



Verkehrsversuch
Sperrung Karlstraße / Wilhelmstraße
Crailsheim

Verkehrsversuch Sperrung Karlstraße / Wilhelmstraße

Crailsheim

28. September 2022

Auftraggeber

Stadtverwaltung Crailsheim
Dezernat II
Sozial- & Baubürgermeister
Dipl.-Ing. Jörg Steuler
Marktplatz 1
74564 Crailsheim
Telefon: 07951 403-0
joerg.steuler@crailsheim.de
www.crailsheim.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:

Thomas Pickel, Dipl.-Ing.

Martin Zahn, Dipl.-Ing.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Fachliche Beurteilung der Vorschläge aus der Klausurtagung hinsichtlich des Verkehrsversuchs	2
3	Grobkonzeption Verkehrsversuch – Umsetzung und Monitoring	16
	Verzeichnisse	20

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Der Gemeinderat beabsichtigt im Herbst 2022 über einen Verkehrsversuch zur Umgestaltung von Teilen der Wilhelm- und Karlstraße (B290) in eine Fußgängerzone (Busse frei) abzustimmen. Regierungspräsidium und Verkehrsministerium unterstützen diese Maßnahme. Inhaltlich geht es bei der Maßnahme darum, verkehrlich den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr zu verbessern, aber auch die Innenstadtentwicklung insgesamt in diesem Hauptgeschäftsbereich durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu stützen.

Der Gemeinderat hat in einer Klausur am 16.07.22 dieses Vorgehen nichtöffentlich vorberaten. Im Rahmen dieser Klausurtagung haben drei von vier der gebildeten Arbeitsgruppen die Sperrung des Straßenzuges unterstützt. Dabei wurden die Planfälle 2 bzw. 3 aus der Verkehrsuntersuchung von R+T¹ befürwortet. Der Planfall 1 soll dagegen aufgrund dieser Beratungen nicht weiterverfolgt werden.

Ergänzend dazu wurden im Rahmen der Klausurtagung zusätzliche verkehrlenkende Maßnahmen im Sinne eines kleinräumigen Verkehrskonzeptes für den inneren Stadtkern von Crailsheim angeregt. Es handelt sich hierbei vorwiegend um Einbahnstraßenregelungen.

Vor diesem Hintergrund soll eine weitere verkehrsplanerische Beratung erfolgen. Diese soll die folgenden beiden Aufgabenbereiche umfassen:

Aufgabenbereich 1 „Vorschläge aus der Klausursitzung“

Dies umfasst die fachliche, verkehrsplanerische Beurteilung der Einzelvorschläge aus der Klausurtagung sowie eine Empfehlung zur grundlegenden Konzeption des Verkehrsversuchs zur Sperrung des Straßenzuges „Karlstraße / Wilhelmstraße“

Aufgabenbereich 2 „Verkehrsversuch“

Vorbereitung, Begleitung und Nachbereitung des Verkehrsversuchs zur Sperrung des Straßenzuges „Karlstraße / Wilhelmstraße“

Zunächst soll das vorliegende Dokument die Vorschläge aus der Klausursitzung als gutachterliche Stellungnahme einsortieren. Im Vordergrund steht hierbei die Frage, wie sich die Planungsidee der Fußgängerzone in Karlstraße und Wilhelmstraße durch einen Verkehrsversuch möglichst gut abbilden lässt, welche Elemente dazu ggf. auch flankierend sinnvoll bzw. erforderlich sind und welche Elemente sich eher für eine zukünftige Weiterentwicklung nach einer Umsetzung der Planungsidee eignen.

¹ R+T Verkehrsplanung: Verkehrsführungskonzept Innenstadt Crailsheim, Darmstadt 28.07.2021

Basierend auf den Planfällen aus dem bestehenden Verkehrsführungskonzept für die Crailsheimer Innenstadt sowie auf den bewerteten Vorschlägen aus der Klausurtagung wird eine Empfehlung bzgl. der grundlegenden Konzeption eines Verkehrsversuchs zur Sperrung des Straßenzuges Karlstraße / Wilhelmstraße entwickelt. Darüber hinaus wird ein grobes Evaluationskonzept vorgeschlagen. Dies umfasst die möglichen Inhalte einer Evaluation sowie die Evaluationszeiträume.

Das vorliegende Dokument behandelt den Aufgabenbereich 1 und soll eine Entscheidungshilfe für den Gemeinderat darstellen. Eine Ausarbeitung und detaillierte Konzeption des Verkehrsversuchs, der Evaluation und möglicher begleitender Maßnahmen wie Öffentlichkeitsbeteiligung etc. entsprechend des 2. Aufgabenbereichs kann erst bei einem positiven Votum des Gemeinderats erfolgen.

2 Fachliche Beurteilung der Vorschläge aus der Klausurtagung hinsichtlich des Verkehrsversuchs

Zunächst ist die Frage zu diskutieren, welcher **Umgriff** sich für die temporäre **Fußgängerzone im Rahmen des Verkehrsversuchs** eignet.

Die Basisverkehrsuntersuchung empfiehlt als Umgriff der Fußgängerzone den Kernbereich der Achse Karlstraße – Wilhelmstraße, also zwischen Karlsplatz und Grabenstraße gemäß Planfall 3. Wenn dieser Bereich für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt wird, ergibt sich demnach ein relativ ausgewogener Kompromiss aus der gewünschten Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus dem unmittelbaren Stadtkern heraus und Mehrbelastungen in der Achse Gartenstraße – Lange Straße, eine kleinräumigere Umfahrung des Stadtkerns über die Ludwigstraße und die Worthingtonstraße bzw. Grabenstraße bleibt möglich, sodass sich die Verkehrsmengen flächiger verteilen und so extreme Mehrbelastungen an einzelnen Strecken vermieden werden.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs empfiehlt sich der kompakte Umgriff der Fußgängerzone gemäß Planfall 3, da bei diesem Planfall die anhand des Verkehrsmodells ermittelten Verkehrsverlagerungen geringer ausfallen und sich entsprechend der Ertüchtigungsbedarf für einen leistungsfähigen Betrieb der Ausweichrouten reduziert. Dies ist insbesondere für den Kreisverkehr „Bullinger Eck“ relevant, da die vorgeschlagene Ertüchtigung zum Turbokreisel einen Umbau erfordert, der zwar auch heute schon erforderlich wäre, aber kurzfristig für den Verkehrsversuch nicht leistbar ist.

Als weitere Ertüchtigungsmaßnahme ist lediglich am Knotenpunkt Grabenstraße / Goethestraße eine Signalanlage erforderlich, um weiterhin mit vertretbaren Wartezeiten aus der Grabenstraße in Richtung Süden ausbiegen zu können. Diese Ertüchtigung kann durch eine temporäre Signalanlage

(„Baustellenampel“) erfolgen, die in die Signalisierung entlang der Goethestraße eingepasst werden sollte. Außerdem sind an weiteren Knotenpunkten Anpassungen an den Signalprogrammen erforderlich, um den geänderten Verkehrsströmen Rechnung zu tragen.

Bei einem größeren Umgriff der Fußgängerzone (Planfall 1 oder 2) wären gemäß Verkehrsmodell größere Verkehrsverlagerungen zu erwarten, die entsprechend bauliche Ertüchtigungen an weiteren Knotenpunkten zum leistungsfähigen Betrieb erforderten – dies lässt sich für den Verkehrsversuch nicht umsetzen, da alle Maßnahmen des Verkehrsversuchs reversibel und möglichst mit geringem Aufwand umsetzbar sein sollten.

Nachfolgend werden die im Rahmen der Klausurtagung geäußerten Vorschläge schlagwortartig wiedergegeben, bewertet und eine Empfehlung ausgesprochen, ob der jeweilige Vorschlag grundsätzlich geeignet erscheint und ob eine Umsetzung zum Verkehrsversuch möglich bzw. zielführend ist. Die Vorschläge sind durchnummeriert und im **Plan 1** soweit möglich verortet. Daraus wird die Empfehlung zur Verkehrsführung während des Verkehrsversuchs inklusive flankierender Maßnahmen abgeleitet, diese sind in **Plan 2** dargestellt. Abschließend sind zur Übersicht in **Tabelle 1** die Vorschläge der Klausurtagung mit den jeweiligen Empfehlungen für eine dauerhafte Umsetzung und für den Verkehrsversuch zusammengefasst.

