

GEMEINDE ADELSDORF

VERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT

BESTANDSANALYSE

21. FEBRUAR 2022

AUFTRAGGEBER:

Gemeinde Adelsdorf
Rathausplatz 1
91325 Adelsdorf

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Bestandssituation	2
2.1	Lage im Raum	2
2.2	Verkehrliche Erschließung – Kfz-Verkehr	2
2.3	Radverkehr.....	3
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	4
2.5	Ruhender Verkehr	5
2.6	Verkehrsentwicklung seit 1995	6
3	Verkehrserhebungen	8
3.1	Grundlagen	8
3.1.1	Methodik.....	8
3.1.2	Zählstellen.....	8
3.1.3	Verkehrszellen	8
3.2	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	8
3.2.1	Knotenstromzählungen	8
3.2.2	Verkehrsbefragungen.....	13
3.2.3	Haushaltsbefragung	17
3.2.4	Corona-Zusatzfragen	48
4	Stärken- und Schwächeanalyse	54

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Neubaugebiet „Am Reuthsee“ 1

Abbildung 2: Lage Adelsdorfs im Raum.....2

Abbildung 3: Marktplatz - Tempo 30, gesperrt für Schwerverkehr.....3

Abbildung 4: Zebrastreifen als Querungshilfe mit Anschluss an Radwege in der Oesdorfer Straße.....3

Abbildung 5: Beleuchteter Radweg am westlichen Rand der Läusbergsiedlung (im „Grünen“).....4

Abbildung 6: Radwegebeschilderung in der Hauptstraße 4

Abbildung 7: Bushaltstelle am Marktplatz..... 4

Abbildung 8: Mitfahrerbank in Adelsdorf..... 5

Abbildung 9: Parkfläche in der Adelhardsgasse 5

Abbildung 10: E-Ladestation mit gemeindeeigenem Carsharing-Auto..... 6

Abbildung 11: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Adelsdorf von 1995 - 2015..... 6

Abbildung 12: DTV-Zählstellen in und um Adelsdorf 7

Abbildung 13: Tagespegel am K3, Erlanger Straße 9

Abbildung 14: Tagespegel am K3, St2246 Ost..... 9

Abbildung 15: Tagespegel am K3, St2246 Süd..... 10

Abbildung 16: Querschnittsmessung in Neuhaus 10

Abbildung 17: Morgenspitze am K8..... 11

Abbildung 18: Mittagsspitze am K5 11

Abbildung 19: Abendsspitze am K9 11

Abbildung 20: Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr 13

Abbildung 21: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten..... 14

Abbildung 22: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen 15

Abbildung 23: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten 16

Abbildung 24: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen 17

Abbildung 25: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen 17

Abbildung 26: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Adelsdorf insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung 18

Abbildung 27: Verteilung der Haushaltstypen 19

Abbildung 28: Verteilung der Haushaltsgößen 19

Abbildung 29: Tätigkeit der Befragten 19

Abbildung 30: Verteilung der Altersgruppen 20

Abbildung 31: Pkw-Besitz der Haushalte 20

Abbildung 32: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen 20

Abbildung 33: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht 21

Abbildung 34: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre 21

Abbildung 35: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht 21

Abbildung 36: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt..... 22

Abbildung 37:	Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt.....	22
Abbildung 38:	Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen	23
Abbildung 39:	Besitz von ÖPNV-Zeitkarten differenziert nach Tätigkeit.....	23
Abbildung 40:	Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen	24
Abbildung 41:	Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen	24
Abbildung 42:	Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen	25
Abbildung 43:	ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen	25
Abbildung 44:	Verkehrszusammensetzung bei ca. 28.850 hochgerechneten Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung	26
Abbildung 45:	Verkehrsmittelwahl bei ca. 28.610 hochgerechneten Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung	26
Abbildung 46:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 28.610 Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung	27
Abbildung 47:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht.....	27
Abbildung 48:	Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp.....	28
Abbildung 49:	Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit.....	28
Abbildung 50:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag	29
Abbildung 51:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht.....	29
Abbildung 52:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter	29
Abbildung 53:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit.....	30
Abbildung 54:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz.....	30
Abbildung 55:	Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung	30
Abbildung 56:	Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel	31
Abbildung 57:	Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung differenziert nach Tageszeit	31
Abbildung 58:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl	32
Abbildung 59:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit	32
Abbildung 60:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“	33
Abbildung 61:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 14 „Oesdorfer Straße“	34
Abbildung 62:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“	35
Abbildung 63:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 14 „Oesdorfer Straße“	36
Abbildung 64:	Binnenverkehr Fußgänger 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“	37
Abbildung 65:	Binnenverkehr Fußgänger 24 Stunden - Verkehrszelle 8 „Zanderweg“	38
Abbildung 66:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten	39
Abbildung 67:	Problemthemen im fließenden Verkehr.....	39
Abbildung 68:	Problemthemen im ruhenden Verkehr.....	40
Abbildung 69:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr.....	40
Abbildung 70:	Problemthemen im ÖPNV	41
Abbildung 71:	Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten.....	41
Abbildung 72:	Vorschläge zum fließenden Verkehr.....	42

Abbildung 73:	Vorschläge zum ruhenden Verkehr	42
Abbildung 74:	Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr.....	43
Abbildung 75:	Vorschläge zum ÖPNV	43
Abbildung 76:	Problemthemen im Reuthseering	44
Abbildung 77:	Problemthemen im SeeSide	44
Abbildung 78:	Problemthemen in der Hauptstraße	44
Abbildung 79:	Problemthemen in der Bahnhofstraße.....	45
Abbildung 80:	Problemthemen in Forchheim	45
Abbildung 81:	Problemthemen in Erlangen.....	45
Abbildung 82:	Problemthemen in Höchstadt a.d. Aisch.....	46
Abbildung 83:	Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung.....	47
Abbildung 84:	Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen ...	48
Abbildung 85:	Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise.....	49
Abbildung 86:	Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise	49
Abbildung 87:	Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise.....	50
Abbildung 88:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise	50
Abbildung 89:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise	50
Abbildung 90:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise.....	51
Abbildung 91:	Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie	52
Abbildung 92:	Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragbogen	53

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	DTV-Werte von 1995 - 2015.....	7
Tabelle 2:	Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Adelsdorf	54

ANLAGEN

Anlage 1:	Straßenklassifikation	i - ii
Anlage 1.1:	Straßenklassifikation nach RAS06 mit Verkehrsmagneten (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch)....	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifikation nach StVO (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch)	ii
Anlage 2:	Bestand - Stellplatzangebot (Adelsdorf - Ortskern)	iii
Anlage 3:	Bestand ÖPNV	
Anlage 3.1:	Bestand - ÖPNV-Busnetz mit Verkehrsmagneten (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch).....	iv
Anlage 3.2:	Übersicht ÖPNV	v
Anlage 4:	Zählstellenplan	vi
Anlage 5:	Verkehrszellenplan	vii
Anlage 6:	Tagespegel und Querschnittsmessungen.....	viii - xiv
Anlage 6.1:	Tagespegel K3 - Erlanger Straße/ St2264	viii
Anlage 6.2:	Tagespegel K7 - Höchstader Straße/ Hochstraße/ Holzäckerstraße	ix
Anlage 6.3:	Tagespegel K8 - Höchstader Straße/ Aischer Straße/ Marktplatz	x
Anlage 6.4:	Tagespegel K11 - B470/ Höchstader Straße.....	xi
Anlage 6.5:	Tagespegel K12 - B470/ St2264	xii
Anlage 6.6:	Tagespegel K13 - Am Sportplatz/ Erlanger Straße/ Schlesierstraße.....	xiii
Anlage 6.7:	Querschnittsmessungen.....	xiv
Anlage 7:	Knotenbelastungen	xv - xvii
Anlage 7.1:	Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr)	xv
Anlage 7.2:	Knotenbelastungen Mittagsspitze (12:15 - 13:15 Uhr)	xvi
Anlage 7.3:	Knotenbelastungen Abendspitze (16:00 - 17:00 Uhr)	xvii
Anlage 8:	Streckenbelastungen	xviii - xxi
Anlage 8.1:	Streckenbelastungen Kfz/24 Std.	xviii
Anlage 8.2:	Streckenbelastungen 24 Std. Lieferwagenanteile in Promille	xix
Anlage 8.3:	Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille	xx
Anlage 8.4:	Streckenbelastungen 24 Std. Radverkehr	xxi
Anlage 9:	Verteilung des Ziel-/Quellverkehr der größeren Wohngebiete von Adelsdorf	xxii
Anlage 10:	Übersicht Mobilität der Adelsdorfer Bevölkerung.....	xxiii
Anlage 11:	Binnenverkehrsströme Kfz/24 Stunden	xxiv - xxvii
Anlage 11.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xxiv
Anlage 11.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xxv
Anlage 11.3:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 8 „Zanderweg“	xxvi
Anlage 11.4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 15 „Läusberggring“	xxvii
Anlage 12:	Binnenverkehrsströme Fahrrad/24 Stunden	xxviii - xxxi
Anlage 12.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xxviii
Anlage 12.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xxix
Anlage 12.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 8 „Zanderweg“	xxx

Anlage 12.4:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 15 „Läusbergring“	xxxix
Anlage 13:	Binnenverkehrsströme Fußgänger/24 Stunden	xxxix - xl
Anlage 13.1:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xl
Anlage 13.2:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xli
Anlage 13.3:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 14 „Oesdorfer Straße“	xlii
Anlage 13.4:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 15 „Läusbergring“	xlii
Anlage 14:	Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung	xliii - xliv
Anlage 15:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise.....	xlv - xlvii
Anlage 15.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise	xlv
Anlage 15.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Einkauf, private Erledigun- gen während der Corona-Krise	xlvi
Anlage 15.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Freizeit während der Corona-Krise	xlvii
Anlage 16:	Corona-Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen ..	xlviii - liii

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

In der Gemeinde Adelsdorf im Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde 2015 begonnen, ein lange Zeit brach gelegenes Gewerbeareal neu zu bebauen. Dabei entstanden bis zum Jahr 2020 rund 560 Wohneinheiten, hauptsächlich in Form von Reihenhäusern.

Bereits im Jahr 2012 wurde in einer Verkehrsuntersuchung für die Gemeinde Adelsdorf durch das Büro Stadt Land Verkehr das Neuverkehrsaufkommen der damaligen Planungen und dessen Verteilung auf das vorhandene Straßennetz ermittelt und bewertet.

Mittlerweile wurde das Neubaugebiet „Am Reuthsee“ abgeschlossen und bezogen. Die Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt über Sammel- und Wohnstraßen wie z.B. die Flurstraße oder die Bahnhofstraße. Diese sind ebenfalls von Wohnnutzung gekennzeichnet, die vorwiegend in den 50er bis 70er Jahren entstand. Die Bewohner dieses Quartiers beklagen mittlerweile erhebliche Verkehrszunahmen durch das Neubaugebiet. Daher sollte geprüft werden, ob in den betroffenen Straßenabschnitten die Verkehrsbelastungen im derzeitigen Ausbauzustand verkehrstragfähig abgewickelt werden können.

Aufgrund der sich entwickelnden Diskussion, sowohl im Gemeinderat als auch in der Bürgerschaft, hat sich die Gemeinde Adelsdorf entschlossen für den Hauptort ein Verkehrskonzept erstellen zu las-

sen. Dieses soll Aussagen über die aktuelle Verkehrssituation treffen sowie über Lösungsansätze, um die Erschließung des Neubaugebiets „Am Reuthsee“ zu verbessern und gegebenenfalls auch anderweitig über neue Straßenverbindungen zu ermöglichen.

Zu diesem Zweck waren neue Verkehrserhebungen und -befragungen für eine Aktualisierung der verkehrlichen Datenbasis notwendig.

Das Verkehrskonzept soll einerseits die Kfz-Erschließung des Neubaugebiets „Am Reuthsee“ und andererseits auch das Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigen, so dass zumindest ein Teil des Kfz-Binnenverkehrs auf umweltschonende Verkehrsmittel verlagert werden könnte. Ergänzend sollen weitere Maßnahmen zum Thema Mobilität vorgestellt und geprüft werden, die ggf. zu Verbesserungen der Verkehrssituation führen könnten.

Offenbar hat sich auch das Thema des ruhenden Verkehrs im Neubaugebiet „Am Reuthsee“ nicht für alle Beteiligte als befriedigend gelöst erwiesen. Hierzu sollen ebenfalls Lösungsansätze aufgezeigt werden.

Die Diskussion von Analyse und konzeptionellen Ansetzten soll nicht nur in im Gemeinderat erfolgen, sondern auch mit der Bürgerschaft, hier vor allem mit den Anwohnern der angrenzenden Quartiere, geführt werden.



Abbildung 1: Neubaugebiet „Am Reuthsee“

2 Bestandssituation

2.1 Lage im Raum

Adelsdorf ist eine Gemeinde im Landkreis Erlangen-Höchstadt (Regierungsbezirk Mittelfranken, Bayern). Nachbargemeinden sind Höchststadt an der Aisch (Landkreis Erlangen-Höchstadt), Hallerndorf, Heroldsbach (beide Landkreis Forchheim), Hemhofen, Röttenbach, Heßdorf und Gremsdorf (alle Landkreis Erlangen-Höchstadt). Außerdem grenzt die Gemeinde durch die zu Pommersfelden gehörende Exklave Limbacher Weiher auch an den oberfränkischen Landkreis Bamberg.

Bamberg liegt ca. 40 Kilometer nördlich von Adelsdorf, Erlangen ca. 30 Kilometer südlich und Nürnberg ist nach ca. 40 Kilometern in Richtung Süden zu erreichen. Damit befindet sich die Gemeinde in einer zentralen Lage zwischen wichtigen bayerischen Ballungszentren (vgl. Abbildung 2). Die ursprünglich selbständigen Gemeinden Aisch, Heppstadt, Neuhaus und Weppersdorf wurden im Laufe der Zeit in die Gemeinde Adelsdorf eingegliedert und sind heute zugehörige Ortsteile. Weitere Ortsteile sind Lauf, Nainsdorf, Uttstatt und Wiesendorf.

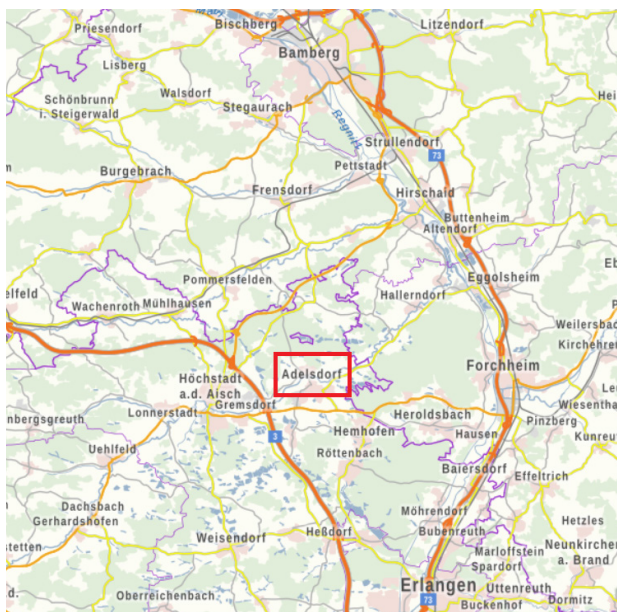


Abbildung 2: Lage Adelsdorfs im Raum (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2021)

2.2 Verkehrliche Erschließung – Kfz-Verkehr

Die B470 verläuft südlich des Hauptortes Adelsdorf durch das Gemeindegebiet und bildet eine Trennung vom Ortsteil Neuhaus. Durch die B470 ist Adelsdorf direkt an die Bundesautobahn A3 (Würzburg – Nürnberg) über die Anschlussstelle Höchststadt-Ost an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Autobahnanschlussstelle Forchheim-Süd befindet sich nur wenige Kilometer östlich, durch die ein Anschluss zur A73 (Bamberg – Erlangen – Nürnberg) besteht. Mit der Staatsstraße St2264 und der Kreisstraße ERH16 sowie einigen Gemeindeverbindungsstraßen, die allesamt das Ortsgebiet durchqueren, ist Adelsdorf für den Kfz-Verkehr in alle Himmelsrichtungen an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Staatsstraße St2264 erschließt zusätzlich den Ortsteil Weppersdorf, die Kreisstraße ERH16 die Ortsteile Aisch und Neuhaus und Gemeindeverbindungsstraßen die Ortsteile Nainsdorf, Uttstatt und Wiesendorf.

Die Ortsmitte wird hauptsächlich von der Rathausstraße, der Hauptstraße und dem Marktplatz erschlossen und geprägt. Als wichtige innerörtliche Verbindungstraßen zählen auch die Höchststadter und Erlanger Straße. Die Bahnhof- und Flur- bzw. Hochstraße sind weiterhin wichtige Erschließungsstraßen, sowie die Aischer Straße die im weiteren Verlauf den benachbarten Ortsteil Aisch an den Hauptort anbindet. Wohnstraßen sowie diverse Fußgänger- und Radverbindungen ergänzen das Netz (vgl. Anlage 1.1).



Abbildung 3: Marktplatz - Tempo 30, gesperrt für Schwerverkehr

In der Ortsmitte befinden sich auch die meisten öffentlichen und Einzelhandelseinrichtungen sowie die Grund- und Mittelschule. Größere Einkaufsmärkte und Arbeitgeber, wie auch Freizeiteinrichtungen sind eher in den Randlagen des Ortes angesiedelt (vgl. Anlage 1.1).

2.3 Radverkehr

Die Radverkehrsinfrastruktur ist den Anlagen 1 zu entnehmen. Im Bereich Radverkehr ist in Adelsdorf bereits eine Infrastruktur vorhanden, auf der sich weiter aufbauen lässt. Teilweise sind Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen vorhanden, jedoch bestehen diese manchmal nur in Teilabschnitten (z.B. Bamberger Straße, Höchstadter Straße). An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in Adelsdorf wie der Aischer Straße, teilweise der Höchstadter Straße aber auch in Aisch z.B. in der Bamberger Straße, Aischer Hauptstraße oder Uttstadter Straße sind für Radfahrer keinerlei Sicherheitsvorkehrungen (z.B. Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Radweg etc.) vorhanden, wodurch ein Mitfahren im Verkehr bei erlaubtem Tempo 50 und Schwerverkehr erzwungen wird. In Wohngebieten ist durch eine fast flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30, teilweise sogar auch durch Ausweisungen von Verkehrsberuhigten Bereichen eine sichere und komfortable Fortbewegung mit dem Rad gegeben. Auch auf der

Hauptstraße ist durch die Ausweisung von Tempo 30 für die Sicherheit der Radfahrer gesorgt. Um die Attraktivität des Radfahrens steigern zu können, sollten wichtige noch fehlende Netzverknüpfungen schnellst möglich geschlossen werden. Positiv hervorzuheben sind einige bestehende Verbindungen abseits von Straßen, welche als Abkürzungsmöglichkeiten für Radfahrer dienen. Auch bereits vorhandene (Mittelinseln als) Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. St2264, ERH16) sind positiv zu bewerten. Ebenso ist die Grund- und Mittelschule von Adelsdorf gut für Schüler aus Adelsdorf über eigenständige Radwege oder Tempo 30-Straßen mit dem Fahrrad erreichbar.



Abbildung 4: Zebrastrifen als Querungshilfe mit Anschluss an Radwege in der Oesdorfer Straße

Die Ortsteile sind teils gut für den Radverkehr angeschlossen. Beispielsweise ist der Ortsteil Neuhaus über die Verlängerung der Flurstraße-Hochstraße bis zur Kreisstraße ERH16 angebunden. Dort kann über eine Mittelinsel der straßenbegleitende Radweg erreicht werden. Auch am nördlichen Ortseingang bietet eine Mittelinsel als Querungshilfe das sichere Überqueren der Straße. Auch der Ortsteil Wepperndorf ist über straßenbegleitende Radwege bzw. über abseits der Hauptstraße verlaufende Wege erreichbar. An der B470 verläuft größtenteils ein straßenbegleitender Radweg, der eine Verbindung über Gremsdorf nach Höchststadt a.d. Aisch bietet. Zwischen Adelsdorf und Aisch gibt es bis-

lang keine gute Verknüpfung für den Radverkehr, hier muss der Radfahrer die Kreisstraße ERH16 benutzen.



Abbildung 5: Beleuchteter Radweg am westlichen Rand der Läusbergsiedlung (im „Grünen“)

Überregionale Radwegebeziehungen bestehen in Adelsdorf durch die Einbindung in das Radwanderwegenetz mit dem Fränkischen Karpfenradweg (Erlangen – Dinkelsbühl) und dem Aischtalradweg. Mit Ausnahme eines Teilstücks an der Höchststadter Straße wird der Radwanderweg über Straßen mit einer Tempo-30 Regelungen geführt (z.B. Bahnhofstraße). Für die überregionalen Radwegeverbindungen besteht auch eine Beschilderung.



Abbildung 6: Radwegebeschilderung in der Hauptstraße

Die weitgehend flache Siedlungsstruktur in Adelsdorf stellt für den Radverkehr gute topographische Bedingungen dar und somit ein großes Potenzial einer möglichen Verlagerung des MIV (motorisierten individualverkehr) auf den Radverkehr.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Gemeinde Adelsdorf ist an das öffentliche Nahverkehrsnetz des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) angebunden. Im Gemeindegebiet Adesldorf gibt es keinen Bahnanschluss. Der nächstgelegene Bahnhof zur Personenbeförderung befindet sich im ca. 25 Kilometer entfernten Erlangen, wo Anschluss an die Bahnlinie Nürnberg – München besteht. Nach München, Nürnberg und Ingolstadt werden von dort mehrere Verbindungen pro Stunde angeboten.

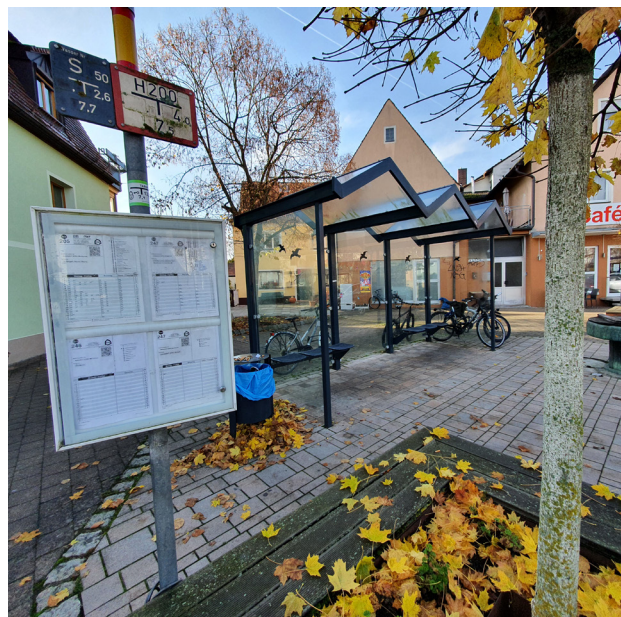


Abbildung 7: Bushaltstelle am Marktplatz

Für den überörtlichen Busverkehr stehen insgesamt drei verschiedene Linien zur Verfügung, die Adelsdorf mit Erlangen, Höchststadt (Aisch) und Herzogenaurach verbinden. Nach Erlangen (Linie 205) besteht ein 30-Minuten-Takt, die Verbindung zwischen Höchststadt (Aisch) und Adelsdorf (Linie 247) wird ca. im 2-Stundentakt bedient. Diese wird am Wochenende sowie zu bestimmten Fahrzeiten unter der Woche als Rufbus betrieben. Die Line 246 verkehrt insgesamt nur sieben Mal am Tag (3 bzw. 4 Fahrten pro Richtung) und ist eher auf den Schü-

verkehr ausgerichtet. Der Streckenverlauf der verschiedenen Buslinien mit Haltstellen und Einzugsbereichen ist in Anlage 3.1 dargestellt.

Die Haltestellendichte ist in Adelsdorf relativ gering (vgl. Anlagen 3.1). Hauptverkehrsstraßen werden zwar ausreichend abgedeckt und liegen innerhalb des empfohlenen Einzugsradius für Kerngebiete von 300 Metern (entspricht ca. 4 Minuten Gehzeit). Außerhalb liegende Gebiete am Ortsrand wie z.B. der östliche Teil des Wohngebiets um die Oesdorfer Straße, das Wohngebiet um die Flurstraße bzw. dem Eisweiher, das am nördlichen Rand von Aisch gelegene Wohngebiet um den Birkenweg und Ziegelhüttenweg sowie Teile des Gewerbegebiets um die Industriestraße werden jedoch nur unzureichend integriert.

Weiterhin gibt es in Adelsdorf eine Mitfahrerbank. Somit besteht die Möglichkeit das Defizit an fehlendem ÖPNV im ländlichen Raum etwas auszugleichen oder eine Alternative zu teuren Taxifahrten anzubieten. Um mitfahren zu können, muss der „Fahrgast“ mit dem Richtungsschild das gewünschte Ziel angeben, sich auch die Bank setzen und warten bis jemand anhält und ihn mitnimmt.



Abbildung 8: Mitfahrerbank in Adelsdorf

Allgemein ist der ÖPNV in Adelsdorf noch ausbaufähig. Eine ausführliche Tabelle mit den Charakteristiken des ÖPNV in Adelsdorf ist in Anlage 3.2 angeheftet.

2.5 Ruhender Verkehr

Das Stellplatzangebot des Kernorts ist in Anlage 2 dargestellt. Der Umgriff wird in etwa von der Unteren Bachgasse im Norden, dem Marktplatz im Osten, der Bahnhofstraße im Süden und der Hauptstraße im Westen eingegrenzt. In diesem Bereich stehen ca. 140 Parkmöglichkeiten für Pkw zur Verfügung. Private Parkmöglichkeiten, wie Kundenparkplätze vor Einkaufsmärkten werden nicht berücksichtigt. Da es sich zum Teil um Parkflächen ohne Markierung (z.B. am Straßenrand oder die Parkfläche an der Hopfenstraße) 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.

Die meisten Parkmöglichkeiten am Straßenrand sowie die einzige größere Parkfläche in der Adelhardgasse sind zeitlich unbegrenzt (ca. 100 Stellplätze). Ca. 40 Parkmöglichkeiten sind mittels Parkscheibe zeitlich begrenzt. Davon sind ca. acht Stellplätze auf 30 Minuten beschränkt, sechs auf eine Stunde und ca. 26 auf drei Stunden. Alle Stellplätze im Untersuchungsgebiet sind gebührenfrei. Eine Ladestation für Elektro-Autos befindet sich an der Parkfläche in der Adelhardgasse hinter der Sparkasse an der Hauptstraße.



Abbildung 9: Parkfläche in der Adelhardgasse

Im Jahr 2020 hat die gemeindeeigene Energiegesellschaft Adelsdorf ein Car-Sharing-Projekt gestartet. Zu diesem Zweck wurde ein umweltfreundliches Elektrofahrzeug angeschafft.



Abbildung 10: E-Ladestation mit gemeindeeigenem Carsharing-Auto

Ein Parkleitsystem zur Regelung des ruhenden Verkehrs existiert in Adelsdorf nicht.

2.6 Verkehrsentwicklung seit 1995

In Abbildung 11 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 Adelsdorf abgebildet. In Abbildung 12 ist zusätzlich die räumliche Lage der Gemeinde 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.

Auf der A3, westlich von Adelsdorf (Zählstelle 1 und 2) ist mit Abstand die höchste Verkehrsbelastung zu verzeichnen, die seit 1995 kontinuierlich zugenommen hat. An den Zählstellen 7 (ERH 16, nördlich von Adelsdorf) und 10 (ERH 35, bei Heppestädt) herrschen die geringsten Verkehrsbelastungen. Eine sehr kontinuierliche Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren zeigt sich an Zählstelle 5 (St2264 östlich von Adelsdorf). An Zählstelle 8 (ERH 36,

westlich von Aisch) ist ab 1995 ein kontinuierlicher Rückgang der Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Eine deutliche Steigerung der Verkehrszahlen konnte an Zählstelle 6 (ERH 36 westlich von Adelsdorf) festgestellt werden. Die Zählstellen an der B470 zeigen über die Jahre eine stetig, aber geringe Verkehrszunahme.

Schwerverkehrsbelastungen liegen hauptsächlich auf der A3 (Zählstellen 1 und 2) und der B470 (Zählstellen 3 und 4) vor. An den anderen Zählstellen sind die Belastungen so gering, dass sie auf dem Diagramm (vgl. Abbildung 11) kaum ersichtlich sind.

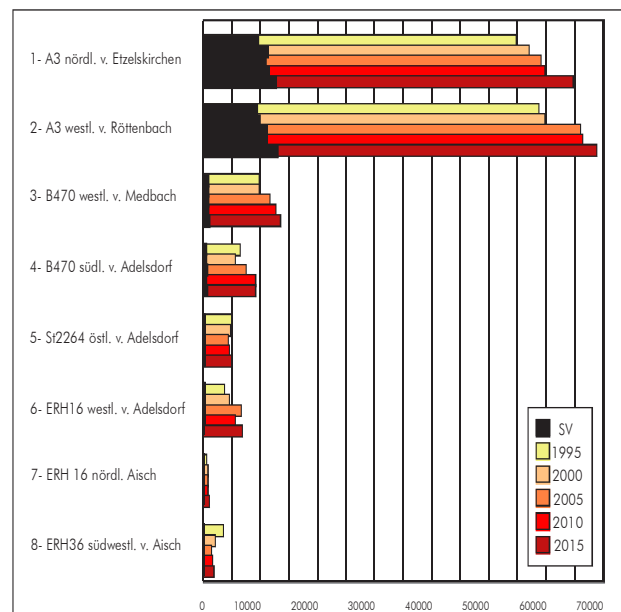
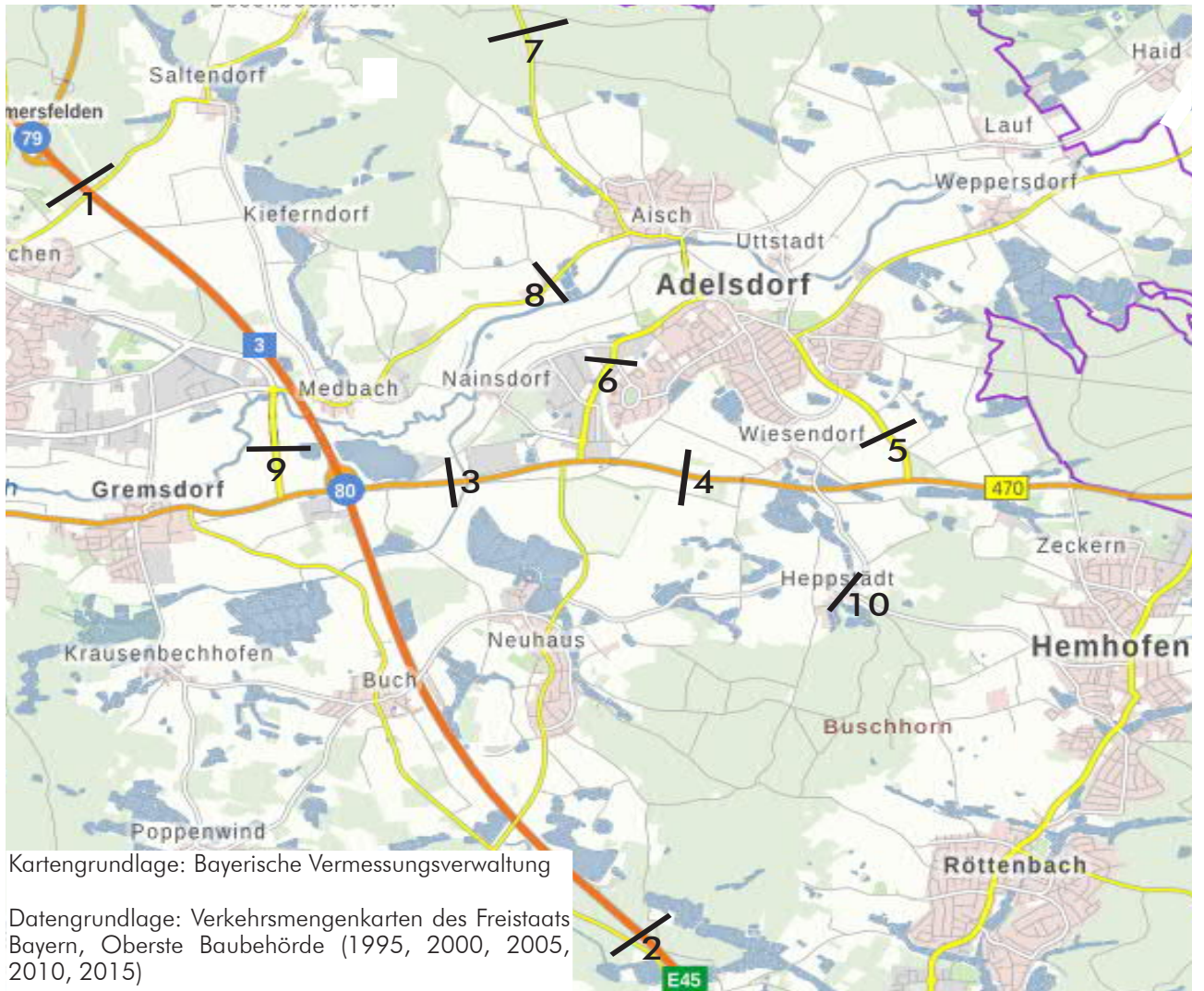


Abbildung 11: Verkehrsentwicklung (DTV-Werte) in und um Adelsdorf von 1995 - 2015 (Datengrundlage: Verkehrsmengenkarte des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1995 - 2015))



Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung

Datengrundlage: Verkehrsmengenkarten des Freistaats Bayern, Oberste Baubehörde (1995, 2000, 2005, 2010, 2015)

Abbildung 12: DTV-Zählstellen in und um Adelsdorf (Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, EuroGeographics 2021)

In der nachstehenden Tabelle sind die DTV-Werte von 1995-2015 auf den wichtigen Abschnitten der

klassifizierten Straßen rund um und in Adelsdorf zusammengetragen.

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

Zählstellennummer	Erhebungsjahr				
	1995	2000	2005	2010	2015
1 - A3 nördl. v. Etzelskirchen	54.992	57.283	59.369	59.591	64.941
1 - A3 westl. v. Röttenbach	58.878	59.840	66.128	66.638	69.068
3 – B470 westl. v. Medbach	9.838	9.842	11.736	12.745	13.606
4 – B470 südl. v. Adelsdorf	6.489	5.789	7.590	9.287	9.310
5 – St2264 östl. v. Adelsdorf	5.076	4.845	4.450	4.790	5.182
6 – ERH16 westl. v. Adelsdorf	3.902	4.701	6.685	5.636	7.073
7 – ERH 16 nördl. v. Adelsdorf	832	916	1.020	1.016	1.137
8 – ERH 36 südwestl. v. Aisch	3.628	2.090	1.536	1.770	1.937
9 – ERH 36 nordöstl. v. Gremsdorf	2.064	3.926	-	6.298	6.794
10 – ERH 35 bei Heppstädt	-	-	781	708	906

3 Verkehrserhebungen

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden verschiedene Verkehrserhebungen in Adelsdorf durchgeführt. Dazu gehören eine Knotenstromzählung an insgesamt 18 Einmündungen und Kreuzungen, Querschnittszählungen an 5 Querschnitten und eine Verkehrsbefragung an 5 Befragungsstellen sowie eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst wird.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 15. Juli 2021 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 20. Juli 2021 (Knoten- und Querschnittszählungen) sowie am 10. und 11. November 2021 (Befragungen) durchgeführt. Die Zählungen wurden per Videotechnik durchgeführt, für die Befragung kamen rund 14 freiwillige Helfer aus Adelsdorf zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

3.1 Grundlagen

3.1.1 Methodik

Bei der Verkehrszählung am 20. Juli 2021 wurden sämtliche Knotenpunkte per Video erfasst. Sechs Knotenpunkte (K3, K7, K8, K11, K12, K13) wurden über 24 Stunden gezählt, die restlichen zwölf über acht Stunden in drei Zeitintervallen (6:30-9:30 Uhr, 11:30-13:30 Uhr und 15:30-18:30 Uhr). An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung im Viertelstundentakt gesondert erfasst. Am Tag der Zählung herrschte sommerliche Witterung mit Sonnenschein und ohne Niederschlag.

Für die Verkehrsbefragung wurde der Verkehr stichprobenmäßig an allen fünf Ortszufahrten angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtenzweck befragt. Die Befragung erfolgte zu den gleichen Zeitintervallen, wie die Verkehrszählung. Die Durchschnittstemperatur an den beiden Befragungstagen lag bei ca. 3 bis 3,5 Grad Celsius, ohne Niederschlag.

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Gemeindegebiet Adelsdorfs erhielten diesen auf postali-

schem 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 Adelsdorf anbringen. Der Stichtag der Haushaltsbefragung war - wie der Tag der Verkehrszählung - sonnig und ohne Niederschlag.

3.1.2 Zählstellen

Die genaue Lage der einzelnen Zähl- und Befragungsstellen ist in Anlage 4 ersichtlich. Mit den gewählten Punkten sollen alle wichtigen Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren werden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

3.1.3 Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Gemeinde Adelsdorf herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 5 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.

3.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

3.2.1 Knotenstromzählungen

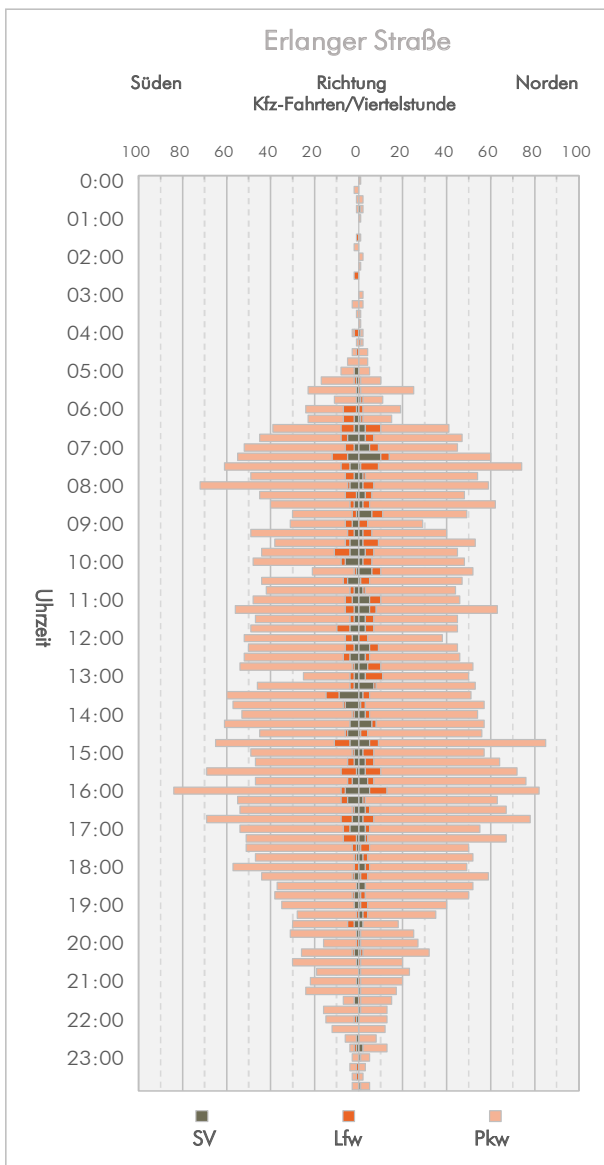
Tagespegel

Im nachfolgenden sind die Pegeldarstellungen für den Knotenpunkt K3 (Erlanger Straße /St2264) dargestellt. Sämtliche Pegeldarstellungen, auch mit den restlichen Knotenpunkten (K7, K8, K11, K12 und K13), an denen über 24 Stunden gezählt wurde, sind in den Anlagen 6 enthalten. Dabei wird jeweils nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils viertel Stunde) unterschieden.

In der Erlanger Straße werden in 24 Stunden insge-

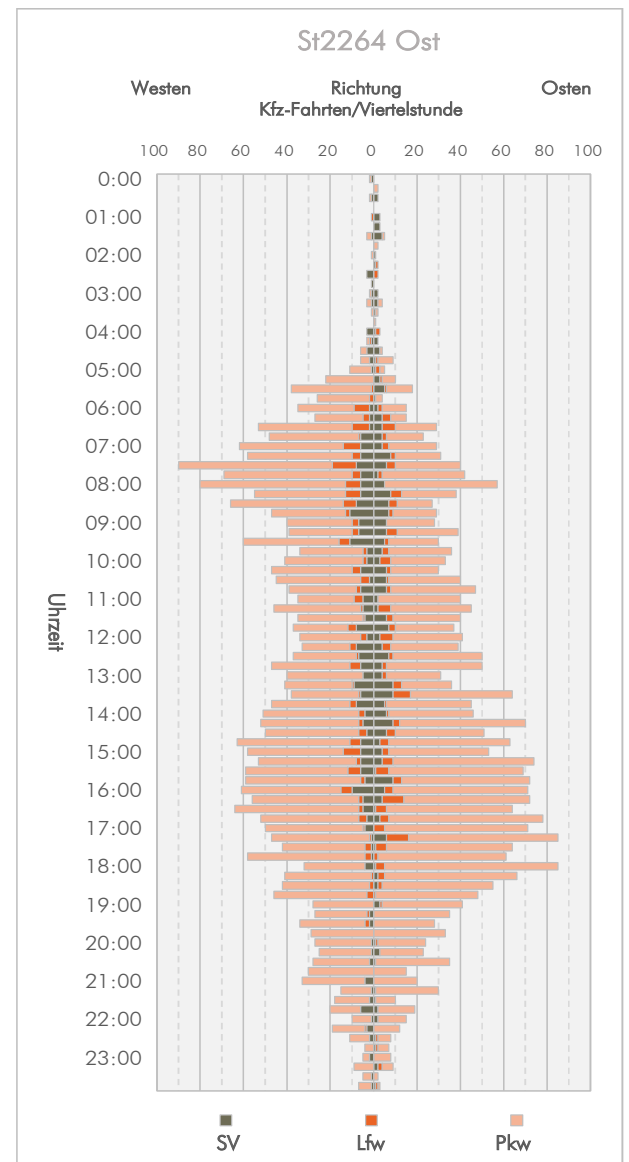
samt ca. 6.135 Kfz-Fahrten gezählt. Die Verkehrsströme sind über den Tag verteilt in beide Himmelsrichtungen relativ ausgeglichen, eine etwas höhere Verkehrsbelastung kann Richtung Norden festgestellt werden (vgl. Abbildung 13). Eine Morgenspitze ist ca. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr zu erkennen. Von ca. 16:00 bis 17:00 Uhr ist eine Nachmittagspitze zu erkennen, bei der das Verkehrsaufkommen Richtung Norden etwas stärker ist als Richtung Süden.

Auf der St2264 Ost herrscht mit insgesamt ca. 6.016 Kfz-Fahrten/24 Std. das geringste Verkehrsaufkommen am K3 (vgl. Abbildung 14). Eine deutliche Morgenspitze ist zwischen ca. 7:00 bis 8:00 Uhr zu erkennen, vor allem in westlicher Richtung. Bei der Nachmittagsspitze zwischen 16.00 und 18.00 Uhr ist der Verkehrsstrom in Richtung Osten deutlich stärker ausgeprägt.



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.600	Pkw	5.421	Pkw
174	Lfw	374	Lfw
169	SV	340	SV
2.943	Summe	6.135	Summe
2.809	Kfz Tag	5.861	Kfz Tag
134	Kfz-Nacht	274	Kfz-Nacht
161	SV-Tag	325	SV-Tag
8	SV-Nacht	15	SV-Nacht
			7

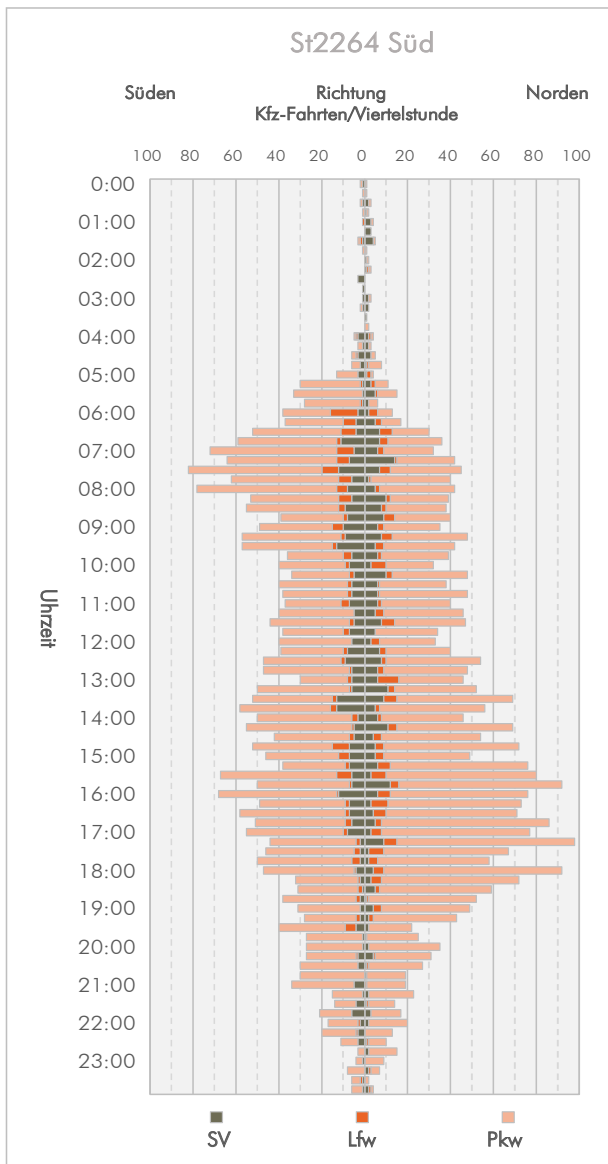
Abbildung 13: Tagespegel am K3, Erlanger Straße



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.559	Pkw	5.030	Pkw
188	Lfw	387	Lfw
312	SV	599	SV
3.059	Summe	6.016	Summe
2.855	Kfz Tag	5.662	Kfz Tag
203	Kfz-Nacht	352	Kfz-Nacht
244	SV-Tag	527	SV-Tag
68	SV-Nacht	72	SV-Nacht
			4

Abbildung 14: Tagespegel am K3, St2264 Ost

Auf der St2264 Süd werden ca. 6.428 Kfz-Fahrten/24 Std. gemessen. Zur Morgenspitze (ca. 7:00 bis 8:00 Uhr) verläuft die Hauptverkehrsrichtung eher nach Süden (vgl. Abbildung 15). Über den Tag hinweg sind die Verkehrsströme in beide Richtungen relativ homogen verteilt, wobei am Nachmittag der Verkehr Richtung Norden ausgeprägter ist als in Richtung Süden. Eine Nachmittagsspitze ist ca. zwischen 16:00 und 18:00 Uhr mit deutlich mehr Fahrten Richtung Norden zu erkennen.

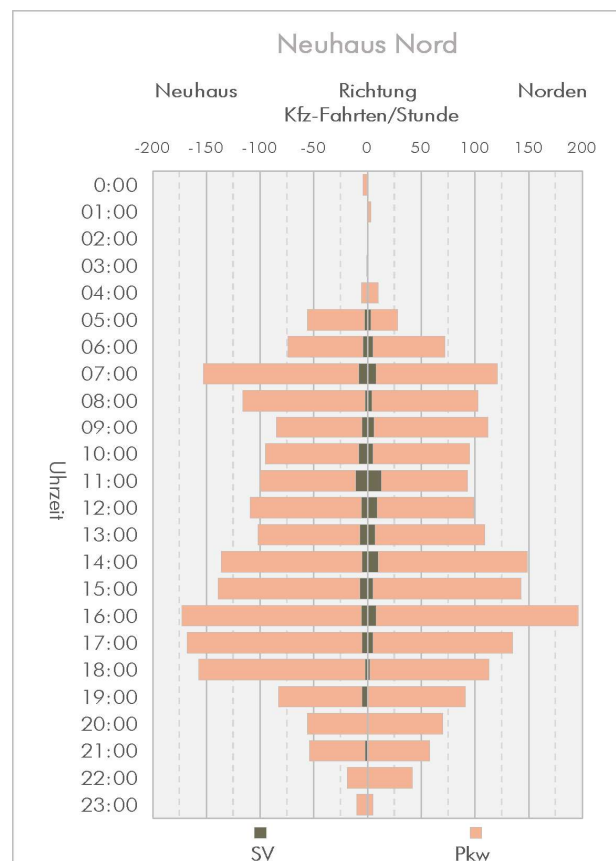


Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Pkw	Kfz/24 Std.	Pkw
2.617	5.234	2.617	2.617
186	409	223	223
404	785	381	381
3.207	Summe 6.428	Summe 3.221	3.221
2.857	Kfz Tag	5.909	Kfz Tag
216	Kfz-Nacht	384	Kfz-Nacht
369	SV-Tag	702	SV-Tag
35	SV-Nacht	83	SV-Nacht

Abbildung 15: Tagespegel am K3, St2264 Süd

Zusätzlich wurden Querschnittsmessungen über 24 Stunden in Neuhaus, Uttstadt, Lauf, Heppstädt und der Flurstraße West durchgeführt, welche ebenfalls in Anlage 6 angeheftet sind. Desgleichen wird jeweils nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart (hier nur Unterscheidung zwischen Pkw und Schwerverkehr) und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden. Beispielfhaft wird kurz die Querschnittsmessung von Neuhaus (Nord) beschrieben.

Der Verkehr in Neuhaus ist über den Tag hinweg in beide Richtungen relativ homogen verteilt. Eine deutliche Morgenspitze ist ca. zwischen 7:00 und 8:00 Uhr, mit verstärkter Fahrtrichtung nach Neuhaus zu erkennen. Am Nachmittag ist eine deutliche Spitze zwischen ca. 16:00 und 17:00 Uhr, mit verstärkter Fahrtrichtung nach Norden zu verzeichnen. Richtung Neuhaus dauert die Nachmittagsspitze etwas länger (ca. von 16:00 bis 19:00) an.



