

**Erfahrungsbericht zur Umstellung der Verkehrsführung im Gebiet zwischen Pirckheimerstraße, Bayreuther Straße und Maxtorgraben**

**- B e r i c h t -**

**Anmeldung**

**zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses  
am 29. September 2005  
- öffentlicher Teil -**

I. Sachverhalt:

Anlass

Im Verkehrsausschuss am 04.03.2004 wurde die Umstellung der Verkehrsführung im Viertel zwischen der Bayreuther Straße, der Pirckheimerstraße und dem Maxtorgraben beschlossen, um den starken Durchgangsverkehr aus dem Gebiet herauszuhalten. In der gleichen Sitzung wurde ein Erfahrungsbericht über die Auswirkungen der beschlossenen Maßnahme nach einem angemessenen Beobachtungszeitraum vereinbart.

Die Realisierung der Maßnahme erfolgte mit der Fertigstellung der Sanierungsarbeiten in der Schonhoverstraße am 22.09.2004. Um für eine abschließende Bewertung auch vergleichbares Zahlenmaterial auswerten zu können, wurde die Querschnittszählung im Juli 2005 abgewartet.

Verkehrsentwicklung im verkehrsberuhigten Gebiet

Vor der Umstellung des Verkehrssystems wurden automatische Zählungen in den betroffenen Straßen des Quartiers durchgeführt. An den selben Querschnitten wurden erneut Zählungen nach Einführung der neuen Verkehrsführung vorgenommen (Anlage).

In der folgenden Tabelle werden die ermittelten Verkehrsbelastungen gegenübergestellt. Dabei wurden die Werte von 2003 baustellenbereinigt, da zum Zeitpunkt der Zählung die Wurzelbauerstraße nördlich der Pirckheimerstraße aufgrund des U-Bahnbaus gesperrt war:

<b>Straße</b>	<b>Oktober 2003 *</b>	<b>Juni 2005</b>
Stuckstraße	4.500 Fz/24h	140 Fz/24h
Veillodterstraße, westl. Bayreuther Straße	2.000 Fz/24h	640 Fz/24h
Lindenaststraße, südl. Pirckheimerstraße	2.100 Fz/24h	892 Fz/24h
Schonhoverstraße, südl. Pirckheimerstraße	1.900 Fz/24h	836 Fz/24h
Hoppertstraße, südl. Pirckheimerstraße	500 Fz/24h	583 Fz/24h
Wurzelbauerstraße, südl. Pirckheimerstraße	1.300 Fz/24h	880 Fz/24h

\* Baustellenbereinigte Werte

Am deutlichsten hat sich die Situation in der Stuckstraße verbessert, da hier nur noch der Quell- und Zielverkehr der Straße auftaucht. Als Zufahrt zum Gebiet von der Bayreuther Straße aus ist die Veillodterstraße die kürzere Alternative, weshalb hier die Fahrzeugmenge bei 640 Fz/24h liegt, in der Stuckstraße aber nur noch bei 140 Fz/24h. Die vier parallelen Straßen Lindenaststraße, Schonhoverstraße, Hoppertstraße und Wurzelbauerstraße weisen jetzt ähnliche Verkehrsbelastungen auf, da sie in gleichem Maße der Erschließung des Viertels dienen.

#### Verkehrsentwicklung in der Pirckheimerstraße

Die folgende Tabelle zeigt die Verkehrsentwicklung in der Pirckheimerstraße. Die angegebenen Krafffahrzeugmengen stammen aus manuellen Zählungen, die im Rahmen der jährlichen Querschnittszählungen gewonnen wurden.

<b>Straße</b>	<b>Juli 2004</b>	<b>Juli 2005</b>
Pirckheimerstraße, östl. Labenwolfstraße	14.369 Kfz/16h	14.079 Kfz/16h
Pirckheimerstraße, westl. Bayreuther Straße	12.526 Kfz/16h	16.494 Kfz/16h

In der Pirckheimerstraße westlich der Bayreuther Straße hat die Verkehrsmenge um 3.968 Kfz/16h zugenommen. In dieser Menge ist sowohl der aus dem Gebiet verdrängte Durchgangsverkehr enthalten als auch der Quellverkehr des Viertels, der Ziele Richtung Süden und Osten hat und ebenfalls über die Pirckheimerstraße abfahren muss. Ein Teil des Durchgangsverkehrs aus der Stuckstraße und der Veillodterstraße hat sich aber auch weiträumig andere Routen gesucht. Des Weiteren gibt es Hinweise darauf, dass sich Verkehr, der früher über die Pirckheimerstraße fuhr und am Knoten mit der Bayreuther Straße als Linksabbieger auftauchte, nach der Umstellung der Verkehrsführung in der Stuckstraße und mit der Zunahme der Staulängen in der Pirckheimerstraße weiträumig auf Alternativrouten verlagert hat: Die Linksabbieger von der Pirckheimerstraße in die Bayreuther Straße haben deutlich abgenommen.