(1) Parkleitsystem

Im Rahmen der Klausurtagung wurde die Einrichtung eines Parkleitsystems vorgeschlagen.

Ein Parkleitsystem hilft grundsätzlich bei der Orientierung und kann Parksuchverkehre vermeiden. Auf das Netz während des Verkehrsversuchs abgestimmt, vereinfacht es Ortsfremden ebenso wie Ortskundigen die Orientierung. In einer zukünftigen Ausbaustufe kann ein dynamisches Parkleitsystem über aktuell freie Stellplätze informieren und so auch Ortskundige erreichen und entsprechende Parksuchverkehre dauerhaft reduzieren.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs empfiehlt es sich, ein statisches Parkleitsystem, bestehend aus Übersichtstafeln und lokalen Wegweisern zu konzipieren. Die Beschilderung kann dabei, ähnlich zu Baustellenbeschilderung, an temporären Aufbauten moniert werden, sodass bauliche Maßnahmen wie Fundamente für die Schilderstandorte vermieden werden.

In **Plan 2** werden exemplarisch einige mögliche Schilderstandorte aufgezeigt, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit, da ein Konzept hierfür zunächst noch erstellt werden muss.

(2) Verkehrsberuhigte Bereiche ab Blaufelderstraße bzw. Bergwerkstraße bis Beginn der Fußgängerzone Karlstraße-Wilhelmstraße

Im Hinblick auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Erkennbarkeit der Verkehrssituation sind verkehrsberuhigende Maßnahmen von den Anschlussknoten des übergeordneten Netzes (Blaufelder Straße und Worthington Straße) bis zum Beginn der Fußgängerzone gestalterisch wie auch aus verkehrlichen Gründen sinnvoll. Der Kfz-Verkehr kann dadurch bereits an den Entscheidungspunkten, also den Knotenpunkten vor dem Einfahren in die Innenstadt, erkennen dass nun das verkehrsberuhigte Zentrum beginnt und wird so eindeutiger auf die Hauptverkehrsachsen "umgelenkt".

Das volle Potenzial lässt sich während des Verkehrsversuchs zwar nicht erreichen, da dies eine flankierende Gestaltung erforderte, die vorrausichtlich zum Verkehrsversuch so im vollen Umfang nicht möglich ist. Jedoch das Ziel einer "selbsterklärenden Straße" wäre auch während des Verkehrsversuchs erfüllt. Neben einer Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsverlagerung sprechen auch Aspekte der Verkehrssicherheit für verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Übergängen zur Fußgängerzone.

Empfohlen wird daher, wie in **Plan 2** dargestellt, die Einrichtung von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Zone 20 km/h) in der Karlstraße (Blaufelder Straße bis Karlsplatz) und in der Wilhelmstraße ab Grabenstraße bis über die Jagstbrücke an die Einmündung Worthingtonstraße. Zusätzlich sollten der Einmündungsbereich der Grabenstraße zur Wilhelmstraße und die Achse Karlsplatz bis Schlossplatz als Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraße“) ausgewiesen werden, um dem Fußverkehr ausreichende Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen und den Kfz-Verkehr entsprechend zu verlangsamen.

(3) Busverkehr nur in einer Richtung bzw. gar nicht durch Fußgängerzone führen, sondern über Ludwigstraße, Parkstraße und Grabenstraße. Taxi-Verkehr sollte in Fußgängerzone ermöglicht werden

Aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht dient die Einrichtung der Fußgängerzone dazu Freiräume zu schaffen, die mehr Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung der Nahmobilität, also des Fuß- und Radverkehrs und auch des ÖPNV, ermöglichen. Dies wird durch eine Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr erreicht (mit Ausnahmen für Lieferverkehr, Anwohner und Taxen). Der Busverkehr sollte weiterhin und unverändert in beiden Fahrtrichtungen durch die Fußgängerzone geführt werden, um die Erreichbarkeit der Fußgängerzone und der Innenstadt für dieses umweltfreundlich Verkehrsmittel nicht zu verschlechtern. Entscheidend aber ist, dass die Haltestelle Rathaus neben dem ZOB der wichtigste Verkehrsknoten und Umsteigepunkt im Crailsheimer Busnetz ist und diese Funktion durch eine Auftrennung der Linienführung nicht mehr gewährleistet werden könnte. Die Netzalternativen Ludwigstraße, Parkstraße und Grabenstraße eignen sich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht für gegenläufigen Busverkehr. Letztlich aber spricht vor allem

gegen einem Einrichtungsbetrieb, dass der Umsteigepunkt, den heute die Haltestelle „Rathaus“ ermöglicht, verloren ginge.

Die Beibehaltung des Busverkehrs in der Fußgängerzone ist ein grundlegender Bestandteil des Konzeptes. Der Busverkehr profitiert insgesamt durch die attraktive Verknüpfung in die Innenstadt und durch die Vermeidung von Verspätungen infolge der nun entlang des Straßenzugs Karlstraße – Wilhelmstraße wegfallenden Staus und Verkehrsbehinderungen der unkoordinierten Fußgängerschutzanlagen.

Es wird empfohlen die heutigen Busbuchten (Haltestellen „Wilhelmstraße“ und „Rathaus“) in Haltestellenkaps umzugestalten. Dies ist mit provisorischen Bauteilen auch schon für den Verkehrsversuch möglich und würde die Anfahrbarkeit verbessern, die Wartebereiche vergrößern und den barrierefreien Einstieg gewährleisten.

Geprüft werden sollte, ob beispielsweise im Kurvenbereich am Marktplatz die Begegnung zweier Busse ermöglicht werden soll (dies ist heute aus Platzgründen nicht möglich) oder ob bewusst eine Engstelle mit einstreifiger Führung und z.B. signalgesteuertem Begegnungsverkehr der Busse ausgebildet werden soll, um auch hier möglichst viel Spielraum für Gestaltung zu erreichen.

(4) Tunnellösung für B290

Im Rahmen der Klausurtagung wurde der Bau eines Tunnels vom Kreisverkehr Bullinger Eck bis zur Blaufelder Straße nördlich des Volksfestplatzes vorgeschlagen, um die durchgehenden Verkehre der B290 aufzunehmen und die Innenstadt zu entlasten.

Grundsätzlich wäre dieser Tunnel eine Alternative zur beabsichtigten Verlagerung der B290 auf die Nord-West-Umgehung und die Tiefenbacher Straße. Allerdings würden durch die erforderlichen Tunnelportale der Spitalpark weitgehend zerschnitten und die Blaufelder Straße Richtung Volksfestplatz und Innenstadt gekappt bzw. vollständig in den Tunnel geleitet. Nur bei deutlichem Eingriff ins Kirchengelände könnte ggf. die Blaufelder Straße beidseitig um das Tunnelportal herumgeführt werden und so die Verbindung zum Volksfestplatz und die Innenstadt hergestellt werden.

Inwiefern ein Tunnel unter diesen Gegebenheiten die beabsichtigte Wirkung im Verkehrsnetz erreicht, müsste anhand des Verkehrsmodells überprüft werden. Es erscheint jedoch sehr fraglich, ob Aufwand und Wirkung hier in einem vertretbaren Verhältnis stehen.

Für den Verkehrsversuch ist die Umsetzung eines Tunnels ohnehin nicht möglich und kann mithin auch nicht geprüft werden.

(5) Goethestraße, Ertüchtigung durch Kreisverkehre anstatt Signalanlagen

Grundsätzlich könnte eine Reihe von Kreisverkehrsplätzen entlang der Goethestraße zu einem stetigeren und flüssigeren Verkehrsablauf beitragen. Dies bedarf jedoch einer entwurfs- und verkehrstechnischen Überprüfung im Detail, die jeweils zu den einzelnen Knotenpunkten nachfolgend formuliert sind.

(5a) Knotenpunkt Goethestraße / Grabenstraße

Der vorfahrtsregelte Knoten Goethestraße / Grabenstraße erreicht bereits mit den Verkehrsmengen im Bestand die Kapazitätsgrenze. Eine Ertüchtigung ist mithin erforderlich, insbesondere da sich die Verkehrsmengen entlang der Achse Goethestraße zukünftig erhöhen werden und dies in allen Planfällen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde die Leistungsfähigkeit einer Signalanlage nachgewiesen. Ob alternativ ein Kreisverkehr ebenfalls leistungsfähig ist, wäre zu untersuchen.

