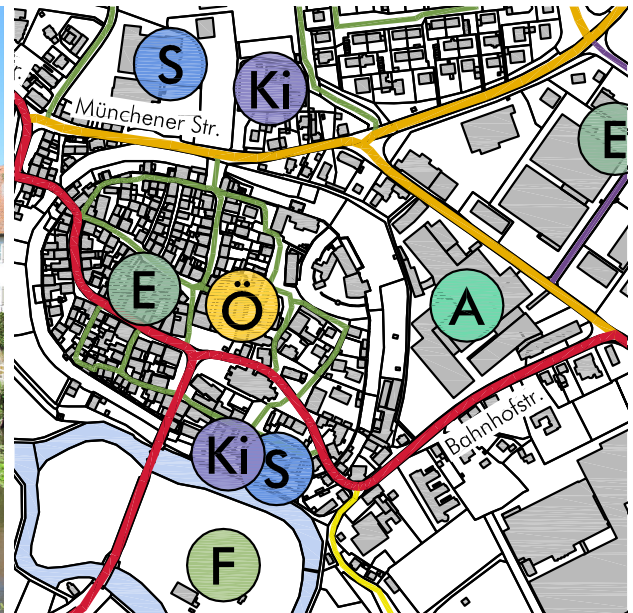


# STADT HERRIEDEN

## INTEGRIERTES VERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT  
- BESTANDSANALYSE -  
22.12.2021

### AUFTRAGGEBER:

Stadt Herrieden  
Herrnhof 10  
91567 Herrieden

### AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft  
Stadt-Land-Verkehr  
Josephspitalstraße 7  
80331 München



## INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung .....	1
2	Bestandssituation .....	2
2.1	Verkehrliche Anbindung .....	2
2.2	Ruhender Verkehr .....	2
2.3	Radverkehr .....	3
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) .....	4
2.5	Verkehrsentwicklung seit 1990 .....	4
3	Stärken- und Schwächenanalyse .....	7
4	Vergleichende Betrachtung mit anderen vergleichbaren Städten in der Region .....	8
5	Verkehrserhebungen .....	9
5.1	Grundlagen .....	9
5.1.1	Methodik .....	9
5.1.2	Zählstellen .....	9
5.1.3	Verkehrszellen .....	9
5.2	Ergebnisse der Verkehrserhebungen .....	10
5.2.1	Knotenstromzählungen .....	10
5.2.2	Verkehrsbefragungen .....	13
5.2.3	Haushaltsbefragung .....	18
5.2.4	Parkraumerhebung .....	48

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Blick auf Herrieden .....	1
Abbildung 2: Herrieden Marktplatz .....	2
Abbildung 3: Hinweis auf Parkzone Altstadt.....	3
Abbildung 4: Straßenbegleitender Radweg Nürnberger Str. ....	3
Abbildung 5: Radweg an der Altmühl .....	3
Abbildung 6: Bushaltestelle Herrieden Marktplatz.....	4
Abbildung 7: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Herrieden von 1995-2015.....	5
Abbildung 8: Lage Herriedens im Raum mit ausgewählten Zählstellen in und um Herrieden .....	5
Abbildung 9: Vergleichende Betrachtung zur Einwohnerprognose von Herrieden und Umgebung.....	8
Abbildung 10: Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:00 - 8:00 Uhr) am K6 .....	10
Abbildung 11: Beispiel Knotenbelastung zur Mittagsspitzenstunde (12:15 - 13:15 Uhr) am K12 .....	10
Abbildung 12: Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (15:45 - 16:45 Uhr) am K14 .....	10
Abbildung 13: Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr.....	13
Abbildung 14: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten .....	14
Abbildung 15: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen.....	15
Abbildung 16: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten.....	16
Abbildung 17: Ziel- und Quellverkehr nach Befragungsstellen .....	17
Abbildung 18: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen .....	18
Abbildung 19: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen.....	19
Abbildung 20: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Herriedens insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung.....	20
Abbildung 21: Verteilung der Haushaltstypen .....	20
Abbildung 22: Verteilung der Haushaltsgrößen.....	21
Abbildung 23: Tätigkeit der Befragten.....	21
Abbildung 24: Verteilung der Altersgruppen.....	21
Abbildung 25: Pkw-Besitz der Haushalte.....	21
Abbildung 26: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen .....	22
Abbildung 27: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht.....	22
Abbildung 28: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre.....	22
Abbildung 29: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht.....	23
Abbildung 30: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt .....	23
Abbildung 31: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt .....	23
Abbildung 32: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen .....	24
Abbildung 33: Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit .....	24
Abbildung 34: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen.....	25
Abbildung 35: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen .....	25
Abbildung 36: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen.....	26

Abbildung 37: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen .....	26
Abbildung 38: Verkehrszusammensetzung bei ca. 31.645 hochgerechneten Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung .....	27
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl bei ca. 31.240 hochgerechneten Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung .....	27
Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 31.240 Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung .....	28
Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht .....	28
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp .....	29
Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit .....	29
Abbildung 44: Wegehäufigkeit pro Person und Tag .....	30
Abbildung 45: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht .....	30
Abbildung 46: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter .....	30
Abbildung 47: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit.....	31
Abbildung 48: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz .....	31
Abbildung 49: Fahrtzwecke der Herriedener Bevölkerung .....	31
Abbildung 50: Fahrtzwecke der Herriedener Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel .....	32
Abbildung 51: Fahrtzwecke der Herriedener Bevölkerung differenziert nach Tageszeit .....	32
Abbildung 52: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl .....	33
Abbildung 53: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit .....	33
Abbildung 54: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“ .....	34
Abbildung 55: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“ .....	35
Abbildung 56: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“ .....	36
Abbildung 57: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“ .....	37
Abbildung 58: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten.....	38
Abbildung 59: Problemthemen im fließenden Verkehr .....	38
Abbildung 60: Problemthemen im ruhenden Verkehr .....	39
Abbildung 61: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr .....	39
Abbildung 62: Problemthemen im ÖPNV.....	40
Abbildung 63: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten .....	40
Abbildung 64: Vorschläge zum fließenden Verkehr.....	41
Abbildung 65: Vorschläge zum ruhenden Verkehr.....	42
Abbildung 66: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr .....	42
Abbildung 67: Vorschläge zum ÖPNV .....	43
Abbildung 68: Problemthemen in der Stadtmitte .....	43
Abbildung 69: Problemthemen Am Storchenturm.....	44
Abbildung 70: Problemthemen mit Ansbach.....	44
Abbildung 71: Problemthemen in der Nürnberger Straße .....	44
Abbildung 72: Problemthemen am Marktplatz.....	45

Abbildung 73: Problemthemen in der Neunstetterstraße .....	45
Abbildung 74: Problemthemen in der Vorderen Gasse .....	45
Abbildung 75: Zitate der Herriedener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung.....	47
Abbildung 76: Belegung aller Parkplätze im Untersuchungsgebiet.....	49
Abbildung 77: Belegung aller zeitlich beschränkten Parkplätze (1,5 Stunden mit Parkscheibe) .....	49
Abbildung 78: Anteil nach Parkdauer der Stellplätze im Untersuchungsgebiet.....	50
Abbildung 79: Parkplatzbelegung Vordere Gasse (P1).....	50
Abbildung 80: Parkplatzbelegung Hintere Gasse (P2) .....	51
Abbildung 81: Parkplatzbelegung Fronveststraße (P3) .....	51
Abbildung 82: Parkplatzbelegung Vogteiplatz (P4) .....	52
Abbildung 83: Parkplatzbelegung Marktplatz (P5) .....	52
Abbildung 84: Parkplatzbelegung Herrnhof (P6) .....	53
Abbildung 85: Parkplatzbelegung Deocarplatz (P7) .....	53

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle1:	DTV-Werte von 1995-2015.....	6
Tabelle2:	Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Herrieden.....	7

## ANLAGEN

- Anlage 1: Bestandspläne Herrieden
- Anlage 1.1: Bestand - Straßenklassifizierung/Verkehrsmagneten - Kernstadt
- Anlage 1.2: Bestand - Radwegenetz - Kernstadt
- Anlage 1.3: Bestand - Parkmöglichkeiten - Altstadt
- Anlage 1.4: Bestand - ÖPNV - Busnetz
- Anlage 2: Vergleichende Betrachtung mit anderen vergleichbaren Städten in der Region
- Anlage 3: Zählstellenplan
- Anlage 4: Verkehrszellenplan
- Anlage 5: Knotenbelastungen
- Anlage 5.1: Knotenbelastungen Morgenspitze (7:00 - 8:00 Uhr)
- Anlage 5.2: Knotenbelastungen Mittagsspitze (12.15 - 13:15 Uhr)
- Anlage 5.3: Knotenbelastungen Abendspitze (15:45 - 16:45 Uhr)
- Anlage 6: Streckenbelastungen
- Anlage 6.1: Streckenbelastungen Kfz/24 Std.
- Anlage 6.2: Streckenbelastungen 24 Std. - Lieferverkehrsanteile in Promille
- Anlage 6.3: Streckenbelastungen 24 Std. - Schwerverkehrsanteile in Promille
- Anlage 6.4: Streckenbelastungen 24 Std. - Radverkehr
- Anlage 7: Übersicht Mobilität der Herriedener Bevölkerung
- Anlage 8: Binnenverkehrsströme Kfz
- Anlage 8.1: Binnenverkehr Kfz - Zelle 2 „Altstadt Mitte“
- Anlage 8.2: Binnenverkehr Kfz - Zelle 3 „Altstadt Ost“
- Anlage 8.3: Binnenverkehr Kfz - Zelle 10 „Schrotfeld 1-3“
- Anlage 8.4: Binnenverkehr Kfz - Zelle 12 „Küchen Schüller“
- Anlage 8.5: Binnenverkehr Kfz - Zelle 18 „Königsberger Straße“
- Anlage 9: Binnenverkehrsströme Fahrrad
- Anlage 9.1: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 2 „Altstadt Mitte“
- Anlage 9.2: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 3 „Altstadt Ost“
- Anlage 9.3: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „Schrotfeld 1-3“
- Anlage 9.4: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 12 „Küchen Schüller“
- Anlage 9.5: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 18 „Königsberger Straße“
- Anlage 10: Zitate der Herriedener Bevölkerung
- Anlage 11: Parkauslastung
- Anlage 11.1: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 9:00 Uhr
- Anlage 11.2: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 10:40 Uhr
- Anlage 11.3: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 13:00 Uhr
- Anlage 11.4: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 18:00 Uhr





## 1 Aufgabenstellung

Die Stadt Herrieden wird von zwei Staatsstraßen und einer Kreisstraße erschlossen bzw. durchschnitten. Das Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum ist deshalb relativ hoch. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist dadurch insbesondere in den Hauptgeschäftsstraßen meist unbefriedigend.

In den nächsten Jahren wird ein weiteres Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs erwartet, welcher bereits heute das Stadtbild dominiert. Begrenzte Platzverhältnisse, speziell im Innenstadtbereich, resultieren in einer konflikträchtigen Flächenkonkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Ein weiterer Ausbau der bestehenden Verkehrsanlagen um mehr Kapazitäten für den Kfz-Verkehr zu generieren wird als kontraproduktiv für eine nachhaltige Stadtentwicklung angesehen. Die Stadt Herrieden ist daher bestrebt, den Umweltverbund zu stärken. Mit dem Verkehrskonzept werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie der Umweltverbund gestärkt und nachhaltige Mobilitätsformen (z.B. E-Mobilität) gefördert werden können.

Die Erstellung des Verkehrskonzeptes stößt konkrete Maßnahmen an und soll zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen, die mit den Zielen der Stadtentwicklung vereinbar ist. Hervorzuheben ist hierbei, dass ein konkreter Handlungsleitfaden mit direktem Umsetzungsbezug entsteht. Ein Schwerpunkt liegt auf der Integration nachhaltiger Mobilitätsoptionen in verwaltungstechnische Prozesse und dem Thema Verstetigung, sowie auf Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und des Service, um Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu schaffen.



Abbildung 1: Blick auf Herrieden

Es werden Daten über die aktuelle und künftige Verkehrszusammensetzung und -struktur benötigt, da die vorliegenden Verkehrsdaten veraltet sind. Diese Erhebungen wurden 2019 (Haushaltsbefragung), 2020 (Knotenstromzählung und Parkraumerhebung) sowie 2021 (Verkehrsbefragung) durchgeführt.

Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung wird ein Verkehrsmodell für die Stadt Herrieden erstellt. Damit können verkehrliche Fragestellungen und Planungsansätze der Stadt Herrieden für die kommenden Jahre, wie z.B. die Verkehrswirksamkeit alternativer Verkehrsführungen oder alternative Konzepte nachgewiesen werden.

## 2 Bestandssituation

Herrieden ist eine Stadt im mittelfränkischen Landkreis Ansbach und liegt am Oberlauf der Altmühl in der Metropolregion Nürnberg. Die Nachbargemeinden sind Ansbach, Bechhofen, Burgoberbach, Wieseth, Feuchtwangen, Aurach und Leutershausen.

### 2.1 Verkehrliche Anbindung

Zur Autobahn A6 Heilbronn – Nürnberg sind es über die St2248 etwa 5 Kilometer. Die Autobahn-anbindung erfolgt dabei über die Anschlussstelle 51 „Herrieden“. Der Ortsteil Neunstetten ist über die Anschlussstelle „Aurach“ angebunden.

Herrieden ist über die Staatsstraßen St2248 und St2249 an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Staatsstraße St2248 führt an Regmannsdorf vorbei zur BAB 6 bzw. über Leibelbach nach Wieseth. Die Staatsstraße St2249 führt nach Neunstetten bzw. nach Rauenzell. Beide Staatsstraßen durchqueren die historische Altstadt von Herrieden. Als weitere wichtige regionale Verbindungsstraße durchquert die Staatsstraße St1066 sowie die Kreisstraßen AN37 und AN55 das Ortsgebiet (vgl. Anlage 1.1). Die Stadtmitte wird zusätzlich zu den Staatsstraßen von der Bahnhofstraße und etlichen Wohnstraßen erschlossen. Diverse Fußgängerverbindungen ergänzen das Netz.

In der Ortsmitte befinden sich die meisten öffentlichen Einrichtungen wie das Rathaus, Stadtbücherei, diverse Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungen sowie Schulen und Kindergärten und das Stadtschloss als Kultur- und Veranstaltungszentrum (vgl. Anlage 1.1). Größere Einkaufsmärkte sind im Gewerbegebiet und an der Münchner Straße/Industriestraße angesiedelt.



Abbildung 2: Herrieden Marktplatz

### 2.2 Ruhender Verkehr

Das Stellplatzangebot in der Stadtmitte ist in Anlage 1.3 dargestellt. Im gesamten Altstadtbereich gilt eine Zonenregelung mit einer Parkzeitbeschränkung auf 90 Minuten. Insgesamt stehen ca. 125 Parkmöglichkeiten innerhalb der Stadtmauer zur Verfügung. Da es sich zum Teil um Parkflächen ohne Markierung (z. B. am Straßenrand) handelt, ist die Ermittlung der Stellplatzkapazität jedoch nur annähernd möglich. Theoretisch können auf 20 Meter Länge, z.B. zwischen zwei Grundstückszufahrten, fünf Kleinwagen abgestellt werden. Genauso gut kann es aber auch sein, dass hier nur drei Limousinen der Oberklasse Platz finden. Am Rande der Altstadt gibt es ca. 330 Stellplätze ohne zeitliche Beschränkung. Auch hier handelt es sich z.T. um Parkflächen ohne Markierung, so dass es sehr auf die Disziplin der Parker ankommt, wie viele Fahrzeuge abgestellt werden können. Der größte Standort ist hierbei der Volksfestplatz südlich des Storchenturms. Alle Stellplätze im Untersuchungsgebiet sind gebührenfrei.



Abbildung 3: Hinweis auf Parkzone Altstadt

## 2.3 Radverkehr

Die Radverkehrsinfrastruktur ist Anlage 1.2 zu entnehmen. In Herrieden existieren bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Radfahrnetz. Viele Hauptverkehrsstraßen sind bereits mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet, wodurch eine relativ sichere Fortbewegung auch an viel befahrenen Straßen möglich ist. Jedoch zeigt das Radwegenetz auch noch einige Lücken. So fehlt aus fast allen Richtungen eine durchgängige Anbindung der Wohngebiete an die Altstadt. Das Schulzentrum ist von allen Seiten relativ gut an die Wohnquartiere angebunden, allerdings müssen die meisten Schulkinder mindestens eine stärker befahrene Straße überqueren.

Die zugehörigen Ortsteile sind überwiegend durch Radwege an das Stadtgebiet angebunden. In den Wohngebieten herrscht durch eine entsprechende Geschwindigkeitsregulierung (überwiegend Tempo 30) eine hohe Attraktivität für Radfahrer. Fuß- und Radwegeverbindungen abseits der Straßen ergänzen das Netz. Mit dem Altmühlradweg ist auch eine überregionale Radwegeverbindung gegeben.

Verbesserungspotenzial liegt vor allem in der Ansbacher Straße vor. Hier müssen Radfahrer bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ohne Schutzmaßnahmen im Verkehr mitfahren.



Abbildung 4: Straßenbegleitender Radweg Nürnberger Str.

Durch das Radwegenetz ist auch ein Großteil der Verkehrsmagnete – hauptsächlich durch Radwege oder durch entsprechende Geschwindigkeitsregulierung – gut erreichbar.

Die nach Norden relativ stark ansteigende Topographie (zwischen 30 und 40 Meter Höhenunterschied) stellt für den Radverkehr eine deutliche Einschränkung dar.



Abbildung 5: Radweg an der Altmühl

## 2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Stadt Herrieden ist nicht mehr an das öffentliche Bahnnetz angebunden. Die Bahnstrecke wurde 1970 stillgelegt.

Nächstgelegene Bahnhöfe sind der S-Bahn Haltepunkt Leutershausen-Wiedersbach bzw. Ansbach. Die Fahrzeit von dort nach Nürnberg beträgt ca. 30 Minuten.

Herrieden ist im Regionalbusverkehr (vgl. Anlage 1.4) in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) integriert. Es bestehen Verbindungen nach Erlach, Brunst, Leutershausen (S-Bahn), Ansbach (S-Bahn), Bechhofen, Feuchtwangen, Wieseth und Dentlein am Forst.

Die Buslinie 803 von und nach Ansbach verkehrt von 7 bis 19 Uhr im 60-Minuten-Takt. Die Fahrt vom ZOB Herrieden nach Ansbach-Bahnhof dauert mit der Linie 803 etwa 25 Minuten. Die anderen Linien haben keinen Takt und sind hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Am Wochenende ist kaum ein Angebot vorhanden.



Abbildung 6: Bushaltestelle Herrieden Marktplatz

Auf dem Liniennetzplan der VGN ist zudem die Linie 731 von Neunstetten nach Herrieden eingezeichnet, welche jedoch laut Fahrplan das Gebiet der Stadt Herrieden nicht befährt.

## 2.5 Verkehrsentwicklung seit 1990

In Abbildung 7 sind DTV-Angaben (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) der Obersten Baubehörde aus den Jahren 1995, 2000, 2005, 2010 und 2015 für ausgewählte Stellen rund um und in Herrieden abgebildet. In Abbildung 8 ist zusätzlich die räumliche Lage der Stadt Herrieden in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz mit den jeweiligen DTV-Zählstellen zu erkennen. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen im Laufe der letzten Jahre relativ unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind.

Die Belastung der A6 westlich und östlich von Herrieden sind annähernd gleich, östlich von Herrieden sind sie etwas höher. Die Belastungen auf der A6 haben seit 1995 kontinuierlich zugenommen und bewegen sich 2015 zwischen ca. 55.000 und 56.500 Kfz-Fahrten/Tag.

Das Verkehrsaufkommen an der St2249 westlich von Herrieden hat über die Jahre stetig leicht zugenommen auf ca. 3.500 Kfz-Fahrten/Tag im Jahr 2010. 2015 kann ein leichter Rückgang verzeichnet werden. Eine etwas höhere Belastung hat die St2248 nördlich von Herrieden. Von 1995 bis 2000 gab es eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens. Bis 2015 blieb die Verkehrsbelastung annähernd gleich, mit einer leichten Aufwärtstendenz 2015 (ca. 6.800 Kfz-Fahrten/Tag). Die Belastung der St2248 südlich von Herrieden ist seit 1995 relativ konstant mit einer leichten Verkehrszunahme im Jahr 2015 auf ca. 4.300 Kfz-Fahrten/Tag. Eine leichte Verkehrszunahme kann auch auf der insgesamt aber gering belasteten AN55 nördlich von Rauenzell festgestellt werden. Die AN37 bei Gräfenwinden hat seit 1995 eine gleichbleibend geringe Verkehrsbelastung.

Die Schwerverkehrsbelastung spiegelt sich relativ ähnlich in den Werten der Kfz-Belastung wider.

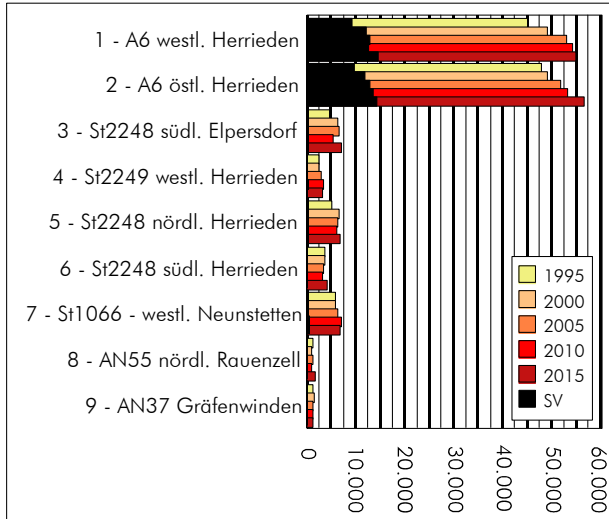


Abbildung 7: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Herrieden von 1995-2015 (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarten des Freistaat Bayern, Oberste Baubehörde (1995, 2000, 2005, 2010, 2015))

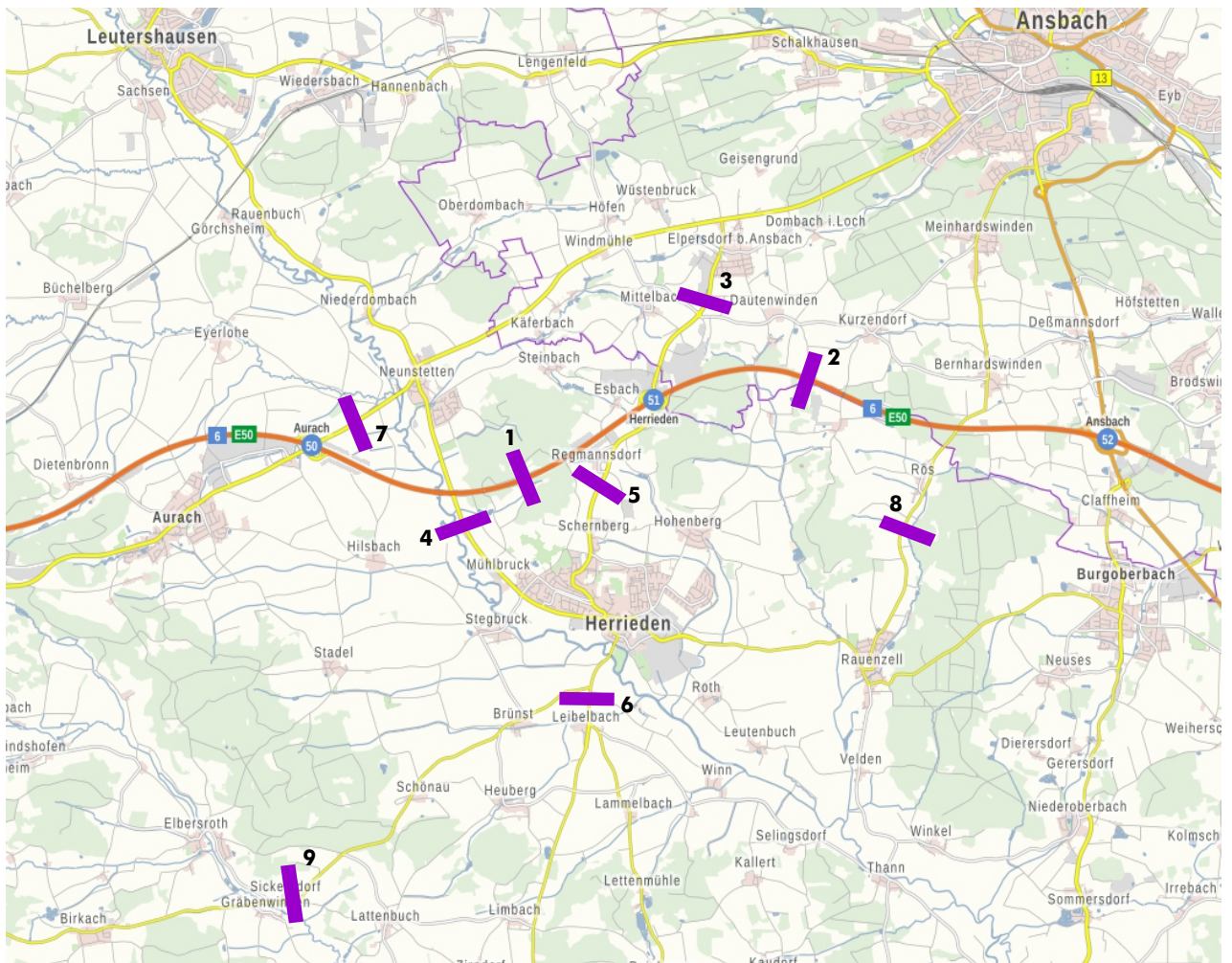


Abbildung 8: Lage Herriedens im Raum mit ausgewählten Zählstellen in und um Herrieden

Auf den wichtigen Abschnitten klassifizierter Straßen entwickelte sich der Verkehr (DTV) von 1995 – 2015 wie folgt:

Tabelle 1: DTV-Werte von 1995-2015 (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarten des Freistaat Bayern, Oberste Baubehörde (1995, 2000, 2005, 2010, 2015))

Zählstellen	1995	2000	2005	2010	2015
	Werte in Kfz/24 Std.				
1 - A6 westl. von Herrieden	45.026	49.235	52.986	54.237	55.113
2 - A6 östl. von Herrieden	48.101	49.242	51.822	53.279	56.682
3 - St2248 südl. von Elpersdorf	4.751	6.439	6.566	5.493	7.082
4 - St2249 westl. von Herrieden	2.439	2.654	2.957	3.491	3.316
5 - St2248 nördl. von Herrieden	5.118	6.747	6.508	6.236	6.813
6 - St2248 südl. von Herrieden	3.714	3.785	3.411	3.289	4.224
7 - St1066 - westl. Neunstetten	5.864	5.812	6.465	7.169	6.929
8 - AN55 nördl. von Rauenzell	1.301	1.034	1.215	1.202	1.748
9 - AN37 Gräfenwinden	1.281	1.626	1.368	1.385	1.325

### 3 Stärken- und Schwächenanalyse

Die nachfolgende Tabelle fasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse hervorgehen, nochmals im Überblick zusammen:

Tabelle2: Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Herrieden

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute verkehrliche Erreichbarkeit für den Individualverkehr (Autobahn A6, Staatstraßen)</li> <li>• Ausreichend Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet vorhanden</li> <li>• Guter, übersichtlicher Internetauftritt zum Thema Parken</li> <li>• Anbindung der Ortsteile mit straßenbegleitenden Rad- und Fußwegen</li> <li>• Günstige topographische Voraussetzungen für eine Verlagerung von MIV zum Radverkehr</li> <li>• Gestaltung Altstadt</li> <li>• Verkehrsberuhigung Altstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führung der Hauptverkehrsstraßen durch (historische) Stadtmitte</li> <li>• Hohe Verkehrsbelastung in der Stadtmitte</li> <li>• Lärmbelastung und eingeschränkte Aufenthaltsqualität in der Stadtmitte durch Verkehrsbelastung</li> <li>• Hohe Verkehrsbelastung (v.a. auch Schwerverkehr) durch die Ansiedlung großflächiger und verkehrsintensiver Gewerbe- und Industriegebiete</li> <li>• Konflikt Parken Anwohner – Kunden</li> <li>• Fehlende Bahnanbindung</li> <li>• Teils unzureichende Abdeckung von Siedlungsgebieten mit Bushaltestellen</li> <li>• Zum Teil schwer verständliche Stadt- und Regionalbuspläne</li> <li>• In den Ortsteilen mangelndes Busangebot</li> <li>• Kaum beidseitige Radwege vorhanden, Radfahrer müssen oft im Verkehr mitfahren</li> <li>• Ansbacher Straße für Radfahrer gefährlich, wegen fehlendem Radweg, hoher Verkehrsbelastung und Tempo 50</li> <li>• Lücken im Radwegenetz</li> <li>• Straßenbegleitende Radwege enden teilweise im Ortsgebiet, keine Übergänge bzw. Mittelinseln</li> <li>• Keine E-Bike-Ladestationen</li> <li>• Allgemeine Verkehrszunahme in und um Herrieden</li> </ul>

## 4 Vergleichende Betrachtung mit anderen vergleichbaren Städten in der Region

Herrieden hat mit einer Reihe von Städten und größeren Gemeinden im Landkreis Ansbach mehrere Eigenschaften gemeinsam, es gibt aber auch größere Unterschiede. Folgende Städte wurden verglichen:

- Markt Bechhofen,
- Stadt Dinkelsbühl,
- Stadt Feuchtwangen,
- Stadt Herrieden,
- Stadt Leutershausen,
- Gemeinde Neuendettelsau,
- Stadt Wassertrüdingen.

Alle genannten Städte und Gemeinden hatten noch vor wenigen Jahrzehnten einen Bahnanschluss, mittlerweile sind nur Feuchtwangen, Leutershausen und Neuendettelsau mit dem Zug erreichbar. Während die Bahnverbindungen von Dinkelsbühl und Wassertrüdingen eventuell wieder für den Personenverkehr reaktiviert werden sollen, sind die Gleise in Bechhofen und Herrieden bereits demontiert und teilweise überbaut. Eine Reaktivierung der Bahn ist somit nicht mehr möglich.

Alle sieben verglichenen Kommunen, mit Ausnahme von Wassertrüdingen, verfügen über eine relative Nähe zum Autobahnnetz.

Jede der Gemeinden mit Stadtrecht besitzt noch einen historischen Stadtkern, der nicht nur in Dinkelsbühl Besucher anlockt. Der Städte- und Tagestourismus spielt in allen fünf Städten eine wichtige Rolle.

Westmittelfranken hat, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht dieselben hohen Wachstumsraten wie die Metropolregionen Nürnberg, Regensburg oder München. Der Demographiespiegel des Bayerischen Statistischen Landesamts bietet für alle Gemeinden und Städte über 5.000 Einwohner Vorausberechnungen des Bevölkerungsstands bis zum Jahr 2034.

Die nachfolgende Grafik wurde aus diesen Daten zusammengestellt. Auch wenn die absolute Ein-

wohnerzahl zwischen 5.500 (Leutershausen) und rund 12.000 (Feuchtwangen) schwankt, ist dennoch erkennbar, dass mit Dinkelsbühl und Neuendettelsau zwei Kommunen im Zeitraum von 2016 bis 2034 einen spürbaren Zuwachs und Leutershausen einen erheblichen Bevölkerungsrückgang erfahren werden. Die übrigen Kommunen, unter ihnen Herrieden, werden stagnierende Einwohnerzahlen aufweisen.

Die geplante Erweiterung des Schrottfelds in Herrieden ist in der Bevölkerungsprognose des Landesamtes für Statistik nicht berücksichtigt, weshalb die Prognose nicht überinterpretiert werden sollte.

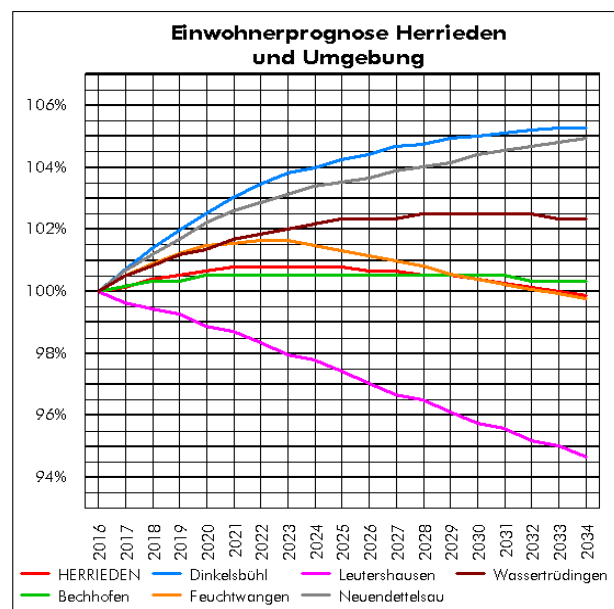


Abbildung 9: Vergleichende Betrachtung zur Einwohnerprognose von Herrieden und Umgebung (Datengrundlage: Bayerisches Statistisches Landesamt 2019)

Weitere vergleichende Betrachtungen zu den Themen Individualverkehr, ruhender Verkehr, Radverkehr und ÖPNV sind der Anlage 2 zu entnehmen.



## 5 Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des integrierten Verkehrskonzepts für Herrieden durchgeführt werden, gehören neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 17 Einmündungen und Kreuzungen sowie den Verkehrsbefragungen an sechs Befragungsstellen und einer Parkraumerhebung im Bereich der Kernstadt auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr der Herriedener Bevölkerung erfasst wird.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 05. November 2019 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 24. September 2020 und im ruhendem Verkehr am 22. Oktober 2020 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen rund 40 Schüler des Theresien-Gymnasiums Ansbach und 15 freiwillige Helfer aus Herrieden zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro. Die Verkehrsbefragung fand am 20. Juli 2021 mit örtlichem Befragungspersonal statt.

### 5.1 Grundlagen

#### 5.1.1 Methodik

Bei der Verkehrszählung wurde am 24.09.2020 über acht Stunden in drei Zeitintervallen (6:30-9:30 Uhr, 11:30-13:30 Uhr und 15:30-18:30 Uhr) gezählt. Am Knotenpunkt Münchner Straße/Ansbacher Straße (K4) wurde der Verkehr über insgesamt 14 Stunden erfasst. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung im Viertelstundentakt gesondert erfasst.

Für die Verkehrsbefragung wird der Verkehr stichprobenmäßig an allen sechs Ortszufahrten angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtenzweck befragt. Die Befragung erfolgt zu den gleichen Zeitintervallen, wie die Verkehrszählung.

Bei der Parkraumerhebung wurde mittels regelmäßigen Rundgängen im 20-Minuten-Takt in der Stadtmitte die Auslastung und Belegungsdauer ermittelt. Es wurde von 7:00 – 19:00 Uhr durchgehend erhoben.

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Stadtgebiet Herriedens erhielten diesen auf postalischem Weg. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Herrieden anbringen.

#### 5.1.2 Zählstellen

Die genaue Lage der einzelnen Zähl- und Befragungsstellen ist in Anlage 3 ersichtlich. Mit den gewählten Punkten sollen alle wichtigen Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren werden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

#### 5.1.3 Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Herrieden herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 4 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

## 5.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

### 5.2.1 Knotenstromzählungen

#### Spitzenstunden

Für die Darstellung der Knotenbelastungen muss das Straßennetz weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich wäre.

In den Abbildungen 10-12 sind beispielhafte Ausschnitte verschiedener Knotenströme für die unterschiedlichen Spitzenstunden dargestellt. Abbildung 10 enthält die Morgenspitzenstunde (7:00 Uhr bis 8:00 Uhr) von K6, in Abbildung 11 sind die Knotenströme der Mittagsspitze (12:15 Uhr bis 13:15 Uhr) von K12 enthalten und in Abbildung 12 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (15:45 Uhr bis 16:45 Uhr) von K14. Die vollständigen Abbildungen mit dem kompletten Stadtgebiet Herriedens sind in Anlage 5 angeheftet.

Die Lesbarkeit der Darstellungen wird kurz am Beispiel der Abendspitze von K14 Marktplatz/Vordere Gasse/Hintere Gasse/Herrnhof (vgl. Abbildung 12) erläutert: Von Süden (Marktplatz/Storchenturm) kommen 166 Fahrzeuge. Davon biegen 62 in die Vordere Gasse ab, 10 fahren gradeaus weiter in die Hintere Gasse und 94 biegen in den Marktplatz Richtung Herrnhof ein. Aus Richtung Herrnhof kommen 320 Fahrzeuge, von denen 19 nach rechts in die Hintere Gasse abbiegen, 141 fahren gradeaus und 160 biegen nach links auf den Marktplatz ab. 45 Fahrzeuge kommen aus Richtung Norden über die Hintere Gasse, davon biegen 10 nach links ab, 22 fahren gradeaus und 13 biegen in die Vordere Gasse ab. Aus der Vorderen Gasse kommen 331 Fahrzeuge, von denen 16 nach links abbiegen, 149 gradeaus in den Herrnhof fahren und 166 nach rechts abbiegen.

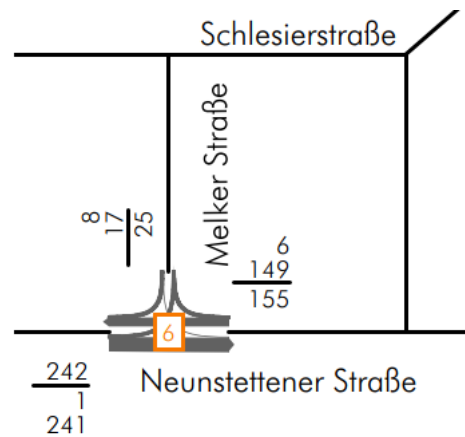


Abbildung 10: Beispiel Knotenbelastung zur Morgenspitzenstunde (7:00 - 8:00 Uhr) am K6

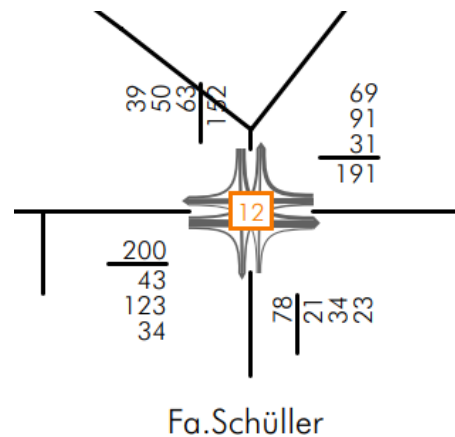


Abbildung 11: Beispiel Knotenbelastung zur Mittagsspitzenstunde (12:15 - 13:15 Uhr) am K12

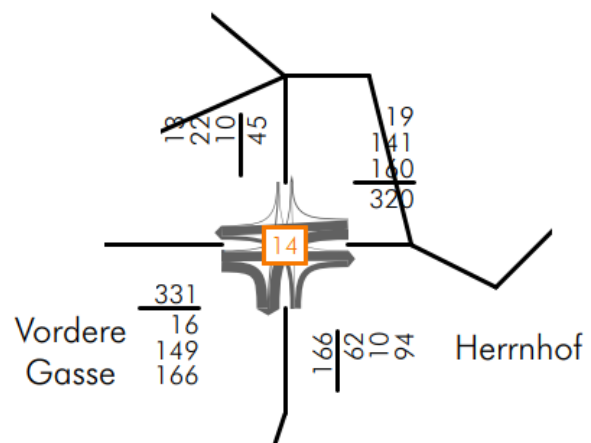


Abbildung 12: Beispiel Knotenbelastung zur Abendspitzenstunde (15:45 - 16:45 Uhr) am K14

Die am stärksten belasteten Knotenströme befinden sich in der Stadtmitte (K14 und K15) und am Rand der Altstadt (K4 Ansbacher Straße/Münchner Straße). Hohe Knotenbelastungen werden auch auf der Hohenberger Straße an den Zufahrten zum Gewerbegebiet (K10) und am K12 (St2249/Rother Straße) erhoben. Die Belastungen nehmen nach der Morgenspitze zum Mittag hin etwas ab und erreichen abends schließlich ihren Höhepunkt, wobei je nach Tageszeit Verkehrsströme in eine Richtung überwiegen. So konnte beispielsweise am K2 und K1 in der Ansbacher Straße in der Morgenspitzenstunde ein stärkerer Verkehrsstrom Richtung stadtauswärts festgestellt werden. Auch an den Knoten 13, 14 und 15 zeigt sich in der Morgenspitzenstunde im Verlauf der Vorderen Gasse, Herrnhof und Bahnhofstraße mehr Verkehr in Richtung Osten. Am K16 auf der St2248 überwiegt in der Morgenspitze der Verkehr in Richtung Stadtmitte, wohingegen in der Abendspitze der Verkehr stadtauswärts stärker ist.

### Streckenbelastungen

#### • Kfz-Streckenbelastung 24 Stunden

Da der Verkehr an insgesamt 17 Knoten über jeweils acht Stunden bzw. 14 Stunden erfasst wurde, ist es mittels Hochrechnungen möglich, den 24-stündigen Tagesverkehr zu ermitteln. Dieser ist in den Anlagen 6 enthalten. Für die Darstellung wurde ein Rundungsmodus gewählt. An Strecken ohne Belastungsbeschriftung liegen keine gesicherten Daten vor. Hier kann nur eine Abschätzung mittels benachbarter Zählstellen vorgenommen werden.

Anlage 6.1 zeigt die Kfz-Streckenbelastungen über 24 Stunden. Auch hier wird deutlich, dass sich der Verkehr hauptsächlich auf die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen konzentriert.

Die insgesamt höchste Belastung liegt mit ca. 7.600 Kfz-Fahrten/24 Std. auf der St 2248, nördlich der Einmündung der Nürnberger Straße, vor. Dieser Straßenabschnitt befindet sich jedoch bereits außerhalb des dicht bebauten Siedlungsgebiets. Aber auch in der Stadtmitte im Verlauf der Staatsstraße 2248 und 2249 (Herrnhof, Vordere Gasse und Marktplatz) sowie in der Neunstettener

Straße liegen mit ca. 5.200 bis 5.500 Kfz-Fahrten/24 Std. hohe Belastungen vor.

#### • Lieferwagenanteile 24 Stunden

Anlage 6.2 enthält die Anteile des Lieferwagenverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wird die Darstellung von Promillewerten gewählt. Beispielsweise bedeutet „64“ demnach „6,4%“.

Als Lieferwagen werden die Fahrzeuge definiert, die vorrangig dem Warentransport dienen und über ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5t nicht hinausgehen sowie mit Führerscheinklasse B gefahren werden dürfen. Die höchsten Belastungen liegen mit knapp über 10% in der Ansbacher Straße (ca. 11%) und An der Stadtmauer (ca. 12%) vor. Ein Lieferwagenanteil von knapp 10% wurde an der Rother Straße (8%), an der Nürnberger Straße (9,5%) und in der Industriestraße (ca. 8%) ermittelt.

#### • Schwerverkehrsanteile 24 Stunden

Die Schwerverkehrsanteile sind in Anlage 6.3 dargestellt. Auch hier erfolgt die Darstellung mit Promillewerten.