Neuhaus	beide Richtungen		Norden
Kfz/24 Std.	Pkw	Kfz/24 Std.	Pkw
1.808	3.562	1.754	1.754
88	181	93	93
1.896	gesamt 3.743	gesamt 1.847	1.847
1.800	Pkw/Tag	3.559	Pkw/Tag
83	SV/Tag	172	SV/Tag
96	Pkw/Nacht	184	Pkw/Nacht
5	SV/Nacht	9	SV/Nacht

Abbildung 16: Querschnittsmessung in Neuhaus

Spitzenstunden

In den Abbildungen 17 bis 19 sind beispielhafte Ausschnitte verschiedener Knotenströme für die unterschiedlichen Spitzenstunden dargestellt. Abbildung 17 enthält die Morgenspitzenstunde (7:15 bis 8:15 Uhr) von K8, in Abbildung 18 sind die Knotenströme der Mittagsspitze (12:15 bis 13:15 Uhr) von K5 enthalten und in Abbildung 19 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:00 bis 17:00 Uhr) von K9. Die vollständigen Abbildungen mit dem kompletten Ortsgebiet Adelsdorfs sind in Anlage 7 angeheftet. Für die Darstellung der Knotenbelastungen muss das Straßennetz weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten gestreckt werden, da ansonsten benachbarten Knoten teilweise nicht mehr lesbar wären.

Die Lesbarkeit der Darstellungen wird kurz am Beispiel der Morgenspitze von K8 (vgl. Abbildung 17) erläutert: Aus Richtung Norden (Aisch) kommen insgesamt 198 Fahrzeuge, davon biegen 124 in die Höchstadter Straße ab, 74 in den Marktplatz. Vom Marktplatz kommen 251 Fahrzeuge, von denen 92 nach rechts in die Aischer Straße abbiegen und 159 geradeaus in die Höchstadter Straße fahren. Von der Höchstadter Straße kommen 164 Fahrzeuge, 104 bleiben auf der Vorfahrtsstraße in Richtung Marktplatz und 60 biegen in die Aischer Straße ab.

Die am stärksten belasteten Knotenströme befinden sich im Verlauf der B470. Hohe Knotenbelastungen wurden auch auf der St2264 und der ERH16 erhoben.

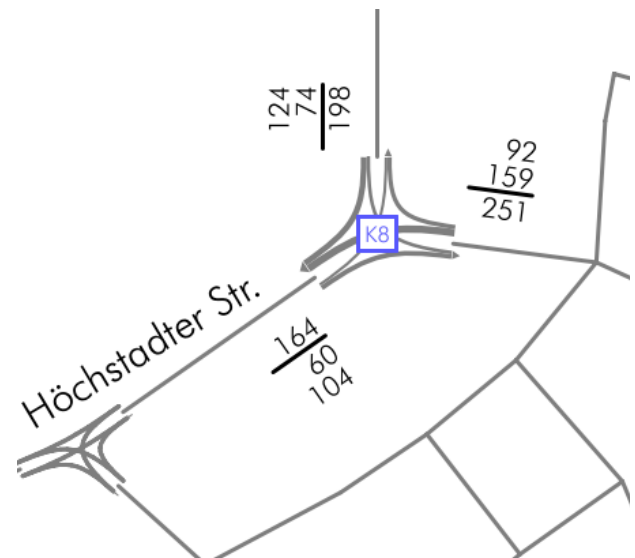


Abbildung 17: Morgenspitze am K8

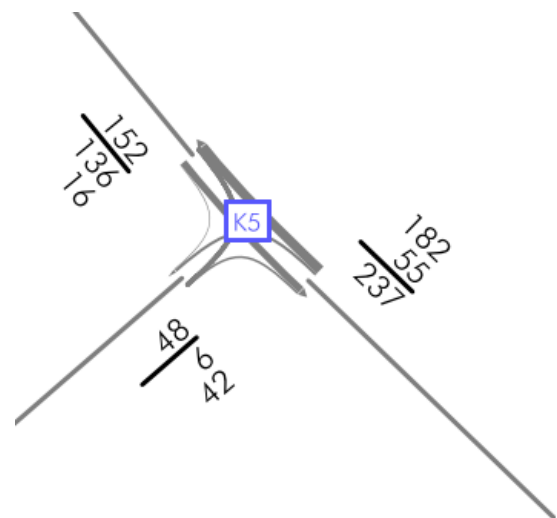


Abbildung 18: Mittagsspitze am K5

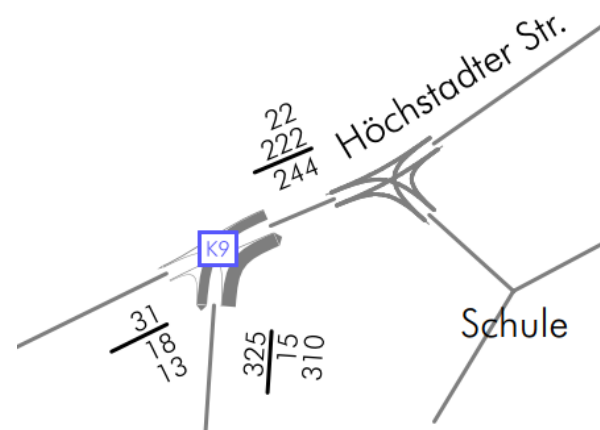


Abbildung 19: Abendspitze am K9

Streckenbelastungen

• Kfz-Streckenbelastung 24 Stunden

Da der Verkehr an insgesamt 18 Knoten über jeweils acht Stunden bzw. 24 Stunden erfasst wurde, ist es mittels Hochrechnungen möglich, den 24-stündigen Tagesverkehr zu ermitteln. Dieser ist in den Anlagen 8 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 8.1 zeigt die Kfz-Streckenbelastungen über 24 Stunden. Auch hier wird deutlich, dass sich der Verkehr hauptsächlich auf die Höchstadter Straße (im weiteren Verlauf ERH16), die Aischer Straße, die Hauptstraße, die St2264 und die B470 konzentriert.

Die insgesamt höchste Belastung liegt mit ca. 16.475 Kfz-Fahrten/24 Std. an der B470, westlich der Einmündung der ERH16 vor.

• Lieferwagenanteile 24 Stunden

Anlage 8.2 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 jeweils mehr als 10% in der Höchstadter Straße und der Hochstraße vor. Beide Straßen dienen hauptsächlich als Zufahrtsstraßen zu gewerblichen Betrieben.

• Schwerverkehrsanteile 24 Stunden

Die Schwerverkehrsanteile sind in Anlage 8.3 dargestellt. Auch hier erfolgt die Darstellung mit Promillewerten.

Als Schwerverkehr werden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5t aufweisen. Dazu zählen auch Linienbusse. Die höchsten Schwerverkehrsanteile werden analog zu den Lieferverkehrsanteilen in der Hochstraße gemessen. Hinzu kommt eine hohe Belastung in der Industriestraße und in der Holzäckerstraße. Insgesamt liegt der Schwerverkehrsanteil – mit Ausnahme einiger weniger Abschnitte – unter dem des Lieferverkehrs.

• Radverkehr 24 Stunden

In Anlage 8.4 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen viele Radfahrer festzustellen (z.B. Aischer Straße, Aischer Hauptstraße, Marienplatz, Marktplatz, Hauptstraße). Ein erhöhtes Radfahraufkommen wird auch in der Bahnhofstraße, der Schlesierstraße und in der Flurstraße ermittelt. Der Radfahranteil ist erfreulich positiv.

Die vielen Abkürzungstrecken 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.

3.2.2 Verkehrsbefragungen

Bei den Verkehrsbefragungen konnten insgesamt 3.002 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 fünf Befragungspunkten

markierte Ortsgebiet Adelsdorfs.

- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb und das Ziel innerhalb von Adelsdorf liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Adelsdorf 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 5 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfassen.

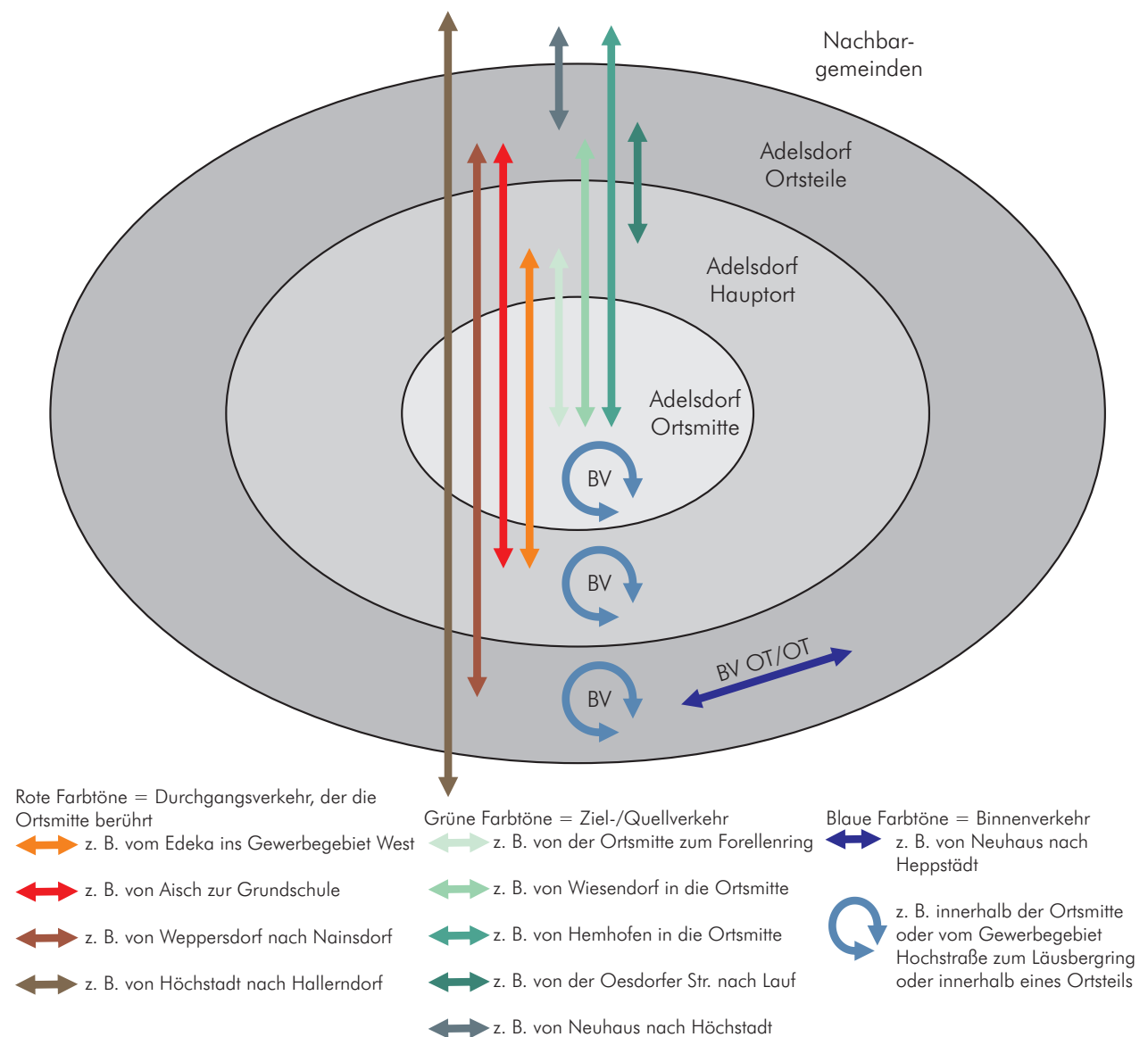


Abbildung 20: Definition von Durchgangs-, Ziel-/Quell- und Binnenverkehr

Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Abbildung 21 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 20 Kfz/24 Std. (beide Richtungen in Summe) wahrgenommen werden, enthält die Grafik ca. 75% des gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen fünf Befragungsstellen ermittelt wird, ca. 6.044 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Hallerndorf und Höchststadt sowie zum Ortsteil Aisch ein. Weitere bedeutsame Durchgangsverkehrsbeziehungen können für Hemhofen, den Landkreis Forchheim-Ost, dem Landkreis Bamberg und Erlangen festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen

Höchstadt und Hallerndorf (ca. 205 Kfz/24 Std.) und zwischen Aisch und Erlangen (ca. 215 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 Gremsdorf und Forchheim,
- 4 Kfz-Fahrten zwischen Pommersfelden und Heßdorf,
- 4 Kfz-Fahrten zwischen Fürth und Höchststadt,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Heroldsbach und Südbayern,
- 8 Kfz-Fahrten zwischen Röttenbach und Forchheim,
- 12 Kfz-Fahrten zwischen Hemhofen und Unterfranken.

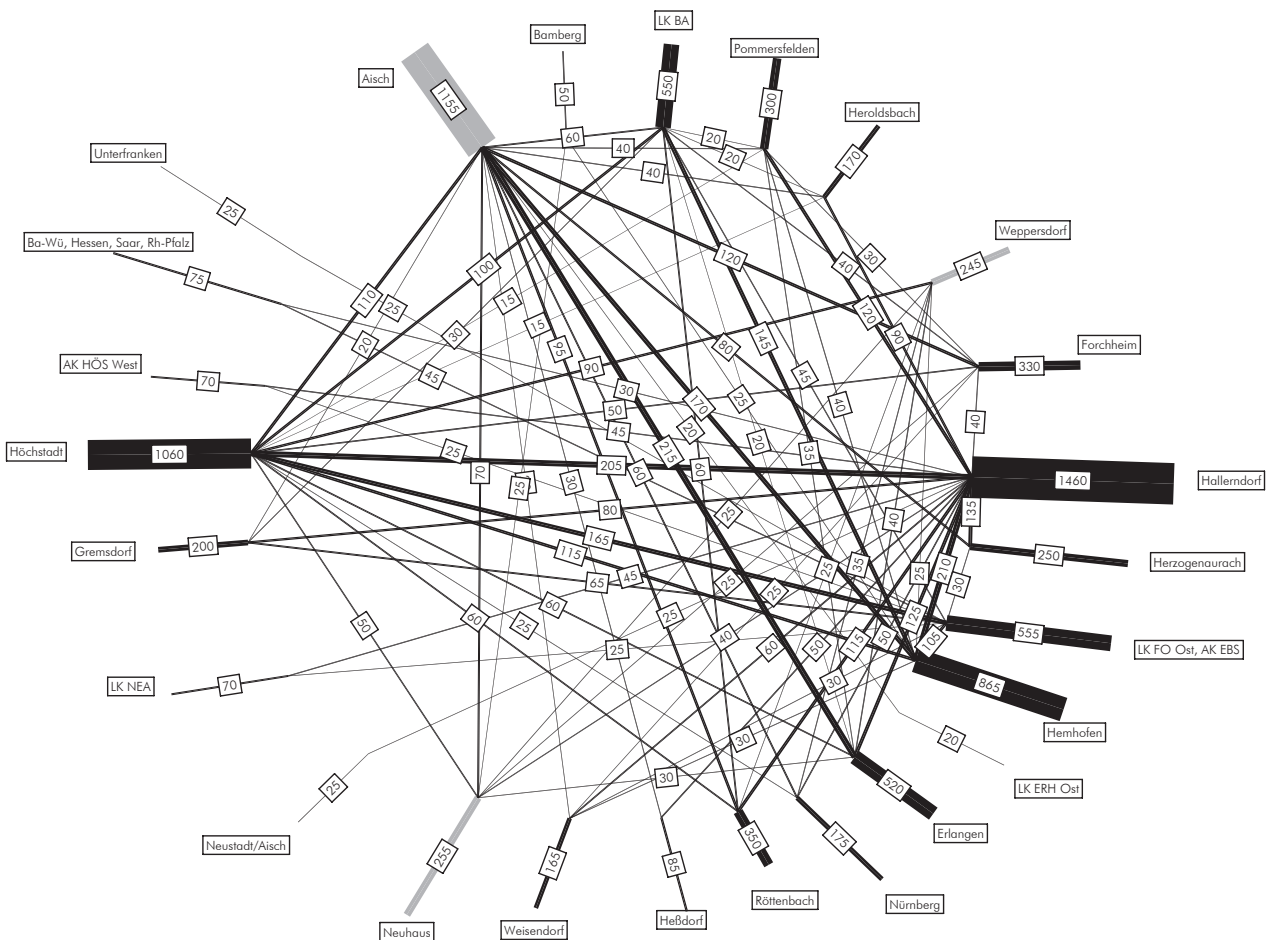


Abbildung 21: Durchgangsverkehr nach Verflechtungsorten

Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten

Abbildung 22 enthält den Durchgangsverkehr durch Adelsdorf zwischen den fünf Befragungspunkten. Im Durchschnitt kann an allen Befragungspunkten eine Befragungsquote von ca. 47% erreicht werden. Insgesamt werden rund 6.044 Kfz-Fahrten/24 Std. im Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten am 10.11.2021 ermittelt. Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Adelsdorf bestehen zwischen den Befragungspunkten B2 Weppersdorfer Straße und B3 St2264 (ca. 2.090 Kfz-Fahrten/24 Std.) sowie zwischen den Befragungspunkten B1 Aischer Straße und

B3 St2264 (ca. 1.040 Kfz-Fahrten/24 Std.). Auch zwischen den Befragungsstellen B2 Weppersdorfer Straße und B5 Höchstadter Straße besteht mit über 700 Kfz-Fahrten/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 Aischer Straße, an der Weppersdorfer Straße und an der St2264 jeweils zwischen ca. 50 und 60% ausmacht, an der Höchstadter Straße sind es rund 15% und an der Flurstraße nur 10%..

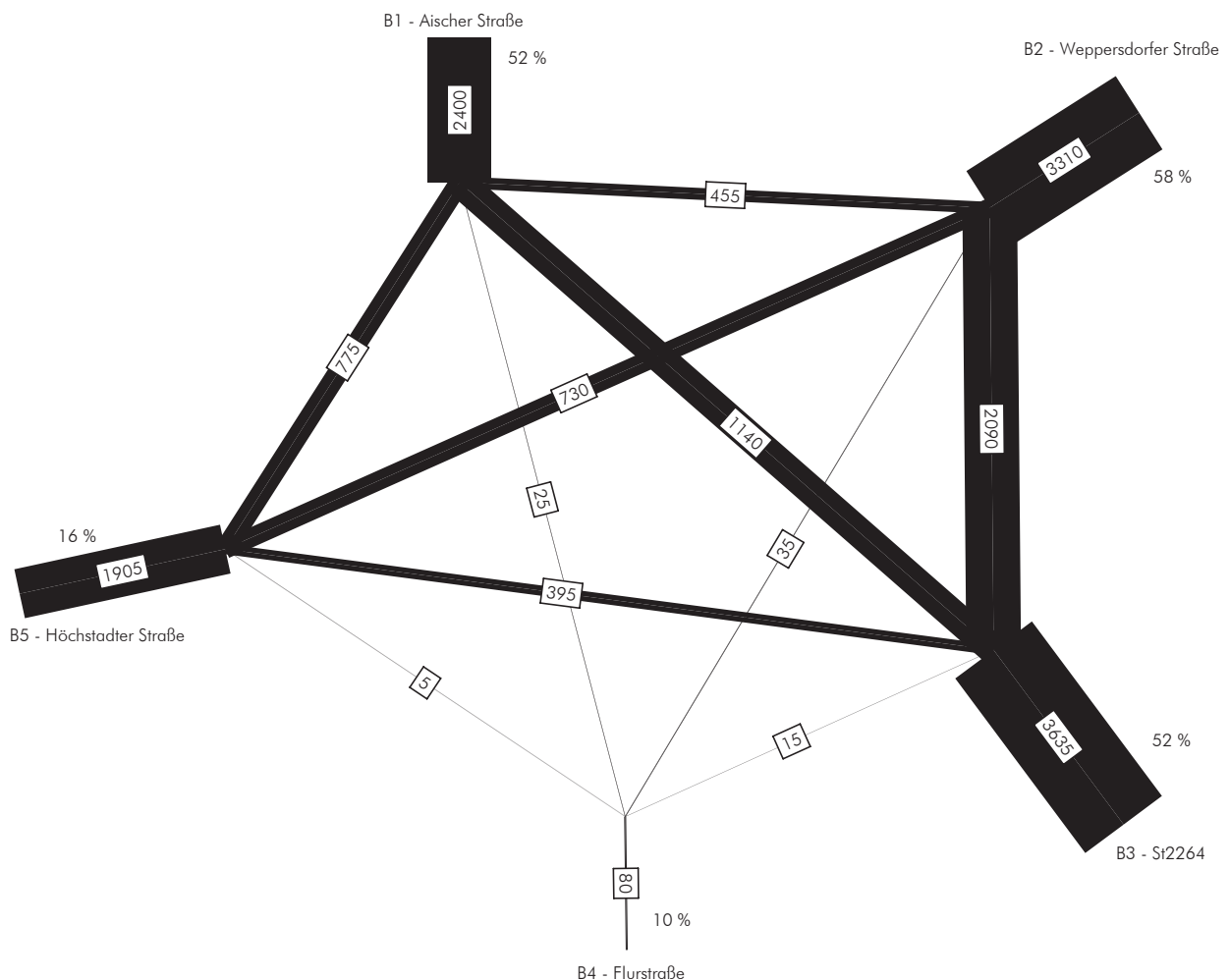


Abbildung 22: Durchgangsverkehr zwischen den Befragungsstellen

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

Die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs ist in Abbildung 23 abgebildet. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung können die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt finden am Erhebungstag ca. 15.875 Wege und Fahrten im Ziel-/Quellverkehr statt, ca. 8.465 Kfz/24 Std. davon kommen durch Einpendler und Besucher zustande, ca. 7.410 Fahrten entstehen durch die Adelsdorfer Bevölkerung. Somit stellen die orangenen Belastungsbalken bzw. Beschriftungen

auf der Abbildung den Ziel-/Quellverkehr der Bevölkerung von Adelsdorf (Hauptort) dar. Die grauen Balken und Zahlen stellen den Ziel-/Quellverkehr der Bewohner von Nachbargemeinden bzw. von den Ortsteilen Adelsdorfs dar. Der größte Verkehrsaustausch besteht mit insgesamt ca. 2.555 Kfz/24 Std. mit Höchststadt, gefolgt von Erlangen, Aisch, Forchheim und Hemhofen. Weitere verstärkte Verkehrsbeziehungen bestehen mit Neuhaus, Hallerndorf, Nürnberg und mit dem Landkreis und der Stadt Bamberg.

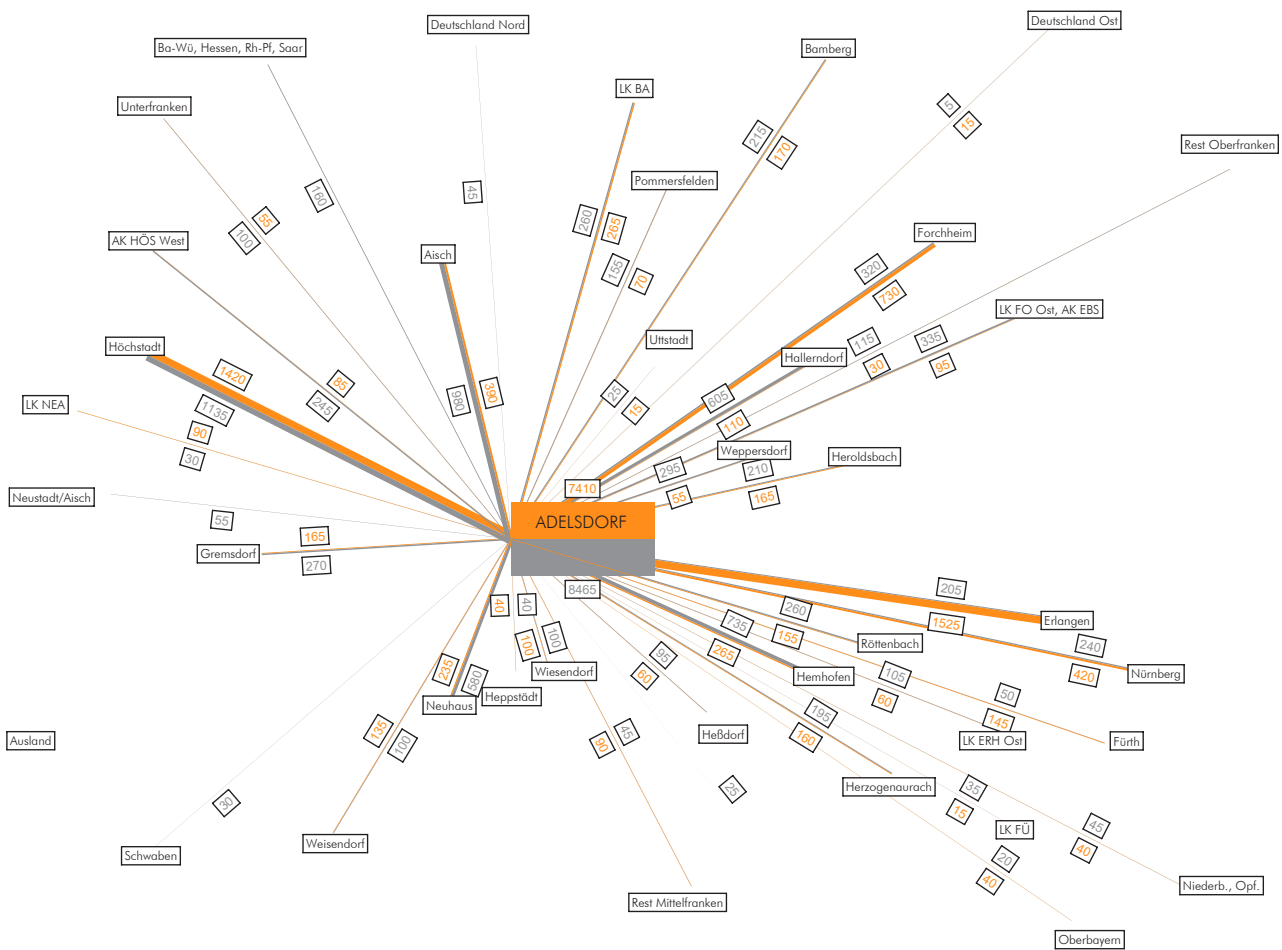


Abbildung 23: Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

In Anlage 9 ist die Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs der größeren Wohngebiete von Adelsdorf auf die fünf Zufahrtsstraßen dargestellt. Hieraus kann entnommen werden, wie hoch die einzelnen Verkehrsmengen z.B. des Oberdorfs oder des SeeSide in die einzelnen Richtungen sind. Über die exakten Routen innerhalb von Adelsdorf können hierbei keine quantitativen Aussagen getroffen werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ein

erheblicher Teil des Ziel-/Quellverkehrs der beiden genannten Wohngebiete mit der südlichen St2264 über die südliche Bahnhofstraße verläuft und nur ein kleinerer Teil (aus den nördlichen Teilbereichen dieser Wohngebiete) über die Schlesierstraße. Der Ziel-/Quellverkehr mit der St2264 in Richtung Forchheim dürfte hingegen aus den beiden genannten Wohngebieten vorrangig über die Schlesierstraße verlaufen.

3.2.3 Haushaltsbefragung

Rücklaufquote und Repräsentativität

Der Haushaltsfragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Adelsdorfer Bevölkerung abgefragt wird, wurde an sämtliche Haushalte im gesamten Ortsgebiet, mit zugehörigen Ortsteilen, verteilt werden. Insgesamt wurden ca. 486 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 1.240 Personen enthalten sind. Damit konnte eine Rücklaufquote von ca. 13% erzielt werden. Abbildung 24 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass die Rücksendung in Adelsdorf im leicht unteren Durchschnitt liegt.

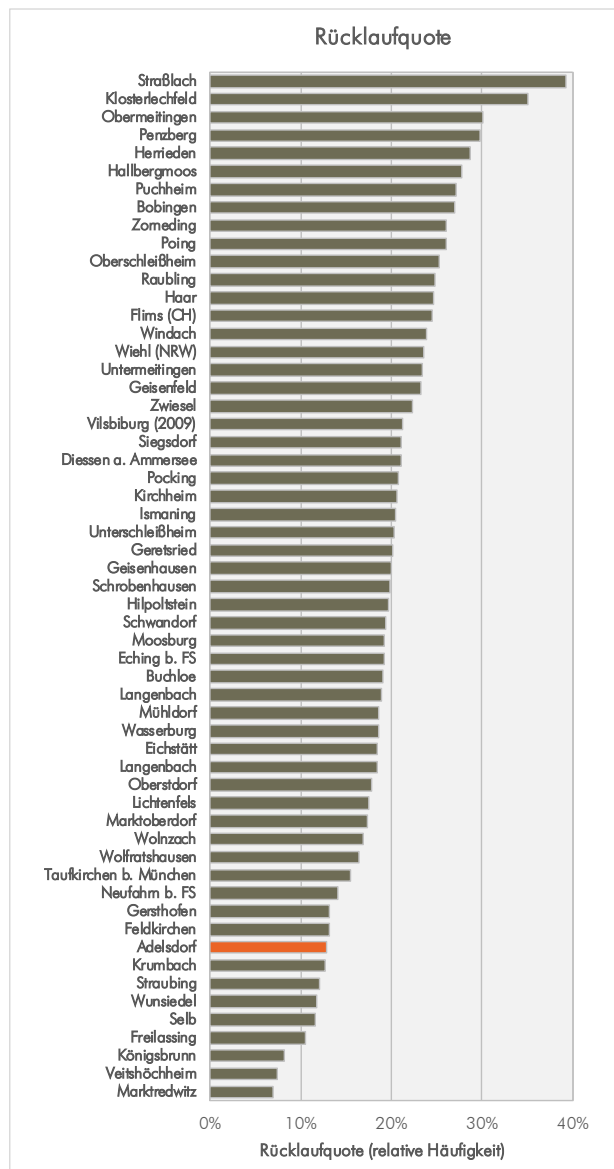


Abbildung 24: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abbildung 25 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil ist in den Verkehrszellen 3 „Bahnhofstraße Nord“ und 16 „Gewerbegebiet Hochstraße“ festzustellen. Unterdurchschnittlich fällt der Anteil in den Verkehrszellen 1 „Ortsmitte“ und 20 „Neuhaus“ aus. Verkehrszellen ohne Einwohner sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleneinteilung siehe auch Anlage 5 „Verkehrszellenplan“.

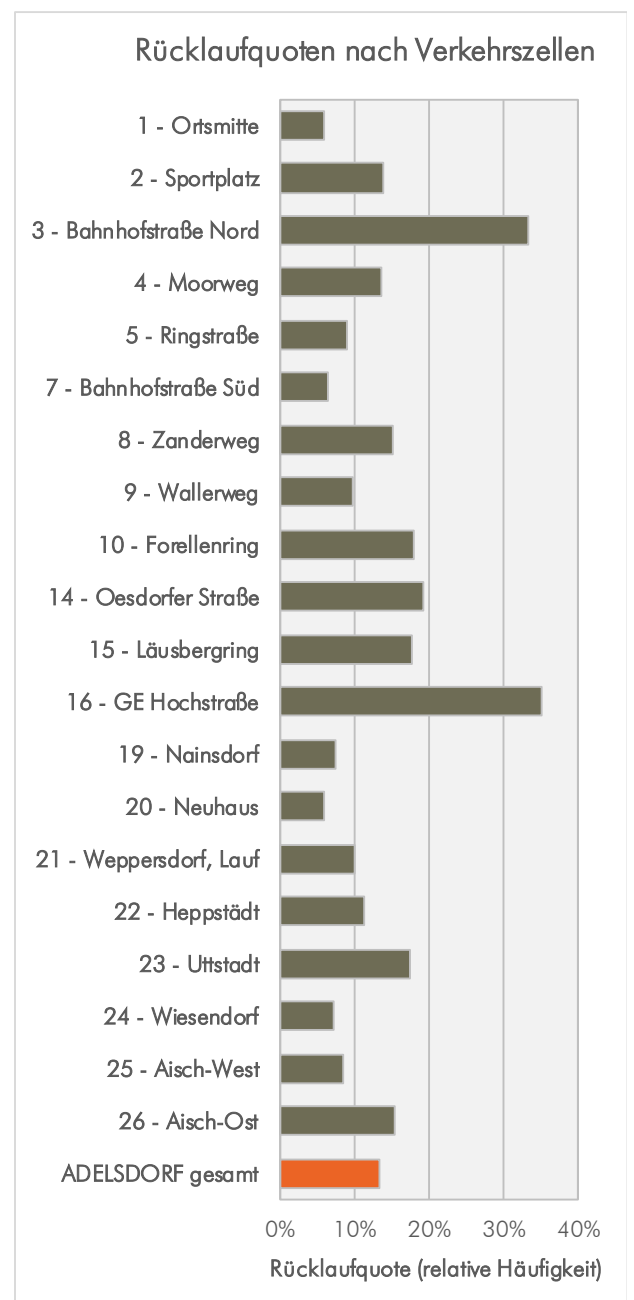


Abbildung 25: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021 differenziert nach Verkehrszellen

Trotz der geringen Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als mehr oder weniger repräsentativ angesehen werden, da mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Adelsdorfs wiedergegeben wird. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 26). Die Balken stellen die Altersverteilung in Adelsdorf insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Adelsdorfer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei 41,7 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Gemeinde bei 41,2 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 Adelsdorf gemeldet sind.

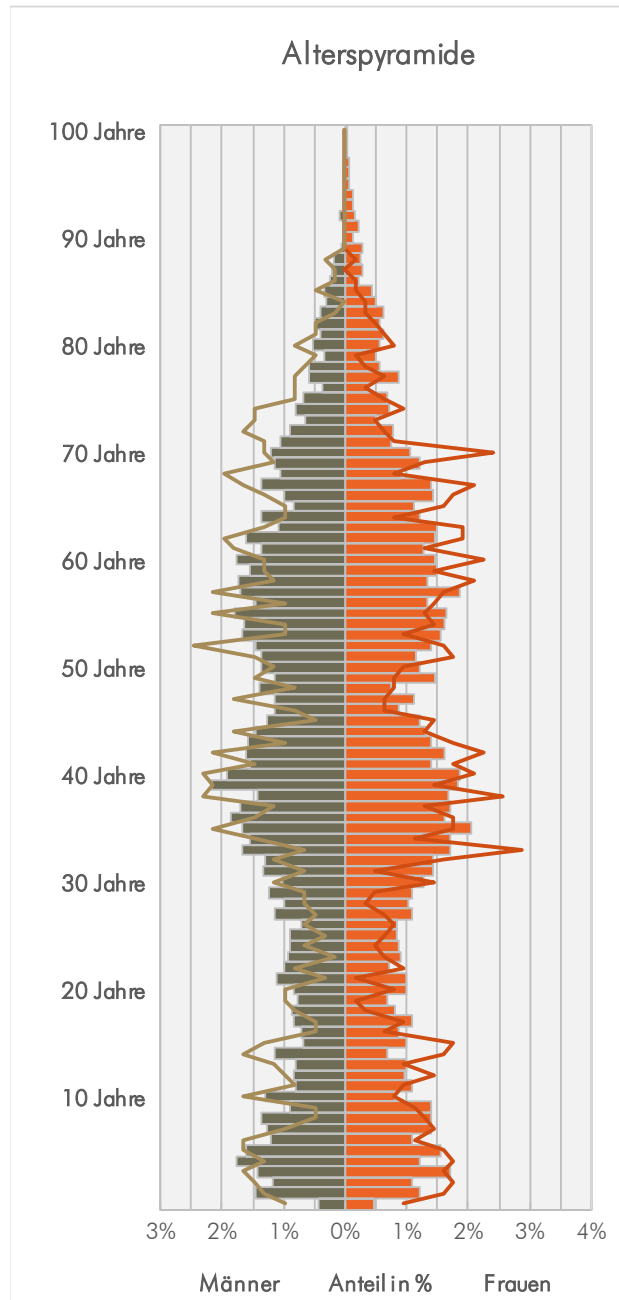


Abbildung 26: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Adelsdorf insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

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 27):

- 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 Haushaltmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden die Senioren, gefolgt von Paaren. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Mehrgenerationenhaushalte.

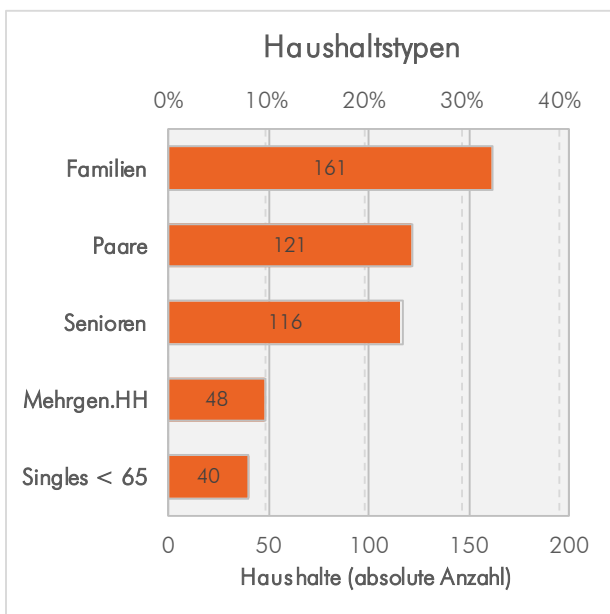


Abbildung 27: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,55 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Vier-Personen-Haushalten (vgl. Abbildung 28). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

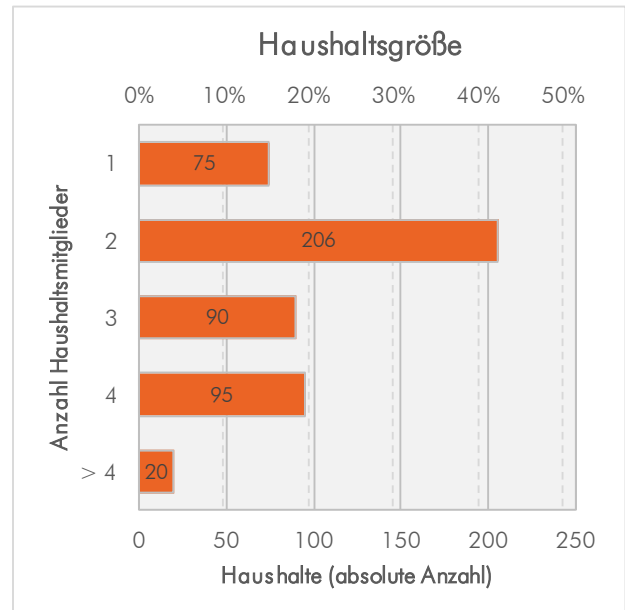


Abbildung 28: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 29). Ein weiterer großer Anteil ist im Ruhestand, nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

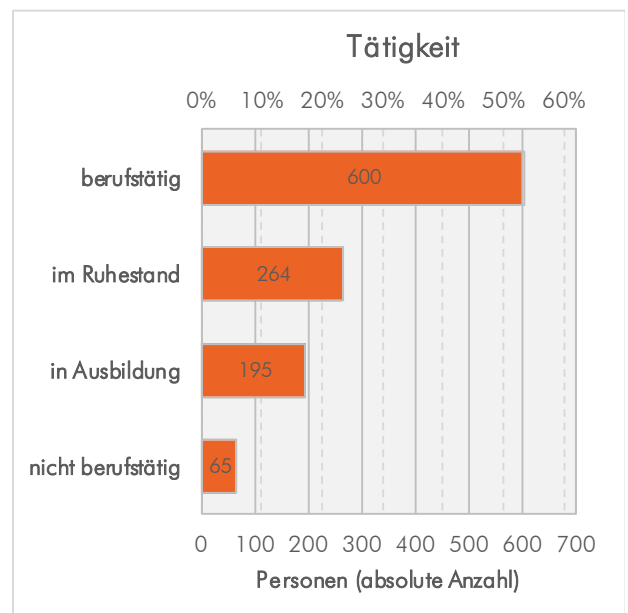


Abbildung 29: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Abbildung 30 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 Jahre ist prozentual am schwächsten repräsentiert.

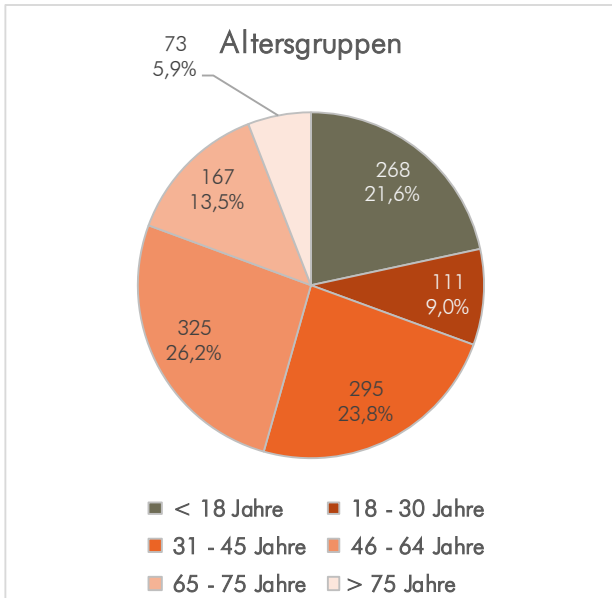


Abbildung 30: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

PKW- und Führerschein-Besitz

Insgesamt verfügen ca. 480 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten sind zwei Pkws vorhanden, gefolgt von einem Pkw (vgl. Abbildung 31). Am geringsten ist mit großem Abstand der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat.

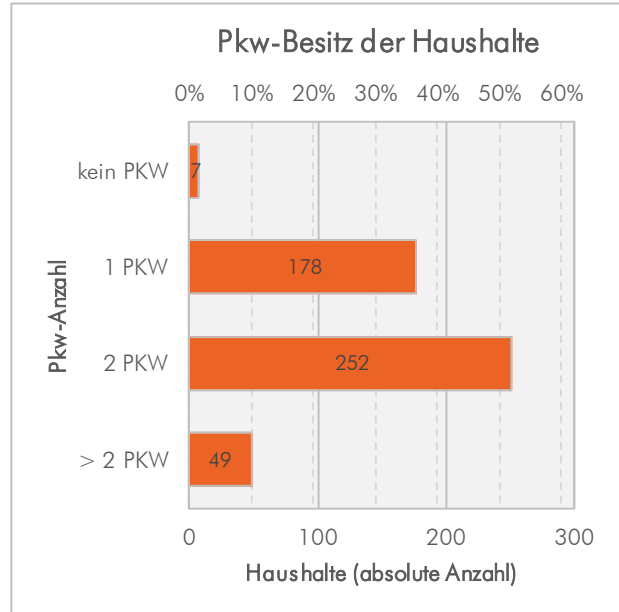


Abbildung 31: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Die Haushaltstypen, die über keinen Pkw verfügen sind überwiegend Singles- und Senioren-Haushalte (vgl. Abbildung 32). Mit großer Mehrheit verfügen Mehrgenerationenhaushalte über mehr als zwei Pkw, Familien und Paare über zwei Pkw.

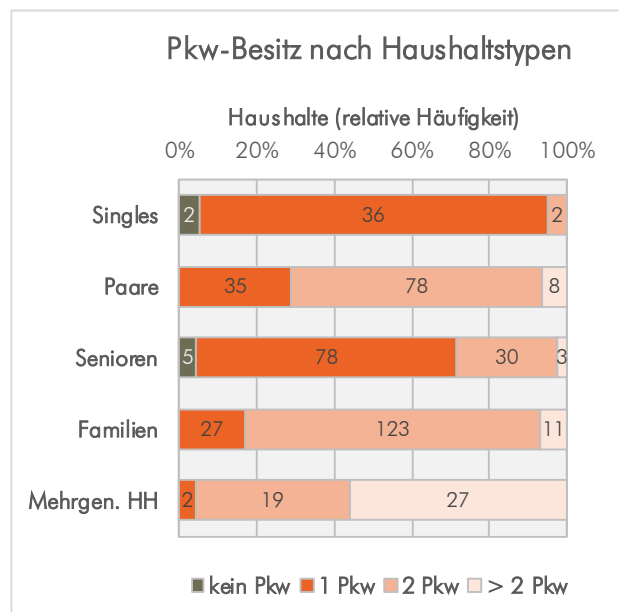


Abbildung 32: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem Frauen mit zunehmendem Alter ab 31 Jahre sowie zwischen 18 und 30 Jahren seltener in Besitz eines Pkw sind (vgl. Abbildung 33). Bei den Männern sind es am ehesten die 18- bis 30-jährigen sowie die über 75-jährigen, die über keinen Pkw verfügen. Bei den restlichen Jahrgangsstufen besitzt nahezu jeder Mann einen Pkw.

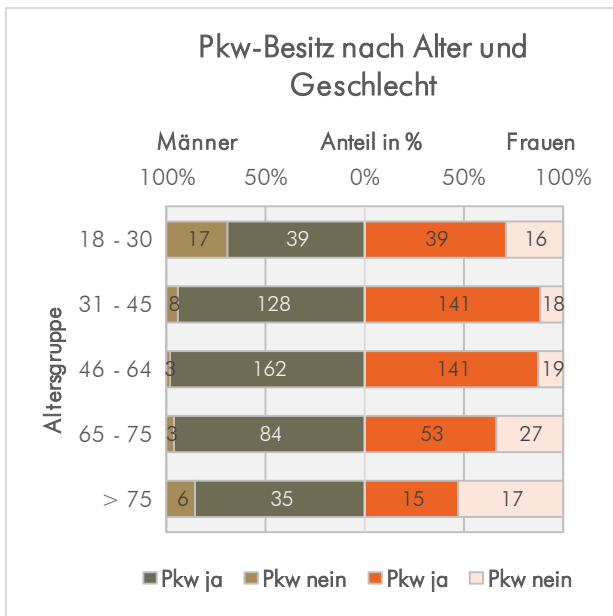


Abbildung 33: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Abbildung 34 zeigt, dass die Anzahl an Personen ohne Führerschein insgesamt sehr gering ist. Der weitaus größte Anteil der Befragten, die einen Führerschein besitzen, sind auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

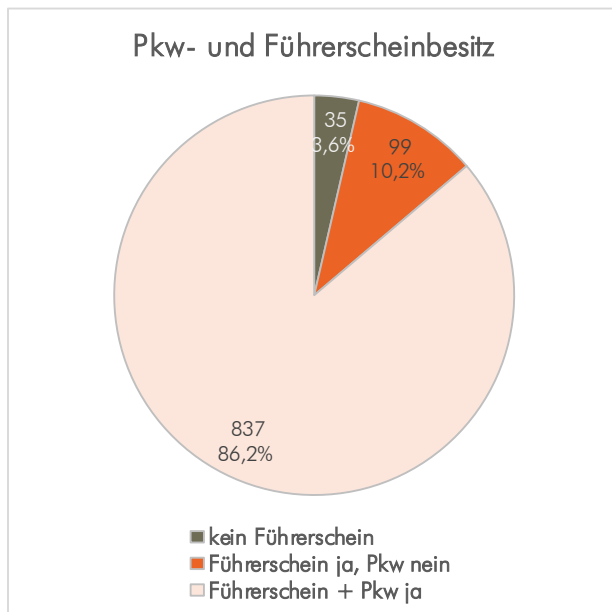


Abbildung 34: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Der Führerscheinbesitz aufgegliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abbildung 35 dargestellt. Das Bild ist komplementär zu dem des Pkw-Besitzes, differenziert nach Alter und Geschlecht.

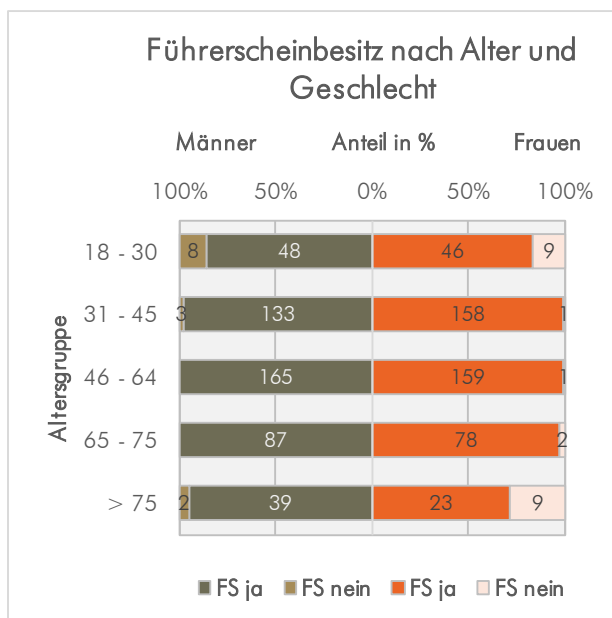


Abbildung 35: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 36 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und e-Bikes in den Haushalten. In der Mehrheit der Haushalte sind zwei Räder vorhanden, der zweitgrößte Anteil ist fahrradlos oder besitzt vier Räder. Am seltensten verfügen Haushalte über fünf Räder, bzw. über mehr als fünf Räder. Über ein e-Bike verfügen insgesamt fast 30% der Haushalte in Adelsdorf, wovon fast genauso viele Haushalte ein E-Bike oder zwei E-Bikes besitzen. Mehr als zwei e-Bikes sind nur in wenigen Haushalten vorhanden.

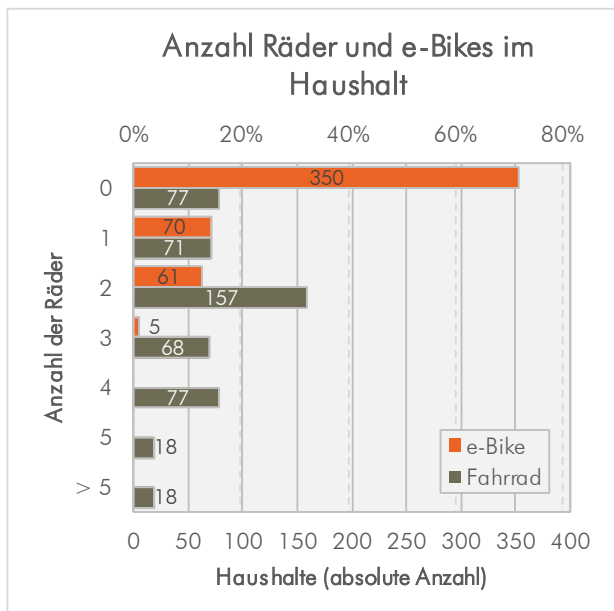


Abbildung 36: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Im Durchschnitt sind 0,9 Räder pro Kopf und 0,8 Räder je Haushalt vorhanden, was unter anderem auf Abbildung 37 verdeutlicht wird. Ca. 250 der Haushalte besitzen genau ein Rad pro Kopf je Haushalt, der kleinste Anteil besitzt mehr als ein Rad pro Kopf je Haushalt. Eine insgesamt beachtliche Menge verfügt über weniger als ein Rad pro Kopf je Haushalt.