Sinnvollerweise sollte dann der Knoten nicht isoliert betrachtet, sondern im Netzzusammenhang der Knoten entlang der Goethestraße (Alter Postweg bis Bullinger Eck) mit Hilfe einer Mikrosimulation überprüft werden. Ob ein ausreichend dimensionierter Kreisverkehr an dieser Stelle realisierbar ist, müsste entwurfstechnisch geprüft werden.

Problematisch könnte die infolge des Kreisels entstehende Gleichrangigkeit der Grabenstraße zur eindeutigen Hauptachse Goethestraße sein. Bei derart ungleichen Verkehrsmengen sind Kreisverkehre hinsichtlich Leistungsfähigkeit meist ungünstiger als Signalanlagen.

Für den Verkehrsversuch ist eine Umgestaltung zum Kreisverkehr nicht möglich. Hier empfiehlt sich eine temporäre Signalanlage, eingebettet in die Signalisierung des Nachbarknotens Worthingtonstraße.

(5b) Knotenpunkt Goethestraße / Worthingtonstraße

Die Verkehrsuntersuchung hatte für den Knoten Goethestraße / Worthingtonstraße ergeben, dass unter den Verkehrsmengen des Planfalls 2 die heutige Signalsteuerung ihre Kapazitätsgrenze erreicht, bei einem Umbau zum Kreisverkehr wäre ein mehrspuriger Kreisverkehr erforderlich. Jedoch erscheint dessen zusätzlicher Platzbedarf in den räumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten eher ungünstig. Ob ein ausreichend dimensionierter mehrspuriger Kreisverkehr an dieser Stelle realisierbar ist, müsste entwurfstechnisch geprüft werden.

Die Verkehrsmengen des hier favorisierten Planfalls 3 können mit der heutigen Signalanlage leistungsfähig abgewickelt werden. Alternativ lässt sich durch Umgestaltung zum Kreisverkehr ebenfalls ein leistungsfähiger Betrieb ermöglichen, dann wäre aber ein mehrspuriger Kreisverkehr erforderlich – mit den

oben beschriebenen Herausforderungen und entwurfstechnischen Untersuchungsbedarf.

Ergänzend ist die Verlagerung der B290 über die Tiefenbacher Straße vorgesehen. Die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen ermöglichen den leistungsfähigen Betrieb des Knotens mit einem "normalen" Kreisverkehr. Welche Knotenpunktform geeignet und leistungsfähig ist, wäre für den jeweiligen Planfall zu untersuchen. Zu untersuchen wäre, inwiefern eine zusätzliche Anbindung des Stadtteils Türkei entlastend wirkt. (Angedacht ist ein zweiter Anschluss ans übergeordnete Straßennetz im Süden des Stadtteils). Die Zweitanbindung im Süden könnte dazu führen, dass die bestehende Anbindung im Norden weiterhin mit der heutigen Signalanlage oder als "normaler" Kreisverkehr leistungsfähig wäre.

Sinnvollerweise sollte dann der Knoten nicht isoliert betrachtet, sondern im Netzzusammenhang der Knoten entlang der Goethestraße (Alter Postweg bis Bullinger Eck) als Mikrosimulation überprüft werden.

Für den Verkehrsversuch ist eine Umgestaltung zum Kreisverkehr nicht möglich. Das Signalprogramm der bestehenden Anlage sollte jedoch auf die geänderten Verkehrsströme überprüft und ggf. angepasst werden.

(5c) Knotenpunkt Goethestraße / Alter Postweg

Die Verkehrsuntersuchung hatte für den Knoten Goethestraße / Alten Postweg ergeben, dass die heutige Signalanlage auch unter den zukünftigen Verkehrsmengen der verschiedenen Planfälle leistungsfähig betrieben werden kann. Ob ein Umbau zum Kreisverkehr leistungsfähig und hinsichtlich Topographie möglich ist, müsste geprüft werden.

Sinnvollerweise sollte dann der Knoten nicht isoliert betrachtet, sondern im Netzzusammenhang der Knoten entlang der Goethestraße (Alter Postweg bis Bullinger Eck) als Mikrosimulation überprüft werden.

Für den Verkehrsversuch ist eine Umgestaltung zum Kreisverkehr nicht möglich. Das Signalprogramm der bestehenden Anlage sollte jedoch auf die geänderten Verkehrsströme überprüft und ggf. angepasst werden.

(6) Ludwigstraße als Einbahnstraße betreiben

Die vorgeschlagenen Einbahnregelungen für die Ludwigstraße würden die Verständlichkeit und die Orientierung im Innenstadtnetz deutlich erschweren, insbesondere da die jeweilige Gegenrichtung weiträumig über Garten- und Goethestraße geführt werden müsste. Um eine starke Einschränkung der Erschließung des umliegenden Quartiers zu vermeiden, müssten Ludwigstraße und Fronbergstraße ein gegenläufiges Einbahnstraßenpaar bilden. Zu prüfen wäre, ob die Einmündung Schillerstraße / Blaufelder Straße fahrgeometrisch geeignet ist, diese Verkehrsfunktion zu erfüllen. Im Rahmen der

Verkehrsuntersuchung wurde die Ludwigstraße daher stets als Zwei-Richtungsstraße untersucht.

Heute ist das Linksabbiegen aus der Blaufelder Straße (von Süden kommend) in die Ludwigstraße nicht zulässig, da durch den fehlenden Linksabbiegestreifen ansonsten der nachfolgende Verkehr zum Erliegen käme. Entsprechend kann die Ludwigstraße nicht sinnvoll als Einbahnstraße in Ost-West-Richtung betrieben werden.

Die Ludwigstraße ist als Tempo-30 Zone ausgeschildert, die Fahrbahn ist schmal und teils kurvig, wodurch die Fahrgeschwindigkeiten relativ niedrig sind. Dies sollte im Hinblick auf die umfeldverträgliche Abwicklung zukünftiger Verkehrsmengen beibehalten werden. Bei Einrichtung einer Einbahnstraße würde der Gegenverkehr als „bremsendes“ Element entfallen und die Fahrgeschwindigkeiten sich entsprechend erhöhen.

Welche Verkehrsverlagerungen durch eine Einbahnregelung in der Ludwigstraße eintreten, müsste anhand des Verkehrsmodells ermittelt und die Auswirkungen auf andere Netzelemente und Knotenpunktleistungsfähigkeiten bewertet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsverlagerungen zwischen den Effekten des Planfalls 1 (Ludwigstraße als Sackgasse) und des Planfalls 2 (Ludwigstraße durchfahrbar) liegen und entsprechende Leistungsdefizite an den Knotenpunkten der Goethestraße auslösen.

Es wird empfohlen im Rahmen des Verkehrsversuchs die heutige Verkehrsregelung der Ludwigstraße beizubehalten, d.h. im Zwei-Richtungsverkehr zu betreiben. Die Evaluationsergebnisse des Verkehrsversuchs liefern Erkenntnisse ob eine andere Lösung für die Ludwigstraße erforderlich ist und welche Herausforderungen eine mögliche Umgestaltung dann zu lösen hat.

(7) Einbahnstraßenregelungen in der Achse Karlstraße – Karlsplatz – Schloßstraße – Schloßplatz – Parkstraße

Die Achse Karlstraße bis Parkstraße stellt u.a. die Erschließung der verschiedenen Innenstadtparkplätze her. Für möglichen Schleichverkehr in Nord-Süd-Relation erscheinen keine geeigneten Voraussetzungen vorzuliegen, insbesondere auch da die Einmündungssituation der Parkstraße / Spitalstraße voraussichtlich längere Wartezeiten erzeugt, als die Fahrstrecke entlang der Garten- und Spitalstraße. Möglichem Schleichverkehr in Fahrtrichtung Süd->Nord könnte signaltechnisch am Knoten Karlstraße / Blaufelder Straße begegnet werden, indem außer bei Bus-Anforderung dort nur geringe Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr im Knotenarm Karlstraße geschaltet werden.

