

Untersuchung zu alternativen Erschließungskonzepten des Andreasviertels



Impressum



Bearbeitung

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bereich Verkehrsplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt
Tel. 0361 655-3192
Fax 0361 655-3199
E-Mail verkehrsplanung@erfurt.de
Internet www.erfurt.de

Juli 2010

Untersuchung zu alternativen
Erschließungskonzepten des Andreasviertels

UNTERSUCHUNG ZU ALTERNATIVEN ERSCHLIEßUNGSKONZEPTEN DES ANDREASVIERTELS

1	Anlass und Ziel der Untersuchung.....	4
2	Verkehrliche Analyse.....	4
2.1	Strukturelle Beschreibung.....	4
2.2	Verkehrsorganisation	4
2.3	Ruhender Verkehr	5
2.4	Ziele in den Verkehrszellen	5
2.5	Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet	7
2.6	Auswirkungen durch bauliche Änderungen.....	7
3	Varianten einer veränderten Verkehrsorganisation	9
3.1	Grundsätze der Variantenuntersuchung	9
3.2	Variante 1: Andreasstraße als Einbahnstraße.....	9
3.3	Variante 2: Andreasstraße als unechte Einbahnstraße	10
3.4	Variante 3: Verbot des Linksabbiegens auf die Andreasstraße	11
3.5	Variante 4: Versetzen der Sperre Augustinerstraße	11
3.6	Variante 5: Öffnen der Lehmannsbrücke Richtung Michaelisstraße	12
3.7	Variante 6: Seitenstraßen als Sackgassen	13
3.8	Weitere mögliche Maßnahmen.....	14
4	Ergebnis/Abwägung.....	15
5	Maßnahmekatalog	16

ANHANG

Karte 01	Verkehrszelle Andreasviertel
Karte 02	Bestand - Verkehrsorganisation
Karte 03	Parkorganisation
Karte 04	Großräumige Fahrbeziehungen in das nördliche Andreasviertel
Karte 05	Großräumige Fahrbeziehungen in das südliche Andreasviertel
Karte 06	Vorhandene Baulücken
Karte 07	Variante 1: Andreasstraße als Einbahnstraße
Karte 08	Variante 2: Andreasstraße als unechte Einbahnstraße
Karte 09	Variante 3: Verbot des Linksabbiegens auf die Andreasstraße
Karte 10	Variante 4: Versetzen der Sperre Augustinerstraße
Karte 11	Variante 5: Öffnen der Lehmannsbrücke Richtung Michaelisstraße
Karte 12	Variante 6: Seitenstraßen als Sackgassen

1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Die Anwohner des Andreasviertels kritisieren den als hoch empfundenen Durchgangsverkehr. Durch die Bauvorhaben Chrestensenhof, Kirchenamt, Drachengasse und Ackerhofsgasse wird eine Erhöhung des Verkehrs im Andreasviertel befürchtet.

Der durch die vorhandene Nutzung verursachte abendliche Besucherverkehr wird als störend empfunden. Um diesen Parksuchverkehr zu vermindern, wünschen die Anwohner eine Ausweitung der Bewohnerparkbereiche und eine kontinuierliche Parkraumüberwachung durch das Bürgeramt. Weiterhin bitten die Anwohner um eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Zur Reduzierung des Verkehrs sind die Möglichkeiten für eine veränderte Verkehrsorganisation zu prüfen. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in einem Maßnahmenkatalog zusammenzufassen.

Die Ziele der Stadtgestaltung zu den weiteren Lückenschlüssen der Bebauung und der Gestaltung der Straßenräume sind zu berücksichtigen.

2 Verkehrliche Analyse

2.1 Strukturelle Beschreibung

Die Verkehrszelle Andreasviertel wird begrenzt durch die Moritzwallstraße im Norden, die Andreasstraße im Westen, die Fußgängerzone (Marktstraße/Fischmarkt) im Süden und dem Breiten Strom sowie der Wilden Gera im Osten (siehe Karte 01 - Verkehrszelle Andreasviertel). Der nördliche Teil der Verkehrszelle ab der Pergamentergasse wird als Andreasviertel und der südliche Teil als Lateinisches Viertel bezeichnet.

Einwohner	ca. 2.700 (Stand Juni 2009)
Motorisierungsgrad Altstadt	366 Pkw / 1.000 EW ¹⁾
daraus abgeleitet: Pkws im Andreasviertel	ca. 1.000 Pkw ¹⁾
durchschnittliche Wege mit dem MIV	1,2 Wege MIV/P+d ²⁾³⁾
durchschnittlicher Besetzungsgrad der Fahrzeuge	1,3 Personen/Fahrzeug
daraus abgeleitet: Fahrten der Anwohner pro Tag	ca. 2.500 Fahrten / d

Tabelle 1 Kenndaten für die Verkehrszelle Andreasviertel

- 1) der Motorisierungsgrad bezieht sich auf die privaten Pkws. Die Fahrzeuge der ansässigen Gewerbe, Handwerksbetriebe, Gastronomie u. ä. sind nicht enthalten!
- 2) durchschnittliche Wege im MIV beinhalten Hin- und Rückwege
- 3) Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2008

Im Andreasviertel ist wie in anderen zentrumsnahen Gebieten ein vergleichsweise geringer Motorisierungsgrad zu verzeichnen. Dennoch ist aus den Kenndaten zu erkennen, dass ein Großteil des Verkehrs der Anwohnerverkehr selbst ist. Außerdem findet Besucher-, Wirtschafts- und Lieferverkehr statt.

2.2 Verkehrsorganisation

Die Moritzstraße und die Pergamentergasse sind die Zufahrten zum Andreasviertel, während der ausfahrende Verkehr die Gassen und die Moritzstraße nutzt. Das gesamte Andreasviertel ist eine Tempo-30-Zone. Die Sammelstraßen des Gebietes sind die Michaelisstraße, die Moritzstraße und die Pergamentergasse. Die Geschwindigkeit in der Pergamentergasse ist auf 20 km/h begrenzt. Die ergänzenden Seitenstraßen sind alle als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert (siehe Karte 02 - Bestand - Verkehrsorganisation).