Diese Annahme wird auch durch die leichte Abnahme der Verkehrsmenge in der Pirckheimerstraße östlich der Labenwolfstraße bestätigt. Der Querschnitt liegt noch östlich der Straßen, die bis September 2004 als Abkürzung zur Bayreuther Straße genutzt wurden.

#### Begleitmaßnahmen und Nachbesserungen

Trotz ausführlicher Berichterstattung in den Nürnberger Medien und zahlreicher Hinweisschilder über die geänderte Verkehrsführung an allen Zufahrten zum Viertel kam es an den ersten Tagen während der Hauptverkehrszeiten zu schwierigen Situationen. Viele Autofahrer, die aus Gewohnheit die Abkürzung fuhren, äußerten ihren Unmut über die neue Verkehrsführung und versuchten, über die Veillodterstraße auszufahren. Unterstützt wurden die Probleme dadurch, dass die beauftragte Firma die Markierungen nicht termingerecht zum Zeitpunkt der Umstellung des Verkehrssystems abgeschlossen hatte.

Die anfänglichen, teils chaotischen Zustände konnten allerdings durch kleine Nachbesserungen bei der Markierung und der Beschilderung schnell behoben werden.

#### *Signalisierung am Knoten Bayreuther Straße/Pirckheimerstraße*

- Noch vor der Umstellung der Verkehrsführung in der Stuckstraße wurden im Juli 2004 die Grünzeiten der Signalisierung an der Einmündung der Pirckheimerstraße in die Bayreuther Straße verändert: In den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags erhält der Strom aus der Pirckheimerstraße 6 Sekunden (+ 30%) länger grün, in den Nebenverkehrszeiten sind es 4 Sekunden (+ 27%).

Als Folge dieser Umstellung sind die Staulängen in der Äußeren Bayreuther Straße zwischen Pirckheimerstraße und Welsersstraße sowie zwischen Pirckheimerstraße und Rathenauplatz größer geworden.

#### *Spuraufteilung am Knoten Bayreuther Straße/Pirckheimerstraße*

- Beobachtungen hatten ergeben, dass sich die Abbiegebeziehungen quantitativ verändert haben. Nach einer Zählung der Abbiegeströme, bei der diese Beobachtungen bestätigt werden konnten, wurde die Spuraufteilung in der Pirckheimerstraße westlich der Bayreuther Straße am 13. Oktober 2004 neu geregelt: Die rechte Spur in Fahrtrichtung Bayreuther Straße wurde zur reinen Rechtsabbiegespur, aus der linken Fahrspur ist neben dem Geradeaus- und Linksabbiegen jetzt auch das Rechtsabbiegen erlaubt. Damit können während der Grünphase mehr Fahrzeuge Richtung Rathenauplatz abfahren, was die Akzeptanz für das neue Verkehrssystem verbessert hat.

#### *Sperrfläche in der Veillodterstraße*

- Eine Radarzählung vom 06.07.2005 in der Veillodterstraße, bei der nur die ausfahrenden Fahrzeuge in die Bayreuther Straße registriert wurden, ermittelte 100 Kfz/24h, die verbottenerweise über die abmarkierte Fläche und den Radstreifen in die Bayreuther Straße ausfuhren. Um die geltende Regelung zu unterstützen, wurde durch die Verkehrsbehörde die Aufstellung von Abweiskästen in der Veillodterstraße an der markierten Sperrfläche angeordnet. Erfahrungen über die Wirksamkeit der Maßnahme lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor, da der Einbau bis Mitte August nicht erfolgt ist.

### Fahrzeitmessungen der VAG

Trotz der beschriebenen Maßnahmen, die die Verkehrsabwicklung in der Pirckheimerstraße verbesserten, kommt es während der Hauptverkehrszeiten häufig zu Staulängen von der Bayreuther Straße bis zur Maxfeldstraße. Darunter leidet vor allem die Pünktlichkeit der Straßenbahnlinie 9.