In Ost-West-Relation könnte die Achse Karlstraße – Karlsplatz – Schloßstraße – Schloßplatz – Schulstraße – Kirchplatz – Weberstraße – Grabenstraße eine Schleichstrecke zur gesperrten Achse Karlstraße-Wilhelmstraße darstellen. Da jedoch eine Sperrung der Ludwigstraße nicht vorgesehen ist (und dies auch nur in Kombination mit einer Sperrung der Grabenstraße;

Planfall 1) erscheint dies deutlich zu umwegig und insofern keine besondere Gefahr von unerwünschten Schleichverkehren zu bestehen.

Damit sind insgesamt keine verkehrlichen Gründe für eine Einbahnstraßenregelung in der Achse Karlstraße – Karlsplatz – Schloßstraße – Schloßplatz – Parkstraße erkennbar. Zudem würde durch die Einrichtung einer Einbahnstraße der Gegenverkehr als „bremsendes“ Element entfallen und sich die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs entsprechend erhöhen.

Entsprechend sollte der Zwei-Richtungsverkehr in dieser Achse beibehalten werden, um die Erschließungsqualität des Quartiers zu erhalten und unnötige Umwege zu vermeiden. Flankierend empfiehlt sich die bereits unter Punkt (2) *Verkehrsberuhigte Bereiche ab Blaufelderstraße bzw. Bergwerkstraße bis Beginn der Fußgängerzone Karlstraße-Wilhelmstraße* beschriebene Verkehrsberuhigung an den Eingängen der Fußgängerzone, d.h. die Absenkung der Geschwindigkeit auf der Karlstraße auf 20 km/h und die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs („Spielstraße“) für die Achse Karlsplatz bis Schlossplatz. Gestalterisch entspricht dieser gepflasterte, niveaugleich ausgebaute Streckenabschnitt bereits einem Verkehrsberuhigten Bereich. So dass aus dem Verkehrsversuch ggf. auch eine Verstetigung dieser Regelung abgeleitet werden kann und hier dem Fußverkehr ohne zusätzlichen baulichen Aufwand zusätzliche Verkehrsflächen eingeräumt werden können.

(8) Schulstraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Schloßstraße

Im Rahmen der Klausurtagung wurde vorgeschlagen, die Schulstraße aufgrund ihres schmalen Querschnittes zur Verkehrsberuhigung in eine Einbahnstraße umzuwandeln.

Heute ist die Schulstraße als Tempo-20 Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ausgewiesen, der Querschnitt ist niveaugleich ausgebaut, insgesamt sehr schmal, an der engsten Stelle sind es nur rund 6 Meter zwischen den Gebäuden. Das Asphaltband, das die Fahrbahn für den Individualverkehr kennzeichnet, ist hier rund 3 Meter breit und lässt mithin keinen Begegnungsverkehr zweier Pkw zu. Infolge der sehr schmalen Gehwege sind diese für den Fußverkehr nur eingeschränkt nutzbar und Einmündungen sind schlecht einsehbar. Am einmündenden Gehweg Lindnersweg und an weiteren Engstellen entstehen so konfliktträchtige Situationen zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr. Diese Situation ist also im Bestand schon ungünstig, eine merkliche Erhöhung der Kfz-Verkehrsmenge ist entsprechend zu vermeiden.

Die Schulstraße ist aufgrund ihrer geringen Verkehrsbedeutung bezogen auf das gesamtstädtische Verkehrsmodell darin nicht enthalten. Die Verkehrsuntersuchung liefert daher auch keine Prognose zu Verkehrsverlagerungen auf dieser Strecke infolge der Sperrung der Karlstraße – Wilhelmstraße. Aufgrund der schmalen und winkelig geführten Gassen im Innenstadtkern erscheint es aber wenig attraktiv, die Schulstraße als Umfahrung der Sperrung Karlstraße – Wilhelmstraße zu nutzen. Umverteilungen innerhalb des Quartiers können

gleichwohl zu Änderungen der Verkehrsmengen auch in der Schulstraße führen. Daher sollten Maßnahmen zum Schutz des Fußverkehrs, zur verträglichen Abwicklung und zur Vermeidung zusätzlichen Kfz-Verkehrs erwogen werden.

Die vorgeschlagene Einbahnstraßenlösung reduziert zwar lokal die Verkehrsmenge, generiert aber Umwegfahrten, die den entlastenden Effekt reduzieren – vor allem aber würde durch die Einrichtung einer Einbahnstraße der Gegenverkehr als „bremsendes“ Element entfallen und sich mithin die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs entsprechend erhöhen. D.h. eine Einbahnstraße wäre in der Schulstraße im Hinblick auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs eher kontraproduktiv.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich, die Schulstraße als Verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“) zu betreiben und den Zwei-Richtungsverkehr beizubehalten. Damit bleibt die Erschließungsqualität des Quartiers erhalten, unnötige Umwege werden vermieden, vor allem aber steht im Verkehrsberuhigten Bereich dem Fußverkehr die gesamte Verkehrsfläche zur Verfügung und der Kfz-Verkehr ist entsprechend untergeordnet, sodass die heute bestehenden Konflikte deutlich reduziert werden.

Da die heutige niveaugleiche Querschnittsgestaltung der Schulstraße bereits der eines Verkehrsberuhigten Bereichs entspricht, empfiehlt kann die Änderung der Beschilderung nicht nur für den Verkehrsversuch, sondern auch dauerhaft erfolgen.

(9) Lange Straße Ausdehnung der Fußgängerzonenbeschilderung ab Schulstraße bzw. zeitweise Sperrung der Jagststraße

In der Lange Straße stehen zwischen Grünbaumgasse und Jagststraße heute lediglich zeitweise Stellplätze zur Verfügung, auch die Durchfahrt ist nur zu bestimmten Zeiten erlaubt. Diese Stellplätze führen heute zu Parksuchverkehren in sehr sensiblen Bereichen und schmalen Gassen nahe der bestehenden Fußgängerzone / Marktplatz. Im Rahmen eines Parkraumkonzepts sollte die Ordnung und Lenkung des ruhenden Verkehrs überprüft werden. Insbesondere ist dabei der Bedarf an öffentlichen Stellplätzen für Anwohner und Kunden des Einzelhandels zu berücksichtigen. Durch die Ausdehnung der Fußgängerzone in die Lange Straße würden der fließende und ruhende Kfz-Verkehr wegfallen und weitgehend ohne Aufwand eine gestalterische Aufwertung ergeben, etwa durch den Wegfall der umfangreichen Pollerreihen.

Im Detail ist auszuarbeiten, ab wo die Fußgängerzone beginnen kann, da derzeit in Höhe der Grünbaumgasse eine private Stellplatzanlage über die Lange Straße erschlossen ist.

Aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht erscheint die vorgeschlagene Ausdehnung der Fußgängerzone Lange Straße ab Knotenpunkt Schulstraße eine sinnvolle und konsequente Ergänzung zur geplanten Sperrung der Wilhelm- und Karlstraße.

Im Hinblick auf den Verkehrsversuch sollte die Erweiterung der Fußgängerzone nach Süden in die Lange Straße noch zurückgestellt werden, da andernfalls eine Art Konkurrenzsituation geschaffen würde und eine methodisch saubere Untersuchung der Effekte des Verkehrsversuchs erschwert wäre.

(10) (Teil-)Sperrung der Grabenstraße

Im Rahmen der Klausurtagung wurde eine Sperrung (Hauptzufahrt nur von Süden) bzw. teilweise Sperrung (Teilabschnitt als Einbahnstraße) der Grabenstraße vorgeschlagen.

Eine Sperrung der Grabenstraße wurde in der Verkehrsuntersuchung als Planfall 2 untersucht. Planfall 3 belässt die Grabenstraße im Zwei-Richtungsverkehr. Wie zu Beginn des Kapitels 2 erläutert, löst die im Planfall 2 untersuchte Sperrung etwas stärkere Verkehrsverlagerung in die Goethestraße aus, was dort zu entsprechend größerem Ertüchtigungsbedarf führt.

Problematisch ist hierbei, dass damit die Leistungsfähigkeit des Knotens Worthingtonstraße / Goethestraße nicht mehr gewährleistet wäre und eine Ertüchtigung umfangreichen baulichem Aufwand bedeutete. Dies ist für den Verkehrsversuch nicht realisierbar.