2.3 Ruhender Verkehr

Ein Bedarf an ruhenden Verkehr ergibt sich vor allem aus der vorhandenen Wohnnutzung. Neben den Anwohnern besteht eine Nachfrage durch die ansässigen Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen, sowie die vorhandenen Handwerksbetriebe und die Gastronomie. Dies betrifft einerseits die Angestellten und andererseits die Kunden der einzelnen Geschäfte.

In dem Untersuchungsgebiet stehen ca. 1.300 Stellplätze zur Verfügung. Davon befinden sich über 1.000 Stellplätze auf privaten Flächen und in privaten Tiefgaragen. Diese Flächen entziehen sich dem städtischen Einfluss. Im Straßenraum befinden sich ca. 300 Stellplätze. Diese sind vorrangig den Bewohnern vorbehalten und nur teilweise mit Kurzzeitparken (zeitlich begrenzt auf eine Stunde) kombiniert.

Das Andreasviertel entspricht dem Bewohnerparkquartier E. Die Standorte der einzelnen Bewirtschaftungsarten sind in der Karte 03 - Parkorganisation dargestellt. In den Nebenstraßen ist in den markierten Bereichen ausschließlich Bewohnerparken erlaubt. In der Moritzstraße und der Michaelisstraße befinden sich reines Bewohnerparken und Kurzzeitparken (max. 1 Std) für Bewohner frei. Auch in der Augustinerstraße und Pergamentergasse dürfen die gekennzeichneten Bereiche von Kurzzeitparkern (max. 1 Std) und Bewohnern genutzt werden. In der Andreasstraße befinden sich gebührenpflichtige Kurzzeitstellplätze (max. 1 Std) auf denen die Bewohner ebenfalls parken dürfen.

Mit der Umgestaltung der Moritzstraße und Michaelisstraße erhält der Straßenquerschnitt Gehwege in Regelbreiten. Damit wird das Angebot für die Fußgänger deutlich verbessert. Aufgrund der dann abschnittsweise schmaleren Fahrbahn entfallen mit dem grundhaften Ausbau einige Stellplätze. Dies betrifft vor allem den westlichen Straßenrand der Michaelisstraße zwischen Marbacher Gasse und Pergamentergasse. Bisher standen 121 Stellplätze für Kurzzeitparken und 68 Stellplätze für gebührenfreies Parken zur Verfügung. Zukünftig verringert sich diese Zahl auf 99 Kurzzeitstellplätze. Die Bewohnerstellplätze erhöhen sich von 123 Stellplätze auf 175 Stellplätze. Mit der Reduzierung der Kurzzeitstellplätze wird sich der Parksuchverkehr nach einer Eingewöhnungszeit verringern.

Maßnahme 01: Erweiterung des Bewohnerparkens

2.4 Ziele in den Verkehrszellen

Die Verkehrsströme richten sich nach der Lage des Zieles in der Verkehrszelle. Für den einfließenden Verkehr ist dabei entscheidend ob sich das Verkehrsziel südlich oder nördlich der Pergamentergasse befindet (siehe Karte 04 - Großräumige Fahrbeziehungen in das nördliche Andreasviertel und Karte 05 - Großräumige Fahrbeziehungen in das südliche Andreasviertel). Liegt das Ziel nördlich der Pergamentergasse erfolgt die Zufahrt aus Richtung Norden, Osten und Süden über die Moritzstraße. Aus Richtung Westen wird über das Lauentor und die Pergamentergasse in das Gebiet gefahren. Ein Ziel südlich der Pergamentergasse wird aus Richtung Norden über die Andreasstraße und aus Richtung Westen über das Lauentor und anschließend die Pergamentergasse erreicht. Aus Richtung Süden und Osten werden die Moritzstraße und die Michaelisstraße genutzt.

Einfahrt Pergamentergasse

Seit der Sperrung der Lehmannsbrücke (10. November 1998) existiert kein Durchgangsverkehr von und in Richtung Osten mehr. Die Belegungszahlen in der Pergamentergasse zeigen seitdem unter normalen Bedingungen einen abnehmenden Trend.

Fahrstrecke	Streckenlänge	Zeitaufwand ¹
Domplatz - Andreasstraße - Moritzwallstraße bis Knoten Moritzstraße	765 m	1,1 min
Domplatz - Pergamentergasse - Michaelisstraße - Moritzstraße bis Knoten Moritzwallstraße	885 m	2,9 min

Tabelle 2 Fahrzeiten vom Domplatz zum Knoten Moritzstraße/Moritzwallstraße

Die Fahrzeit vom Domplatz zum Knoten Moritzwallstraße/Moritzstraße ist über die Pergamentergasse - Moritzstraße ca. doppelt so lang wie über die Andreasstraße. Daher gibt es in dieser Fahrbeziehung kaum "Schleichverkehr".

Eine Einschränkung der zufahrenden Fahrzeuge in die Pergamentergasse am Domplatz ist verkehrsorganisatorisch nicht möglich. Der Zufluss aus Richtung Lauentor wird bereits über die vorhandene Lichtsignalanlage dosiert. Durch die Aufstellung der Fahrradparker an der Bibliothek ist eine optische Einengung bereits erfolgt.

Die über die Pergamentergasse einfahrenden Fahrzeuge haben nahezu ausschließlich Ziele in dem Lateinischen Viertel, in der Moritzstraße und den östlichen Stichstraßen sowie den Gassen des Andreasviertels.

Einfahrt Moritzstraße

Die Fahrzeit vom Knoten Talstraße/Auenstraße zum Domplatz ist über die Moritzstraße und die Gassen des Andreasviertels ca. doppelt so lang wie über die Andreasstraße und damit unattraktiv. Daher gibt es auch in dieser Relation keinen nennenswerten Durchgangsverkehr.