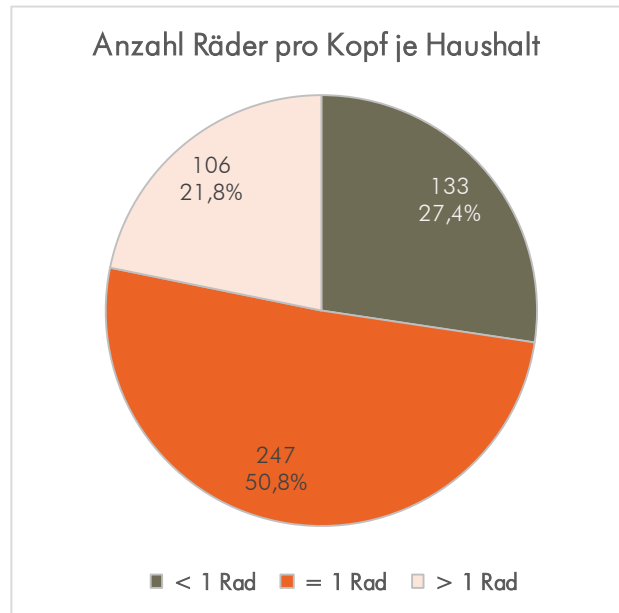


Abbildung 37: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass vor allem Senioren- und Paar-Haushalte am häufigsten ohne Fahrrad sind (vgl. Abbildung 38). Bei den Senioren ist aber auch der größte Anteil mit einem Rad und bei Paaren mit zwei Rädern vorzufinden. Der Hauptteil, der insgesamt über drei und mehr Räder verfügt, ist jeweils bei Familien, gefolgt von den Mehrgenerationen Haushalten, anzutreffen..

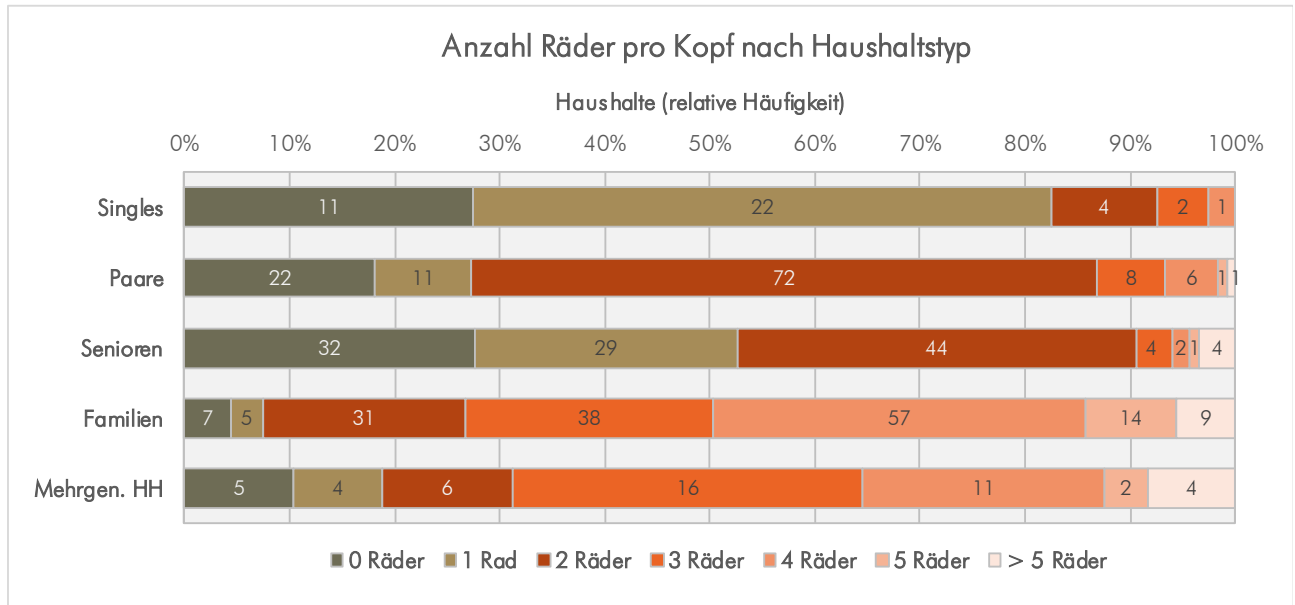


Abbildung 38: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Von den hier ca. 1.120 erfassten Haushaltsmitgliedern sind etwa 145 in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Der größte Anteil derer ist entweder in Ausbildung oder geht zur Schule (vgl. Abbildung 39). Von den nicht berufstätigen und Ruheständlern besitzt mehr oder weniger niemand eine ÖPNV-Zeitkarte.

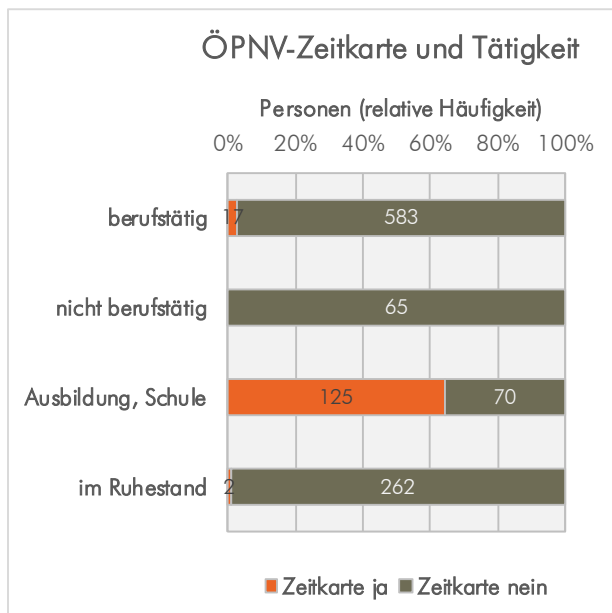


Abbildung 39: Besitz von ÖPNV-Zeitkarten differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen

In den nachfolgenden Abbildungen sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner und Rücklauf sind auch hier ausgeblendet. Zusätzlich sind Zellen ausgeschlossen, bei denen die absolute Anzahl zu gering ist um gesicherte Aussagen treffen zu können (Zelle 2 „Sportplatz“, 16 „GE Hochstraße“, 19 „Nainsdorf“ und 24 „Wiesendorf“).

Eine hohe Anzahl sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-jähriger kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 14 „Oesdorfer Straße“, 22 „Heppstädt“ und 26 „Aisch-Ost“ ermittelt werden (vgl. Abbildung 40 und 41). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 8 „Zanderweg“, 10 „Forellenring“ und 15 „Läusberg-ring“ ein hoher Anteil von unter 18-jährigen. Die meisten Schüler und Auszubildende befinden sich in den Zellen 8 „Zanderweg“, 10 „Forellenring“ und 15 „Läusberg-ring“, sie sind aber auch vermehrt in den Zellen 3 „Bahnhofstraße-Nord“ und 22 „Heppstädt“ anzutreffen.

Altersgruppen nach Verkehrszellen

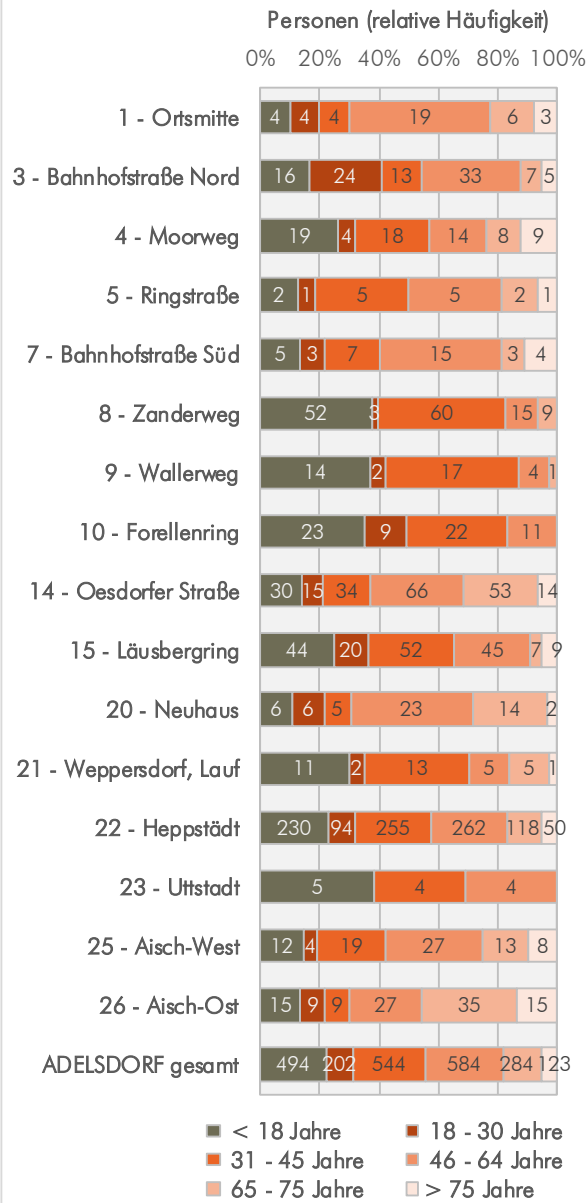


Abbildung 40: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Tätigkeit nach Verkehrszellen

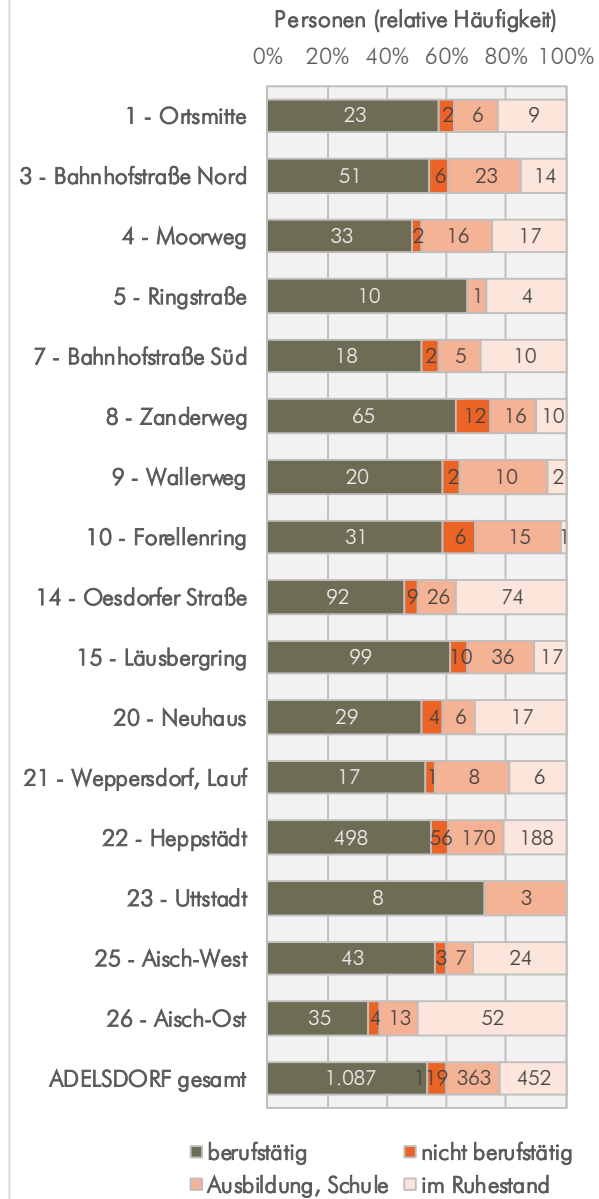


Abbildung 41: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

In Abbildung 42 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Aufgrund der geringen Aussagekraft sind in dieser Auswertung zusätzlich die Zellen 5 „Ringstraße“ und 23 „Uttstadt“ ausgeschlossen.

In den Zellen 3 „Bahnhofstraße Nord“, 10 „Forellenring“ und 20 „Neuhaus“ ist mit knapp zwei Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. Hingegen sind mit 1,4 bzw. 1,5 Pkw pro Haushalt in den Zellen 1 „Ortsmitte“, 4 „Moorweg“ und 9 „Wallerweg“ am wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.

In Verkehrszelle 4 „Moorweg“ und 23 „Uttstadt“ sind prozentual die meisten Zeitkarten für den ÖPNV vorhanden (vgl. Abbildung 43). Absolut gesehen sind mit 24 bzw. 21 Zeitkarten in Zelle 14 „Oesdorfer Straße“ und Zelle 15 „Läusbergring“ die meisten ÖPNV-Karten vorhanden. In Zelle 5 „Ringstraße“ ist hingegen kaum jemand in Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

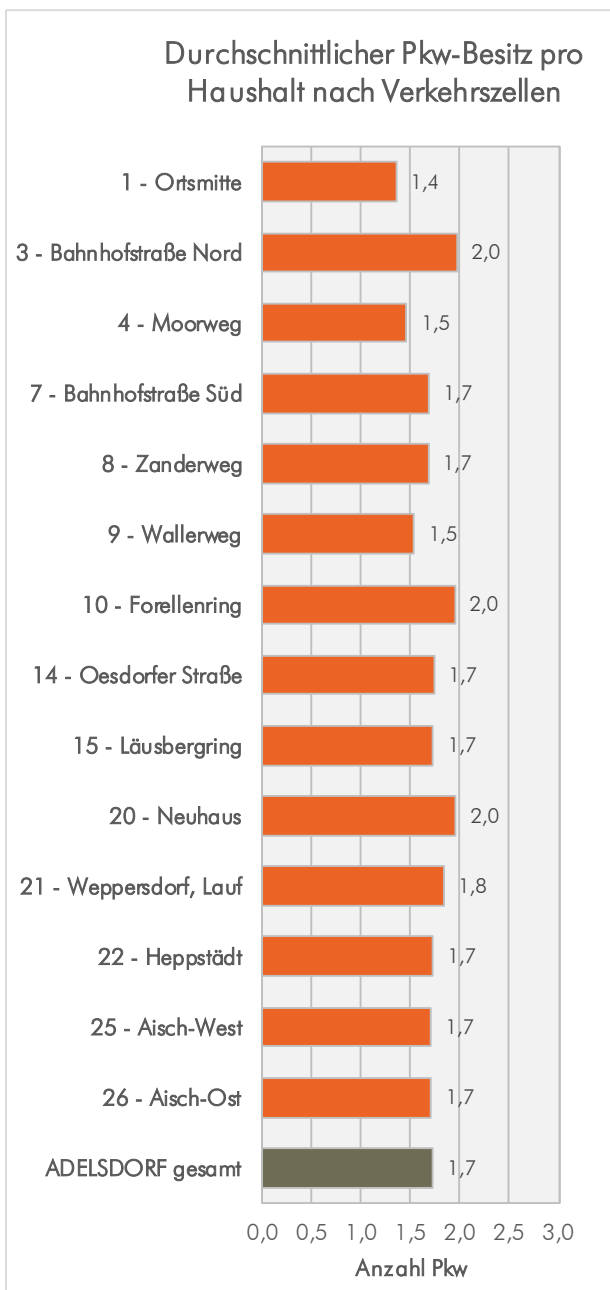


Abbildung 42: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

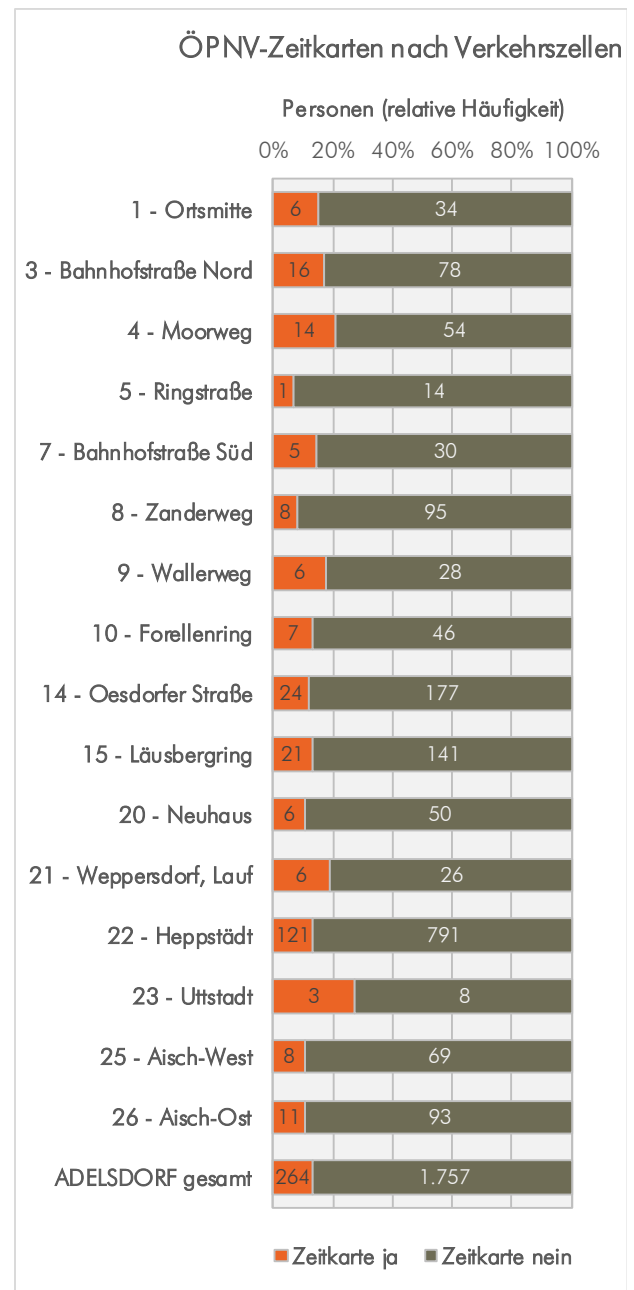


Abbildung 43: ÖPNV-Zeitkartenbesitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Verkehrsmittelwahl

Abbildung 44 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Adelsdorfer 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. 28.850 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Adelsdorfer, unabhängig vom Verkehrsmittel und vom Fahrtzweck. Die größten Anteile machen der Ziel- und Quellverkehr von Adelsdorf, also Fahrten, die über die Gemeindegrenze hinausgehen und der Binnenverkehr innerhalb von Adelsdorf aus, sprich Fahrten, die nur innerhalb der Gemeinde durchgeführt werden. Ein Teil der Fahrten entsteht auch durch den Ziel- und Quellverkehr der Ortsteile und durch den Ziel- und Quellverkehr von Adelsdorf mit den Ortsteilen. Im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile finden relativ wenige Fahrten statt (z.B. innerhalb von Neuhaus oder Weppersdorf). Der Anteil am Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen, beispielsweise von Heppstädt nach Wiesendorf, ist ebenfalls sehr gering. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, welche die Bevölkerung außerhalb von Adelsdorf, zum Beispiel innerhalb von Höchststadt a. d. Aisch oder Erlangen oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurücklegt.

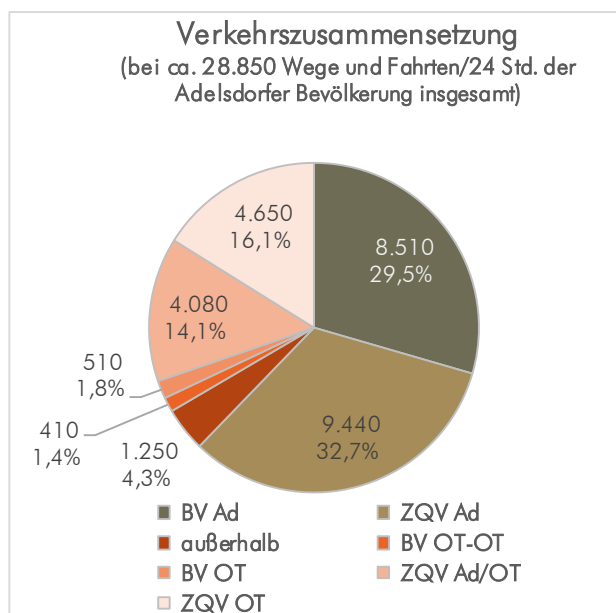


Abbildung 44: Verkehrszusammensetzung bei ca. 28.850 hochgerechneten Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 15.07.2021

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Adelsdorfer Bevölkerung ist in Abbildung 45 dargestellt. Den weitaus größten Anteil bilden die Pkw-Selbstfahrer (knapp 60%), gefolgt von den Radfahrern (knapp 14%). Am seltensten nutzen die Adelsdorfer den ÖPNV (knapp 6%), auch zu Fuß oder als Pkw-Mitfahrer sind die Adelsdorfer seltener unterwegs. Die Witterungsbedingungen können Einfluss auf das Ergebnis des Modal Split nehmen. Am Stichtag der Haushaltsbefragung herrschten sommerliche Temperaturen mit viel Sonnenschein und ohne Niederschlag. Vor allem der Radfahreranteil kann bei solchen Verhältnissen etwas höher ausfallen als bei schlechtem Wetter und dementsprechend auch der Anteil an Pkw-Fahrern niedriger bzw. höher bei schlechtem Wetter.

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.

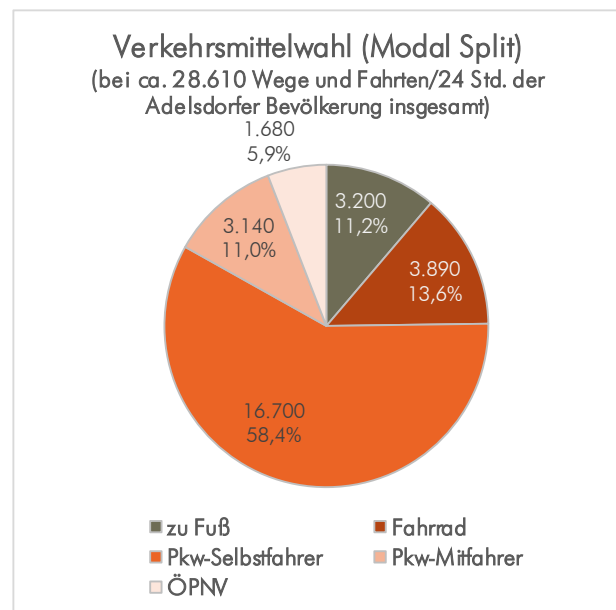


Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl bei ca. 28.610 hochgerechneten Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 15.07.2021

Erläuterung Abkürzungen:

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

Abbildung 46 zeigt die Verkehrsmittelwahl, auf-
gegliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten.
Außerhalb Adelsdorfs und im Ziel-/Quellverkehr
der Ortsteile bzw. im Ziel-/Quellverkehr von Adels-
dorf ist der Anteil der Pkw-Selbstfahrer am größten.
Das Fußgänger-Segment ist jeweils im Binnenver-
kehr (von Adelsdorf sowie innerhalb der einzelnen
Ortsteile) am stärksten vertreten. Im Binnenverkehr
innerhalb der jeweiligen Ortsteile ist der Radfah-

reranteil am höchsten, gefolgt vom Binnenverkehr
in Adelsdorf selbst. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer
ist jeweils relativ ausgeglichen. Der ÖPNV spielt
hauptsächlich beim Ziel-/Quellverkehr eine - wenn
auch insgesamt eher untergeordnete - Rolle.

Anlage 10 beinhaltet eine Tabelle, in der die ge-
samte Mobilität der Bevölkerung Adelsdorfs noch-
mals detailliert für den Stichtag vom 15.07.2021
dargestellt ist.

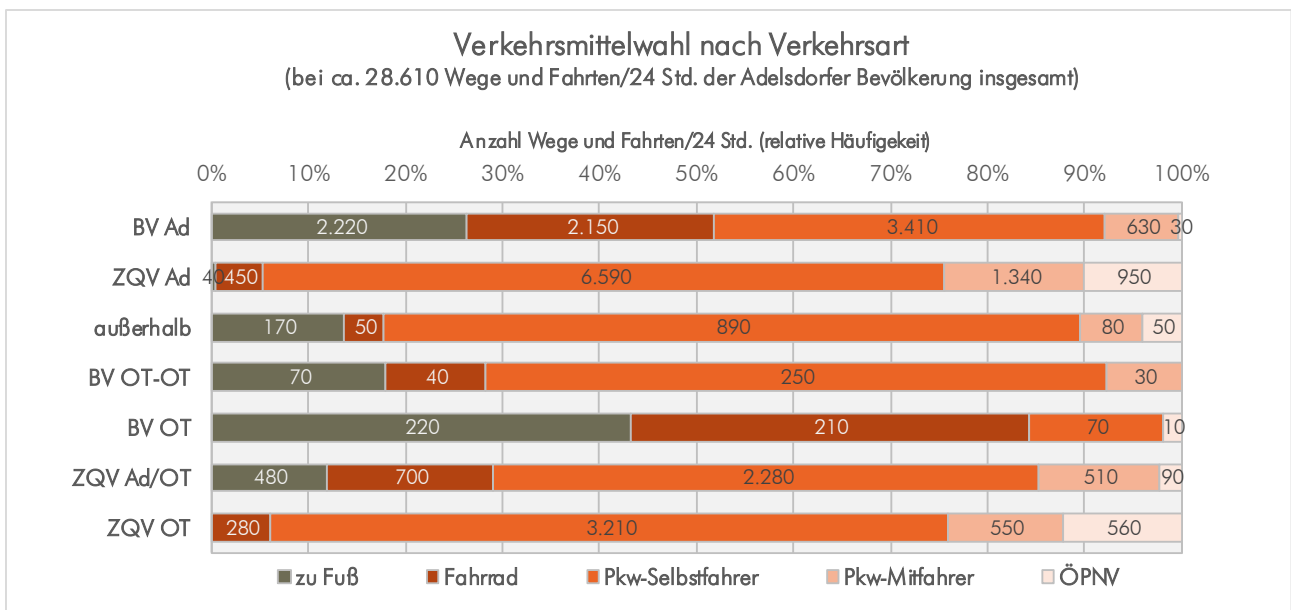


Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 28.610 Wege und Fahrten der Adelsdorfer Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 15.07.2021

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Ge-
schlecht zeigt Abbildung 47. Dabei wird ersicht-
lich, dass bei den Frauen ein etwas größerer Anteil
zu Fuß geht und als Pkw-Mitfahrer unterwegs ist.
Bei den Männern hingegen ist der Anteil der Pkw-
Selbstfahrer gering höher.

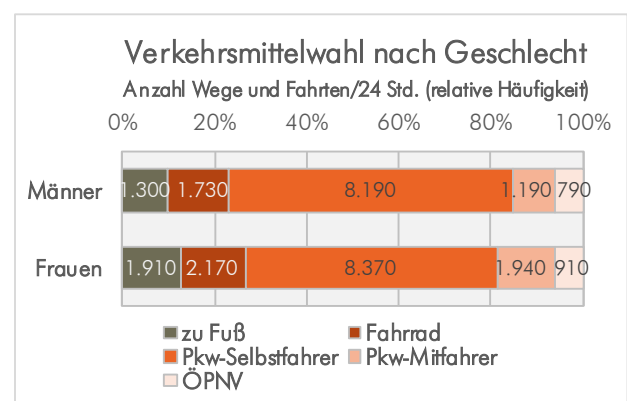


Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Ge-
schlecht am Stichtag der Haushaltbefragung
15.07.2021

Abbildung 48 stellt die Verkehrsmittelwahl aufgliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im Binnenverkehr dar. Innerhalb von Adelsdorf sind vor allem Paare, Senioren und Mehrgenerationen Haushalte mit dem Pkw unterwegs. Der größte An-

teil, der zu Fuß geht, ist bei den Singles und Familien vorzufinden. Bei den Singles wird auch vermehrt mit dem Rad gefahren, die meisten Pkw-Mitfahrer finden sich bei den Familien und Mehrgenerationenhaushalten.

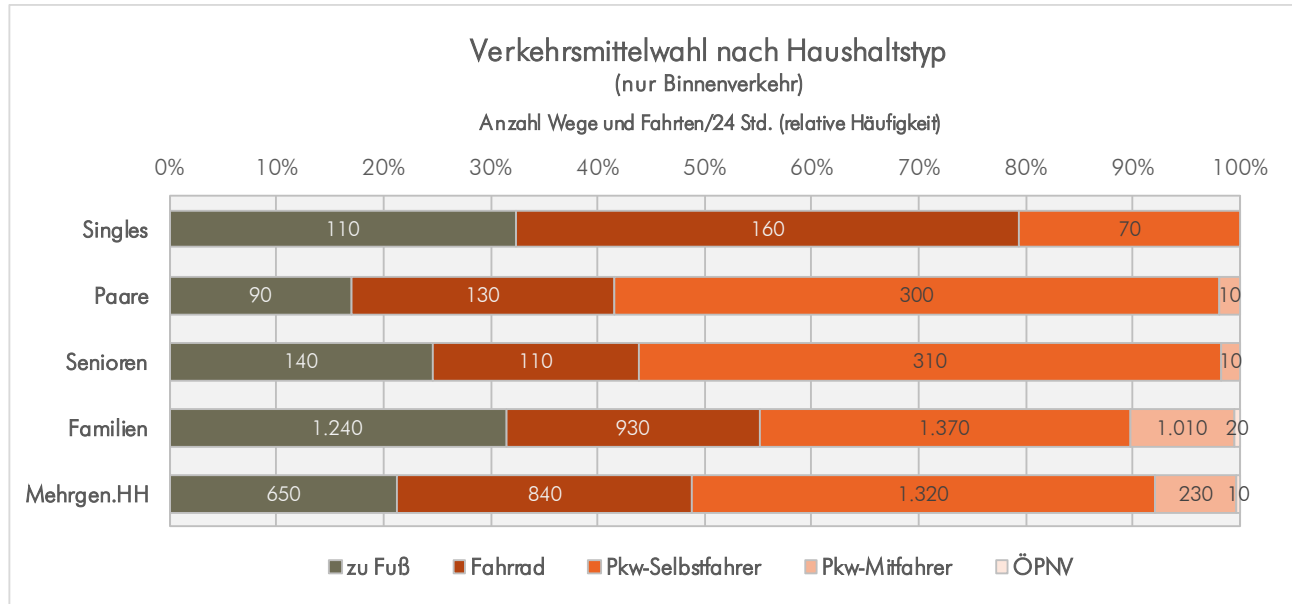


Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Alle Verkehrsmittel erreichen morgens einen Spitzenwert zwischen 7:00 und 8:00 Uhr (vgl. Abbildung 49). Am späten Nachmittag bzw. gegen Abend nimmt die Nutzung (ausgenommen ÖPNV) jeweils wieder zu. Bei den Pkw-Nutzern (Selbst- und Mitfahrer) übersteigt der Nachmittagswert sogar

jeweils den der Morgenspitze. Die Nachmittagspitze bei den Pkw-Selbstfahrern und -Mitfahrern liegt ca. bei 17:15 Uhr, zu Fuß wird am häufigsten gegen 18:00 Uhr gegangen und das Fahrrad wird überwiegend zwischen ca. 16:00 bis 18:30 Uhr genutzt.

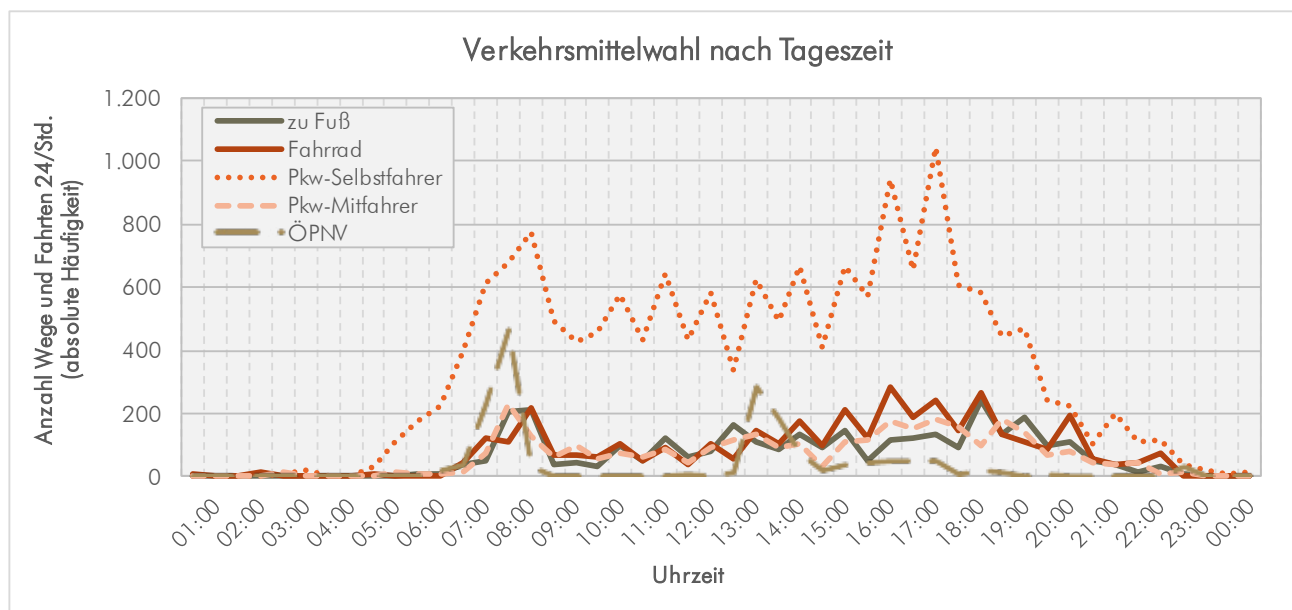


Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legt jeder der ca. 1.240 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 3,2 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abbildung 50). Die meisten Befragten legen entweder drei bis vier Wege oder ein bis zwei Wege zurück. Am wenigsten Personen legen mehr als acht Wege zurück.

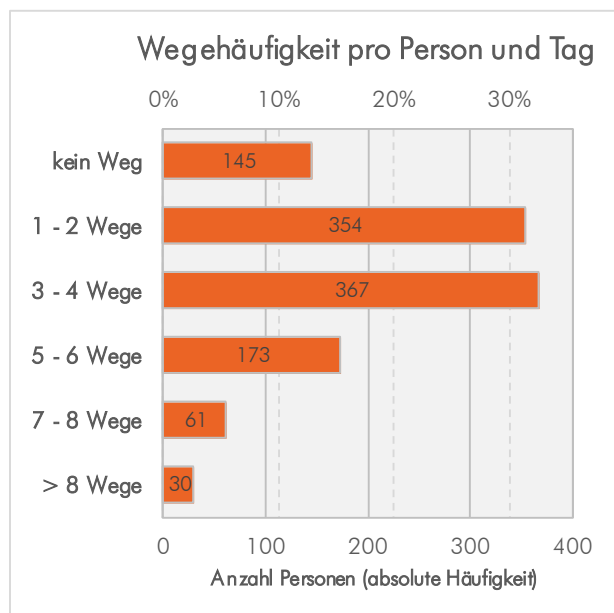


Abbildung 50: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abbildung 51). Männer legen mit leichter Mehrheit keinen oder ein bis zwei zurück. Bei allen anderen Wegehäufigkeiten liegen die Frauen prozentual etwas über den Männern.

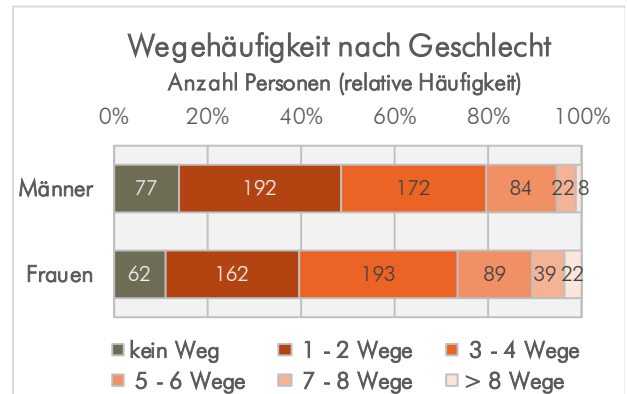


Abbildung 51: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Abbildung 52 zeigt die Wegehäufigkeit aufgegliedert nach Altersgruppen. Am häufigsten sind es die über 75-jährigen und die 65 - 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Drei bis vier Wege werden vermehrt von den unter 18-jährigen zurückgelegt, sieben bis acht Wege hauptsächlich von den 31 - 45-jährigen und den 46 - 64-jährigen. Mehr als acht Wege werden vermehrt von 31-45-jährigen zurückgelegt.

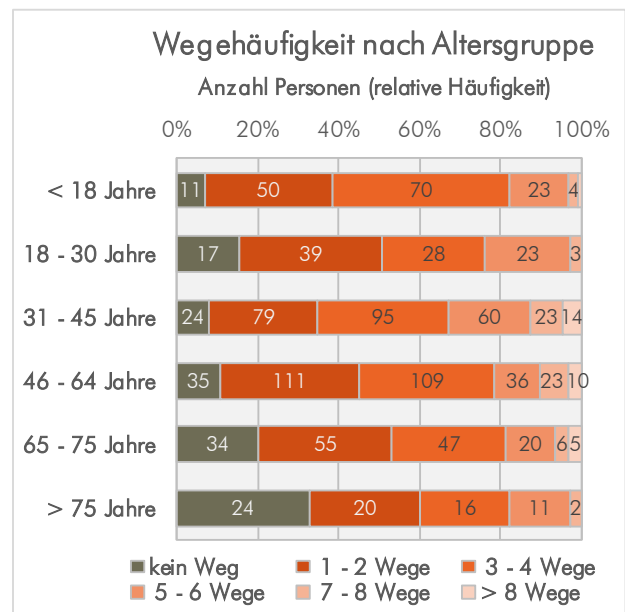


Abbildung 52: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass vor allem Ruheständler – analog zu den Altersgruppen ab 65 – am häufigsten keinen Weg zurücklegen (vgl. Abbildung 53). Ein bis zwei sowie drei bis vier Wege werden vor allem von Auszubildenden bestritten.

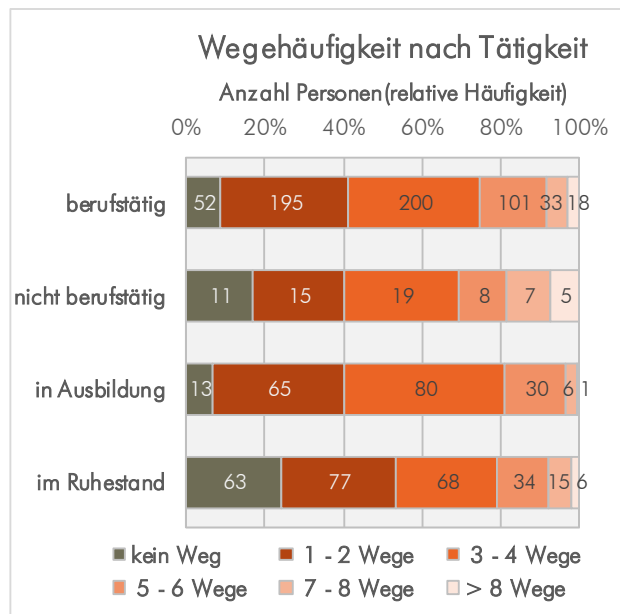


Abbildung 53: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Ein eindeutiger Zusammenhang ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abbildung 54). Desto eher eine Person keinen Pkw-Besitz, desto geringer ist die Wegeanzahl.

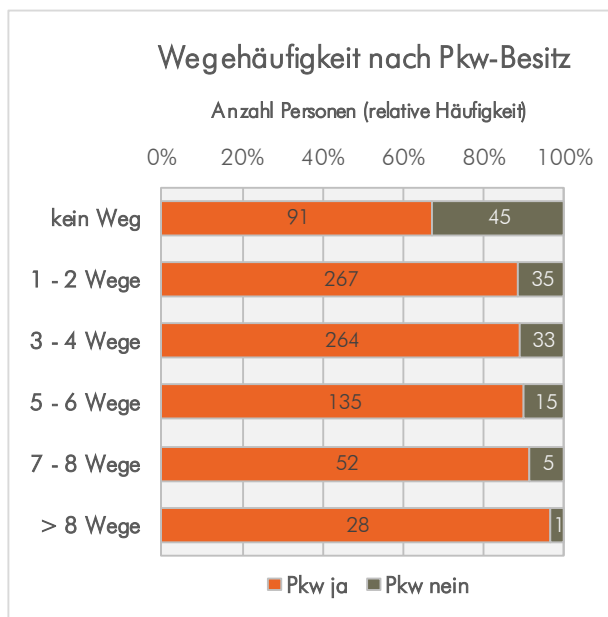


Abbildung 54: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 24.10.2019

Fahrtzwecke

In Abbildung 55 sind die Fahrtzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Adelsdorfer am Stichtag dargestellt. Der 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.

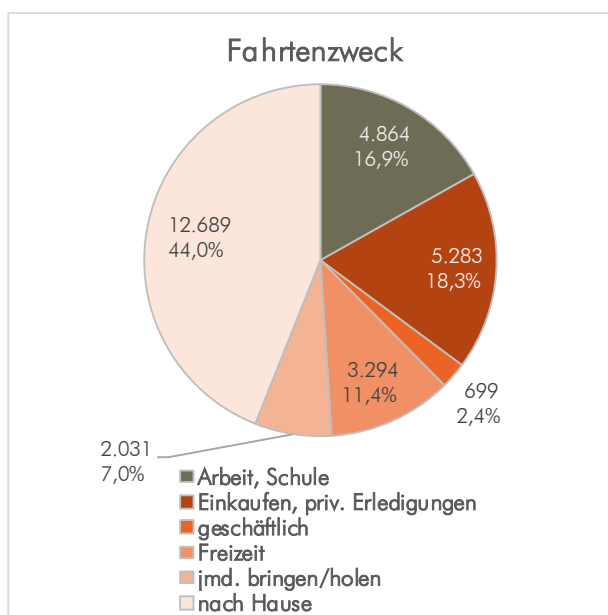


Abbildung 55: Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Aufgegliedert nach der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 56). Pkw-Selbstfahrer fahren etwas vermehrt um jemanden zu bringen oder zu holen sowie zu geschäftlichen

Zwecken. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Freizeit“ gering in der Überzahl und die Nutzung des ÖPNV um in die Arbeit oder Schule zu gelangen.

Anlage 10 enthält eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck.

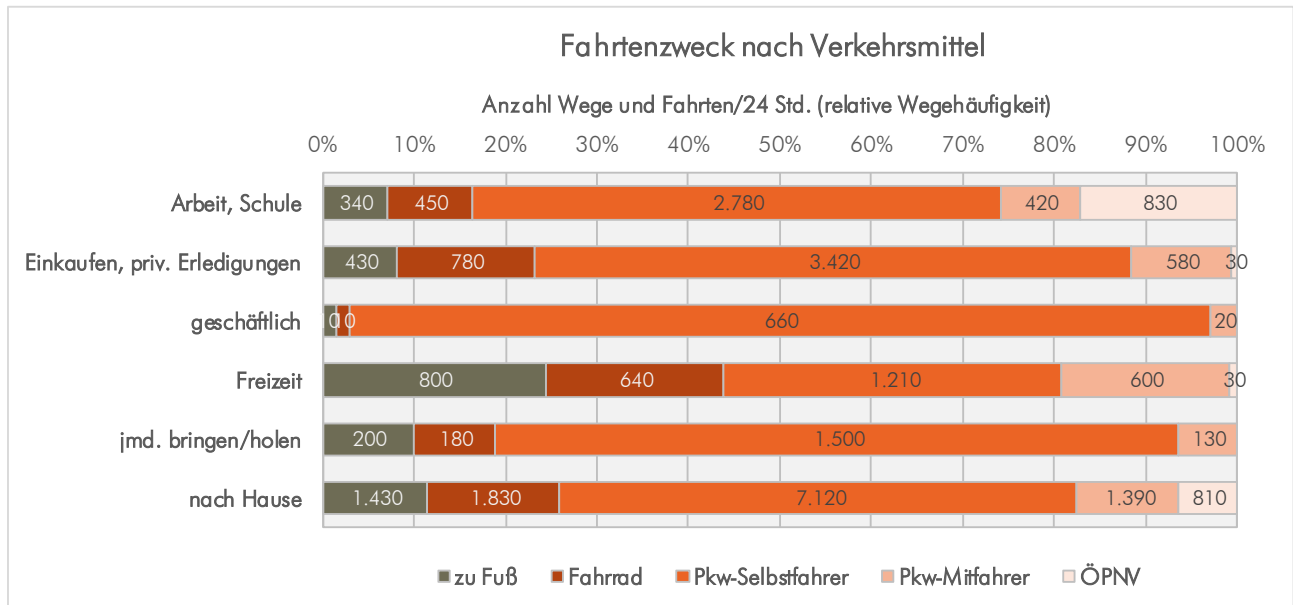


Abbildung 56: Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden gegen 8:00 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 57). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag ca. zwischen 10:00

und 11:00 Uhr und nachmittags gegen 16:00 Uhr erledigt. „Nach Hause“ fahren die meisten gegen 13:00 Uhr und 17:30 oder 18:30 Uhr. Auch freizeitliche Aktivitäten werden vermehrt am Nachmittag ausgeübt (Höhepunkt ca. gegen 18:00 Uhr).

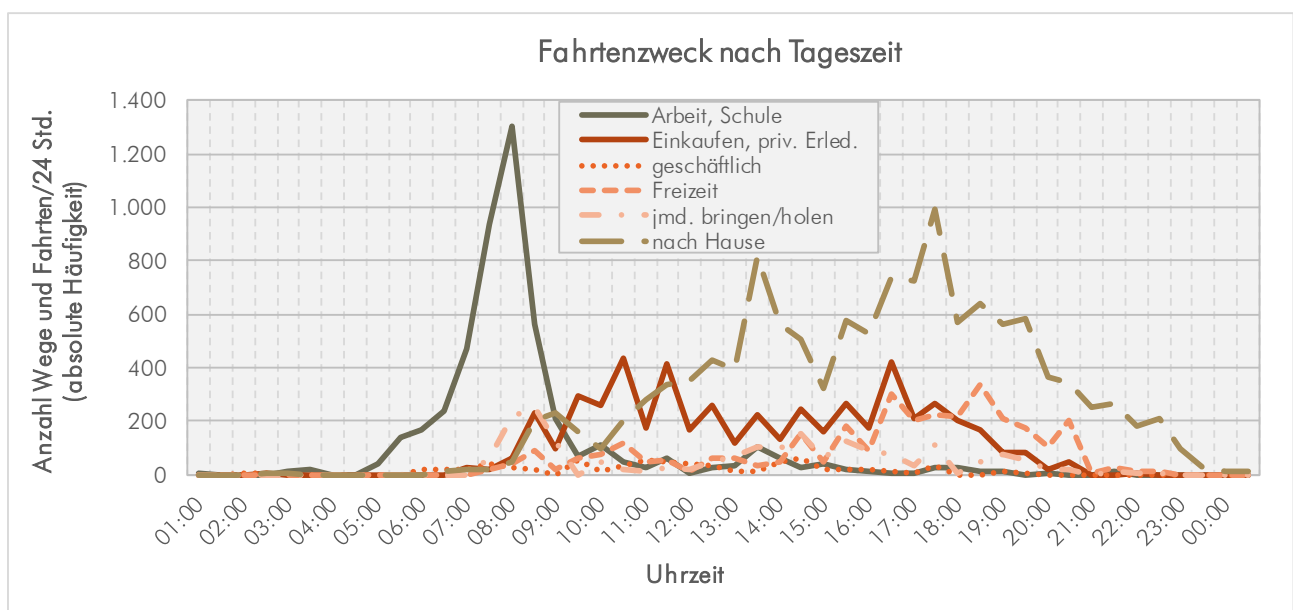


Abbildung 57: Fahrtzwecke der Adelsdorfer Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 15.07.2021

Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die Abbildung 58 und 59 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Ein erheblicher Anteil am Pkw-Binnenverkehr liegt unter 1.500 Meter. 20% der Pkw-Fahrten sind sogar kürzer als 1.000 Meter. Etwa 50% der innerörtlichen Pkw-Fahrten haben eine Länge von über 1.500 Meter (vgl. Abbildung 58). In dieser Entfernungsklasse (ab 1.500 Meter) hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß keine große Bedeutung mehr. Der weitaus größte Anteil (ca. 80%) der zu Fuß zurückgelegten Wege in Adelsdorf ist bis 1.500 Meter lang. Einen besonders großen Anteil nehmen dabei die Wege zwischen 1.000 und 1.500 Meter ein. Die Adelsdorfer Bevölkerung ist also gerne zu Fuß unterwegs. Auch die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Distanzbereich bis 1.500 Meter. Etwa 25% der Fahrten mit dem Fahrrad sind länger als 1.500 Meter. 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 59). Der ÖPNV spielt insgesamt eine untergeordnete Rolle, so dass die Zahlen nicht dargestellt sind.