Die vorgeschlagene Variante, die Grabenstraße zwischen Jagstgartenweg und Wilhelmstraße in dieser Richtung als Einbahnstraße zu betreiben, müsste vertiefend untersucht werden, um die verkehrlichen Auswirkungen insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knoten an der Goethestraße vorab zu prüfen.

Es wird empfohlen im Rahmen des Verkehrsversuchs die heutige Verkehrsregelung der Grabenstraße weitgehend beizubehalten, d.h. im Zwei-Richtungsverkehr zu betreiben. Der Einmündungsbereich der Grabenstraße zur Wilhelmstraße sollte allerdings als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen werden, um dem Fußverkehr ausreichende Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen (wichtig, da damit auch die barrierefreie und zügige Fußverkehrsachse über den Bleichesteg gestärkt wird) und den Kfz-Verkehr entsprechend zu verlangsamen.

Die Evaluationsergebnisse des Verkehrsversuchs liefern Erkenntnisse ob eine andere Lösung für die Grabenstraße erforderlich ist und welche Herausforderungen eine mögliche Umgestaltung dann zu lösen hat.

(11) Adam-Weiß-Straße als Einbahnstraße zwischen Webergasse und Kirchplatz

Die Adam-Weiß-Straße könnte mit der Lange Straße als Einbahnstraßenpärchen betrieben werden und damit die innere Erschließung des Zentrums gewährleisten. Im Hinblick auf Schleichverkehre durch die geplante Sperrung der Karl-/Wilhelmstraße ist davon auszugehen, dass die Adam-Weiß-Straße keine relevante Relation darstellt und daher schadlos im

Zweirichtungsverkehr belassen werden kann. Entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung ist die Adam-Weiß-Straße im städtischen Verkehrsmodell nicht enthalten. Valide Aussagen zu möglichen Verkehrsverlagerungen durch eine Einbahnstraßenregelung in der Adam-Weiß-Straße würden eine vertiefende Untersuchung erfordern.

An Markttagen und in den Nachtstunden, an den die Lange Straße ohnehin gesperrt ist, würde sich jedoch eine Einbahnstraßenregelung der Adam-Weiß-Straße negativ auf die innere Erschließung auswirken. Eine Einbahnstraßenregelung in der Adam-Weiß-Straße sollte im Hinblick auf die innere Erschließung des Zentrums nur dann erwogen werden, wenn keine weitere Ausdehnung der Fußgängerzone in die Lange Straße beabsichtigt wird.

Es wird empfohlen im Rahmen des Verkehrsversuchs die heutige Verkehrsregelung der Adam-Weiß-Straße beizubehalten, d.h. im Zwei-Richtungsverkehr zu betreiben. Aus den Evaluationsergebnissen und vor dem Hintergrund einer möglichen späteren Ausdehnung der Fußgängerzone in die Lange Straße nach Süden sollte ein entsprechendes Gesamtkonzept entwickelt werden.

(12) Faberstraße, Stellplätze Hotel Post Faber

Für den Kfz-Verkehr stellt die wesentliche Bedeutung der Faberstraße die Vorfahrt für das anliegende Hotel dar. Als Einbahnstraße kann von der Wilhelmstraße zur Adam-Weiß-Straße gefahren werden, wo sich der Hauptparkplatz des Hotels befindet. Unmittelbar im Einmündungsbereich sind 2 Stellplätze markiert, die als Kurzzeit-Stellplätze der Hotelvorfahrt genutzt werden. Die Einmündung der Faberstraße liegt im Kurven- und Engstellenbereich der Wilhelmstraße und damit innerhalb des geplanten Umgriffs der Fußgängerzone in der Karl- und Wilhelmstraße und unmittelbar am Übergang zum Marktplatz. Die Stellplätze sind beidseits des Hoteleingangs angeordnet, wobei der an den Marktplatz angrenzende Stellplatz senkrecht anordnet ist – das ist an der Stelle platzraubend aber nicht anders anfahrbar. Der zweite ist als Längsstellplatz an der Gebäudekante in Richtung Faberstraße orientiert.

Der Bereich, in dem die beiden Stellplätze liegen, bildet einen kleinen an den Marktplatz andockenden Platzbereich („Drehscheibe“). Daher wäre es aus gestalterischer Sicht wünschenswert, den Bereich von Kfz-Verkehr und Stellplätzen freizuhalten. Daher sollte eine Verlegung der Kurzzeit-Stellplätze geprüft werden, möglichst in den Bereich des Hauptparkplatzes mit Zufahrt über die Adam-Weiß-Straße. Sofern dies nicht möglich ist sollte während des Verkehrsversuchs insbesondere der Senkrechtstellplatz am Übergang zum Marktplatz verlegt werden, beispielsweise vor oder neben den bestehenden Längsstellplatz in der Faberstraße. Die Faberstraße sollte während des Verkehrsversuchs als Sackgasse für den Kfz-Verkehr betrieben werden und keine Durchfahrt von der Wilhelmstraße ermöglichen.

Zwar wäre es auch denkbar, die Anfahrt über die Faberstraße und zu den Kurzzeit-Stellplätzen am Hotel über eine Sondergenehmigung für die Befahrung der Fußgängerzone zu regeln. Problematisch wäre dies insbesondere unter den Gegebenheiten des Verkehrsversuchs, da damit kaum eine effektive Überwachung von unberechtigt in den gesperrten Bereich der Wilhelm- und Karlstraße einfahrenden Fahrzeugen möglich wäre.

In jedem Fall sollte der Hotelbetreiber bei der Entscheidungsfindung eingebunden werden und die Entscheidung vor der Detailplanung des Verkehrsversuchs getroffen werden. Aus den Erfahrungen des Verkehrsversuchs und im Kontext mit einer möglichen dauerhaften Umgestaltung zur Fußgängerzone lässt sich dann eine verkehrlich und gestalterisch Anbindung des Hotels konzipieren.

(13) ÖPNV-Angebotsverbesserung, Taktverdichtung

Um mehr Menschen dazu zu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, wurde im Rahmen der Klausurtagung vorgeschlagen, das ÖPNV-Angebot zu verbessern. Konkret soll durch eine engere Zusammenarbeit mit Industrie- und Gewerbebetrieben erreicht werden, die Taktung und Routenführung an die Arbeitszeiten anzupassen.

Grundsätzlich tragen Verbesserungen beim Busverkehr ebenso wie Verbesserungen im Radverkehrsnetz dazu bei, Alternativen zur innerstädtischen Kfz-Nutzung stärker ins Bewusstsein zu rücken. Durch die Ausweitung der Fußgängerzone in die Karl- und Wilhelmstraße fallen zudem zahlreiche Verspätungsursachen für den Busverkehr weg, wie der Stau durch hohe Kfz-Mengen, mehrere unkoordinierte Fußgängerschutzanlagen und das Einfädeln aus den Busbuchten.

Zwar kann im Rahmen des Verkehrsversuchs keine umfassende Neukonzeption im Busverkehr erfolgen. Jedoch sollte die Aufwertung der Haltestellen „Wilhelmstraße“ und „Rathaus“ erfolgen. Wie in (3) *Busverkehr nur in einer Richtung bzw. gar nicht durch Fußgängerzone führen, sondern über Ludwigstraße, Parkstraße und Grabenstraße. Taxi-Verkehr sollte in Fußgängerzone ermöglicht werden* bereits dargelegt, empfiehlt es sich, im Verkehrsversuch die heutigen Busbuchten mit provisorischen Bauteilen in Haltestellenkaps umzugestalten und damit die Anfahrbarkeit zu verbessern, die Wartebereiche zu vergrößern und den barrierefreien Einstieg zu gewährleisten.

Zu prüfen sind ggf. flankierende Aktionen zum Verkehrsversuchung wie ein besonders günstiges Ticket für diesen Zeitraum, eine Sonderlinie "Innenstadt Shuttle" oder ähnliches. Ob und welche Maßnahmen zur Attraktivierung des Busverkehrs geeignet und realisierbar sind, bedarf weiterführender Untersuchungen und Konzeption. Zu prüfen sind hier insbesondere die bestehenden Konzessionen bzw. Ausschreibung mit den Betreibern und deren Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrern.