Fahrstrecke	Streckenlänge	Zeitaufwand ¹
Knoten Auenstraße/Bergstraße - Auenstraße - Moritzstraße - Weiße Gasse - Andreasstraße - Domplatz	1.020 m	3,8 min
Knoten Auenstraße/Bergstraße - Bergstraße - Nordhäuser Straße - Andreassraße - Domplatz	1.010 m	1,8 min

Tabelle 3 Fahrzeiten vom Knoten Bergstraße/Auenstraße zum Domplatz

Mit der Neugestaltung des Platzes Talstraße/Auenstraße entfällt der freie Linksabbieger. Somit müssen auch die Linksabbieger den LSA-Querschnitt durchfahren. Diese Strecke wird damit noch unattraktiver.

Auch die über die Moritzstraße einfahrenden Fahrzeuge haben nahezu ausschließlich Ziele in dem Andreasviertel und dem Lateinischen Viertel.

Ausfahrt aus der Verkehrszelle

Während eine Ausfahrt aus dem Betrachtungsgebiet nach Norden über die Moritzstraße unproblematisch ist, wird die Durchfahrt durch die Gassen des Andreasviertels als störend empfunden. In den vorangegangenen Absätzen wurde dargelegt, dass ein Durchgangsverkehr ("Schleichverkehr") durch die Verkehrszelle und damit durch die Gassen kaum stattfindet.

¹ Die mittlere Wartezeit wurde durch eine Verminderung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit berücksichtigt. Die LSA am Knoten Auenstraße/Bergstraße ist mit dem Knoten Bergstraße koordiniert, so dass das Fahrzeug für beide Verbindungen Nord-Süd an der Moritzwallstraße auf die Grünphase warten muss.

Ein Umdrehen der Einbahnstraßen im Andreasviertel selbst würde zu einem Mehrverkehr in den Gassen führen, da die Verbindung zwischen Domplatz und dem nördlichen Stadtring in dieser Richtung attraktiver ist, als in der Gegenrichtung.

Ein Teil des von dem Lateinischen Viertel, der Michaelisstraße und ihren östlichen Stichstraßen kommenden Verkehrs fließt über die Gassen des Andreasviertels zum Hauptnetz (Andreasstraße).

2.5 Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Im Zusammenhang mit der Sperrung der Lehmannsbrücke wurden viele Zählungen zum Vergleich der Verkehrsmengen vor und während der Sperrung durchgeführt. Daher liegen vor allem Verkehrsdaten aus den Jahren 1997 und 1998 vor. Am 10.11.1998 erfolgte nach einer Testphase die Sperrung der Lehmannsbrücke. Der Durchgangsverkehr verlagerte sich auf den dafür ausgelegten Zentrums- und Stadtring. Dadurch verringerten sich in allen Straßenräumen des Andreasviertels die Verkehrsmengen deutlich.

Die Verkehrsbelegungen in der Pergamentergasse konnten durch die Sperrung der Lehmannsbrücke von ca. 3.600 Kfz/d auf ca. 1.900 Kfz/d gesenkt werden. Neuere Zählungen aus dem Jahr 2007 zeigen einen weiteren abnehmenden Trend. In den Gassen des Andreasviertels wurden ca. 300 - 900 Kfz/d und auf der Moritzstraße ca. 3.200 Kfz/d erfasst.

Erneute Zählungen sind aktuell nicht möglich, wegen den veränderten Verkehrswegen durch die temporäre Aufhebung der Sperrung Lehmannsbrücke und den Auswirkungen der verschiedenen Baumaßnahmen (Moritzstraße, Kirchenamt).

2.6 Auswirkungen durch bauliche Änderungen

In den Rahmen- und Sanierungsplänen zum Andreasviertel werden folgende wesentliche Ziele festgehalten:

- Erhaltung, Wiederherstellung und teilweise Neuordnung der städtebaulichen Situation
- Wiederherstellung der erforderlichen Infrastruktur (Ver- und Entsorgung)
- Neugestaltung der öffentlichen und privaten Freiräume
- Lückenschließung bzw. Neubebauung mit zwei- bis dreigeschossigen Wohngebäuden unter Beibehaltung der Kleinteiligkeit
- Maßvolle Entkernung und Begrünung der Blockinnenbereiche für ein ruhiges, familiengerechtes Wohnen mit privaten Freiflächen

In den vergangenen 20 Jahren konnten historische Gebäude saniert und mit moderner Architektur ergänzt werden, so dass ein abwechslungsreiches Gesamtbild entstand. Die vorhandenen Lücken sollen vorrangig durch gebietstypische Einfamilien-Stadthaus-Bebauungen (Wohnnutzung) geschlossen und vorhandene Bausubstanz saniert werden.

Ein Schwerpunktproblem ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. In Verbindung mit den Hochbauprojekten wurden bereits zahlreiche Garagen, Carports und größere Anwohner-tiefgaragen realisiert. Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, werden zurzeit vorhandenen Brachen als Stellplätze genutzt. In verschiedenen Untersuchungen zu Teilbereichen des Andreasviertels (Bsp. Blockkonzept südliches Andreasviertel) wurde ein hohes Stellplatzdefizit festgestellt. Eine Entspannung der Stellplatzproblematik kann nur durch die Einordnung von Quartiersgaragen erreicht werden. Große Chancen dazu bieten die Flächen an der Weißen Gasse/Georgsgasse, eventuell auch an der Kleinen Ackerhofsgasse.

Mit der Neubebauung der Baulücken sind ca. 160 Stellplätze nachzuweisen. Den Großteil davon nimmt die Wohnbebauung an der Großen Ackerhofsgasse ein (ca. 80 geplante Stellplätze im "Kornspeicher"). Es ist davon auszugehen, dass der Großteil dieses Verkehrs über die Große Ackerhofsgasse und die Moritzstraße abgewickelt wird.