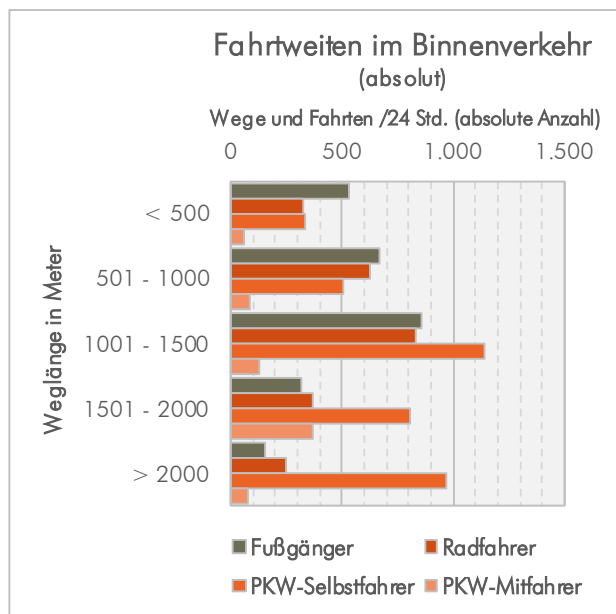


Abbildung 58: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

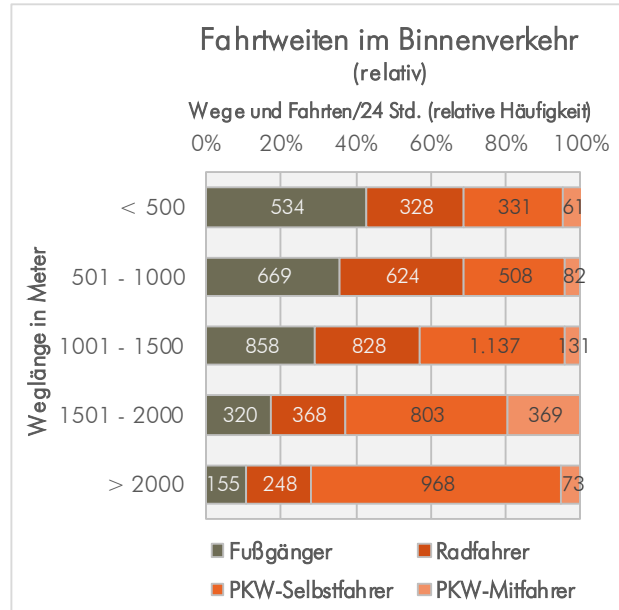
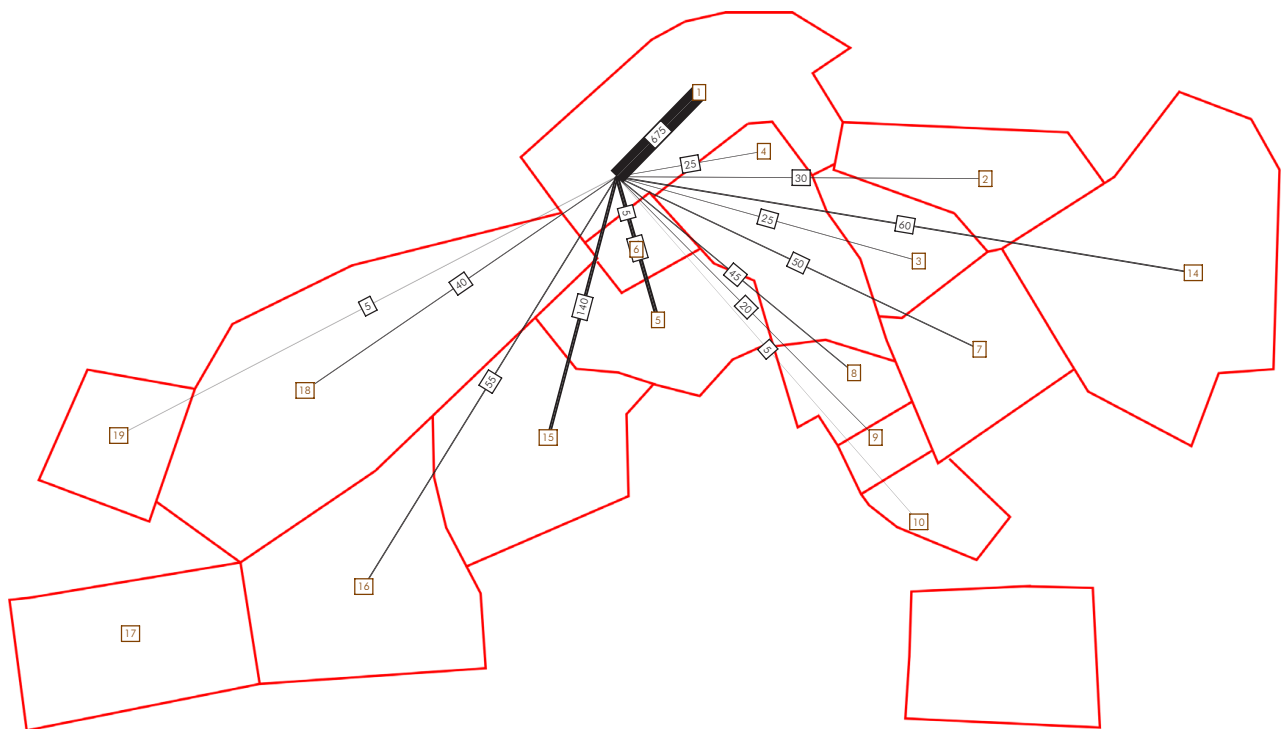


Abbildung 59: Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für jeweils zwei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs, des Rad-Verkehrs und des Fußgängerverkehrs ausgewählter Verkehrszellen mit dem übrigen Ort. In Anlage 11, 12 und 13 sind jeweils fünf weitere Beispiele der Kfz-Binnenverkehrsbeziehungen, des Rad-Binnenverkehrs und des Fußgänger-Binnenverkehrs ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Adelsdorfer 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.

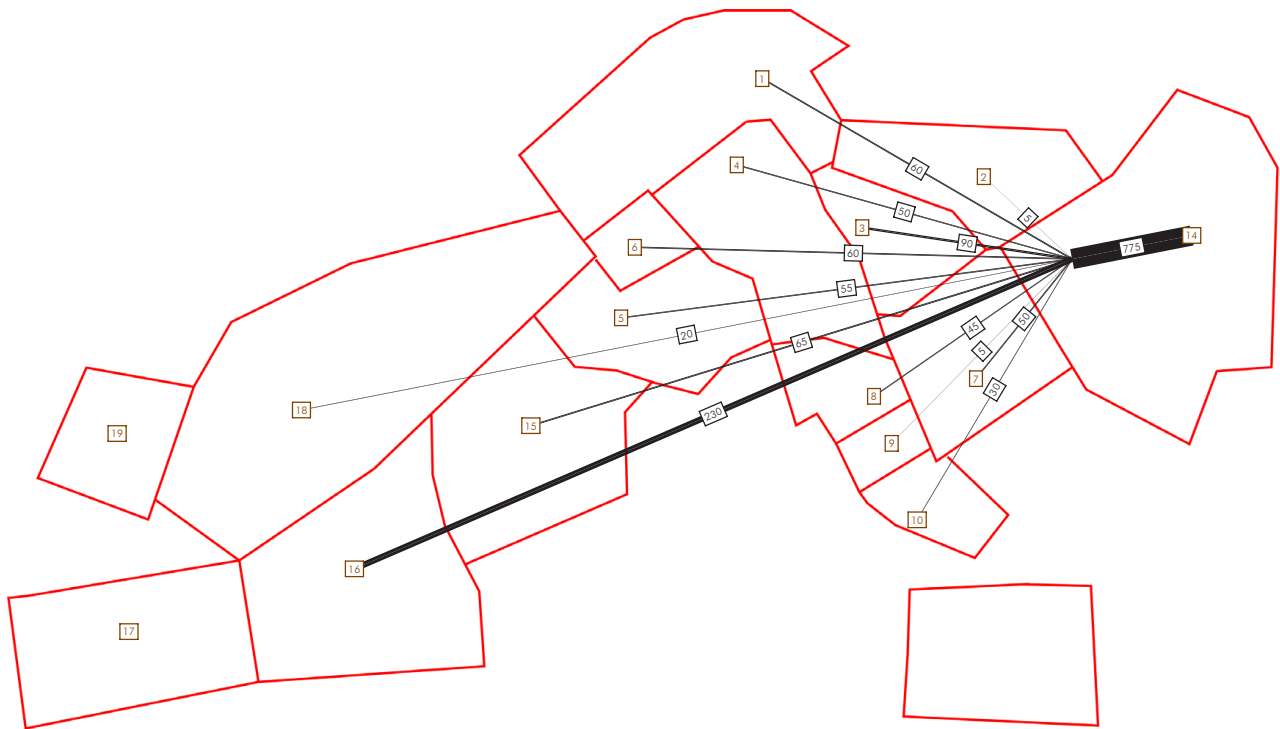


Nr. Zellenname

1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusberggring		

Abbildung 60: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“

Die Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“ erzeugt mit ca. 675 Kfz-Fahrten/24 Std. einen erheblichen Anteil an Binnenverkehrsfahrten in der Gemeinde Adelsdorf (vgl. Abbildung 60). Eine besonders starke Verkehrsbeziehung besteht mit der einwohnerstarken Verkehrszelle 15 „Läusberggring“ und der nahe gelegenen Verkehrszelle 5 „Ringstraße“. Auch mit den Verkehrszellen 14 „Oesdorfer Straße“ und der eher gewerblich geprägten Zelle 16 „Gewerbegebiet Hochstraße“ besteht ein ausgeprägtes Verhältnis.

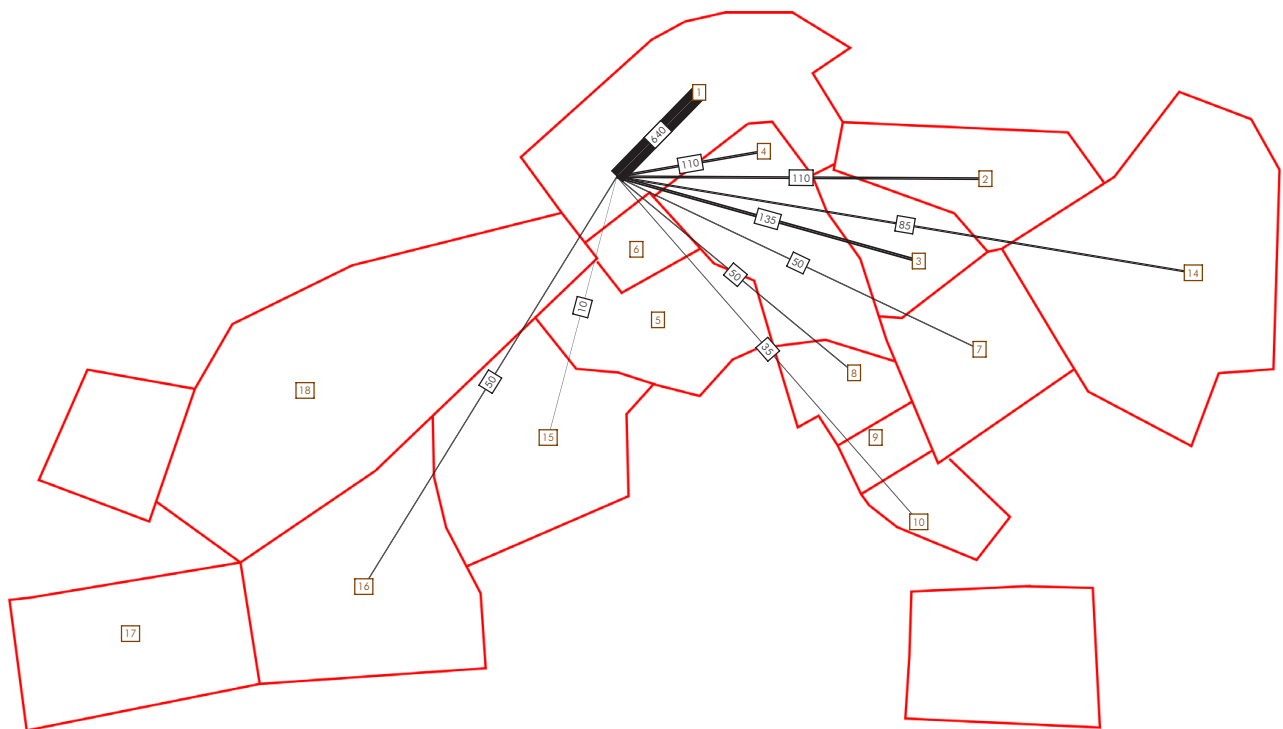


Nr. Zellenname

1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusbergring		

Abbildung 61: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 14 „Oesdorfer Straße“

Verkehrszelle 14 „Oesdorfer Straße“, in der die meisten Einwohner gemeldet sind, generiert mit ca. 775 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz Fahrten im Binnenverkehr von Adelsdorf. Am intensivsten ist der Verkehrsaustausch mit der Verkehrszellen 16 „Gewerbegebiet Hochstraße“ (vgl. Abbildung 61). Aufgrund der gewerblichen Struktur von Zelle 16 kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Verkehrsströmen hauptsächlich um Einkaufsverkehr handelt. Weitere Verkehrszellen, zu denen eine ausgeprägte Verflechtung besteht, sind die Zellen 3 „Bahnhofstraße Nord“, die einwohnerstarke Zelle 15 „Läusbergring“ und 6 „Grundschule“. Bei den Verkehrsbeziehungen zur Zelle 6 handelt es sich wohl fast ausschließlich um Bring- und Holverkehr.

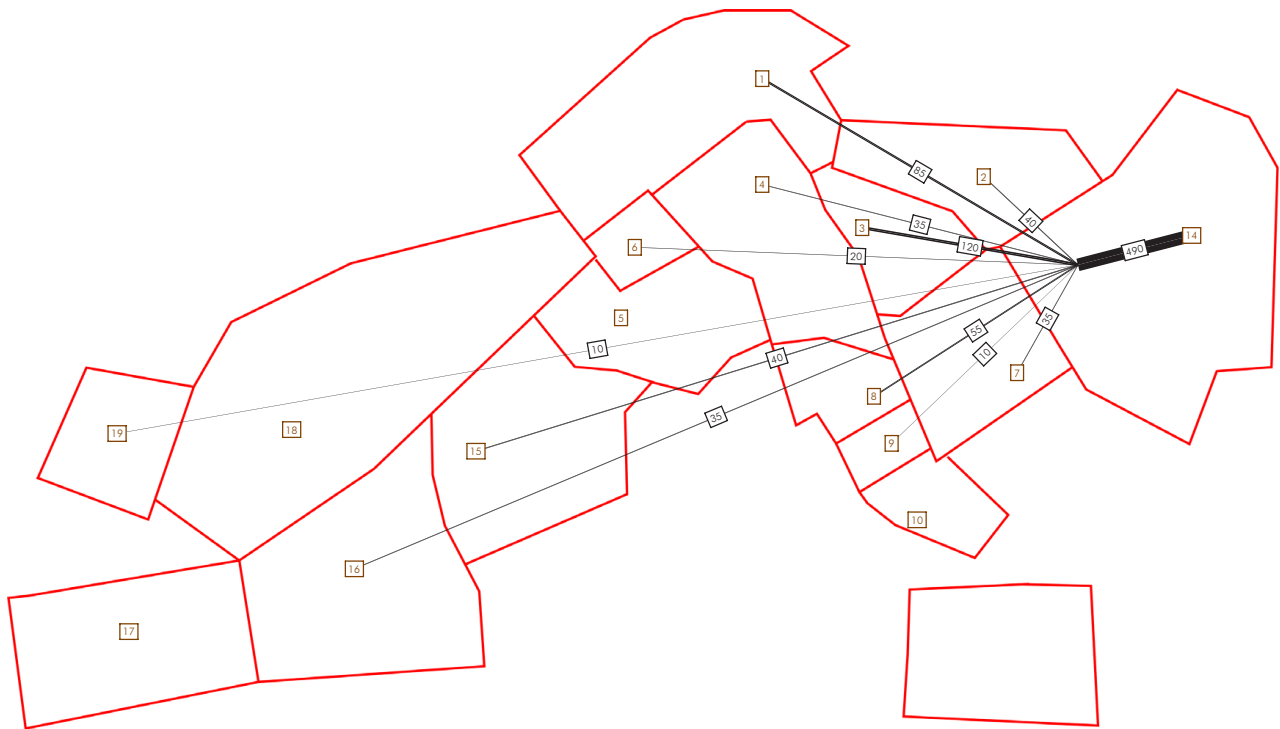


Nr. Zellenname

1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusberggring		

Abbildung 62: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“

Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“, welche den Ortskern von Adelsdorf darstellt, generiert mit ca. 640 Rad-Fahrten/24 Std. die meisten Fahrradfahrten im Binnenverkehr (vgl. Abbildung 62). Ein Vergleich zeigt, dass fast genauso viele Rad-Fahrten/24 Std. wie Kfz-Fahrten/24 Std. in Zelle 1 erzeugt werden. Am stärksten ist der Verkehrsaustausch mit den nahe gelegenen Zellen 3 „Bahnhofstraße Nord“ 2 „Sportplatz“ und 4 „Moorweg“. Auch mit den weiter entfernten Zellen 14 „Oesdorfer Straße“, 16 „Gewerbegebiet Hochstraße“, 7 „Bahnhofstraße-Süd“ und 8 „Zanderweg“ bestehen ausgeprägte Verkehrsverflechtungen.

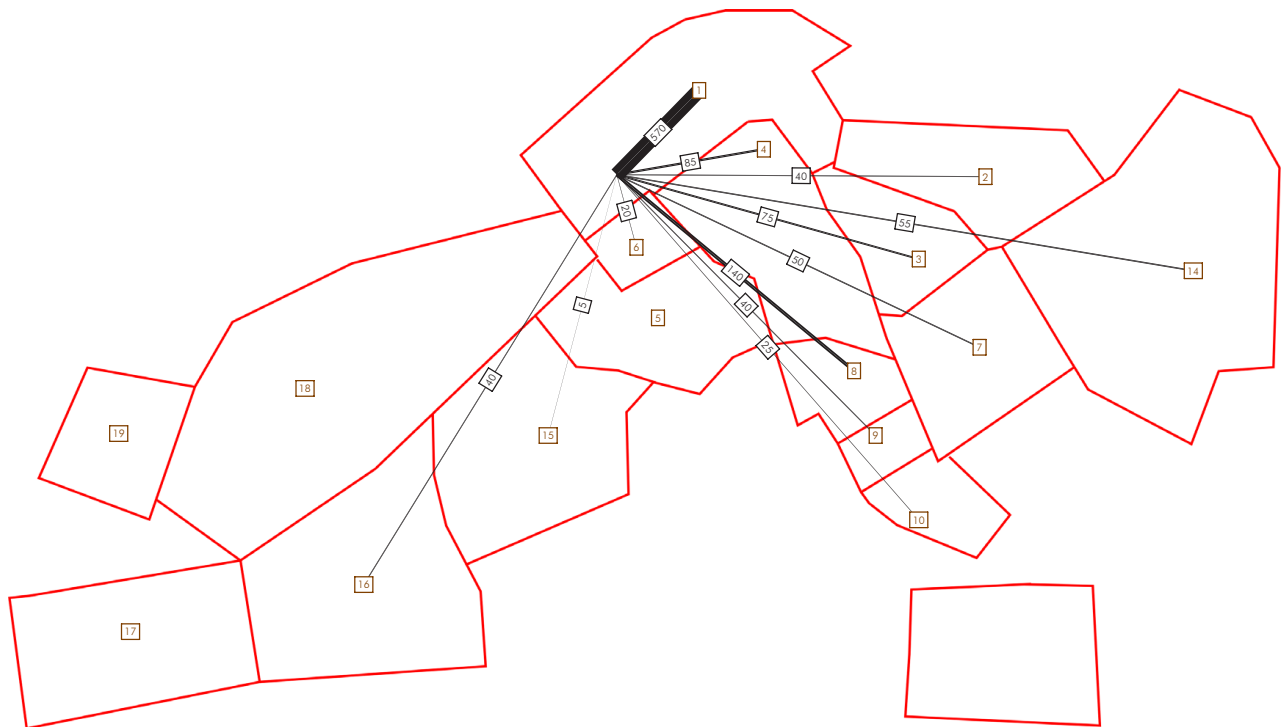


Nr. Zellenname

1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusbergring		

Abbildung 63: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 14 „Oesdorfer Straße“

Zelle 14 „Oesdorfer Straße“ ist ein durch Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäuser geprägtes Wohngebiet in Adelsdorf. Mit ca. 490 Rad-Fahrten/24 Std. generiert diese Verkehrszelle einen erheblichen Anteil am Rad-Binnenverkehr. Der stärkste Verkehrsaustausch besteht mit den Zellen 3 „Bahnhofstraße-Nord“ und 1 „Ortskern“ (vgl. Abbildung 63).

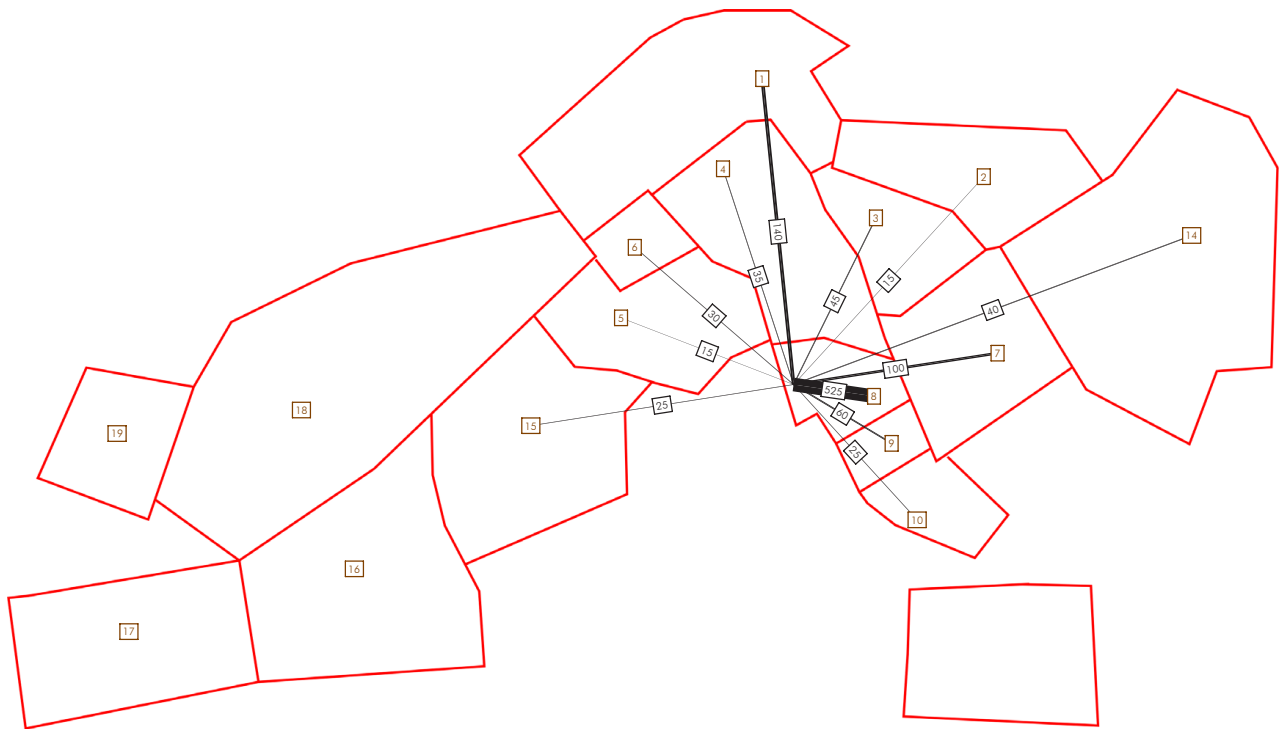


Nr. Zellenname

1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusberggring		

Abbildung 64: Binnenverkehr Fußgänger 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Ortsmitte“

Zelle 1 „Ortsmitte“ erzeugt mit 570 Fußwegebeziehungen/24 Std. das höchste Aufkommen im Fußgängerverkehr. Die Fußwegebeziehungen von bzw. zur Ortsmitte sind über das ganze Ortsgebiet verteilt. Enge Verflechtungen bestehen zu nahe gelegenen Zellen aber auch zu weiter entfernten Zellen wie z.B. Zelle 16 „Gewerbegebiet Hochstraße“ oder Zelle 14 „Oesdorfer Straße“. Hier werden durchaus Distanzen bis zu 1.500 Meter zu Fuß zurückgelegt.



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Ortsmitte	7	Bahnhofstraße Süd	16	Gewerbegebiet Hochstraße
2	Sportplatz	8	Zanderweg	17	Gewerbegebiet Südwest
3	Bahnhofstraße Nord	9	Wallerweg	18	Gewerbegebiet West
4	Moorweg	10	Forellenring	19	Nainsdorf
5	Ringstraße	14	Oesdorfer Straße		
6	Grundschule	15	Läusbergring		

Abbildung 65: Binnenverkehr Fußgänger 24 Stunden - Verkehrszelle 8 „Zanderweg“

Mit 525 Fußwegebeziehungen/24 Stunden konnte in der einwohnerstarken Verkehrszelle 8 „Zanderweg“ das zweithöchste Fußgängeraufkommen festgestellt werden. Der höchste Austausch besteht mit Zelle 1 „Ortsmitte“ (vgl. Abbildung 65). Auch mit den benachbarten Zellen 7 „Bahnhofstraße Süd“ und 9 „Wallerweg“ bestehen rege Fußgängerbeziehungen. Die restlichen Wege verteilen sich relativ homogen auf das umliegende Ortsgebiet. Zu weiter entfernten Zellen, wie den Gewerbegebieten, bestehen keine Fußgängerbeziehungen.

Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrstechnischen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Bei den Problemen äußerten sich die meisten Adelsdorfer zum fließenden Verkehr und zum Fußgänger- und Radverkehr. Probleme mit dem ruhenden Verkehr werden am wenigsten beanstandet (vgl. Abbildung 66).

Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Verkehrsbelastungen bzw. Staus, zu hohe Geschwindigkeiten bzw. die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (vgl. Abbildung 67). Rückstaus an Ampel, ungünstige Verkehrsregelungen, schlechte Straßenoberflächen und Durchgangsverkehr werden ebenso bemängelt. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden. Dazu zählen beispielsweise Nennungen, wie fehlende Fahrbahnmarkierungen, Sichtprobleme wegen Bäumen und Hecken oder zu kurze Abbiegespuren.

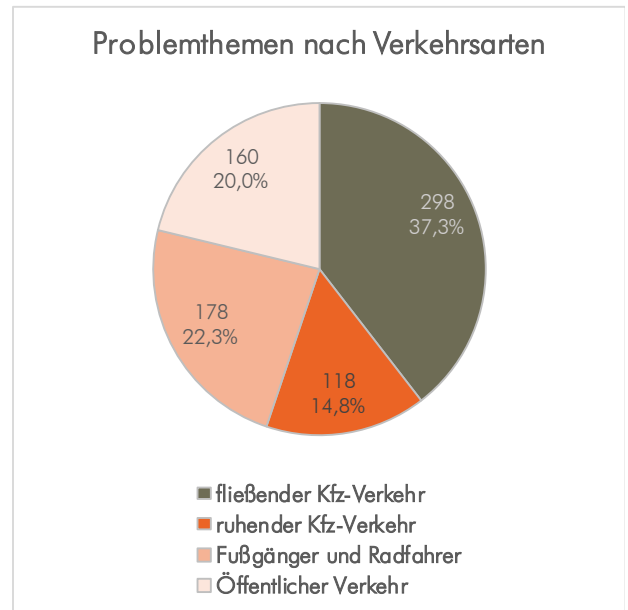


Abbildung 66: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

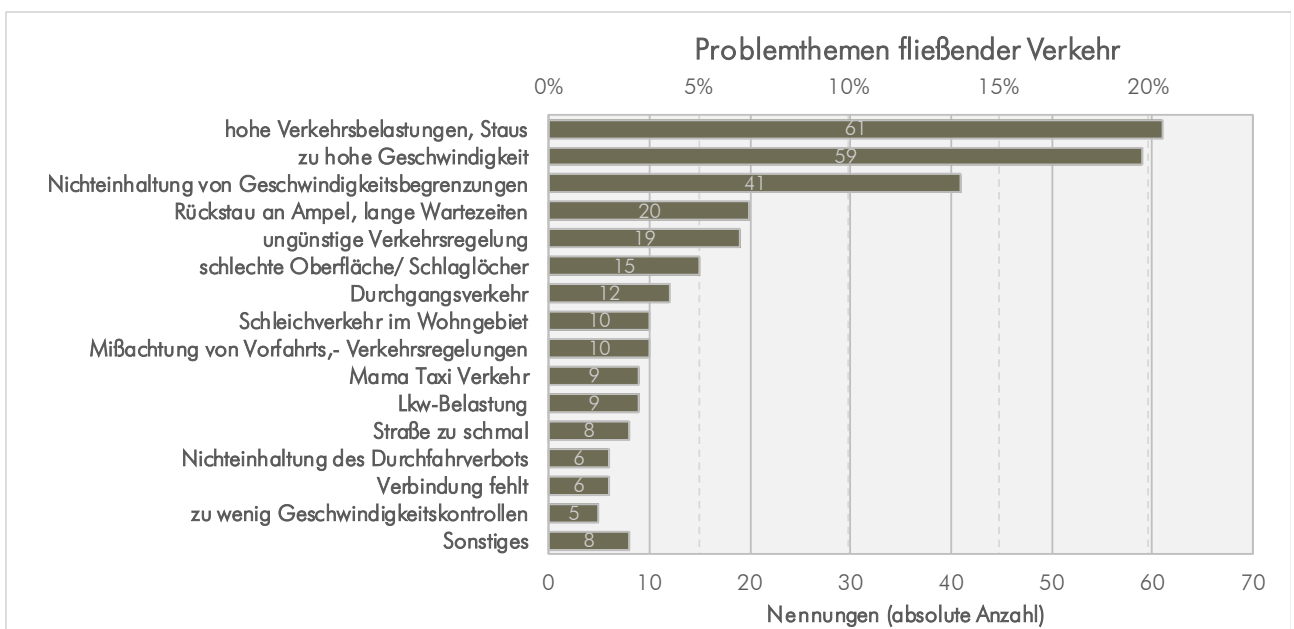


Abbildung 67: Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Das Hauptproblem der Adelsdorfer Bevölkerung bezüglich dem ruhendem Verkehr sind mit großem Abstand die unzureichenden Parkplätze (vgl. Abbildung 68). Weitere Themen sind, dass alles zugesperrt ist, die Behinderung des Fließverkehrs durch

parkende Fahrzeuge oder zu viele Falschparker. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen, wie Fahrzeuge parken in der falschen Richtung oder störende Parkscheinautomaten angesprochen.

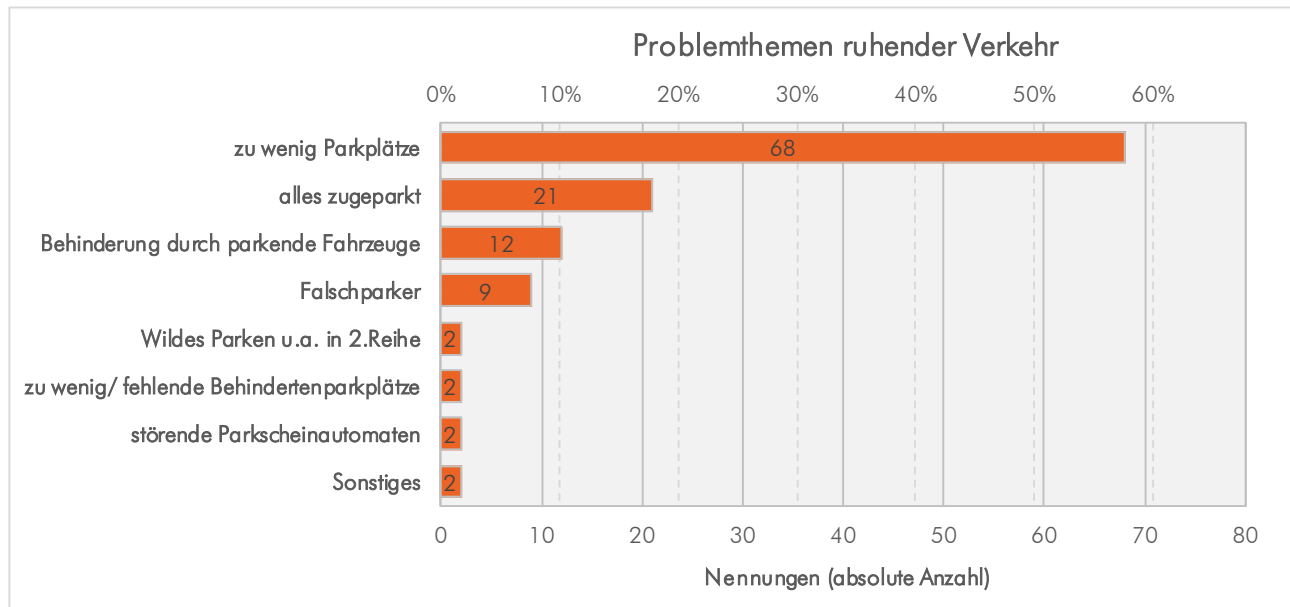


Abbildung 68: Problemthemen im ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Beim Fußgänger- und Radverkehr werden von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege bemängelt (vgl. Abbildung 69). Aber auch die nicht behindertengerechten Wege, zugesperrte Fuß- und Radwege oder die schlechten Fuß- und Rad-Verbindungen sowie fehlende Querungshilfen

(z.B. Zebrastreifen, Mittelinseln, Fußgängerdruckampeln) werden aufgezeigt. Unter „Sonstiges“ werden beispielweise nicht passierbare Umlaufsperrungen für Radlanhänger genannt oder auch die ungünstige Schaltung von Fußgängerampeln.

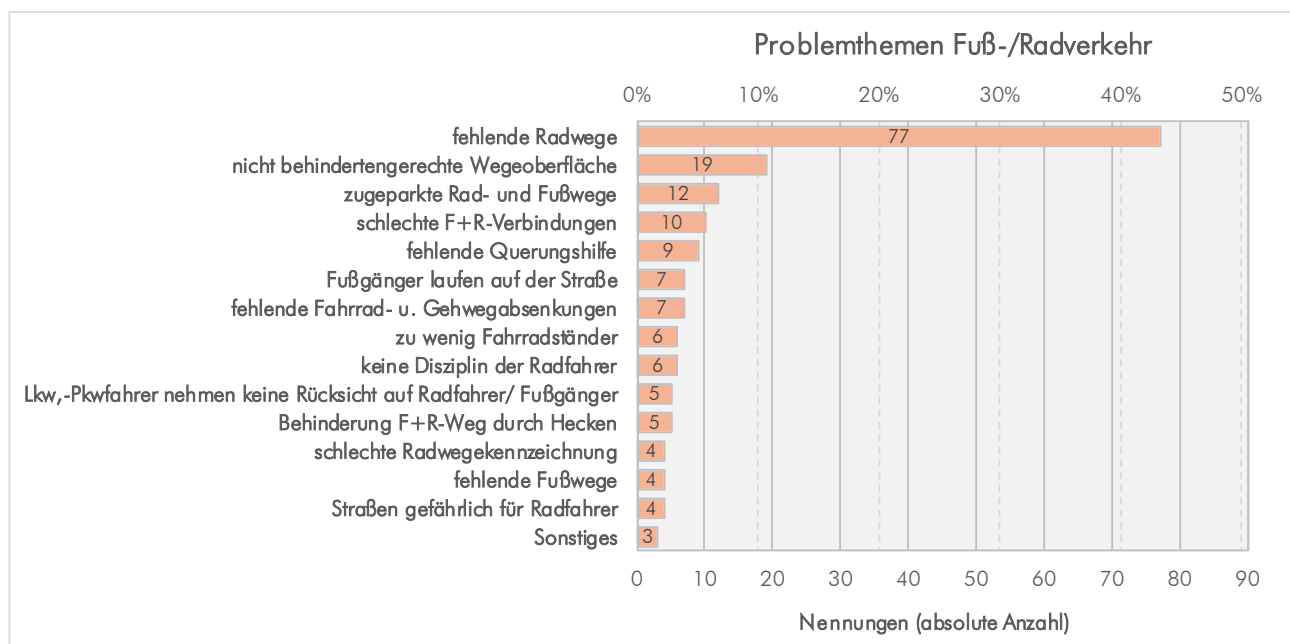


Abbildung 69: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Beim Thema ÖPNV wird von den Adelsdorfern am häufigsten beanstandet, dass es zu wenige Regionalbusverbindungen bzw. zu wenig Direktverbindungen zu wichtigen Zielen gibt (vgl. Abbildung 70). Auch fehlende Schulbuslinien, ein fehlender

Ortsbus und allgemein das ungenügende ÖPNV-Angebot werden kritisiert, wie auch der fehlende Bahnanschluss und die zu teuren Tarife. Unter „Sonstiges“ fällt z.B., dass es keine Stadt-Umland-Bahn gibt.

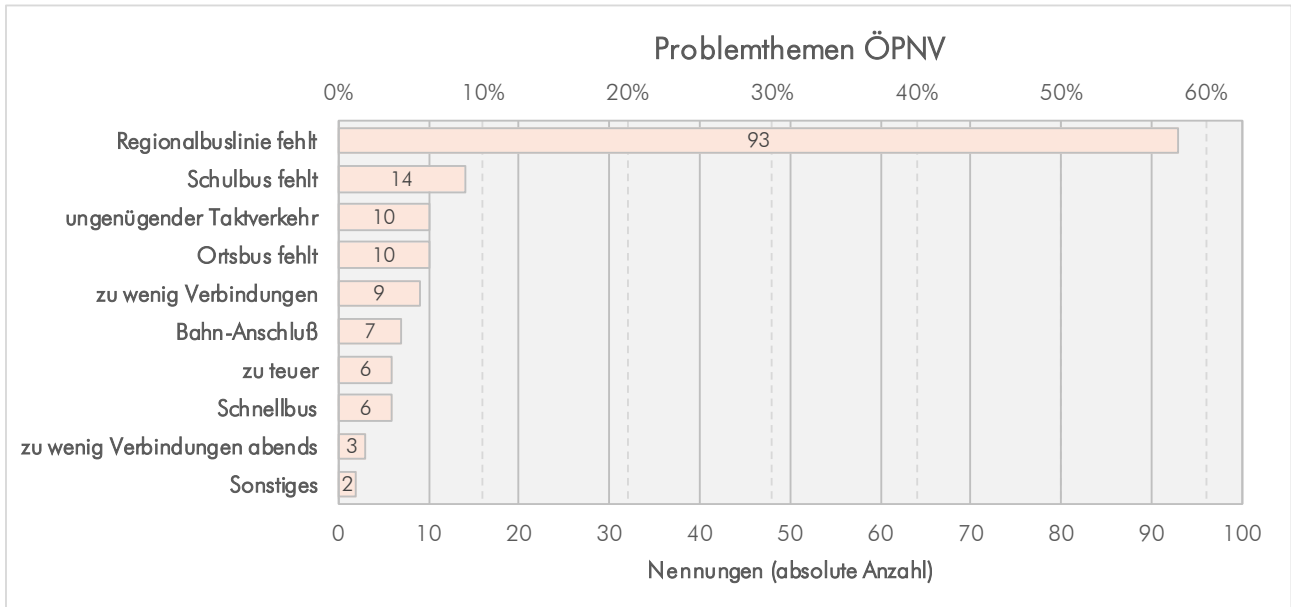


Abbildung 70: Problemthemen im ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 71 sind die Verbesserungsvorschläge der Adelsdorfer Bevölkerung 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.

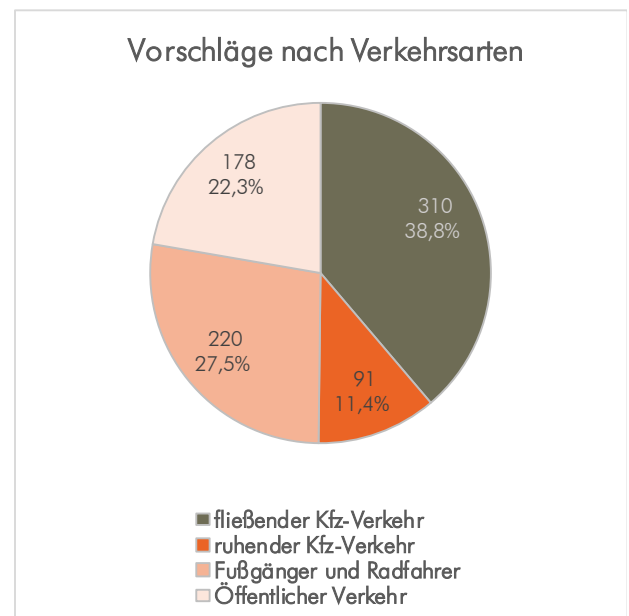


Abbildung 71: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach mehr Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen am häufigsten geäußert, mehr Geschwindigkeitskontrollen oder ein Tempolimit einführen werden ebenfalls oft genannt (vgl. Abbildung 72). Themen, wie Straßenneubau bzw. neue Anbindungen oder Kreisverkehre bauen werden auch auf-

gezeigt. Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem eine autofreie Zone oder der Rückschnitt von Hecken an öffentlichen Straßen/Straßeneinmündungen und Wegen.

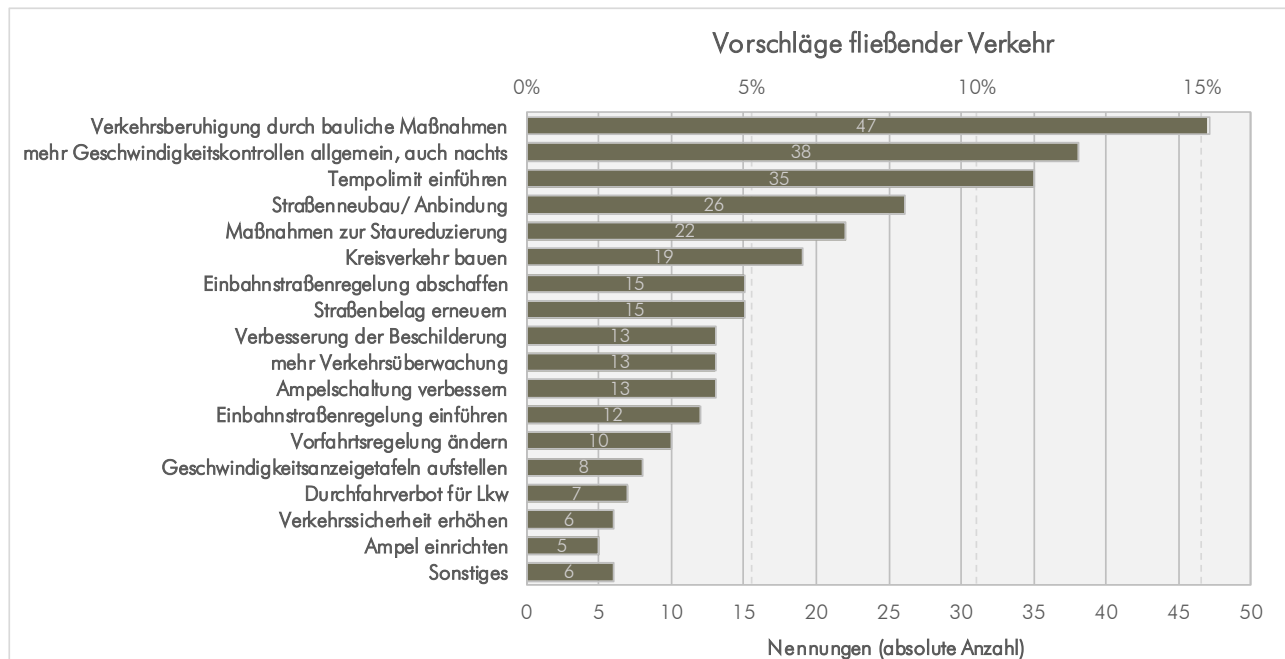


Abbildung 72: Vorschläge zum fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Adelsdorfer insofern, dass mehr Parkplätze geschaffen werden sollen, mehr Park- und Halteverbote für Pkw und Lkw und eine häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs (vgl. Abbildung 73). Unter der Kategorie

„Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie Anwohner zur Nutzung ihrer Garagen verpflichtet oder die Reduzierung von Parkplätzen.

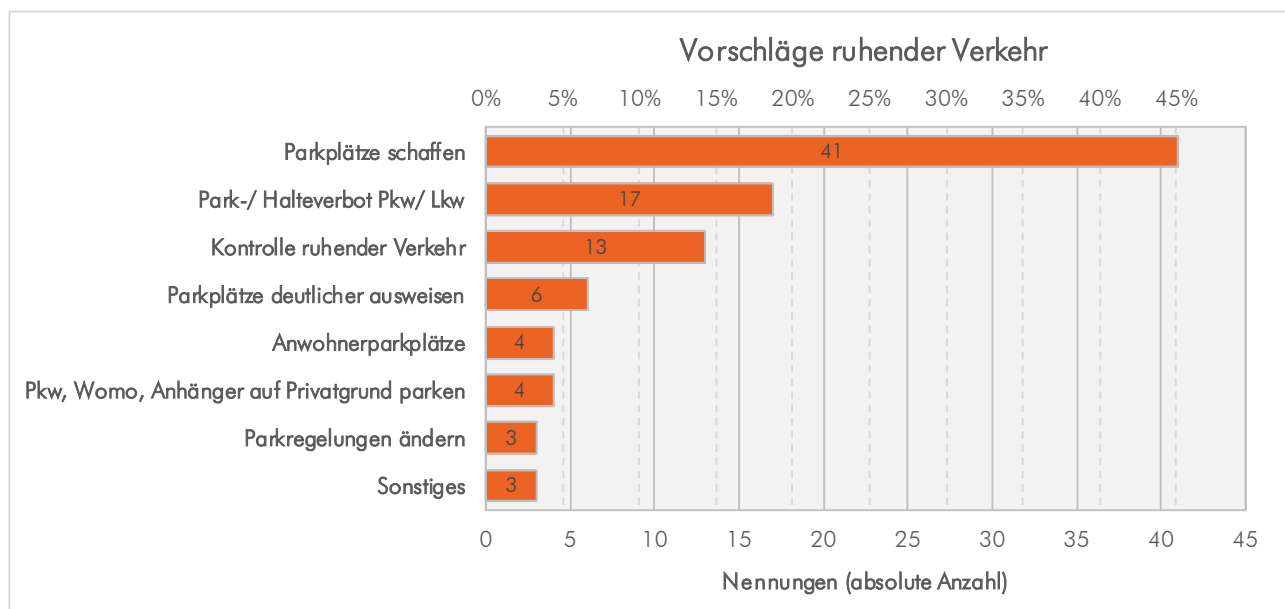


Abbildung 73: Vorschläge zum ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Fuß- und Radwege steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen und dem Ausbau von Fuß- und Radverbindungen und im Vordergrund (vgl. Abbildung 74).

Die Einrichtung von Querungshilfen sowie die Gewährleistung der Schulwegsicherheit stehen an nächster Stelle. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge, wie z.B. die fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten oder die bessere Beschilderung von Fuß- und Radwegen.

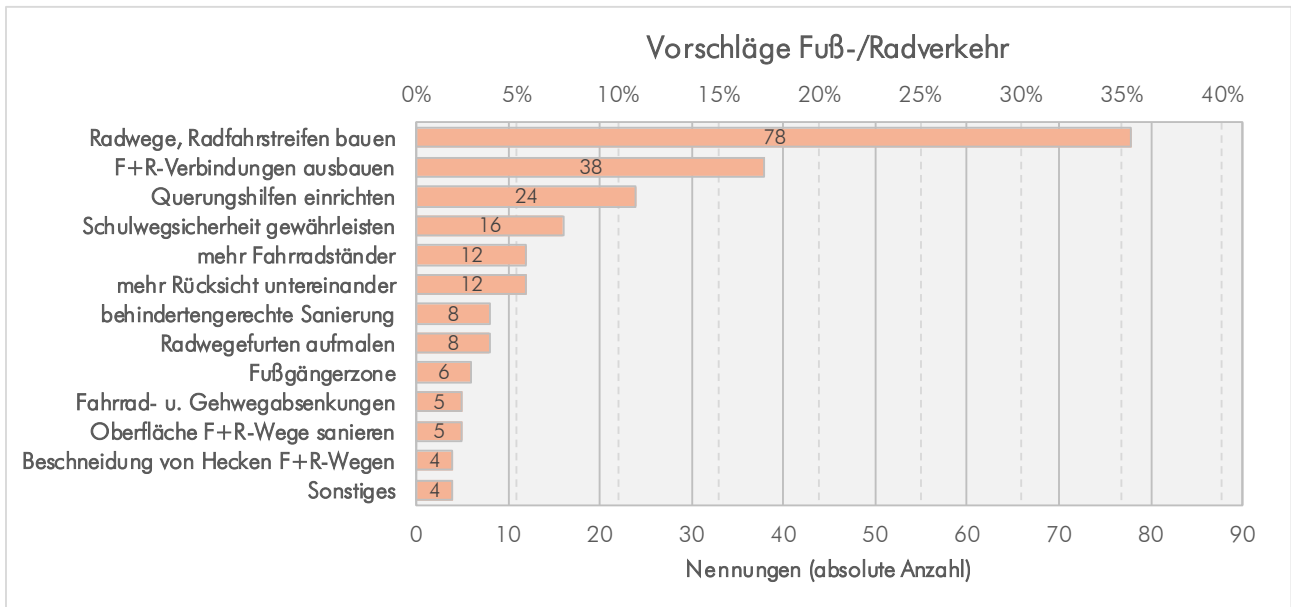


Abbildung 74: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Auch im Bereich des ÖPNV werden Verbesserungsvorschläge gemacht, welche auf Abbildung 75 dargestellt sind. Die Befragten wünschen sich vor allem entsprechend dem allgemein ungenügenden ÖPNV eine Einführung von mehr Direktverbindungen mit dem Bus sowie allgemein mehr

Angebote zum ÖPNV. Auch die Verdichtung des Taktverkehrs und die Einführung eines Ortsbuses werden vorgeschlagen. Unter dem Punkt „Sonstiges“ werden beispielsweise die Mitnahme von Fahrrädern im Bus oder barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten angesprochen.

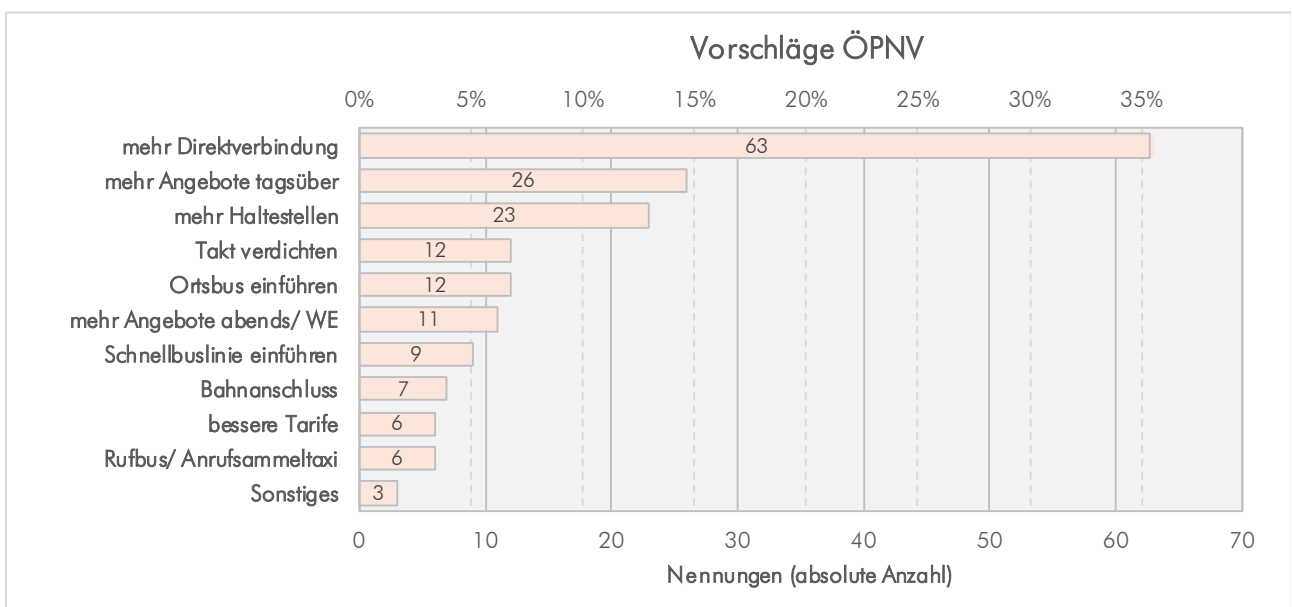


Abbildung 75: Vorschläge zum ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

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.