In der nachfolgenden **Tabelle 1** sind die oben erläuterten Vorschläge der Klausurtagung mit den jeweiligen Empfehlungen für eine dauerhafte Umsetzung und für den Verkehrsversuch in Kurzform zusammengefasst.

Maßnahme / Vorschlag aus Klausurtagung		Empfehlung grundsätzlich bzw. langfristig	Empfehlung für Verkehrsversuch
1	Parkleitsystem	ja	ja
2	Verkehrsberuhigte Bereiche ab Blaufelderstraße bzw. Bergwerkstraße bis Beginn der Fußgängerzone	ja	ja
3	Busverkehr nur in einer Richtung bzw. gar nicht durch Fußgängerzone führen	nein	nein
4	Tunnellösung für B290	Untersuchungsbedarf, sehr fraglich	nein
5	Goethestraße, Ertüchtigung durch Kreisverkehre statt LSA		
5a	Goethestraße / Grabenstraße	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	temporäre Signalanlage empfohlen
5b	Goethestraße / Worthingtonstraße	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nur Signalprogramm anpassen
5c	Goethestraße / Alter Postweg	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nur Signalprogramm anpassen
6	Ludwigstraße als Einbahnstraße betreiben	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nein
7	Einbahnstraßenregelungen in der Achse Karlstraße bis Parkstraße	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nein, aber Verkehrsberuhigung (Spielstraße)
8	Schulstraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Schloßstraße	nein, aber Verkehrsberuhigung (Spielstraße)	nein, aber Verkehrsberuhigung (Spielstraße)
9	Lange Straße Ausdehnung der Fußgängerzonenbeschilderung	ja	nein, aus methodischen Gründen
10	(Teil-)Sperrung der Grabenstraße	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nein, aber abschnittsweise Verkehrsberuhigung (Spielstraße)
11	Adam-Weiß-Straße als Einbahnstraße	Untersuchungsbedarf, eher fraglich	nein
12	Faberstraße, Stellplätze Hotel Post Faber	Untersuchungsbedarf	Klärungsbedarf, Sackgasse und Stellplätze verlegen
13	ÖPNV-Angebotsverbesserung, Taktverdichtung	Untersuchungsbedarf	Haltestellenkaps statt Busbuchten

Tabelle 1: Zusammenfassung Empfehlungen Klausurtagung

3 Grobkonzeption Verkehrsversuch – Umsetzung und Monitoring

Aus den Überlegungen der Verkehrsuntersuchung und der Vorschläge, die im Rahmen der Klausurtagung diskutiert wurden, leitet sich die nachfolgende Empfehlung für den Verkehrsversuch ab. Dies ist zunächst lediglich ein Grobkonzept, welches es nach einem positiven Beschluss des Gemeinderats im Detail auszuarbeiten gilt.

Das Grobkonzept für den Verkehrsversuch bzw. dessen Maßnahmen sind in **Plan 2** veranschaulicht.

Umgriff und Regelung temporäre Fußgängerzone

Gemäß Planfall 3 der Basisverkehrsuntersuchung sollte der Umgriff der Fußgängerzone den Kernbereich der Achse Karlstraße – Wilhelmstraße und damit folgende Maßnahmen umfassen:

- Sperrung zwischen Karlsplatz und Grabenstraße
- Freigabe nur für Fuß- und Radverkehr, Linienbusse
- Spezielle Einfahrterlaubnisse für Lieferverkehre & Taxen (ggf. an Uhrzeiten gebunden) sowie Anwohner
- Einstreifige Führung des Busverkehrs im Kurvenbereich am Markt-
platz (Engstellenbereich) ggf. mit Engstellensignalisierung
- Umgestaltung der heutigen Busbuchten (Haltestellen „Wilhelmstraße“
und „Rathaus“) in Haltestellenkaps mit provisorischen Mitteln
- Verlegung der Haltestelle „Rathaus“ Fahrtrichtung Westen um
ca. 50m auf Höhe der Gegenhaltestelle (als kompakter Umstiegs-
punkt)
- Wegfall der straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze
- Kurzzeit-Stellplätze vor Hotel möglichst in Adam-Weiß-Straße oder
Faberstraße verlegen
- Die auf diese Weise „gewonnene“ Fläche soll mit temporären Nutzun-
gen bespielt werden (Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen,
Grün, Bänke, Spielgerät etc.)
- Die Absperrung des Bereiches erfolgt durch Absperrgitter², ggf. eine
zusätzliche Absicherung (analog zu Weihnachtsmärkten u.ä.) durch
Betonteile ist zu prüfen

² Üblicherweise werden Absperrgitter versetzt aufgestellt, damit die Straße auch optisch für den allgemeinen Verkehr eindeutig als gesperrt erkennbar ist, aber die zulässigen Verkehre, wie Linienbusse, die Absperrung umfahren können

Flankierende Maßnahmen

Um die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen möglichst sicher und zügig abwickeln zu können und die Verständlichkeit der neuen Verkehrssituation zu verbessern, empfehlen sich eine Reihe begleitender Maßnahmen:

- Übergänge zur Fußgängerzone verkehrsberuhigen, durch Ausweisung Tempo-20 Zone in der östlichen Karlstraße (bis Karlsplatz) und der Wilhelmstraße (Jagstbrücke bis Grabenstraße).
- In der Wilhelmstraße die straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze ggf. zu Lieferzone umnutzen
- Im östlichen Abschnitt der Karlstraße Reduzierung der Fahrbahnbreite prüfen (3 Fahrstreifen während Verkehrsversuch überdimensioniert), z.B. durch Wegnahme des Fahrstreifens an der Straßennordseite zugunsten von Gestaltung (Außenbestuhlung, Grün, Fahrradabstellanlagen, etc.)
- Anordnung Verkehrsberuhigter Bereiche („Spielstraße“)
 - Grabenstraße Nord (Engstelle / Einmündungsbereich)
 - Achse Karlsplatz bis Schloßplatz (gepflasterte niveaugleiche Fahrbahn)
 - Schulstraße (niveaugleiche Fahrbahn)
- Anpassung Signalsteuerung an folgenden Knoten:
 - Alter Postweg / Haller Straße
 - Alter Postweg / Goethestraße
 - Worthingtonstraße / Goethestraße
 - Grabenstraße / Goethestraße (temporäre Signalanlage)
 - Karlstraße / Gartenstraße / Blaufelder Straße
 - Ludwigstraße / Blaufelder Straße
- Parkleitsystem, auch als Orientierungshilfe im geänderten Netz

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stadt Crailsheim sollte den Verkehrsversuch durch eine ausführliche Öffentlichkeitsbeteiligung begleiten, beispielsweise durch Informationsveranstaltungen im Vorfeld sowie durch eine projektbezogene Webpage, die ggf. Meldungen aus der Bevölkerung auf einfache Weise ermöglicht. Auch durch ein Rahmenprogramm lässt sich das Interesse und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen, hier empfehlen sich zumindest eine Auftaktveranstaltung und eine Abschlussveranstaltung.

Monitoring – Wirkungskontrolle des Verkehrsversuchs

Zentrales Element eines Verkehrsversuchs ist die Wirkungskontrolle der vorgesehenen Maßnahme. Für diesen Verkehrsversuch ist ein Monitoringkonzept zu erarbeiten, das folgende Aspekte untersucht:

- Auswirkungen der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße auf den Kfz-Verkehr
 - Verkehrsverlagerungen ins umliegende Netz und damit verbunden
 - mögliche Leistungsfähigkeitsdefizite und
 - mögliche Unverträglichkeiten
- Auswirkungen der Erweiterung der Fußgängerzone auf den Linienbus-Verkehr (z.B. Reisezeit, Pünktlichkeit)
- Akzeptanz der Erweiterung der Fußgängerzone für Fuß- und Radverkehr

Ein erstes Grobkonzept für begleitende Erhebungen im Zentrum ist als Diskussionsgrundlage in **Plan 3** dargestellt. Weitere Erhebungspunkte sind denkbar, beispielsweise an der Nord-West-Umgehung.