Maßnahme	Anzahl nachzuweisender Stellplätze ¹⁾	Wegfall Stellplätze
Große Ackerhofsgasse (Bebauung Kornhof/ Kornspeicher)	80	30
Kleine Ackerhofsgasse (Bebauung)	10	0
Georgsgasse (Bebauung mit Stadthäusern)	20	47
sonstige Baulücken (Wohnbebauung)	50	82
Summe	160	159

Tabelle 4 Anzahl nachzuweisender und wegfallender Stellplätze für geplante Baumaßnahmen

1) Annahme aufgrund der vorhandenen Bebauungspläne bzw. möglicher Bebauungen; Für die Kleine Ackerhofsgasse wurde seitens der Stadtplanung 8 - 10 Einfamilien- bzw. Stadthäuser vorgegeben.

Mit den Bauvorhaben an der Kleinen Ackerhofsgasse und an der Georgsgasse sind ebenfalls eine größere Anzahl von Stellplätzen nachzuweisen. Wie unter Punkt 2.4 beschrieben richten sich die Verkehrsströme im Andreasviertel auch danach wo der Verkehr herkommt. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehre zur Kleinen Ackerhofsgasse größtenteils über die Moritzstraße und zur Georgsgasse größtenteils über die Pergamentergasse zufließen.

Die Lückenbebauungen verteilen sich über das gesamte Gebiet. Somit wird es in keiner der Straßen eine deutliche Mehrbelastung durch die neue Bebauung geben. Der Stellplatznachweis für das Kirchenamt soll "Am Hügel" durch die Errichtung eines Parkhauses oder einer Parkpalette erfolgen.

Insgesamt werden durch die Bewohner der Neubebauung ca. 320 Fahrten (je 160 Fahrten in das Gebiet und 160 Fahrten aus dem Gebiet) mehr am Tag stattfinden. Wie beschrieben findet der größte Teil davon im Bereich der Moritzstraße / Große Ackerhofsgasse statt. Da die Stellplätze des Kirchenamtes nicht in der Michaelisstraße sondern "Am Hügel" sind, wird dadurch kaum Verkehr entstehen. Durch Besucher ist die zu schaffende Parkmöglichkeit "Am Hügel" oder das Parkhaus am Domplatz zu nutzen.

Durch die Neubebauung fallen jedoch ca. 160 Stellplätze der Anwohner weg (Parken in den Baulücken). Problematisch bezüglich des ruhenden Verkehrs ist außerdem der Umgang mit Sanierungsobjekt (Bsp. ehemaliges Gesundheitsamt). Aufgrund des Bestandsschutzes wird ein Stellplatznachweis i.d.R. nicht gefordert. Damit ergibt sich ein enormer Fehlbedarf innerhalb des Viertels. Nicht berücksichtigt sind dabei die vorhandenen Falschparker, die in einer angemessenen Entfernung zur Wohnung keinen Stellplatz gefunden haben. Deshalb ist mit den Baumaßnahmen in der Georgsgasse und an der Kleinen Ackerhofsgasse die Errichtung von Anwohner Tiefgaragen dringend notwendig. Diese dienen ausschließlich den Anwohnern und werden dadurch kein Mehrverkehr in das Andreasviertel ziehen. Mit der Herstellung einer Tiefgarage in der Georgsgasse ist darauf zu achten, dass die Zufahrt nicht in der Pergamentergasse sondern in der Georgsgasse oder Weißen Gasse liegt. Damit wird der einfließende Verkehr nicht auf die Pergamentergasse kanalisiert, sondern kann auch von der Moritzstraße / Michaelisstraße einfahren.

Maßnahme 02: Einordnung von Anwohner Tiefgaragen unter Beachtung der Lage der Zu- und Abfahrten

3 Varianten einer veränderten Verkehrsorganisation

3.1 Grundsätze der Variantenuntersuchung

Ein Gebiet von der Größe der Verkehrszelle Andreasviertel (ca. 2.700 Einwohner) kann nicht nur über eine Straße (Moritzstraße/Michaelisstraße) erschlossen werden. Allein aus Gründen der Havariesicherheit, aber auch wegen der dadurch entstehenden Mehrbelastung anderer Straßenzüge durch größere Umwegfahrten muss eine zweite Zu- und Abfahrt existieren. Folglich werden keine Varianten untersucht, bei denen das Gebiet vollständig von der Andreasstraße abgeriegelt wird.

Bei den einzelnen Varianten wurden die Anregungen der Anwohnerinitiative und Bürger berücksichtigt und weitere Varianten durch die Verwaltung entwickelt. Diese werden im Folgenden beschrieben und bewertet.

3.2 Variante 1: Andreasstraße als Einbahnstraße

Analog zum Weihnachtsmarkt soll die Andreasstraße Richtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Von den Gassen des Andreasviertels darf nur nach Rechts abgelenkt werden. Eine Einfahrt von der Nordhäuser Straße ist nur für die Straßenbahn möglich. Die veränderten Fahrbeziehungen sind in Karte 07 dargestellt.

Zufahrt zu Domplatz/Laurentor/Brühl von Norden

Hauptsächlich ist von einer Sperrung der stadteinwärtigen Fahrtrichtung in der Andreasstraße der allgemeine Verkehr von Norden (Andreaskavalier) zum Domplatz und dem Laurentor betroffen. Hierbei handelt es sich zum größten Teil um Verkehre zur westlichen und südlichen Innenstadt sowie dem Brühl.

Diese Verkehre fahren dann über den westlichen Stadtring (Bergstraße/Blumenstraße/Albrechtstraße/ Biereyestraße). Dieser Straßenzug ist in Abschnitten als sensibler einzuschätzen als die Andreasstraße.