Am häufigsten werden innerorts Probleme in Verbindung mit dem Reuthseering angesprochen. Vor allem der Parkplatzmangel, die Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die zu hohe Verkehrsbelastung wird beanstandet (vgl. Abbildung 76).

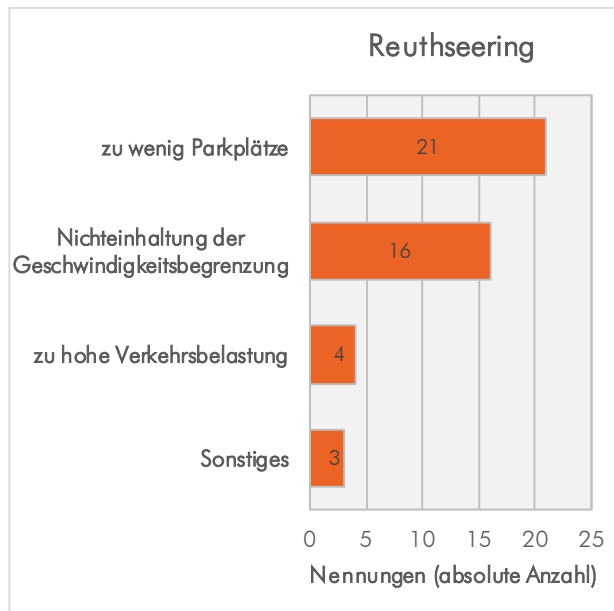


Abbildung 76: Problemthemen im Reuthseering aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Auch im Wohngebiet „SeeSide“, zu dem auch der Reuthseering gehört, werden die unzureichende Anzahl an Parkplätzen, fehlende Radwege, zu wenig Verkehrsberuhigung sowie zu hohe Geschwindigkeiten kritisiert (vgl. Abbildung 77).

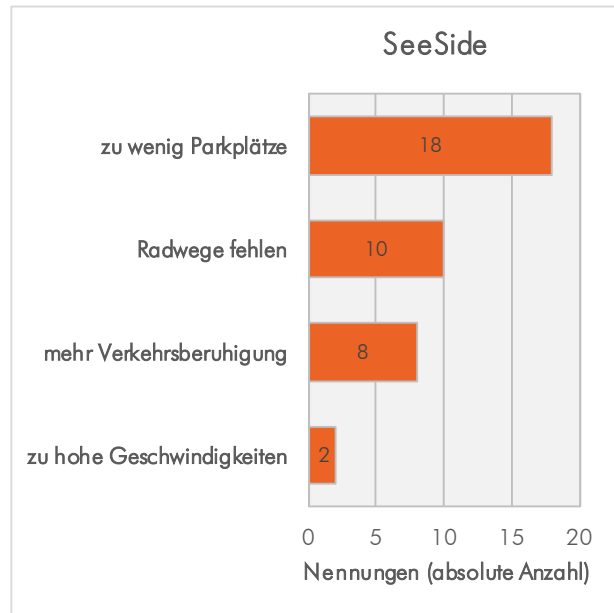


Abbildung 77: Problemthemen im SeeSide aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Die hohe Pkw und Lkw-Belastung ist in der Hauptstraße ein zentrales Thema (vgl. Abbildung 78). Weiterhin beanstandeten die Adelsdorfer dort, dass Radwege fehlen, die Geschwindigkeiten zu hoch sind und alles zugeparkt wird.

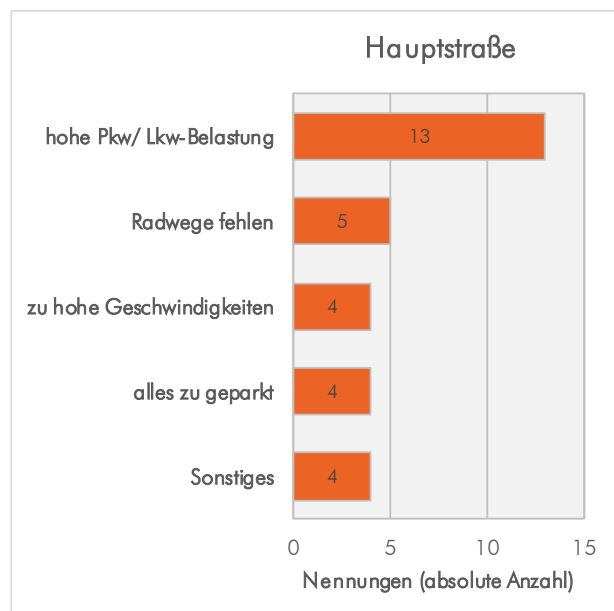


Abbildung 78: Problemthemen in der Hauptstraße aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

In der Bahnhofstraße wird eine Vielzahl von Themen angesprochen. Die Straße wird für Fußgänger und Radfahrer als gefährlich eingestuft, kritisiert werden auch zu hohe Geschwindigkeiten, dass alles zu geparkt ist, die zu hohe Verkehrsbelastung sowie die unzureichende Anzahl an Parkplätzen (vgl. Abbildung 79).

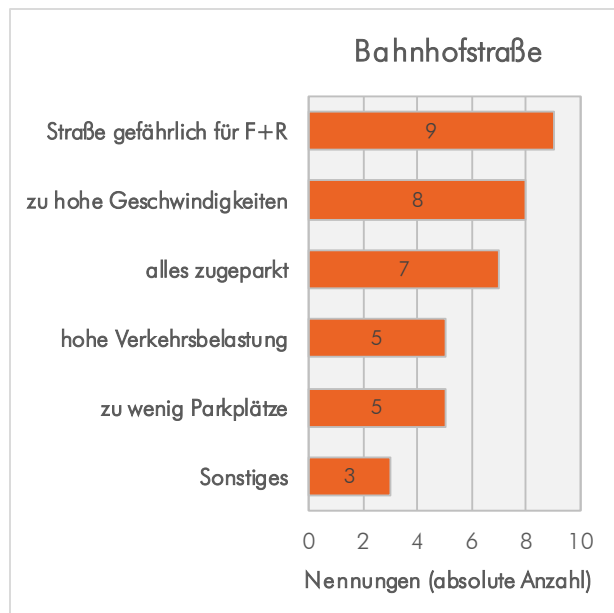


Abbildung 79: Problemthemen in der Bahnhofstraße aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Wie die Verkehrsanalyse gezeigt hat, bestehen intensive Verkehrsbeziehungen zwischen Adelsdorf und Höchstadt a.d. Aisch, Erlangen und Forchheim. Am häufigsten wird die Stadt Forchheim genannt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Probleme beim ÖPNV. Besonders oft werden zu wenig Direktverbindungen zwischen Adelsdorf und Forchheim bemängelt. Auch der ungenügende Taktverkehr sowie zu wenig Angebote am Abend und am Wochenende werden genannt (vgl. Abbildung 80).

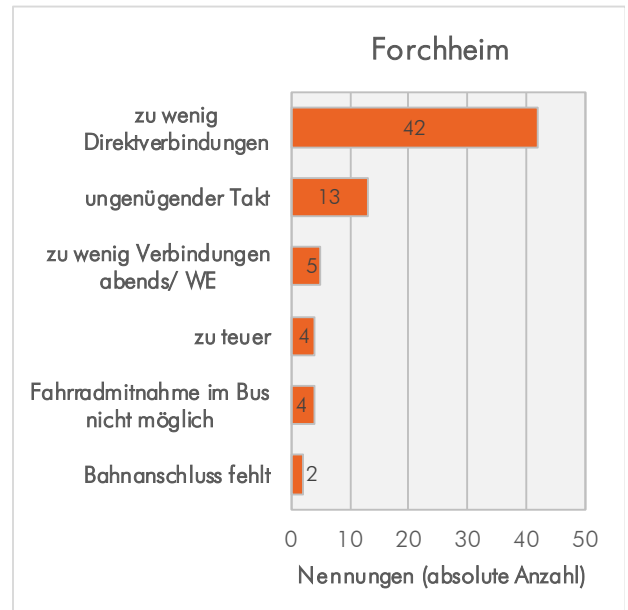


Abbildung 80: Problemthemen in Forchheim aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Auch die Stadt Erlangen wird häufig angegeben. Hier handelt es sich ebenso ausschließlich um Probleme beim ÖPNV. Wie auch in Forchheim, werden am häufigsten zu wenig Direktverbindungen kritisiert. Auch der ungenügende Taktverkehr, zu teure Tarife, ein fehlender Bahnanschluss sowie zu wenig Schulbusverbindungen werden genannt (vgl. Abbildung 81).

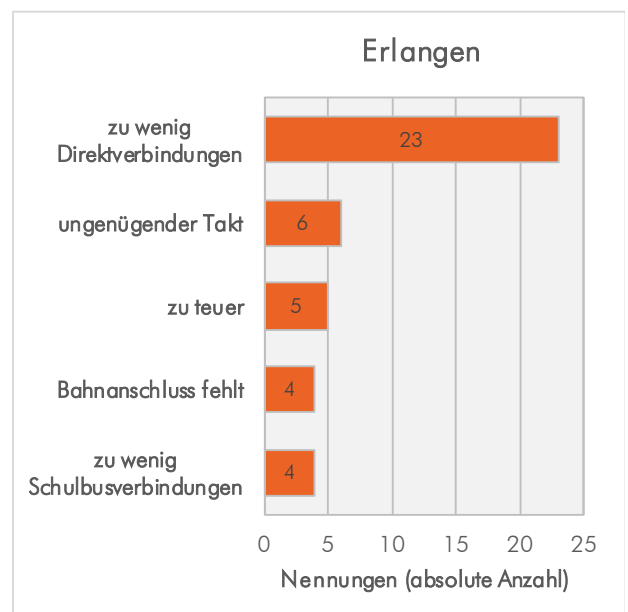


Abbildung 81: Problemthemen in Erlangen aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Für das benachbarte Höchststadt a.d. Aisch werden auch zu wenig Direktverbindungen und zu wenig Schulbusverbindungen beanstandet, jedoch werden zusätzlich noch ungenügende Radwegeverbindungen angeführt (vgl. Abbildung 82).

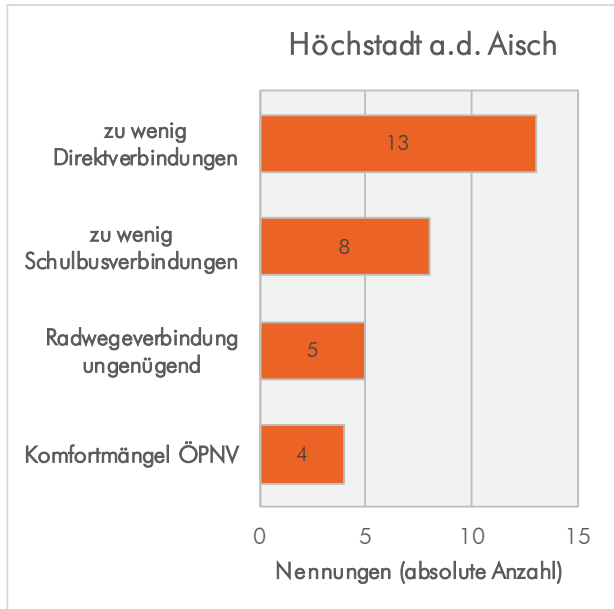


Abbildung 82: Problemthemen in Höchststadt a.d. Aisch aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

Auch einige Knotenpunkte wurden von den Adelsdorfern extra erwähnt. An den Knotenpunkten B470/ERH16 wird die Ampelschaltung bemängelt, die zu Rückstausituationen führt. Stattdessen wird ein Kreisverkehr bzw. die Verbesserung der Ampelschaltung vorgeschlagen. Am Knotenpunkt St2264/B470 besteht der Wunsch nach Verbesserungen entweder in Form einer Ampel oder einem Kreisverkehr oder dem Einrichten von Einfädelspuren.

Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung

In Abbildung 83 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 14 ist eine Übersicht weiterer Zitate. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

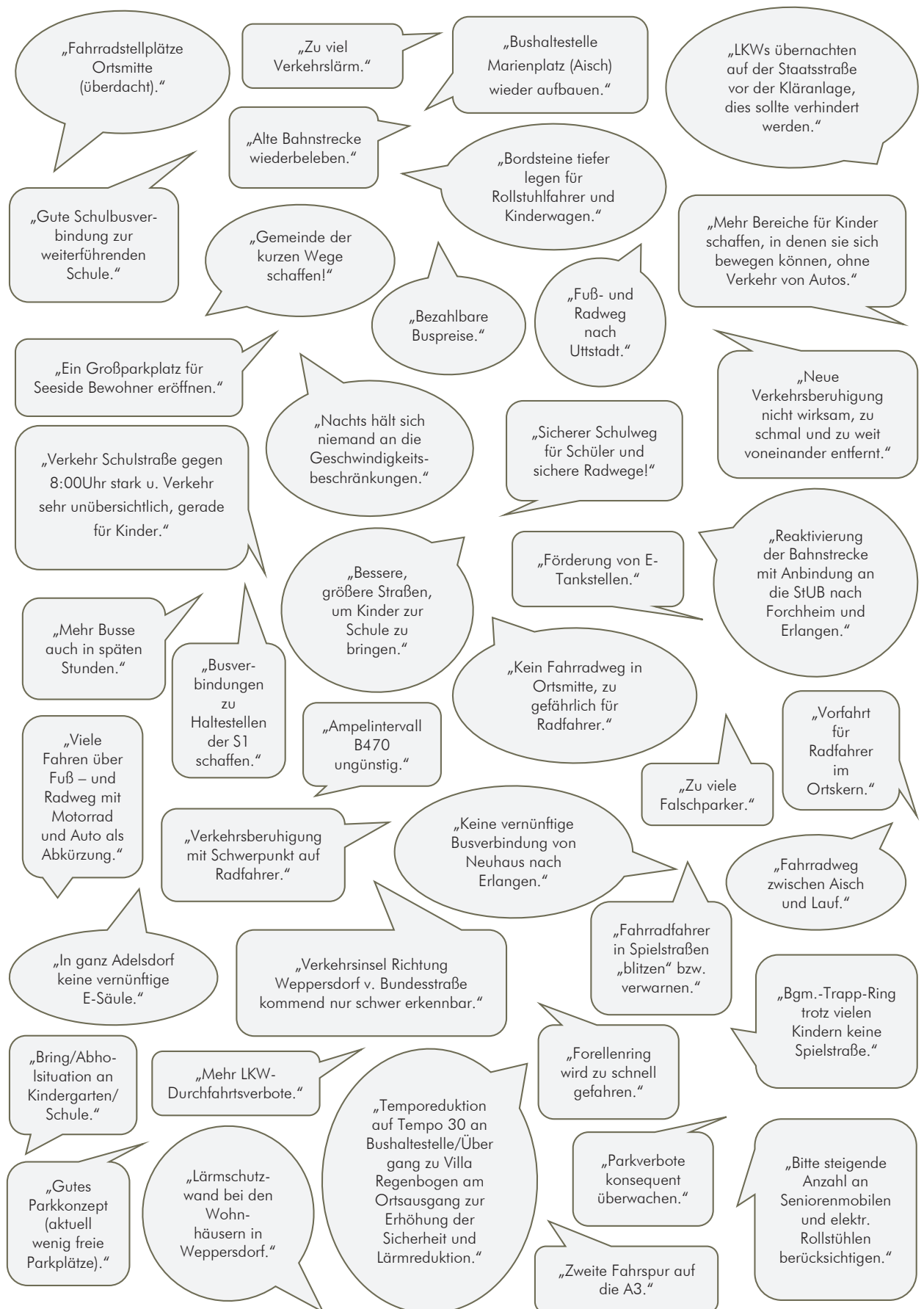


Abbildung 83: Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 15.07.2021

3.2.4 Corona-Zusatzfragen

Aufgrund der aktuellen Lage durch die Corona Krise hat sich die Gemeinde Adelsdorf entschlossen zu der regulären Haushaltsbefragung einen Corona-Zusatzfragebogen beizulegen. Mit dessen Hilfe soll die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Adelsdorfs, welches durch die Pandemie entsteht, erörtert werden. Der Fragebogen wurde mit der Haushaltsbefragung an sämtliche Haushalte in Adelsdorf verteilt, konnte jedoch unabhängig von diesem beantwortet werden. Insgesamt füllten ca. 375 Haushalte den Corona-Fragebogen aus, was in etwa 77% der Befragten aus der Haushaltsbefragung entspricht.

Entsprechend dem Kapitel „3.2.3 Haushaltsbefragung“ werden auch hier in den nachfolgenden Ergebnissen nur gültige Angaben aufgezeigt, weshalb die absolute Grundgesamtheit (N) zwischen den einzelnen Auswertungen und Abbildungen variieren kann.

Eine absolute Mehrheit mit ca. 3/4 der Befragten gibt an, dass sich deren Mobilitätsverhalten während der Corona Krise verändert hat. Bei etwa 1/4 bleibt die Mobilität unverändert (vgl. Abbildung 84).

Inwiefern sich das Mobilitätsverhalten im Einzelnen verändert, wird in Abbildung 85 ersichtlich (hierbei sollten nur Personen Angaben machen, welche Frage 1 mit „Ja“ beantworten). Auffällig ist das Ergebnis bei der Aussage „Ich war generell weniger unterwegs.“, welche mit großer Mehrheit die meisten Befragten mit „trifft voll zu“, gefolgt von „trifft etwas zu“ beantworten. Nur ein verhältnismäßig kleiner Teil gibt an, dass dies (gar) nicht zutreffe. Größere Antwortquoten (mit jeweils etwas über 40%) mit „trifft voll zu“ können auch bei den Aussagen „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“ und „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ festgestellt werden. Insgesamt gesehen überwiegt auch bei den Aussagen „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“ und „Ich habe Waren vermehrt über das Internet eingekauft.“ der zutreffende Anteil gegenüber den ablehnenden Antworten.

Der auffälligste übergroße Anteil (annähernd 100%), welcher mit „trifft gar nicht zu“ beantwortet wird, findet sich bei der Aussage „Ich habe meinen Job/Arbeit durch die Krise verloren.“ wider. Auch bei den Aussagen „Ich war/bin in Kurzarbeit.“, „Ich habe mir ein Fahrrad/e-Bike gekauft.“ und „Ich bin zur Arbeit nur noch allein mit dem Pkw gefahren.“ fällt im Verhältnis die Antwort „trifft gar nicht zu“ überproportional hoch aus. Interessant ist auch die Erkenntnis, dass der Großteil derer, die sich während der Krise ein Fahrrad oder e-Bike kauften, dies überwiegend nicht für den Alltag nutzen und somit wahrscheinlich eher zu Freizeitwecken dient.

Bei der Aussage „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ überwiegt zwar mit kleiner Mehrheit der Anteil an Antworten mit „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“, jedoch hält er sich insgesamt mit den verneinenden Antworten die Waage.

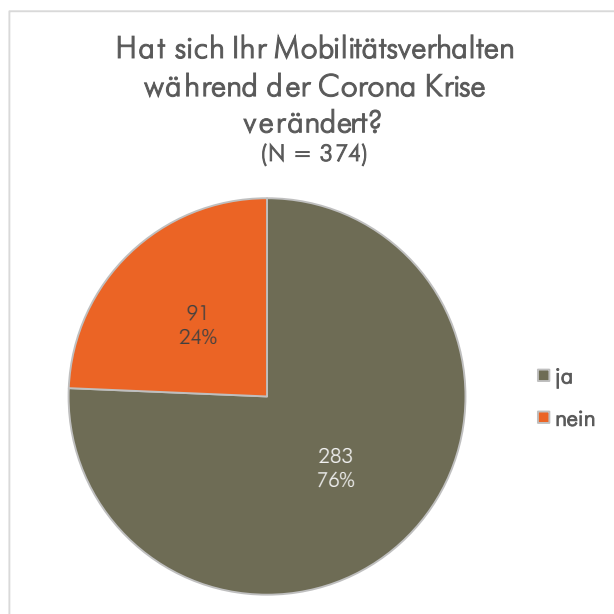


Abbildung 84: Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

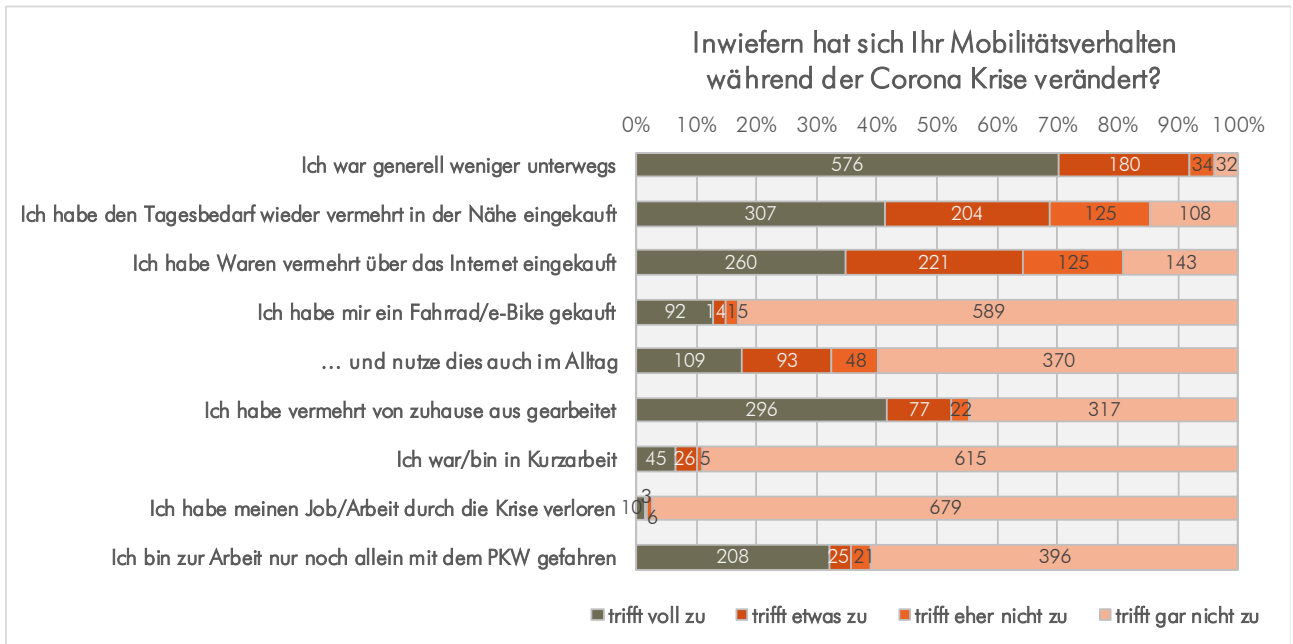


Abbildung 85: Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Bei den Aussagen „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich war/bin in Kurzarbeit.“ wird zusätzlich nach der Intensität, sprich wie viele Tage pro Woche davon im Home-Office und wie viel Prozent pro Monat davon in Kurzarbeit, gefragt. Die Ergebnisse sind auf den Abbildungen 86 und 87 zu sehen. Die meisten Personen, die sich während der Corona Krise im Home-Office befinden, arbeiten die komplette Woche (fünf Arbeitstage) von Daheim aus. Am seltensten sind Personen sechs oder sieben Tage im Home-Office, was jedoch darauf zurückzuführen ist, dass in den wenigsten Berufen mehr als fünf Arbeitstage pro Woche getätigt werden. Die restliche Anzahl an Personen nimmt relativ proportional mit der Anzahl an Tagen im Home-Office ab (umso weniger Tage im Home-Office, umso weniger Personen).

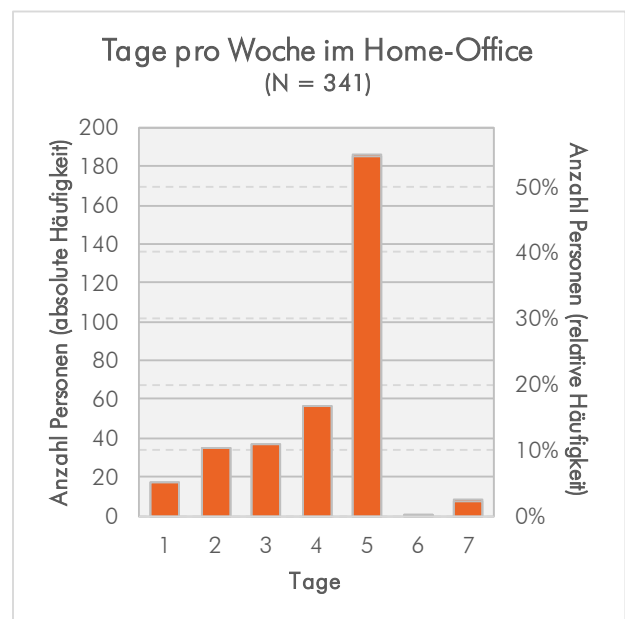


Abbildung 86: Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Der größte Anteil an Kurzarbeit pro Monat beträgt weniger als 10%, gefolgt von 20%. Die restlichen Anteile verteilen sich im niedrigeren Bereich von jeweils unter 10% bzw. unter 5% an Personen (vgl. Abbildung 87).

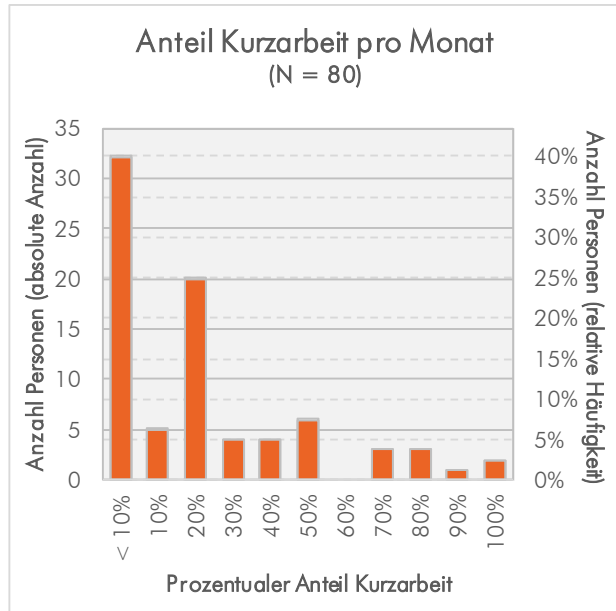


Abbildung 87: Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Die Veränderung der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel wird nach den unterschiedlichen Fahrtzwecken differenziert betrachtet. Bei allen Fahrtzwecken bzw. Verkehrsmitteln gibt mit Abstand jeweils der größte Anteil an, dass sich die Nutzung nicht verändert hat. Dieser Anteil wird aufgrund einer verzerrten Wahrnehmung bei den nachfolgenden Auswertungen ausgeschlossen. An dieser Stelle wird nur auf eine allgemeine Übersicht (Zunahme oder Abnahme der jeweiligen Nutzung) eingegangen. Eine detailliertere Darstellung, in der ersichtlich wird, um wie viel Prozent sich die Nutzung jeweils geändert hat, findet sich in Anlage 15.

Beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ wird ersichtlich, dass die Nutzung des Rads und das zu Fuß gehen verstärkt zugenommen haben (vgl. Abbildung 88). Die Pkw-Nutzung und die Nutzung des ÖPNV sind hingegen stark rückgängig. Beim ÖPNV dürfte dies jedoch nicht so stark ins Gewicht fallen, da der ÖPNV als Verkehrsmittel in Adelsdorf allgemein am wenigsten genutzt wird.

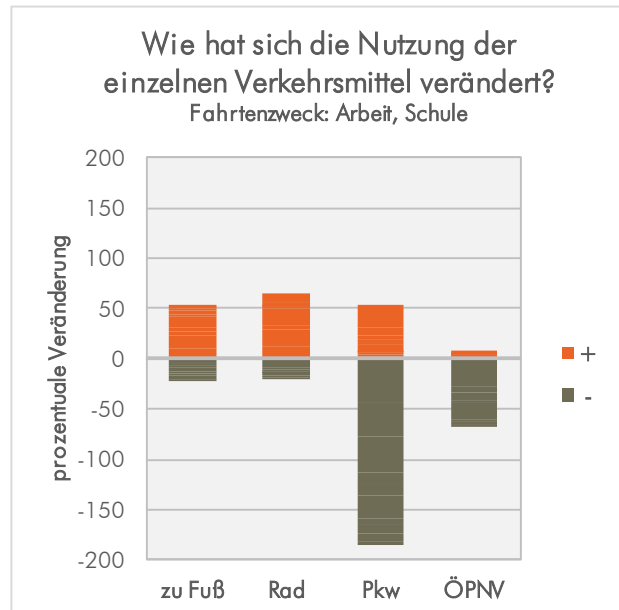


Abbildung 88: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Ein ähnliches Bild wie beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ ergibt sich beim Fahrtzweck „Einkauf, private Erledigungen“. Hier hat die Nutzung des Rads und das zu Fuß gehen sogar nochmals stärker zugenommen. Die Pkw- und ÖPNV-Nutzung sind jeweils wieder rückgängig (vgl. Abbildung 89).

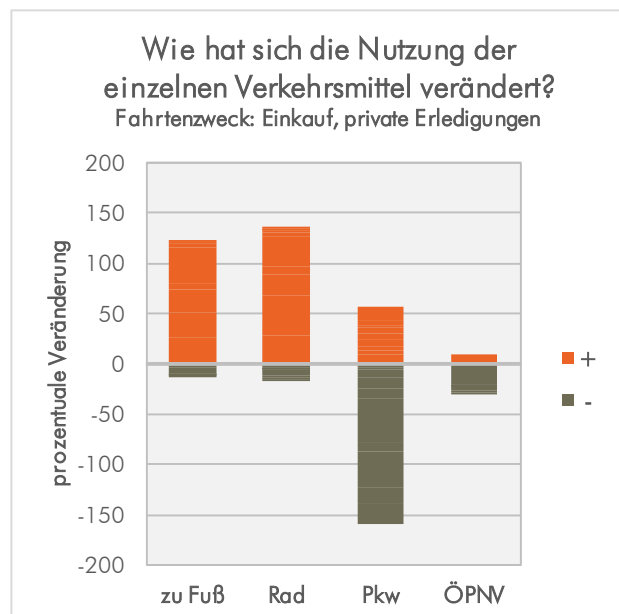


Abbildung 89: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Beim Fahrtzweck „Freizeit“ hat das zu Fuß gehen insgesamt am stärksten zugenommen (vgl. Abbildung 90), was unter anderem auch auf Spaziergänge in der Umgebung zurückzuführen ist. Das Rad hat auch hier als Verkehrsmittel insgesamt wieder stark an Bedeutung gewonnen, wohingegen der Pkw und der ÖPNV wiederum eine verstärkte Abnahme erfahren.

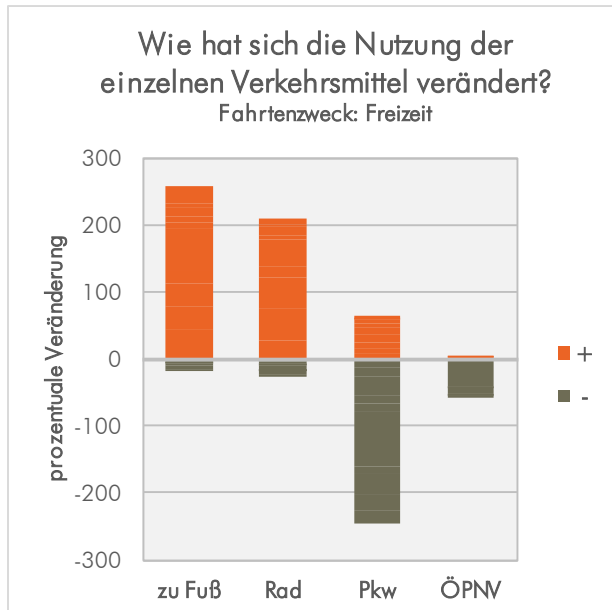


Abbildung 90: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Die meisten Befragten gehen derzeit davon aus, dass sich ihr Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie nicht groß verändert und eher wieder zum gewohnten Muster zurückkehrt. Dies spiegelt sich vor allem darin wider, dass der Großteil angibt, sich wieder so zu verhalten wie vor der Pandemie und die Mehrheit auch keine positiven Folgerungen aus der Krise für ihre Mobilität ziehen können (vgl. Abbildung 91). Vor allem Kinder sollen auch künftig wieder mit ihren gewohnten Verkehrsmitteln zur Schule gelangen, anstelle von Bringen bzw. Holen mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Auch der verstärkte Einkauf von Waren übers Internet und generell weniger Freizeitverkehr ist für die Mehrheit danach nicht vorstellbar. Ebenso kommt eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auch für längere Strecken für die Meisten nicht in Frage, für Kurzstrecken hingegen will eine kleine Mehrheit vermehrt auf das Rad zurückgreifen.

Beim künftigen verbringen der Freizeit in der Nähe mit dem Rad oder zu Fuß hält sich das Ergebnis in etwa die Waage. Ähnliches gilt für die Aussagen „Ich werde versuchen, künftig auf kürzeren Strecken mehr zu Fuß zu gehen.“ und „Ich werde noch längere Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel meiden.“ Bei diesen Aussagen sind die Ergebnisse relativ ausgeglichen, mit jeweils einer kleinen Mehrheit an Antworten mit „trifft voll zu“ oder „trifft etwas zu“. Konträr verhält es sich bei der Aussage „Home-Office ist auf Dauer für mich vorstellbar, wenn es vom Arbeitgeber genehmigt wird.“, hier überwiegen insgesamt mit leichter Mehrheit die verneinenden Antworten.

Weitere Aussagen, bei denen die Antworten „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“ überwiegen sind „Ich werde die Einkäufe des täglichen Bedarfs künftig mehr in der Nachbarschaft erledigen.“ und „Der PKW wird in Zukunft mein bevorzugtes Verkehrsmittel sein.“

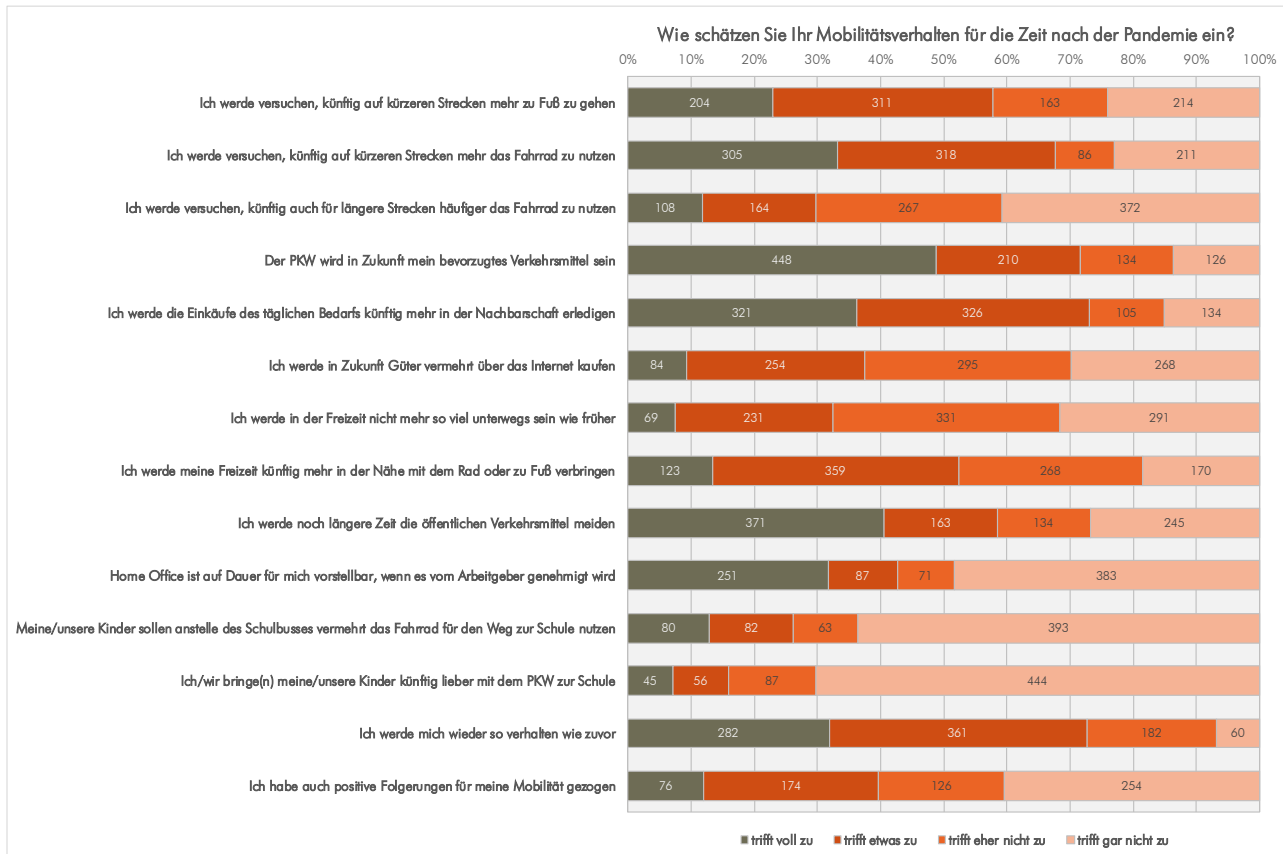


Abbildung 91: Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021

Zu der letzten Aussage „Ich habe auch positive Folgerungen für meine Mobilität gezogen.“ können die Befragten in einer offenen Antwort auch äußern, welche dies sind. Die nachfolgende Abbildung auf der nächsten Seite bietet einen Einblick ausgewählter Zitate. Der Großteil der Aussagen bezieht sich auf die Zunahme des Radfahrens und des zu Fuß Gehens und die damit verbundene Abnahme der Pkw-Nutzung. Aber auch, dass die Fahrten insgesamt Bewusster gestaltet werden, weniger Verkehr herrscht, die Freizeit und Einkäufe vermehrt in der näheren Umgebung getätigt werden, Fahrzeuge neu angeschafft werden oder auch durch mehr Bewegung die eigene Gesundheit oder Fitness gesteigert wird, werden positiv angemerkt. Ein detaillierter Überblick über die Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen findet sich in Anlage 16. Diese nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich das Mobilitätsverhalten beim Großteil der Befragten verändert hat. Dies spiegelt sich vor allem in der generell eingeschränkten Mobilität wider. Jedoch hat sich auch das Konsum- und Arbeitsverhalten verändert, indem ein verstärkter Anteil den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Umgebung einkauft, Waren zum Teil auch vermehrt über das Internet einkauft oder von zuhause aus arbeitet. Das Nutzungsverhalten der einzelnen Verkehrsmittel ergibt bei sämtlichen Fahrtenzwecken („Arbeit, Schule“, „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“) ein ähnliches Bild. Die Nutzung des Radfahrens und des zu Fuß Gehens hat jeweils zugenommen, wohingegen die Nutzung des Pkw und des ÖPNV verstärkt abgenommen hat. Für die Zeit nach der Pandemie wünscht sich die Mehrheit der Bevölkerung eine schnelle Rückkehr zur Normalität und schätzt dementsprechend auch, dass sich künftig in ihrem Mobilitätsverhalten keine großen Veränderungen – im Gegensatz zu vor der Pandemie – ergeben werden



Abbildung 92: Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragbogen vom 15.07.2021

4 Stärken- und Schwächeanalyse

Die nachfolgende Tabelle fasst die Stärken und Schwächen, die aus der Bestandsanalyse und den

Verkehrserhebungen hervorgehen, nochmals im Überblick zusammen:

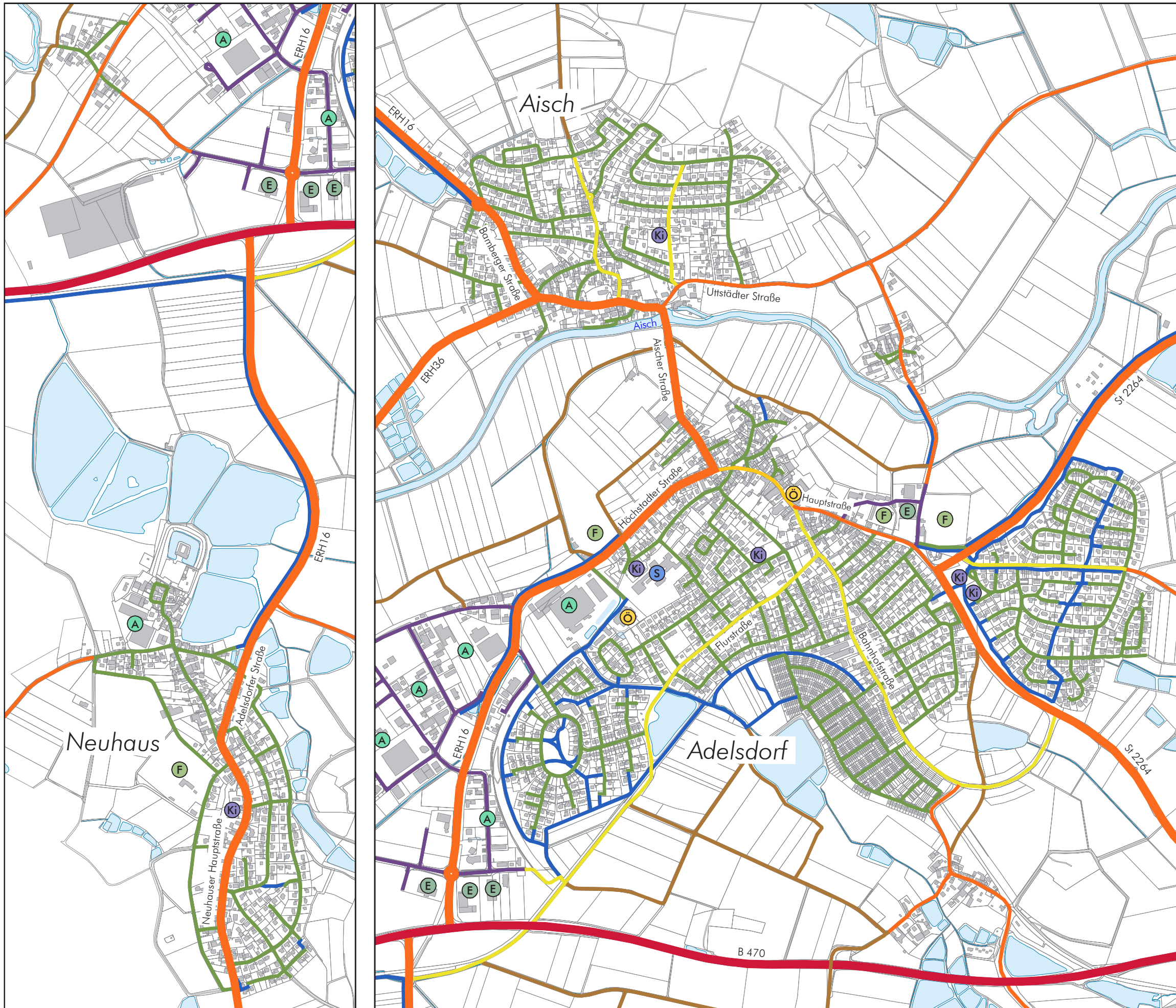
Tabelle 2: Zusammenfassung Stärken und Schwächen verkehrlicher Belange in Adelsdorf

Stärken	Schwächen
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
<ul style="list-style-type: none"> E-Car-Sharing-Station gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz Hauptstraße und Marktplatz als Gemeindestraßen in gemeindlicher Planungshoheit 	<ul style="list-style-type: none"> überdurchschnittlich viel Durchgangsverkehr unzureichende E-Ladestationen hoher MIV-Anteil beim Modal-Split Knotenpunkt Erlanger Straße/St2264 gestaltungsbedürftig
Fuß- und Radverkehr	
<ul style="list-style-type: none"> flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in Wohngebieten Tempo-30 im gesamten Ortsteil Aisch Tempo-30 auch auf Hauptstraßen (z.B. Hauptstraße, Bamberger Straße) verkehrsberuhigte Bereiche Querungshilfen für Fuß- und Radfahrer in Form von Mittelinseln eigenständige Radwege abseits vom Kfz-Verkehr, z.T. sogar beleuchtet gute Anbindung für den Radverkehr der Ortsteile Neuhaus und Weppersdorf sichere Erreichbarkeit der Grund- und Mittelschule zu Fuß und mit dem Fahrrad für Schüler aus Adelsdorf Einbindung in überregionale Radwegebeziehungen (Karpfenradweg) gut geeignete flache Topographie Verkehrsmittelwahl Binnenverkehr 50% zu Fuß und mit dem Fahrrad Radwegebeschilderung überörtlicher Ziele 	<ul style="list-style-type: none"> keine Radwegeverbindung zwischen Aisch und Adelsdorf Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen nur in Teilabschnitten keine sichere Erreichbarkeit der Grund- und Mittelschule zu Fuß und mit dem Fahrrad für Schüler aus Aisch stellenweise schmale Gehwege Hauptverkehrsstraßen größtenteils mit Tempo 50 und ohne Schutzmaßnahmen für Radverkehr keine E-Bike-Ladestation zu wenig Fahrradständer, z.T. veraltete Modelle keine Beschilderung innerörtlicher Ziele Querung der B470 im Bereich der ERH16 kaum möglich Radwegverbindung nach Hemhofen nur umwegig über Wiesendorf
Ruhender Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> Ladesäule für Elektroautos Parkplatzangebot Ortsmitte ausreichend 	<ul style="list-style-type: none"> zu wenig Parkplätze im „SeeSide“
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
<ul style="list-style-type: none"> 30-Minuten-Takt nach Erlangen Busverkehr nach Erlangen auch am Wochenende (Samstag 30-Minuten-Takt, Sonntag 60-Minuten-Takt) Busverkehr nach Erlangen auch abends bis ca. 23.00 Uhr Rufbus am Wochenende nach Höchstadt Haltestellenausstattung (z.T. moderne Bushäuschen mit Wartehäuschen, Bänken, Fahrradabstellanlagen etc.) Mitfahrerbank 	<ul style="list-style-type: none"> kein direkter Bahnanschluss geringe Haltestellendichte Gebiete am Ortsrand liegen außerhalb des empfohlenen Einzugsradius zu wenig bzw. keine Direktverbindungen nach Forchheim und Höchstadt a.d. Aisch bislang kein On-Demand und AST z.T. schwer verständliche Busfahrpläne Busverkehr z.T. nach Schülerverkehr ausgerichtet Fahrtabfolge variiert z.T. innerhalb einer Linie

ANLAGEN

Anlage 1:	Straßenklassifikation	i - ii
Anlage 1.1:	Straßenklassifikation nach RASSt06 mit Verkehrsmagneten (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch).....	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifikation nach StVO (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch)	ii
Anlage 2:	Bestand - Stellplatzangebot (Adelsdorf - Ortskern)	iii
Anlage 3:	Bestand ÖPNV	
Anlage 3.1:	Bestand - ÖPNV-Busnetz mit Verkehrsmagneten (Adelsdorf, Neuhaus & Aisch).....	iv
Anlage 3.2:	Übersicht ÖPNV	v
Anlage 4:	Zählstellenplan	vi
Anlage 5:	Verkehrszellenplan	vii
Anlage 6:	Tagespegel und Querschnittsmessungen.....	viii - xiv
Anlage 6.1:	Tagespegel K3 - Erlanger Straße/ St2264	viii
Anlage 6.2:	Tagespegel K7 - Höchstadter Straße/ Hochstraße/ Holzäckerstraße	ix
Anlage 6.3:	Tagespegel K8 - Höchstadter Straße/ Aischer Straße/ Marktplatz	x
Anlage 6.4:	Tagespegel K11 - B470/ Höchstadter Straße.....	xi
Anlage 6.5:	Tagespegel K12 - B470/ St2264	xii
Anlage 6.6:	Tagespegel K13 - Am Sportplatz/ Erlanger Straße/ Schlesierstraße.....	xiii
Anlage 6.7:	Querschnittsmessungen.....	xiv
Anlage 7:	Knotenbelastungen	xv - xvii
Anlage 7.1:	Knotenbelastungen Morgenspitze (7:15 - 8:15 Uhr)	xv
Anlage 7.2:	Knotenbelastungen Mittagsspitze (12:15 - 13:15 Uhr)	xvi
Anlage 7.3:	Knotenbelastungen Abendsspitze (16:00 - 17:00 Uhr)	xvii
Anlage 8:	Streckenbelastungen	xviii - xxi
Anlage 8.1:	Streckenbelastungen Kfz/24 Std.	xviii
Anlage 8.2:	Streckenbelastungen 24 Std. Lieferwagenanteile in Promille	xix
Anlage 8.3:	Streckenbelastungen 24 Std. Schwerverkehrsanteile in Promille	xx
Anlage 8.4:	Streckenbelastungen 24 Std. Radverkehr	xxi
Anlage 9:	Verteilung des Ziel-/Quellverkehr der größeren Wohngebiete von Adelsdorf	xxii
Anlage 10:	Übersicht Mobilität der Adelsdorfer Bevölkerung.....	xxiii
Anlage 11:	Binnenverkehrsströme Kfz/24 Stunden	xxiv - xxvii
Anlage 11.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xxiv
Anlage 11.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xxv
Anlage 11.3:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 8 „Zanderweg“	xxvi
Anlage 11.4:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 15 „Läusberggring“	xxvii
Anlage 12:	Binnenverkehrsströme Fahrrad/24 Stunden	xxviii - xxxi
Anlage 12.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xxviii
Anlage 12.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xxix
Anlage 12.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 8 „Zanderweg“	xxx

Anlage 12.4:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 15 „Läusbergring“	xxxix
Anlage 13:	Binnenverkehrsströme Fußgänger/24 Stunden	xxxix - xl
Anlage 13.1:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 3 „Bahnhofstraße Nord“	xl
Anlage 13.2:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 4 „Moorweg“	xli
Anlage 13.3:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 14 „Oesdorfer Straße“	xlii
Anlage 13.4:	Binnenverkehr Fußgänger/24 Stunden - Zelle 15 „Läusbergring“	xlii
Anlage 14:	Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung	xliii - xliv
Anlage 15:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise.....	xlv - xlvi
Anlage 15.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise	xlv
Anlage 15.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona-Krise	xlvi
Anlage 15.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtenzweck Freizeit während der Corona-Krise	xlvi
Anlage 16:	Corona-Zitate der Adelsdorfer Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen ..	xlvii - xlviii