Das Monitoring begleitet den Verkehrsversuch dergestalt, dass zumindest eine Vorher-Erhebung vor Aufbau des Verkehrsversuchs erfolgt und dann während des Verkehrsversuchs erneut erhoben wird. Um die erforderliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sollte das Erhebungskonzept möglichst identisch sein – auch hinsichtlich Witterung, da dies u.a. Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl Rad vs. Kfz hat. Eventuell erst während des Verkehrsversuchs erkannte Verlagerungseffekte oder Problemstellen können im Bedarfsfall während des Verkehrsversuchs zusätzlich erhoben werden und durch eine Nachher-Erhebung die Veränderungen nach Beendigung des Verkehrsversuchs erfasst werden.

Erfahrungsgemäß ist nach dem Start des Verkehrsversuchs eine gewisse Eingewöhnungsphase erforderlich, bis die betroffenen Verkehrsteilnehmenden das gewohnte Verhalten (Routenwahl, Verkehrsmittelwahl, etc.) auf die neue Situation eingestellt haben. Nach ca. 4 – 6 Wochen ist diese Eingewöhnungsphase üblicherweise abgeschlossen und mögliche kleinere Anpassungen (z.B. an Signalschaltungen) erfolgt. Grundsätzlich empfiehlt es sich, eine Maßnahme dieser Tragweite in den Schulferien zu starten. Die dann geringeren Verkehrsmengen ermöglichen dem Kfz-Verkehr eine allmählichere Eingewöhnung – gleichwohl sind zu Beginn der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße Irritationen und Staus nicht ganz zu vermeiden.

Die im Rahmen des Monitorings erforderlichen Erhebungen müssen für ein repräsentatives Bild außerhalb der Ferien stattfinden. Zu prüfen ist, ob neben einem repräsentativen Werktag bewusst auch der samstägliche Verkehr untersucht werden soll.

Dauer des Verkehrsversuchs

Der Verkehrsversuch sollte über mehrere Monate laufen, um die Akzeptanz und die erhoffte Belebung der Innenstadt durch die erweiterte Fußgängerzone valide bewerten zu können.

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, den Verkehrsversuch in den Osterferien 2023 zu starten und in den Sommerferien 2023 zu beenden.

Verzeichnisse

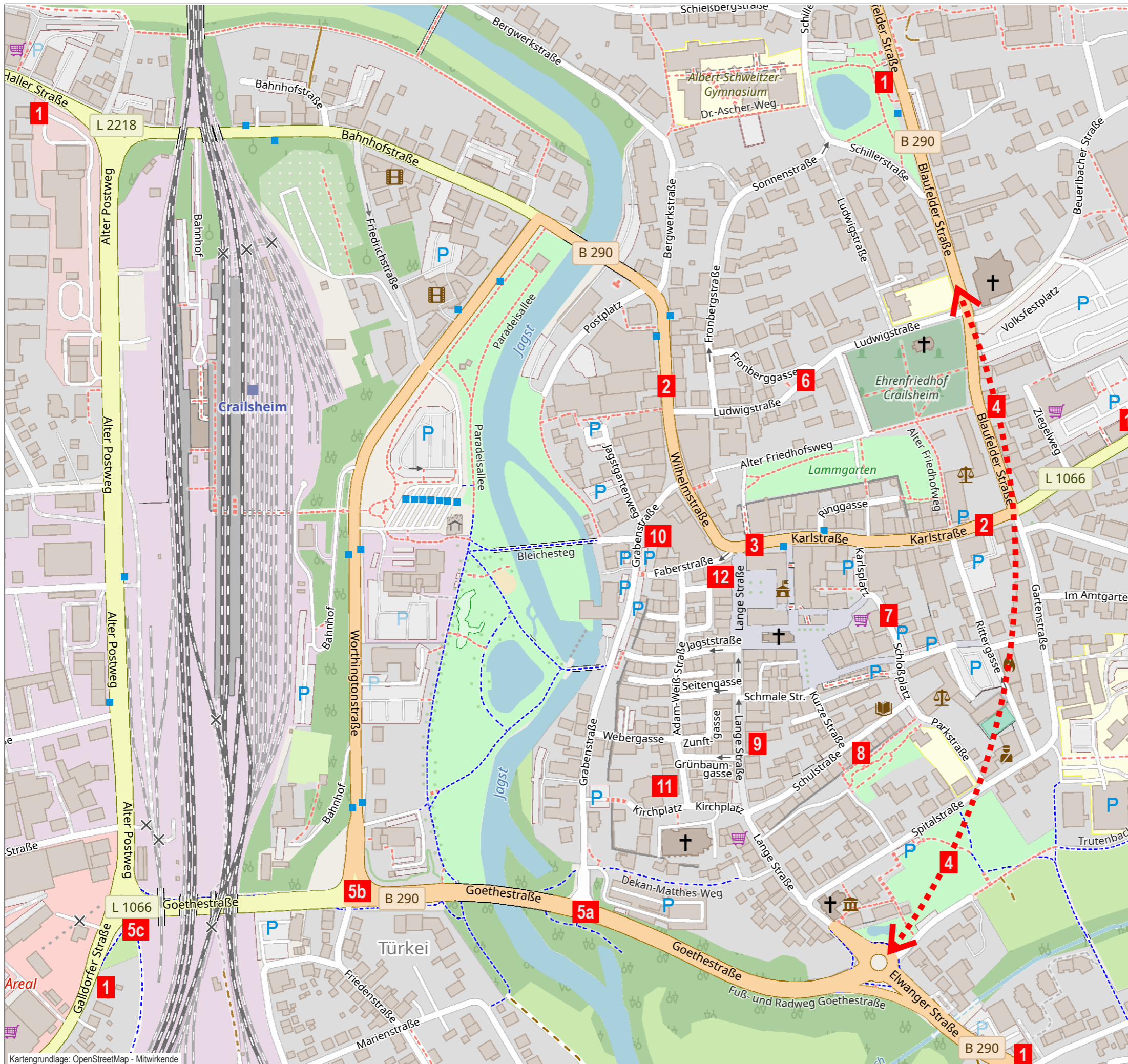
Tabellen im Text:

Tabelle 1:	Zusammenfassung Empfehlungen Klausurtagung	15
------------	--	----

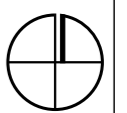
Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Vorschläge aus Klausurtagung – Verkehrsversuch und langfristig
Plan 2	Empfehlung Verkehrsversuch – Maßnahmen im Zentrum
Plan 3	Grobkonzept Evaluation – Begleitende Erhebungen im Zentrum