Als Schwerverkehr werden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Dazu zählen auch Linienbusse. Die höchsten Schwerverkehrsanteile werden – z.T. analog zu den Lieferverkehrsanteilen – mitunter in der Rother Straße (ca. 14%), An der Stadtmauer (ca. 10%) und in der Industriestraße (ca. 10%) gemessen. Hierbei handelt es sich meist um Straßen, die überwiegend gewerblich genutzt werden. Aber auch in der Stegbrucker Straße (ca. 10%), der Nürnberger Straße nördlich der Hohenberger Straße (ca. 9,5%) und der Münchener Straße (ca. 9%) wurden hohe Schwerverkehrsanteile ermittelt.

#### • Radverkehr 24 Stunden

Der Radverkehr als Streckenbelastungen ist in Anlage 8.4 dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen mitunter die meisten Radfahrer festzustellen. Das höchste Radaufkommen wird auf der Hohenberger Straße, im Bereich der Zufahrt zum Schulzentrum,

gemessen (ca. 510 Radfahrten/24 Std.). Auch auf der Münchener Straße auf der Höhe des Schulzentrums (ca. 430 Radfahrten/24 Std.) und auf der Zufahrt zum Schulzentrum (ca. 310 Radfahrten/24 Std.) ist ein hohes Radfahreraufkommen ermittelt worden. Ebenso ist im Altstadtbereich in der Fronveststraße (ca. 350 Radfahrten/24 Std.) und in der Vorderen Gasse (ca. 310 Radfahrten/24 Std.) sowie in der Industriestraße (ca. 360 Radfahrten/24 Std.) ein erhöhtes Radfahreraufkommen festzustellen. Die Zahlen belegen, dass hinsichtlich des Radverkehrs Herrieden bereits auf einem guten Weg ist, Steigerungspotenzial ist dennoch vorhanden.

Die vielen Abkürzungsstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, können in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da die Zählung nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

### 5.2.2 Verkehrsbefragungen

Bei den Verkehrsbefragungen konnten insgesamt ca. 4.720 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich können alle Ortsangaben zugeordnet werden.

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. In diesem Fall das von den sechs Befragungspunkten markierte Stadtgebiet Herriedens.

- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb und das Ziel innerhalb von Herrieden liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Herrieden liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Ortsgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen kann für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Anlage 4 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfassen.

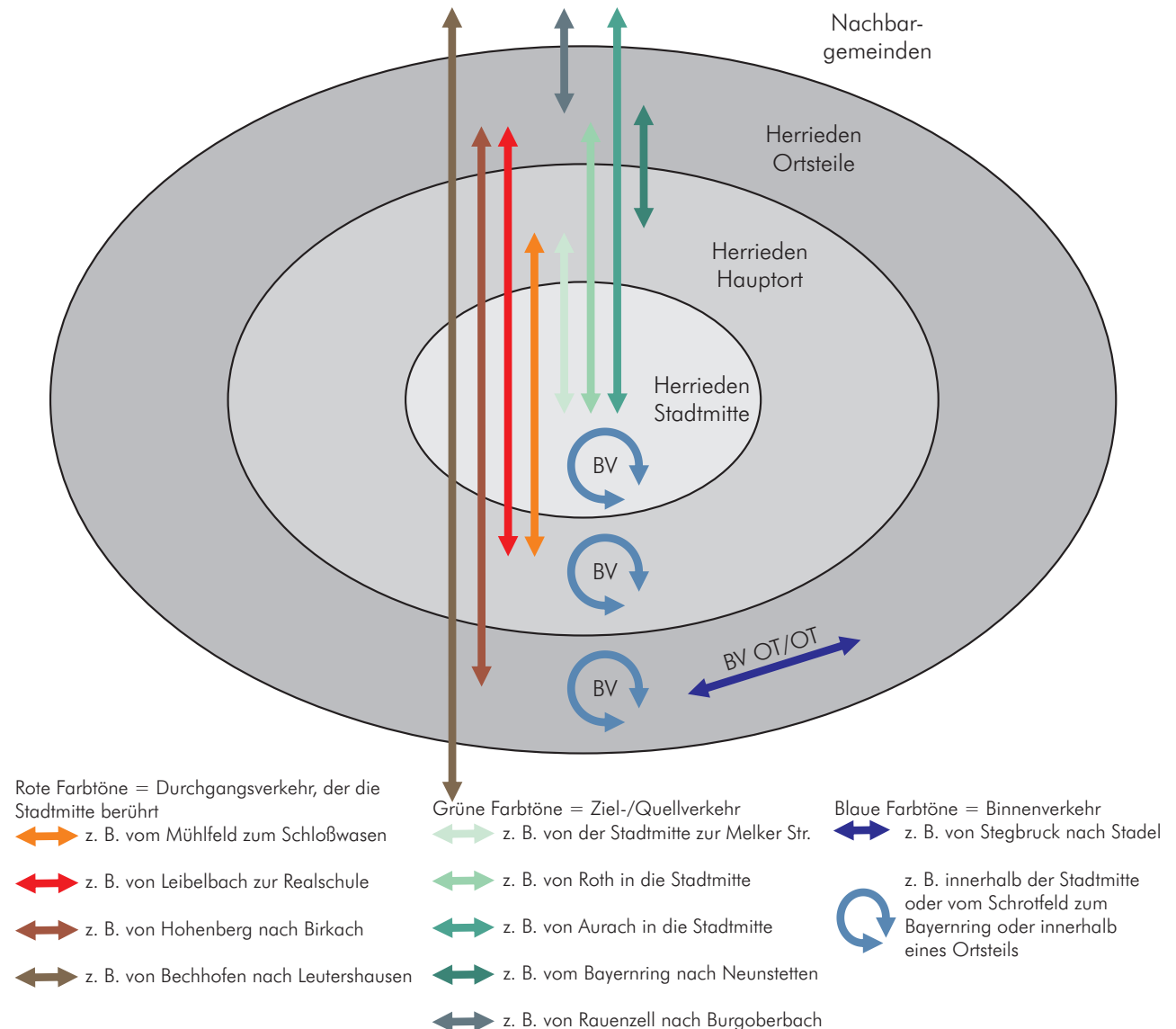


Abbildung 13: Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr

### Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Abbildung 14 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrtbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 10 Kfz/24 Std. (beide Richtungen in Summe) wahrgenommen werden, enthält die Grafik ca. 68% des gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Die restlichen Fahrten beziehen sich auf Verflechtungen, die jeweils nur von wenigen Fahrzeugen befahren wurden. Rund 40% des Durchgangsverkehrs hat als Start und/oder Ziel einen Ortsteil von Herrieden. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr (mit Ortsteilen), der an allen sechs Befragungsstellen ermittelt wird, ca. 5.200 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Ansbach ein. Weitere bedeutsame Durchgangsverkehrsbeziehungen

können für Wieseth/Burk, Dinkelsbühl und Bechhofen sowie für Burgoberbach, Leutershausen und Feuchtwangen festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Wieseth/Burk und Ansbach (ca. 515 Kfz/24 Std.), Dinkelsbühl und Ansbach (ca. 340 Kfz/24 Std.) und zwischen Bechhofen und Ansbach (ca. 340 Kfz/24 Std.). Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden.

Beispielhaft einige Nennungen:

- 4 Kfz-Fahrten zwischen Ansbach und Nürnberg,
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Wassertrüdingen und Schwäbisch Hall
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Wörmitz und Burgoberbach,
- 10 Kfz-Fahrten zwischen Wieseth und Erlangen.

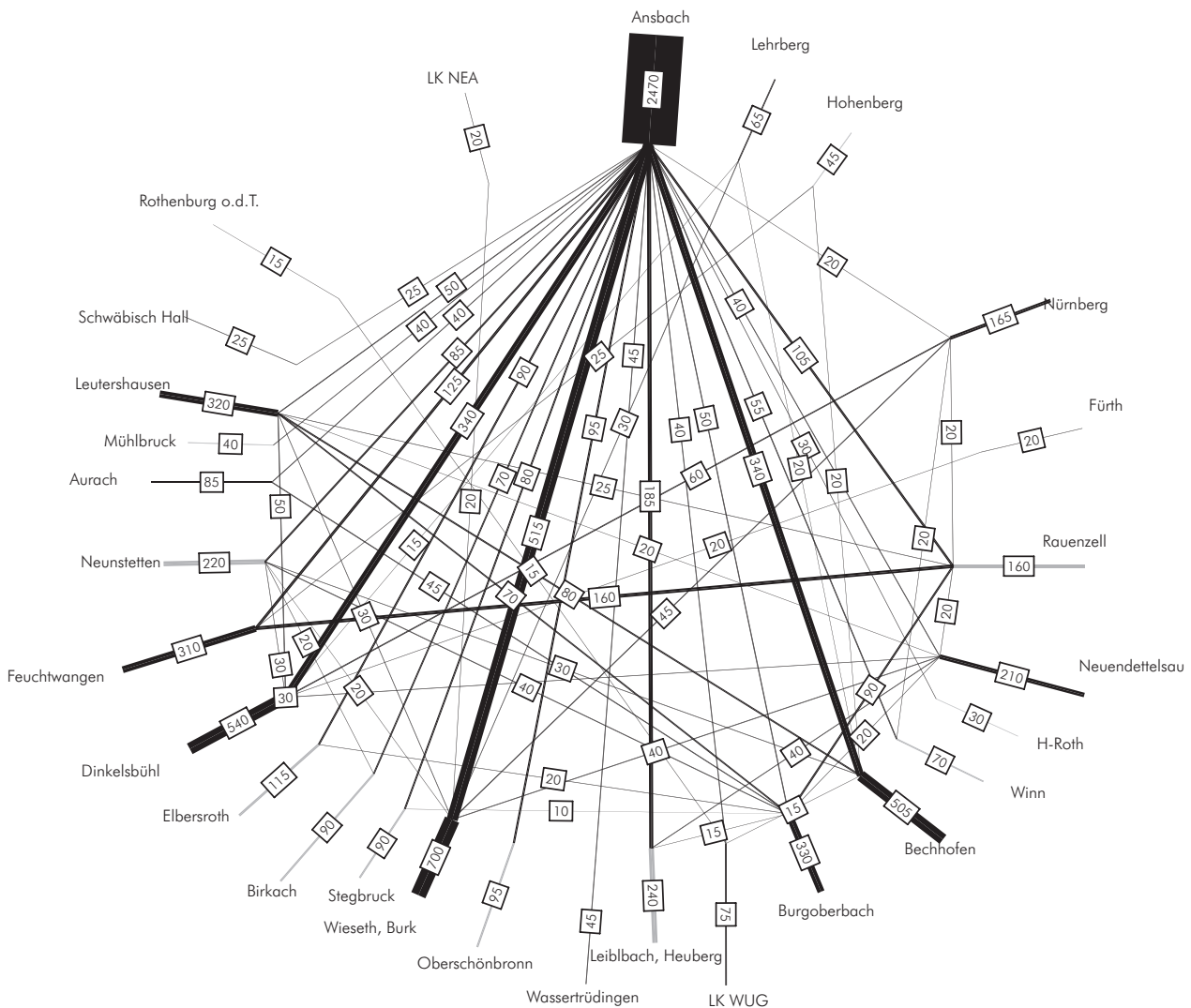


Abbildung 14: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

**Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten**

Abbildung 15 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Herrieden zwischen den sechs Befragungspunkten. Im Durchschnitt kann an allen Befragungspunkten eine Befragungsquote von ca. 60% erreicht werden. Insgesamt werden rund 5.200 Kfz/24 Std. im Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten ermittelt. Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Herrieden bestehen zwischen den Befragungspunkten B3 Ansbacher Straße und B6 Schießwäsen (ca. 1.370 Kfz/24 Std.) sowie zwischen den Befragungspunkten B1 Stegbrucker Straße und B3 Ansbacher Straße (ca. 760 Kfz/24 Std.). Auch zwischen den

Befragungsstellen B6 Schießwäsen und B5 Rauenzeller Straße besteht mit ca. 590 Kfz/24 Std. eine etwas verstärkte Verkehrsbeziehung. Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind etwas schwächer ausgeprägt.

Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise, dass der Durchgangsverkehr an der Stegbrucker Straße ca. 49% oder Schießwäsen ca. 48% am Gesamtverkehr ausmacht. Der geringste Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr konnte an der Hohenberger Straße mit rund 23% festgestellt werden.

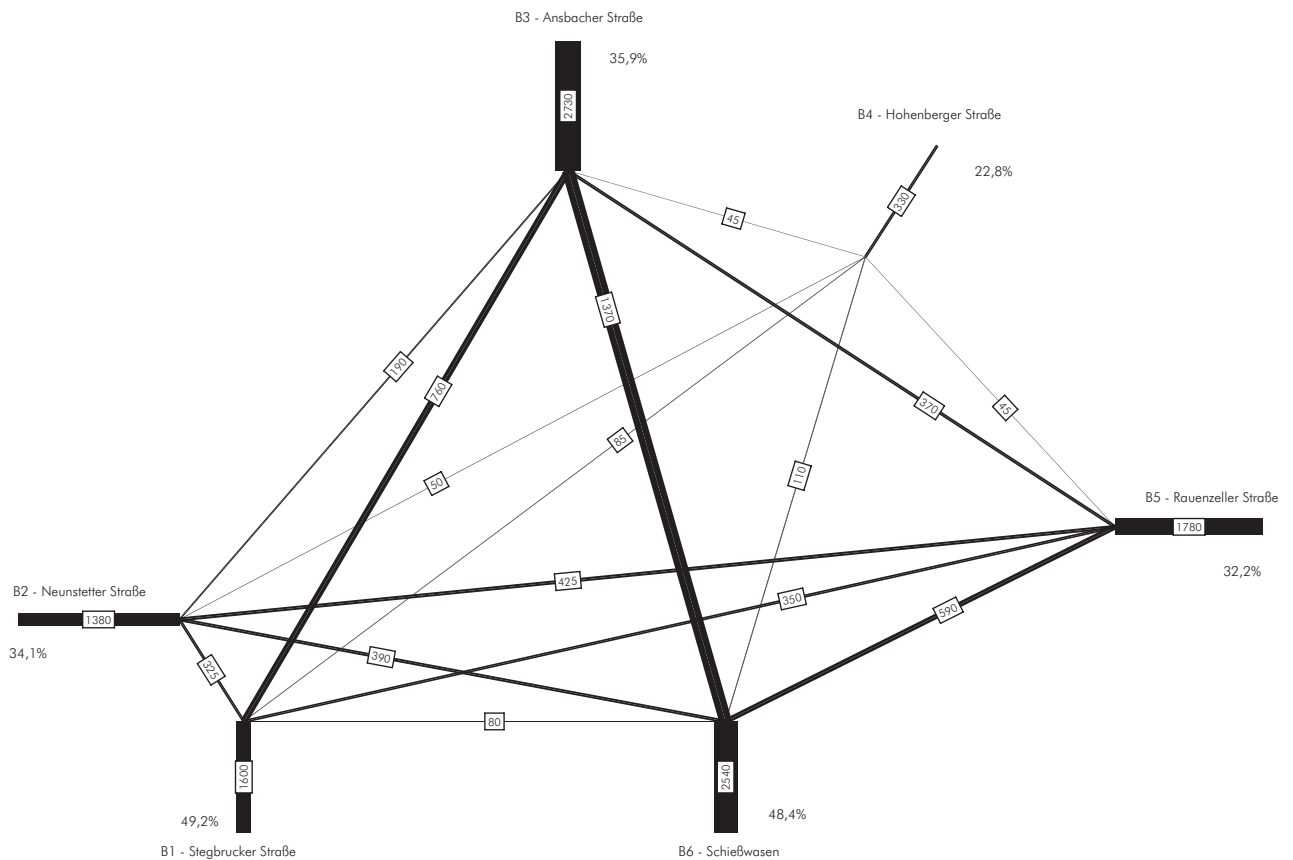


Abbildung 15: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen

### Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

Mit Hilfe der Verkehrsbefragung und der Haushaltsbefragung kann die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs ermittelt werden. Insgesamt finden an den Erhebungstagen ca. 12.430 Wege und Fahrten im Ziel-/Quellverkehr der Herriedener Bevölkerung statt (vgl. Abbildung 16). Ca. 7.055 Kfz/24 Std. davon kommen durch Einpendler und Besucher zustande, ca. 5.375 Fahrten entstehen durch die Herriedener Bevölkerung. Davon entstehen ca. 1.800 Fahrten durch die Bewohner der Ortsteile. Somit stellen die grauen Belastungsbalken bzw. Beschriftungen auf der Abbildung den

Ziel-/Quellverkehr der Bevölkerung von Herrieden (Hauptort) dar. Die orangenen Balken und Zahlen stellen den Ziel-/Quellverkehr der Bewohner von Nachbargemeinden bzw. von den Ortsteilen Herriedens dar. Der weitaus größte Verkehrsaustausch besteht mit insgesamt ca. 3.070 Kfz/24 Std. mit Ansbach, gefolgt von Aurach (ca. 935 Kfz/24 Std.), Neuendettelsau (ca. 705 Kfz/24 Std.) und Rauenzell (ca. 585 Kfz/24 Std.). Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen mit Bechhofen (ca. 545 Kfz/24 Std.), Burgoberbach (ca. 515 Kfz/24 Std.) und Neunstetten (ca. 480 Kfz/24 Std.).

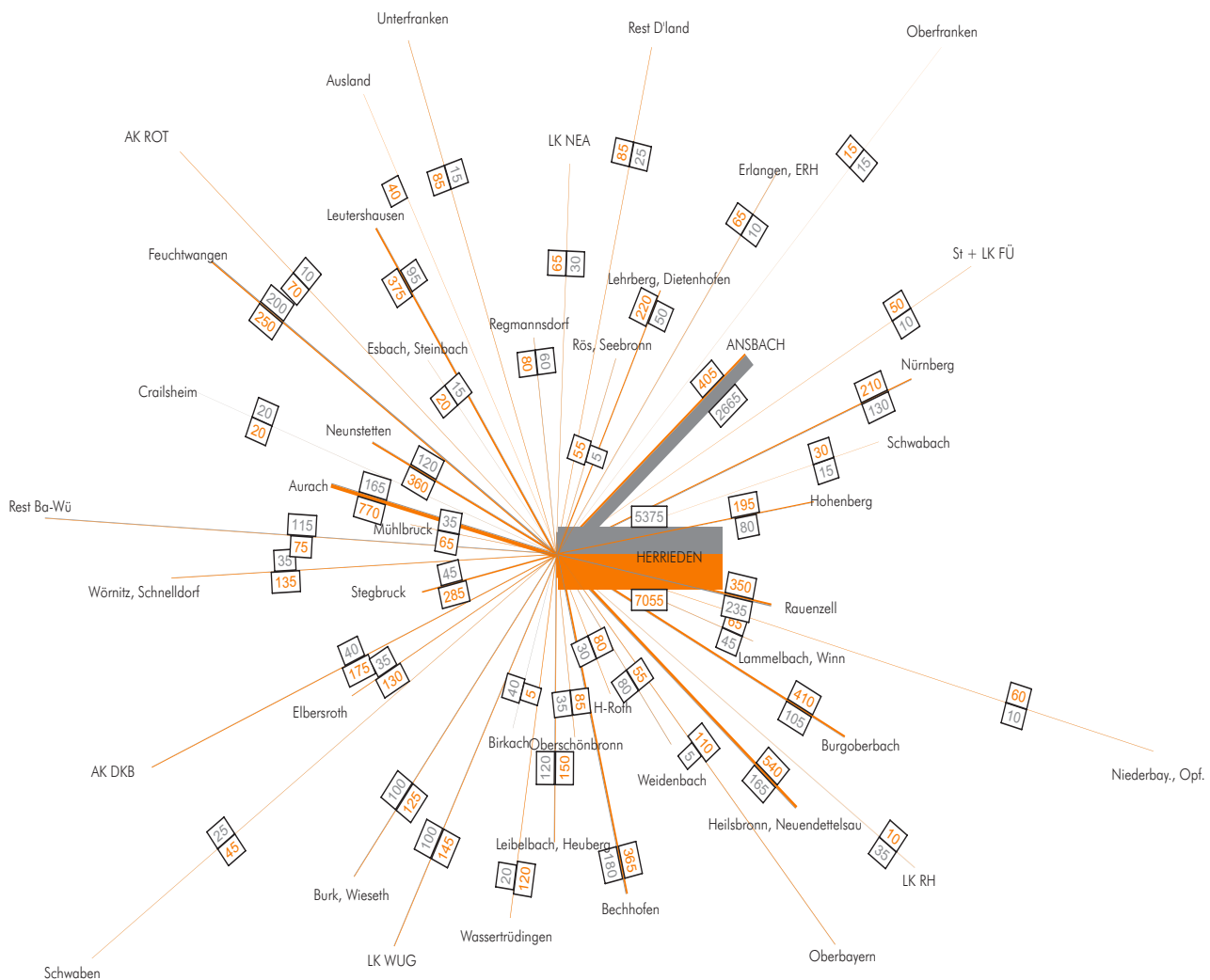


Abbildung 16: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten



**Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen**

In Abbildung 17 ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen dargestellt. So können z.B. Verkehre aus Elbersroth und Feuchtwangen überwiegend an der Befragungsstelle B1 (Stegbrucker Straße) festgestellt werden. Verkehre aus Lehrberg/Dietenhofen und Schwäbisch Hall kommen beispielsweise vermehrt über die Befragungsstelle B2 (Neunstetterstraße). Aurach wird zu fast gleich großen Teilen über die Befragungsstellen B1 und B2 angefahren, Esbach/Steinbach über B2 und B3 (Ansbacher Straße). Ein weiterer großer Anteil, wel-

cher Befragungsstelle 3 zuzuordnen ist, kommt von Ansbach, Lehrberg/Dietenhofen und Heilsbronn/Neuendettelsau. Über die Hohenberger Straße (B4) sind insgesamt die wenigsten Verkehre – nur ein kleiner Anteil von bzw. aus Ansbach und Heilsbronn/Neuendettelsau – festzustellen. Verkehre aus Bechhofen und wiederum aus Heilsbronn/Neuendettelsau sind unter anderem auch vermehrt an der Rauenzeller Straße (B5) zu verzeichnen. Über Befragungsstelle B6 (Schießwasen) können hauptsächlich Verkehre aus Süden, z.B. aus Birkach/Sickersdorf, Oberschönbronn, Leibelbach/Heuberg und Bechhofen festgestellt werden.

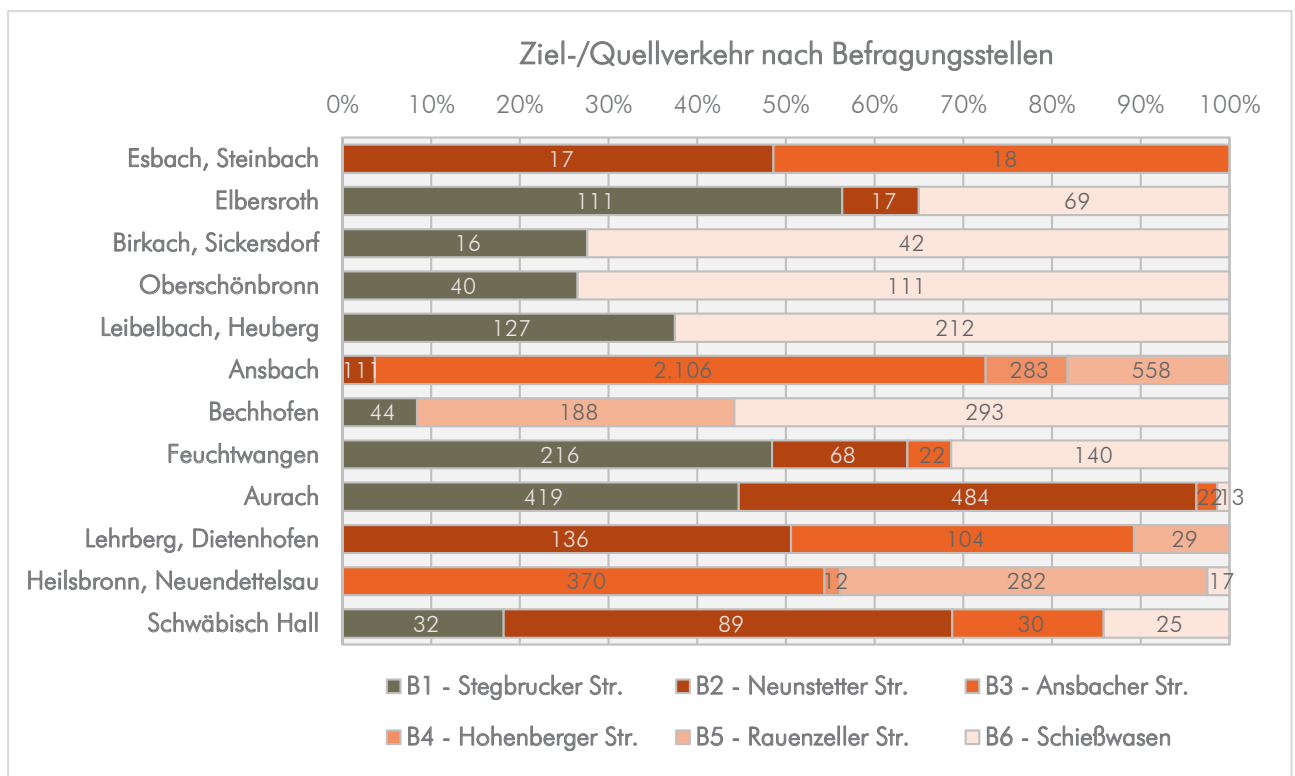


Abbildung 17: Ziel- und Quellverkehr nach Befragungsstellen

### 5.2.3 Haushaltsbefragung

#### Rücklaufquote und Repräsentativität

Der Haushaltsfragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Herriedener Bevölkerung abgefragt wird, wurde an sämtliche Haushalte im gesamten Stadtgebiet, mit zugehörigen Ortsteilen, verteilt. Insgesamt wurden ca. 935 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 2.400 Personen enthalten sind. Damit kann eine gute Rücklaufquote von ca. 29% erzielt werden. Abbildung 18 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass die Rücklaufquote in Herrieden deutlich im oberen Durchschnitt liegt.

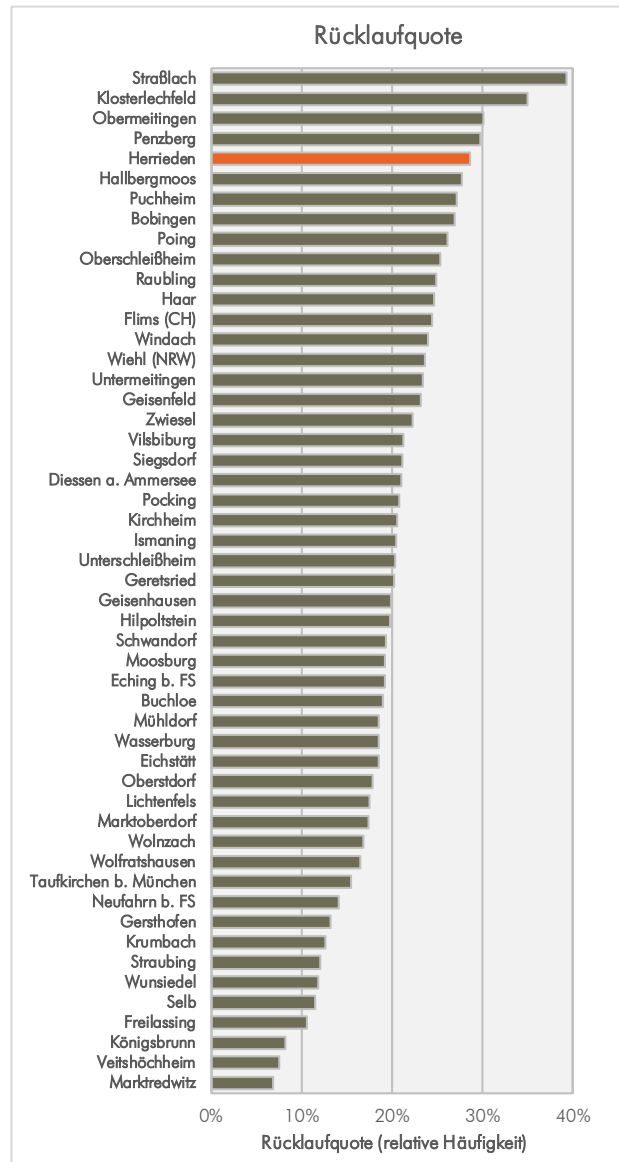


Abbildung 18: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist dieser in Abbildung 19 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil ist in Verkehrszelle 9 „Industriestraße“, 11 „Pfarrer-Speinkle-Straße“, 15 „Melker Straße“ und 32 „Birkach“ festzustellen. Unterdurchschnittlich fällt der Anteil in den Verkehrszellen 3 „Altstadt Ost“, 27 „Regmannsdorf“ und 28 „Esbach, Steinbach“ aus. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleneinteilung siehe auch Anlage 4 „Verkehrszellenplan“.

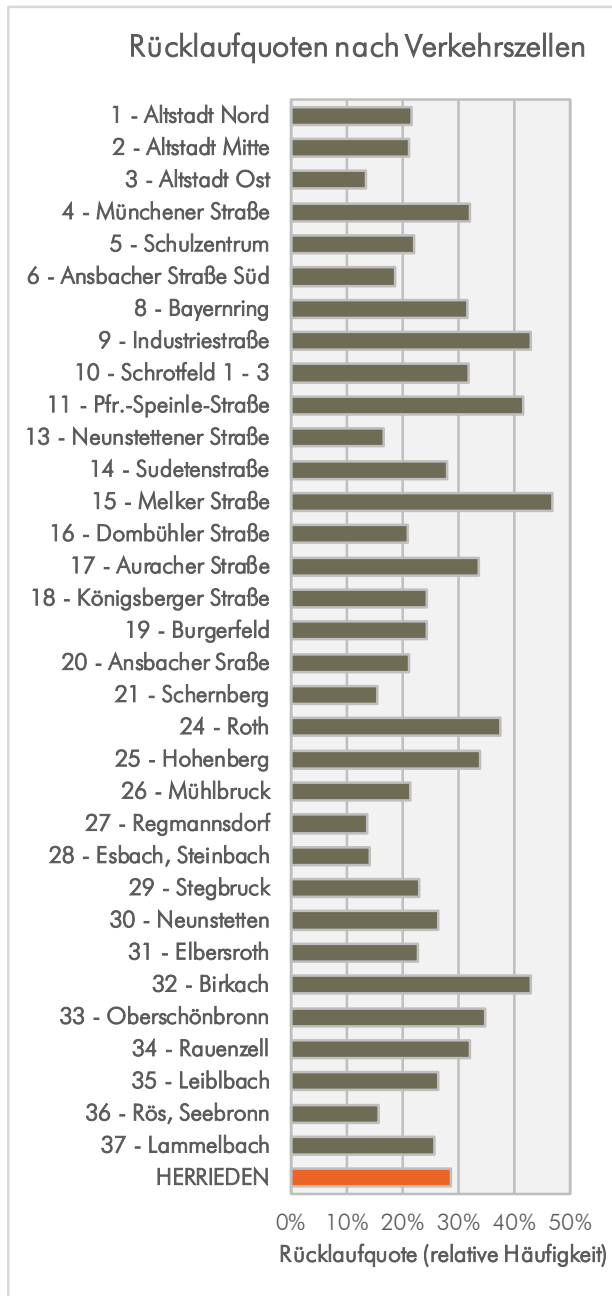


Abbildung 19: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019 differenziert nach Verkehrszellen

Neben der guten Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung auch aufgrund der Wiedergabe eines guten Querschnittes der Bevölkerung Herriedens durch die Stichprobe als repräsentativ angesehen werden. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 20). Die Balken stellen die Altersverteilung in Herrieden insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Herriedener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei ca. 41,1 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche

Durchschnittsalter der gesamten Stadt bei ca. 42,4 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote ab ca. 65 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des örtlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. auswärtiger Aufenthalt wegen Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Herrieden gemeldet sind.

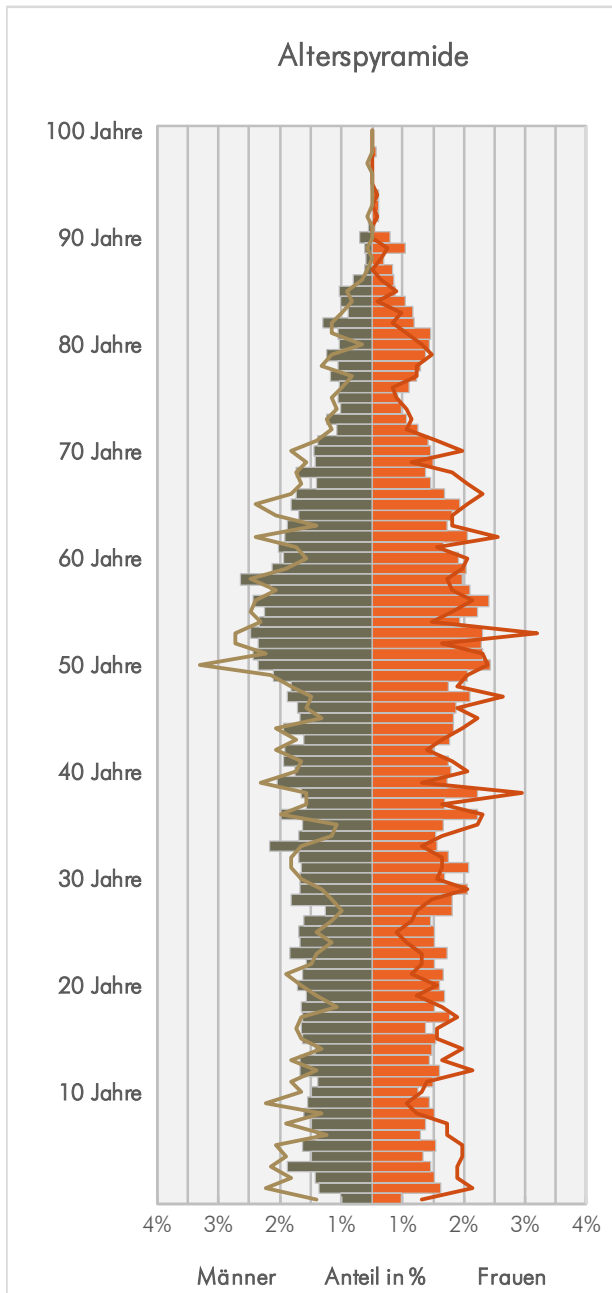


Abbildung 20: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Herriedens insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

In den nachfolgenden Auswertungen bzw. Abbildungen kann die Anzahl der absoluten Grundgesamtheit (N) variieren, da nicht alle Personen zu allen Kriterien Angaben machen. Es werden jeweils nur gültige Angaben aufgezeigt.

### Soziodemographische Merkmale

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abbildung 21):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden Familien, gefolgt von Paaren. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Singles.

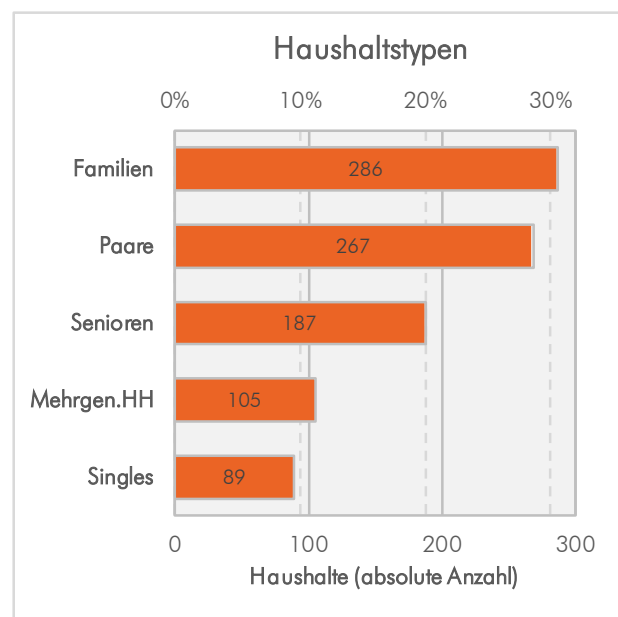


Abbildung 21: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,6 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Vierpersonen-Haushalten (vgl. Abbildung 22). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

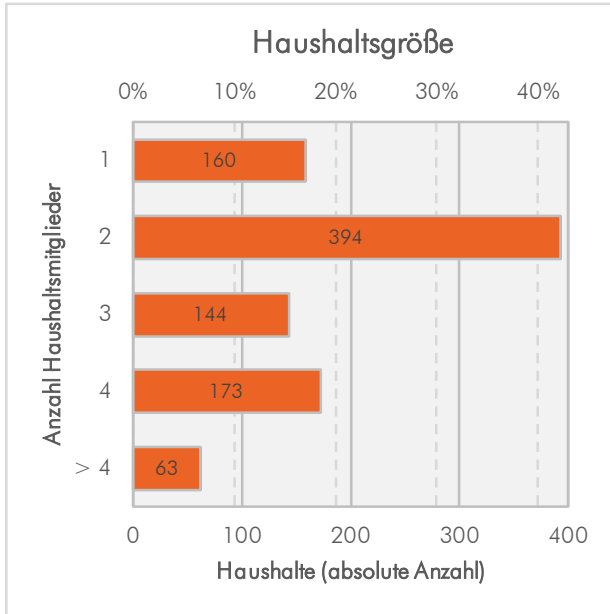


Abbildung 22: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

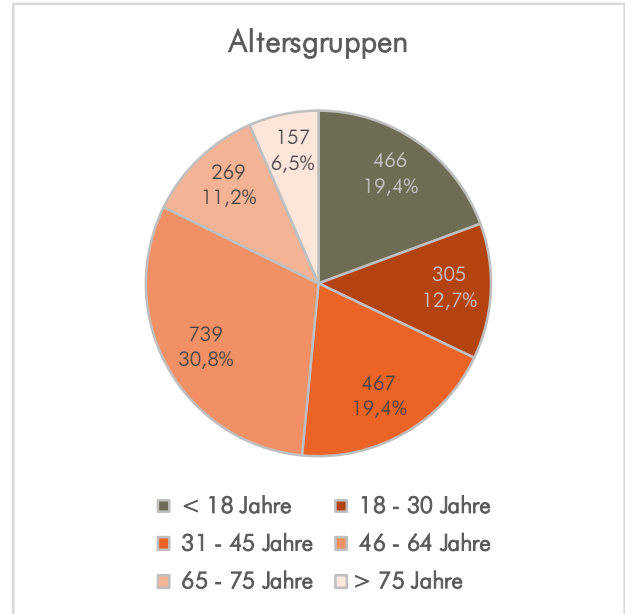


Abbildung 24: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 23). Ein weiterer größerer Anteil ist im Ruhestand, nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

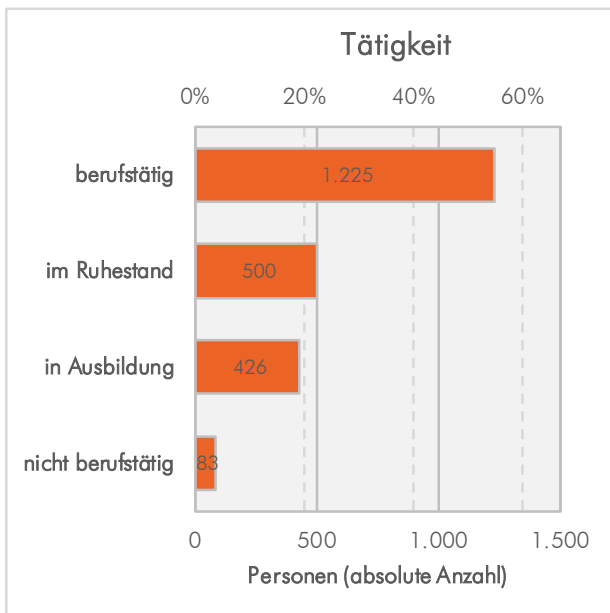


Abbildung 23: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Abbildung 24 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Altersgruppe über 75 Jahren ist prozentual am schwächsten repräsentiert.

### PKW- und Führerschein- Besitz

Insgesamt verfügen ca. 910 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten sind zwei Pkw vorhanden, gefolgt von einem Pkw (vgl. Abbildung 25). Am geringsten ist mit großem Abstand der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat.

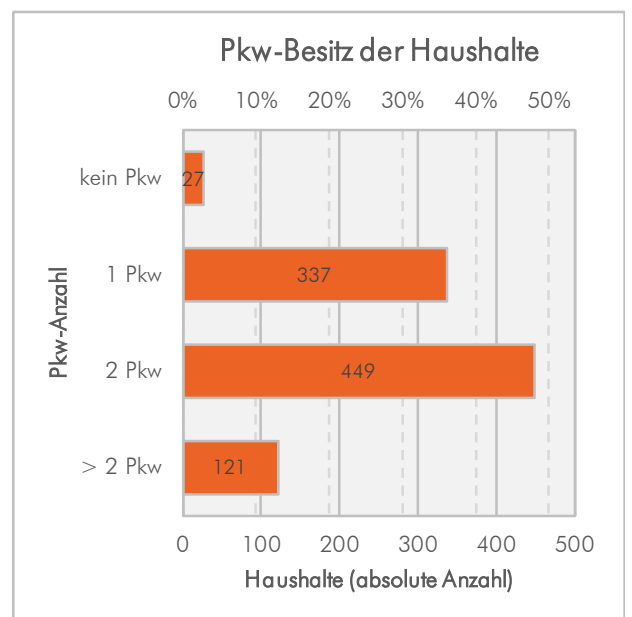


Abbildung 25: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Die Haushaltstypen, die vermehrt über keinen und einen Pkw verfügen sind überwiegend Single- und Senioren-Haushalte (vgl. Abbildung 26). Mit großer Mehrheit verfügen Mehrgenerationenhaushalte über mehr als zwei Pkw, Familien und Paare über zwei Pkw.

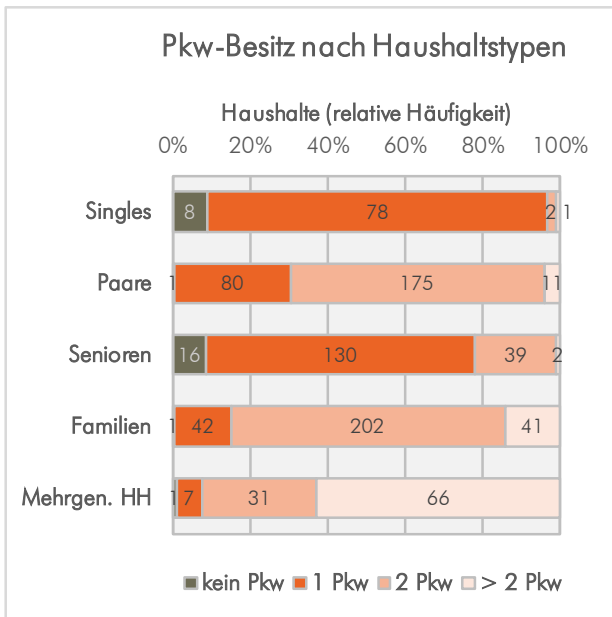


Abbildung 26: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen mit zunehmendem Alter ab 45 Jahre immer seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abbildung 27). Bei den über 75-jährigen Frauen ist sogar über die Hälfte ohne Pkw. Bei den Männern sind es vor allem die 18- bis 30-jährigen und die über 75-jährigen, die nicht in Besitz eines Pkw sind. Nur zwischen 31 und 45 Jahren ist der Pkw-Besitz zwischen Frauen und Männern relativ gleichmäßig verteilt.