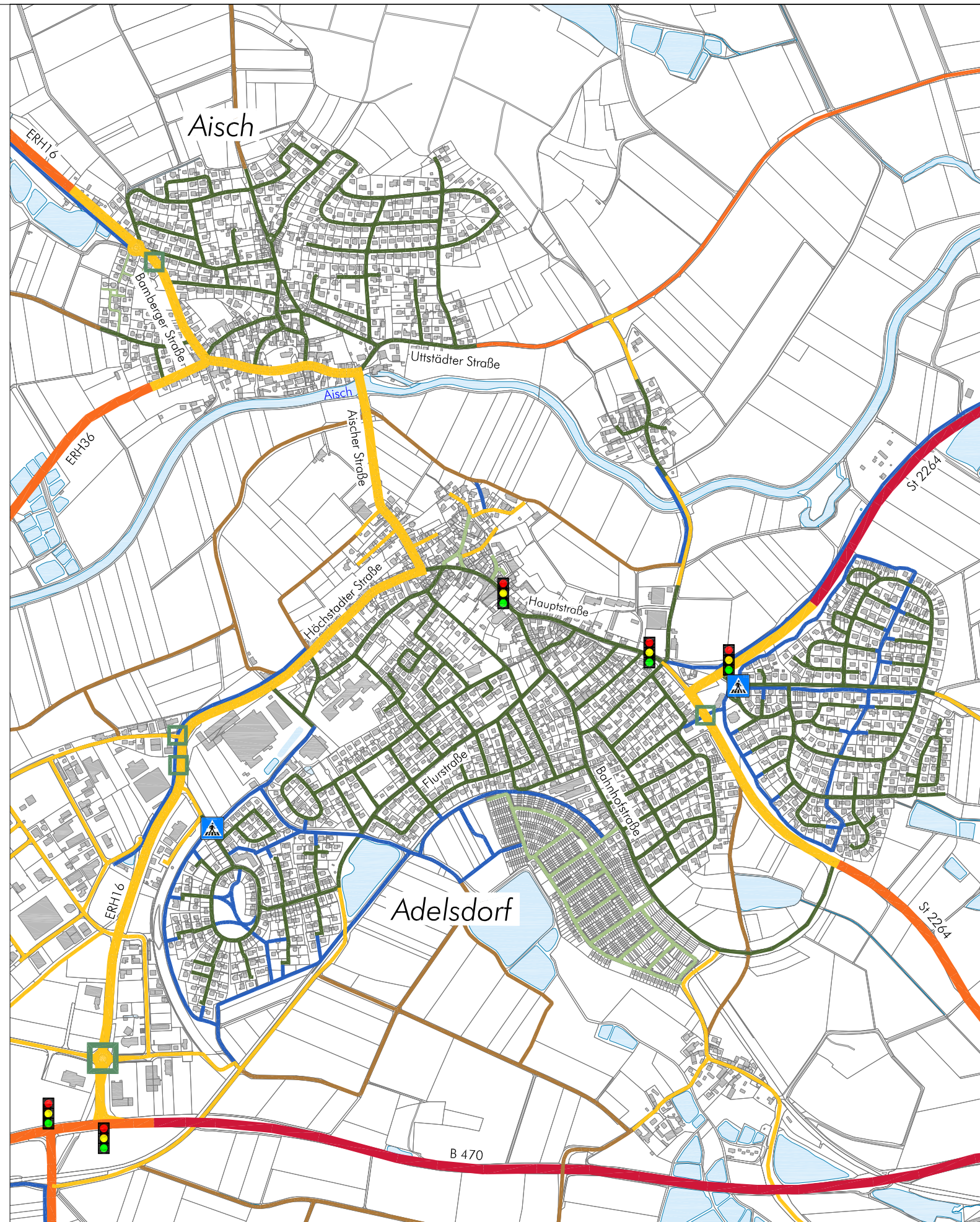
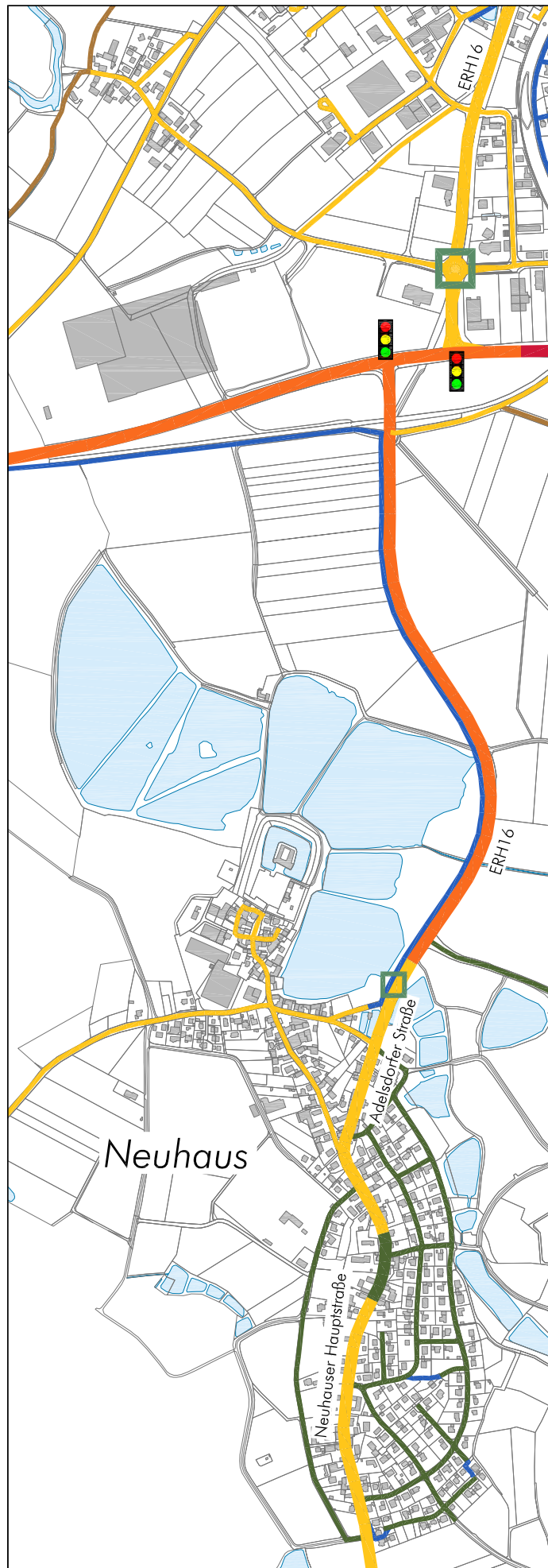


Legende





- Anbaufreie Straße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Sammelstraße/ Quartiersstraße
- Wohnstraße/ Wohnweg
- Radweg/ Fußweg
- Gewerbestraße/ Industriestraße
- Land-/ forstwirtschaftlicher Weg

- S Schule
- Ki Kindertagesstätte
- Ö Öffentliche Einrichtung
- F Freizeiteinrichtung
- E Einzelhandel
- A Großer gewerblicher Arbeitgeber

Anlage 1.1
**Straßenklassifikation nach RASt 06
 mit Verkehrsmagneten**
 (Neuhaus (l.); Adelsdorf und Aisch (r.))
 Maßstab 1:12.500 (DIN A3)
 Planstand 25.01.2022

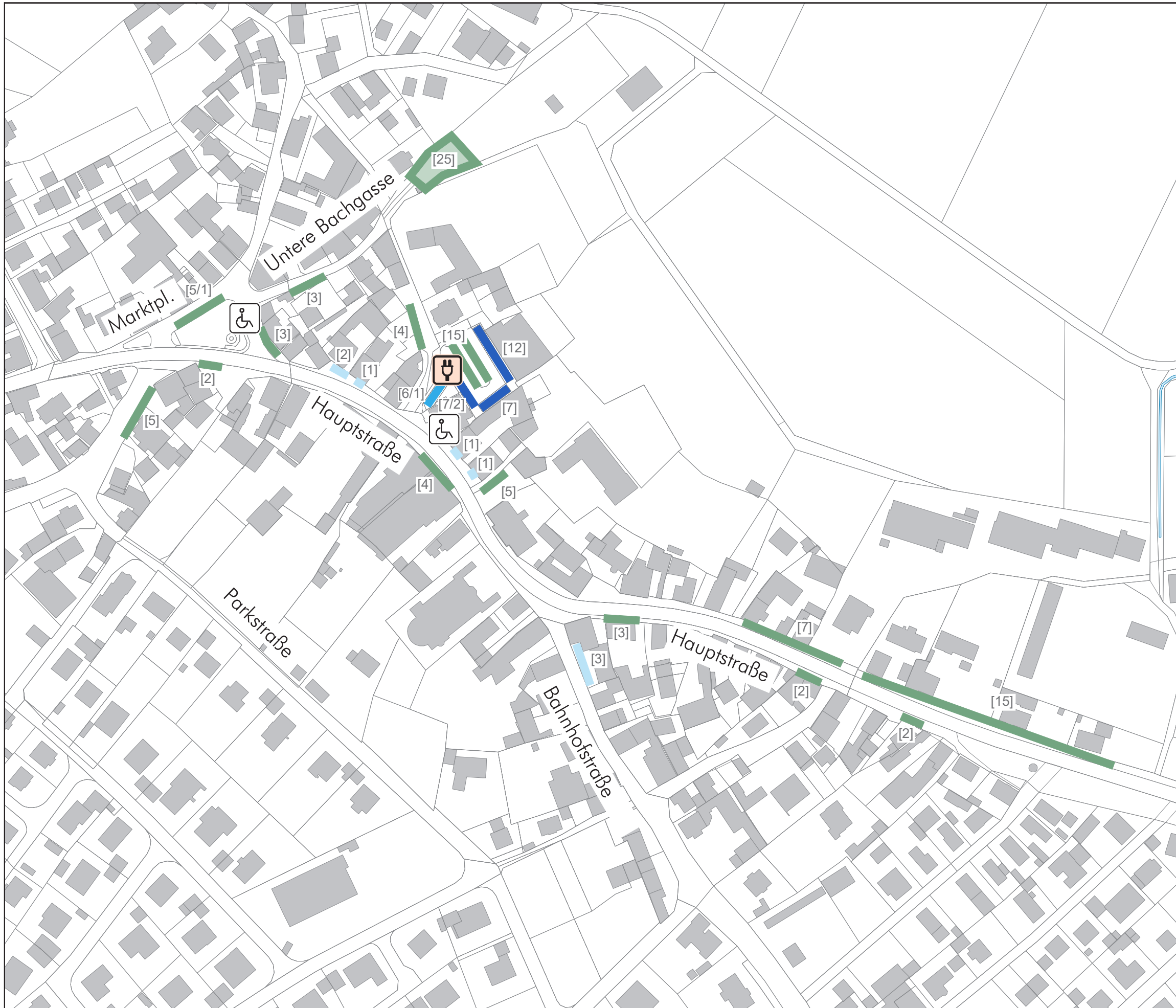


Legende

-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fuß-/ Radweg
-  Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
-  Querungshilfen
-  Fußgängerüberweg (Zebrastrifen)
-  Lichtsignalanlage

Anlage 1.2
Straßenklassifikation nach StVO
 (Neuhaus (l.); Adelsdorf und Aisch (r.))

Maßstab 1:12.500 (DIN A3)
 Planstand 14.02.2022

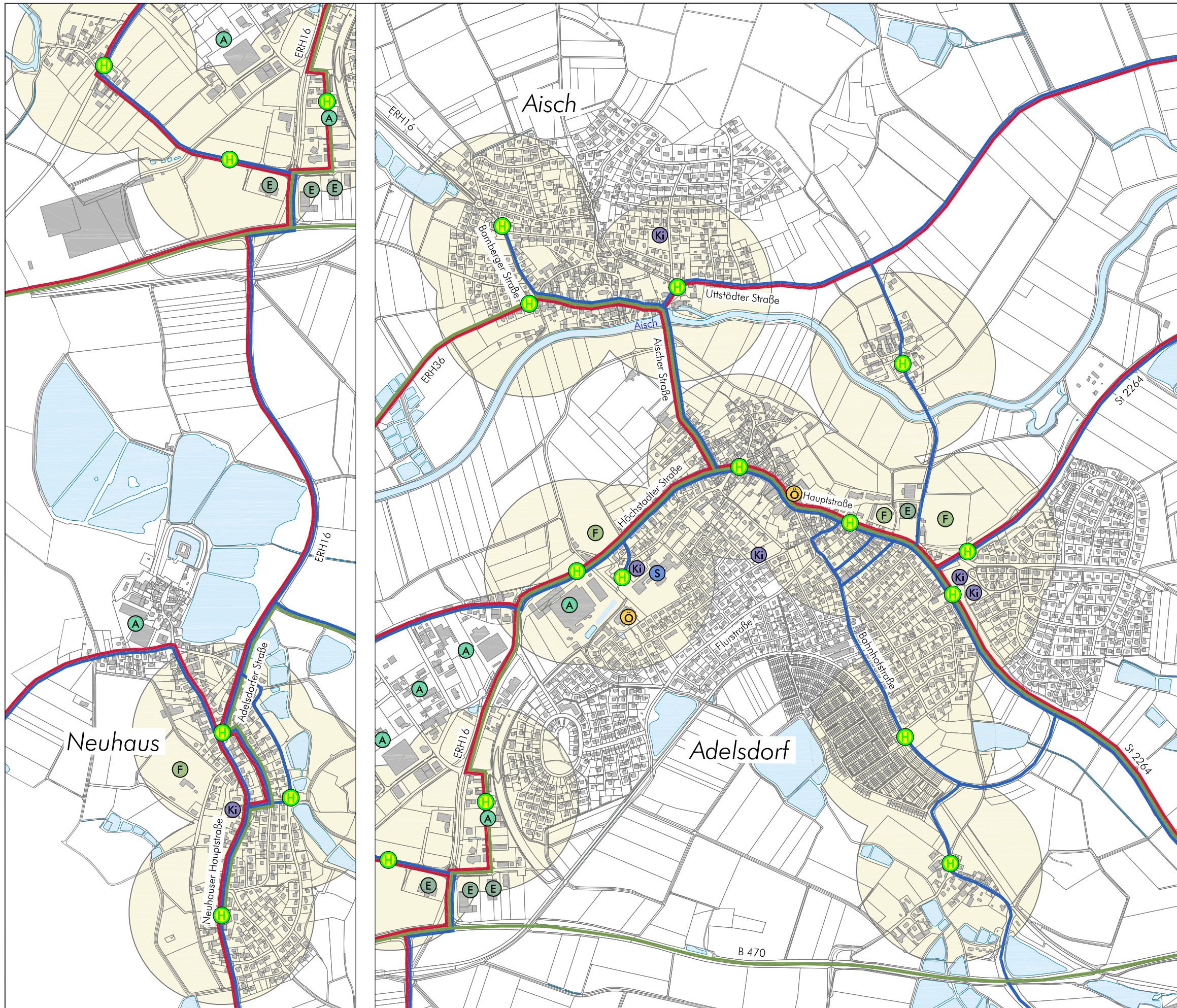


Legende

Gebührenfreie Stellplätze		ca. 140 St.
	Zeitlich unbegrenzt	ca. 100 St.
	Zeitlich begrenzt (Parkscheibe, 30 min.)	ca. 8 St.
	Zeitlich begrenzt (Parkscheibe, 1h)	ca. 6 St.
	Zeitlich begrenzt (Parkscheibe, 3h)	ca. 26 St.
Sonstige Stellplätze		ca. 4 St.
	Behindertengerechter Stellplatz	ca. 2 St.
	Stellplatz mit E-Ladefunktion	ca. 2 St.
[7/1]	Anzahl Stellplätze (Regulär/Behindertengerecht)	

Anlage 2
Bestand - Stellplatzangebot
 (Adelsdorf - Ortskern)

Maßstab 1:2.000 (DIN A3)
 Planstand 25.01.2022



Legende

- Buslinie 205
- Buslinie 246
- Buslinie 247
- H Haltestelle
- Einzugsbereich 300m

- S Schule
- Ki Kindertagesstätte
- Ö Öffentliche Einrichtung
- F Freizeiteinrichtung
- E Einzelhandel
- A Großer gewerblicher Arbeitgeber

Anlage 3.1

**Bestand - ÖPNV-Busnetz
mit Verkehrsmagneten**

(Neuhaus (l.); Adelsdorf und Aisch (r.))

Maßstab 1:12.500 (DIN A3)

Planstand 27.01.2022

ANLAGE 3.2: ÜBERSICHT ÖPNV

Linie 205
 Strecke Erlangen - **Adelsdorf** - Höchststadt (Aisch)
 Stand 13.12.2020

	Anzahl der Fahrten		Fahrtdauer (bis Endstation)		Takt	
	Erlangen - Höchststadt (Aisch)	Höchststadt (Aisch) - Erlangen	Adelsdorf (Marktplatz) - Höchststadt (Aisch)	Adelsdorf (Marktplatz) - Erlangen (HBF)	Erlangen - Höchststadt (Aisch)	Höchststadt (Aisch) - Erlangen
Montag - Freitag	63 (2*)	61 (2*)	ca. 0h24m	ca. 0h36m	08:52-13:22: 30-Min.-Takt; 14:22-19:22: 30-Min.-Takt; 20:22-22:52: 30-Min.-Takt	05:36-12:36: 30-Min.-Takt; 13:51/14:36-18:51/19:36: 30-Min.-Takt;
Samstag	36 (2*)	35			06:52-21:52: 30-Min.-Takt 21:52-00:52: 1-Std.-Takt	06:04-20:31: ~30-Min.-Takt
Sonn- u. Feiertag	20 (2*)	18			1-Std.-Takt	1-Std.-Takt

*davon nur in Nächten von Fr. auf Sa. und Sa. und So., und in Nächten auf Feiertag- und Brückentagen

Linie 246
 Strecke Höchststadt (Aisch) - **Adelsdorf** - Herzogenaurach
 Stand 01.02.2021

	Anzahl der Fahrten		Fahrtdauer (bis Endstation)		Takt	
	Höchststadt (Aisch) - Herzogenaurach	Herzogenaurach - Höchststadt(Aisch)	Adelsdorf - Herzogenaurach	Adelsdorf - Höchststadt (Aisch)	Höchststadt (Aisch) - Herzogenaurach	Herzogenaurach - Höchststadt (Aisch)
Montag - Freitag	4	3	ca. 0h56m	zwischen ca. 0h20m und 0h28m	kein Takt	kein Takt
Samstag	-	-			-	-
Sonn- u. Feiertag	-	-			-	-

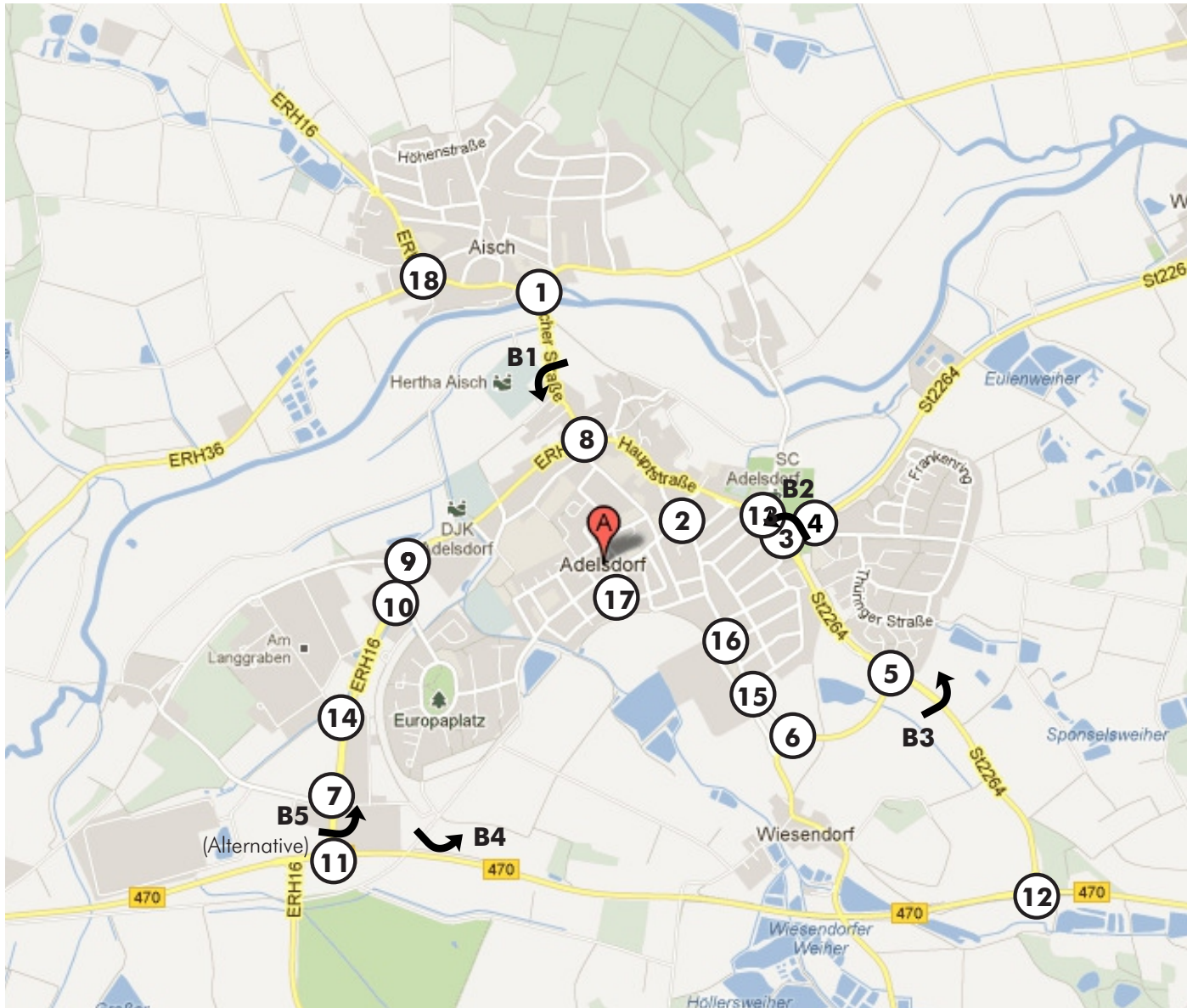
Linie 247
 Strecke Höchststadt (Aisch) - **Adelsdorf**
 Stand 13.12.2020

	Anzahl der Fahrten		Fahrtdauer (bis Endstation)		Takt	
	Höchststadt (Aisch) - Adelsdorf	Adelsdorf - Höchststadt (Aisch)	-	Adelsdorf - Höchststadt (Aisch)	Höchststadt- Adelsdorf	Adelsdorf - Höchststadt
Montag - Freitag	11 (4**) + 5*	10 + 7*	-	zwischen ca. 0h12m und 0h48m	ca. 9:20-17:20: 2-Std.-Takt	ca. 08:30-16:30: 2-Std.-Takt
Samstag	8*	7*			Rufbus	Rufbus
Sonn- u. Feiertag	8*	7*			Rufbus	Rufbus

* Rufbus

**davon nur Schulbusfahrten überwiegend zum Ausstieg

ANLAGE 4: ZÄHLSTELLENPLAN



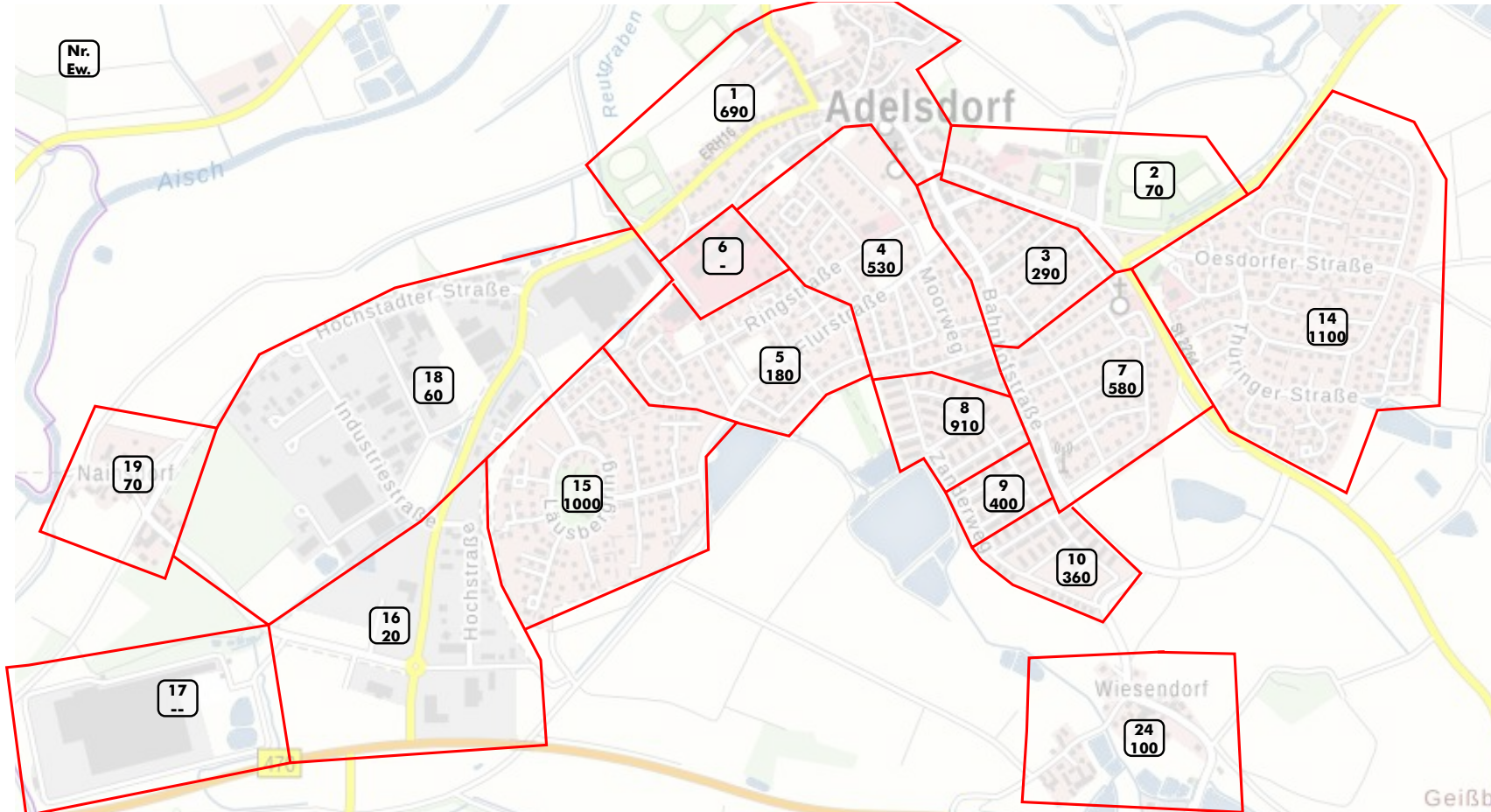
- Knotenstromzählungen
K1 - K18
- ↷ Verkehrsbefragung
B1 - B5

Zählzeiten für die Erhebung:
 6:30 - 9:30 Uhr
 11:30 - 13:30 Uhr
 15:30 - 18:30 Uhr

Die Knoten K3, K7, K8, K11, K12, K13 werden mit Videotechnik über 24 Stunden erhoben.

Zusätzliche Querschnittsmessungen in Neuhaus, Uttstadt, Lauf, Heppestädt und der Flurstraße West

ANLAGE 5: VERKEHRZELLENPLAN

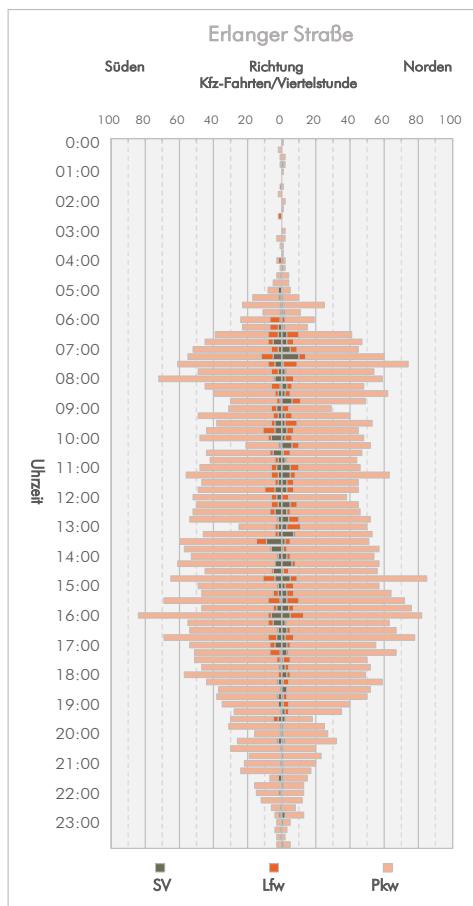


Nr.	Zellenname	Einw.	Nr.	Zellenname	Einw.	Nr.	Zellenname	Einw.
1	Ortsmitte	690	9	Wallerweg	400	20	Neuhaus	950
2	Sportplatz	70	10	Forellenring	360	21	Weppersdorf, Lauf	370
3	Bahnhofstraße Nord	290	14	Oesdorfer Straße	1.100	22	Heppestädt	150
4	Moorweg	530	15	Läusbergring	1.000	23	Uttstadt	80
5	Ringstraße	180	16	Gewerbegebiet Hochstraße	20	24	Wiesendorf	100
6	Grundschule	-	17	Gewerbegebiet Südwest	-	25	Aisch-West	980
7	Bahnhofstraße Süd	580	18	Gewerbegebiet West	60	26	Aisch-Ost	720
8	Zanderweg	910	19	Nainsdorf	70			

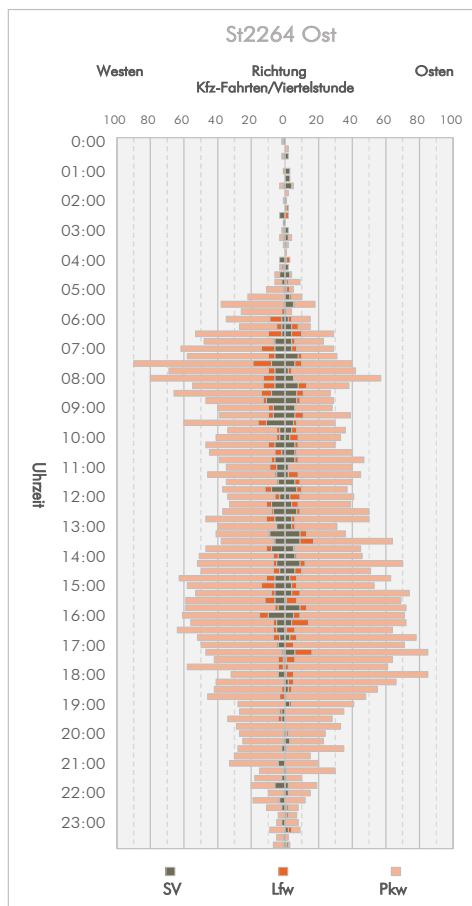
Plangrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung,
bayernatlas.de

ANLAGE 6.1: TAGESPEGEL K3 - ERLANGER STRASSE/ ST2264

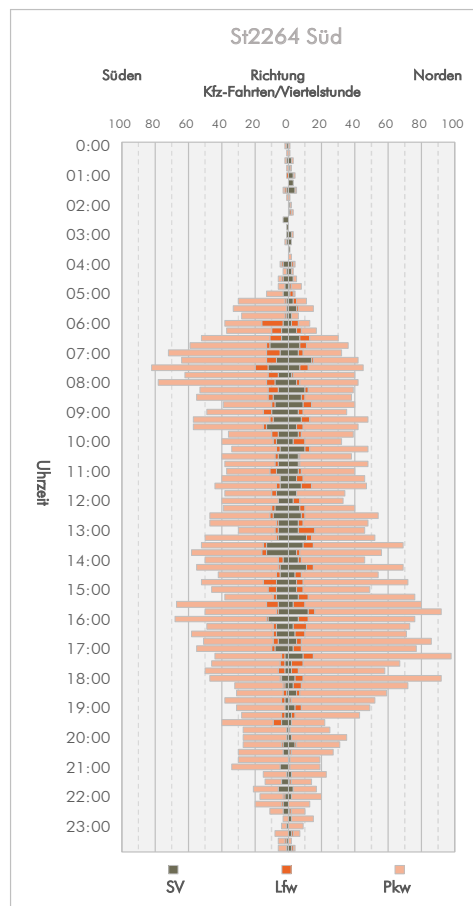
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.600	Pkw	5.421	Pkw
174	Lfw	374	Lfw
169	SV	340	SV
2.943	Summe	6.135	Summe
2.809	Kfz Tag	5.861	Kfz Tag
134	Kfz-Nacht	274	Kfz-Nacht
161	SV-Tag	325	SV-Tag
8	SV-Nacht	15	SV-Nacht
			7



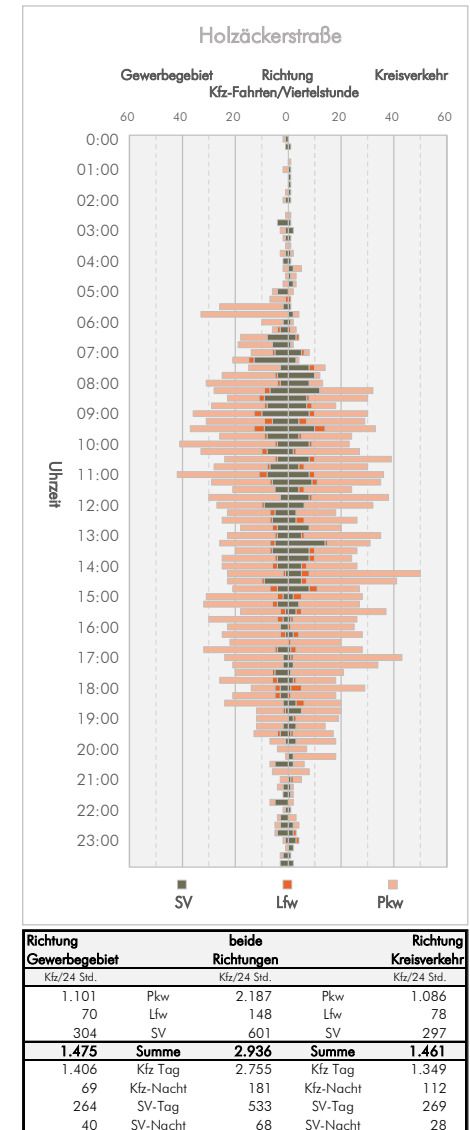
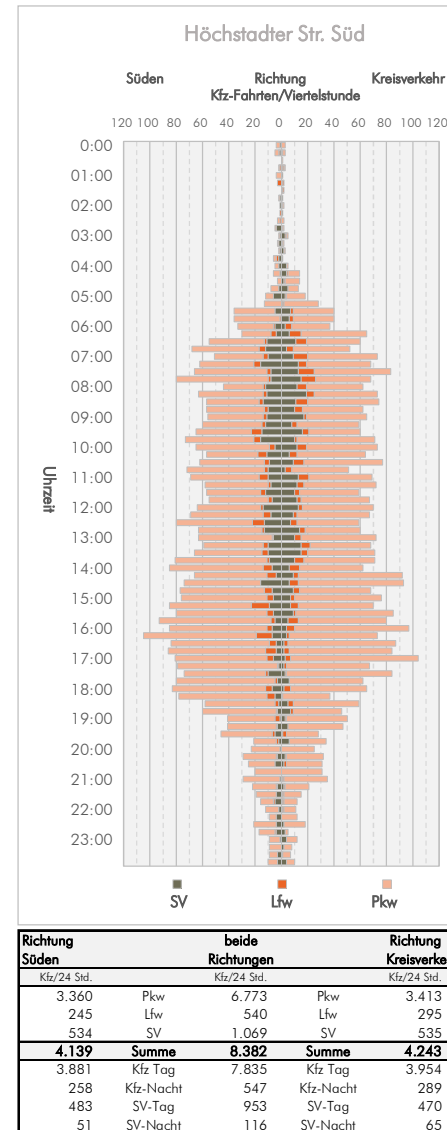
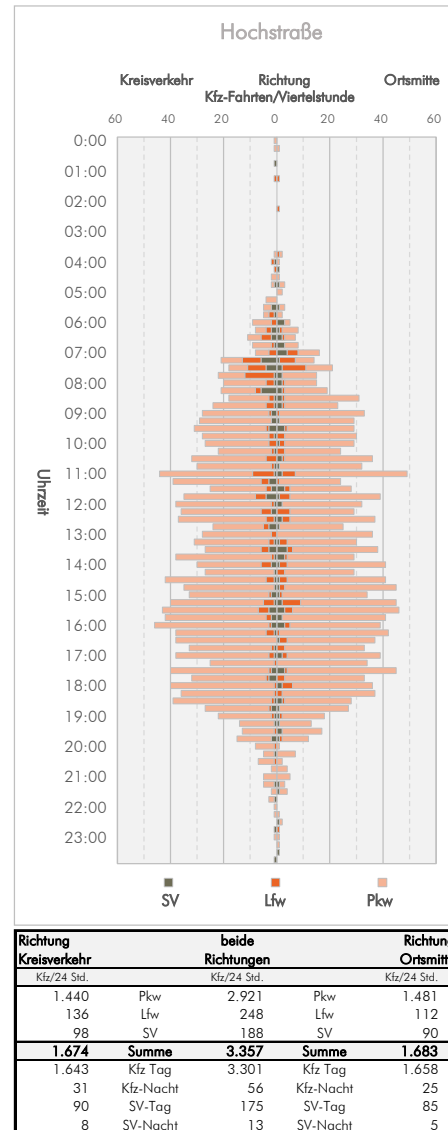
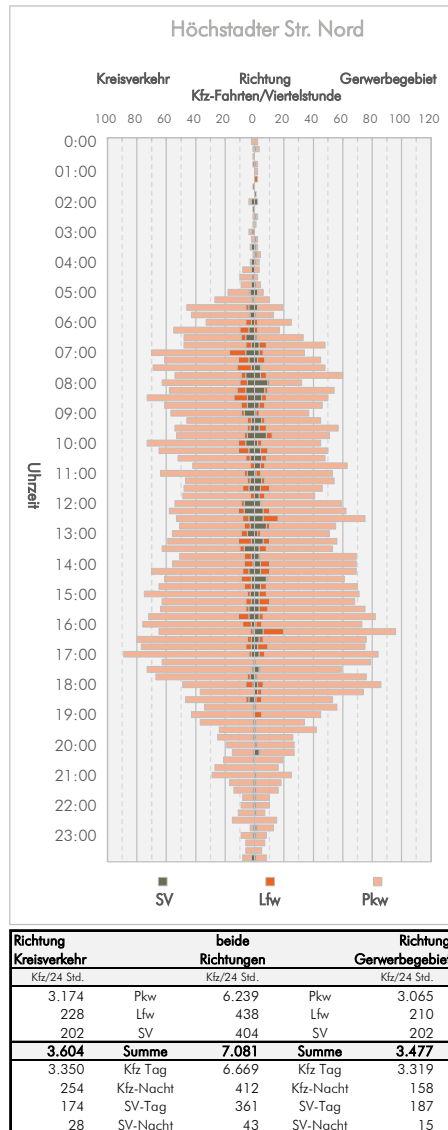
Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.559	Pkw	5.030	Pkw
188	Lfw	387	Lfw
312	SV	599	SV
3.059	Summe	6.016	Summe
2.855	Kfz Tag	5.662	Kfz Tag
203	Kfz-Nacht	352	Kfz-Nacht
244	SV-Tag	527	SV-Tag
68	SV-Nacht	72	SV-Nacht
			4



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.617	Pkw	5.234	Pkw
186	Lfw	409	Lfw
404	SV	785	SV
3.207	Summe	6.428	Summe
2.857	Kfz Tag	5.909	Kfz Tag
216	Kfz-Nacht	384	Kfz-Nacht
369	SV-Tag	702	SV-Tag
35	SV-Nacht	83	SV-Nacht
			48

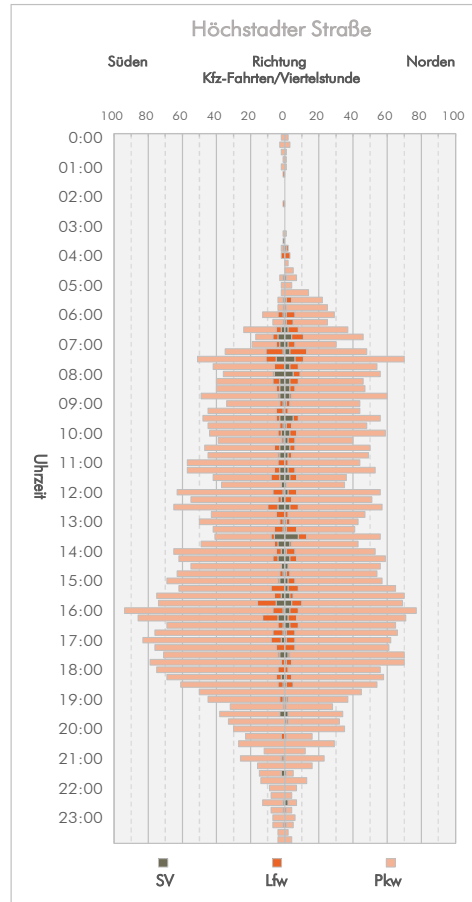
ANLAGE 6.2: TAGESPEGEL K7 - HÖCHSTADTER STRASSE/ HOCHSTRASSE/ HOLZÄCKERSTRASSE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021

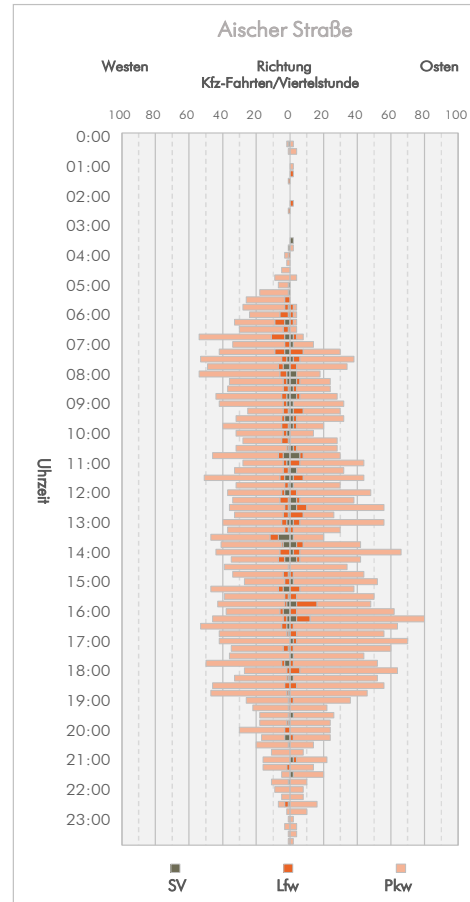


ANLAGE 6.3: TAGESPEGEL K8 - HÖCHSTADTER STRASSE/ AISCHER STRASSE/ MARKTPLATZ

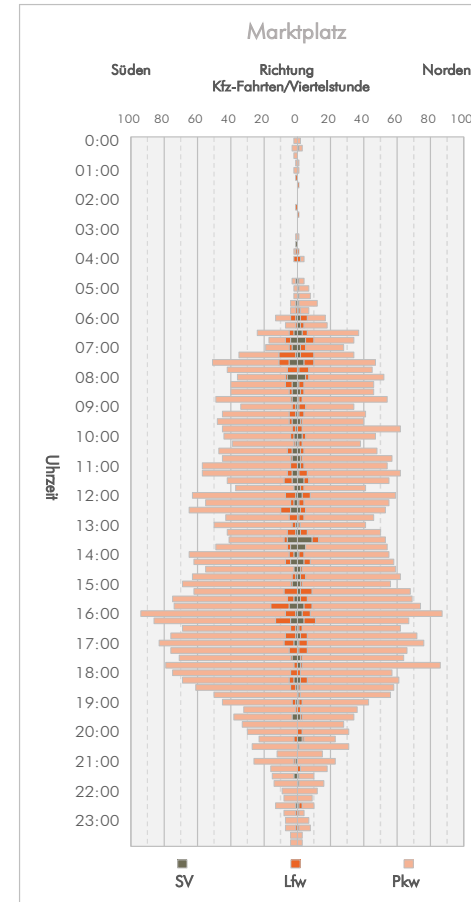
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



Richtung Süden	beide Richtungen				Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.826	Pkw	5.647	Pkw	2.821	
195	Lfw	404	Lfw	209	
118	SV	238	SV	120	
3.139	Summe	6.289	Summe	3.150	
3.046	Kfz Tag	6.064	Kfz Tag	3.018	
93	Kfz-Nacht	225	Kfz-Nacht	132	
114	SV-Tag	229	SV-Tag	115	
4	SV-Nacht	9	SV-Nacht	5	



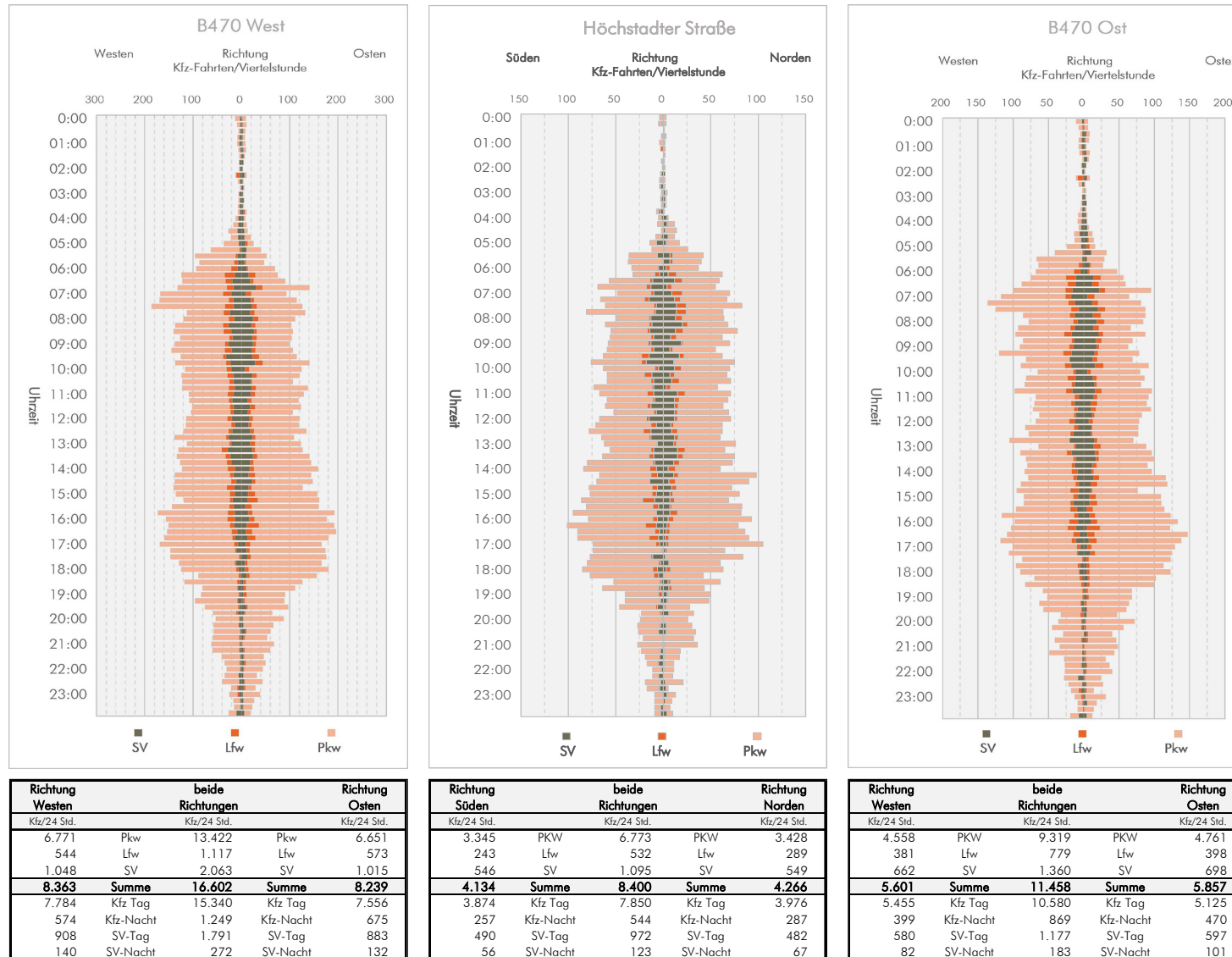
Richtung Westen	beide Richtungen				Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.062	Pkw	4.155	Pkw	2.093	
160	Lfw	325	Lfw	165	
90	SV	194	SV	104	
2.312	Summe	4.674	Summe	2.362	
2.234	Kfz Tag	4.463	Kfz Tag	2.229	
78	Kfz-Nacht	211	Kfz-Nacht	133	
88	SV-Tag	186	SV-Tag	98	
2	SV-Nacht	8	SV-Nacht	6	



Richtung Süden	beide Richtungen				Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
2.826	Pkw	5.688	Pkw	2.862	
195	Lfw	381	Lfw	186	
118	SV	248	SV	130	
3.139	Summe	6.317	Summe	3.178	
3.069	Kfz Tag	6.115	Kfz Tag	3.046	
109	Kfz-Nacht	202	Kfz-Nacht	93	
123	SV-Tag	237	SV-Tag	114	
5	SV-Nacht	11	SV-Nacht	16	

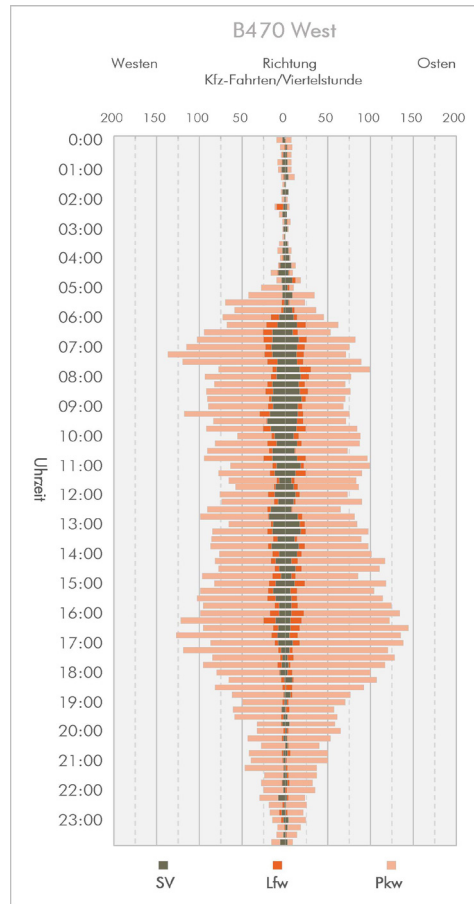
ANLAGE 6.4: TAGESPEGEL K11 - B470/ HÖCHSTADTER STRASSE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021

