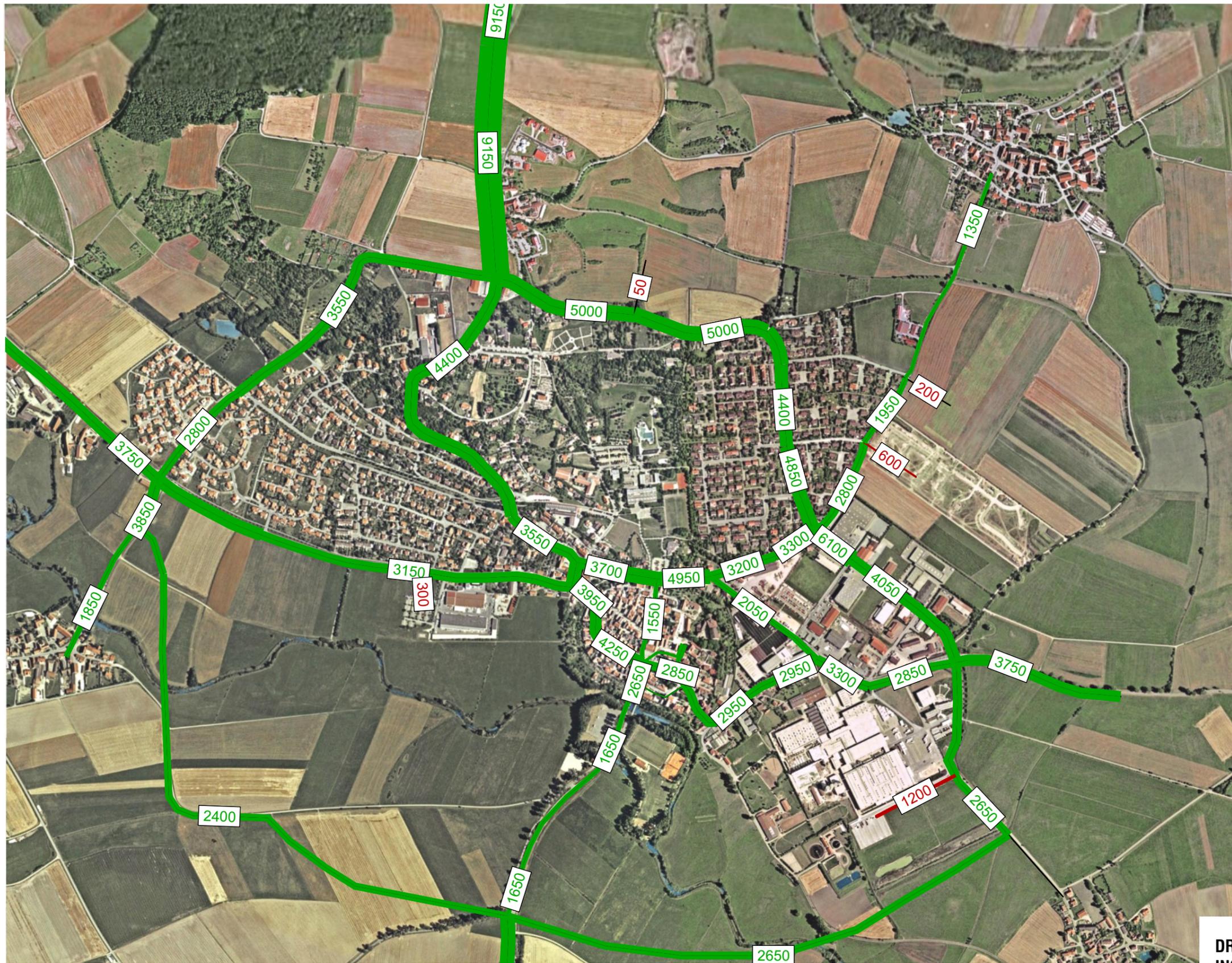
[Kfz/24h]