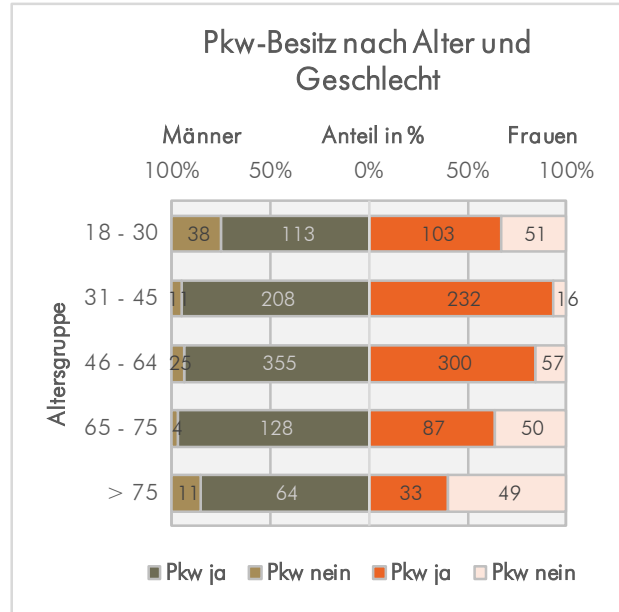


Abbildung 27: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Abbildung 28 zeigt, dass die Anzahl an Führerscheinlosen insgesamt sehr gering ist. Der weitaus größte Anteil der Befragten, die einen Führerschein besitzen, ist auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

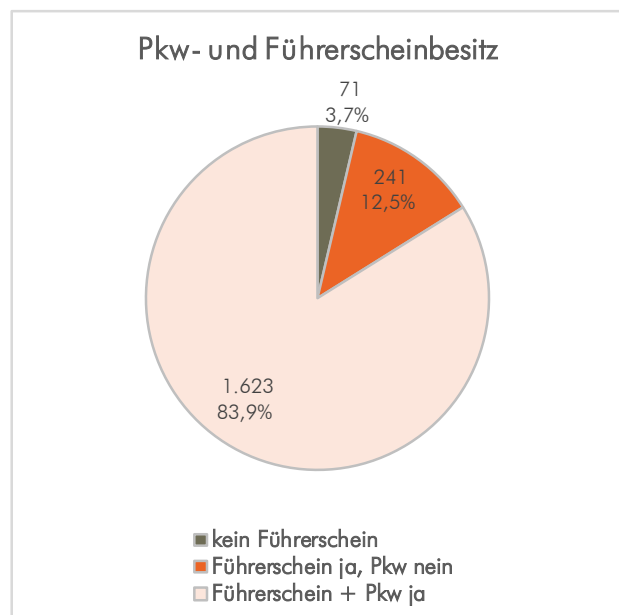


Abbildung 28: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Der Führerscheinbesitz aufgegliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abbildung 29 dargestellt. Das Bild ist relativ komplementär zu dem des Pkw-Besitzes, differenziert nach Alter und Geschlecht, jedoch mit weitaus geringeren Ausprägungen. Bei den Männern ist nahezu jeder in Besitz eines Führerscheins.

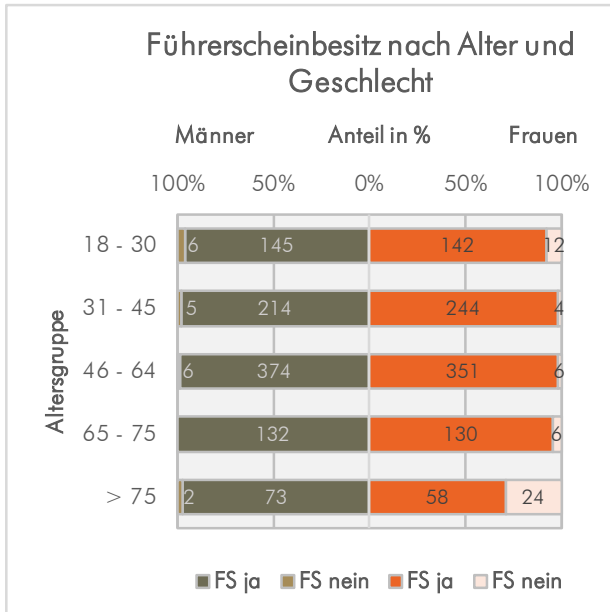


Abbildung 29: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

### Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 30 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und e-Bikes in den Haushalten. In der Mehrheit der Haushalte sind zwei Räder vorhanden, der zweitgrößte Anteil verfügt über ein Rad. Am seltensten verfügen Haushalte über fünf und mehr als fünf Räder. Über ein e-Bike verfügen insgesamt ca. 1/3 der Haushalte in Herrieden, wovon die meisten Haushalte mit knapper Mehrheit jeweils ein e-Bike besitzen. Mehr als zwei e-Bikes sind in kaum einem der Haushalte vorhanden.

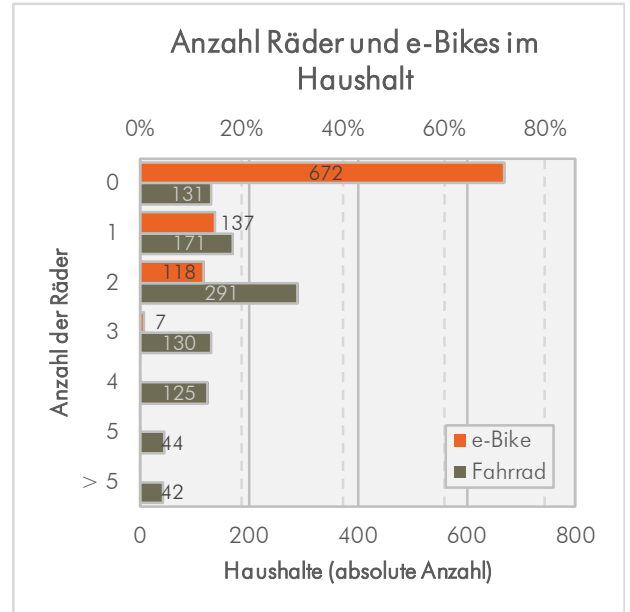


Abbildung 30: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Im Durchschnitt sind 0,9 Räder pro Kopf und 2,3 Räder pro Haushalt vorhanden. Abbildung 31 zeigt die Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt. Dabei wird deutlich, dass in den meisten Haushalten genau ein Rad pro Kopf vorhanden ist. Der Anteil der Haushalte, in denen weniger als ein Rad pro Kopf vorhanden ist, ist etwas stärker ausgeprägt als der Anteil, in dem mehr als ein Rad pro Kopf vorhanden ist.

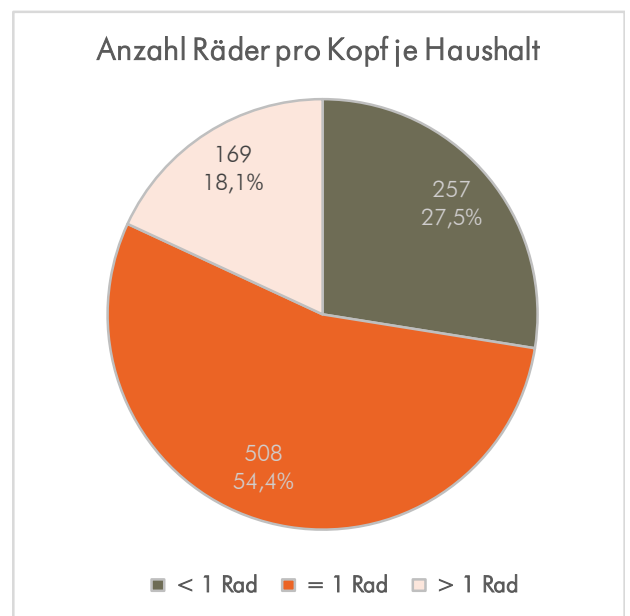


Abbildung 31: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass vor allem Senioren- und Single-Haushalte am häufigsten ohne Fahrrad sind (vgl. Abbildung 32). Der größte Anteil mit einem Rad ist bei Singles

und mit zwei Rädern bei Paaren vorzufinden. Der Hauptteil, der insgesamt über drei und mehr Räder verfügt, ist jeweils bei Familien und Mehrgenerationenhaushalten anzutreffen.

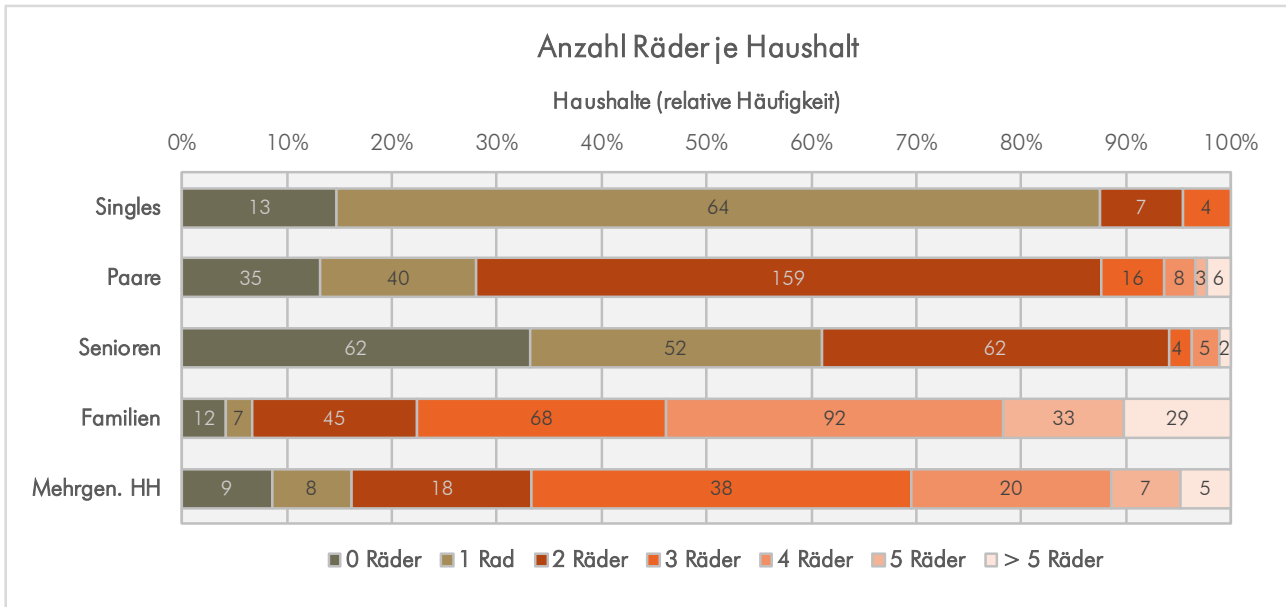


Abbildung 32: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Von den hier ca. 2.230 erfassten Haushaltsmitgliedern sind etwa 190 im Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abbildung 33). Von den nicht berufstätigen besitzt keiner eine ÖPNV-Zeitkarte.

**Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen**

In den nachfolgenden Abbildungen sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner sind auch hier ausgeblendet. Zusätzlich sind Zellen ausgeschlossen, bei denen die absolute Anzahl zu gering ist um gesicherte Aussagen treffen zu können (Zelle 9 „Industriestraße“, 13 „Neunstettener Straße“, 21 „Schernberg“, 26 „Mühlbruck“ und 27 „Regmannsdorf“).

Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-jähriger kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 3 „Altstadt Ost“, 8 „Bayernring“ und 36 „Rös, Seebronn“ ermittelt werden (vgl. Abbildung 34 und 35). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 10 „Schrotfeld 1-3“, 24 „Roth“, 25 „Hohenberg“ und 28 „Esbach, Steinbach“ ein prozentual großer Anteil von unter 18-jährigen, in denen mitunter auch die höchsten Anteile an Schülern und Auszubildenden anzutreffen sind. Weiterhin sind in den Zellen 2 „Altstadt Mitte“, 16 „Dombühler Straße“ und 29 „Stegbruck“ vermehrt Berufstätige angesiedelt.

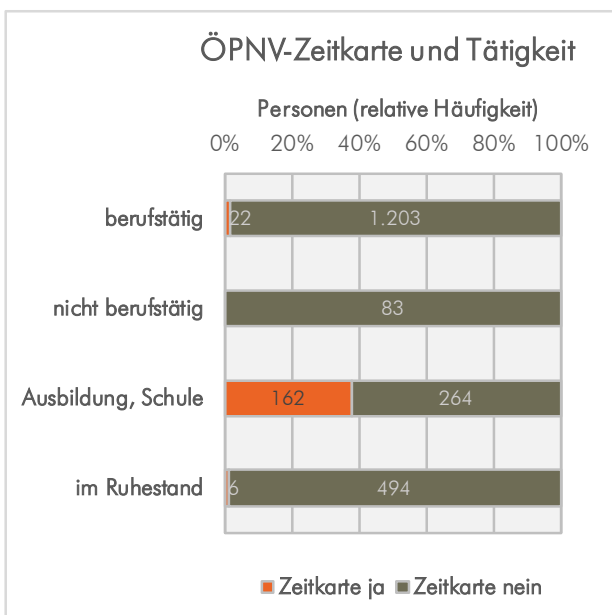


Abbildung 33: Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019



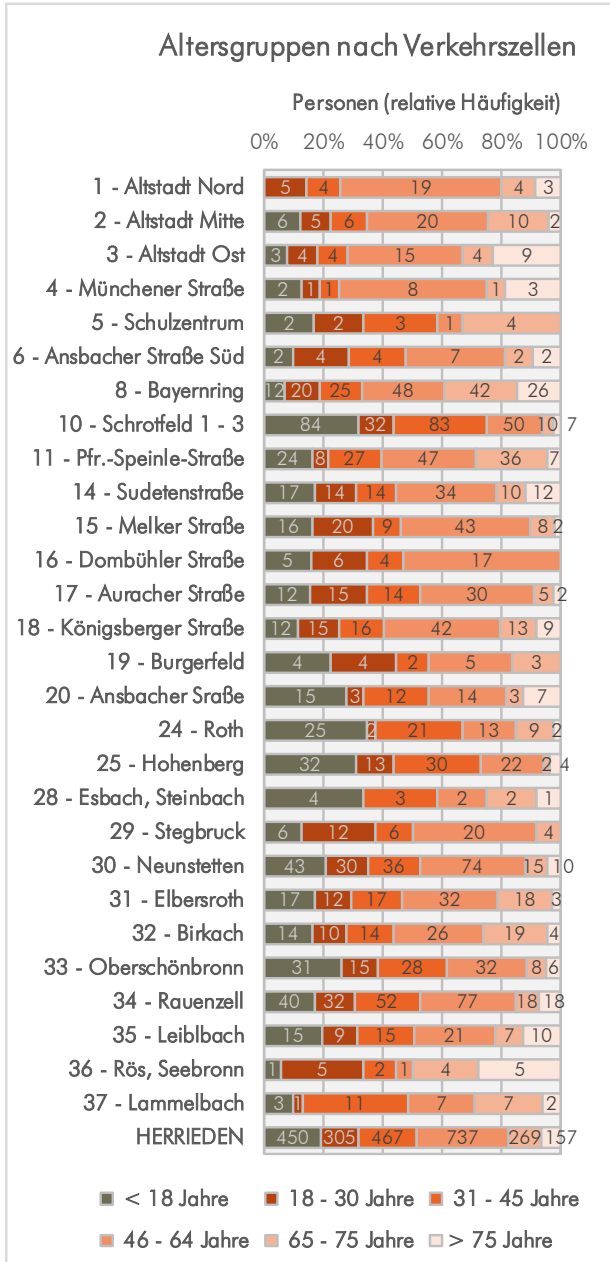


Abbildung 34: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

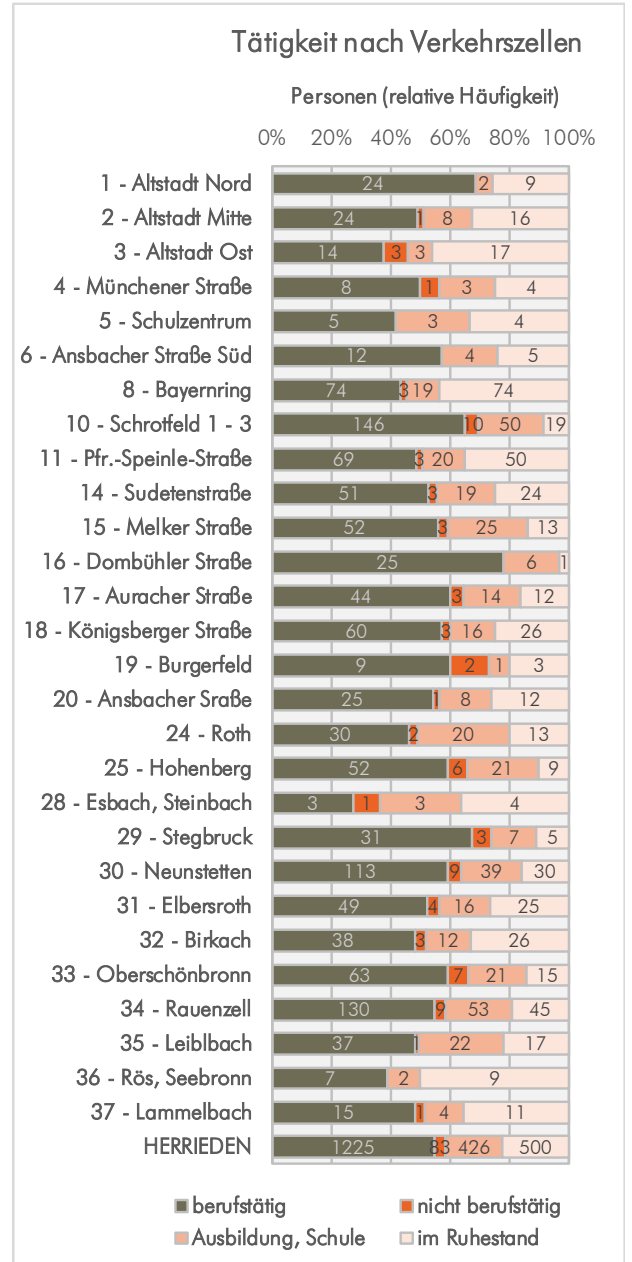


Abbildung 35: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

In Abbildung 36 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Hier sind aufgrund der geringen Anzahl an Nennungen zusätzlich die Zellen 5 „Schulzentrum“ und 28 „Esbach, Steinbach“ ausgeblendet. In den Zellen 16 „Dombühler Straße“, 29 „Stegbruck“ und 33 „Oberschönbronn“ ist mit 2,1 bzw. 2,2 Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. Hingegen sind mit durchschnittlich 1,0 Pkw pro Haushalt in Zelle 4 „Münchener Straße“ die wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.

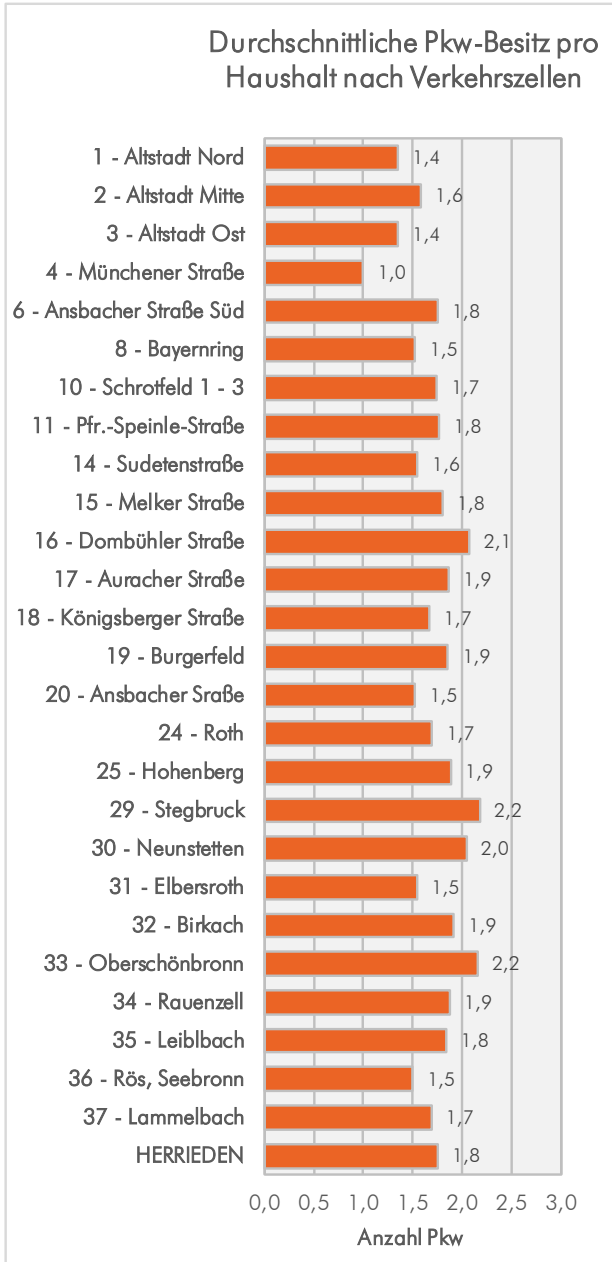


Abbildung 36: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

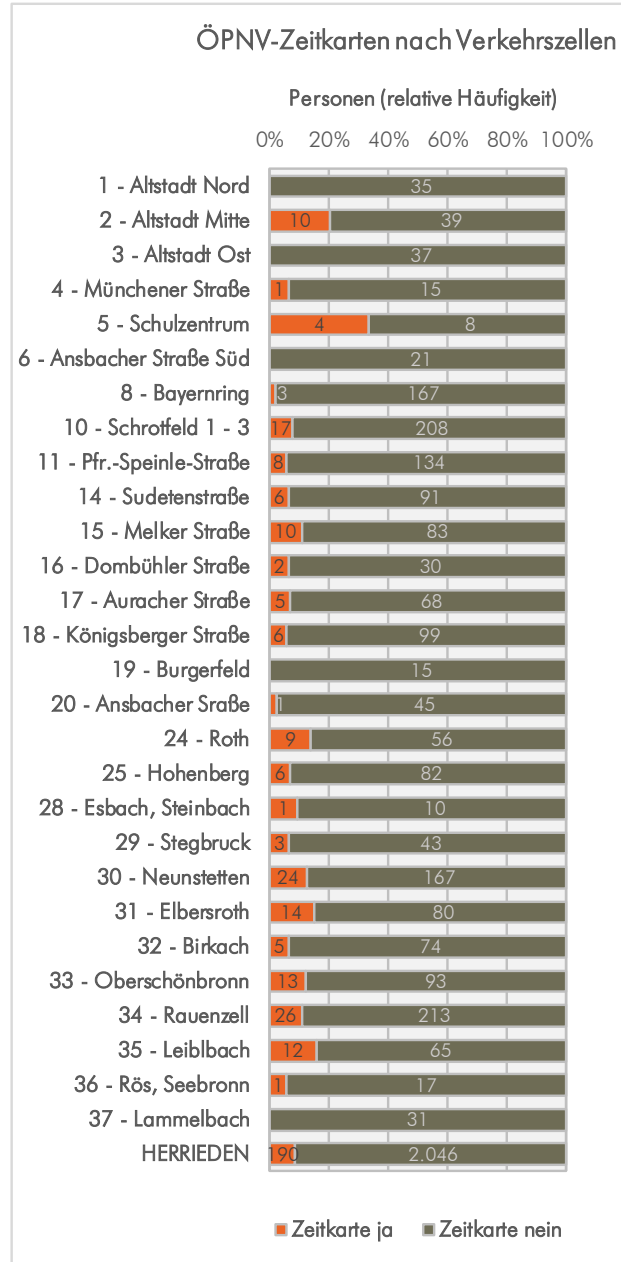


Abbildung 37: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

In Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“ sind prozentual die meisten Zeitkarten für den ÖPNV vorhanden (vgl. Abbildung 37). In Zelle 1 „Altstadt Nord“, 3 „Altstadt Ost“, 6 „Ansbacher Straße“, 19 „Bürgerfeld“ und 37 „Lammelbach“ ist hingegen keiner in Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

### Verkehrsmittelwahl

Abbildung 38 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Herriedener Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegeanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 31.645 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Herriedener, unabhängig von Verkehrsmittel und Fahrtzweck. Mit Abstand den größten Anteil macht der Binnenverkehr innerhalb Herriedens aus, also Fahrten, die nur innerhalb der Gemeinde durchgeführt werden. Den zweitgrößten Teil stellt der Ziel-/Quellverkehr zwischen Herrieden und den Ortsteilen dar, sprich Fahrten deren Ziel in Herrieden und der Startpunkt in einem Ortsteil Herriedens liegt bzw. anders herum.

Im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile finden kaum Fahrten statt (z.B. innerhalb von Hohenberg oder Roth). Der Anteil am Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen, beispielsweise von Neunstetten nach Stegbruck oder Stadel, ist ebenfalls sehr gering. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Herrieden, zum Beispiel innerhalb von Ansbach oder Feuchtwangen oder auch zwischen diesen und anderen Orten, zurücklegt. Der Anteil dieser Wege spielt jedoch kaum eine Rolle. Es ist auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Herrieden eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

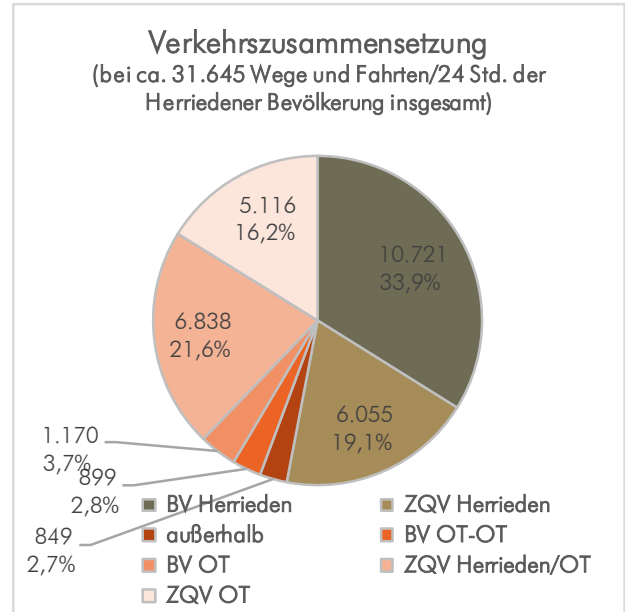


Abbildung 38: Verkehrszusammensetzung bei ca. 31.645 hochgerechneten Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Die Verkehrsmittelwahl der Herriedener Bevölkerung ist in Abbildung 39 dargestellt. Den weitaus größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer, gefolgt von den Radfahrern. Am wenigsten sind die Herriedener mit dem ÖPNV unterwegs. Da nicht alle Befragten ein Verkehrsmittel zu ihrem zurückgelegten Weg angegeben haben, weicht die Anzahl der Wege bei der Verkehrsmittelwahl von denen der Verkehrszusammensetzung ab.

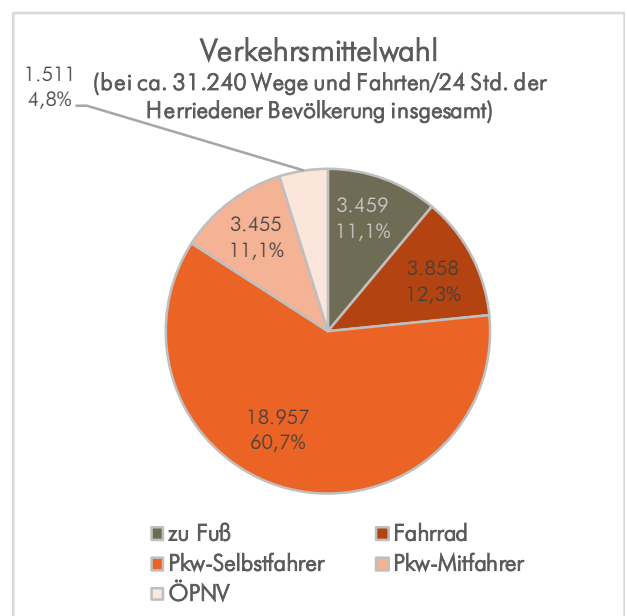


Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl bei ca. 31.240 hochgerechneten Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Abbildung 40 zeigt die Verkehrsmittelwahl, auf- gegliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten. Mit Ausnahme des Binnenverkehrs zwischen den Ortsteilen ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer jeweils am größten. Das Fußgänger-Segment ist im Bin- nenverkehr zwischen den Ortsteilen am stärksten vertreten. Radfahrer sind vor allem im Binnenver- kehr von Herrieden sowie im Binnenverkehr zwi-

schen den Ortsteilen vorzufinden. Der ÖPNV spielt hauptsächlich bei Verkehren außerhalb von Her- rieden eine Rolle.

Anlage 7 beinhaltet eine Tabelle, in der die gesam- te Mobilität der Bevölkerung Herriedens nochmals detailliert für den Stichtag vom 05.11.2019 dar- gestellt ist.

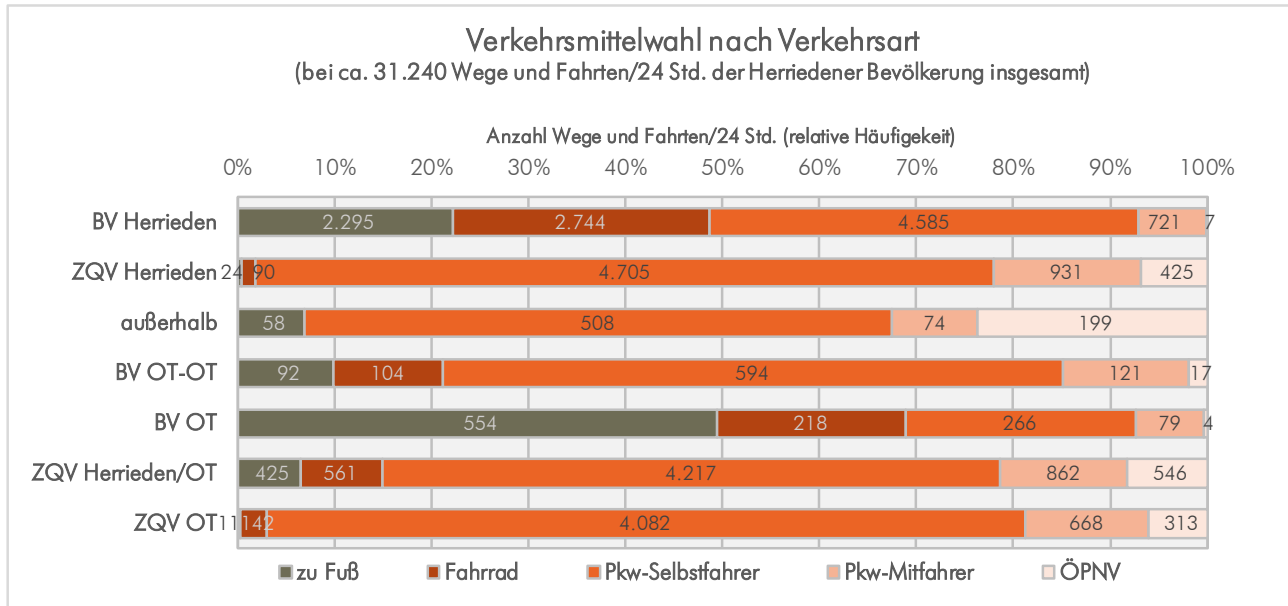


Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 31.240 Wege und Fahrten der Herriedener Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Ge- schlecht zeigt Abbildung 41. Dabei wird ersicht- lich, dass bei den Frauen ein etwas größerer Anteil zu Fuß geht und als Pkw-Mitfahrer unterwegs ist. Bei den Männern ist hingegen der Anteil der Pkw- Selbstfahrer und Fahrradfahrer etwas höher.

Abbildung 42 stellt die Verkehrsmittelwahl aufge- gliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im Binnenverkehr dar. Innerhalb von Herrieden sind vor allem Paare und Mehrgenerationenhaus- halte mit dem Pkw unterwegs (sowohl als Selbst- als auch als Mitfahrer). Der größte Anteil, der zu Fuß geht, ist bei den Senioren und Familien vor- zufinden. Bei den Singles wird vermehrt mit dem Rad gefahren. Der ÖPNV spielt insgesamt kaum eine Rolle.

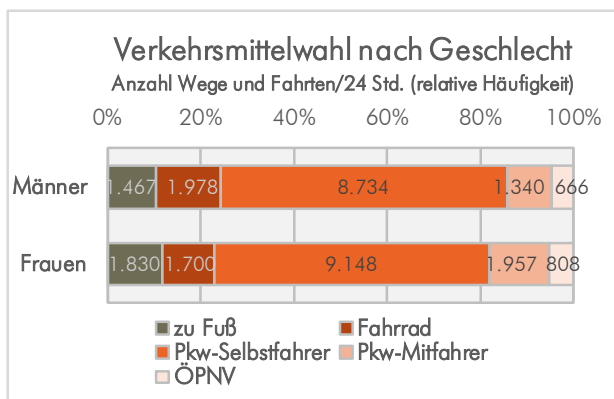
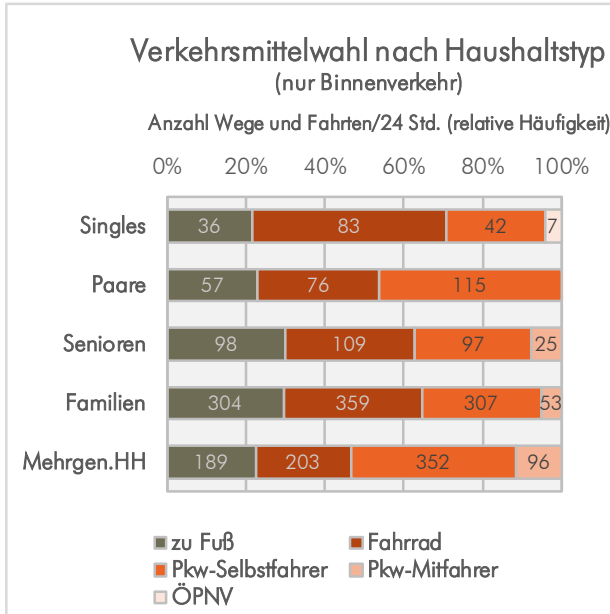


Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Ge- schlecht am Stichtag der Haushaltbefragung 05.11.2019



Alle Verkehrsmittel erreichen einen ersten Spitzenwert zwischen 7:00 und 8:00 Uhr morgens (vgl. Abbildung 43). Die Fahrten bei den Pkw-Selbstfahrern nehmen nach dem Mittag wieder fast kontinuierlich zu und erreichen schließlich zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ihren Höhepunkt. Auch bei den anderen Verkehrsmitteln ist – mit Ausnahme des ÖPNV – nach einer Zunahme am Mittag eine weitere Spitze am Nachmittag zwischen 16:00 und 17:00 Uhr zu erkennen. Diese Verkehrsmittel – außer Pkw-Mitfahrer – übersteigen jedoch nicht den Wert der Morgenspitze.

Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

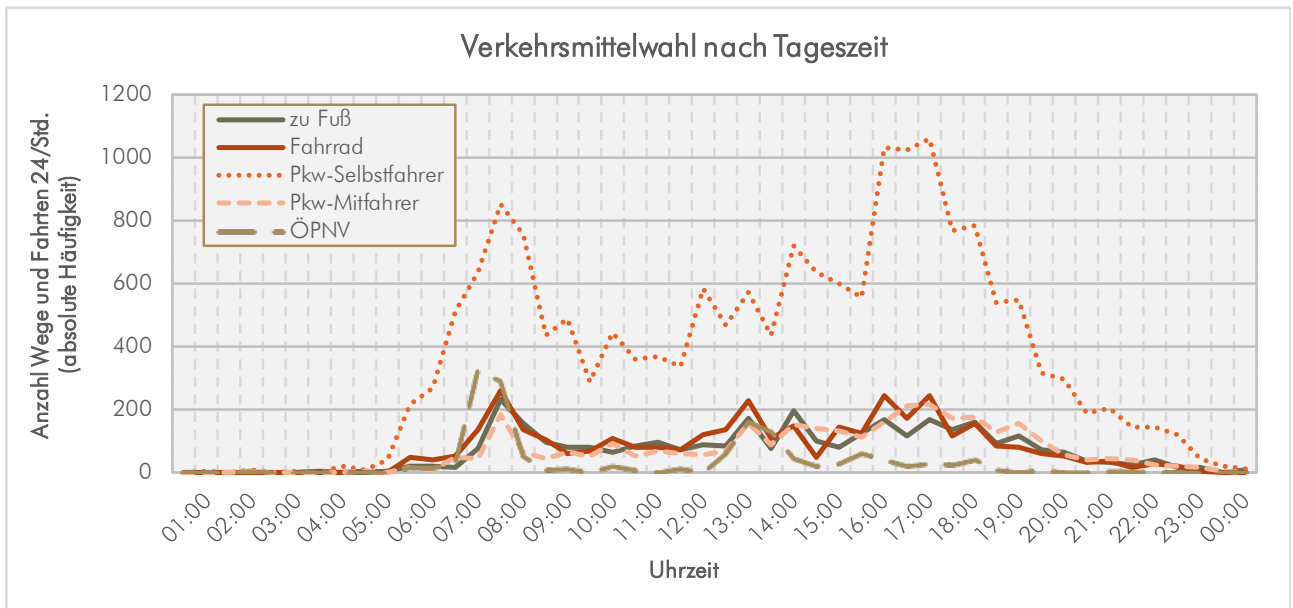


Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

### Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 2.235 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, ca. 3,7 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abbildung 44). Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier Wege oder ein bis zwei Wege zurück. Am wenigsten Personen legen mehr als acht Wege zurück.

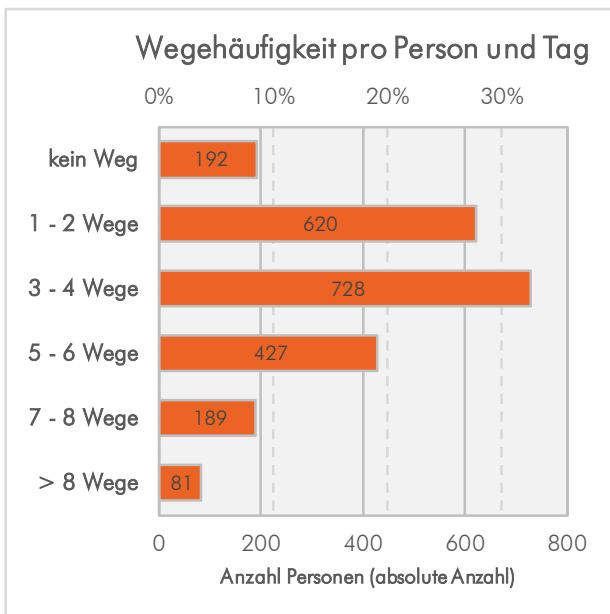


Abbildung 44: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abbildung 45). Männer legen mit leichter Mehrheit ein bis zwei und drei bis vier Wege zurück. Bei mehr als drei Wegen liegen die Frauen prozentual etwas über den Männern.

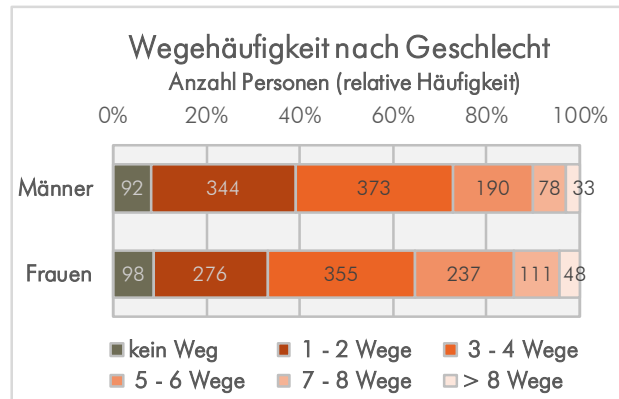


Abbildung 45: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Abbildung 46 zeigt die Wegehäufigkeit aufgegliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die 18- bis 30-jährigen und die über 65-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Drei bis vier Wege werden vermehrt von den unter 18-jährigen zurückgelegt. Die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahren ist insgesamt am mobilsten und legt am häufigsten mehr als fünf Wege zurück.

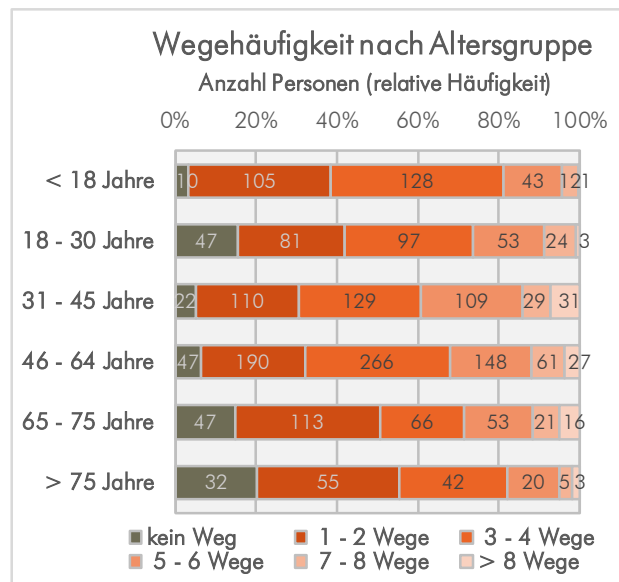


Abbildung 46: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass vor allem Ruheständler und nicht berufstätige das Haus am Stichtag nicht verlassen (vgl. Abbildung 47). Wohingegen auch die nicht berufstätigen vermehrt mehr als sieben Wege zurücklegen, Auszubildende bestreiten am häufigsten ein bis zwei Wege.

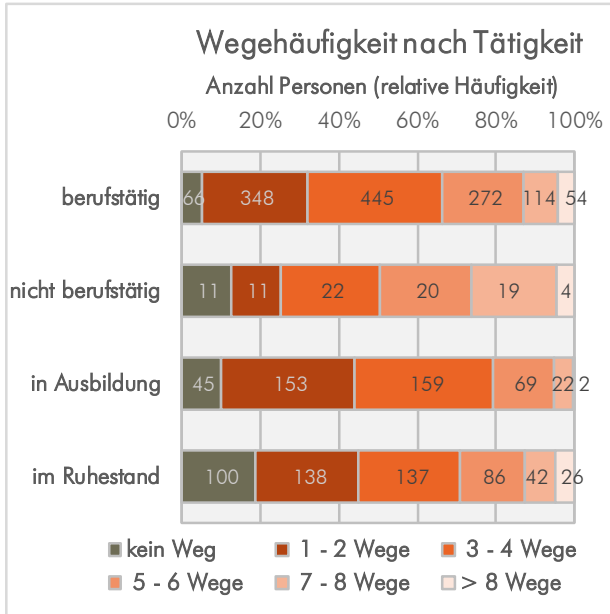


Abbildung 47: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Ein eindeutiger Zusammenhang ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abbildung 48). Desto eher eine Person keinen Pkw besitzt, desto geringer ist die Wegeanzahl.