Zufahrt zum Lateinischen Viertel von Norden

Die Zufahrt von Norden zum Lateinischen Viertel (Gebiet um die Michaelisstraße/Allerheiligenstraße/ Kreuzsand/Drachengasse) erfolgt gegenwärtig zum Teil über die Andreasstraße und die Pergamentergasse. Eine Sperrung der Andreasstraße in dieser Richtung führt dazu, dass dieser Verkehr über die Moritzstraße zufließt. Dies hat einen Mehrverkehr in der Moritzstraße und eine Abnahme des Verkehrs in der Pergamentergasse zur Folge. Außerdem gäbe es eine gewisse Verkehrszunahme in der Auenstraße.

Ausfahrt aus dem Gebiet Andreasviertel

Das Linksabbiegen aus dem Andreasviertel auf die Andreasstraße in Richtung Domplatz ist nicht mehr erlaubt. Bei Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung im Andreasviertel selbst ist eine Ausfahrt aus dem Gebiet auf die Andreasstraße nur noch in Richtung Norden zum Andreaskavalier möglich. Dies führt zu Umwegfahrten bei Zielen in der westlichen Innenstadt (z.B. Gorkikaufhalle). Außerdem führt die Regelung wiederum zu einer geringen Mehrbelastung des westlichen Ringes (siehe oben).

- Vorteile**
- Geringe Reduzierung des Verkehrs in der Pergamentergasse
 - Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Gassen des Andreasviertels

- Nachteile**
- Mehrverkehr auf dem westlichen Stadtring mit seinen zum Teil sensiblen Straßenräumen
 - Längere Fahrzeit von Norden zur Innenstadt (Domplatz, Brühl)
 - Spürbarer Mehrverkehr in der Moritzstraße
 - Mehrverkehr in der südlichen Auenstraße (Schule, Sanierungsgebiet)
 - Keine Ausfahrmöglichkeiten aus dem Andreasviertel in Richtung Domplatz/ Lauenator
 - mögliche Leistungsfähigkeitsverluste an den LSA-Knoten durch Verlagerung der Verkehrsströme

Fazit:

Die Nachteile überwiegen die Vorteile. Diese Regelung sollte daher nicht eingeführt werden.

3.3 Variante 2: Andreasstraße als unechte Einbahnstraße

Um die oben genannten Nachteile für die Bewohner zu minimieren wird die Möglichkeit einer unechten Einbahnstraße untersucht. Dabei wird am Knoten Andreaskavalier das Einfahren in die Andreasstraße untersagt. Die Andreasstraße bleibt jedoch Zweirichtungsverkehr, so dass aus dem Gebiet selbst weiterhin links abgebogen werden kann. Die geänderten Fahrbeziehungen sind in Karte 08 dargestellt.

Zufahrten

Die Zufahrt von Norden zum Lateinischen Viertel und zum Domplatz erfolgt wie bei Variante 1 über die Moritzstraße bzw. den Westlichen Stadtring. Die Auswirkungen sind die gleichen wie unter Variante 1 beschrieben.

Ausfahrten

Die Ausfahrmöglichkeiten aus dem Gebiet Andreasviertel auf die Andreasstraße in Richtung Domplatz verändern sich gegenüber heute nicht.

Um die Sperre zu umfahren ist ein Schleichverkehr durch das Andreasviertel bzw. die Missachtung des Verkehrszeichens denkbar.

- Vorteile**
- Geringfügige Reduzierung des Verkehrs in der Pergamentergasse
 - Ausfahrmöglichkeit aus dem Andreasviertel in Richtung Domplatz / Lauenator bleibt bestehen

- Nachteile**
- Mehrverkehr auf dem westlichen Stadtring mit seinen zum Teil sensiblen Straßenräumen
 - Längere Fahrzeit von Norden der Stadt zur Innenstadt (Domplatz, Brühl)
 - **Es entsteht Schleichverkehr Moritzstraße - Gassen Andreasviertel - Andreasstraße (Umgehung der Sperre)**
 - Spürbarer Mehrverkehr in der Moritzstraße
 - Mehrverkehr in der südlichen Auenstraße (Schule, Sanierungsgebiet)
 - mögliche Leistungsfähigkeitsverluste an den LSA-Knoten durch Verlagerung der Verkehrsströme

Fazit:

Die Nachteile überwiegen die Vorteile stark. Diese Regelung sollte daher nicht eingeführt werden. Vor allem wird ein Mehrverkehr in den Gassen des Andreasviertels erwartet.

3.4 Variante 3: Verbot des Linksabbiegens auf die Andreasstraße

Um die Nachteile der Varianten 1 und 2 zu reduzieren, wird ein Rechtsabbiegegebot aus den Gassen des Andreasviertels geprüft. (siehe Karte 09)

Ein Verbot des Linksabbiegens aus den Gassen des Andreasviertels auf die Andreasstraße in Richtung Domplatz existierte bereits. Diese Regelung wurde damals regelmäßig missachtet. Die Polizei war nicht in der Lage durch Kontrollen die Einhaltung des Abbiegeverbotes durchzusetzen. Mit der Sperrung der Lehmannsbrücke wurde das Linksabbiegen gestattet, um den Anwohnern günstigere Verbindungen mit möglichst geringen Umwegen Richtung Westen und Süden zu bieten. Durch die EVAG werden Verkehrssicherheitsprobleme gesehen, für diesen Bereich sind jedoch keine schweren Unfälle bekannt. Für diese Fahrbeziehung besteht ein Bedarf, deshalb ist die Akzeptanz eines Verbotes des Linksabbiegens fraglich. Vor allem Fahrten Richtung Süd-Westen führen zu Umwegfahrten. Aufgrund des notwendigen Begegnungsfalles Bus/Bus bzw. Straßenbahn/Straßenbahn und des relativ engen Straßenraumes der Andreasstraße ist eine bauliche Trennung zum Beispiel durch Poller oder ähnliches nicht realisierbar. Das Linksabbiegeverbot kann daher nur mittels Beschilderung erfolgen.