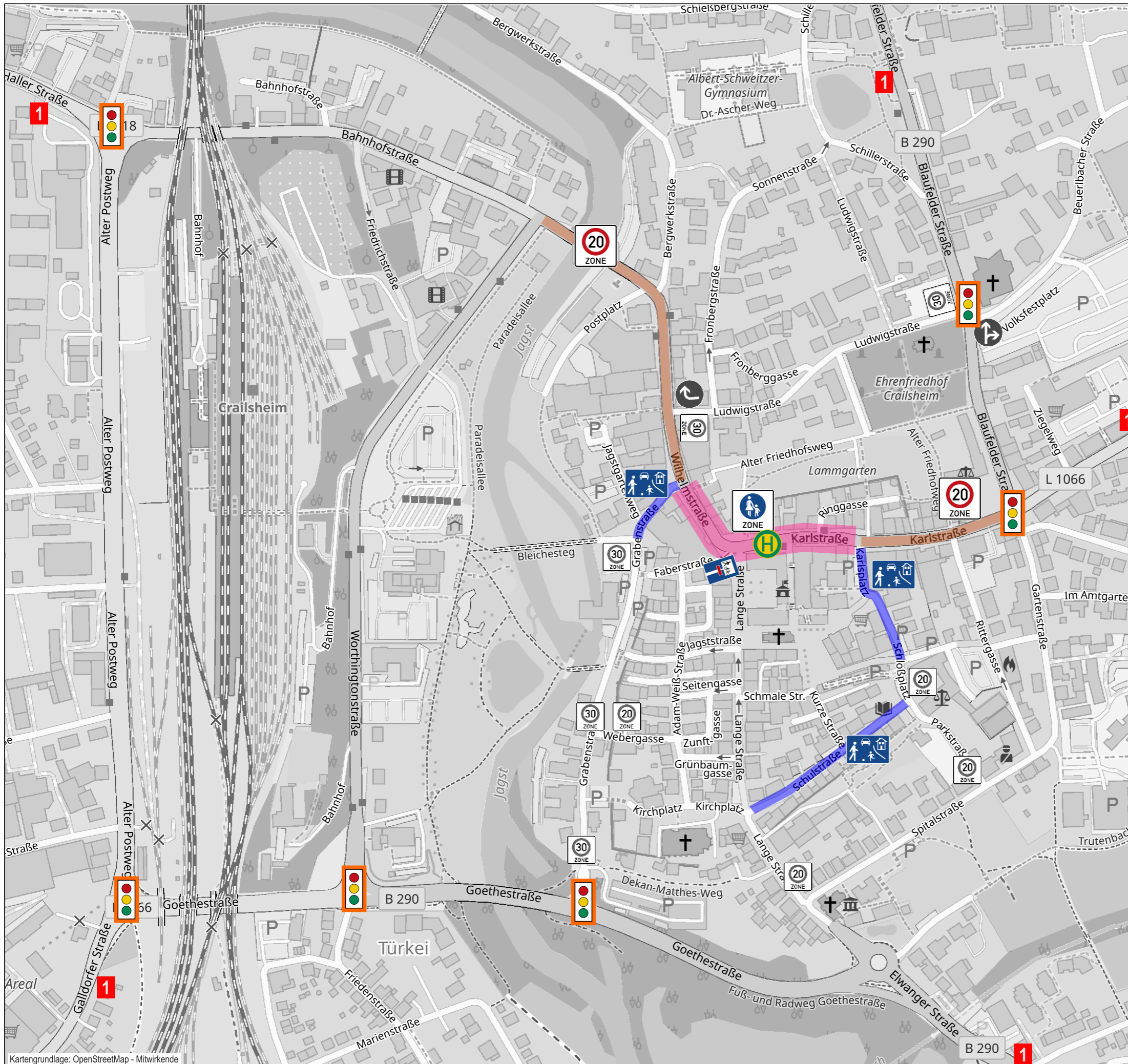
Pläne



- 1** Parkleitsystem
- 2** Verkehrsberuhigung vor Fußgängerzone
- 3** Bus-Verkehr in Fußgängerzone
- 4** Tunnellösung für B290
- 5** Goethestraße, Kreisverkehre
- 6** Ludwigstraße, Einbahnstraße
- 7** Karlsplatz - Parkstraße, Einbahnstraße
- 8** Schulstraße, Einbahnstraße
- 9** Lange Straße, Fußgängerzone
- 10** Grabenstraße, (Teil-)Sperrung
- 11** Adam-Weiß-Straße, Einbahnstraße
- 12** Faberstraße, keine Einbahnstraße



Vorschläge aus Klausurtagung
 Maßnahmen im Zentrum
 Verkehrsversuch und langfristig

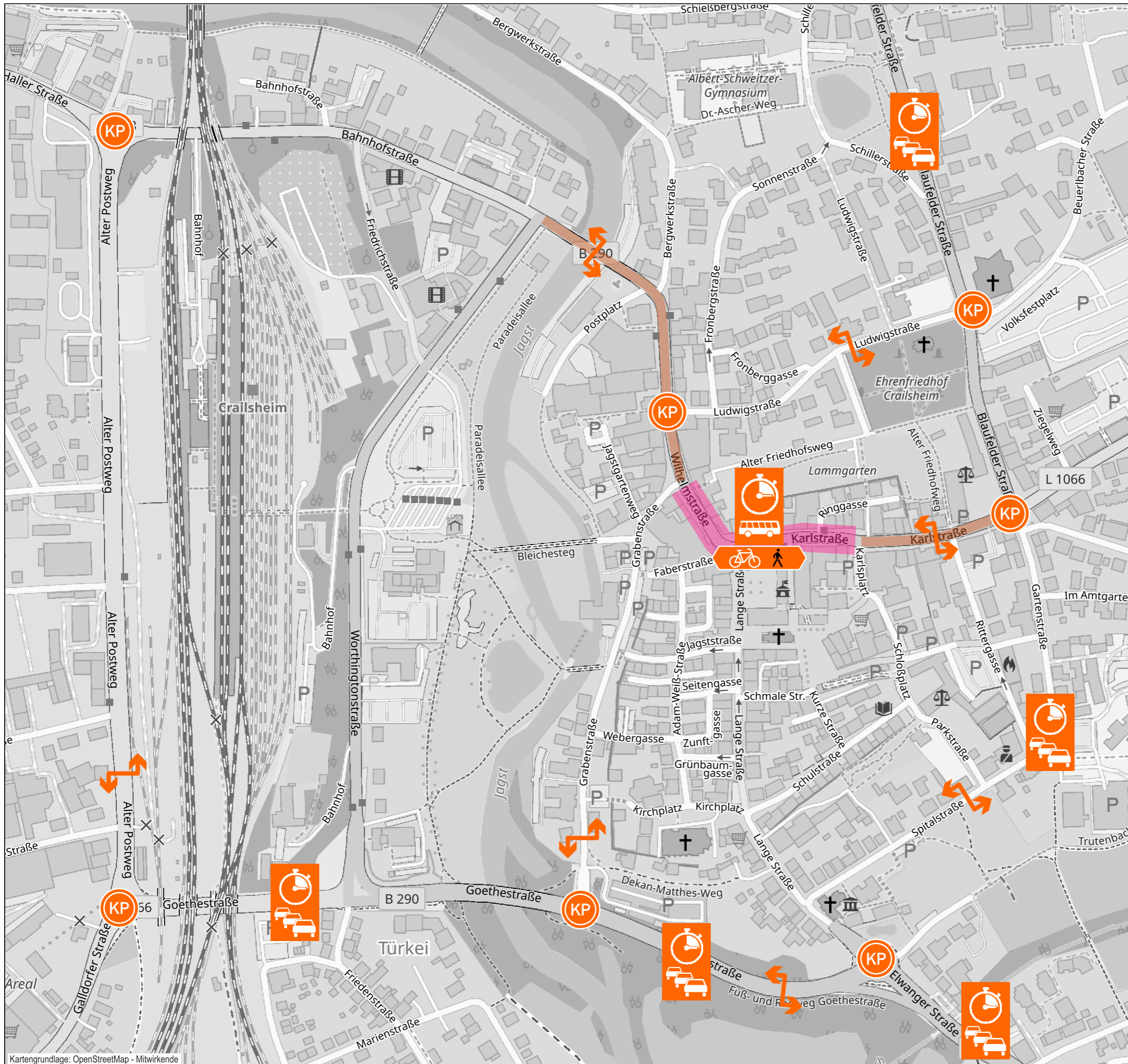


- 
Fußgängerzone Karl- / Wilhelmstraße
 Umgriff gemäß Planfall 3
 (Karlsplatz bis Grabenstraße)
 Freigaben für Bus, Rad, Lieferräder, Anwohner
- 
Übergänge zur Fußgängerzone
 Karlstraße (bis Karlsplatz),
 Wilhelmstraße (ab Jagstbrücke)
 => Zone-20
 Karlsplatz - Schloßplatz (Plasterfahrbahn),
 Grabenstr. (Fußgängerzone - Bleichsteg),
 Schulstraße
 => Verkehrsberuhigte Bereiche
- 
 Faberstraße, Sackgasse
 (Vorfahrt Hotel von Westen möglich)
- 
statisches Parkleitsystem
 zur Verkehrslenkung und Orientierung
 (Schilderstandorte sind noch festzulegen)
- 
Anpassung Signalsteuerung
 bzw. temporäre Signalanlage
 Goethestraße/Grabenstraße
- 
 weiterhin gültige, bereits vorhandene
 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
 im Innenstadtkern

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 28.09.2022

Empfehlung Verkehrsversuch
Maßnahmen im Zentrum



-  Knotenpunktzählung
(Erhebung z.B. Werktag / Samstag)
-  automatische Querschnittszählung
(Erhebung z.B. 1 Woche)
-  Fuß- und Radverkehr in Fußgängerzone
(Erhebung z.B. Werktag / Samstag)
-  Verkehrsablauf
Rückstau bzw. Reisezeitmessung
(Erhebung z.B. Werktag / Samstag)
-  Busverkehr Reisezeit / Pünktlichkeit
(Erhebung z.B. Werktag / Samstag, ggf. Angaben von Busbetreiber)

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