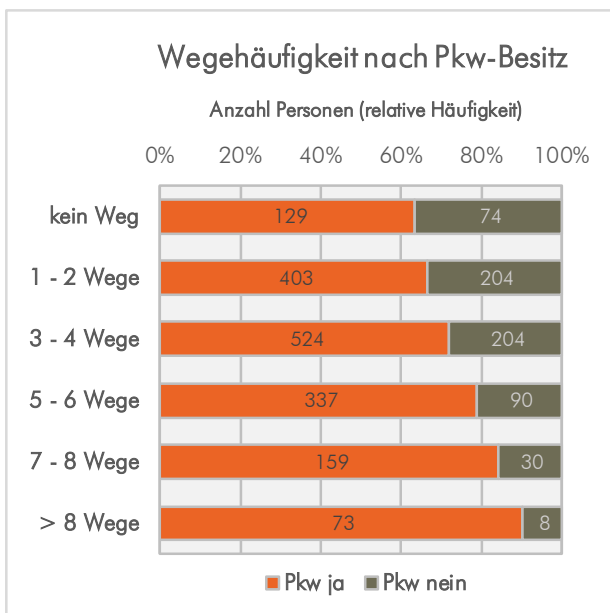


Abbildung 48: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

### Fahrtzwecke

In Abbildung 49 sind die Fahrtzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Herriedener am Stichtag dargestellt. Der weitaus am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Einkaufen, private Erledigungen“. In diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet. Am seltensten wird „geschäftlich“ als Fahrtzweck angegeben.

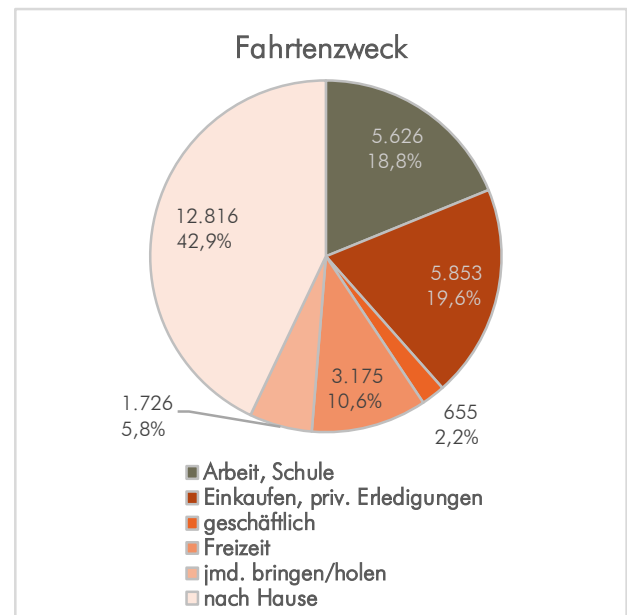


Abbildung 49: Fahrtzwecke der Herriedener Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Aufgegliedert nach der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 50). Pkw-Selbstfahrer fahren etwas vermehrt um jemanden zu bringen oder zu holen sowie zu geschäftlichen Zwecken. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Freizeit“ etwas in der Überzahl. Der ÖPNV wird vor allem genutzt, um in die Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

Anlage 7 enthält eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck.

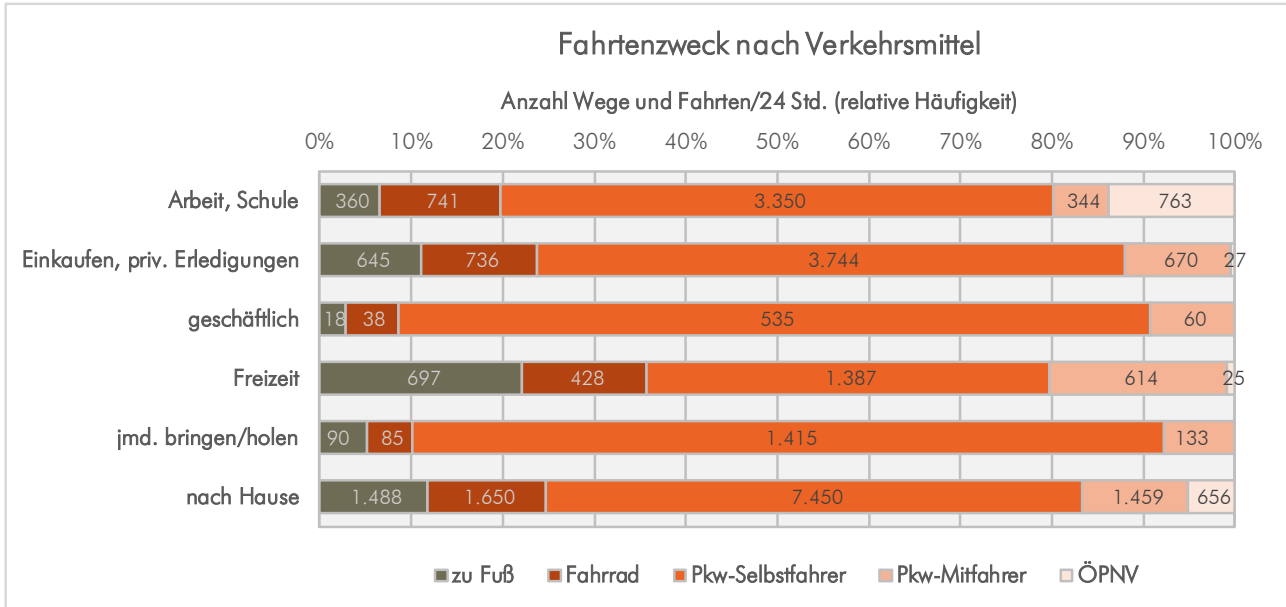


Abbildung 50: Fahrtenzwecke der Herriedener Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtenzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden ca. gegen 8:00 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 51). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag ca. gegen 10:30 Uhr erledigt, vor allem aber auch am frühen Nachmit-

tag gegen 14:30 Uhr sowie zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. „Nach Hause“ fahren die meisten gegen 16:30 und 17:30 Uhr. Auch freizeitliche Aktivitäten werden vermehrt am Nachmittag ca. ab 17:30 Uhr ausgeübt.

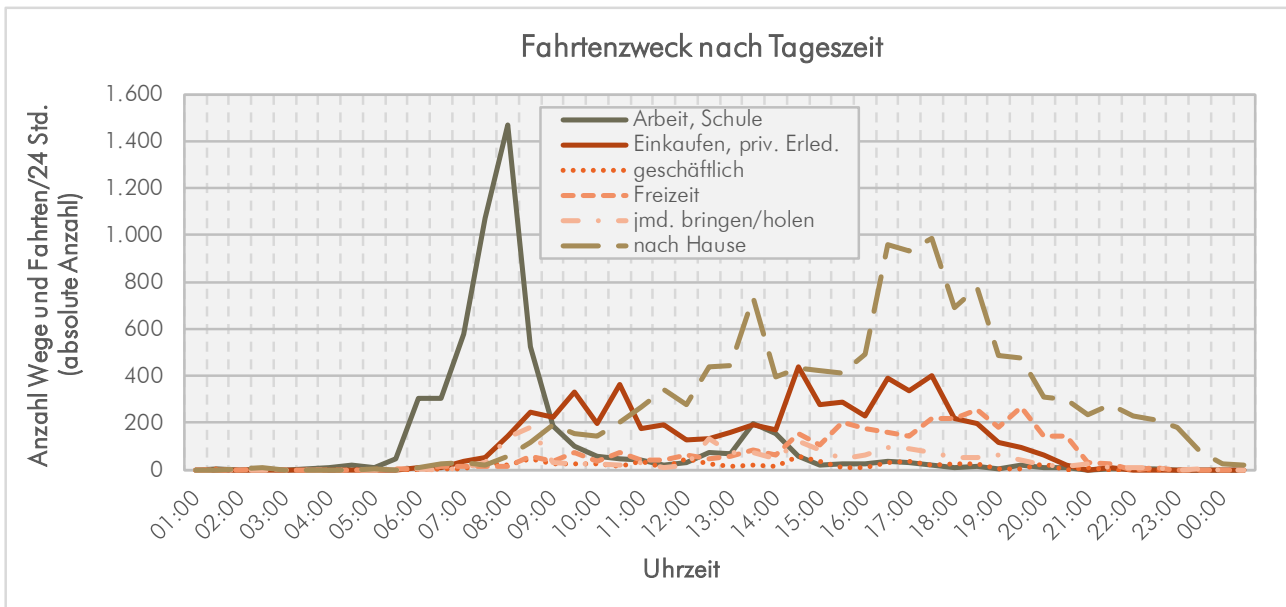


Abbildung 51: Fahrtenzwecke der Herriedener Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 05.11.2019



**Fahrtweiten im Binnenverkehr**

Die Abbildung 52 und 53 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Ein erheblicher Anteil am Pkw-Binnenverkehr geht über Distanzen von 2.500 Meter nicht hinaus, die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben jedoch eine Länge zwischen 1.501 und 2.500 Meter (vgl. Abbildung 52). In dieser Entfernungsklasse (ab ca. 2.000 Meter) hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß keine große Bedeutung mehr. Der weitaus größte Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Herrieden ist zwischen 1.001 und 1.500 Meter lang. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einer Distanz zwischen 1.001 und 2.500 Meter. Auch die Pkw-Mitfahrer gewinnen mit zunehmender Weglänge (bis 2.500 Meter) an Wichtigkeit. Der ÖPNV nimmt insgesamt eine eher untergeordnete Rolle ein.

Die Übersicht zeigt deutlich, wie die Bedeutung des Fußgängerverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zunimmt (vgl. Abbildung 53).

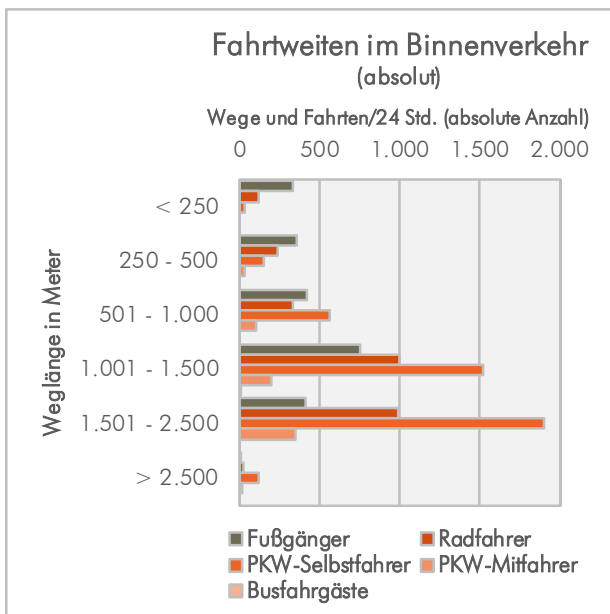


Abbildung 52: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

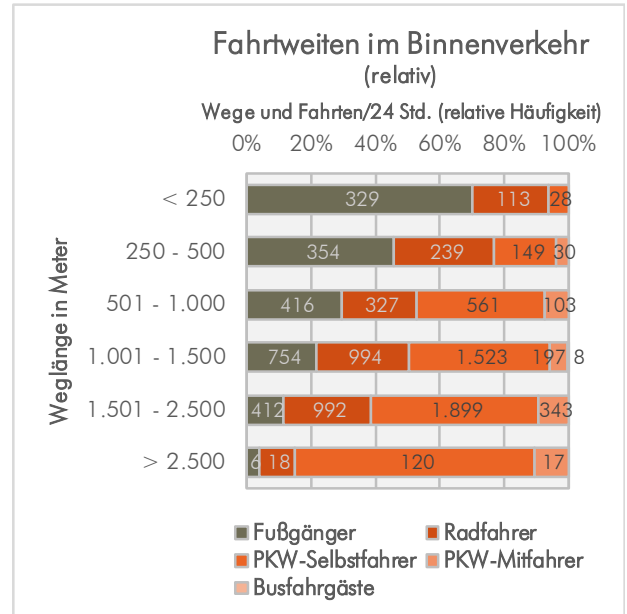


Abbildung 53: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

**Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen**

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für jeweils zwei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs und des Rad-Verkehrs ausgewählter Verkehrszellen mit dem übrigen Ort. In Anlage 8 und 9 sind je fünf weitere Beispiele der Kfz-Binnenverkehrsbeziehungen und des Rad-Binnenverkehrs ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Herriedener Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. zu einem Supermarkt für Besorgungen fahren, sind hierin nicht enthalten.

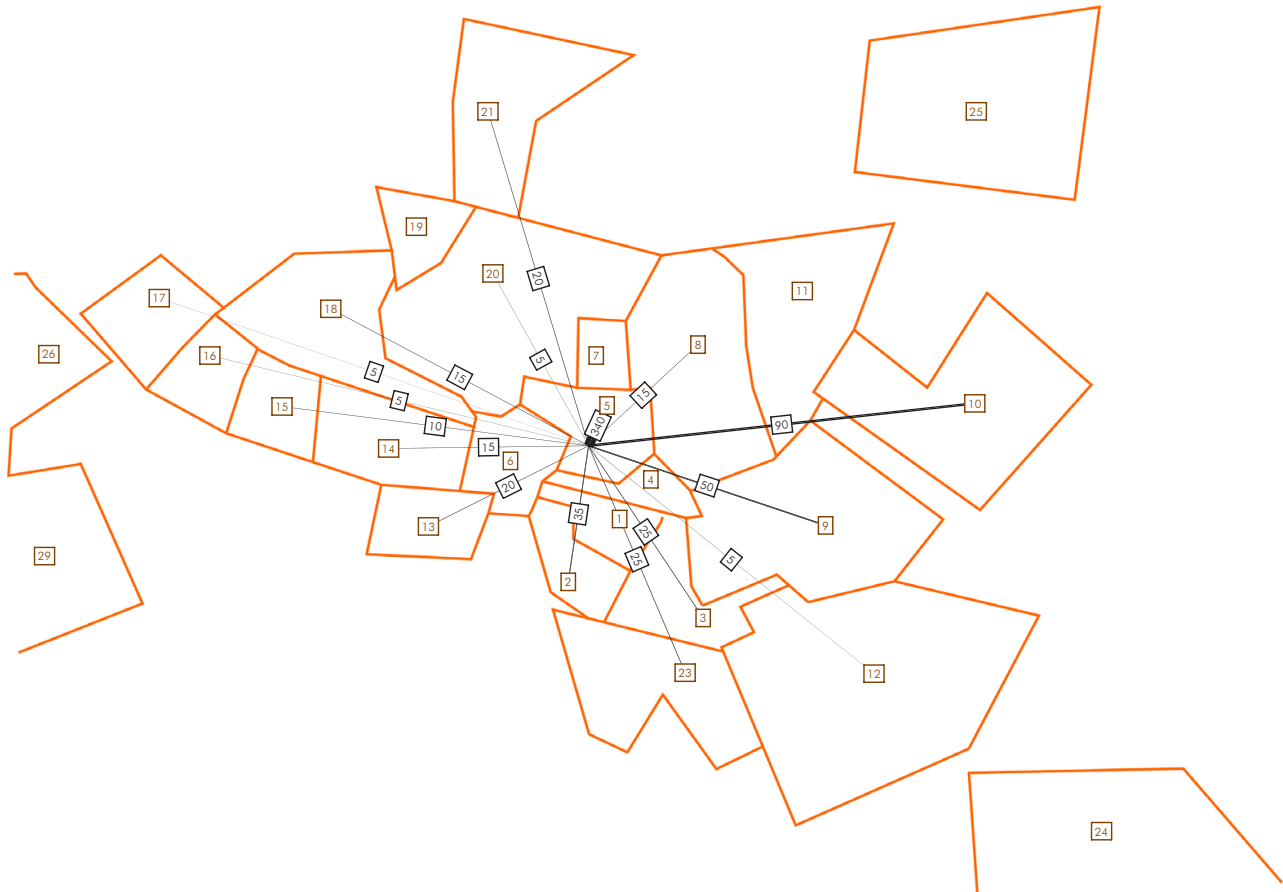


Abbildung 54: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“

Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrotfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“ erzeugt mit ca. 340 Kfz-Fahrten/24 Std. mitunter die wenigsten dargestellten Binnenverkehrsfahrten der Stadt Herrieden (vgl. Abbildung 54). Da in dieser Verkehrszelle nur 50 Einwohner leben, handelt es sich wahrscheinlich bei den meisten Fahrten um Schüler Bring- und Holverkehr sowie um Fahrten von Lehrern. Die stärkste Verkehrsbeziehung besteht mit großem Abstand mit der einwohnerstärksten Verkehrszelle 10 „Schrotfeld 1–3“, gefolgt von Zelle 2 „Altstadt Mitte“. Vor allem bei Verkehrszelle 10 kann davon ausgegangen werden, dass es sich ausschließlich um Schülerverkehr handelt.

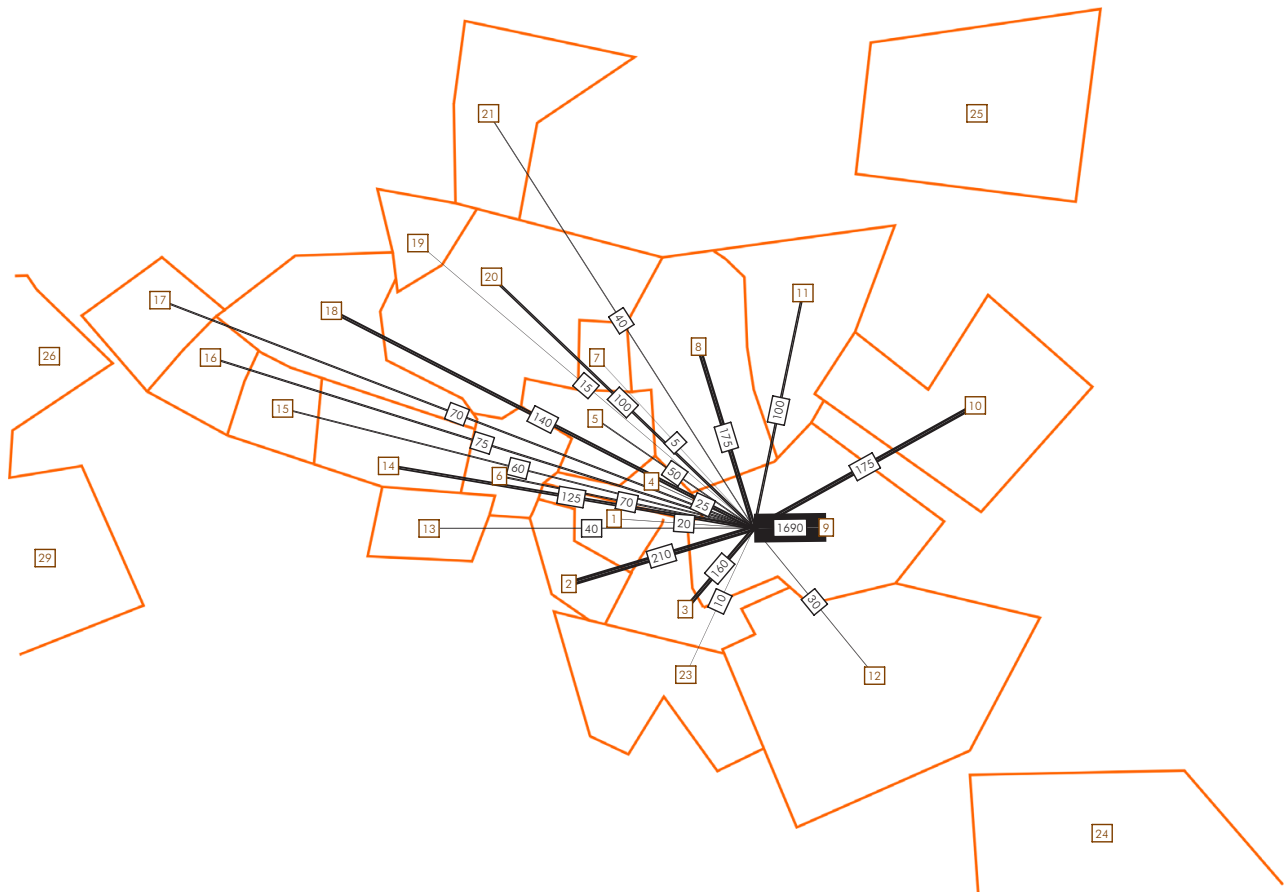


Abbildung 55: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“

Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrotfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

Die fast ausschließlich gewerblich geprägte Verkehrszelle 9 „Industriestraße“, in der die meisten Dienst- und Handelseinrichtungen Herriedens angesiedelt sind, generiert mit ca. 1.690 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz Fahrten im Binnenverkehr von Herrieden (vgl. Abbildung 55). Es kann angenommen werden, dass es sich bei diesen Fahrten überwiegend um Einkaufs- und Berufsverkehr handelt. Am intensivsten ist der Verkehrsaustausch mit der zentralen Verkehrszellen 2 „Altstadt Mitte“, gefolgt von den einwohnerstarken Verkehrszellen 8 „Bayernring“ und 10 „Schrotfeld 1-3“. Auch mit der ebenso zentralen Verkehrszelle 3 „Altstadt Ost“ besteht eine ausgeprägte Verflechtung.

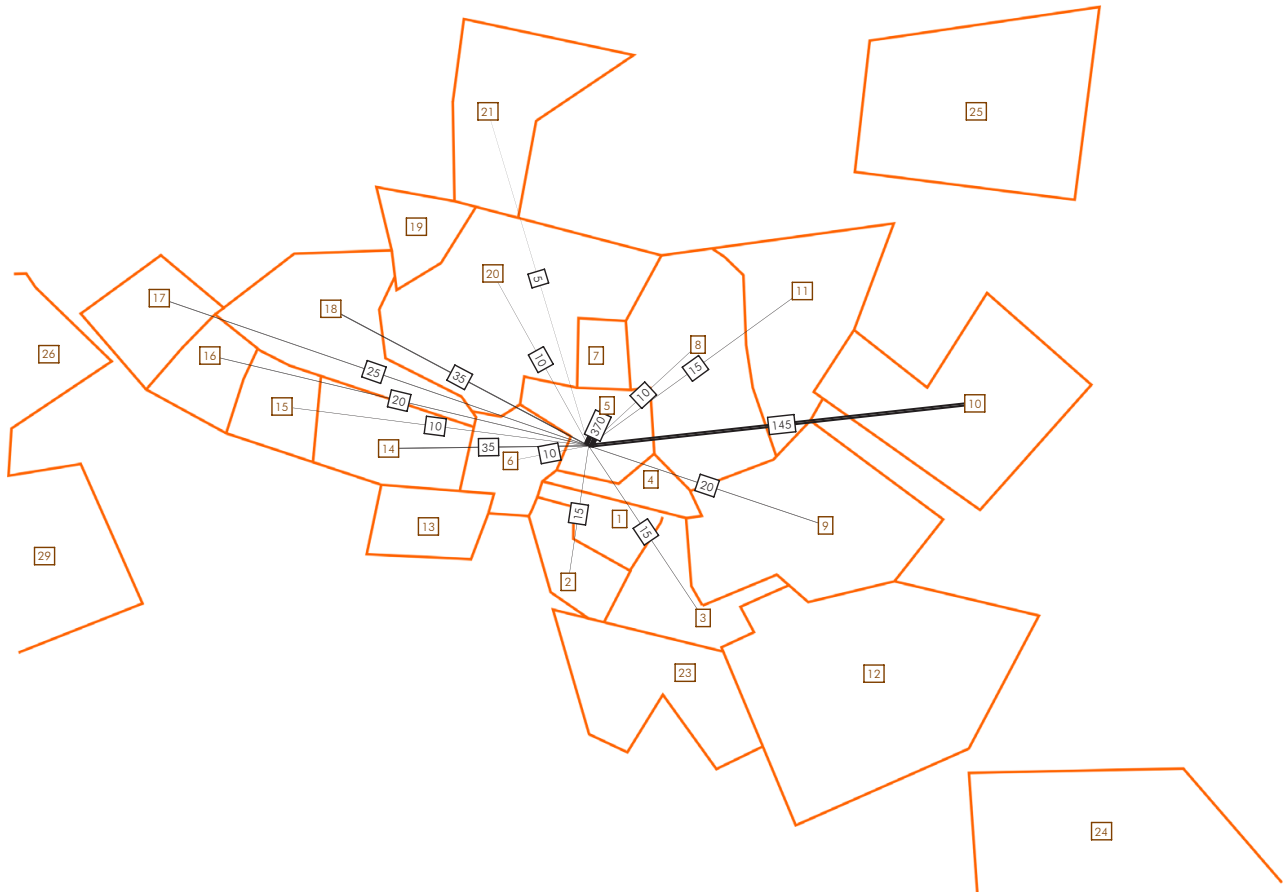


Abbildung 56: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 5 „Schulzentrum“

Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrotfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

Verkehrszelle 5 generiert mit 370 Rad-Fahrten/24 Std. mehr Rad- als Kfz-Fahrten zum Schulzentrum Herriedens (vgl. Abbildung 56 und 54), was als sehr positiv zu werten ist. Das bedeutet, dass die Mehrheit der Schüler den Schulweg mit dem Rad anstelle eines Pkw antritt. Auch hier besteht mit großem Abstand der größte Verkehrsaustausch mit der einwohnerstärksten Zelle 10 „Schrotfeld 1-3“. Die restlichen Verkehrsströme mit dem übrigen Ort belaufen sich hauptsächlich auf Rad-Fahrten/24 Std. im niedrigeren zweistelligen Bereich.



### Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Etwas weniger als 50% der Befragten nannten konkrete Probleme, 40% gaben auch Verbesserungsvorschläge an.

Bei den Problemen äußern sich die meisten zum fließenden Verkehr und zum Fußgänger- und Radverkehr. Der ÖPNV und der ruhende Verkehr sind gleichauf und werden etwas weniger beanstandet (vgl. Abbildung 58).

Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Verkehrsbelastungen bzw. Staus, zu hohe Geschwindigkeiten, eine hohe Lkw bzw. Busbelastung und Belastungen durch Pkw/Lkw (z.B. Lärm, Abgase) (vgl. Abbildung 59). Gefährliche Knotenpunkte, zu schmale Straßen, starker Durchgangsverkehr, Nichteinhaltung von Geschwindigkeiten, schlechte Straßenoberflächen, die Missachtung von Vorfahrts- und Verkehrsregelungen werden auch bemängelt, spielen jedoch im Verhältnis eine geringere Rolle. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden. Dazu zählen beispielsweise Nennungen, wie Sichtprobleme wegen Bäumen und Hecken, fehlende Fahrbahnmarkierungen oder schlechte Beleuchtung.

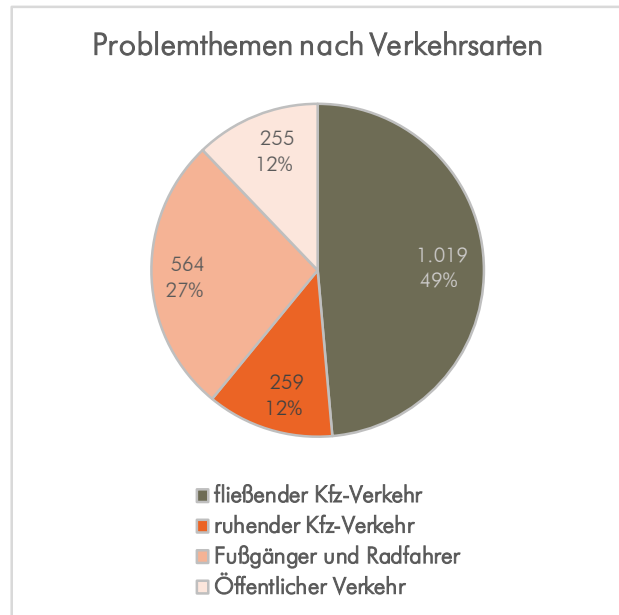


Abbildung 58: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

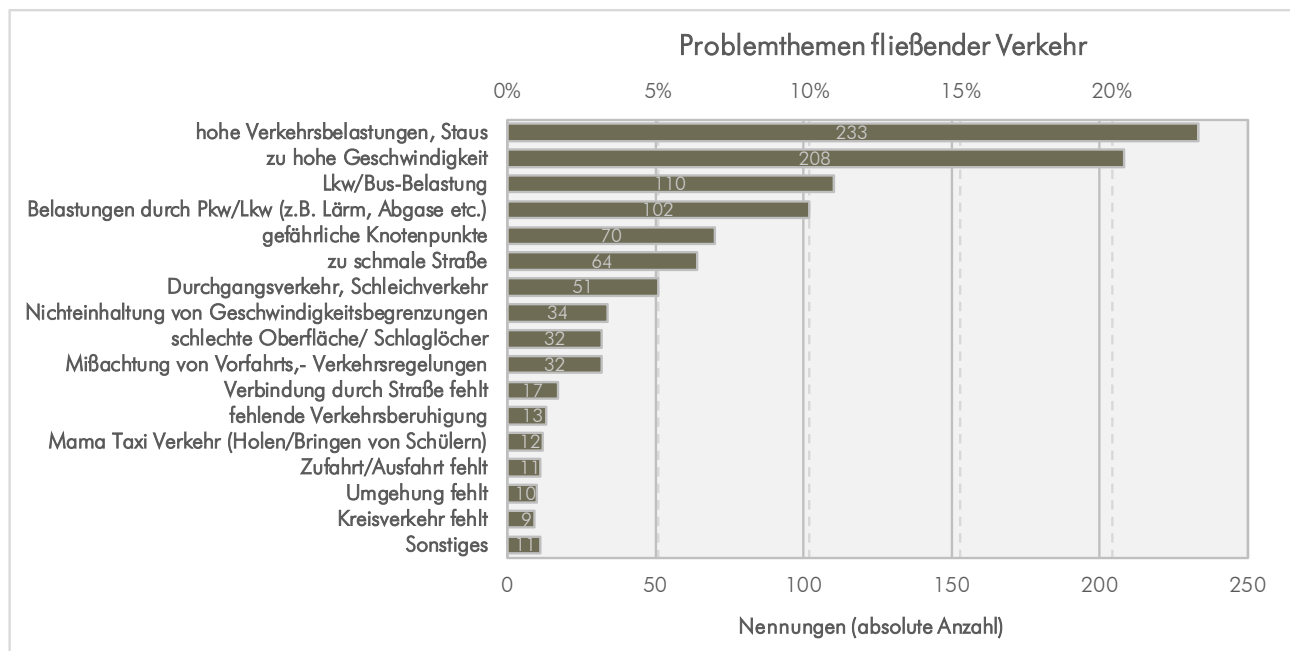


Abbildung 59: Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Das Hauptproblem der Bevölkerung Herriedens bezüglich des ruhenden Verkehrs sind mit großem Abstand die unzureichenden Parkplätze, das „Wilde Parken“ (z.B. in 2. Reihe) oder dass alles zugeparkt ist (vgl. Abbildung 60). Weitere Themen sind die

fehlende Kurzzeitparkplätze, Behinderung durch parkende Fahrzeuge und die vielen Falschparker. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen, wie fehlende Parkplatzmarkierungen oder zu viele Parkplätze angesprochen.

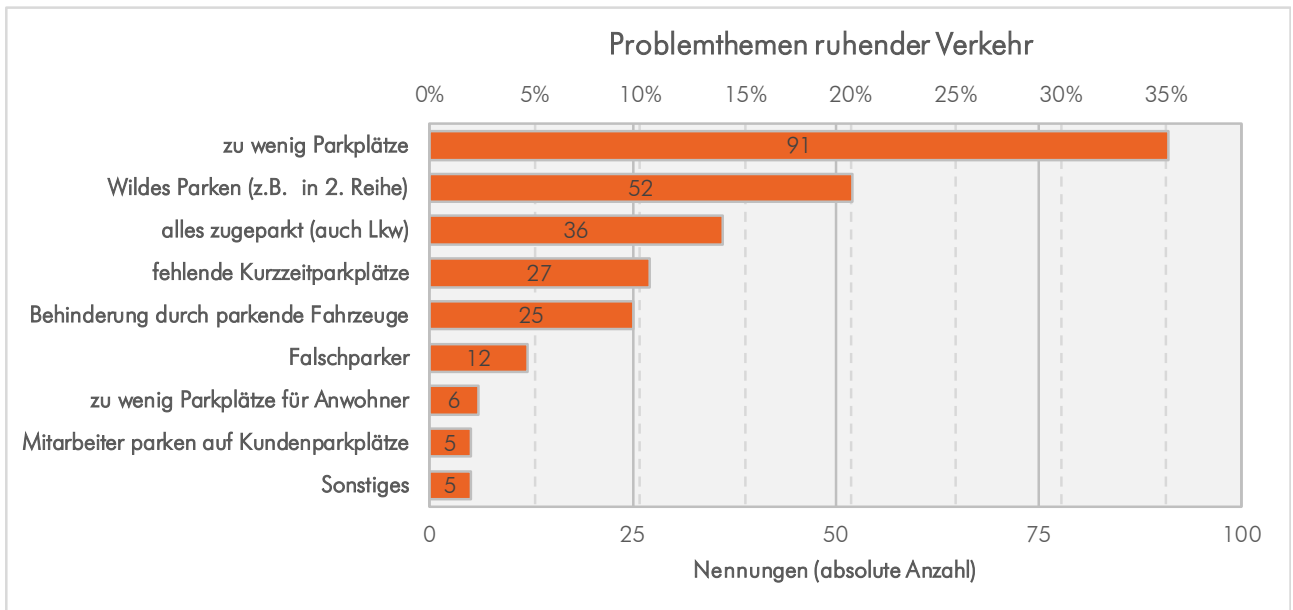


Abbildung 60: Problemthemen im ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Beim Fußgänger- und Radverkehr werden von einer deutlichen Mehrheit fehlende Querungshilfen (allgemein und speziell Zebrastreifen) und die fehlenden Radwege bemängelt (vgl. Abbildung 61). Aber auch die schlechten Fuß- und Radwege-Verbindungen, Komfortmängel (z.B. fehlende Rad- und Gehwegabsenkungen, zu wenig Fahrradständer),

zu gefährlichen Straßen für Fußgänger und Radfahrer, fehlende, zu schmale Gehwege oder auch der schlechte Oberflächenzustand werden aufgezeigt. Unter „Sonstiges“ werden beispielsweise die fehlende Fußgängerzone oder das Nichtbeachten von Verkehrsregeln durch Radfahrer genannt.

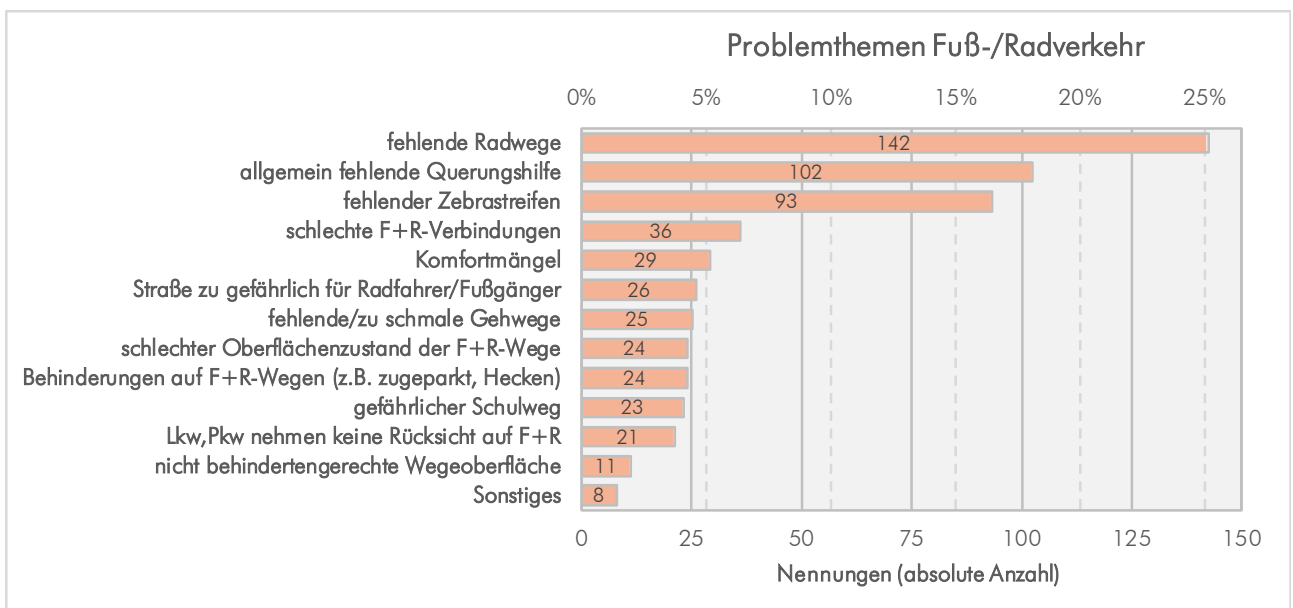


Abbildung 61: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Beim Thema ÖPNV wird von den Herriedenern am häufigsten beanstandet, dass es zu wenige Regionalbusverbindungen gibt (vgl. Abbildung 62). Auch das allgemein ungenügende ÖPNV-Angebot und der fehlende Stadtbus werden kritisiert, wie

auch das Angebot der Schulbuslinien, das Angebot am Wochenende und der ungenügende Taktverkehr. Unter „Sonstiges“ fällt z.B. der fehlende Bahnanschluss.

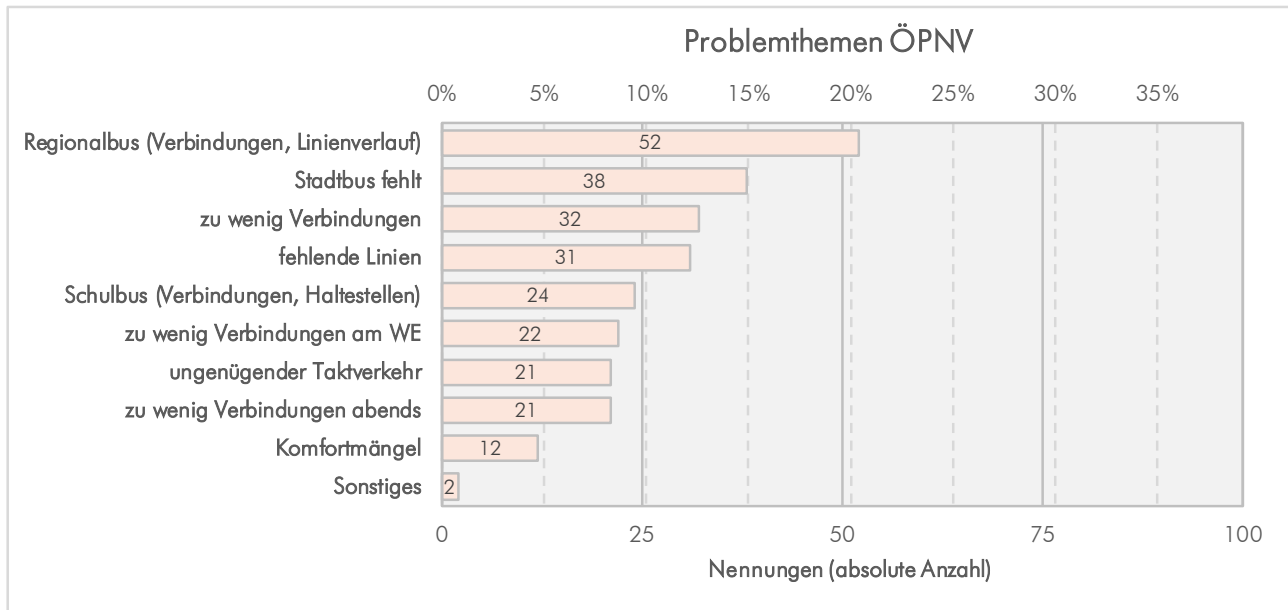


Abbildung 62: Problemthemen im ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

### Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 63 sind die Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung Herriedens dargestellt. Die meisten Verbesserungsvorschläge werden zum fließenden Verkehr, gefolgt vom Fußgänger- und Radverkehr und dem ÖPNV gemacht. Vorschläge zum ruhenden Verkehr werden am wenigsten genannt.

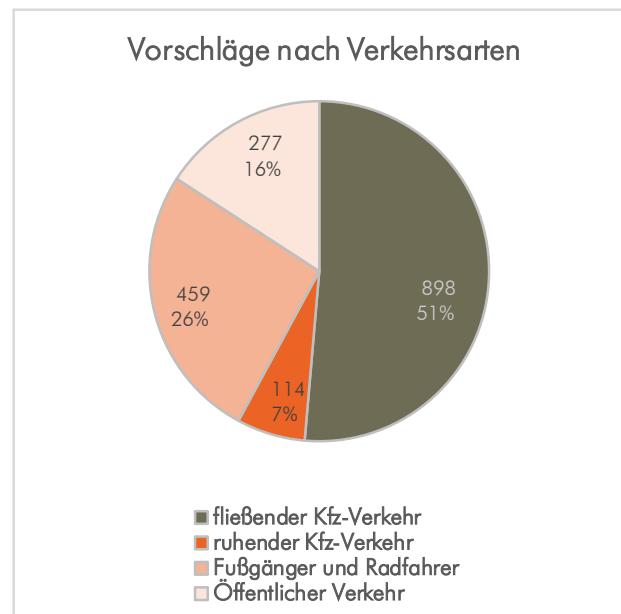


Abbildung 63: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019



Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach der Einführung eines Tempolimits am häufigsten geäußert. Der Bau einer Umgehung, der Bau von mehr Kreisverkehren und der Wunsch nach mehr Verkehrsberuhigung werden ebenfalls oft genannt (vgl. Abbildung 64). Themen, wie Durchfahrverbote für Lkw, die Verkehrsführung verbessern zur Stauvermeidung oder mehr Verkehrsüberwachung

werden auch vorgeschlagen. Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem die Beseitigung von Mittelinseln, der Rückschnitt von Hecken an öffentlichen Straßen/ Straßeneinmündungen und Wegen sowie die Aufhebung von Tempolimits.