Vorteile	– Reduzierung des Verkehrs in den Gassen des Andreasviertels
Nachteile	– Mehrverkehr auf dem westlichen Stadtring mit seinen zum Teil sensiblen Straßenräumen
	– Mehrverkehr in der Moritzstraße
	– Mehrverkehr in der südlichen Auenstraße (Schule, Sanierungsgebiet)
	– Keine Ausfahrmöglichkeiten aus dem Andreasviertel in Richtung Domplatz/ Lauentor
	– Kontrolle kaum möglich
	– mögliche Leistungsfähigkeitsverluste an den LSA-Knoten durch Verlagerung der Verkehrsströme

Fazit

Da kaum Durchgangsverkehr stattfindet, sind von dieser Regelung vor allem die Anwohner betroffen. Innerhalb des Andreasviertels werden unterschiedliche Meinungen vorliegen. Die Anwohner in den Gassen möchten ruhigere Straßen, während die Anwohner des Lateinischen Viertels und der Bereiche um die Moritz- und Michaelisstraße auf kurzem bzw. schnellem Weg Richtung Süden bzw. Westen gelangen möchten. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen zur Missachtung des Linksabbiegeverbotes wird diese Maßnahme NICHT empfohlen.

3.5 Variante 4: Versetzen der Sperre Augustinerstraße

Durch die Durchfahrtsperre auf der Lehmannsbrücke wird die Augustinerstraße gegenwärtig in zwei Abschnitte geteilt. Der westliche Teil wird über die Verkehrszelle Andreasviertel (Pergamentergasse, Moritzstraße) erschlossen. Durch ein Versetzen der Sperre direkt an die Michaelisstraße würde der westliche Abschnitt der Augustinerstraße dann nicht mehr an dieses Gebiet angebunden. Die Erschließung insbesondere der Neubauten an der Drachengasse würde östlich über die Straße Am Hügel bzw. die östliche Augustinerstraße erfolgen (siehe Karte 10).

In der westlichen Augustinerstraße befinden sich ca. 95 Stellplätze (53 Stpl. Tiefgarage Drachengasse, 14 Stpl. Straßenraum, 28 private Stpl. nördliche Augustinerstraße). Mit der Verschiebung der Sperre würden sich die Fahrten im Andreasviertel um 250 Fahrten/d

verringern. Dabei verteilt sich zurzeit der einfließende Verkehr auf die Pergamentergasse und die Moritzstraße und der ausfließende Verkehr auf die Gassen und die Moritzstraße.

Mit dem Versetzen der Sperre würde die Verkehrszelle Andreasviertel geringfügig entlastet. Der Verkehrsraum östlich der Lehmannsbrücke würde in gleicher Höhe belastet. Die Straße Am Hügel kann für diese überschaubare Erhöhung der Verkehrsmenge als relativ unsensibel eingeschätzt werden. Eine Mehrbelastung ist daher unkritisch. Die östliche Augustinerstraße und die Johannesstraße sind dagegen sensible Straßenräume.

Die Entsorgung des Andreasviertels und des Huttenplatzes erfolgt mit unterschiedlichen Fahrzeugen und zu unterschiedlichen Zeiten. Eine Entsorgung von der östlichen Seite ist wegen der Tonnagebegrenzung der Brücke nur eingeschränkt möglich. Die Stadtwirtschaft muss daher die Poller öffnen können, um die Entsorgung abzusichern.

Durch die fehlende Wendemöglichkeit am westlichen Ende der Augustinerstraße werden Stellplätze entfallen.

- Vorteile** – Geringfügige Reduzierung des Verkehrs in der Verkehrszelle Andreasviertel
- Nachteile** – Mehrverkehr östlich der Lehmannsbrücke in gleicher Höhe
– Keine Wendemöglichkeit auf der Augustinerstraße westlich der Brücke
– Tonnagebegrenzung auf der Brücke 12 t (evtl. Missachtung)

Fazit:

Das Versetzen der Poller an die Michaelisstraße ist grundsätzlich möglich. Für das Andreasviertel wird dadurch mit einem relativ hohem Aufwand eine kaum spürbare Verkehrsreduzierung erreicht. Eine solche Variante ist umfangreich mit allen Anwohnern und Gewerbetreibenden zu diskutieren und abzustimmen.

Maßnahme 03: Versetzen der Poller in der Augustinerstraße nach umfangreicher Bürgerbeteiligung und Abstimmung

3.6 Variante 5: Öffnen der Lehmannsbrücke Richtung Michaelisstraße

Durch diese Öffnung erhält das Andreasviertel eine zusätzliche Zufahrt, was sich vor allem entlastend auf die Zufahrt Moritzstraße auswirken würde. Aus Richtung Westen wird weiterhin die Pergamentergasse als Zufahrt zum Gebiet genutzt.

Allerdings ergibt sich eine neue "Ost-West-Verbindung" über Am Hügel - westliche Augustinerstraße - Michaelisstraße - Gassen Andreasviertel - Andreasstraße, was zu einem spürbaren Durchgangsverkehr führt (siehe Karte 11).

- Vorteile** – Entlastung der nördlichen Moritzstraße, nur geringfügig der Pergamentergasse
- Nachteile** – Erheblicher Mehrverkehr in den Gassen Andreasviertel durch Durchgangsverkehr von Ost nach West
– Gefahr des Nichtbeachtens des Weiterbestehens der Sperre Lehmannsbrücke in der Gegenrichtung
– Belastung der Straße "Am Hügel" und der Augustinerstraße

Fazit:

Die Nachteile überwiegen die Vorteile stark. Diese Regelung ist daher nicht zu empfehlen. Aufgrund der kurzen Strecke des Einrichtungsverkehrs und der entstehenden kurzen Verbindung zwischen Domplatz und Juri-Gagarin-Ring ist ein Nichtbeachten der Regelung zu erwarten. Die derzeitige baulich bedingte Öffnung der Lehmannsbrücke und die damit verbundenen Anwohnerbeschwerden zeigen, dass ein Mehrverkehr wahrgenommen und als sehr störend empfunden wird.