Vor der Einführung der neuen Verkehrsführung betrug die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Maxfeldstraße und Wurzelbauerstraße im Durchschnitt 1:16 Minuten. Seit der Umstellung der Verkehrsführung in der Stuckstraße und der Veillodterstraße ist die mittlere Fahrzeit auf dieser Strecke auf 1:31 Minuten angestiegen. In der Hauptverkehrszeit jedoch beträgt die Fahrzeit zwischen den beiden Haltestellen bis zu 4:00 Minuten und mehr. Aufgrund der Verspätungen von mehreren Minuten werden Anschlüsse z.B. am Rathenauplatz und am Hauptbahnhof verpasst. Auf diese Beeinträchtigungen, die zu einem Attraktivitätsverlust der Linie 9 führen, wurde bereits in der Vorlage für den Verkehrsausschuss am 04.03.2004 hingewiesen.

### Radverkehr

Die Situation für den Radverkehr hat sich verbessert: Die Radfurt in der Veillodterstraße ermöglicht dem Radverkehr auch die Ausfahrt zur Bayreuther Straße und in der Stuckstraße ist das Radfahren entgegen die Einbahnrichtung zugelassen.

### Reaktionen von Bürgerinnen und Bürgern

Bei der Verwaltung haben sich vor allem Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Viertel gemeldet, die ihre Zustimmung zur neuen Verkehrsführung äußerten. Nur vereinzelt wurden auch Klagen über die starke Verkehrszunahme in der Pirckheimerstraße genannt.

Nach wie vor gibt es Beschwerden über Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die neue Verkehrsführung halten und verbotenerweise von der Veillodterstraße zur Bayreuther Straße ausfahren. Dieses Problem soll mit der geplanten Aufstellung der Abweiskaken weitgehend behoben werden.

### Auswirkungen auf das Gebiet nördlich der Pirckheimerstraße

Anwohnerinnen und Anwohner der Schonhoverstraße und Wurzelbauerstraße nördlich der Pirckheimerstraße befürchteten Verkehrszunahmen in ihren Straßen durch die Umstellung der Verkehrsführung im Gebiet südlich der Pirckheimerstraße. Die Zählungen der Verkehrsmengen vom Juni 2005 belegen allerdings, dass im Gebiet nördlich der Pirckheimerstraße ähnlich günstige Verhältnisse wie südlich der Pirckheimerstraße vorliegen: In der nördlichen Wurzelbauerstraße wurden 1.270 Fz/24h gezählt, die Schonhoverstraße ist mit 752 Fz/24h belastet.

Die Wurzelbauerstraße weist mit ihrem Vollanschluss an die Pirckheimerstraße einen leicht höheren Wert auf als die Schonhoverstraße, aus der die Ausfahrt in die Pirckheimerstraße nur nach rechts Richtung Westen möglich ist. Für den Quellverkehr des Gebietes, der Richtung Bayreuther Straße fahren will, stellt die Wurzelbauerstraße die interessanteste Alternative dar: Alle Fahrbeziehungen sind möglich, die Ausfahrt Richtung Osten stellt keine rückläufige Verbindung dar und ist im Schatten der Fußgängersignalanlage an der Haltestelle Wurzelbauerstraße am sichersten.

## Fazit

Nach der Umstellung der Verkehrsführung im Gebiet zwischen der Pirckheimerstraße, der Bayreuther Straße und dem Maxtorgraben hat die Verkehrsbelastung im Viertel deutlich abgenommen. Die Reaktionen aus dem Wohngebiet sind vorwiegend positiv.

Nachteilig hat sich die Umstellung auf die Straßenbahnlinie 9 ausgewirkt. In den Hauptverkehrszeiten werden spürbare Verspätungen eingefahren, die dazu führen, dass fahrplanmäßig vorgesehene Umsteigebeziehungen am Rathenauplatz und am Hauptbahnhof oftmals nicht erreicht werden.

Aus der Sicht der Verwaltung ist die Umstellung insgesamt positiv zu bewerten.

## II. Beilagen:

- AfV-Beschluss vom 04.03.2004
- Übersichtsplan

## III. Beschlussvorschlag:

entfällt, da Bericht

## IV. Herrn OBM

## V. Referat VI

Nürnberg,  
Referat VI