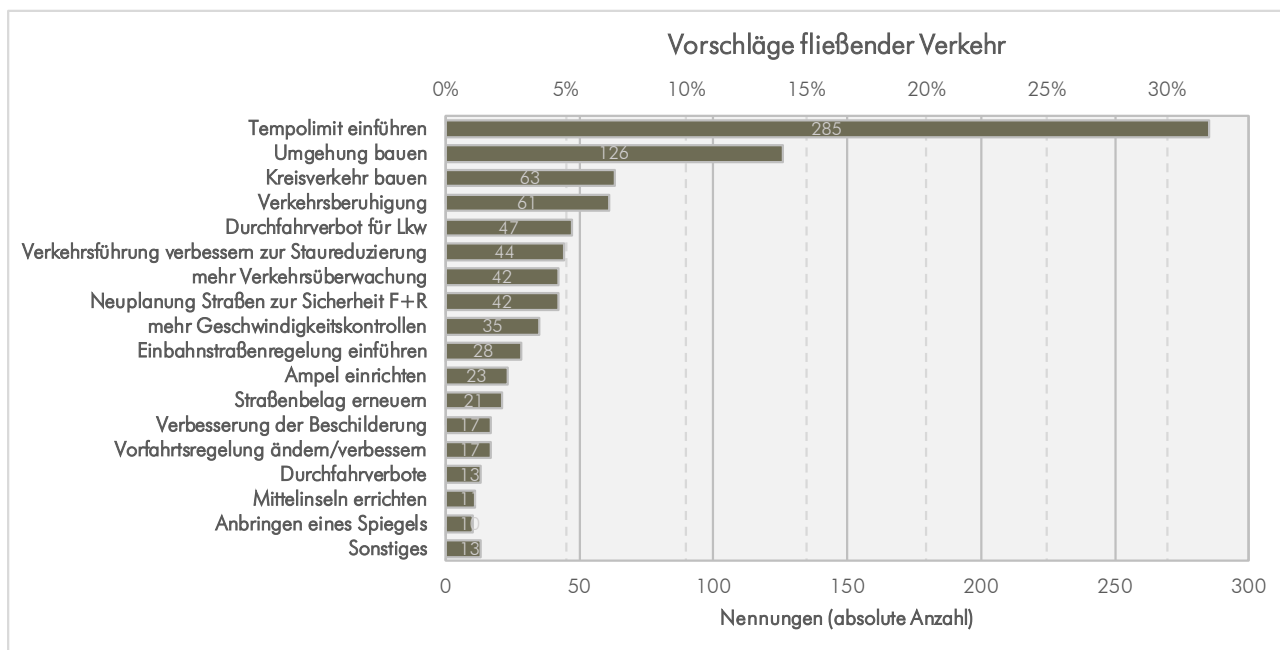


Abbildung 64: Vorschläge zum fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Zum ruhenden Verkehr äußert sich die Bevölkerung Herriedens insofern, dass sie vor allem mehr Kontrolle des ruhenden Verkehrs und mehr Park- und Halteverbote wollen (vgl. Abbildung 65). Weiterhin wird die Schaffung von mehr kostenlosen Kurzzeit-

parkplätzen und ein Parkverbot zur Sicherheit von Radfahrern gefordert. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie die Anwohner zur Nutzung ihrer Garagen zu verpflichten.

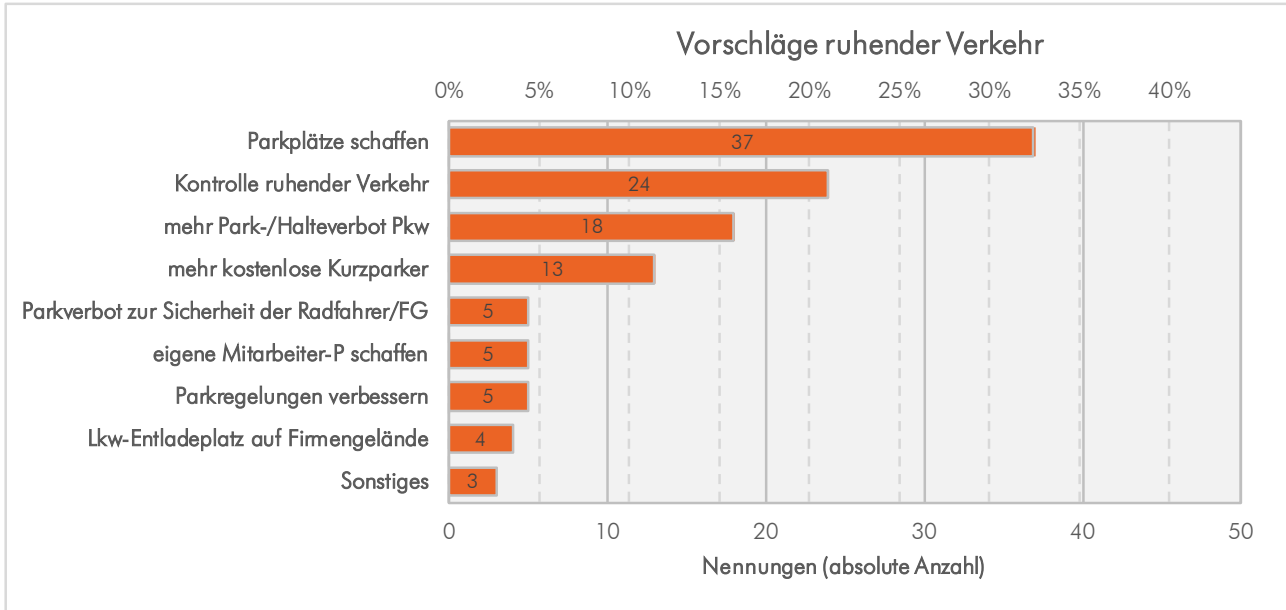


Abbildung 65: Vorschläge zum ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Fuß- und Radverbindungen steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen und Zebrastreifen sowie dem Ausbau von Fuß- und Radverbindungen im Vordergrund (vgl. Abbildung 66). Komfortverbesserungen (z.B. Rad- und Gehwegabsenkungen, Entfernung von

Umlaufsperrern, bessere Beschilderung) und die Einrichtung von Fußgängerdruckkampeln sowie Sanierung der Oberflächen von Fuß- und Radwegen stehen an nächster Stelle. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge, wie z.B. mehr Öffentlichkeitsarbeit und Motivation zum Radfahren, eine Fahrradstraße einrichten oder auch die Errichtung von mehr Fahrradabstellplätzen.

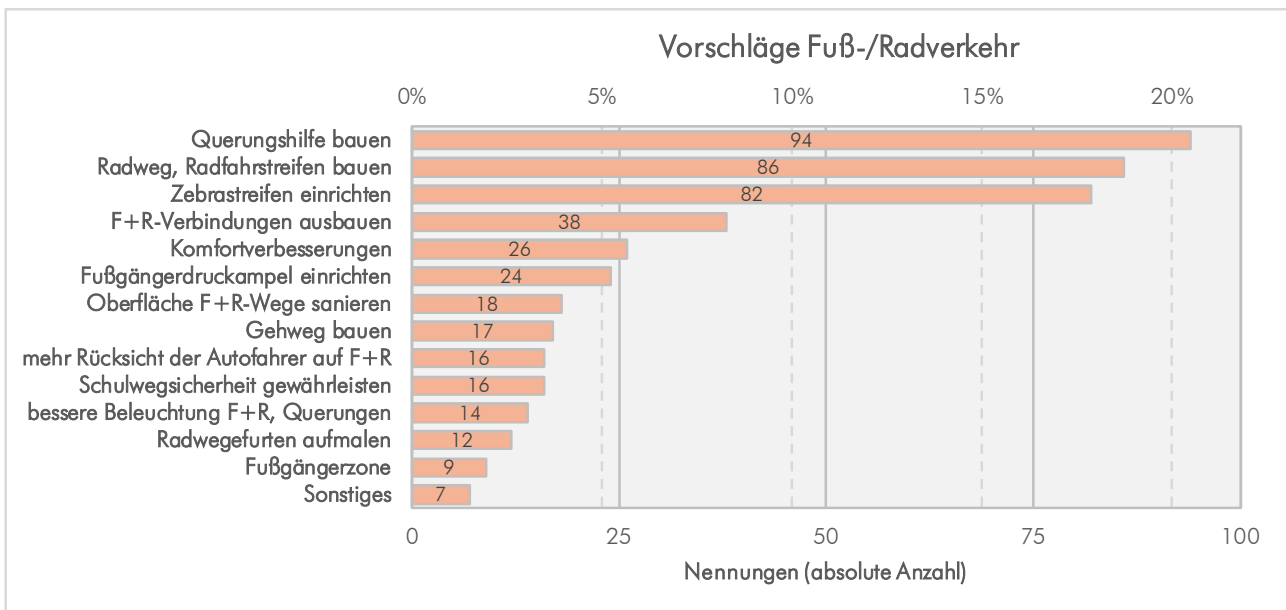


Abbildung 66: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Auch im Bereich des ÖPNV werden Verbesserungsvorschläge gemacht, welche auf Abbildung 67 dargestellt sind. Die Befragten wünschen sich vor allem entsprechend dem allgemein ungenügenden ÖPNV mehr Linien bzw. einen Stadtbus, die Einführung von Rufbus/Anrufsammeltaxi und mehr Direktverbindungen mit dem Bus sowie eine Verbesserung der Schulbuslinien. Auch mehr An-

gebote am Wochenende, die Verdichtung vom Taktverkehr, Veränderungen bzw. Erweiterungen im Linienvorlauf und Komfortverbesserungen (z.B. mehr Haltestellen, Sitzgelegenheiten an den Haltestellen) werden vorgeschlagen. Unter dem Punkt „Sonstiges“ wird beispielsweise die Verbesserung der Tarifstruktur angesprochen.

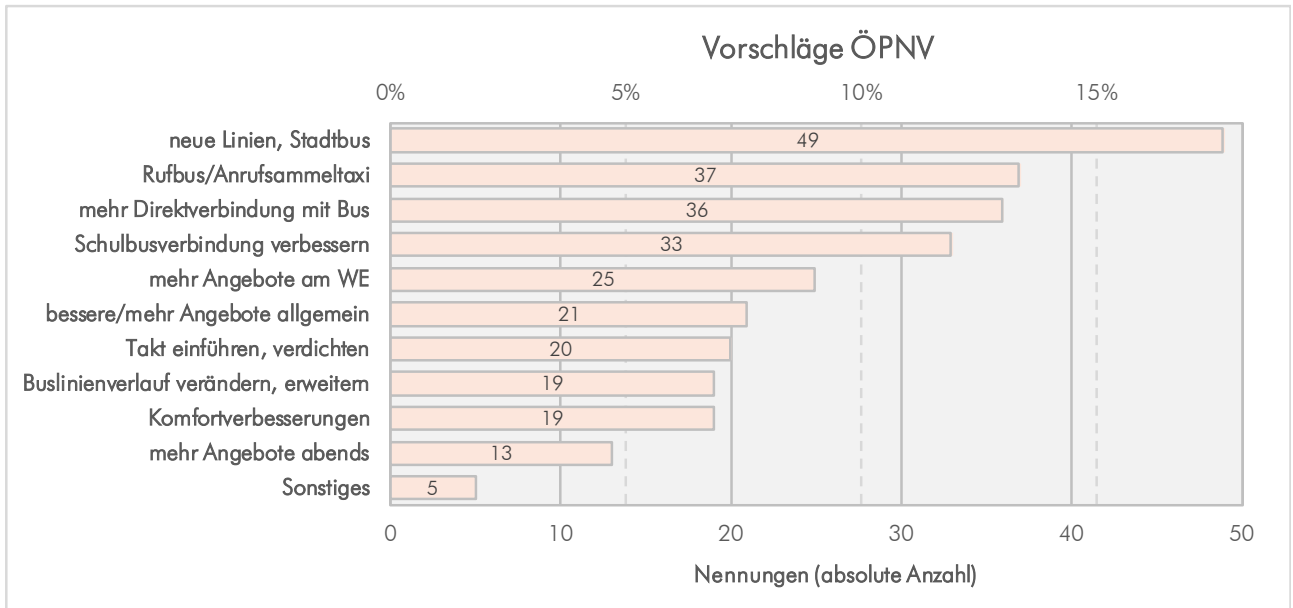


Abbildung 67: Vorschläge zum ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

**Verortung von Problemthemen**

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch eine genaue Ortsangabe, wie die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet. Diese sind in den nächsten Abbildungen dargestellt.

Mit Abstand am häufigsten werden Probleme in Verbindung mit der Stadtmitte angesprochen. Vor allem werden dort das zu geringe Parkplatzangebot, zu hohe Geschwindigkeiten, dass alles zugeparkt ist und die hohe Verkehrsbelastung, speziell auch die Belastung durch Lkws, beanstandet (vgl. Abbildung 68). Ebenso werden die ungünstigen Bedingungen für Radfahrer und fehlende Querungshilfen kritisiert.

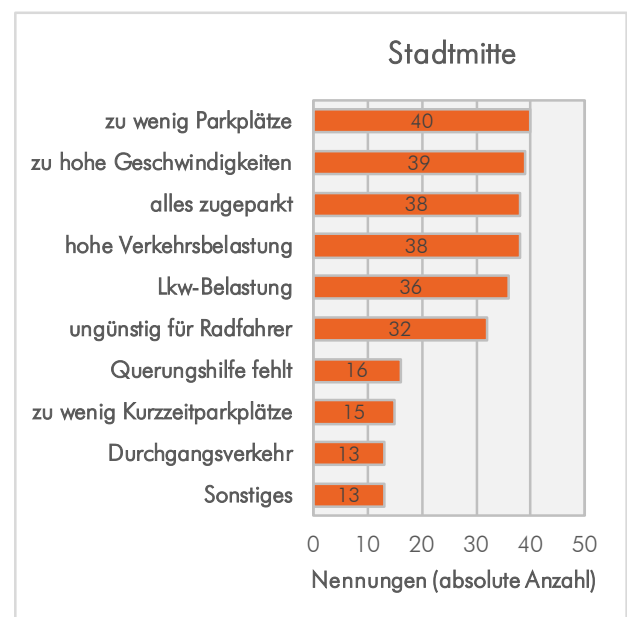


Abbildung 68: Problemthemen in der Stadtmitte aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Die hohe Verkehrsbelastung ist Am Storchenturm das zentrale Thema (vgl. Abbildung 69). Weiterhin beanstanden die Befragten die zu schmale Straße, allgemeinen die Belästigungen durch den Verkehr (z.B. Lärm und Abgase) sowie die ungünstige Situation für Fußgänger und Radfahrer.

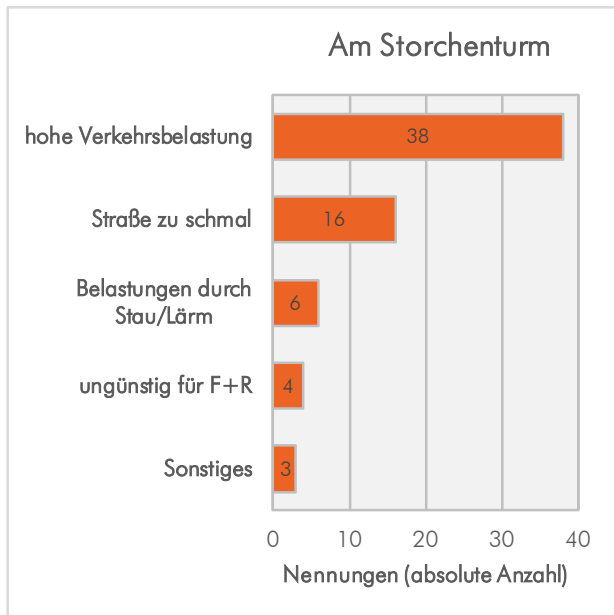


Abbildung 69: Problemthemen Am Storchenturm aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Obwohl Ansbach außerhalb der Stadt Herrieden liegt, wird die benachbarte Stadt vermehrt im Zusammenhang mit zu wenigen ÖPNV Verbindungen konkret genannt (vgl. Abbildung 70). Es werden allgemein zu wenig Angebote nach Ansbach kritisiert, aber auch speziell am Wochenende und abends.

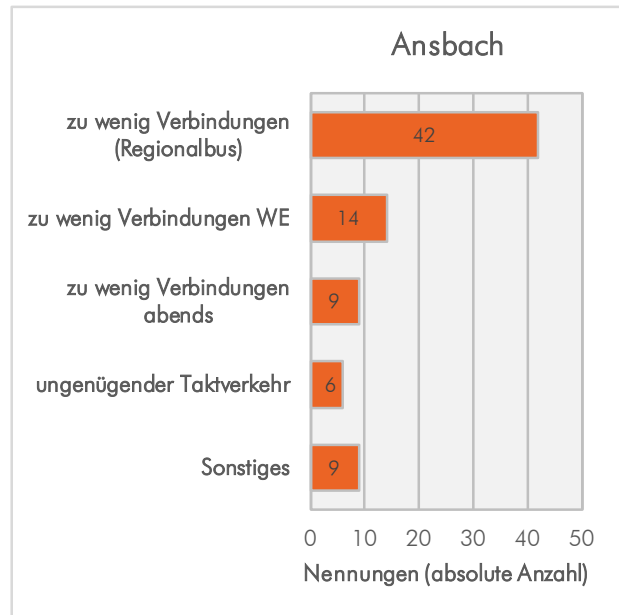


Abbildung 70: Problemthemen mit Ansbach aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Sehr häufig werden auch Probleme in Verbindung mit der Nürnberger Straße genannt. Vor allem werden dort die hohe Verkehrsbelastung, die zu hohe Lkw-Belastung und die Tatsache, dass die Nürnberger Straße als Schulweg für Schulkinder sehr gefährlich ist kritisiert. Fehlende Querungshilfen und zu hohe Geschwindigkeiten werden ebenso beanstandet (vgl. Abbildung 71).

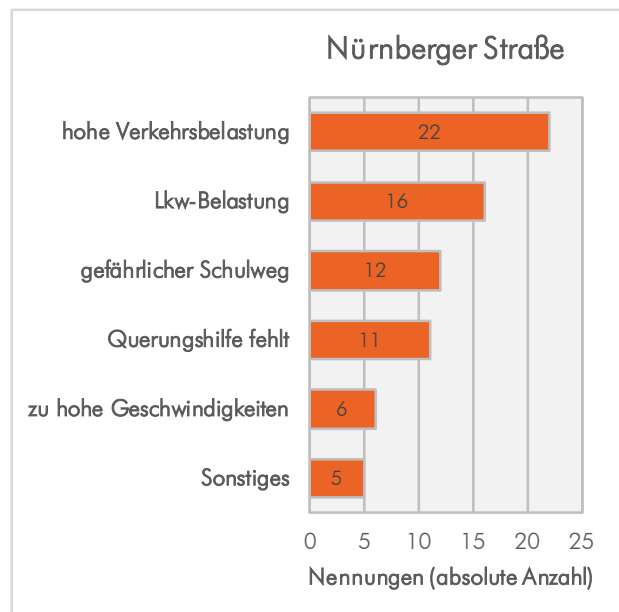


Abbildung 71: Problemthemen in der Nürnberger Straße aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

Am Marktplatz werden die hohe Verkehrsbelastung, zu hohe Geschwindigkeiten, der gefährliche Knotenpunkt, fehlende bzw. ungünstige Querungshilfen und auch dass alles zugeparkt ist, moniert (vgl. Abbildung 72).

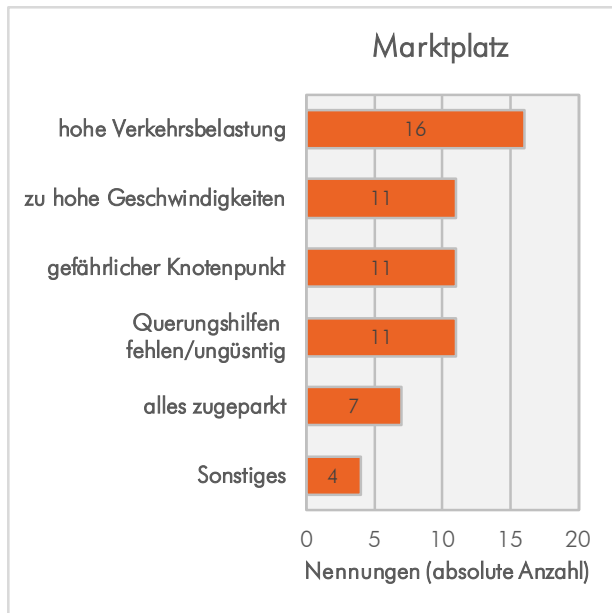


Abbildung 72: Problemthemen am Marktplatz aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

„Belastungen durch Stau und Lärm“ sind in der Neunstetterstraße das zentrale Thema (vgl. Abbildung 73). Weiterhin beanstanden die Herriedener die zu hohe Verkehrsbelastung, zu hohe Geschwindigkeiten und ungünstige Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger.

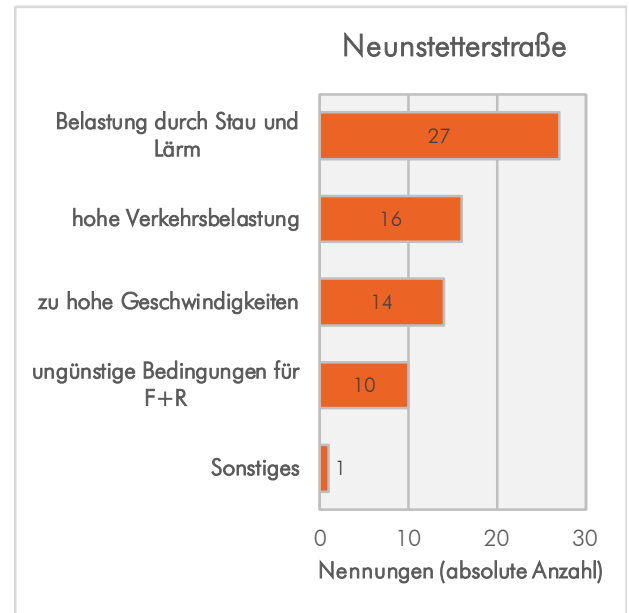


Abbildung 73: Problemthemen in der Neunstetterstraße aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

In der Vorderen Gasse werden zu hohe Geschwindigkeiten, dass alles zugeparkt ist, die störende Lkw-Belastung und generell eine zu hohe Verkehrsbelastung, dass die Straße zu gefährlich für Fußgänger und Radfahrer sei sowie die zu schmale Straße kritisiert, aber auch, dass Parkplätze fehlen (vgl. Abbildung 74).

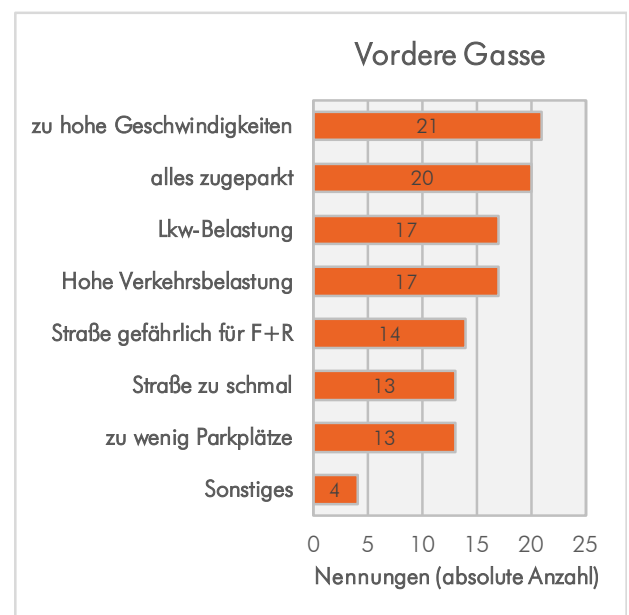


Abbildung 74: Problemthemen in der Vorderen Gasse aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

### **Zitate der Herriedener Bevölkerung**

In Abbildung 75 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Herriedener Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 8 ist eine Übersicht weiterer Zitate enthalten. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.



Abbildung 75: Zitate der Herriedener Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

## 5.2.4 Parkraumerhebung

### Bestand und Durchführung der Parkraumerhebung

Die in Anlage 1.3 dargestellten Parkflächen wurden nicht komplett in die Parkraumerhebung mit einbezogen. Nur die zeitlich beschränkten Stellplätze innerhalb des Altstadtbereichs wurden in die Erhebung integriert, die unbeschränkten Parkplätze außerhalb der Altstadt wurden nicht aufgenommen.

Ein großer Teil der Stellplätze liegt entlang der Straße in Parkbuchten. Bei den nicht markierten Stellplätzen wurde die Zahl der tatsächlich nutzbaren Stellplätze verwendet. Parkverbote vor Grundstücks- und Hofeinfahrten wurden ebenfalls berücksichtigt. Private Parkplätze (z.B. Garagen, Stellplätze in Höfen) wurden nicht mit erhoben.

Das gesamte Stellplangebot in Herrieden ist gebührenfrei verfügbar. Die ca. 140 Parkmöglichkeiten in der Altstadt sind auf 90 Minuten Parkdauer per Parkscheibenregelung begrenzt.

Die Parkraumerhebung fand zwischen 7:00 und 19:00 Uhr werktags statt. Dabei wurden alle Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet durch Aufnahme der Kennzeichen im 20-minütigen Rundgang aufgenommen. Dadurch ist es möglich, sowohl die Auslastung als auch die Verteilung nach der Parkdauer auszuwerten. Kurzparker werden bei dieser Methode tendenziell zu wenig erfasst. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ein Kurzparker von 8:56 – 9:03 Uhr beim Kontrollgang um 9:00 Uhr zwar erhoben werden kann, nicht jedoch ein Kurzparker von 9:12 – 9:17 Uhr. Da in der vorliegenden Untersuchung jedoch 20-Minuten-Rundgänge durchgeführt wurden, müsste ein Großteil der Kurzparker erfasst worden sein.

Das dargestellte Stellplatzangebot stellt einen theoretischen Wert dar. Aus Erfahrungswerten anderer Parkraumerhebungen kann abgeleitet werden, dass ein Parkplatz ab einer Belegung von ca. 85% seiner Kapazität als „belegt“ wahrgenommen wird, da freie Parklücken nicht auf Anhieb erkennbar sind oder durch „unsauberes“ Parken nicht alle Stellplätze genutzt werden können. Dann setzt meist auch „wildes“ Parken ein, z.B. vor Grund-

stückzufahrten oder in zweiter Reihe. Auch der Parksuchverkehr wird ab einer gewissen Belegung eines Parkplatzes zunehmen. Andererseits stehen insbesondere Kleinwagen manchmal dichter beieinander, so dass auch Kapazitäten über 100% innerhalb der erlaubten Bereiche zustande kommen können. Bei markierten Parkplätzen (wie z.T. gegeben) ist damit allerdings weniger zu rechnen. Motorräder bzw. Motorradstellplätze wurden in den Erhebungen nicht berücksichtigt.

Im Folgenden wird die Belegung der Parkplätze nach Parkdauer, Auslastung und Parkregelung erläutert. Die Übersichtspläne (vgl. Anlage 11) geben einen Überblick über die Auslastungen zu den Uhrzeiten 9:00, 10:40, 13:00 und 18:00 Uhr. Auffallend ist, dass es zu bestimmten Zeiten Bereiche gibt die überparkt sind (z.B. Vordere Gasse) während in direkter Nachbarschaft (z.B. Marktplatz) die Stellplätze zu 50% nicht belegt sind.

Die im Text verwendeten Begriffe sind folgendermaßen definiert: Kurzparker (bis 1,5 Stunden), Langparker (1,5 bis 4 Stunden) und Dauerparker (ab 4 Stunden).

### Auswertung nach Parkregelungen (Rundgangsmethode) am Dienstag, den 22.10.2020

Das Stellplatzangebot im gesamten untersuchten Untersuchungsgebiet ist am Vormittag maximal zu 100% belegt (vgl. Abbildung 76). Die höchste Auslastung konnte vormittags zwischen 10:00 und 10:40 Uhr festgestellt werden. Nachmittags war die Auslastung um 18:00 Uhr mit knapp 90% am höchsten. Die Parkplatzbelegung steigt ab Beginn der Erhebung bis zur maximalen Auslastung um 10:40 Uhr stetig an. Um die Mittagszeit ab etwa 11:40 Uhr geht die Belegung der Parkplätze spürbar zurück und steigt zum Nachmittag nochmal leicht an, erreicht jedoch nicht mehr die Auslastungen des Vormittags. In Abbildung 77 wird deutlich, dass der überwiegende Teil der erfassten Parker, die Parkzeitbeschränkung auf 90 Minuten nicht einhält. Es muss sogar festgestellt werden, dass ein großer Anteil der Parkvorgänge 4 Stunden und länger dauern. Betrachtet man die einzelnen Straßen nach ihrem Anteil der Parkdauer (vgl. Abbildung 78), so wird ersichtlich, dass in der Vorderen Gasse und am Marktplatz überwiegend kurz (bis



zu 1,5 Stunden) geparkt wird. In der Hinteren Gasse und in der Fronveststraße dominieren Parkvorgänge, die länger als 90 Minuten dauern. In der Fronveststraße ist der Anteil der Dauerparker am größten. Aber auch in den übrigen Straßen (Vog-

teiplatz, Herrnhof und Deocarplatz) des untersuchten Gebiets wird deutlich, dass die vorgeschriebene Parkzeit von etwa der Hälfte der Parkvorgänge überschritten wird.

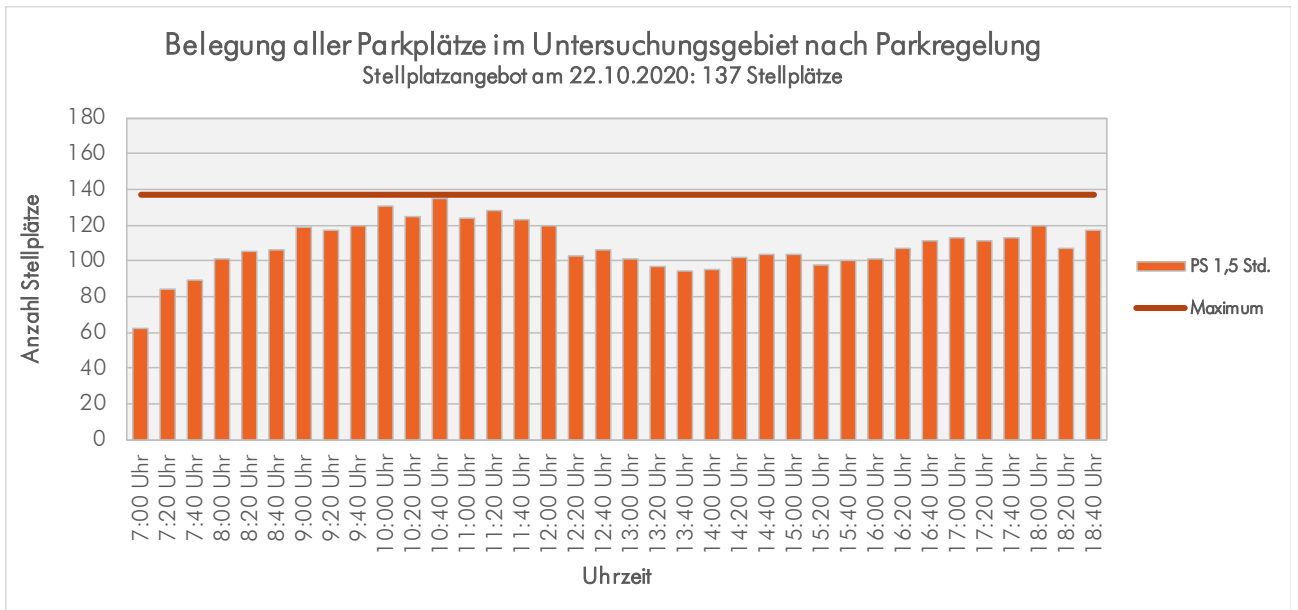


Abbildung 76: Belegung aller Parkplätze im Untersuchungsgebiet

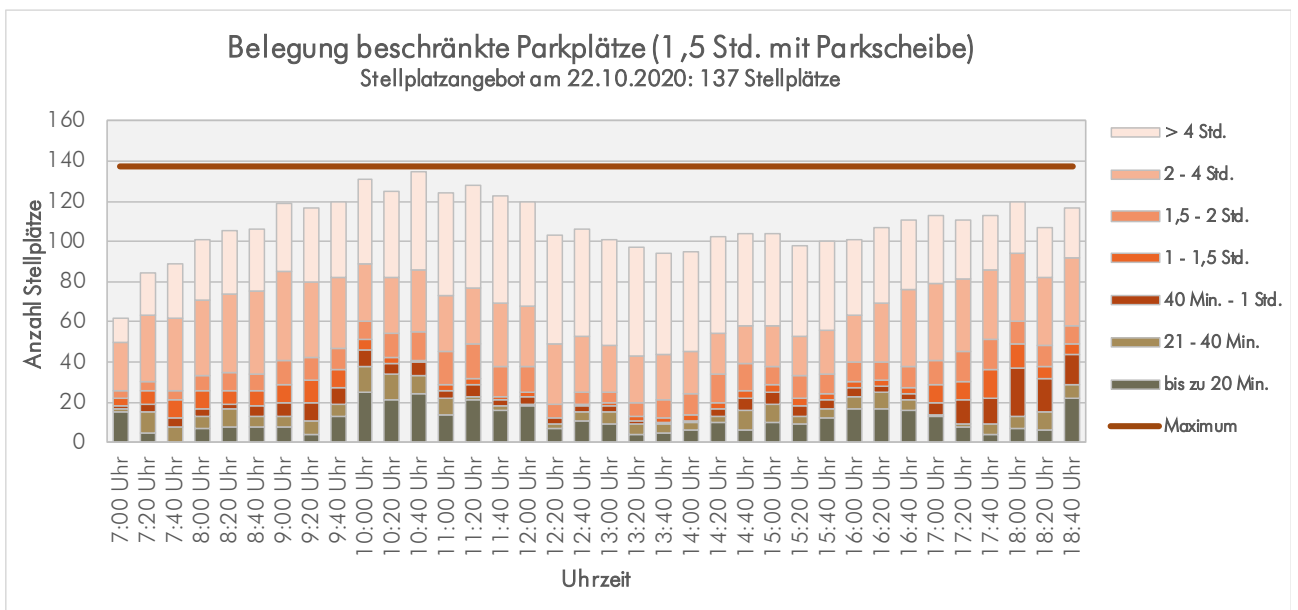


Abbildung 77: Belegung aller zeitlich beschränkten Parkplätze (1,5 Stunden mit Parkscheibe) im Untersuchungsgebiet

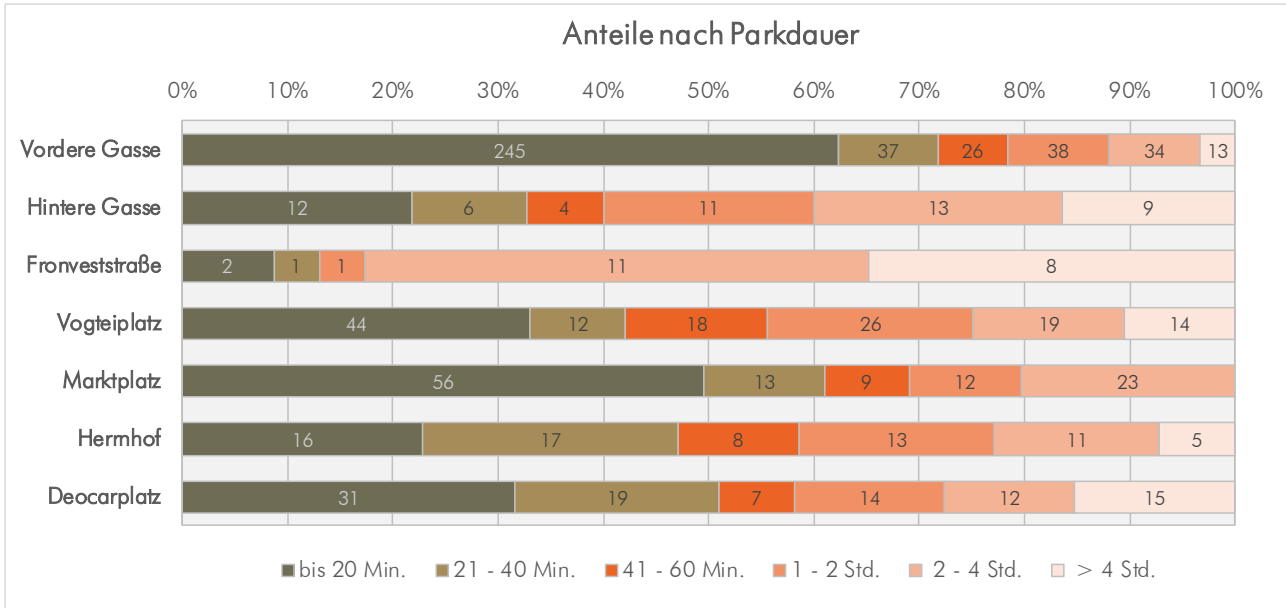


Abbildung 78: Anteil nach Parkdauer der Stellplätze im Untersuchungsgebiet

**Auswertung nach Gebieten (Rundgangmethode) am 22.10.2020**

An der Vorderen Gasse (P1) findet noch relativ viel Kurzparken statt, vor allem am Vormittag. Jedoch überwiegen am Nachmittag auch hier die Parkvorgänge, die länger als 90 Minuten dauern. Die

Auslastung erreicht zwischen 10:00 und 12:00 Uhr mit ca. 130% ihr Maximum und ist somit deutlich über der Kapazitätsgrenze. Bis ca. 16:00 Uhr normalisiert sich die Beparkung auf etwa 80%. Ab 16:00 Uhr muss jedoch wieder eine Überparkung bis zum Ende der Untersuchungszeit festgestellt werden (vgl. Abbildung 79).

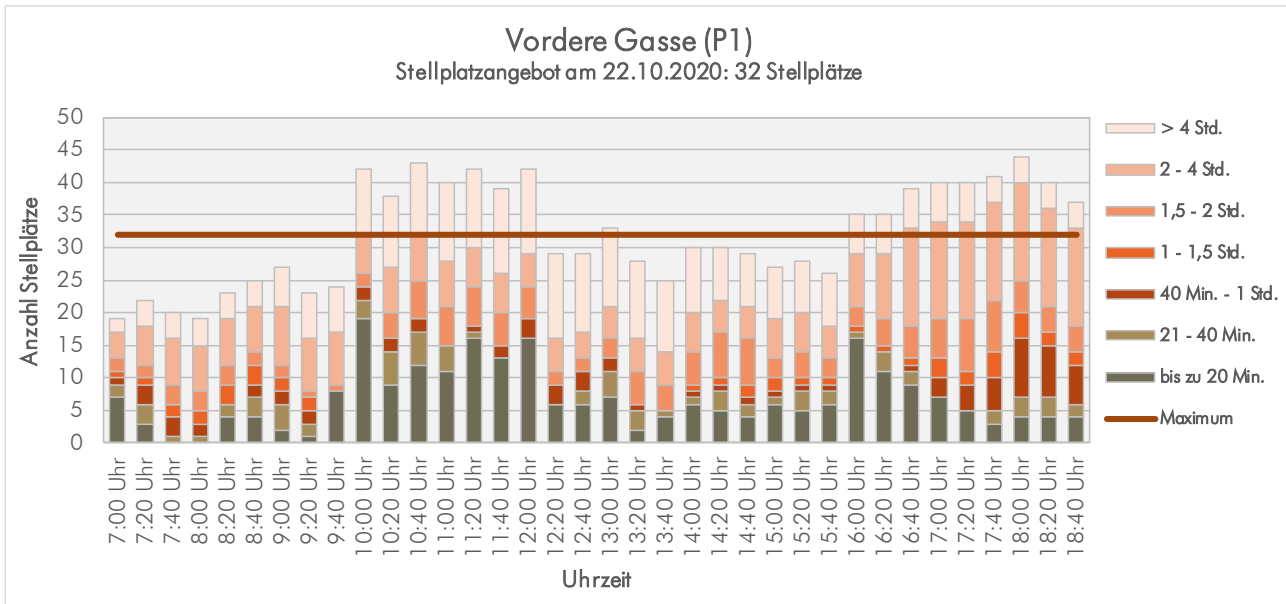


Abbildung 79: Parkplatzbelegung Vordere Gasse (P1)

In der Hinteren Gasse (P2) findet hauptsächlich Lang- und Dauerparken statt. Die Auslastung lag am Erhebungstag um 10:40 Uhr bei maximal ca. 95% (vgl. Abbildung 80). Bereits zu Beginn der Er-

hebung lag die Auslastung bei 80%. Ab ca. 14:00 Uhr sinkt die Auslastung deutlich ab, die Stellplätze sind dann noch etwa zu 50% belegt.

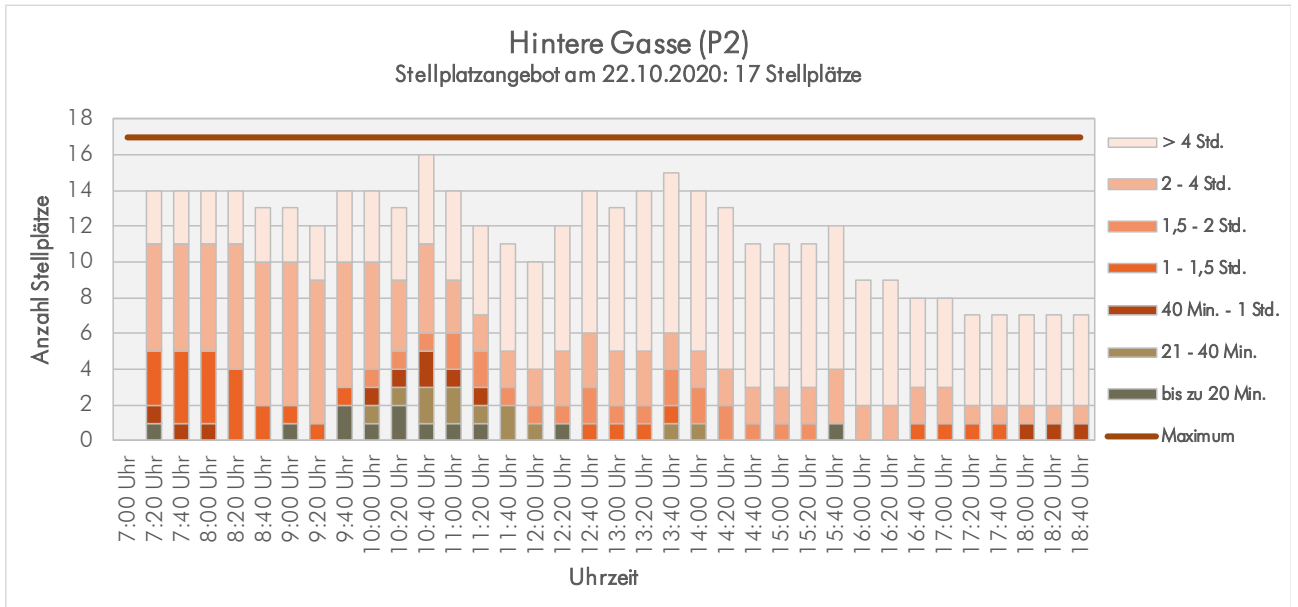


Abbildung 80: Parkplatzbelegung Hintere Gasse (P2)

In der Fronveststraße (P3) dominiert das Lang- und Dauerparken. Ab ca. 8:40 Uhr sind 80% der Stellplätze belegt. Zwischen 12:20 und 13:20 Uhr wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Im Anschluss sinkt

die Auslastung wieder auf ca. 80% ab. Die verfügbaren Stellplätze sind überwiegend länger als 4 Stunden belegt (vgl. Abbildung 81).