3.7 Variante 6: Seitenstraßen als Sackgassen

Mit der Sperrung der Gassen zwischen der Michaelisstraße/Moritzstraße und der Andreasstraße soll eine weitere Verkehrsberuhigung vor allem in den Gassen erreicht werden.

Um die Entsorgung der Gassen aufrechtzuerhalten, kann die Sperrung der Gassen nur mittels herausnehmbarer Poller erfolgen. Eine Zufahrt von der Andreasstraße ist sehr problematisch. Die Andreasstraße ist eine Haupttrasse des ÖPNV und des Radverkehrs. Das Einbiegen von der Andreasstraße in die Gassen führt zu Behinderungen der Stadtbahn und des Radverkehrs. Insbesondere mit dem gleichzeitigen Ausbiegen aus den Gassen erhöhen sich die Konflikte in der Andreasstraße deutlich. Deshalb können die Poller weder an der Moritz- bzw. Michaelisstraße noch in der Mitte der Gassen stehen. Die Zufahrt ist ausschließlich über die Moritzstraße und Michaelisstraße möglich, so dass die Absperrungen nur im Bereich der Andreasstraße eingeordnet werden könnten.

Die Zufahrten zum Gebiet bleiben weiterhin die Pergamentergasse und die Moritzstraße. Als Ausfahrt würde bei dieser Variante ausschließlich die Moritzstraße zur Verfügung stehen. Bei der Größe der Verkehrszelle Andreasviertel (ca. 2.700 Einwohner) ist dies sehr kritisch. Der gesamte ausfahrende Verkehr verlagert sich auf die Moritzstraße. Neben den größeren Umweltfahrten und den damit verbundenen Mehrkilometern würden auch die folgenden Straßenzüge, wie die Auenstraße (Grundschule, Sanierungsgebiet), ebenfalls deutlich mehr belastet.

Die vorhandenen Straßenräume lassen selbst beim Überfahren der Gehwege ein Begegnen zweier Fahrzeuge kaum zu. Der ruhende Verkehr (18 Bewohnerstellplätze) müsste komplett aus den Gassen herausgenommen werden. Absolut nicht realisierbar ist die Herstellung von Wendemöglichkeiten (für Pkw's 9,00 m Breite notwendig, für Müllfahrzeuge 18,00 m) am Ende der Sackgassen.

Während der Bauarbeiten an der Moritzstraße wurde diese Lösung temporär angewendet. Dabei konnte jedoch von der Glockengasse sowohl in die Andreasstraße als auch in die Moritzstraße ausgefahren werden. In der Webergasse stand am östlichen Ende Raum zum Wenden zur Verfügung, der am westlichen Ende jedoch fehlt.

- | | |
|------------------|---|
| Vorteile | – Entlastung der Seitenstraßen, insbesondere der Weißen Gasse, vom Gebietsverkehr |
| Nachteile | – um die Entsorgung zu gewährleisten sind herausnehmbare Poller einzubauen |
| | – deutliche Mehrbelastungen in der Moritzstraße |
| | – Mehrverkehr in der südlichen Auenstraße (Grundschule, Sanierungsgebiet) |
| | – enorme Umwegfahrten aus dem Lateinischen Viertel Richtung Süden |
| | – Begegnen zweier Pkw's kaum möglich |
| | – Herstellung von Wendemöglichkeiten nicht möglich |

Fazit:

Diese Variante ist nicht umsetzbar, da Wendemöglichkeiten nicht realisierbar sind. Außerdem ist das Begegnen von Fahrzeugen kaum möglich. Auch die weiteren genannten Nachteile überwiegen die Vorteile stark.

3.8 Weitere mögliche Maßnahmen

- Zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in der Weißen Gasse kann über das Anordnen von zusätzlichen Parkflächen und wechselseitigem Parken nachgedacht werden. Dabei sind die Grundstückszufahrten und Hauseingänge zu beachten. Die Mindestdurchfahrtsbreite muss gewährleistet sein.

Maßnahme 04: Prüfung des wechselseitigen Parkens in der Weißen Gasse

- In der Weißen Gasse und vereinzelt auch in den anderen Gassen wurde durch Mobiliar eine optische Einengung der Fahrbahn erreicht und damit eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Solche Maßnahmen sind grundsätzlich möglich und mit dem Bereich Stadterneuerung und dem Tiefbau- und Verkehrsamt (Sondernutzung öffentlicher Verkehrsflächen) abzustimmen. Die Mindestdurchfahrtsbreite muss gewährleistet bleiben und das Straßenmobiliar im Dunklen und bei schlechter Sicht gut erkennbar sein. Um Schäden an den Fahrzeugen zu vermeiden, sollte das Mobiliar eine Mindesthöhe von 0,80 m aufweisen.

Maßnahme 05: Zulassen und Aufstellen von Straßenmobiliar in den verkehrsberuhigten Bereichen (Blumenkübel, Gestaltungselemente, Fahrradparker uä.)

- In allen Gassen soll das Radfahren entgegen der Einbahnstraße zugelassen werden. Dies ist bisher in der Marbacher Gasse und der Glockenquergasse nicht der Fall.

Maßnahme 06: Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr (außer Pergamentergasse)

- Die Vermeidung von Parksuchverkehr durch den Besucherverkehr in den Abendstunden kann durch eine konsequente Verkehrsüberwachung erreicht werden. Die alleinige Ausweitung des Bewohnerparkens wird nur geringen Einfluss darauf haben. Wesentlich ist weiterhin eine regelmäßige Geschwindigkeitsüberprüfung. Beide Maßnahmen sind öffentlichkeitswirksam auszuwerten um die Sensibilität der Anwohner und vor allem der Besucher zu diesen Themen zu schärfen.