Anl. 8.2

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart



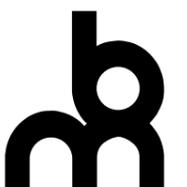


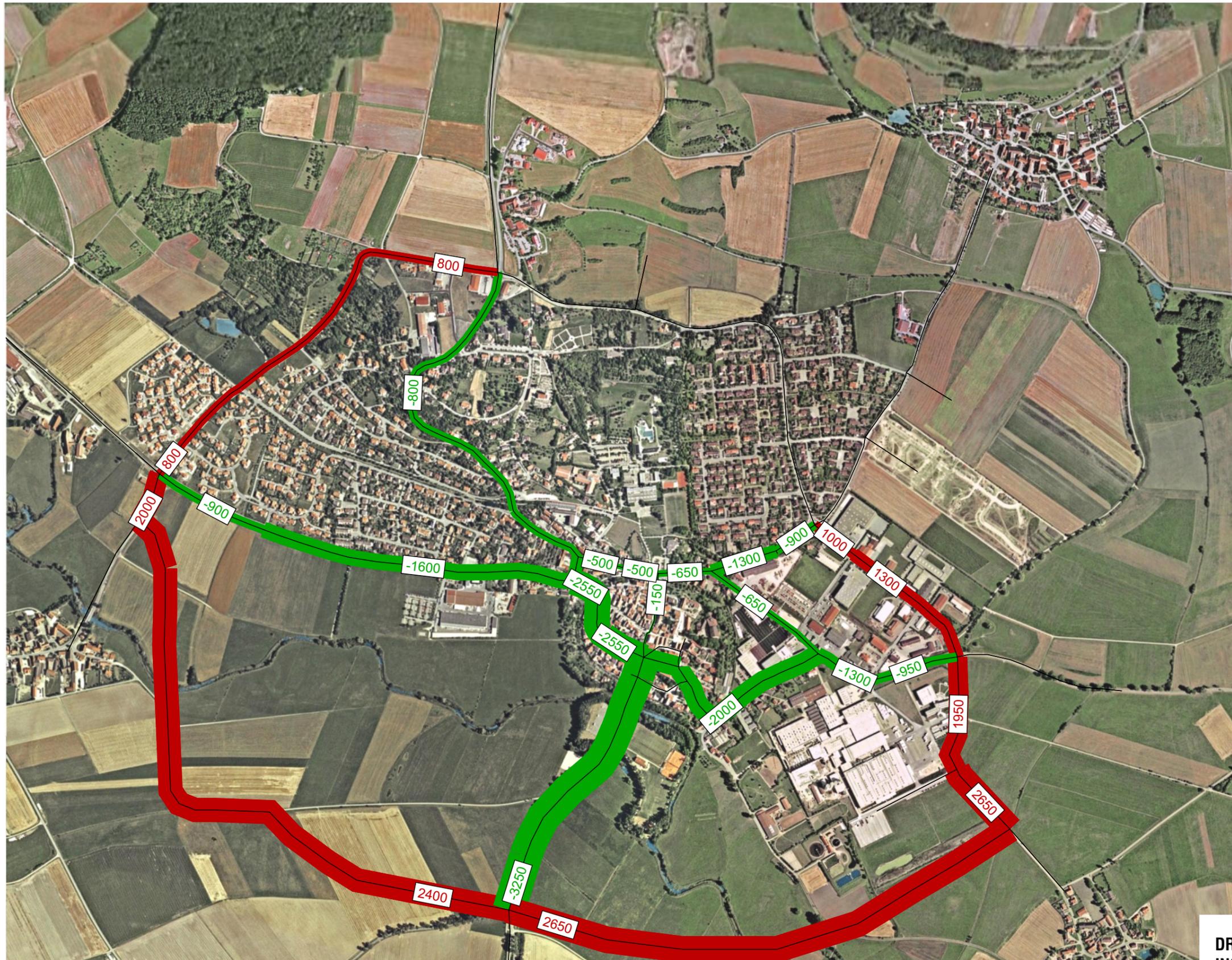
Netzfall 3 2025  
(Südumfahrung)

[Kfz/24h]



Anl. 9.1





Differenznetz  
Netzfall 3 / Nullfall 2025  
(Südumfahrung)

[Kfz/24h]



Anl. 9.2