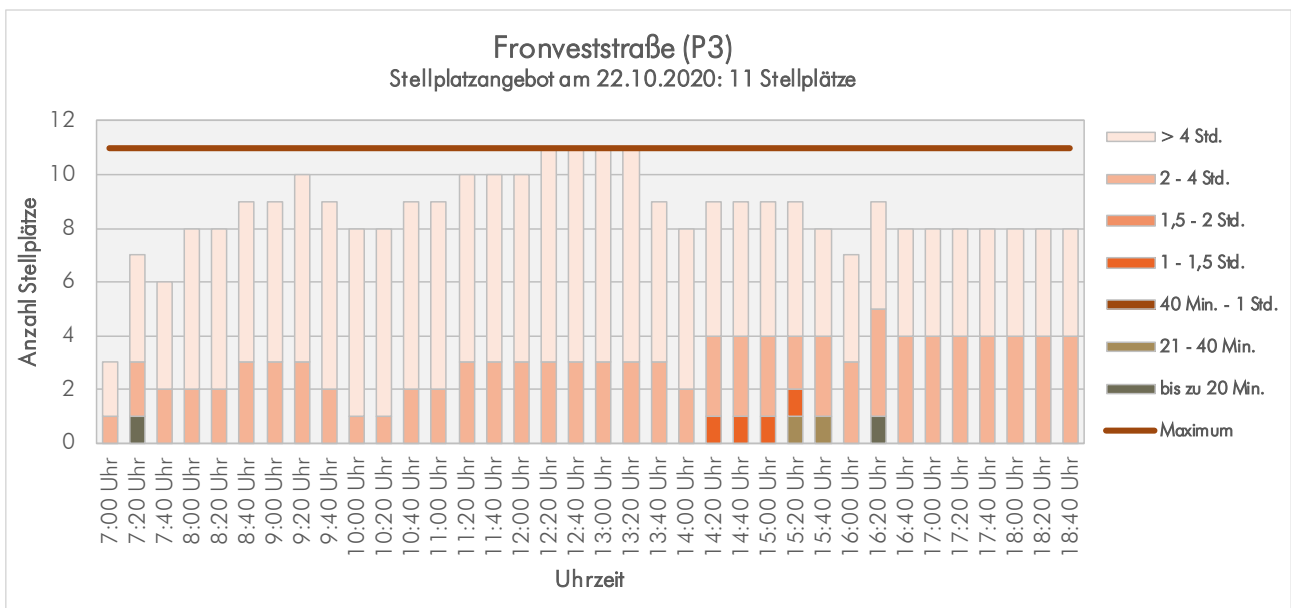


Abbildung 81: Parkplatzbelegung Fronveststraße (P3)

Der Vogteiplatz (P4) ist von Anfang an zu ca. 90% ausgelastet. Gegen 9:00 Uhr sind die Stellplatzkapazitäten überlastet (vgl. Abbildung 82). Über Mittag geht die Belegung auf ca. 50% der Stellplätze zurück, nachmittags steigt die Auslastung wieder, erreicht dann aber nur noch eine Auslastung von

ca. 85%. Ähnlich wie in der Fronveststraße werden auch hier die Stellplätze hauptsächlich von Lang- und Dauerparkern genutzt, auch wenn am Vormittag und vor allem am späteren Nachmittag auch einige Kurzparker erhoben wurden.

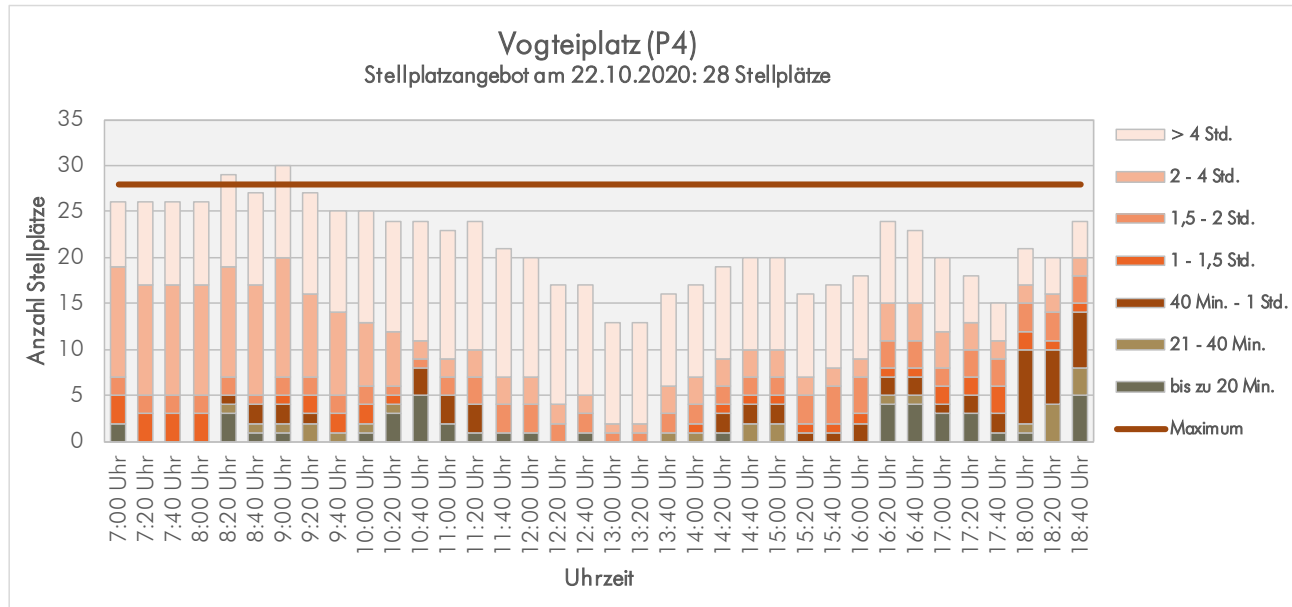


Abbildung 82: Parkplatzbelegung Vogteiplatz (P4)

Die Stellplätze am Marktplatz (P5) sind gegen 9:00 Uhr maximal zu 75% ausgelastet, meistens sind über 50% der Stellplatzkapazitäten frei verfügbar

bar. Kurzparken und Langparken hält sich etwa die Waage. Dauerparker wurden keine registriert (vgl. Abbildung 83).

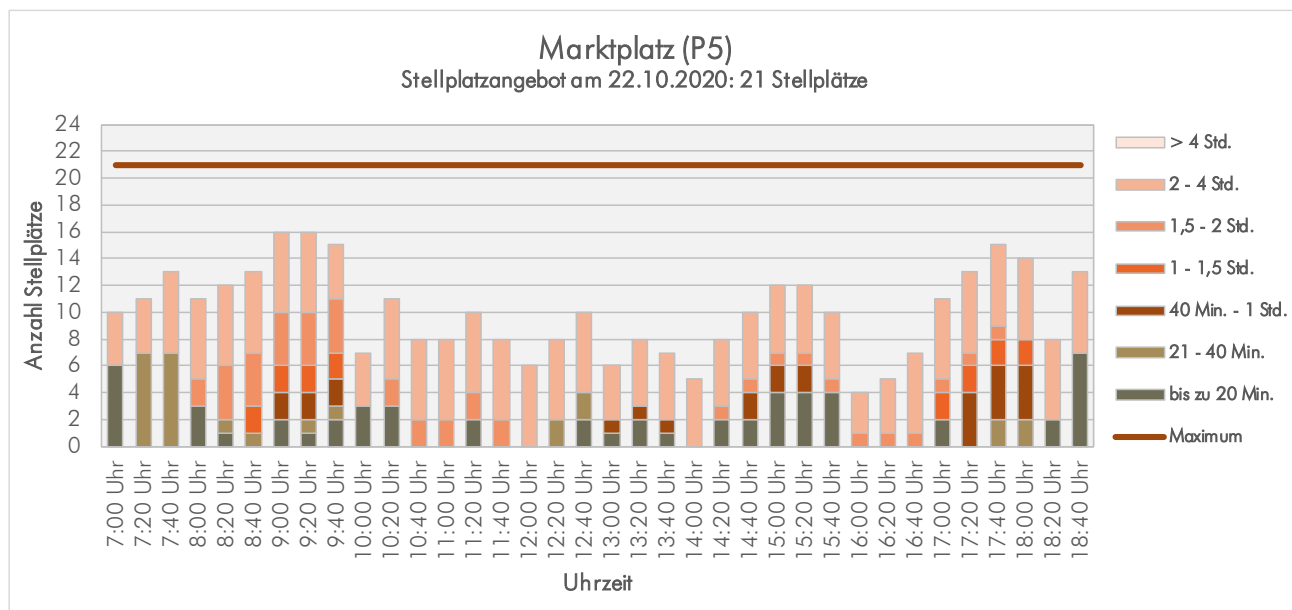


Abbildung 83: Parkplatzbelegung Marktplatz (P5)

Die Stellplätze am Herrnhof (P6) füllen sich erst gegen 9:00 Uhr (vgl. Abbildung 84). Ab dann sind sie bis mittags zu über 100% belegt. Ab 12:00 Uhr geht die Belegung zurück, erst um 15:20 Uhr ist das Stellplatzangebot wieder zu fast 100% bzw.

über 100% ausgelastet. Erst ab 17:00 sinkt die Auslastung auf durchschnittlich 75%. Kurzparker konnten am Vormittag ermittelt werden, ansonsten überwiegen auch hier die Lang- und Dauerparker.

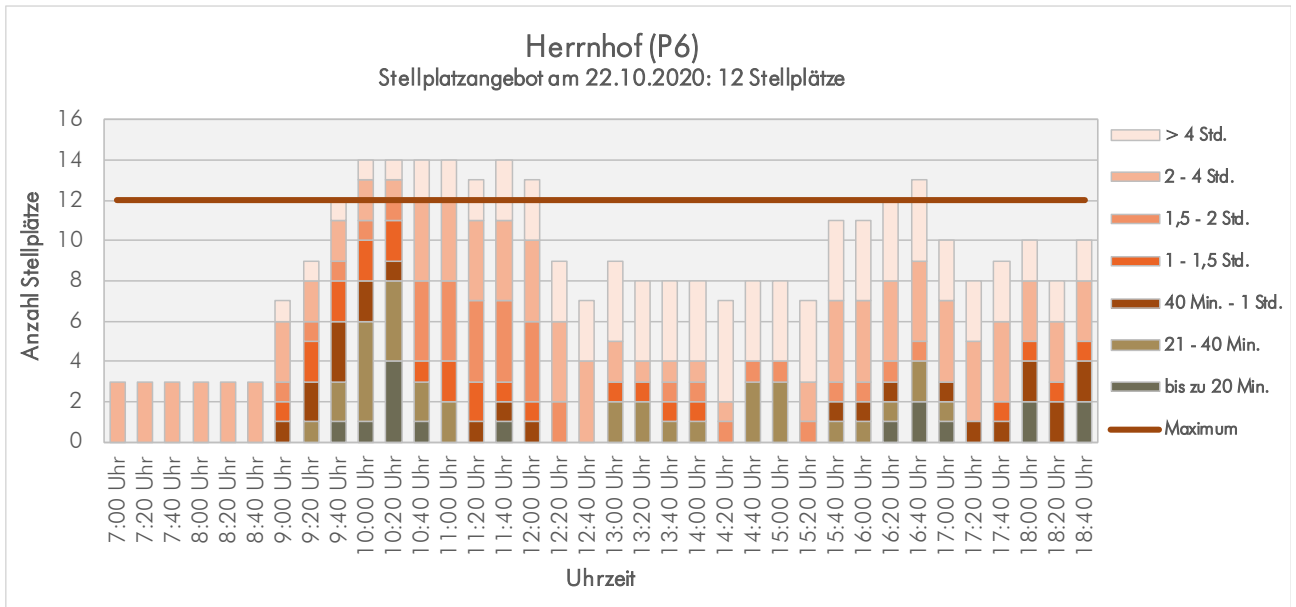


Abbildung 84: Parkplatzbelegung Herrnhof (P6)

Am Deocarplatz (P7) (vgl. Abbildung 85) kommt es vor allem vormittags zu einer ständigen Überparkung. Bereits um 8:00 Uhr beträgt die Auslastung 125%. Über den gesamten Tagesverlauf ist

der Deocarplatz fast immer zu über 100% beparkt. Kurzparker konnte hauptsächlich am Vormittag ermittelt werden, die Belegung der Parkplätze wird aber von Lang- und Dauerparkern dominiert.

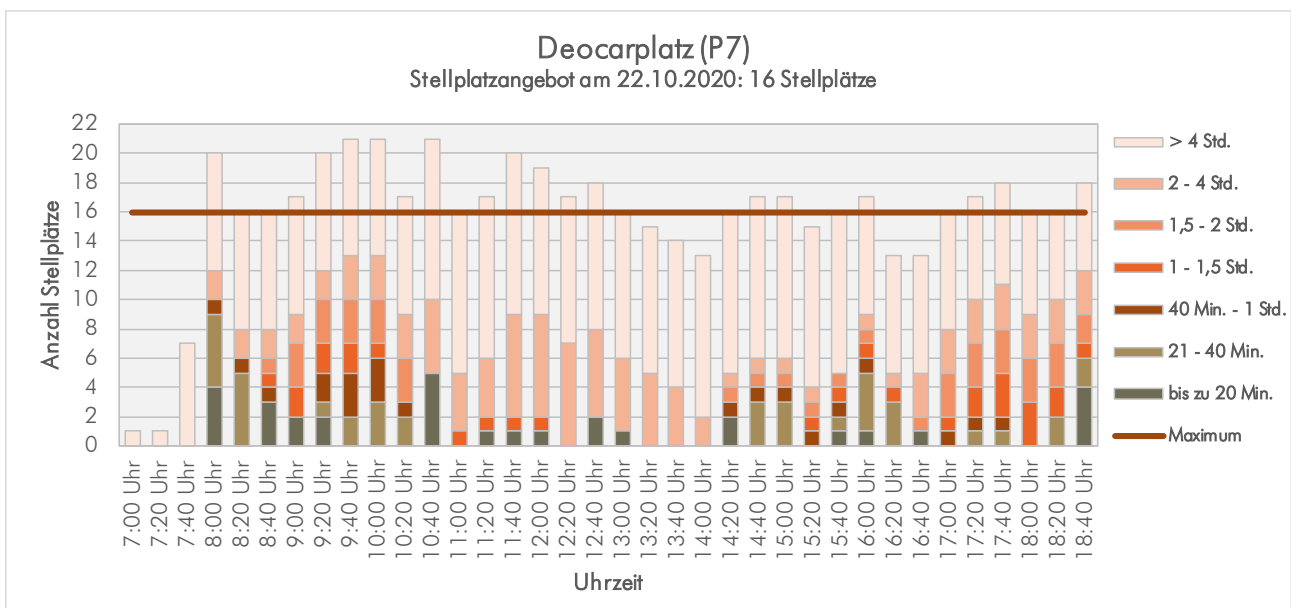


Abbildung 85: Parkplatzbelegung Deocarplatz (P7)

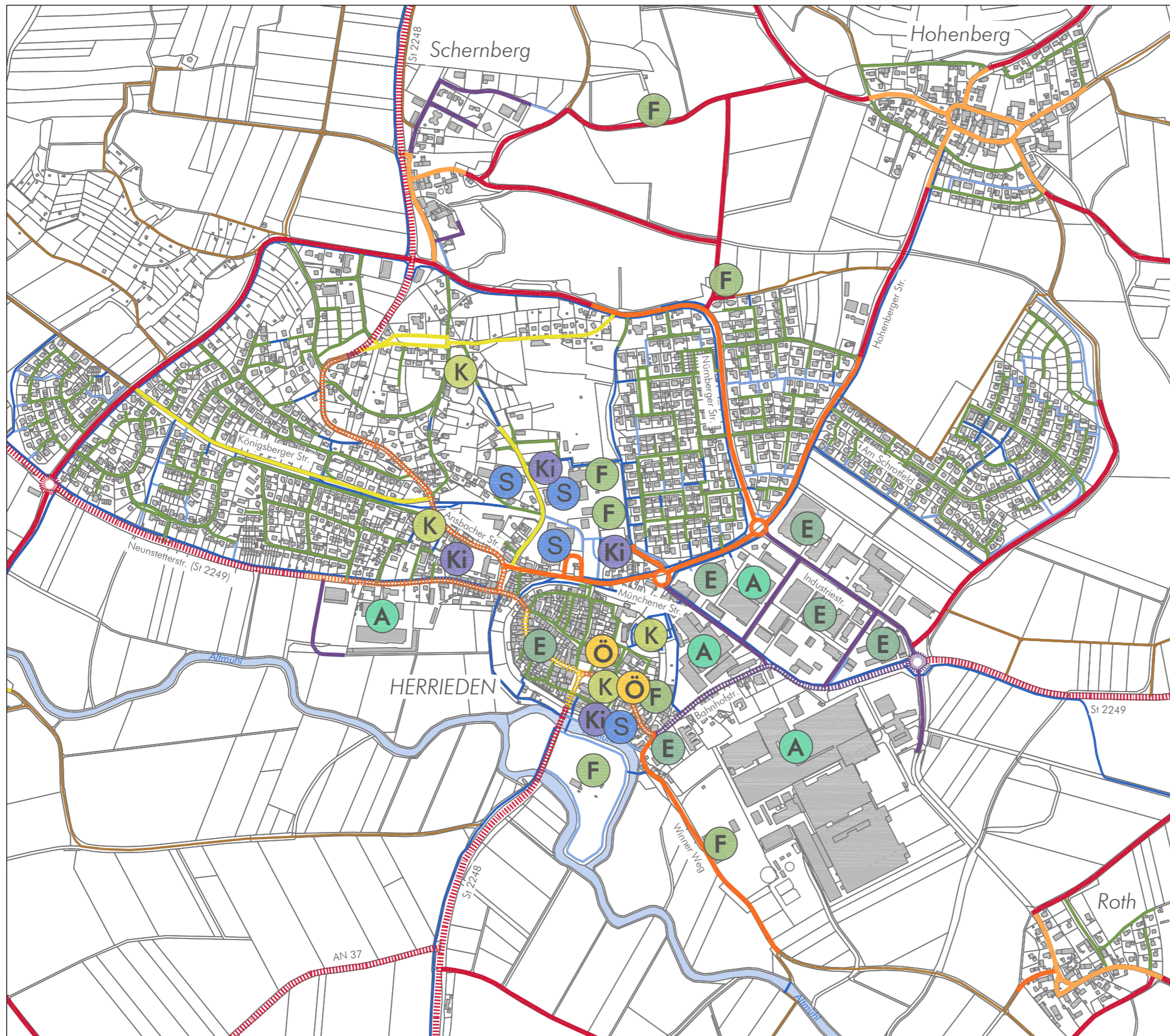


## ANLAGEN

- Anlage 1: Bestandspläne Herrieden
- Anlage 1.1: Bestand - Straßenklassifizierung/Verkehrsmagneten - Kernstadt
- Anlage 1.2: Bestand - Radwegenetz - Kernstadt
- Anlage 1.3: Bestand - Parkmöglichkeiten - Altstadt
- Anlage 1.4: Bestand - ÖPNV - Busnetz
- Anlage 2: Vergleichende Betrachtung mit anderen vergleichbaren Städten in der Region
- Anlage 3: Zählstellenplan
- Anlage 4: Verkehrszellenplan
- Anlage 5: Knotenbelastungen
- Anlage 5.1: Knotenbelastungen Morgenspitze (7:00 - 8:00 Uhr)
- Anlage 5.2: Knotenbelastungen Mittagsspitze (12.15 - 13:15 Uhr)
- Anlage 5.3: Knotenbelastungen Abendspitze (15:45 - 16:45 Uhr)
- Anlage 6: Streckenbelastungen
- Anlage 6.1: Streckenbelastungen Kfz/24 Std.
- Anlage 6.2: Streckenbelastungen 24 Std. - Lieferverkehrsanteile in Promille
- Anlage 6.3: Streckenbelastungen 24 Std. - Schwerverkehrsanteile in Promille
- Anlage 6.4: Streckenbelastungen 24 Std. - Radverkehr
- Anlage 7: Übersicht Mobilität der Herriedener Bevölkerung
- Anlage 8: Binnenverkehrsströme Kfz
- Anlage 8.1: Binnenverkehr Kfz - Zelle 2 „Altstadt Mitte“
- Anlage 8.2: Binnenverkehr Kfz - Zelle 3 „Altstadt Ost“
- Anlage 8.3: Binnenverkehr Kfz - Zelle 10 „Schrotfeld 1-3“
- Anlage 8.4: Binnenverkehr Kfz - Zelle 12 „Küchen Schüller“
- Anlage 8.5: Binnenverkehr Kfz - Zelle 18 „Königsberger Straße“
- Anlage 9: Binnenverkehrsströme Fahrrad
- Anlage 9.1: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 2 „Altstadt Mitte“
- Anlage 9.2: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 3 „Altstadt Ost“
- Anlage 9.3: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 10 „Schrotfeld 1-3“
- Anlage 9.4: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 12 „Küchen Schüller“
- Anlage 9.5: Binnenverkehr Fahrrad - Zelle 18 „Königsberger Straße“
- Anlage 10: Zitate der Herriedener Bevölkerung
- Anlage 11: Parkauslastung
- Anlage 11.1: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 9:00 Uhr
- Anlage 11.2: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 10:40 Uhr
- Anlage 11.3: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 13:00 Uhr
- Anlage 11.4: Parkauslastung am Donnerstag, den 22.10.2020 um 18:00 Uhr





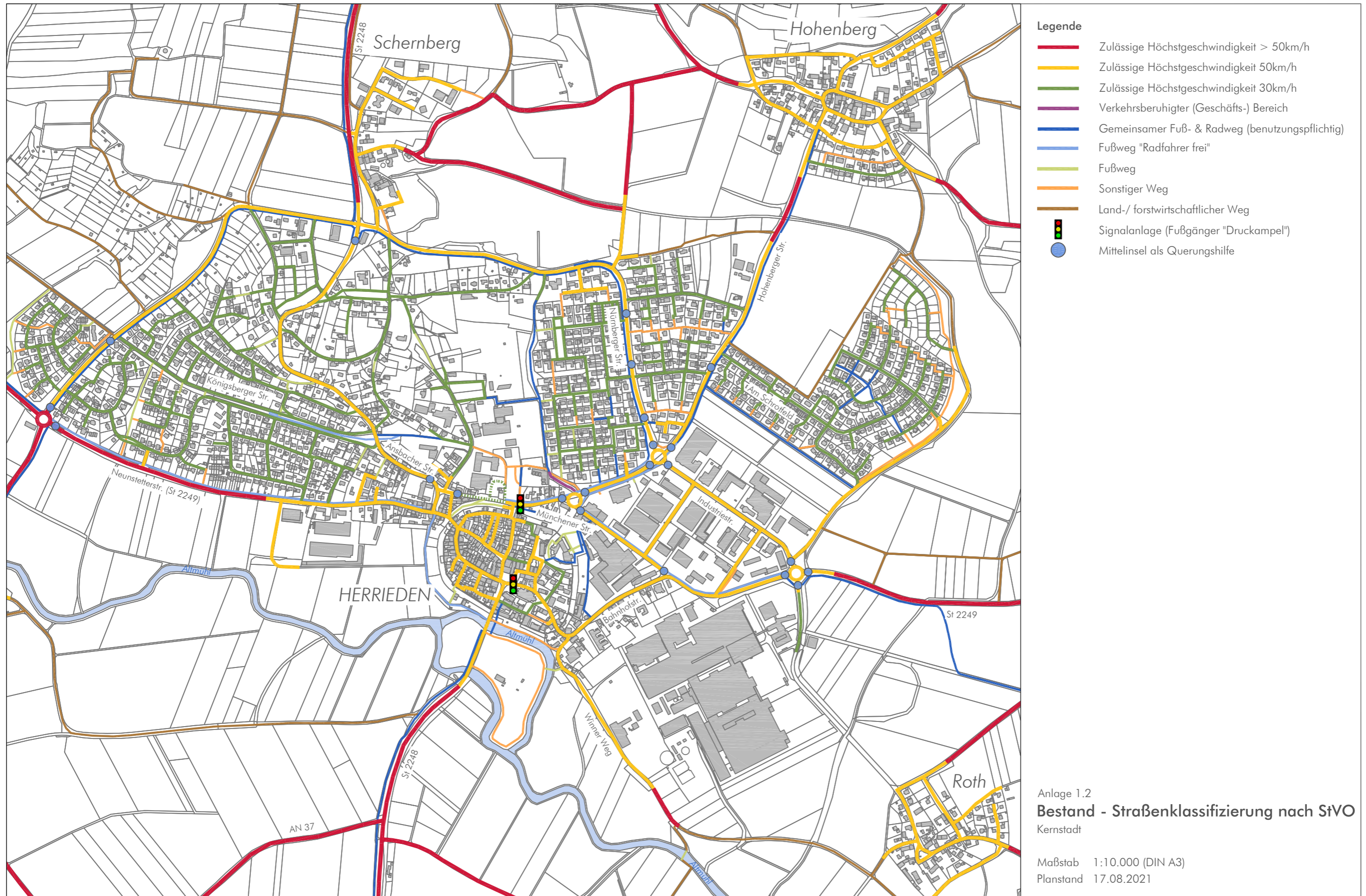


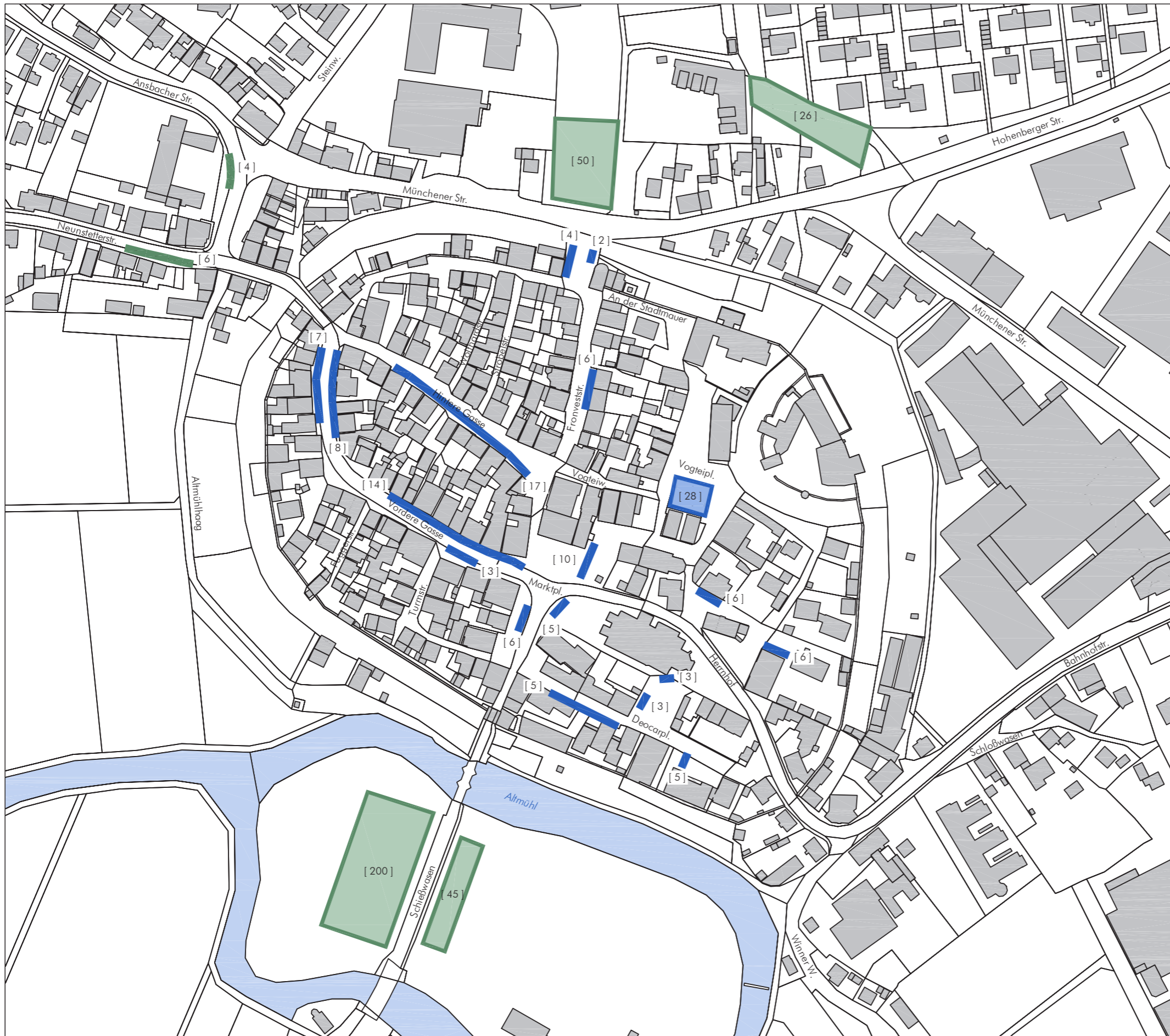
**Legende**

- Anbaufreie Straße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Dörfliche Hauptstraße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Sammelstraße/ Quartiersstraße
- Wohnstraße/ Wohnweg
- Radweg/ Fußweg
- Sonstiger Weg
- Gewerbestraße/ Industriestraße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
  
- Schule
- Kindertagesstätte
- Öffentliche Einrichtung
- Kulturelle und kirchliche Einrichtung
- Freizeiteinrichtung
- Einzelhandel
- Großer gewerblicher Arbeitgeber

Anlage 1.1  
**Bestand - Straßenklassifizierung nach RAS 06 mit Verkehrsmagnete**  
 Kernstadt

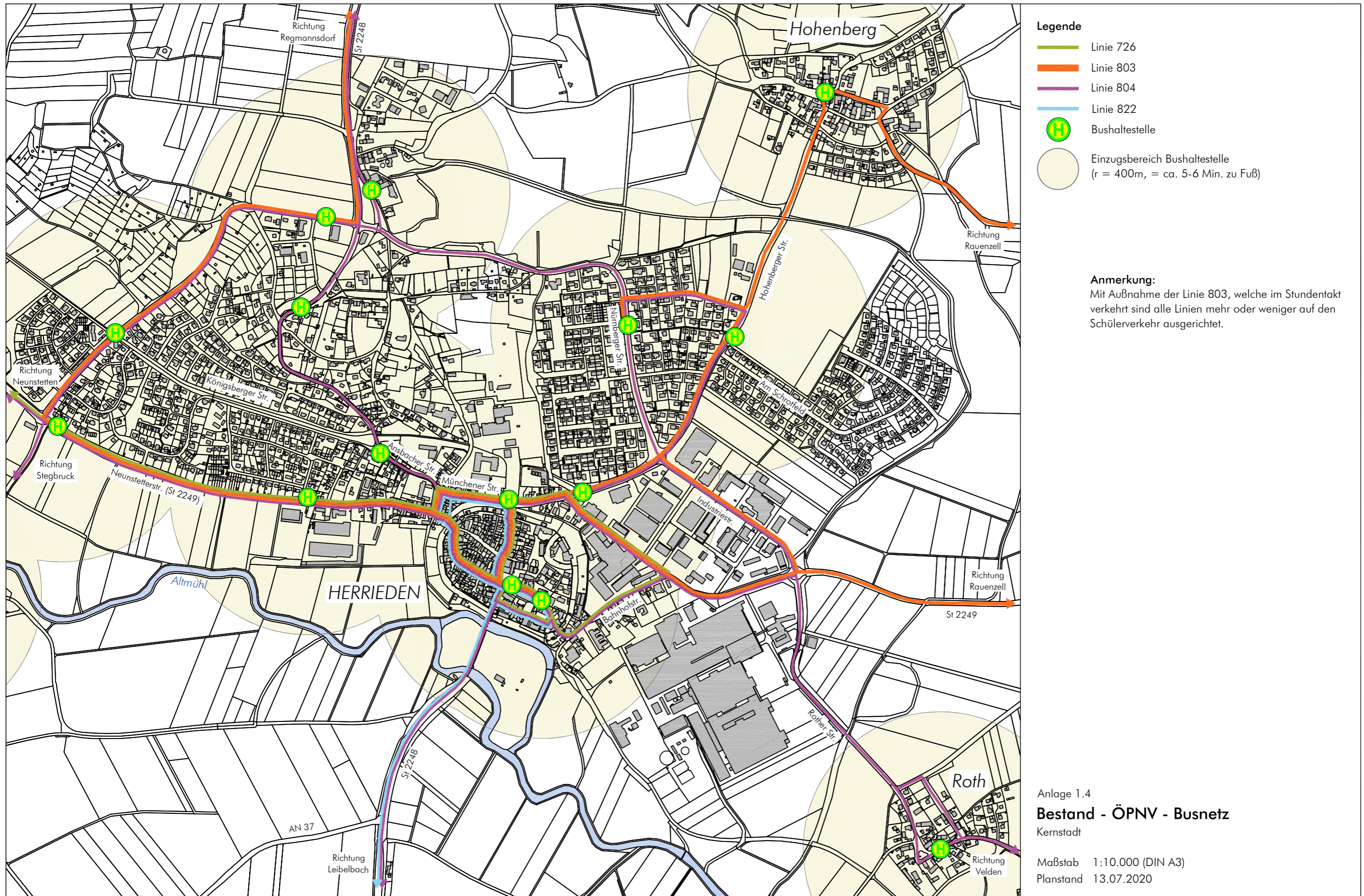
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 17.08.2021





- Legende**
- █ Stellplatz ohne zeitliche Beschränkung
  - █ Stellplatz mit zeitlicher Beschränkung (Zonen-Regelung mit maximaler Parkdauer 90 min)
  - [ 26 ] Stellplatzanzahl

Anlage 1.3  
**Bestand - Parkmöglichkeiten**  
Altstadt  
Maßstab 1:2.500 (DIN A3)  
Planstand 14.01.2021



**ANLAGE 2: VERGLEICHENDE BETRACHTUNG MIT ANDEREN VERGLEICHBAREN STÄDTEN IN DER REGION**

	Stadt Herrieden	Markt Bechhofen	Große Kreisstadt Dinkelsbühl	Stadt Feuchtwangen	Stadt Leutershausen	Gemeinde Neuendettelsau	Stadt Wassertrüdingen
<b>Individualverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnanschlussstelle Herrieden (A6)</li> <li>• Anschluss an Bundesstraße B14</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St2248, St2249; Staatstraßen durchscheiden Stadtkern</li> <li>• Nürnberger Str. dient als nördliche Umgehungsstraße</li> <li>• Stauanfällige Straßen: Marktplatz, Industriestraße, Bahnhofstr., Knotenpunkt St2249 / Industriestr. / Rother Str., Knotenpunkt Am Wasserturm / St2248 / Nürnberger Str. / Ansbacher Str., Knotenpunkt Neunstetterstr. / Ansbacher Str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine direkte Anbindung an Autobahn, Bundesstraße</li> <li>• Nächster Anschluss an B13 ca. 10 Fahrminuten, weiterer Anschluss an A6 und B466 möglich</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St2220, St2222, AN56</li> <li>• Stauanfällige Straßen: Knotenpunkt Ansbacher Str. / Gunzenhausener Str. / Dinkelsbühler Str., Knotenpunkt Feuchtwanger Str. / Dinkelsbühler Str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnanschlussstelle Dinkelsbühl / Fichtenau (A7)</li> <li>• B25 durchschneidet Stadtgebiet</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St2218, St2220, AN45</li> <li>• St2218 und Südring dienen als Umfahrungsring der Stadt</li> <li>• Stauanfällige Straßen: innerörtliche B25 (Feuchtwangener / Luitpold / Augsburgener Str.), Wassertrüdingener Str., Ellwanger / Segringer Str., Knotenpunkt Am Brühl / Luitpoldstr., Knotenpunkt Wassertrüdingener Str. / Augsburgener Str., Knotenpunkt Bechhofener Str. / Feuchtwangener Str., Knotenpunkt Wörnitzstr. / Luitpoldstr. / Am Staufferwall</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnanschlussstelle Feuchtwangen-West (A7), Feuchtwangen-Nord (A6)</li> <li>• B25 durchschneidet Stadtgebiet</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St1066, St2222, AN41</li> <li>• St1066, Umfahrung Ost, Dresdener / Schopflocher Str. dienen als Umfahrungsring der Stadt</li> <li>• Stauanfällige Straßen: innerörtliche B25 (Crailsheimer / Dinkelsbühler Str.), Untere Torstr., Rotheburger Str., Ringstr., Knotenpunkt Mosbacher Weg / Crailsheimer Str. / Dinkelsbühler Str., Knotenpunkt Dinkelsbühler Str. / St2222, Knotenpunkt Dinkelsbühler Str. / Schopflocher Str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnanschlussstelle Aurach (A6)</li> <li>• Nächster Anschluss an B13, B14 ca. 10 Fahrminuten</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St2245, St2246, St2249; St 2246 durchscheiden Stadtkern</li> <li>• Ostumfahrung für Stadt vorhanden</li> <li>• Stauanfällige Straßen: Am Markt, Untere Vorstadt, Steinweg, Jochberger Str., Färbereistr., Bahnhofstr., Rothenburger Str., Knotenpunkt Färbereistr. / Bahnhofstr., Knotenpunkt Schillingsfürster Str. / Am neuen Törlein / Obere Vorstadt, Knotenpunkt Untere Vorstadt / Bahnhofstr. / Steinweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahnanschlussstelle Neuendettelsau (A6)</li> <li>• Nächster Anschluss an B466 ca. 15 Fahrminuten</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: AN14</li> <li>• Stauanfällige Straßen: Reuther Str., Heilsbronner Str., Bahnhofstr., Knotenpunkt Bahnhofstr. / Hauptstr. / Reuther Str., Knotenpunkt Reuther Str. / Windsbacher Str., Knotenpunkt Nordstr. / Heilsbronner Str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine direkte Anbindung an Autobahn</li> <li>• Anschluss an Bundesstraße B466, weiterer Anschluss an B13 möglich</li> <li>• Nächster Anschluss an B25 ca. 20 Fahrminuten</li> <li>• Klassifizierte innerörtliche Straßen: St2218, St219, St2221</li> <li>• Westring dient als West-Nord-Umfahrung der Stadt</li> <li>• Stauanfällige Straßen: Ansbacher Str., Dinkelsbühler Str., Oettinger Str., Westring, Knotenpunkt Dinkelsbühler Str. / Poststr. / Oettinger Str. / Marktstr., Knotenpunkt Dinkelsbühler Str. / Westring</li> </ul>

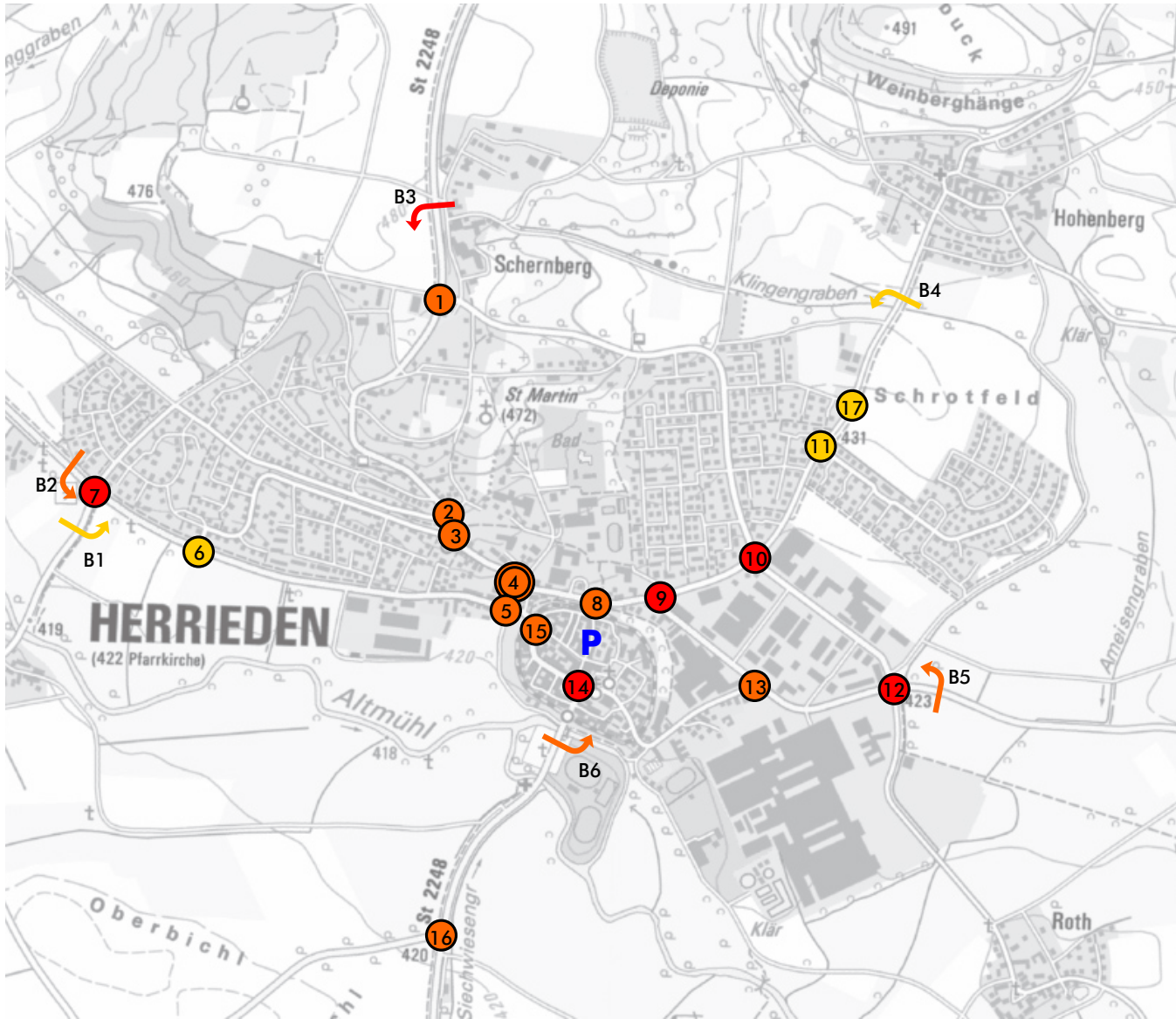
	Stadt Herrieden	Markt Bechhofen	Große Kreisstadt Dinkelsbühl	Stadt Feuchtwangen	Stadt Leutershausen	Gemeinde Neuendettelsau	Stadt Wassertrüdingen
Ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. 120 Kurzzeitparkplätze im Innenstadtbereich (90 Minuten gebührenfrei)</li> <li>• Ca. 490 Langzeitparkplätze außerhalb der Altstadt (gebührenfrei)</li> <li>• Ca. 10 Wohnmobilstellplätze am Festplatz</li> <li>• 4 E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine größeren, öffentlichen Parkplätze vorhanden</li> <li>• 1 E-Ladestation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerhalb der Altstadt Kurzzeitparkzone (1 Stunde mit Parkscheibe), Parkplatz Schweinemarkt (gebührenpflichtig)</li> <li>• Außerhalb Altstadt 9 gebührenfreie Parkplätze, 1 gebührenpflichtiger Parkplatz, 1 Parkhaus (gebührenpflichtig)</li> <li>• 3 Busparkplätze außerhalb der Altstadt (gebührenfrei)</li> <li>• 2 Wohnmobilstellplätze außerhalb der Altstadt</li> <li>• Keine genaue Ermittlung der Stellplatzanzahl möglich</li> <li>• 3 E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebührenpflichtige Parkplätze um Marktplatz</li> <li>• Innerhalb der Altstadt Kurzzeitparkzone (1 Stunde mit Parkscheibe), 2 Parkplätze (gebührenfrei), davon 1 mit Parkscheibe 2 Stunden, 2 Parkhäuser (gebührenpflichtig)</li> <li>• Außerhalb Altstadt 6 Parkplätze, davon 1 z.T. mit Parkscheibe 2 Stunden</li> <li>• 2 Busparkplätze außerhalb der Altstadt</li> <li>• Keine genaue Ermittlung der Stellplatzanzahl möglich</li> <li>• 7 E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Parkplätze am Rand der Altstadt</li> <li>• Keine genaue Ermittlung der Stellplatzanzahl möglich</li> <li>• 1 E-Ladestation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 größere, öffentliche Parkplätze im Gemeindegebiet</li> <li>• Keine genaue Ermittlung der Stellplatzanzahl möglich</li> <li>• 1 E-Ladestation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Parkplatz (Gartenschau)</li> <li>• Keine genaue Ermittlung der Stellplatzanzahl möglich</li> <li>• 1 E-Ladestation</li> </ul>
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Altmühltal-Radweg, Roman Route Limes, Fränkischer Karpfen Radweg, Romantisches Franken (Ansbacher Weg, Dinkelsbühler Weg, Feuchtwangener Weg, Ansbacher Karpfenweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Altmühltalradweg, Fränkischer Wasser Radweg, Limesradweg, Fränkischer Karpfenradweg, Wieseth Radweg, Feuchtwangener Karpfenrundweg, Fränkisches Seenland, Romantisches Franken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Romantische Straße, Wörnitz-Radweg, Fränkischer Wasserradweg, Romantisches Franken (Dinkelsbühler Fischzüchterroute, Wörnitzweg, Radwanderwege Dinkelsbühl)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Romantische Straße, Fränkischer Karpfen Radweg, Romantisches Franken (Ansbacher Weg, Feuchtwangener Karpfenrundweg, Fränkischer Wasser Radweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Altmühltal-Radweg, Roman Route Limes, Fränkischer Karpfen Radweg, Romantisches Franken (Ansbacher Karpfenweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Fränkischer Karpfen Radweg, Radweg für Genießer, Erlebnisradweg Hohenzollern, Heilsbronner Karpfenradweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integriert im Radwegenetz des Landkreis Ansbach</li> <li>• Anbindung an (Fern-)Radwege: Wörnitz-Radweg, Wörnitz-Alt-mühl-Radweg, Fränkischer Wasser Radweg, Fremdenverkehrsverband Hesselberg Romantisches Franken</li> </ul>