Maßnahme 07: Konsequente Verkehrsüberwachung auch in den Abendstunden

- Die Weiße Gasse bildet mit der Pergamentergasse ein Einbahnstraßenpaar. Deshalb ist dort eine höhere Verkehrsbelastung als in den anderen Gassen Richtung Andreasstraße. Die Weiße Gasse und der Abschnitt Marbachergasse zwischen Michaelisstraße und Weißer Gasse hat gegenwärtig noch eine Asphaltdecke. Zur Reduzierung der Rollgeräusche sollte abgestimmt werden, ob auch bei einer Sanierung der Fahrstreifen dieser Gassen wieder ein Asphaltbelag realisierbar ist.

Maßnahme 08: Einsatz von Asphaltbelägen bei Fahrbahnsanierungen.

4 Ergebnis/Abwägung

Im Andreasviertel findet der unbedingt notwendige Verkehr statt, der sich aus dem Bewohner-, dem Besucher- sowie dem Wirtschafts- und Lieferverkehr zusammensetzt. Mit der Ausweisung als Tempo-30-Zone, den nahezu flächendeckenden verkehrsberuhigten Bereichen und den Einbahnstraßen sowie der Sperrung der Lehmannsbrücke wurden alle Möglichkeiten zur Verkehrsminimierung und Verkehrsberuhigung genutzt und umgesetzt. Es wurde nachgewiesen, dass aufgrund der größeren Fahrstrecken und der eingeschränkten Geschwindigkeiten der Durchgangsverkehr im Viertel sehr gering ist.

Die möglichen Neubebauungen im Andreasviertel sind vorrangig Lückenschlüsse. Die größten zusammenhängenden Wohnbebauungen werden an der Großen Ackerhofgasse (Kornhof) und an der Weißen Gasse/Georgsgasse entstehen. Der Verkehr wird sich über das gesamte Gebiet verteilen und sich nicht spürbar erhöhen. Für die Anwohner werden ca. 160 Stellplätze in den derzeitigen Baulücken entfallen. Deshalb sind Anwohner Tiefgaragen zu schaffen.

Aufgrund der bereits vorhandenen positiven Regelungen können durch alle untersuchten Varianten keine wesentlichen Verbesserungen erreicht werden. Die Varianten 1 und 2 (Andreasstraße als echte oder unechte Einbahnstraße) und die Variante 5 (Öffnung der Sperre Lehmannsbrücke in Richtung Westen) führen zu ungewolltem Durchgangsverkehr und zu Mehrbelastungen in sensiblen Straßenräumen. Sie können daher nicht für eine Umsetzung empfohlen werden. Die Variante 3 (Linksabbiegeverbot in die Andreasstraße) trägt zur Beruhigung der Gassen bei. Fraglich ist jedoch die Akzeptanz des Linksabbiegebotes und die kaum durchführbaren regelmäßigen Kontrollen. Deshalb wird auch diese Variante nicht empfohlen.

Folglich kann nur eine Variante zu einer geringen Konfliktentschärfung beitragen. Durch die Variante 4 (Versetzen der Poller an die Michaelisstraße) können die Anlieger der westlichen Augustinerstraße von Osten erschlossen werden. Dadurch ergibt sich eine als gering einzuschätzende Verkehrsentslastung im Andreasviertel. Diese Variante ist mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden zu diskutieren. Anschließend ist eine abschließende Empfehlung festzulegen.

Weitere Möglichkeiten zur Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs können in einzelnen Bereichen durch die Anordnung von wechselseitigem Parken, dem Aufstellen von Stadtmobiliar, der Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr und den Einsatz von Asphaltbelägen bei Fahrbahnsanierungen erreicht werden.

Wesentlich ist eine regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle und eine konsequente Verkehrsüberwachung.

Die durchzuführenden Maßnahmen insbesondere das Versetzen der Poller in der Augustinerstraße müssen mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden vor Ort diskutiert und abschließend bewertet werden.

5 Maßnahmekatalog

Nr.	Maßnahme	Ziel	Kosten	Zeitraum
01	Erweiterung des Bewohnerparkens	Verringerung des Parksuchverkehrs durch Besucher	in Baumaßnahme Moritzstraße/ Michaelisstraße enthalten	mit Ausbau Moritzstraße
02	Einordnung von Anwohnergartagen unter Beachtung der Lage der Zu- und Abfahrten	Verringerung des Parksuchverkehrs durch Anwohner Reduzierung des Stellplatzdefizits	nicht benennbar	möglichst im Zusammenhang mit Hochbaumaßnahmen
03	Versetzen der Poller in der Augustinerstraße nach umfangreicher Bürgerbeteiligung und Abstimmung	Reduzierung des Verkehrs im Andreasviertel	ca. 1.500 Euro	ev. in Baumaßnahme Michaelisstraße integrierbar
04	Prüfen des wechselseitigen Parkens in der Weißen Gasse	Reduzierung der Geschwindigkeiten	Beschilderung / Markierung	nach Abstimmung zeitnah möglich
05	Zulassen und Aufstellen von Straßenmobiliar	Reduzierung der Geschwindigkeiten	durch Anwohner	zeitnah möglich
06	Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr	Reduzierung der Geschwindigkeiten und erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer	Beschilderung	nach Abstimmung zeitnah möglich
07	Ausweitung der Verkehrsüberwachung in den Abendstunden (Verantwortung Bürgeramt) und regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung (Verantwortung Polizei) inkl. öffentlichkeitswirksamer Auswertung	Sensibilisierung der Besucher und Anwohner für die Problematik und Einhaltung der Regelungen	nicht benennbar	nach Abstimmung zeitnah möglich
08	Einsatz von Asphaltbelägen bei Fahrbahnsanierungen.	Reduzierung der Rollgeräusche der Fahrzeuge		im Zusammenhang mit den Ausbauprojekten

Tabelle 5 Maßnahmekatalog