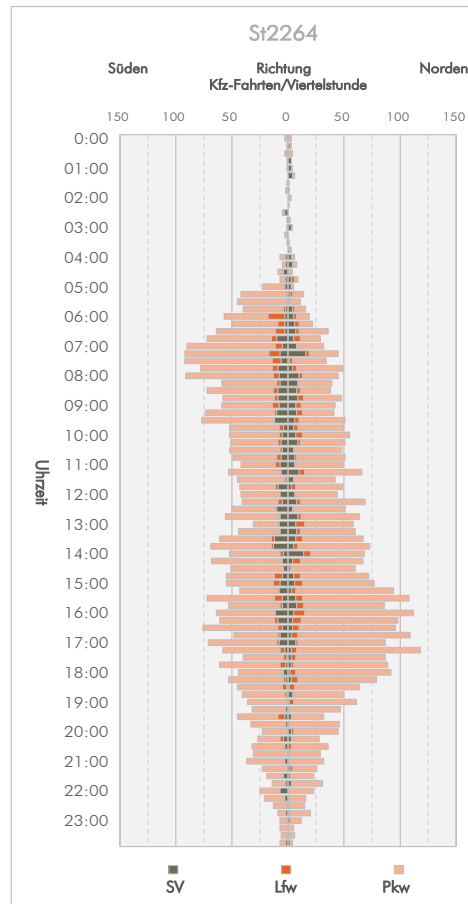


ANLAGE 6.5: TAGESPEGEL K12 - B470/ St2264

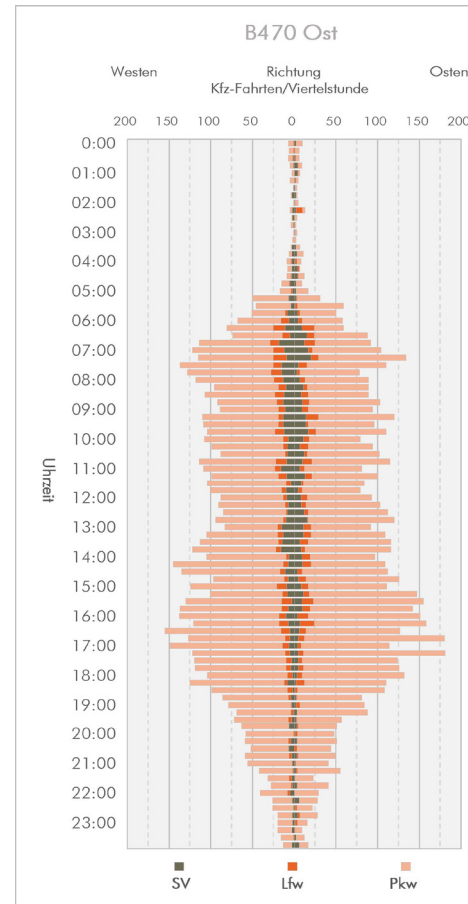
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
4.547	Pkw	9.292	PKW
380	Lfw	780	Lfw
667	SV	1.363	SV
5.594	Summe	11.435	Summe
5.112	Kfz Tag	10.553	Kfz Tag
477	Kfz-Nacht	875	Kfz-Nacht
598	SV-Tag	1.196	SV-Tag
69	SV-Nacht	167	SV-Nacht



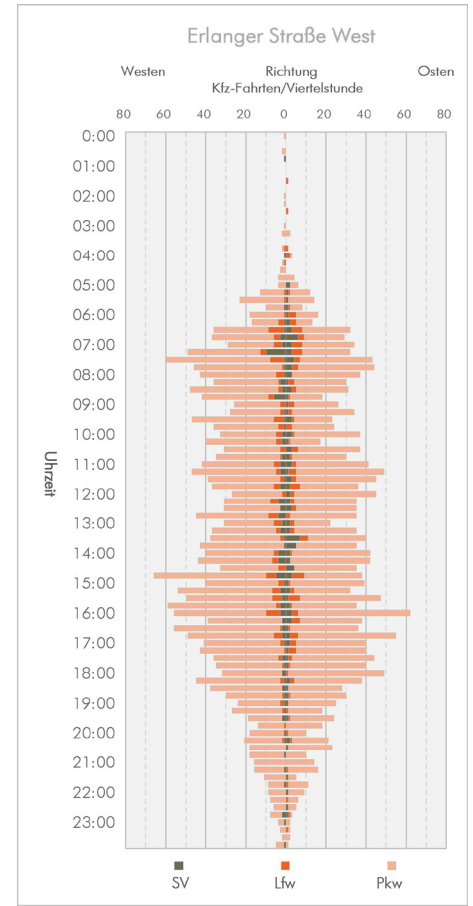
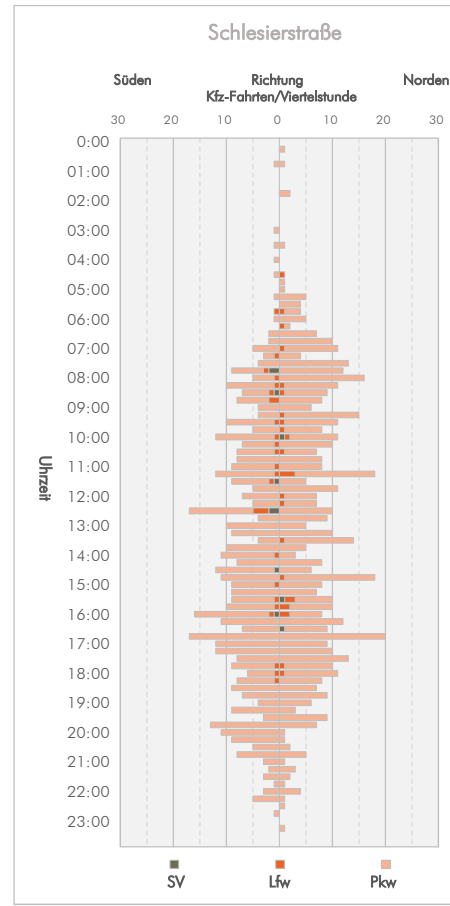
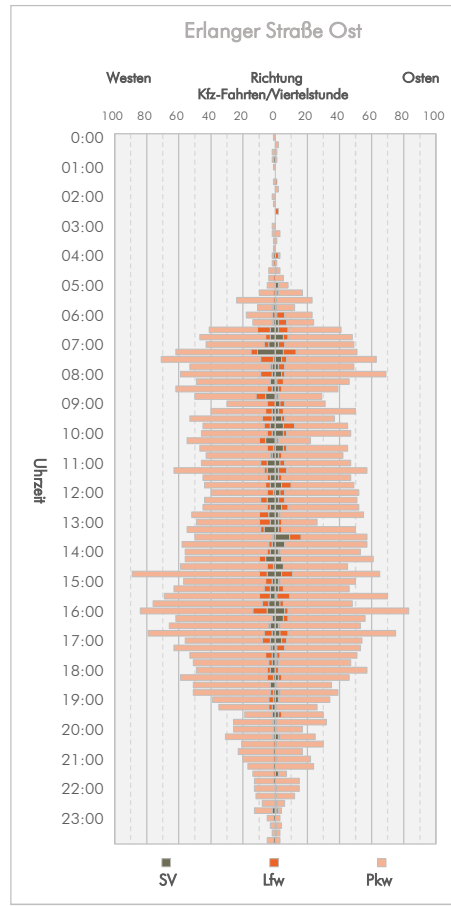
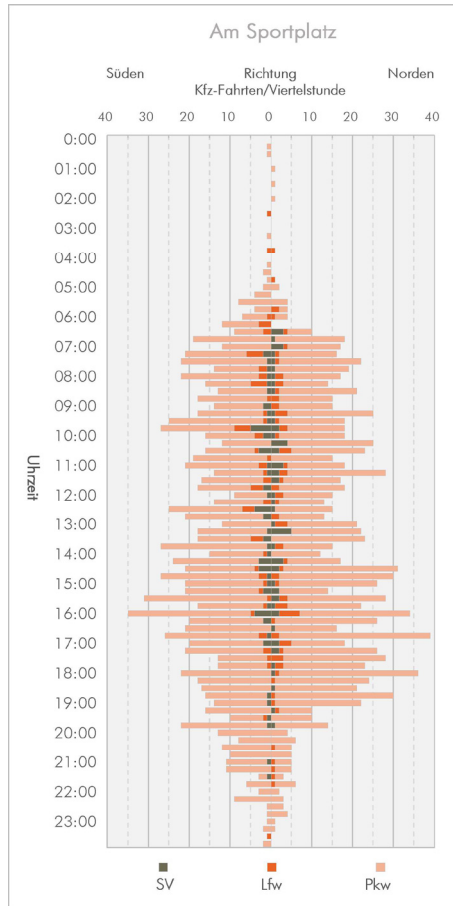
Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
3.081	PKW	6.346	PKW
205	Lfw	439	Lfw
391	SV	771	SV
3.677	Summe	7.556	Summe
3.381	Kfz Tag	7.047	Kfz Tag
294	Kfz-Nacht	506	Kfz-Nacht
349	SV-Tag	680	SV-Tag
42	SV-Nacht	91	SV-Nacht



Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.		Kfz/24 Std.
5.798	PKW	11.610	PKW
450	Lfw	891	Lfw
533	SV	1.106	SV
6.781	Summe	13.607	Summe
6.375	Kfz Tag	12.706	Kfz Tag
449	Kfz-Nacht	895	Kfz-Nacht
504	SV-Tag	973	SV-Tag
29	SV-Nacht	133	SV-Nacht

ANLAGE 6.6: TAGESPEGEL K13 - AM SPORTPLATZ/ ERLANGER STRASSE/ SCHLESIERSTRASSE

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.022	Pkw 2.050	Pkw 1.028	
64	Lfw 145	Lfw 81	
63	SV 127	SV 64	
1.149	Summe 2.322	Summe 1.173	
1.102	Kfz Tag 2.246	Kfz Tag 1.144	
47	Kfz-Nacht 76	Kfz-Nacht 29	
63	SV-Tag 127	LKW/Tag 64	
-	SV-Nacht -	LKW/Nacht -	

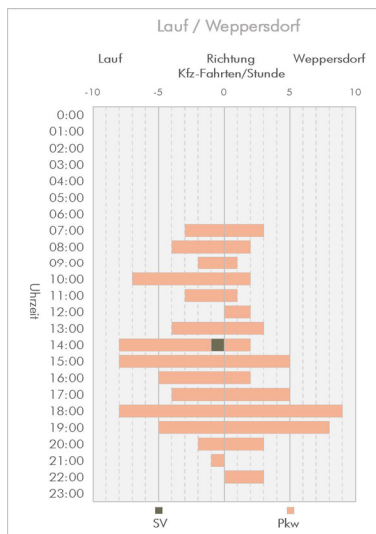
Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
2.819	Pkw 5.428	Pkw 2.609	
200	Lfw 373	Lfw 173	
172	SV 341	SV 169	
3.191	Summe 6.142	Summe 2.951	
3.052	Kfz Tag 5.868	Kfz Tag 2.816	
139	Kfz-Nacht 274	Kfz-Nacht 135	
165	SV-Tag 326	SV-Tag 161	
7	SV-Nacht 15	SV-Nacht 8	

Richtung Süden	beide Richtungen		Richtung Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
469	Pkw 998	Pkw 529	
26	Lfw 52	Lfw 26	
3	SV 11	SV 8	
558	Summe 1.061	Summe 503	
530	Kfz Tag 1.017	Kfz Tag 487	
28	Kfz-Nacht 44	Kfz-Nacht 16	
3	SV-Tag 11	SV-Tag 8	
-	SV-Nacht -	SV-Nacht -	

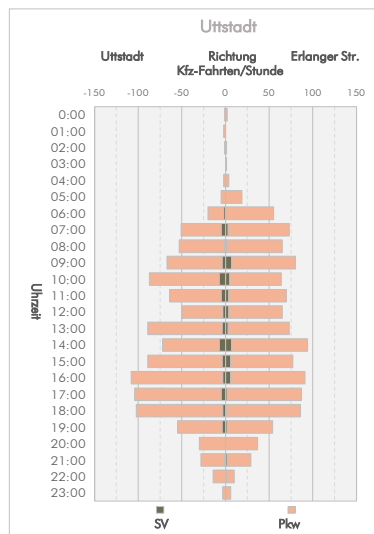
Richtung Westen	beide Richtungen		Richtung Osten
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
2.123	Pkw 3.982	Pkw 1.859	
150	Lfw 290	Lfw 140	
125	SV 253	SV 128	
2.398	Summe 4.525	Summe 2.127	
2.045	Kfz Tag 4.327	Kfz Tag 2.282	
353	Kfz-Nacht 198	Kfz-Nacht - 155	
120	SV-Tag 238	SV-Tag 118	
5	SV-Nacht 15	SV-Nacht 10	

ANLAGE 6.7: QUERSCHNITTMESSUNGEN

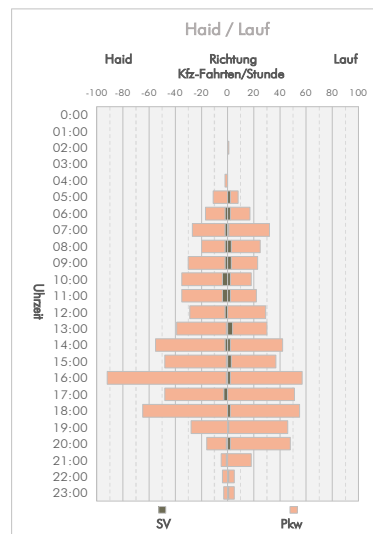
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



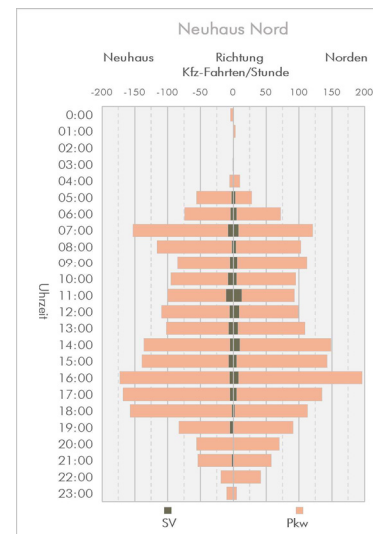
Lauf	beide Richtungen		Weppersdorf
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
63	Pkw 114	Pkw 51	
1	SV 1	SV -	
64	gesamt 115	gesamt 51	
64	Pkw/Tag 112	Pkw/Tag 48	
1	SV/Tag 1	SV/Tag -	
-	Pkw/Nacht 3	Pkw/Nacht 3	
-	SV/Nacht -	SV/Nacht -	



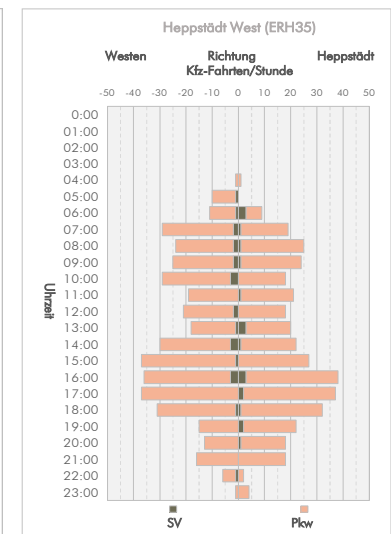
Uttstadt	beide Richtungen		Erlanger Straße
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.039	Pkw 2.128	Pkw 1.089	
58	SV 112	SV 54	
1.097	gesamt 2.240	gesamt 1.143	
1.069	Pkw/Tag 2.169	Pkw/Tag 1.100	
58	SV/Tag 111	SV/Tag 53	
28	Pkw/Nacht 71	Pkw/Nacht 43	
-	SV/Nacht 1	SV/Nacht 1	



Haid	beide Richtungen		Lauf
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
581	Pkw 1.117	Pkw 536	
28	SV 61	SV 33	
609	gesamt 1.178	gesamt 569	
589	Pkw/Tag 1.139	Pkw/Tag 550	
28	SV/Tag 57	SV/Tag 29	
20	Pkw/Nacht 39	Pkw/Nacht 19	
-	SV/Nacht 4	SV/Nacht 4	



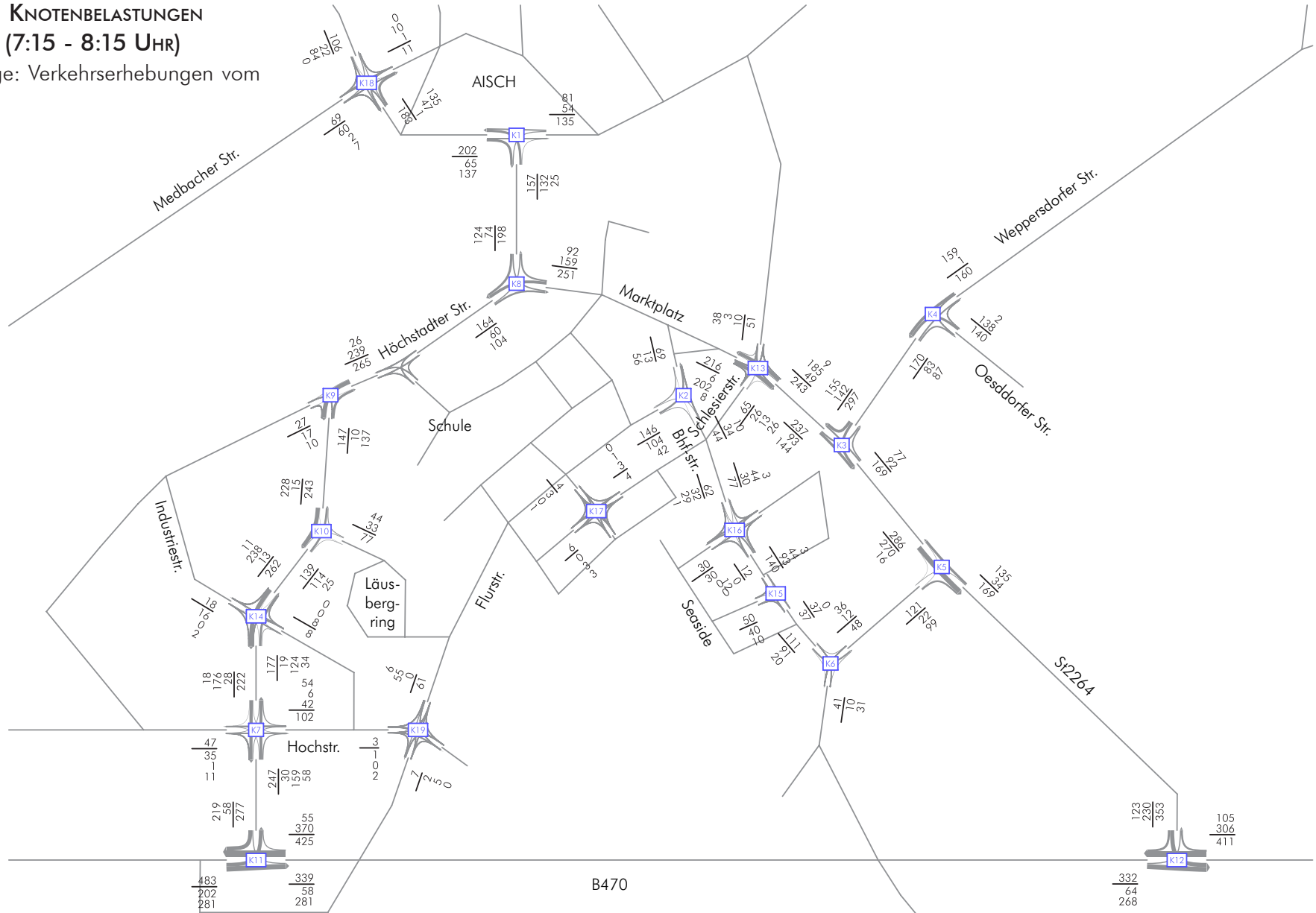
Neuhaus	beide Richtungen		Norden
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
1.808	Pkw 3.562	Pkw 1.754	
88	SV 181	SV 93	
1.896	gesamt 3.743	gesamt 1.847	
1.800	Pkw/Tag 3.559	Pkw/Tag 1.759	
83	SV/Tag 172	SV/Tag 89	
96	Pkw/Nacht 184	Pkw/Nacht 88	
5	SV/Nacht 9	SV/Nacht 4	



Westen	beide Richtungen		Heppstädt
Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.	Kfz/24 Std.
386	Pkw 741	Pkw 355	
23	SV 43	SV 20	
409	gesamt 784	gesamt 375	
391	Pkw/Tag 759	Pkw/Tag 368	
21	SV/Tag 41	SV/Tag 20	
18	Pkw/Nacht 25	Pkw/Nacht 7	
2	SV/Nacht 2	SV/Nacht -	

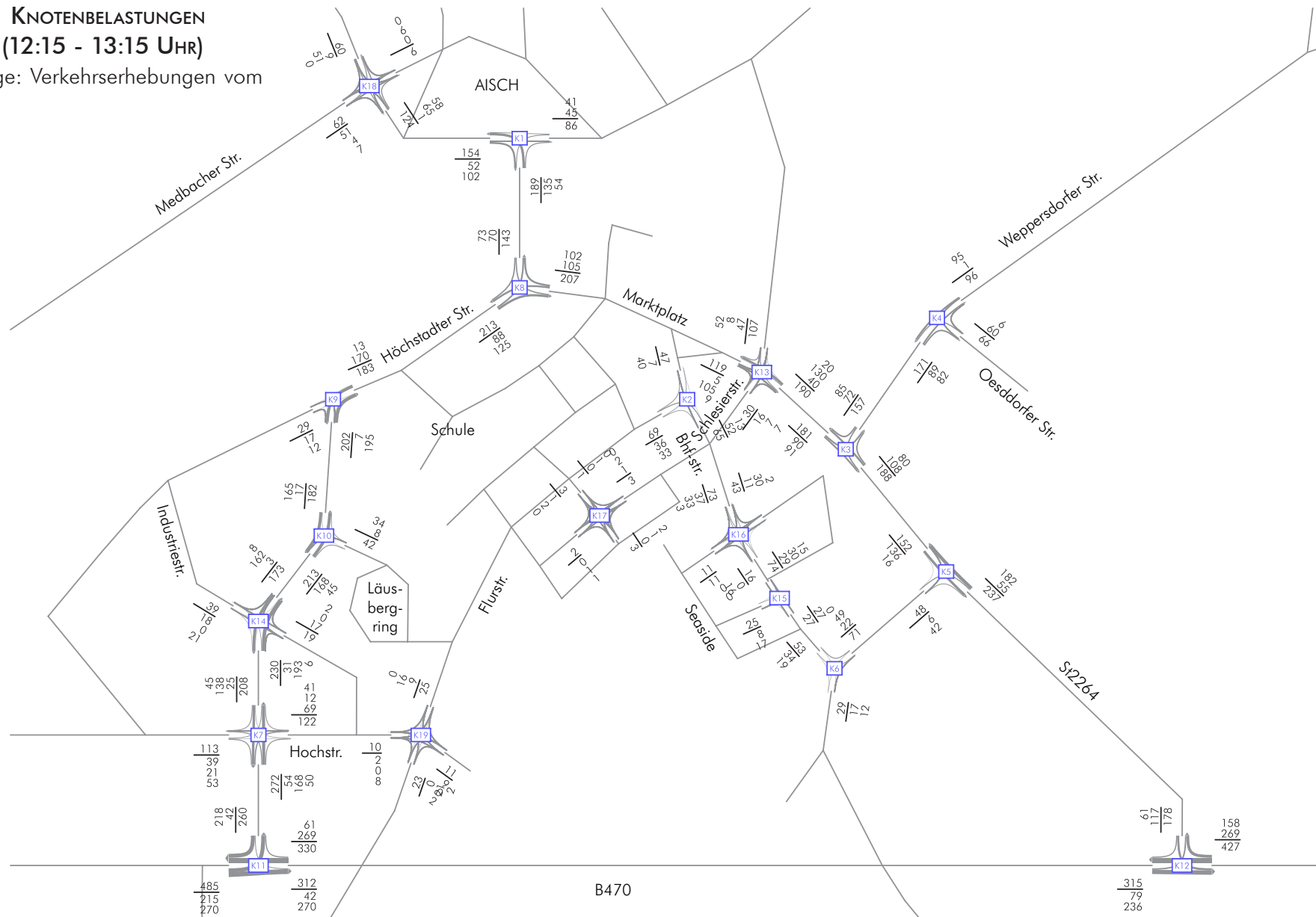
**ANLAGE 7.1: KNOTENBELASTUNGEN
MORGENSPITZE (7:15 - 8:15 UHR)**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
20.07.2021



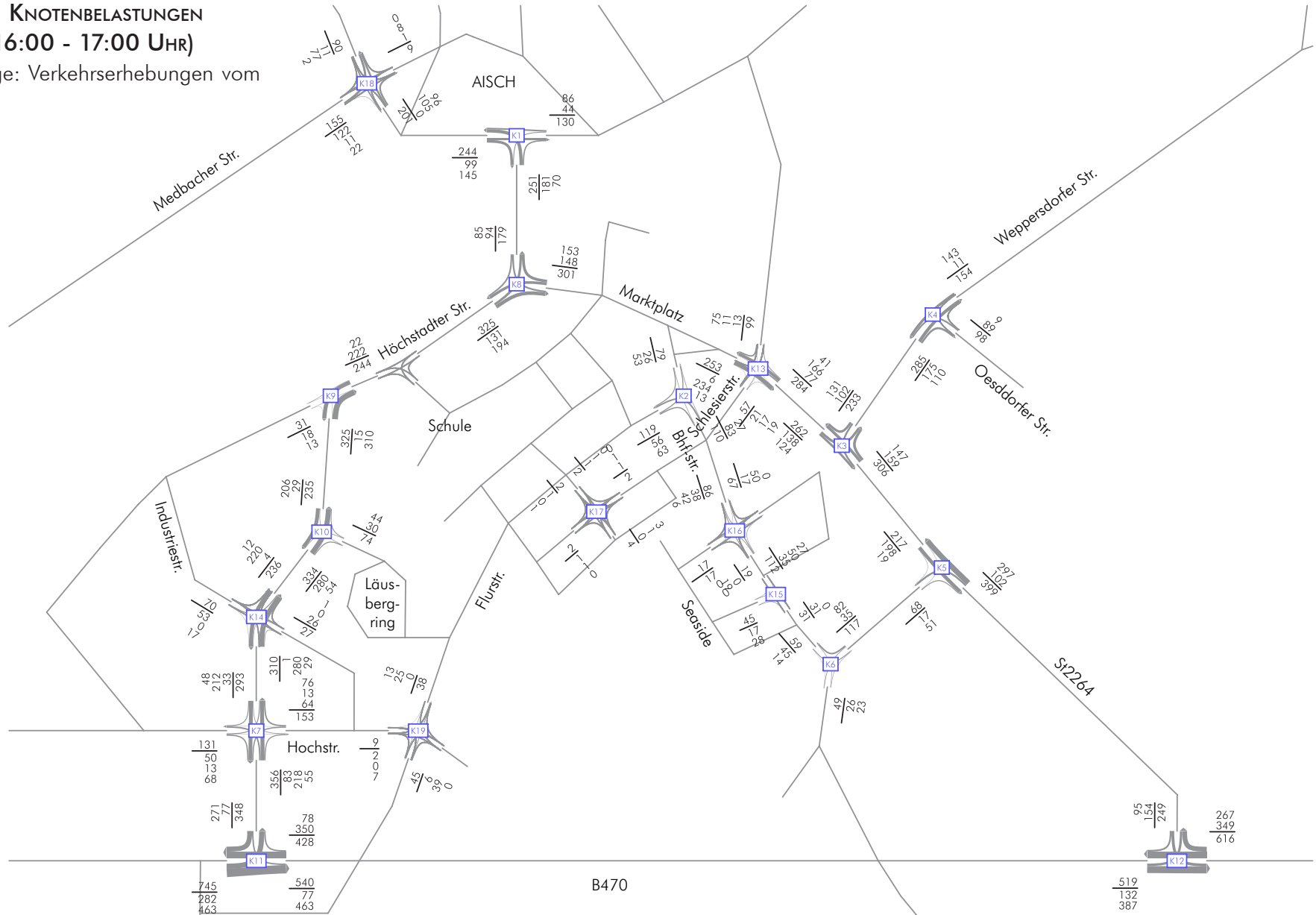
**ANLAGE 7.2: KNOTENBELASTUNGEN
MITTAGSSPITZE (12:15 - 13:15 UHR)**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
20.07.2021



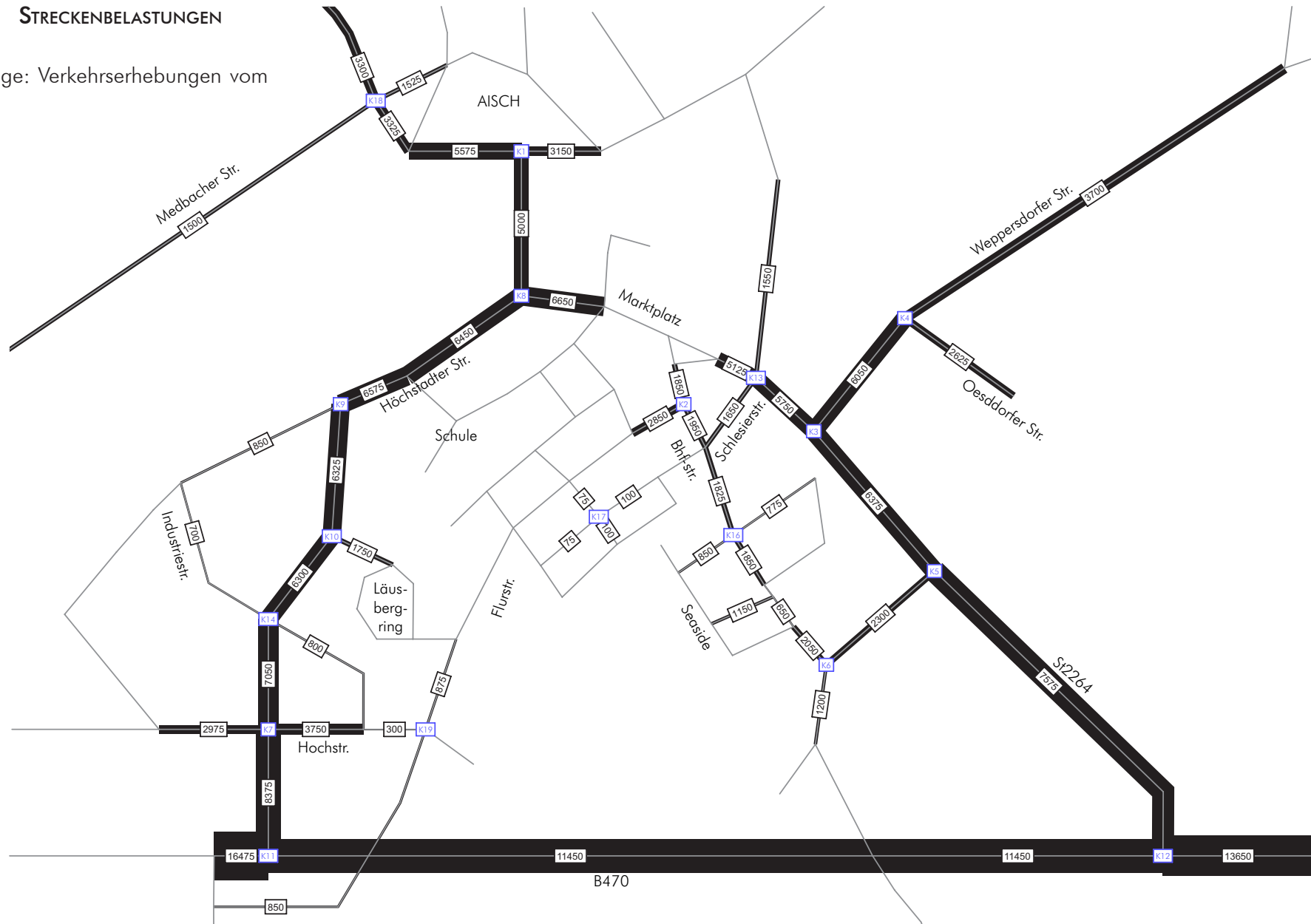
**ANLAGE 7.3: KNOTENBELASTUNGEN
ABENDSPITZE (16:00 - 17:00 UHR)**

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
20.07.2021

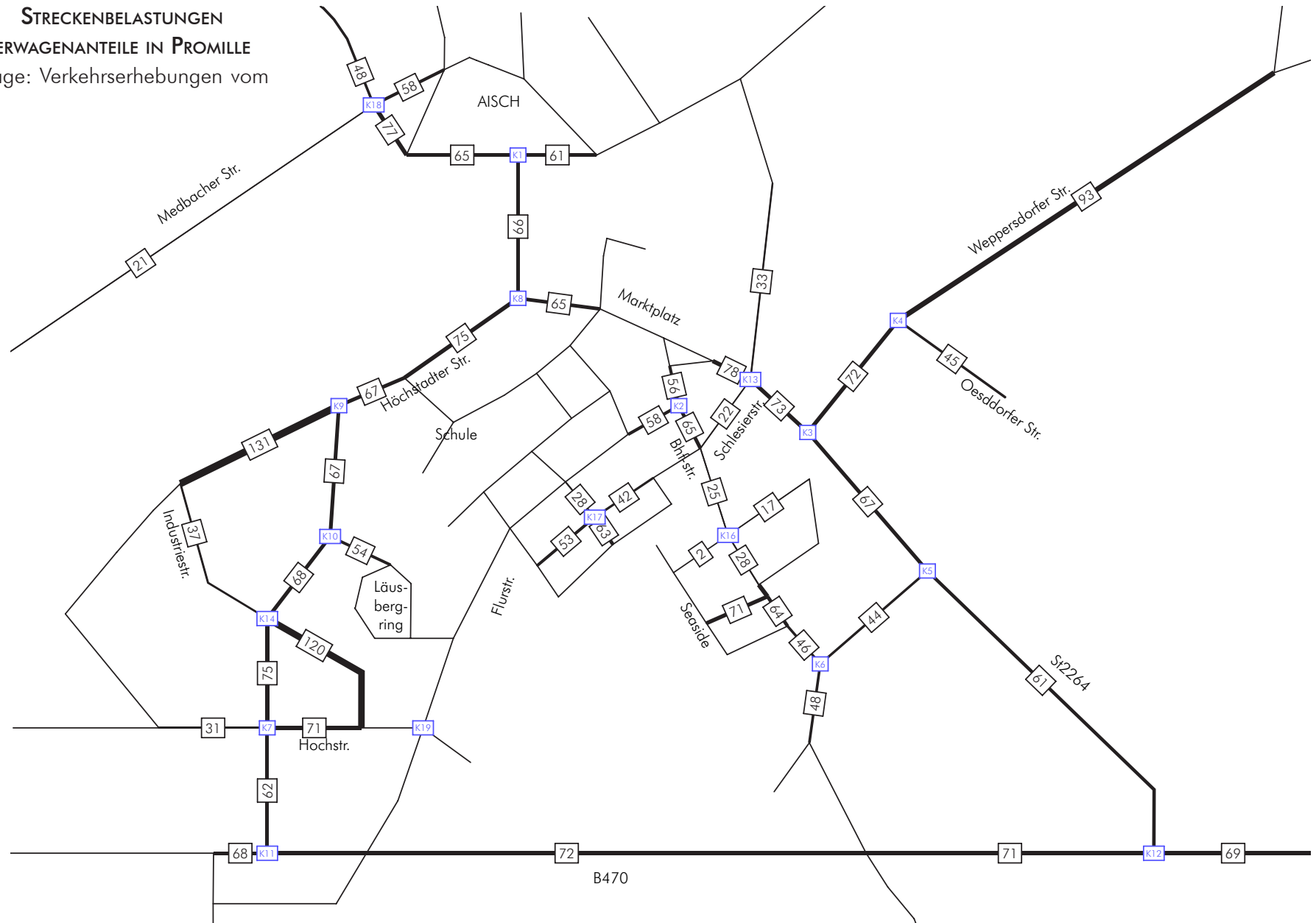


**ANLAGE 8.1: STRECKENBELASTUNGEN
Kfz/24 STD.**

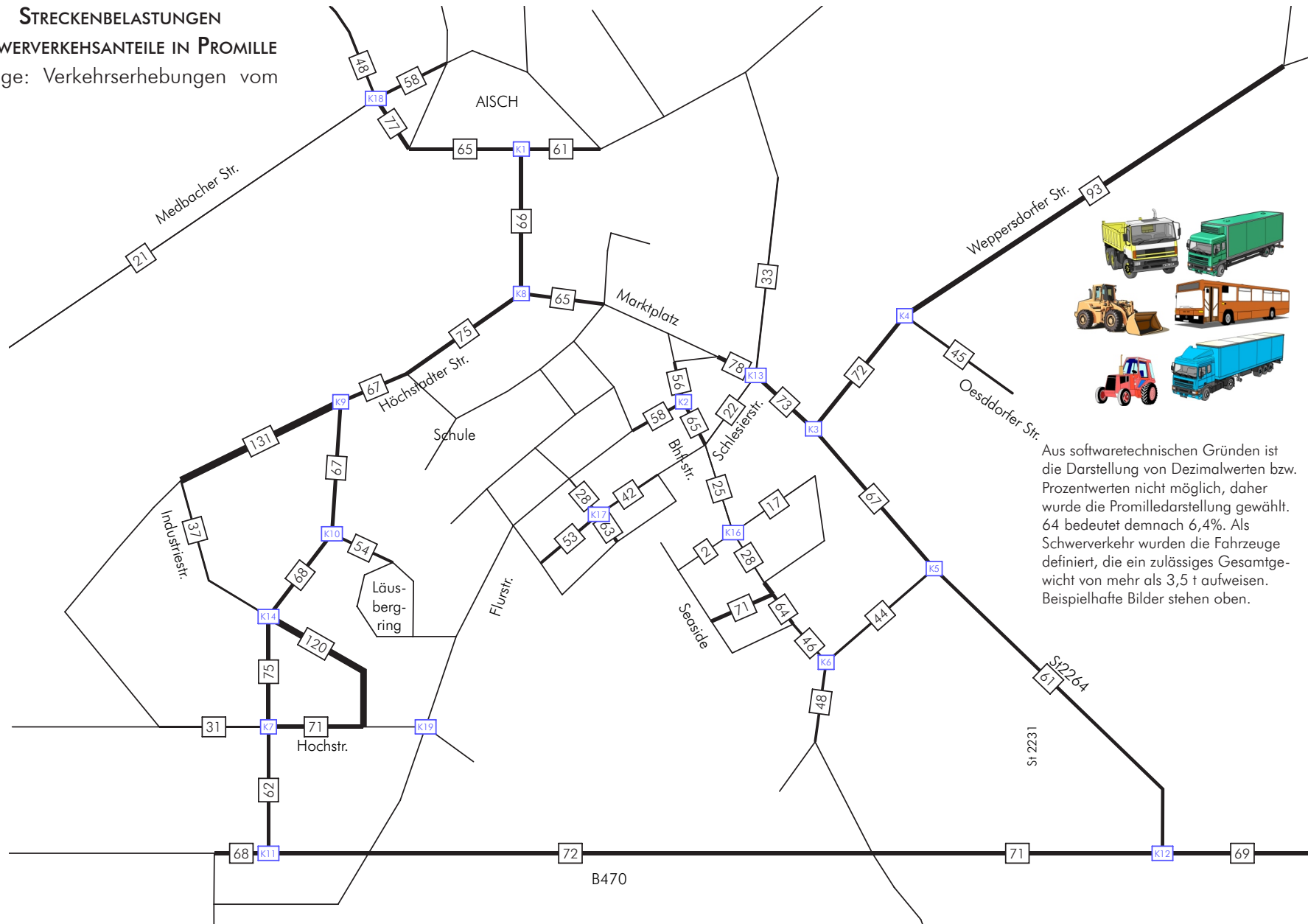
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
20.07.2021



ANLAGE 8.2: STRECKENBELASTUNGEN
24 STD. LIEFERWAGENANTEILE IN PROMILLE
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
20.07.2021



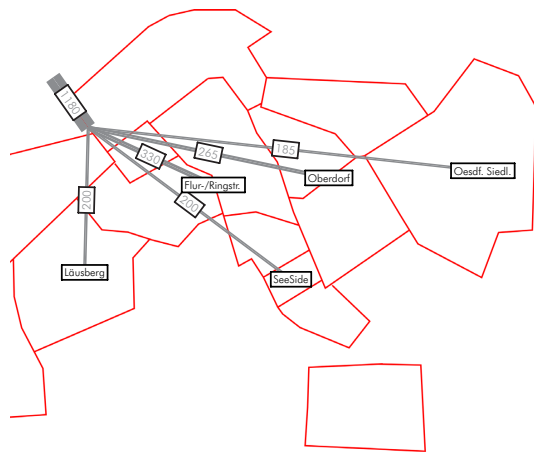
ANLAGE 8.3: STRECKENBELASTUNGEN
24 STD. SCHWERVERKEHRSANTEILE IN PROMILLE
 Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom
 20.07.2021



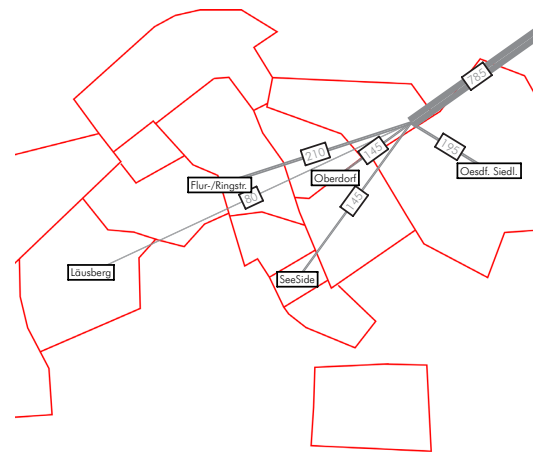
Aus softwaretechnischen Gründen ist die Darstellung von Dezimalwerten bzw. Prozentwerten nicht möglich, daher wurde die Promilledarstellung gewählt. 64 bedeutet demnach 6,4%. Als Schwerverkehr wurden die Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Beispielhafte Bilder stehen oben.

ANLAGE 9: VERTEILUNG DES ZIEL-/QUELLVERKEHR DER GRÖßEREN WOHNGEBIETE VON ADELSDORF

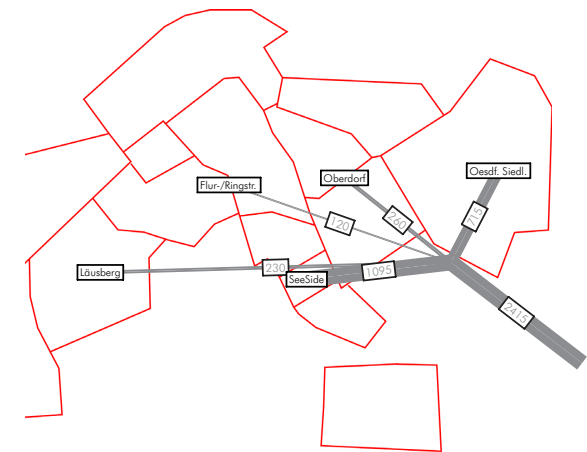
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 20.07.2021



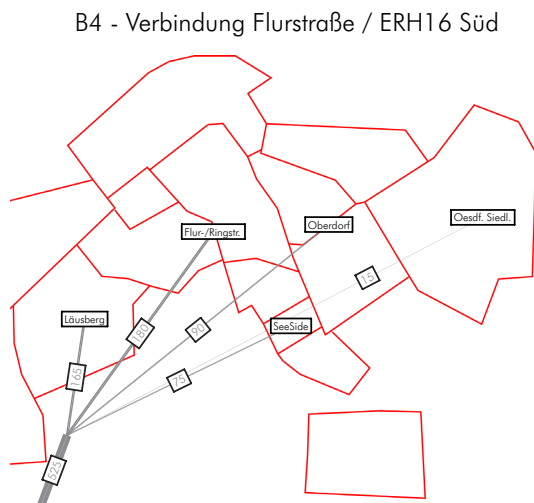
B1 - Aischer Straße



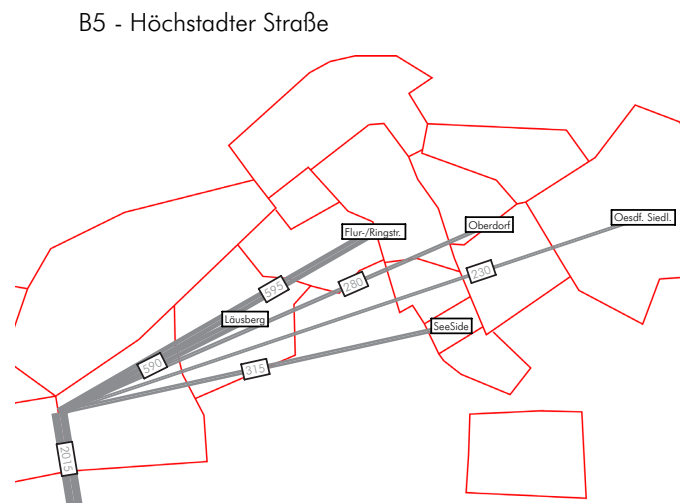
B2 - Weppersdorfer Straße



B3 - St2264 Süd



B4 - Verbindung Flurstraße / ERH16 Süd



B5 - Höchststadter Straße

Oesdorfer Siedlung = Verkehrszelle 14
 Läusebergring = Verkehrszelle 15
 Oberdorf = Verkehrszellen 3 + 7
 SeeSide = Verkehrszellen 8 - 10
 Flur-/Ringstraße = Verkehrszellen 4 + 5

Dargestellt ist der Ziel-/Quellverkehr der größten Wohngebiete von Adelsdorf über die fünf Zufahrten in Kfz/24 Std.