	Stadt Herrieden	Markt Bechhofen	Große Kreisstadt Dinkelsbühl	Stadt Feuchtwangen	Stadt Leutershausen	Gemeinde Neuendettelsau	Stadt Wassertrüdingen
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Bahnhof, somit keine Zuganbindung</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)</li> <li>Busbahnhof</li> <li>5 Regionalbuslinien, u.a. nach: Erlach, Brunst, Leutershausen, Ansbach, Colmberg, Bechhofen, Feuchtwangen, Wieseth, Dentlein a.F.</li> <li>Kein Stadtbus</li> <li>Anrufsammeltaxi (AST) abends, Bedienungsgebiet Ansbach</li> <li>Mitglied bei Mitfahrzentrale der Stadt Ansbach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kein Bahnhof, somit keine Zuganbindung</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)</li> <li>Kein Busbahnhof</li> <li>6 Regionalbuslinien, u.a. nach: Ansbach, Burgoberbach, Großenried, Arberg, Was-sertrüdingen, Gunzenhausen, Feuchtwangen, Herrieden, Wieseth, Dentlein a.F.</li> <li>Kein Ortsbus</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Heilsbronn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung Bahnverkehr 1985; eventuelle Reaktivierung (frühestens 2022) möglich</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), FahrBus Ostalb</li> <li>Busbahnhof</li> <li>10 Regionalbuslinien (VGN), u.a. nach: Ansbach, Feuchtwangen, Dombühl, Rothenburg o.d.T., Burk, Wittelshofen, Wassertrüdingen, Nördlingen, Mönchsroth</li> <li>6 Regionalbuslinien (FB Ostalb), u.a. nach: Ellwangen, Crailsheim, Fichtenau</li> <li>Romantische-Straßen-Bus (Apr.-Okt. 3x/Woche): Frankfurt / Main - Würzburg - Rothenburg o.d.T. - Augsburg / Füssen - München</li> <li>1 Stadtbuslinie</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Dombühl - Schnelldorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung Bahnverkehr 1985; eventuelle Reaktivierung (frühestens 2022) möglich</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR)</li> <li>Busbahnhof</li> <li>12 Regionalbuslinien (VGN), u.a. nach: Ansbach, Bechhofen, Herrieden, Dinkelsbühl, Rothenburg o.d.T., Schnelldorf, Wieseth, Dürrwangen, Dentlein a.F., Burk, Heiligenkreuz, Larrieden, Zumhaus, Breitenau, Hilpertsweiler, Wilburgstetten, Nördlingen</li> <li>1 Regionalbuslinie (VDR), u.a. nach: Dinkelsbühl, Nördlingen</li> <li>3 Stadtbuslinien</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Dombühl - Schnelldorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhof in Leutershausen-Wiedersbach</li> <li>Zuganbindung (RE) nach Nürnberg, Stuttgart, Crailsheim</li> <li>S-Bahnanbindung nach Nürnberg, Dombühl</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)</li> <li>Kein Busbahnhof</li> <li>4 Regionalbuslinien, u.a. nach: Ansbach, Dombühl, Buch am Wald, Schillingsfürst, Erlach, Brunst, Herrieden, Colmberg</li> <li>Kein Stadtbus</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Ansbach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zuganbindung (RB) nach Windsbach, Wicklesgreuth (möglicher Umstieg zu S-Bahn, RE, nach Dombühl, Nürnberg, Stuttgart, Crailsheim)</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)</li> <li>Busbahnhof (Schulzentrum)</li> <li>6 Regionalbuslinien, u.a. nach: Ansbach, Lichtenau, Heilsbronn, Merkendorf, Windsbach, Nürnberg, Stein, Rohr / Roßtal, Frankendorf, Weihenzell, Großhaslach, Dietershofen, Großhabersdorf</li> <li>Kein Ortsbus</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Heilsbronn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung Bahnverkehr 1985; zeitweilige Reaktivierung (zw. 25.5.-8.10. 2019) für Wochenendbetrieb der Bahnstrecke Nördlingen - Gunzenhausen zur Landesgartenschau</li> <li>Reaktivierung teilweise für Personennahverkehr in Planung</li> <li>Mitglied im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (VDR)</li> <li>Kein Busbahnhof</li> <li>6 Regionalbuslinien (1 nur Schulbus) (VGN), u.a. nach: Ansbach, Bechhofen, Dinkelsbühl, Wittelshofen, Gunzenhausen, Heidenheim</li> <li>1 Regionalbuslinie (VDR), u.a. nach: Oettingen, Nördlingen</li> <li>Kein Stadtbus</li> <li>AST abends, Bedienungsgebiet Wassertrüdingen</li> </ul>




	Stadt Herrieden	Markt Bechhofen	Große Kreisstadt Dinkelsbühl	Stadt Feuchtwangen	Stadt Leutershausen	Gemeinde Neuendettelsau	Stadt Wassertrüdingen
Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 7.770 EW</li> <li>• Prognose 2034: 7.720 EW (-0,64%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 5.870 EW</li> <li>• Prognose 2034: 5.870 EW (±0%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 11.790 EW</li> <li>• Prognose 2034: 12.170 EW (+3,22%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 12.400 EW</li> <li>• Prognose 2034: 12.220 EW (-1,45%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 5.380 EW</li> <li>• Prognose 2034: 5.130 EW (-4,65%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 7.820 EW</li> <li>• Prognose 2034: 8.070 EW (+1,20%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 2019: 6.040 EW</li> <li>• Prognose 2034: 6.110 EW (+1,16%)</li> </ul>




ANLAGE 3: ZÄHLSTELLENPLAN

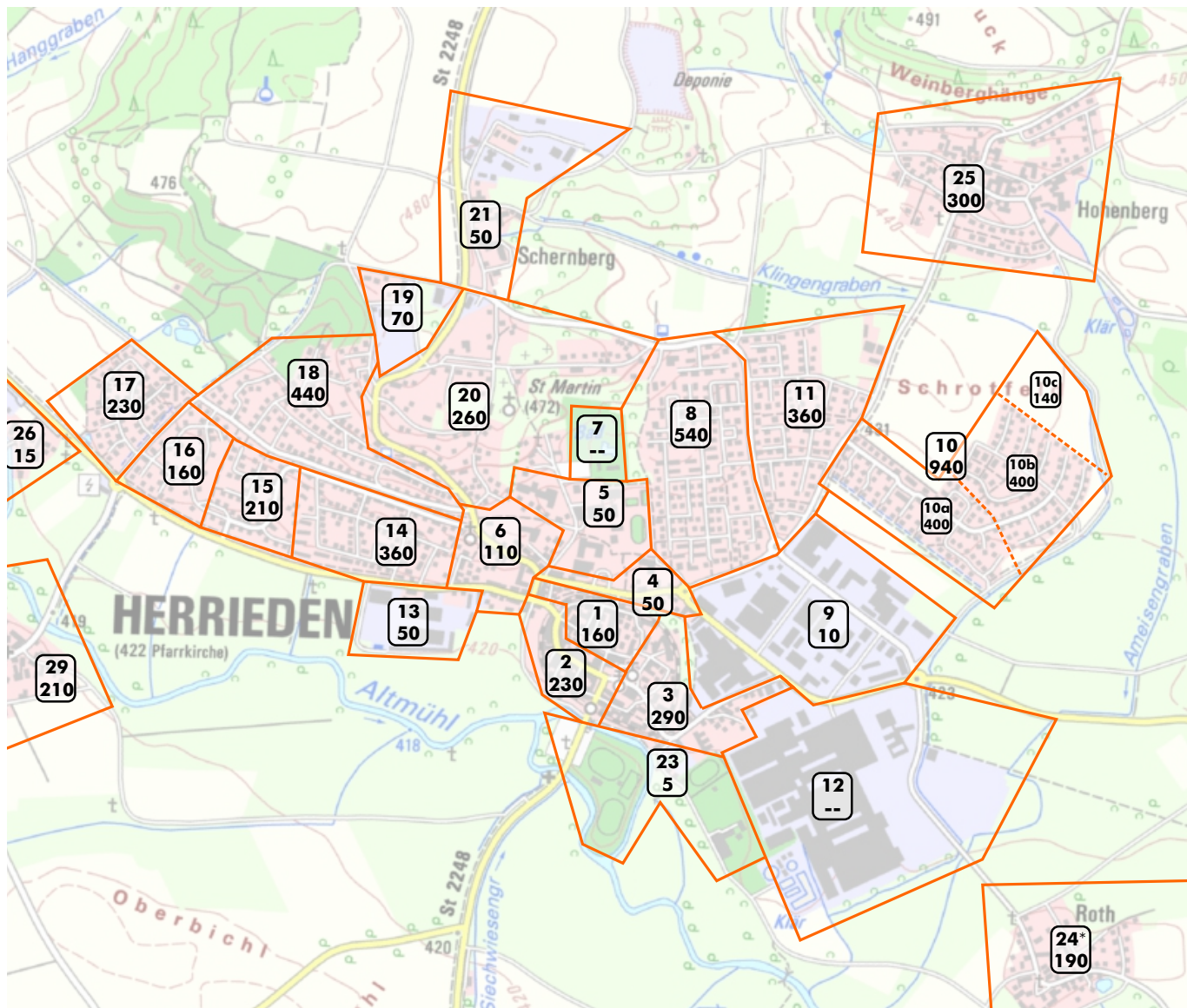


 Knotenstromzählungen  
 K1 - K17  
 Verkehrsbefragung  
 B1 - B6

Zählpersonalbedarf:  
 2er Team (5 x 2 = 10)  
 3er Team (13 x 3 = 39)  
 4er Team (6 x 4 = 24)  
 73

 Parkplatzzählungen  
 ca. 6 Zähler

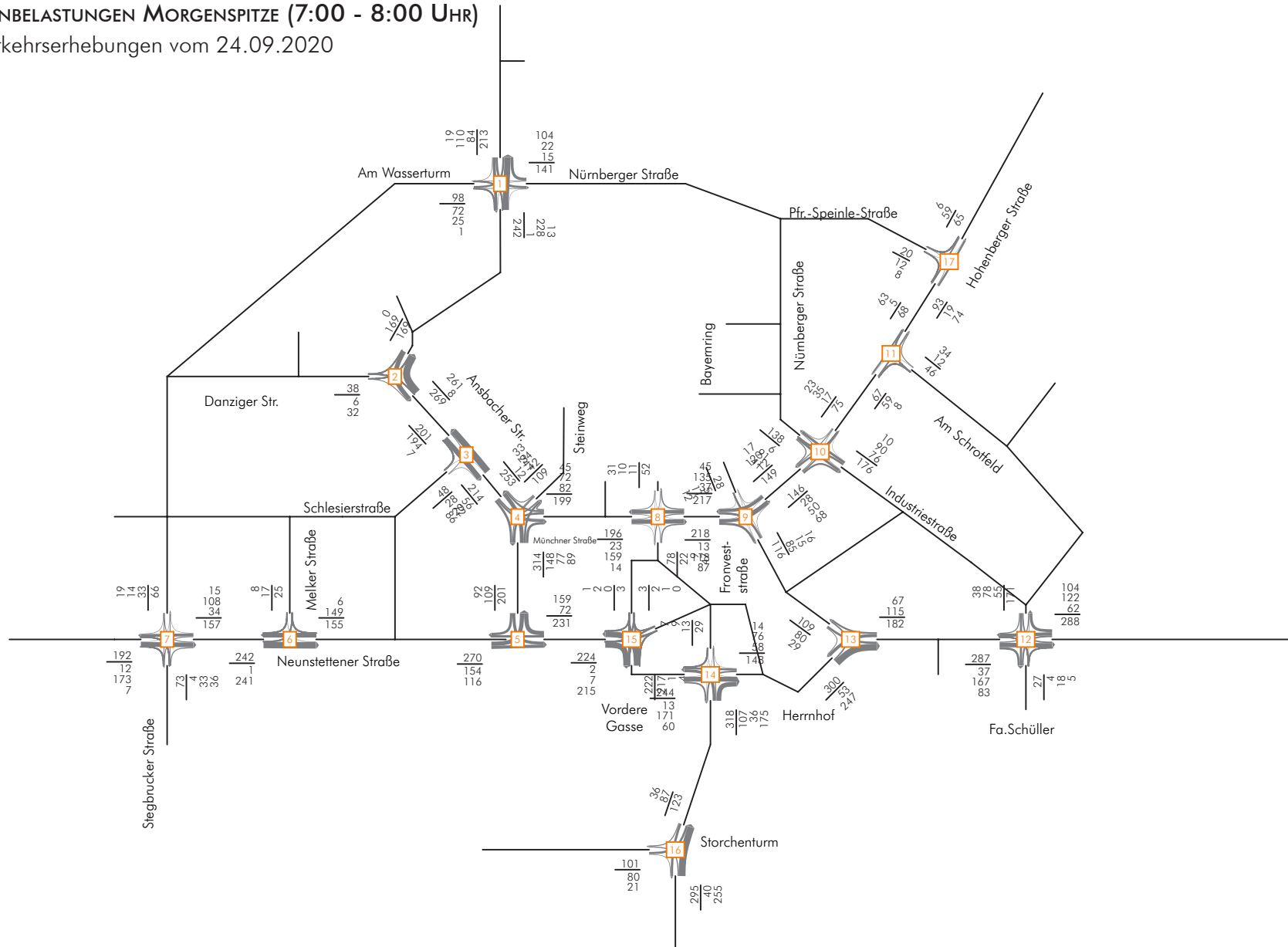
ANLAGE 4: VERKEHRZELLENPLAN



Nr.	Zellenname	Einwohner
1	Altstadt Nord	160
2	Altstadt Mitte	230
3	Altstadt Ost	290
4	Münchener Straße	50
5	Schulzentrum	50
6	Ansbacher Straße Süd	110
7	Freibad, Hallenbad	-
8	Bayernring	540
9	Industriestraße	10
10	Schrotfeld 1-3	840
11	Pfr.-Speinle-Straße	360
12	Küchen Schüller	-
13	Neunstettener Straße	50
14	Sudetenstraße	360
15	Melker Straße	210
16	Dombühler Straße	160
17	Auracher Straße	230
18	Königsberger Straße	440
19	Burgfeld	70
20	Ansbacher Straße	260
21	Schernberg	50
23	Altmühlwiesn	5
24	* Roth mit Leutenbuch	190
25	Hohenberg	300
26	Mühlbruck	15
27	Regmannsdorf	30
28	Esbach, Steinbach	90
29	Stegbruck, Stadel	210
30	Neunstetten	790
31	Elbersroth, Sickersdorf	440
32	Birkach	200
33	Oberschönbronn, Lattenbuch, Limbach	340
34	Rauenzell, Velden	770
35	Leiblbach, Heuberg	310
36	Rös, Seebrohn	120
37	Lammelbach, Winn	130

### ANLAGE 5.1: KNOTENBELASTUNGEN MORGENSPITZE (7:00 - 8:00 UHR)

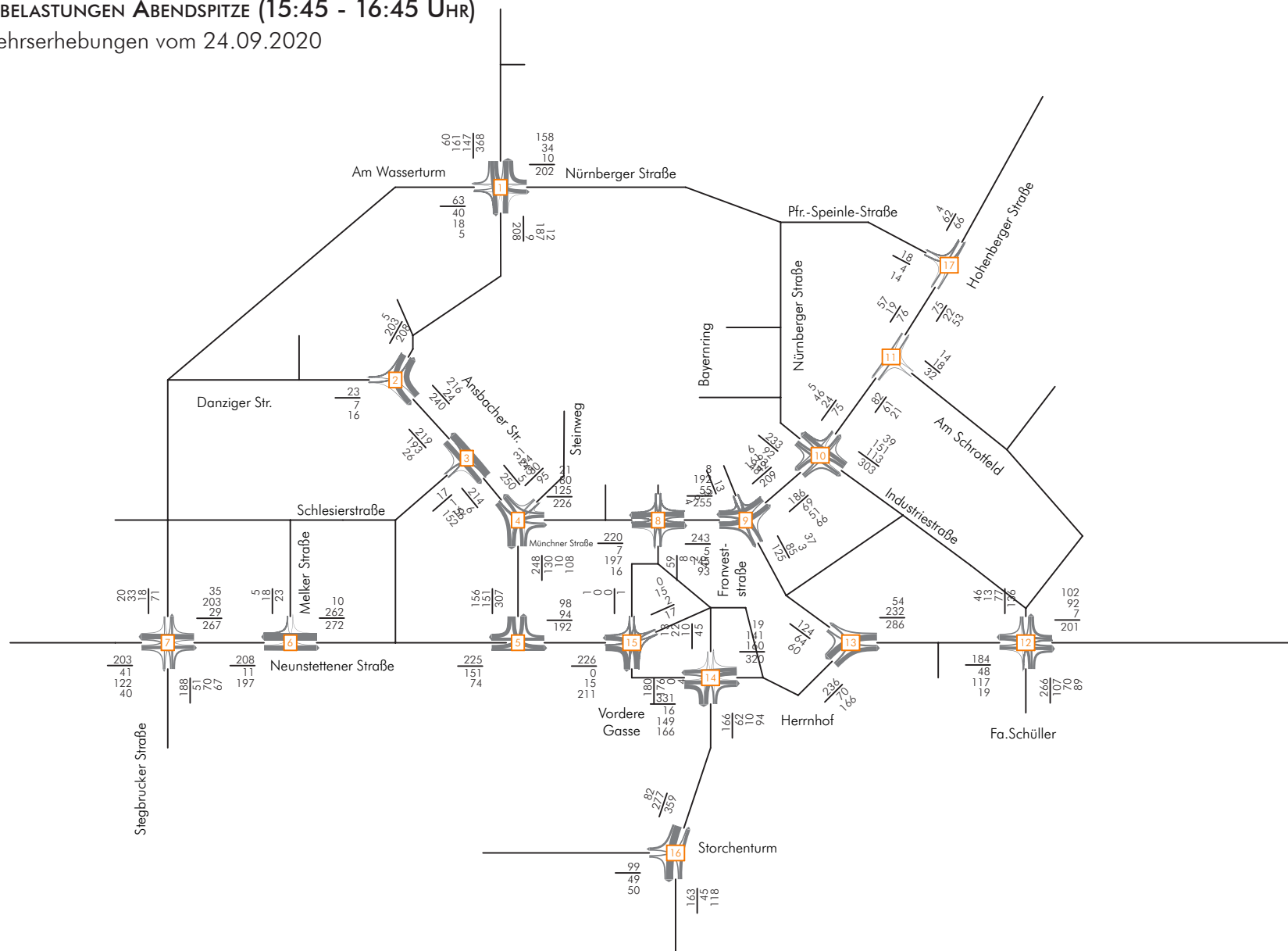
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020





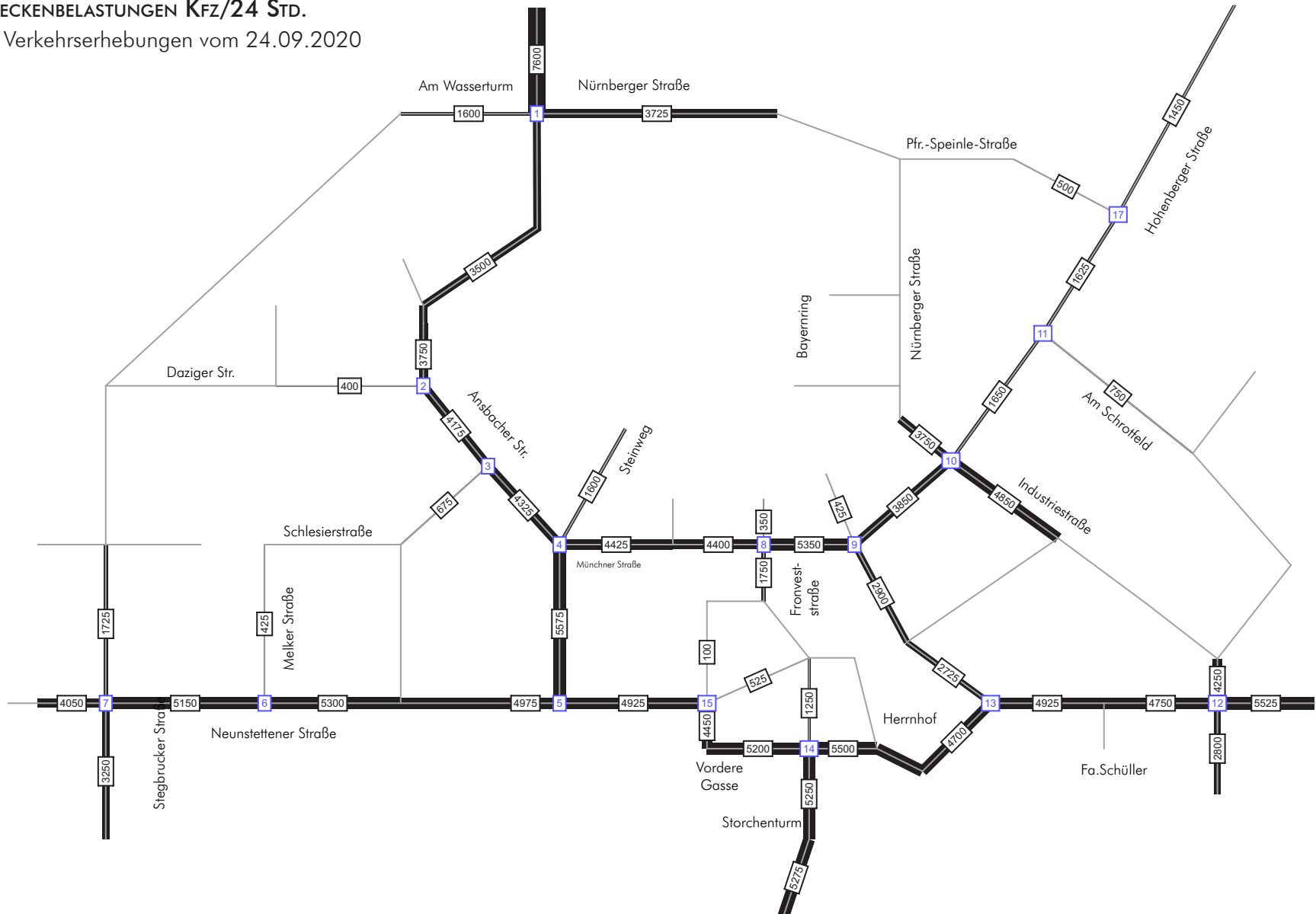
### ANLAGE 5.3: KNOTENBELASTUNGEN ABENDSPITZE (15:45 - 16:45 UHR)

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



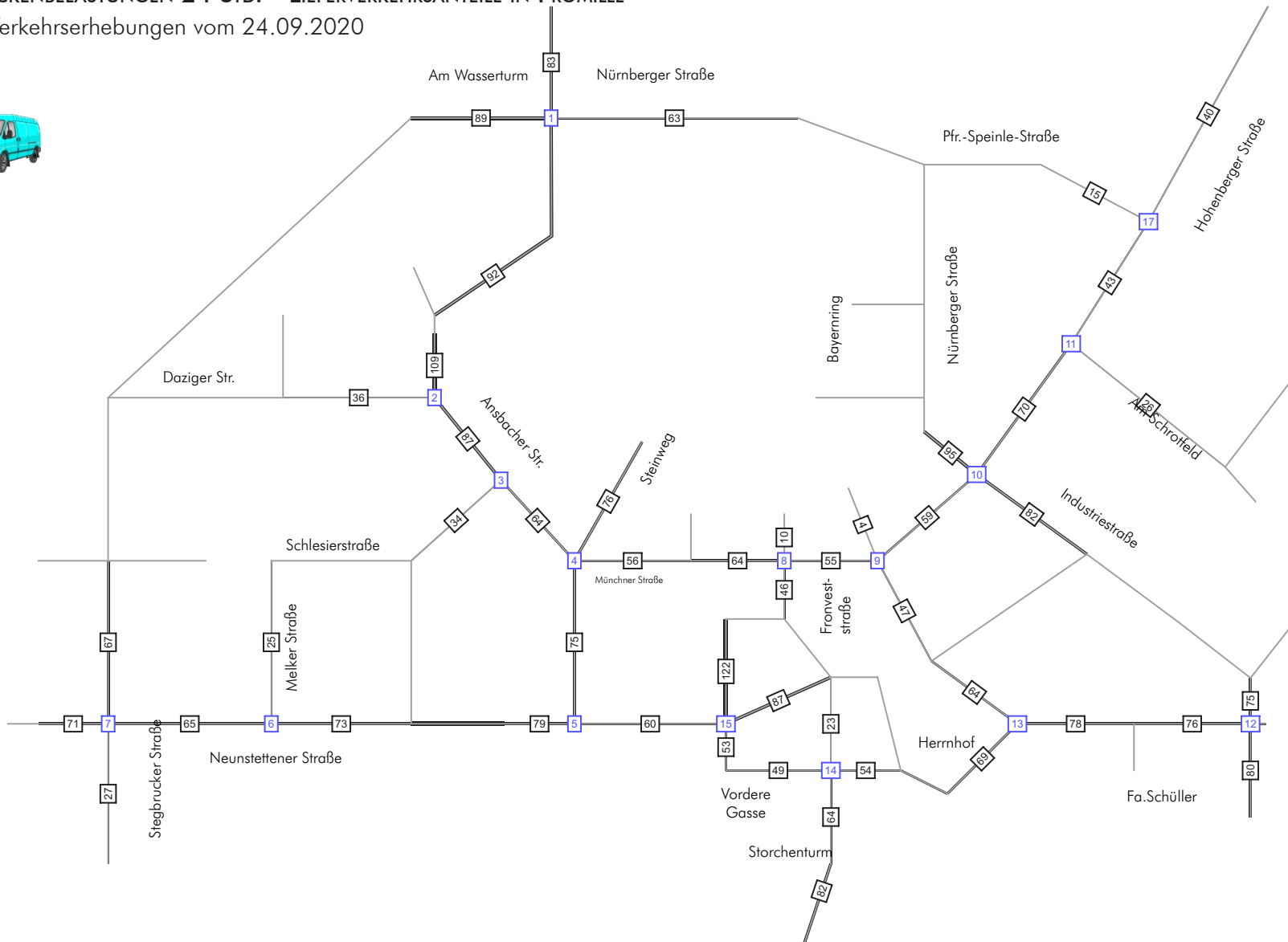
**ANLAGE 6.1: STRECKENBELASTUNGEN KFZ/24 STD.**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



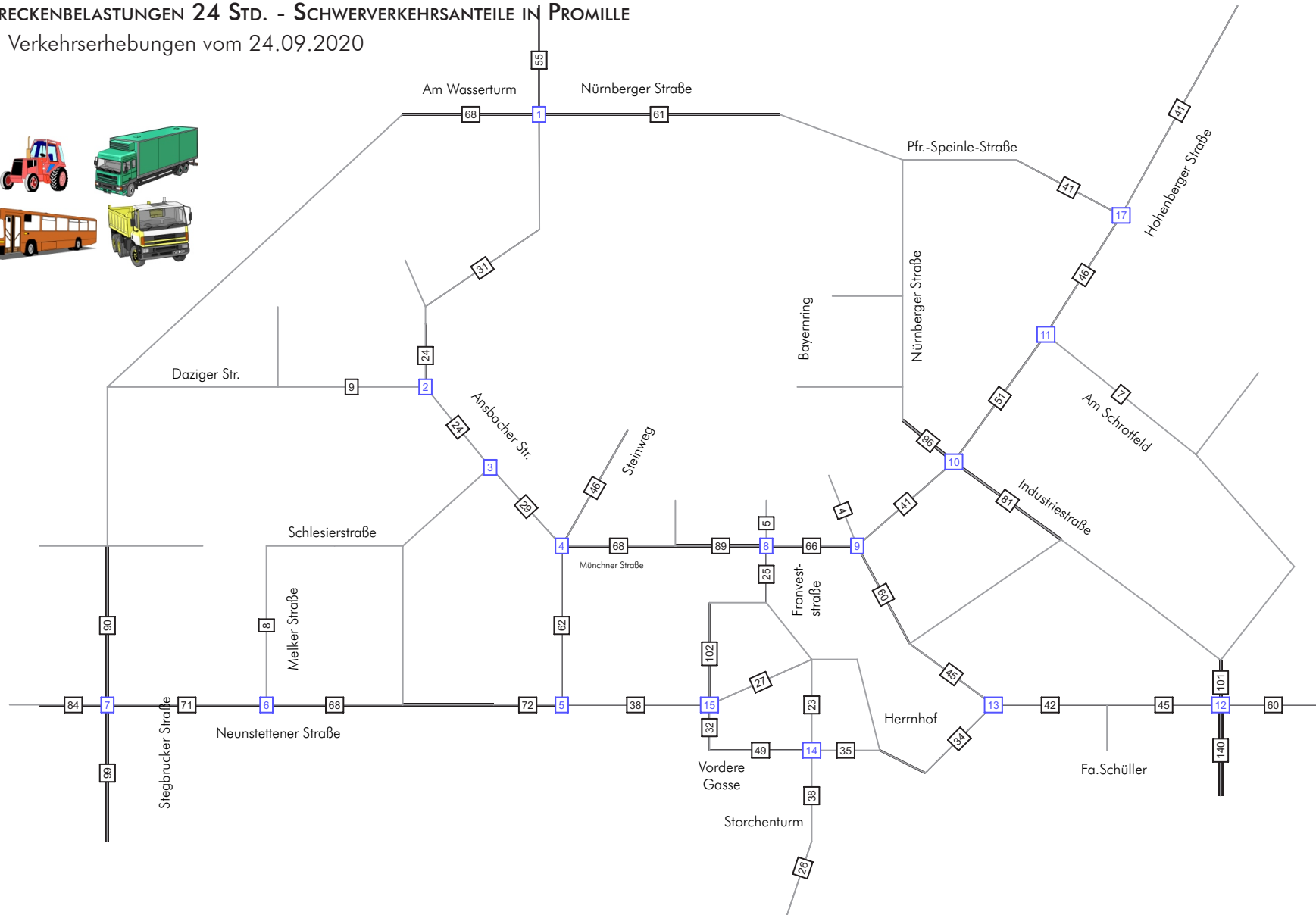
### ANLAGE 6.2: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. - LIEFERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



**ANLAGE 6.3: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. - SCHWERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE**

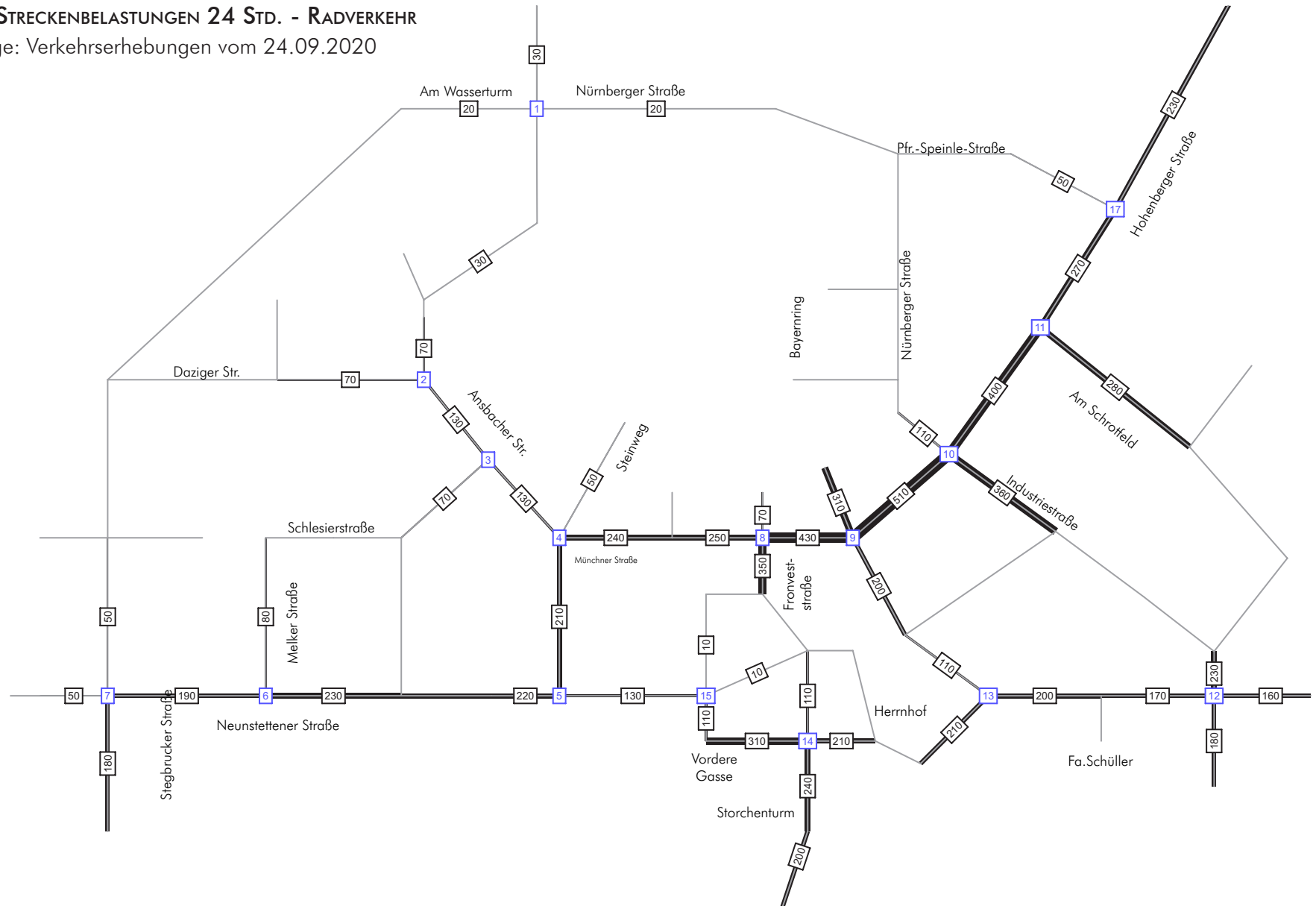
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020





### ANLAGE 6.4: STRECKENBELASTUNGEN 24 STD. - RADVERKEHR

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020



## ANLAGE 7: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER HERRIEDENER BEVÖLKERUNG

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

Verkehrszusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
BV Herrieden	2.295	2.744	4.585	721	7	10.351
ZQV Herrieden	24	90	4.705	931	425	6.175
außerhalb	58	0	508	74	199	839
BV OT-OT	92	104	594	121	17	928
BV OT	554	218	266	79	4	1.121
ZQV Herrieden/OT	425	561	4.217	862	546	6.611
ZQV OT	11	142	4.082	668	313	5.215
<b>GESAMT</b>	<b>3.459</b>	<b>3.858</b>	<b>18.957</b>	<b>3.455</b>	<b>1.511</b>	<b>31.240</b>

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Kfz/24 Std.					
Arbeit, Schule	373	767	3.468	356	789	5.753
Einkaufen, priv. Erled.	667	762	3.875	694	28	6.026
geschäftlich	19	39	554	62	0	674
Freizeit	721	443	1.436	635	26	3.262
jmd. bringen/holen	93	88	1.464	138	0	1.783
nach Hause	1.540	1.708	7.711	1.510	679	13.148
<b>GESAMT</b>	<b>3.413</b>	<b>3.807</b>	<b>18.508</b>	<b>3.395</b>	<b>1.522</b>	<b>30.645</b>

BV = Binnenverkehr

ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)

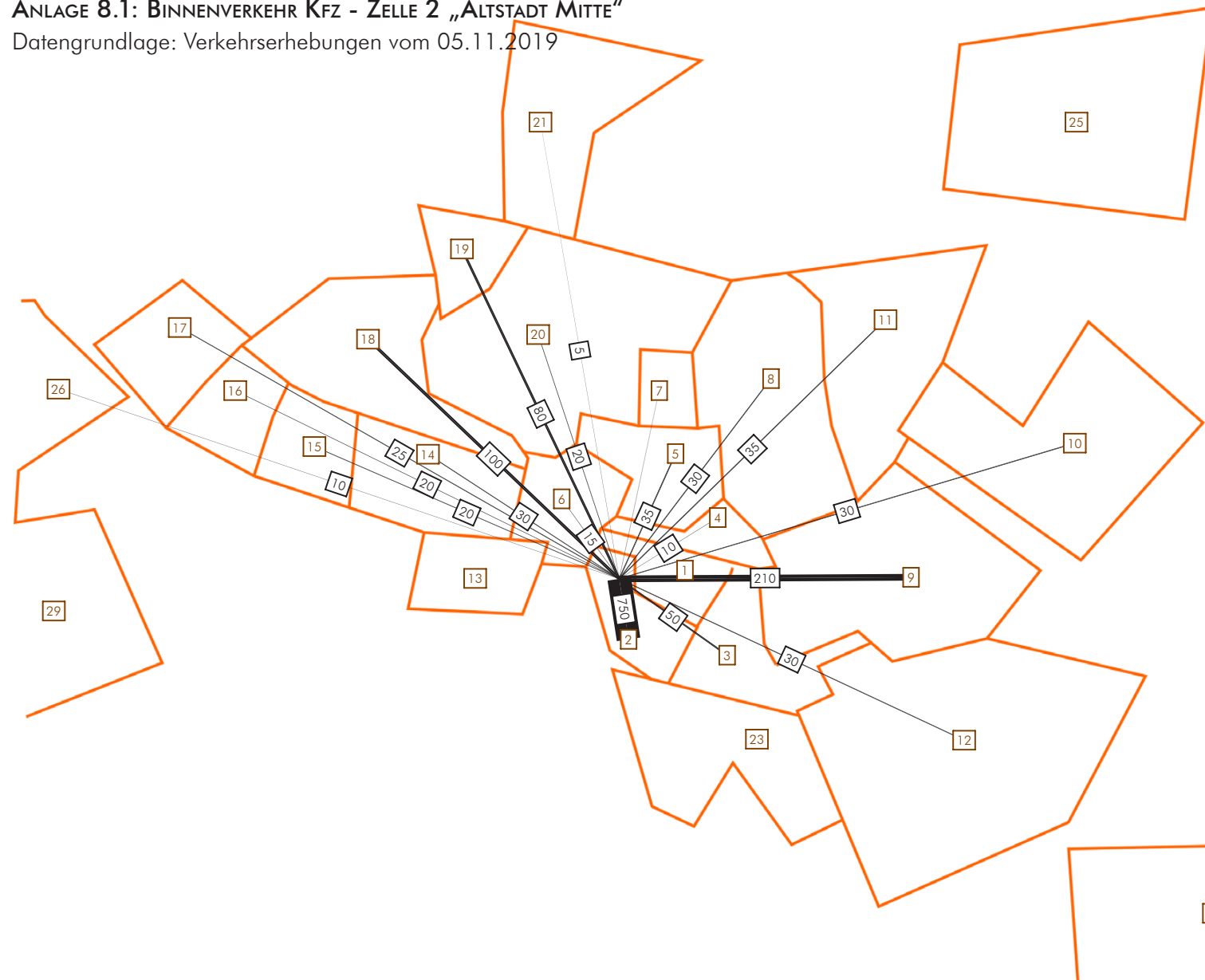
OT = Ortsteile

BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen

BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

**ANLAGE 8.1: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 2 „ALTSTADT MITTE“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

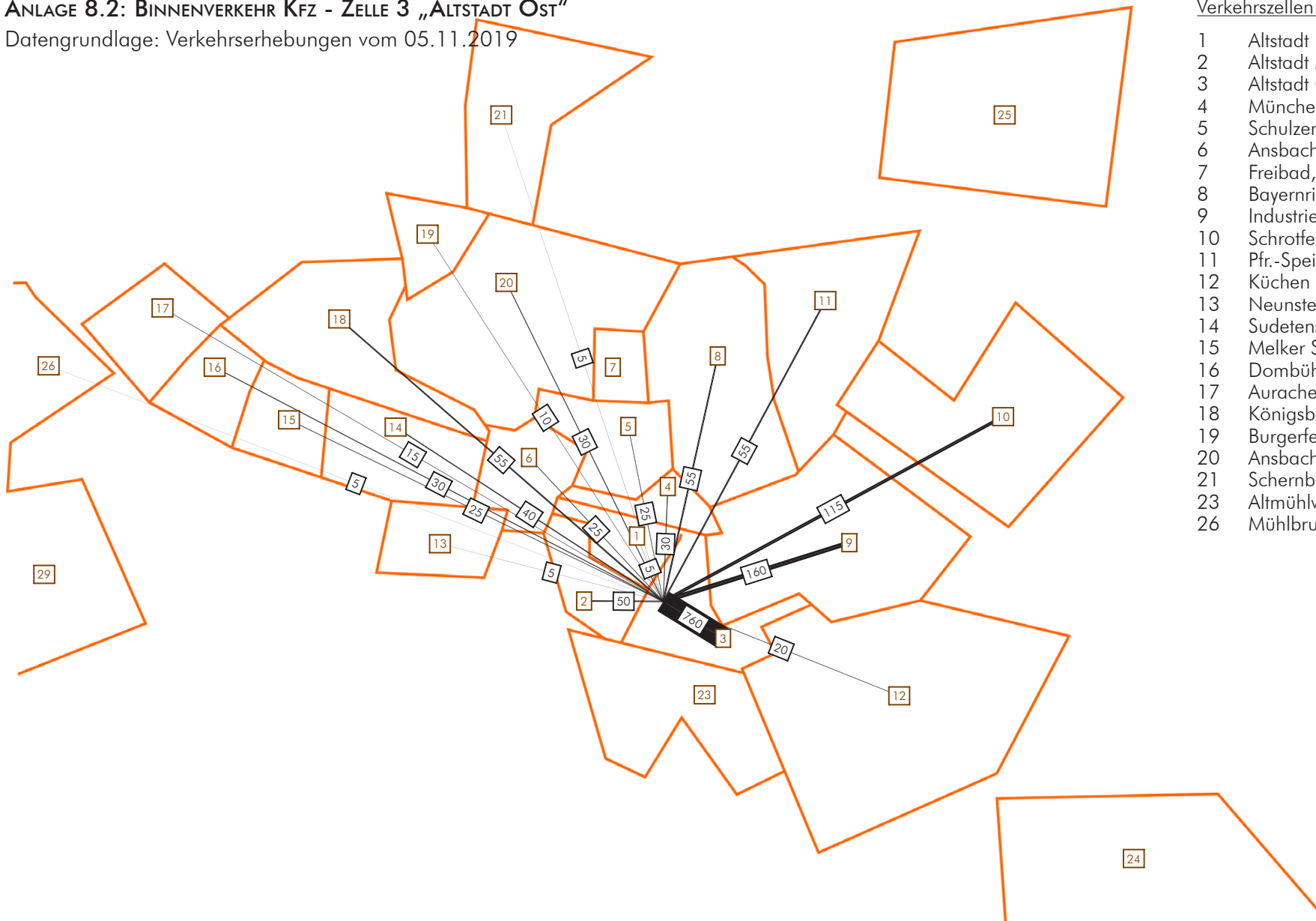


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schroffeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 8.2: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 3 „ALTSTADT OST“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

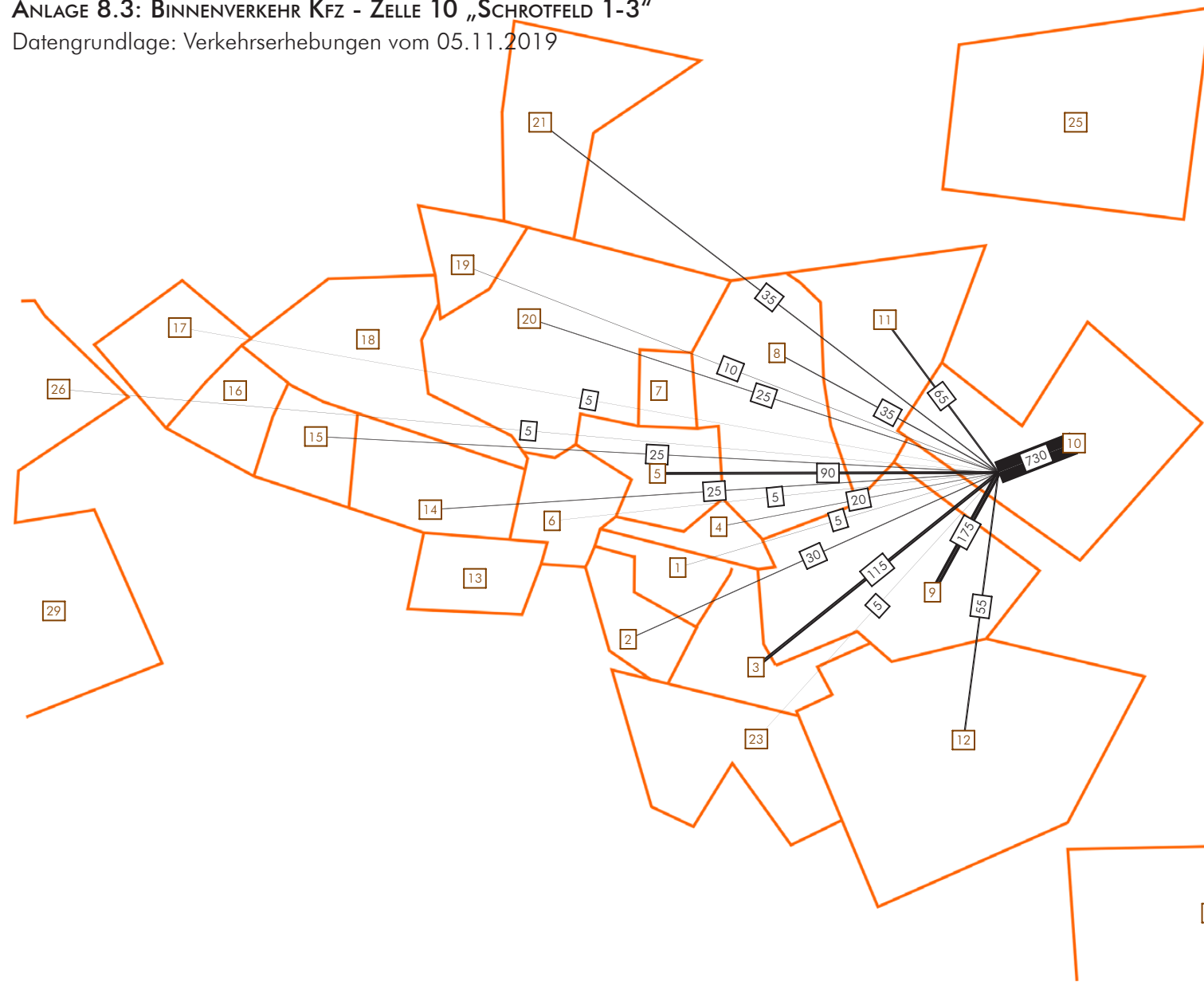


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrotfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 8.3: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 10 „SCHROTFELD 1-3“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

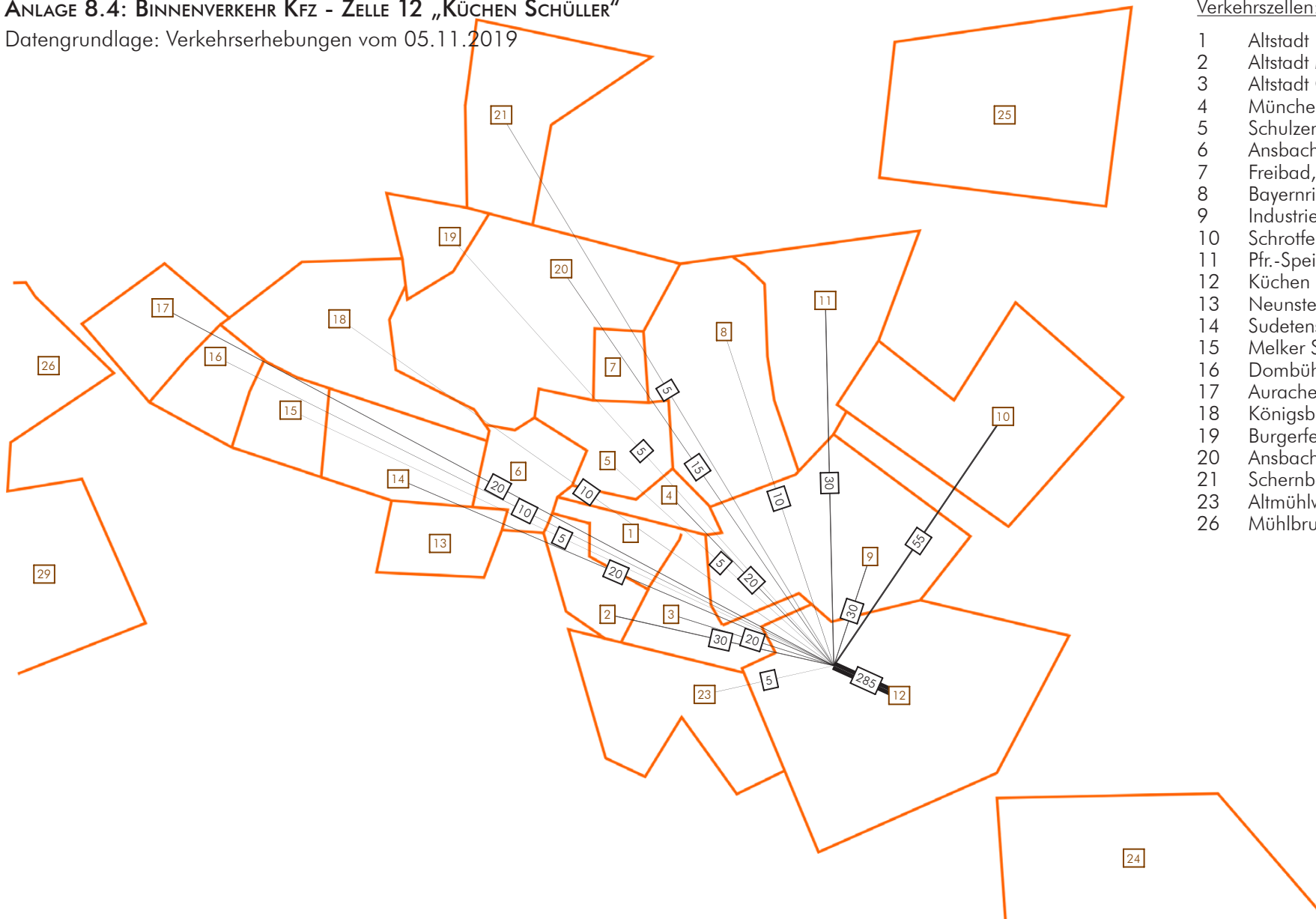


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrotfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 8.4: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 12 „KÜCHEN SCHÜLLER“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

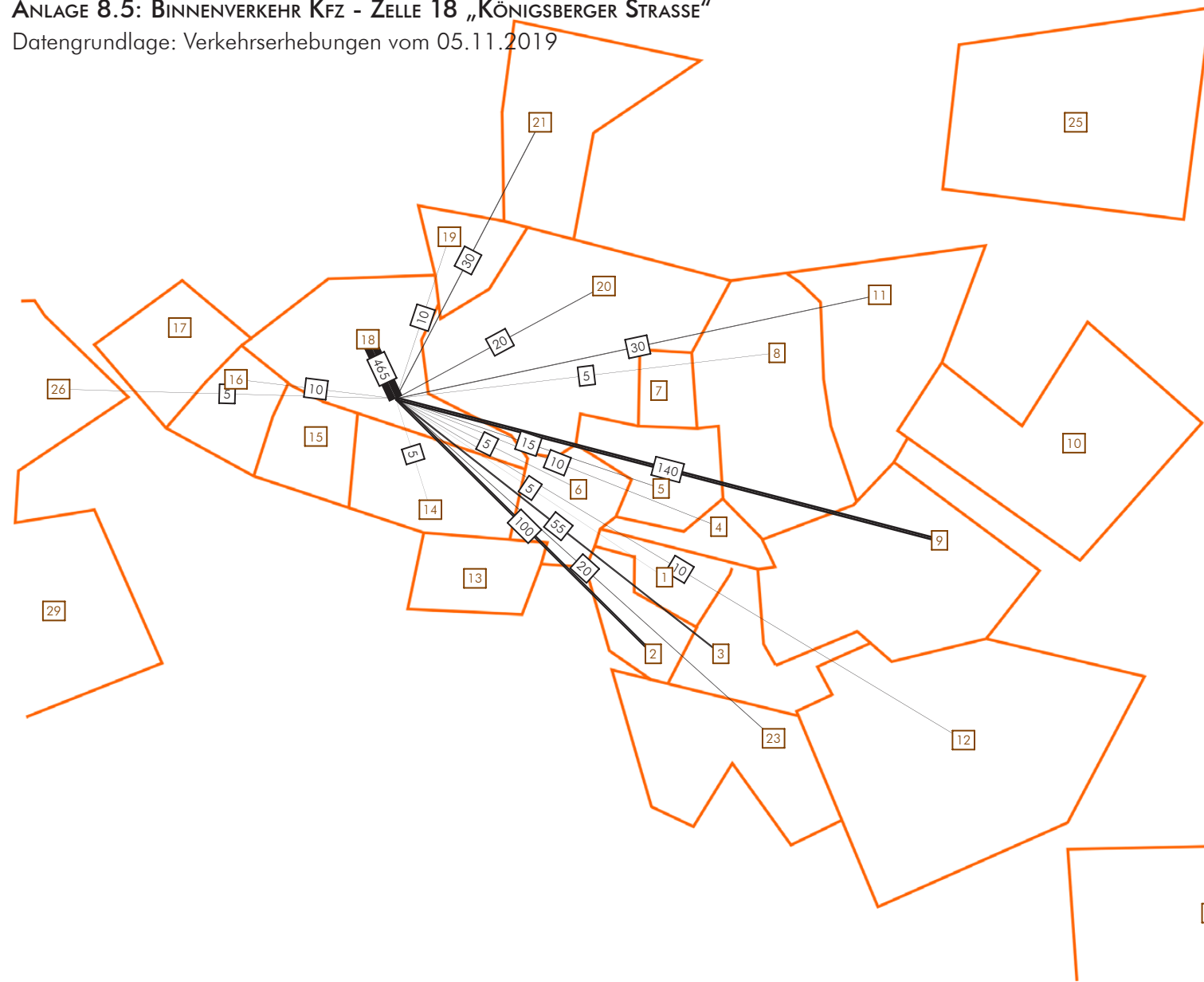


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrottfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 8.5: BINNENVERKEHR KFZ - ZELLE 18 „KÖNIGSBERGER STRASSE“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

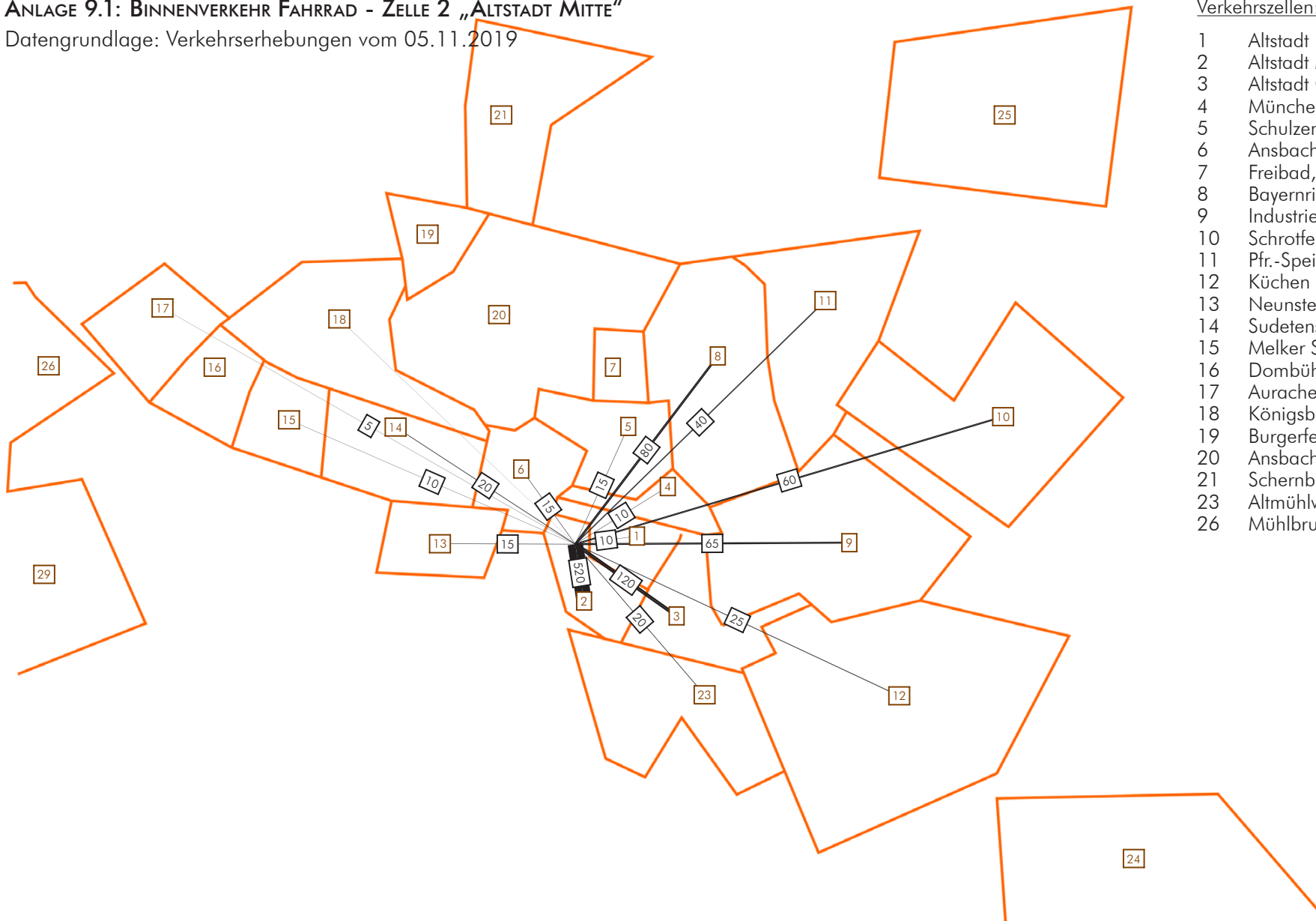


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schroffeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 9.1: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 2 „ALTSTADT MITTE“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019



Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrottfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

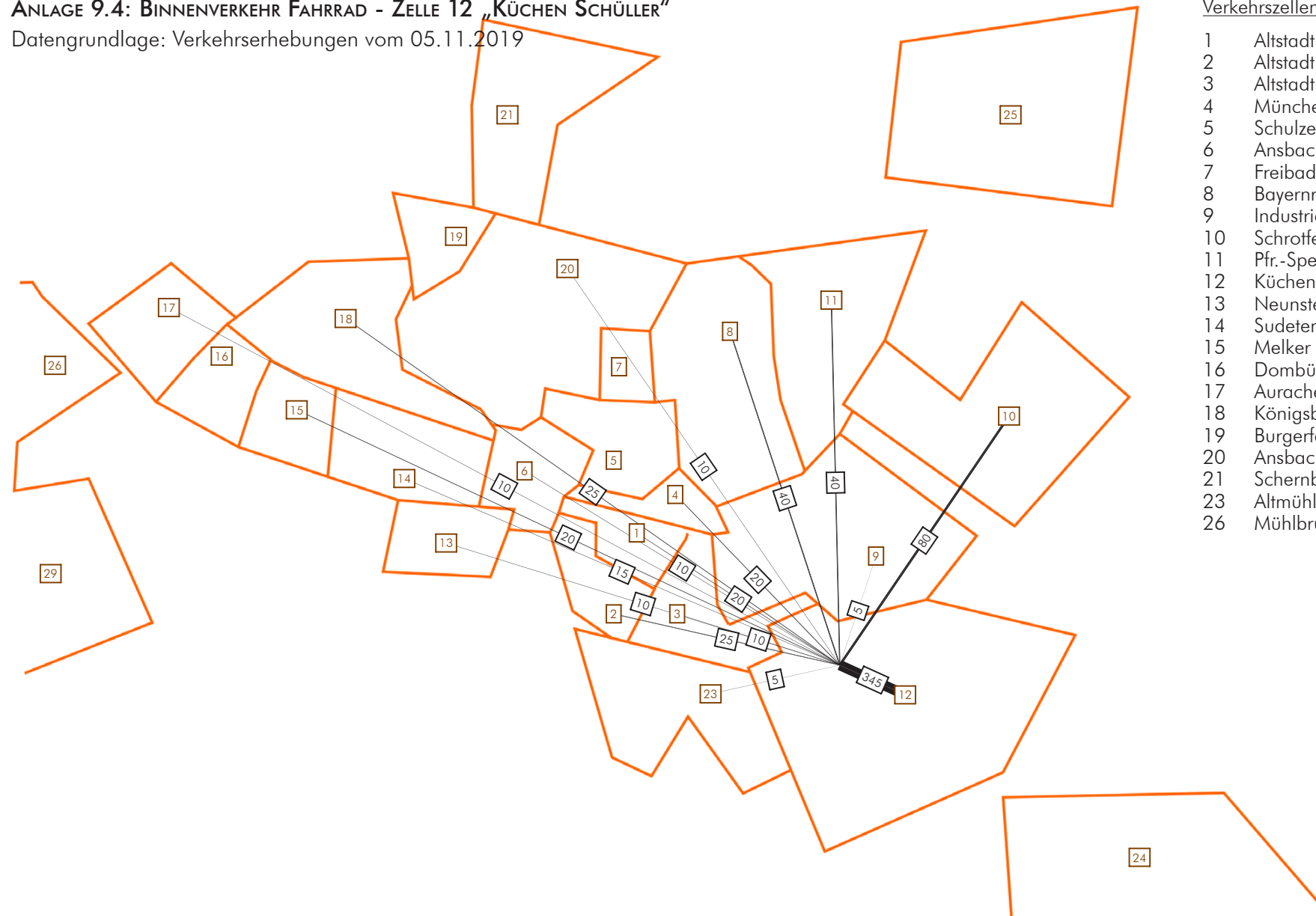






**ANLAGE 9.4: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 12 „KÜCHEN SCHÜLLER“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019

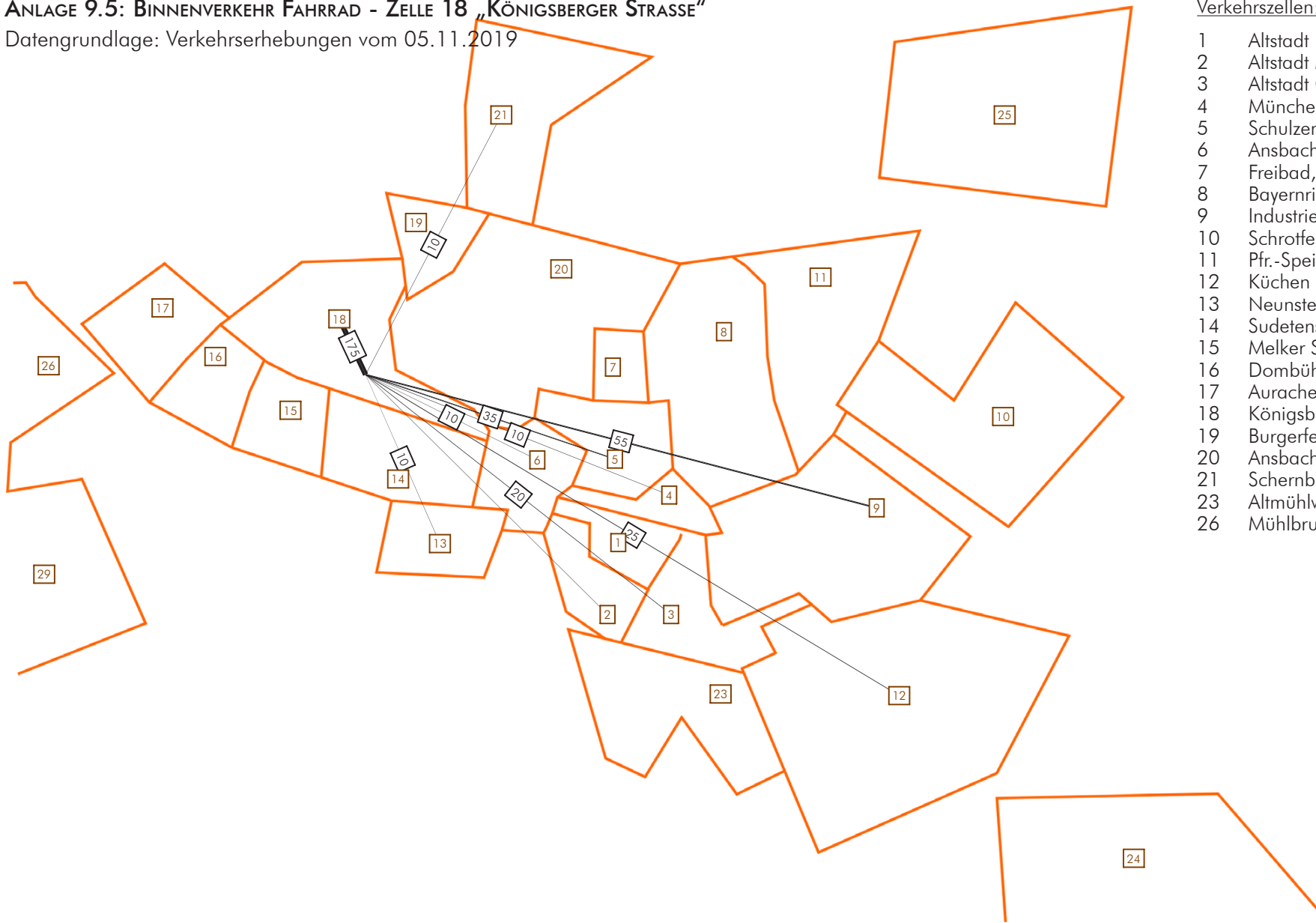


Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schroffeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

**ANLAGE 9.5: BINNENVERKEHR FAHRRAD - ZELLE 18 „KÖNIGSBERGER STRASSE“**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 05.11.2019



Verkehrszellen:

- 1 Altstadt Nord
- 2 Altstadt Mitte
- 3 Altstadt Ost
- 4 Münchener Straße
- 5 Schulzentrum
- 6 Ansbacher Straße Süd
- 7 Freibad, Hallenbad
- 8 Bayernring
- 9 Industriestraße
- 10 Schrottfeld 1-3
- 11 Pfr.-Speinle-Straße
- 12 Küchen Schüller
- 13 Neunstettener Straße
- 14 Sudetenstraße
- 15 Melker Straße
- 16 Dombühler Straße
- 17 Auracher Straße
- 18 Königsberger Straße
- 19 Bürgerfeld
- 20 Ansbacher Straße
- 21 Schernberg
- 23 Altmühlwiesen
- 26 Mühlbruck

## ANLAGE 10: ZITATE DER HERRIEDENER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 05.11.2019

### Problemthemen fließender Verkehr

**Hohe Verkehrsbelastung/ Stau/  
Durchgangsverkehr**

**Lkw-Belastung**

- Hoher Durchgangsverkehr von Bewohnern der Siedlung am Schrotfeld mangels Zufahrtalternativen
- Verkehrsprobleme temporär bei Schichtwechsel der großen Firmen
- Schichtende bei Schüller Staus am Storchentor
- Durchgangsverkehr zunehmend auf Anwohner Straßen
- Die Müllabfuhr sollte nicht zu den Hauptverkehrszeiten durch das Storchentor fahren
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch längere Einkaufs- und Versorgungswege, besser Bringdienste für ältere Leute oder ein Supermarkt im Westen

**Gefährlich/ Chaotisch**

**Gefährliche Knotenpunkte**

- Erweiterung Schüller bringt viel Verkehr
- Verbindungsstraße Ansbach Herrieden Freitagmittag kein Durchkommen
- Pfarrer-Speinkle-Straße war früher eine ruhige Straße, alles vorbei
- Abknickende Vorfahrt in Stegbruck schlechter als die frühere Lösung
- Situation am Schrotfeld wird katastrophal mit der Neubebauung
- Unübersichtlicher Marktplatz vom Storchentor kommend beim Linksabbiegen
- Linksabbieger von der Hohenberger und Nürnberger Straße in die Pfarrer-Speinkle-Straße schneiden regelmäßig die Fahrbahn
- Abbiege Situation von der Industriestraße zum Schrotfeld
- Totale Fehlplanung Marktplatz Kreuzung Einfahrt zur Hinteren Gasse

**Zu schmale Straße**

- Betonblöcke bei Sparkasse verengen die Straße, kein Gefühl beim Vorbeifahren für die Nähe da die Blöcke zu niedrig sind

**Zu hohe Geschwindigkeit/  
Rücksichtslos**

- Die immer größeren Traktoren fahren viel zu schnell an unserem Grundstück vorbei, mit immer jüngeren Fahrern und gefährden damit unsere Kinder
- Auf der Strecke vom Marktplatz zum Storchenturm geben viele Autofahrer so richtig Gas, viel zu gefährlich

**Fehlende Ampel/ ungünstige  
Ampelschaltung**

- Ampel an der Stiftsbasilika wird kaum beachtet, auch in der Münchner Straße nicht

**Schlechte Oberfläche**

- Fahrbahnunebenheiten von Ansbach nach Herrieden in Regmannsdorf

**Sonstiges**

- Die Radarüberwachung der eigenen Bürger durch geldgierige Firmen ist geschmacklos
- Wir brauchen keine Antriebswende, sondern eine Verkehrswende
- Beleuchtung des Kreisverkehrs Rauenzell wegen der Orientierung von Insekten abschalten

## Vorschläge fließender Verkehr

**Umgehung/ Verkehrsführung  
verbessern/ ändern  
Straßen verbreitern**

- Die gesperrte Straße am Schrotfeld vorbei in Richtung Hohenberg soll geöffnet werden
- Torwärterhaus wegreißen und die Straße verbreitern
- Umgehung für das Storchentor
- Ortsumgehung von Leiblbach am Küchenwerk Schüller vorbei und an Hohenberg vorbei unter der A6 zum Kreisel bis Elperstorfer Gewerbegebiet
- Umgehung vom Wasserturm über Regmannsdorf bauen
- Bitte keine irrsinnige Umgehungsstraße bauen
- Umgehung von Herrieden im Süden ab dem Kreisverkehr Rauenzell bis Stegbruck
- Lkw-Verkehr verlagern in Richtung Autobahn
- Schüller-Verkehr anders lenken

### Verkehrsberuhigung/ Tempolimit

- Tempo 100 vom Ortsschild bis zum Kreisverkehr Richtung Neunstetten ist viel zu hoch, wir wollen Tempo 50
- Altstadt einschließlich Bahnhofstraße Münchener Straße generell Tempo 30
- Drastische Verlangsamung von Marktplatz
- Shared space mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer in der Altstadt
- An der Neunstettener Straße bitte das Ortsschild zum Wertstoffhof verlegen, wir fallen jedes Mal aus dem Bett wenn Motorräder beschleunigen

### Verkehrsüberwachung/ Durchfahr- verbote/ Geschwindigkeitskontrolle

- Wann wird mehr kontrolliert? Falschparker und Raser
- LKW Verbot in der Innenstadt
- Bitte mehr Verkehrskontrollen in der Altstadt, manche lernen es sonst nie

### Kreisverkehre bauen

- Beim Abbiegen in Elpersdorf Stau, bitte Kreisverkehr

### Sonstiges

- Pfarrgasse Anlieger frei Schild fehlt

## Problemthemen ruhender Verkehr

### Durch parkende Fahrzeuge

- Zu viele Fremdarker in der Hinteren Gasse

### Alles zugeparkt/ „Wildes Parken“ (2. Reihe)

- In der Vorderen Gasse parken vor allem beim Bäcker viele Fahrzeuge völlig chaotisch, für Fußgänger sehr gefährlich
- Viele Autofahrer beachten die Markierungen nicht und damit verlieren wir Stellplätze
- Am Marktplatz wird überall geparkt wie es den Autofahrern gerade gefällt

## Vorschläge ruhender Verkehr

Kostenloses Parken/ Anwohnerparken/  
Dauerparker/E-Autos

- Freies Parken für Elektroautos

## Problemthemen Fuß-/ Radverkehr

Fehlende Fuß- und Radwege

- Kein Gehweg an der Hauptstraße in Roth zur Bushaltestelle
- Sperrung der Wege am Stadtschloss für Radfahrer ist Schildbürgerstreich, es war eine gute Abkürzung
- Radweg nach Rauenzell ist schön, aber die zwei Ecken sind lästig

Gefährliche Fuß-/ Radwege

- Sichtbehinderung durch parkende Autos am Marktplatz
- Gefährliche Straßenquerung für Fußgänger auf dem Weg zwischen Raiffeisenbank und Sparkasse
- Gefahrenstelle auf Radweg von Neunstetten nach Herrieden nach der Autobahnbrücke
- Zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Einkaufen in die Industriestraße macht keinen Spaß
- Man kann ein Kind von Elbersroth nicht mit dem Fahrrad nach Herrieden fahren lassen

## Vorschläge Geh-/ Radwege

Geh, -Radweg bauen/ sanieren/  
verbreitern

- Gehwege verbreitern durch Rasengittersteine
- Direkter Fahrrad- und Gehweg vom Schrofffeld zur Industriestraße
- Kleine Brücke über die Altmühl vom Radweg entlang des Kirchweihplatzes kommend stadteinwärts links für Radfahrer
- Bau eines Radwegenetzes von den südlichen Ortsteilen in den Hauptort

Mehr Sicherheit/ Rücksicht

- Spezielle Wege bauen für Tretroller



**F+R Wege sanieren/ Beleuchtung/  
Beschilderung**

- Beleuchteter Radweg nach Neunstetten wäre schön

## Problemthemen ÖPNV

**Zu wenig Angebote ÖPNV  
(Regionalbus, Stadtbus,  
Wochenende)**

- Die Linienbusse nach Feuchtwangen sind endlos unterwegs, Zumutung für die Schüler
- Der letzte Bus von Ansbach um kurz nach 19 Uhr, man kann nicht mit dem Bus ins Kino fahren
- So gut wie kein Busverkehr am Wochenende auch nicht nach Ansbach

**Schulbusverkehr**

- Elterntaxis der Fünftklässler aufgrund nicht mehr kostenlosem Schulbus von Hohenberg
- Die Busse für die Grundschule aus den Ortsteilen nach Herrieden brauchen viel zu lange, bis zu 50 Minuten
- Gedränge am Busbahnhof wenn die Schule endet, irgendwann passiert etwas

## Vorschläge ÖPNV

**Direktverbindungen einführen**

- Besserer ÖPNV nach Ansbach, dieser sollte besser bekannt gemacht werden

**Schulbusverkehr**

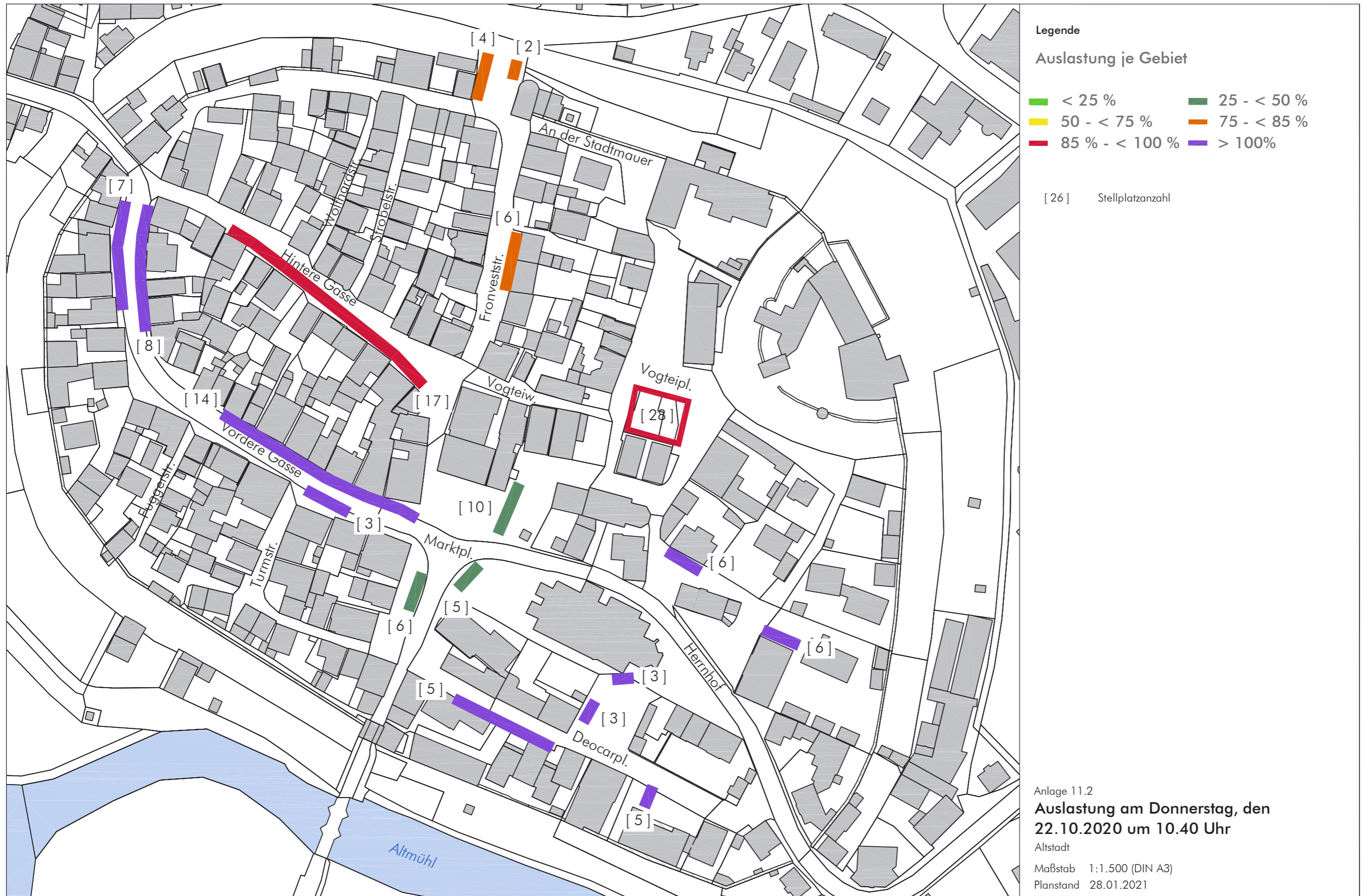
- Schulbusse sollten am ZOB ab 13 Uhr schon und nicht erst ab 13 Uhr 20 Uhr stehen

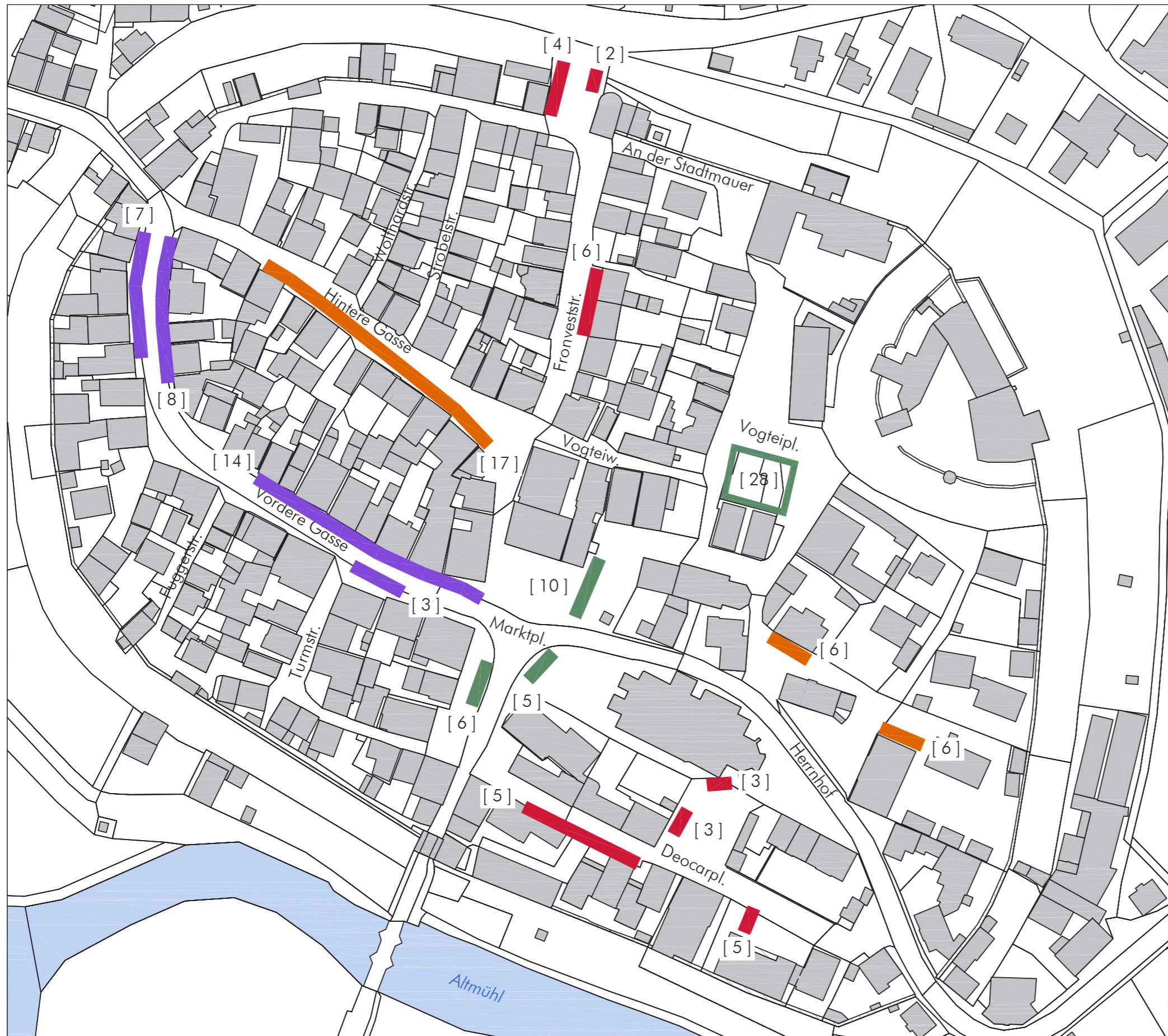
**Mehr ÖPNV Angebote**

- Bürgerbus einrichten
- Bus für Kindergartenkinder









Legende

Auslastung je Gebiet

- < 25 %
- 50 - < 75 %
- 85 % - < 100 %
- 25 - < 50 %
- 75 - < 85 %
- > 100%

[ 26 ] Stellplatzanzahl

Anlage 11.3  
**Auslastung am Donnerstag, den  
 22.10.2020 um 13.00 Uhr**  
 Altstadt  
 Maßstab 1:1.500 (DIN A3)  
 Planstand 28.01.2021