ANLAGE 10: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER ADELSDORFER BEVÖLKERUNG

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021

Verkehrszusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24 Std.					
BV Ad	2.220	2.150	3.410	630	30	8.440
ZQV Ad	40	450	6.590	1.340	950	9.370
Wege außerhalb Ad	170	50	890	80	50	1.240
BV OT-OT	70	40	250	30	0	390
BV OT	220	210	70	0	0	500
ZQV Ad/OT	480	700	2.280	510	90	4.060
ZQV OT	0	290	3.210	550	560	4.610
GESAMT	3.200	3.890	16.700	3.140	1.680	28.610

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24 Std.					
Arbeit, Schule	340	450	2.780	420	830	4.820
Einkaufen, priv. Erled.	430	780	3.420	580	30	5.240
geschäftlich	10	10	660	20	0	700
Freizeit	800	640	1.210	600	30	3.280
jmd. bringen/holen	200	180	1.500	130	0	2.010
nach Hause	1.430	1.830	7.120	1.390	810	12.580
GESAMT	3.210	3.890	16.690	3.140	1.700	28.630

BV = Binnenverkehr

ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)

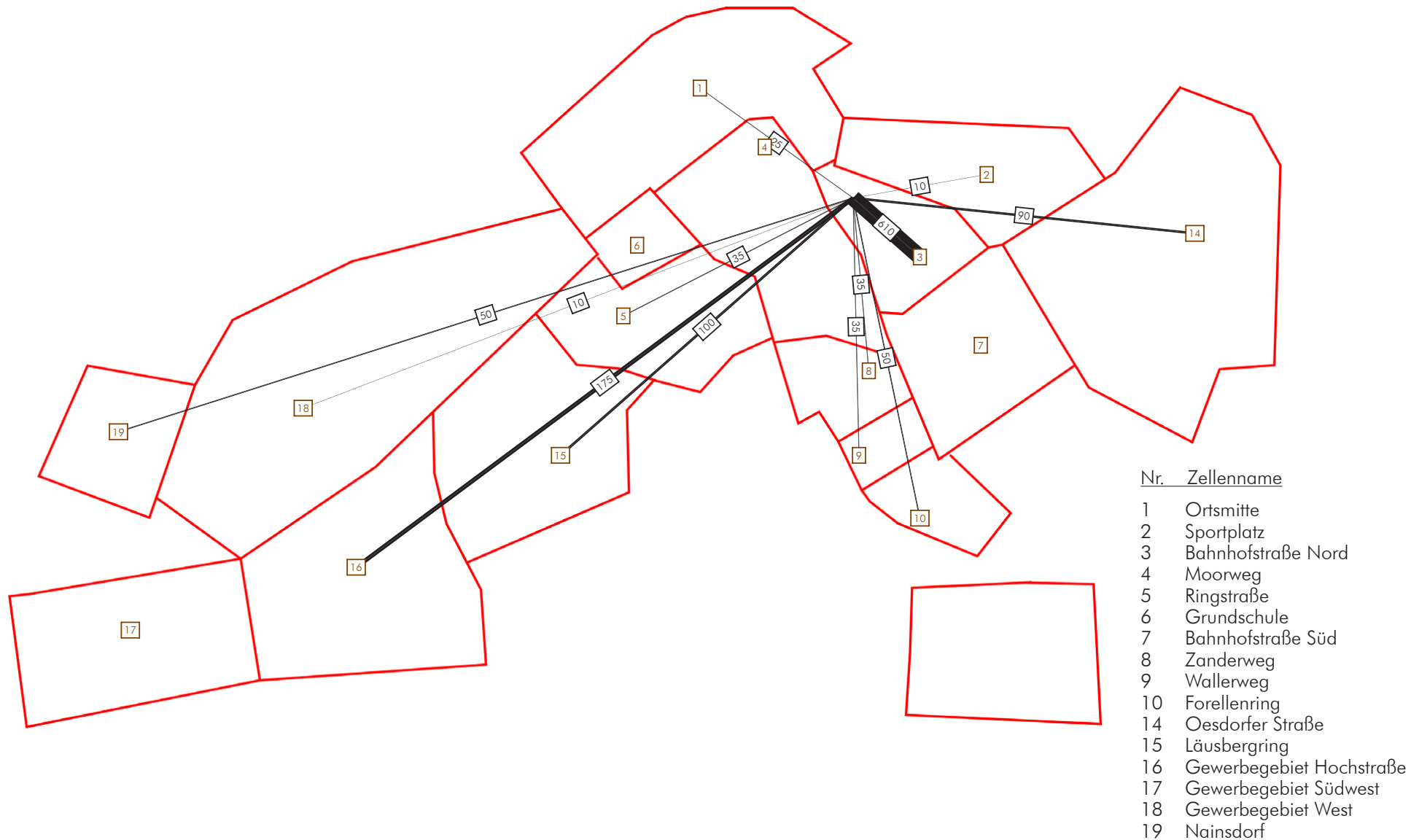
OT = Ortsteile

BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen

BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

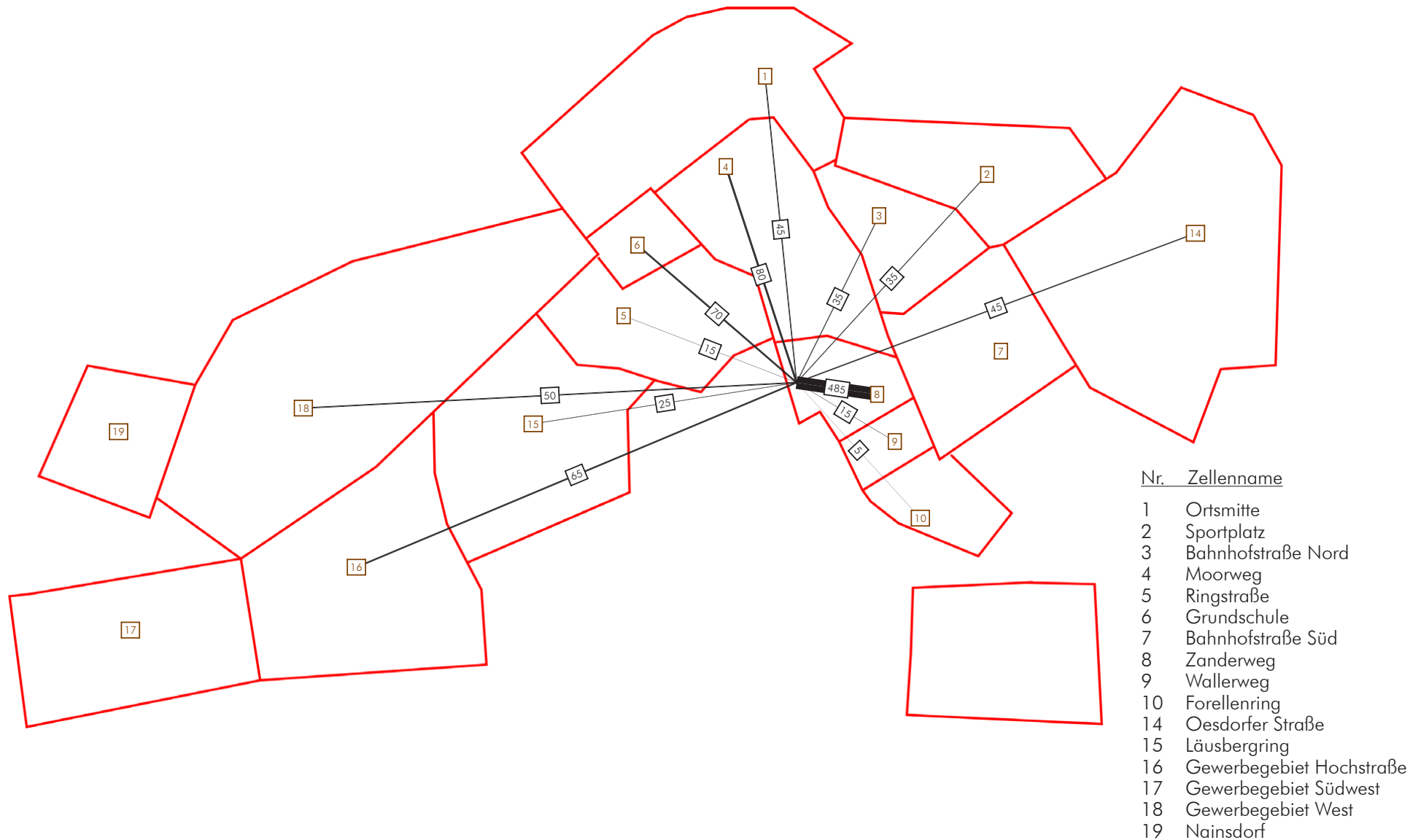
ANLAGE 11.1: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 3 „BAHNHOFSTRASSE NORD“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



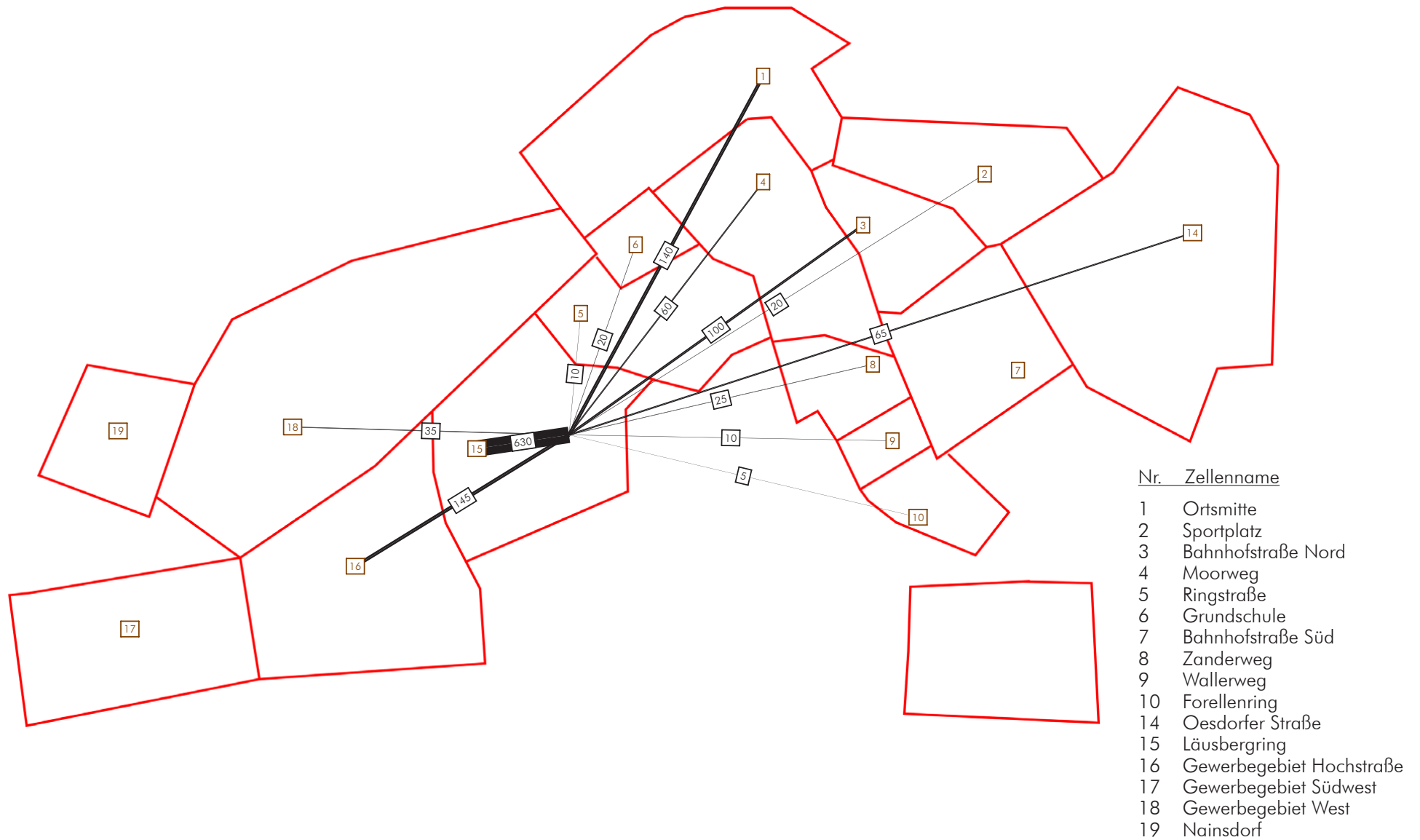
ANLAGE 11.3: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 8 „ZANDERWEG“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



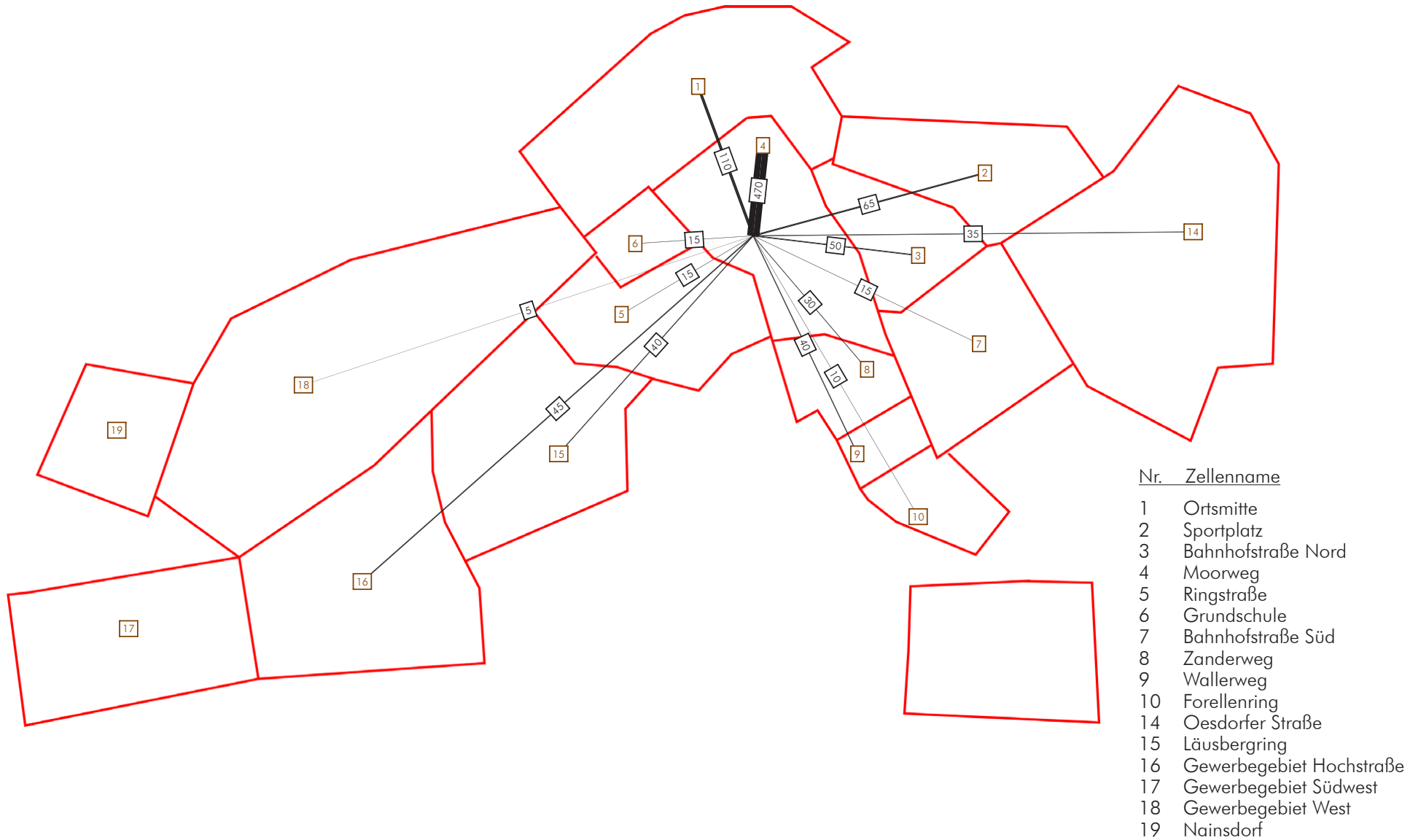
ANLAGE 11.4: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 15 „LÄUSBERGRING“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



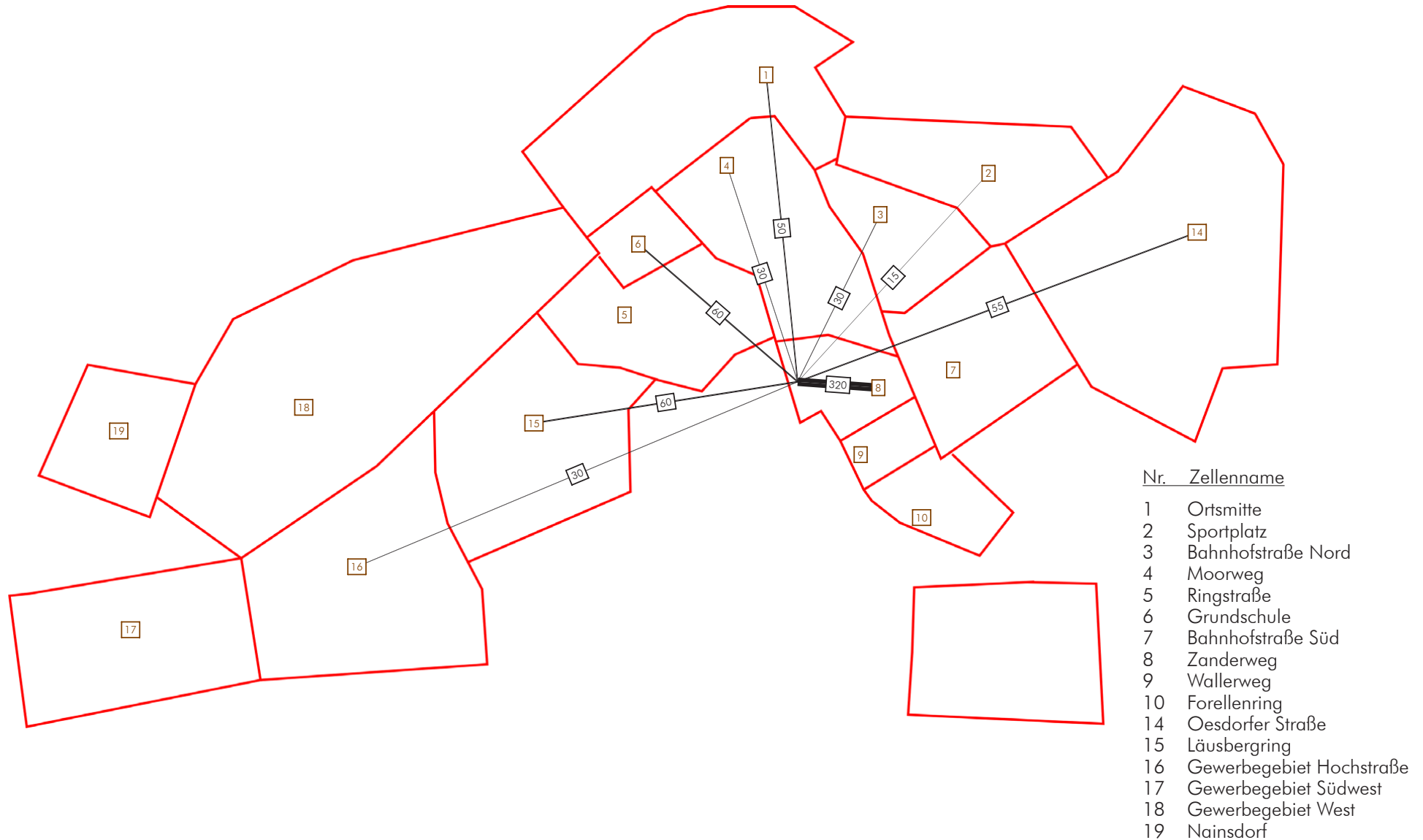
ANLAGE 12.2: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 4 „MOORWEG“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



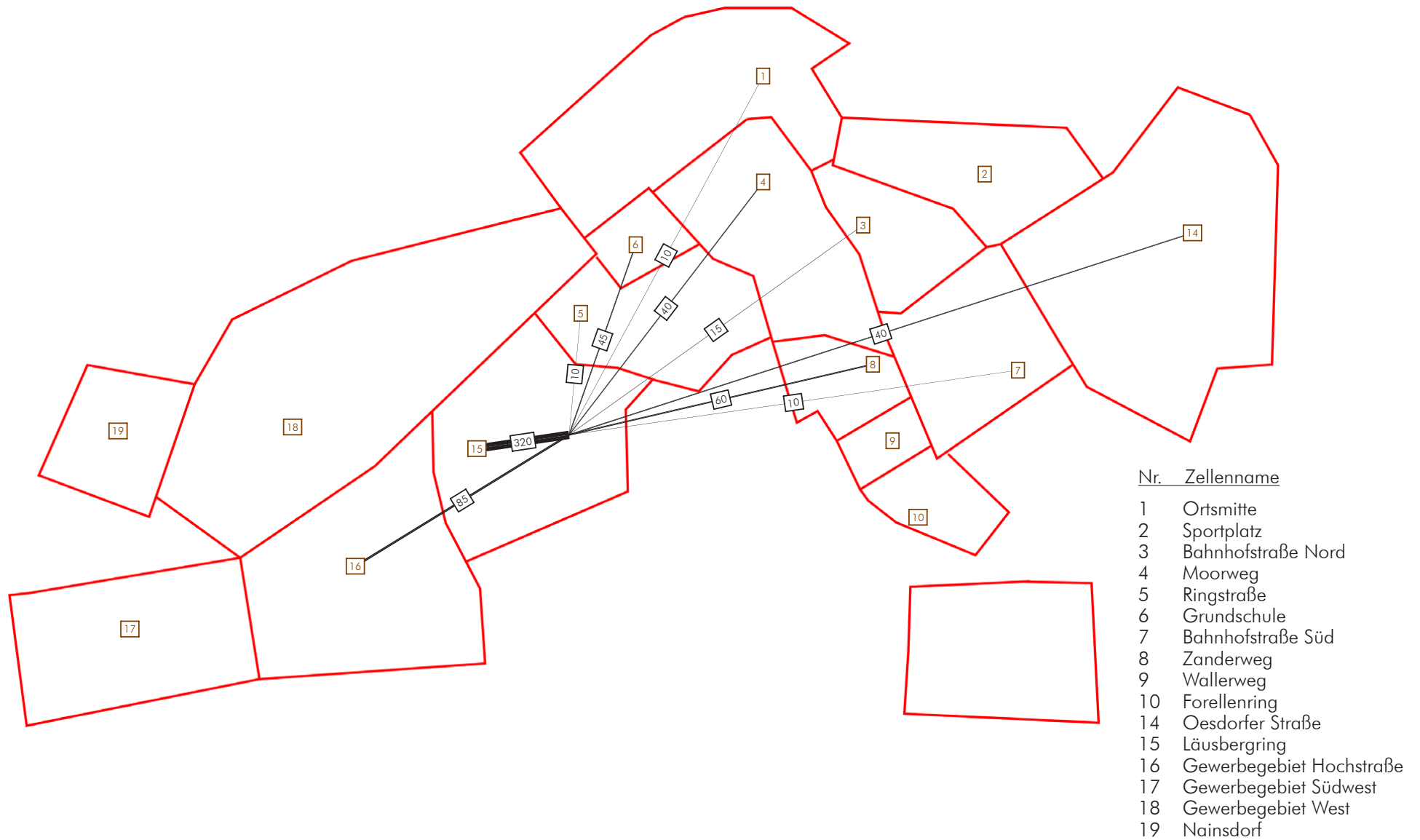
ANLAGE 12.3: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 8 „ZANDERWEG“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



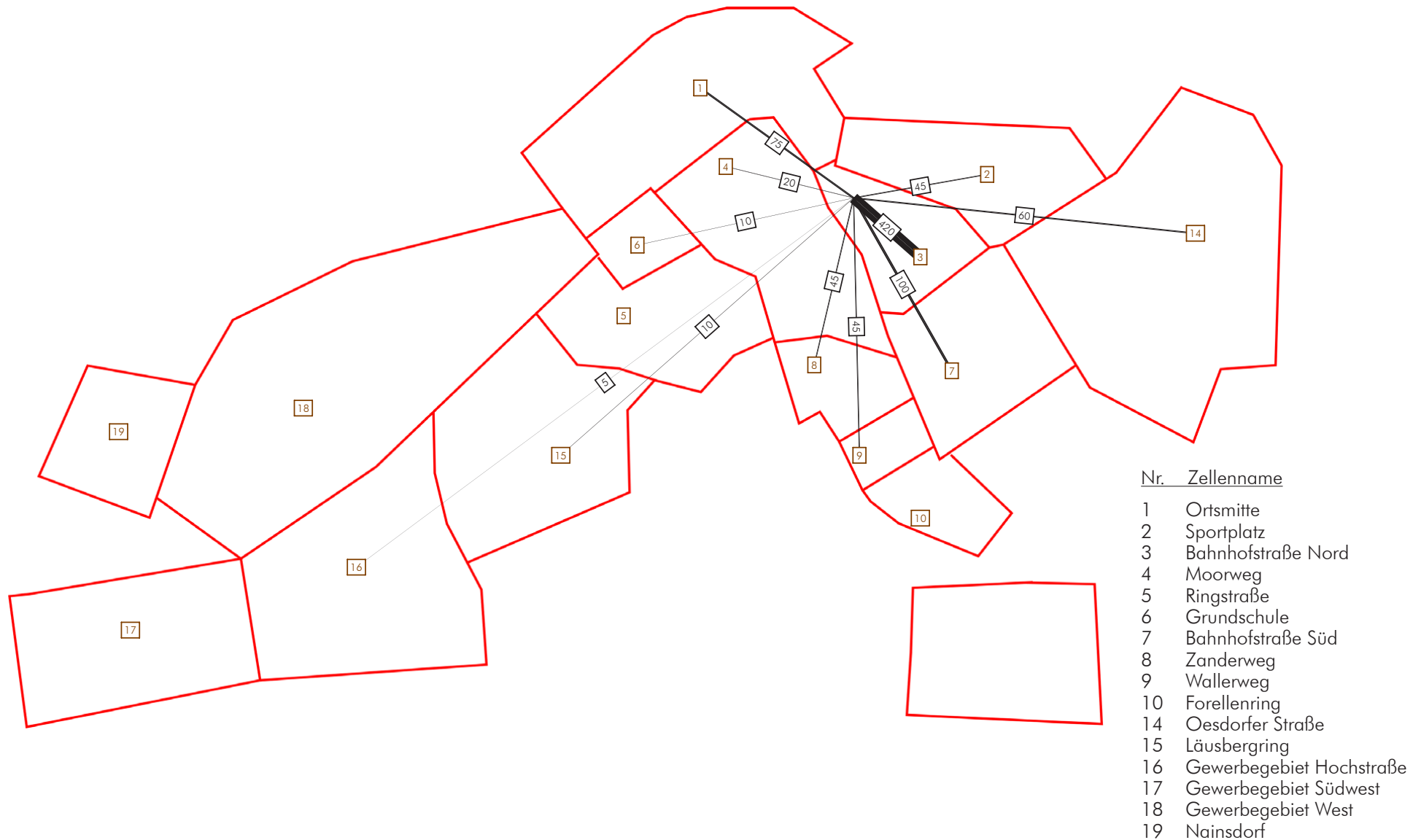
ANLAGE 12.4: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 15 „LÄUSBERGRING“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



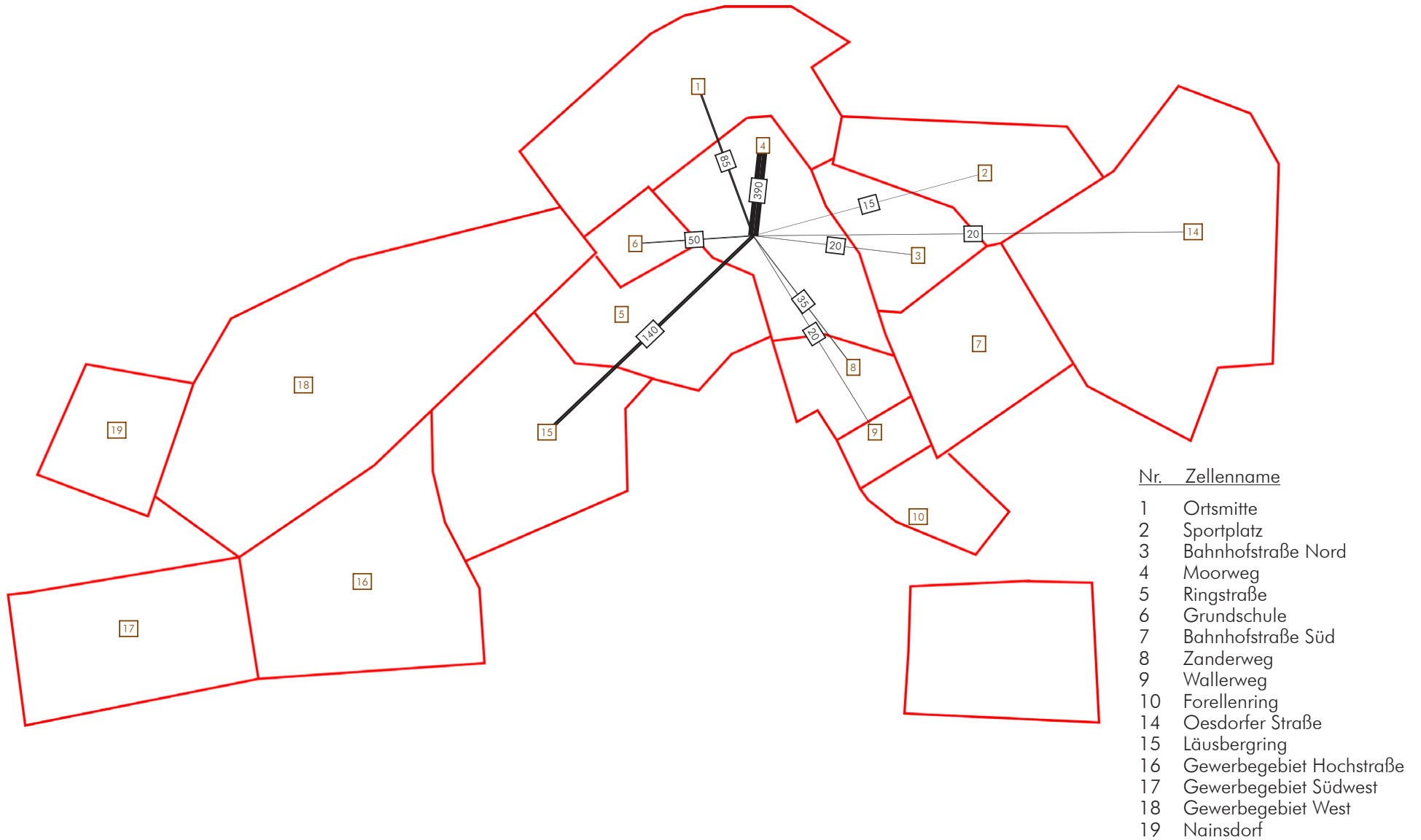
ANLAGE 13.1: BINNENVERKEHR FUSSGÄNGER/24 STUNDEN - ZELLE 3 „BAHNHOFSTRASSE NORD“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



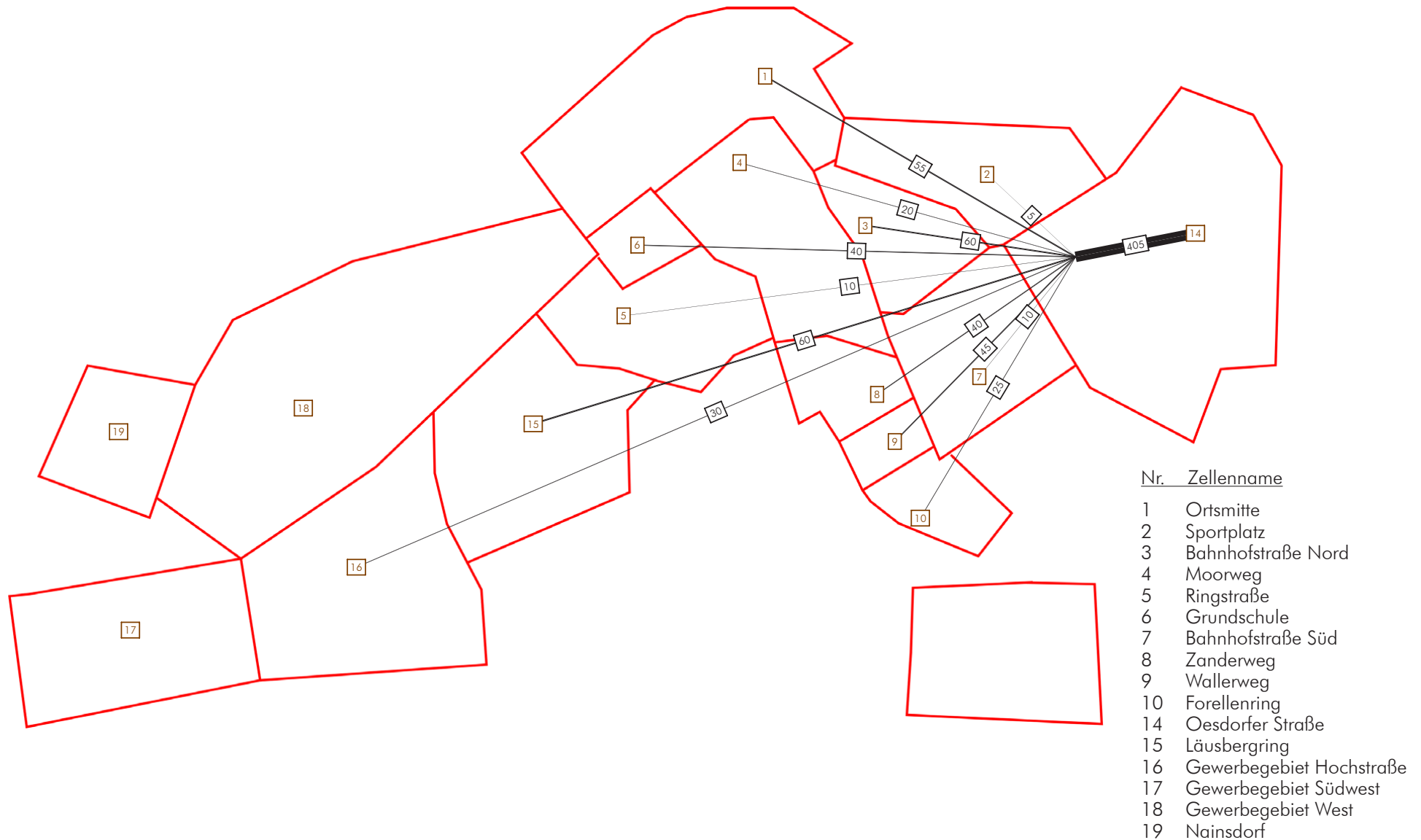
ANLAGE 13.2: BINNENVERKEHR FUSSGÄNGER/24 STUNDEN - ZELLE 4 „MOORWEG“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



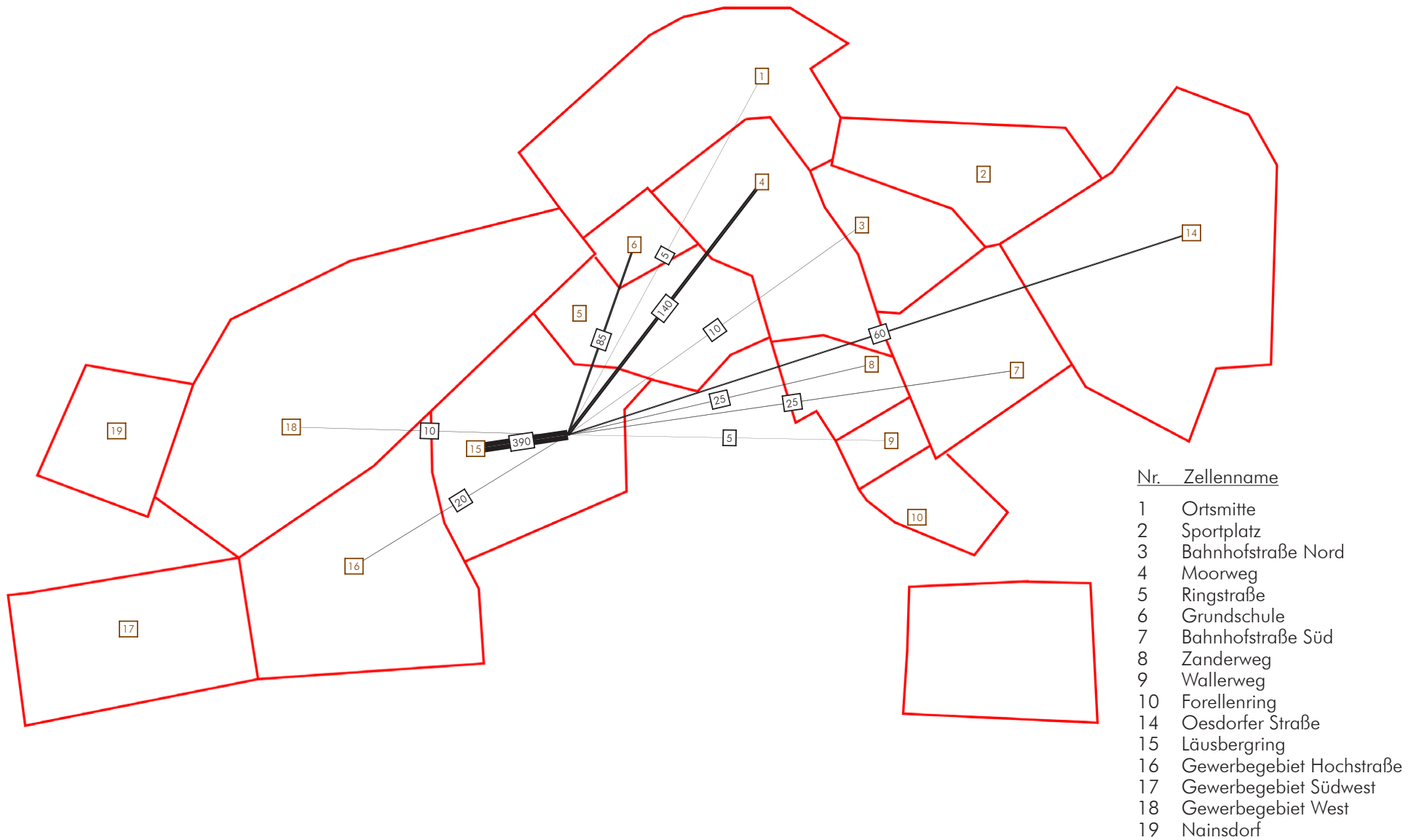
ANLAGE 13.3: BINNENVERKEHR FUSSGÄNGER/24 STUNDEN - ZELLE 14 „OESDORFER STRASSE“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



ANLAGE 13.4: BINNENVERKEHR FUSSGÄNGER/24 STUNDEN - ZELLE 15 „LÄUSBERGRING“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 15.07.2021



ANLAGE 14: ZITATE DER ADELSDORFER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 15.07.2021

Problemthemen fließender Verkehr

- | | |
|--|---|
| <p>Hohe Verkehrsbelastung/
Stau/
Durchgangsverkehr/
Schleichverkehr</p> | <ul style="list-style-type: none"> • „Rückstau durch Linksabbieger von der Erlanger Straße in Richtung Forchheim.“ • „Hohes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten.“ • „Verkehr Schulstraße gegen 8:00Uhr stark u. Verkehr sehr unübersichtlich, gerade für Kinder.“ • „Schwerlastverkehr fährt öfter durch obwohl gesperrt.“ • „Hohes Verkehrsaufkommen und zu hohe Geschwindigkeiten auf der St2264.“ • „Hohes Verkehrsaufkommen Ausfahrt Adelsdorf nach Kreisverkehr bei Ampel auf B470.“ • „Viel LKW-Verkehr auf St2264 im Bereich Weppersdorf.“ |
| <p>Gefährlich</p> | <ul style="list-style-type: none"> • „Neue Zeile schlechte Sichtverhältnisse beim Sägewerk Bremen, sehr unfallträchtig wegen toten Winkels.“ • „Vom alten Bahnhof den Berg runter nach links in die Bahnhofstr. nicht einsehbar.“ • „Bessere, größere Straßen, um Kinder zur Schule zu bringen.“ • „Fehlender Spiegel ggüber. der Ausfahrt von Aisch auf die Adelsdorfer Hauptstraße.“ • „Viele fahren über Fuß- und Radwege mit Motorrad und Auto als Abkürzung.“ • „Bahnhofstraße zur Kreuzung Wiesenhof fehlt das „Vorfahrt“ Verkehrsschild.“ • „Straße Ortsmitte sehr eng.“ • „Bgm.-Trapp-Ring ist trotz vielen Kindern keine Spielstraße.“ • „Aischer Hauptstraße auf Höhe Rittmayer, zusammenkommen von Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer bei Tempo 50 sehr gefährlich.“ |
| <p>Zu hohe Geschwindigkeit/
Nichteinhaltung von
Geschwindigkeitsbegrenzungen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • „Nachts hält sich niemand an die Geschwindigkeitsbeschränkungen.“ • „Am Eisweiher wird häufig die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht eingehalten.“ • „Zu hohe Geschwindigkeit beim Einfahren in die Bahnhofstraße von den Umgehungsstraßen.“ |

- „Sehr hohes Tempo in der Oberen Bachgasse zu Bring-/Abholzeiten Schule u. Kindergarten.“
- „Forellenring wird zu schnell gefahren.“
- Fehlende Ampel/
ungünstige Ampelschaltung**
 - „Ampelschaltung aus Neuhaus kommend (ERH16 → B470) kurze bedarfsgerechte Grün-Abbiegephasen erwünscht.“
 - „Ampelintervall an der B470 ungünstig.“
- Ungünstige Verkehrsregelung**
 - „Rechts vor Links in Aisch und z.B. Flurstraße.“
 - „Neue Verkehrsberuhigung nicht wirksam, zu schmal und zu weit voneinander entfernt.“
- Sonstiges**
 - „Einkauf von Lebensmitteln nur mit PKW möglich, weil es keine Geschäfte mehr im Zentrum gibt, Geschäfte im Zentrum fördern.“
 - „Zu viel Verkehrslärm.“
 - „Starker Lärm beim Bereich Weppersdorf.“
 - „In ganz Adelsdorf keine vernünftige E-Säule.“

Vorschläge fließender Verkehr

- Umgehung/
Verkehrsführung bauen/
ändern**
 - „Flurbereinigungsweg zum Einkaufszentrum Rewe komplett sperren.“
 - „Anbindung Wohngebiet Seeside an Ortsmitte mangelhaft.“
 - „Gemeinde der kurzen Wege schaffen.“
 - „Ausbau des Betonwegs zum Neuhauser Bahnhof.“
 - „Flurstraße ausbauen und öffnen.“
 - „Umgehungsstraßen ausbauen, um den Verkehr durch die Wohnsiedlungen zu reduzieren.“
 - „Enge Straßen als Einbahnstraßen umrüsten.“
 - „Zweite Fahrspur auf die A3.“

Verkehrsberuhigung Überwachung

- „Schlesierstraße zur Einbahnstraße machen.“
- „Bahnhofstraße durchgehend Vorfahrtsstraße.“
- „Röttenbach Str. zur Spielstraße.“
- „Rechtsabbiegespur einrichten, Ausfahrt B470 ab der Abzweigung Richtung Neuses.“
- „Verkehrskonzept der Anwohner der Schlesierstraße für das Oberndorf beachten.“
- „Umsetzung der Ziele und Maßnahmen aus dem Ortsentwicklungskonzept 2018.“
- „Spielstraße am Läusbergring am Spielplatz einführen.“
- „Verkehrsberuhigung mit Schwerpunkt auf Radfahrer.“
- „Verkehrsberuhigter Bereich im Oberdorf bzw. Rosenstraße.“
- „Verkehrsberuhigung der Röttenbach Str. in Neuhaus.“
- „Verkehrsberuhigung am Läusbergring.“

Staubeseitigung/ Durchgangsverkehr

- „Mehr LKW-Durchfahrtsverbote.“
- „Landwirtschaftlichen Verkehr mehr kontrollieren.“
- „Uttstadterstr. für Schwerverkehr sperren.“

Geschwindigkeitskontrollen

- „Temporeduktion auf Tempo 30 an Bushaltestelle/Übergang zu Villa Regenbogen am Ortsausgang zur Erhöhung der Sicherheit und Lärmreduktion.“
- „Mehr Geschwindigkeitskontrollen.“
- „In 30er Zonen Fahrbahnschwellen.“
- „Elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung im verkehrsberuhigten Bereich.“
- „Tempo 30 auch auf Aischer Str., Höchstader Straße.“
- „Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Weppersdorf auf 50.“

- „30er Zone beim Bierkeller einführen.“
- „Bahnhofstraße durch Poller entschleunigen.“
- Ampeln/
Kreisverkehr**
 - „Kreisverkehr statt Ampel, Ausfahrt Adelsdorf auf B470.“
 - „Einrichten eines Kreisverkehrs an St2264 auf B470 wegen erhöhtem Verkehrsaufkommen.“
 - „Ampel bei Aldi/Rewe entfernen oder am Wochenende ausschalten.“
- Sonstiges**
 - „Verkehrsteilnehmer zur Eigenverantwortung erziehen.“
 - „Flurstraße soll bis Rewe nicht für landwirtschaftliche Fahrzeuge frei sein.“
 - „Betonwege wenn möglich renaturieren.“
 - „Verbesserung des Verkehrs für Rettungskräfte in Schlesierstr./alter Ortsteil/Seeseite.“
 - „Reparatur Fahrbelag Aischer Str. – Marienplatz.“
 - „Lärmschutzwand bei den Wohnhäusern in Weppersdorf.“
 - „Beleuchtung auf der Strecke Seeseite bis Wiesendorf.“
 - „E-Mobilität für Pendler attraktiver machen.“
 - „Einfahrt Am Sportplatz zur Erlanger Straße muss erweitert werden.“
 - „Straße zwischen Heppstädt und Neuhaus (ERH-35) endlich mal sanieren.“
 - „Ausbau und Verbreiterung der Hochstraße.“

Problemthemen ruhender Verkehr

- Elterntaxis**
 - „Bring/Abholsituation an Kindergarten/Schule.“
- Zu wenige Parkplätze**
 - „Gutes Parkkonzept (aktuell wenig freie Parkplätze).“
 - „Parksituation in Wohngebieten.“

**Alles zugeparkt/
Dauerparker**

- „Unmögliche Parksituation am Reuthsee.“
- „Zu wenig Parkmöglichkeiten an KiTa Kunterbunt.“
- „LKW übernachten auf der Staatsstraße vor der Kläranlage, dies sollte verhindert werden.“
- „Seeside-Bewohner parken auch im „Alten Adelsdorf“ die Straßen voll, v.a. Bahnhofstraße.“
- „Zu viele Falschparker.“
- „Wildes Parken/Halten im Einfahrtsbereich von Erlanger Str.“
- „Bahnhofstraße Fußgängerüberweg ständig zugeparkt.“

Vorschläge ruhender Verkehr

Mehr Parkplätze

- „Ein Großparkplatz für Seeside-Bewohner eröffnen.“
- „Parkplätze im Zentrum.“
- „Schaffung von Rastplätzen für LKWs.“
- „P+R nahe Bahnlinien, Autobahnen wären von Vorteil.“

Halte- und Parkverbote

- „Parkverbot der Hauptstraße in Neuhaus.“
- „Die zwei Parkverbote im Sattelweg wegmachen.“
- „Parkverbot entlang der Medbacher Str.“
- „Parkverbote obere Bachgasse.“
- „Parkverbote Höchstadter Str.“

Kontrolle ruhender Verkehr

- „Mehr Kontrollen.“
- „Parkverbote konsequent überwachen.“

- Sonstiges**
- „Förderung von E-Tankstellen.“
 - „Mehr Bereiche für Kinder schaffen, in denen sie sich bewegen können, ohne Verkehr von Autos.“

Problemthemen Fuß-/Radverkehr

**Fehlende Radwege/
Radwegeverbindungen**

**Fehlende/
Mangelhafte Gehwege**

F+R Wege/Beleuchtung/Beschilderung

**Sicherheit/
Rücksicht**

Sonstiges

- „Kein Fahrradweg in Ortsmitte, zu gefährlich für Radfahrer.“
- „Gehsteige, breit und auf beiden Seiten der Straße bauen.“
- „Bahnhofstraße Fußgänger zu wenig Platz auf dem Mehrzweckstreifen.“
- „Verkehrinsel Richtung Weppersdorf v. Bundesstraße kommend nur schwer erkennbar.“
- „Verbindung Adelsdorf-Neuhaus Verkehrsberuhigung für Radler und Fußgänger.“
- „Radwegunterführung in Richtung Zeckern an zwei Stellen sehr schwierig.“
- „Fahrradfahrer in Spielstraßen „blitzen“ bzw. verwarnen.“
- „Verbesserung der Verkehrssituation an Fußgängerampel Oesdorfer Weg.“
- „Ampelübergang Edeka für Rad/Rollfahrer unmöglich.“
- „Behinderung der Gehwege durch Pflanzen aus Grundstücken.“
- „Ringstraße/Parkstraße Richtung Bahnhofstr. für Radfahrer katastrophal.“
- „Steigende Anzahl der Seniorenmobile und elektr. Rollstühle berücksichtigen.“

Vorschläge Fuß-/Radverkehr

**Radweg bauen/
sanieren**

- „Ausgebaute Radwege.“
- „Radweg zum Müller-Markt, Rewe (nicht durchgängig vom Ortskern aus).“
- „Durchgängiger Radweg über Medbach unter Autobahn nach Hochstädt.“

- „Mehr Fahrradwege entlang der Straße nach Willersdorf, eine Verbindung bis Pautzfeld.“
- „Radwege sollten bis Willersdorf reichen.“
- „Fahrradweg unter die Aischbrücke wäre sinnvoll.“
- „Endlich das Projekt Radwegebau angehen.“
- „Fuß- und Radweg nach Uttstadt.“
- „Ergänzung der Fahrradwege Adelsdorf-Lauf und von Fa.-Messner zum Kreisel.“
- „Fahrradweg zwischen Aisch und Lauf.“
- „Radweg unter Aischbrücke statt darüber führen.“
- „Sicherstellen das die Gehwege nutzbar sind im Bereich Jahn-/Schillerstraße.“
- „Sicherer Schulweg für Schüler, sichere Radwege.“
- „Verkehrinsel Richtung Weppersdorf v. Bundesstraße kommend beleuchten, kennzeichnen.“
- „Vorfahrt für Radfahrer im Ortskern.“
- „Schulweg durch den Ort komplett übersichtlich machen.“
- „Fußgängerampel für Schulwege.“
- „Bordsteine tiefer legen für Rollfahrer/Kinder.“
- „Mehr Verkehrshelfer für Schulweg.“
- „Zebrastreifen am Übergang „Degen“ am Sportplatz zu Weppersdorfer Straße.“
- „Barrierefreiheit auf allen Wegen.“
- „Zebrastreifen/Ampel in Höchstadter Str. für die Schulkinder.“

**Mehr Sicherheit/
Rücksicht**

**Querungshilfen/
Unterführungen**

- Sonstiges**
- „Mehr Fahrradständer.“
 - „Geschäfte im Ort besser zugänglich machen für Rollis und Kinderwagen.“
 - „Äste schneiden, um Sicht auf Straße zu ermöglichen.“
 - „Fahrradstellplätze in Ortsmitte (überdacht).“

Problemthemen ÖPNV

- Takt/
Tarife**
- „Verbindung nach Neuhaus.“
 - „Mehr ÖPNV Möglichkeiten in Lauf.“
- Direktverbindungen fehlen**
- „Keine vernünftige Busverbindung von Neuhaus nach Erlangen.“
 - „Keine direkte Busanbindung nach Forchheim.“
 - „Busanbindung an Neuhaus.“

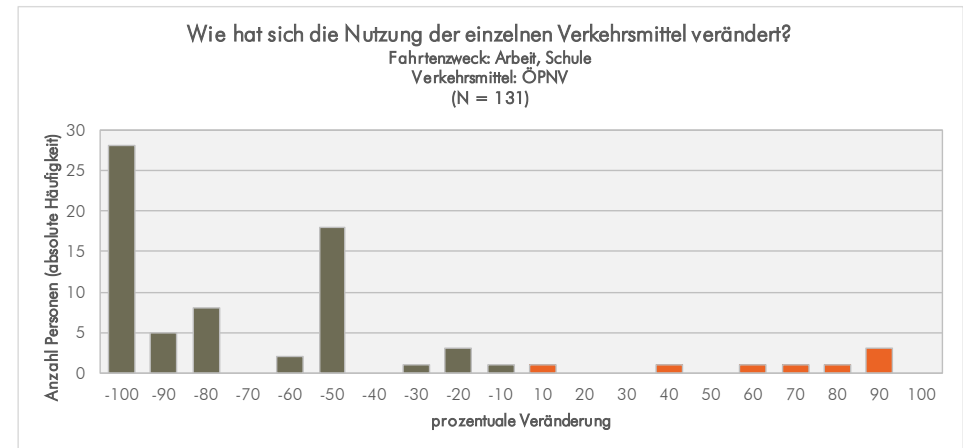
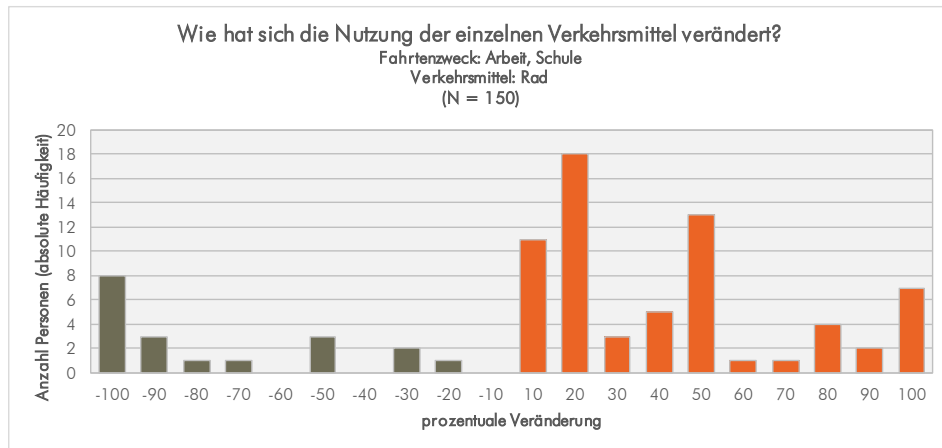
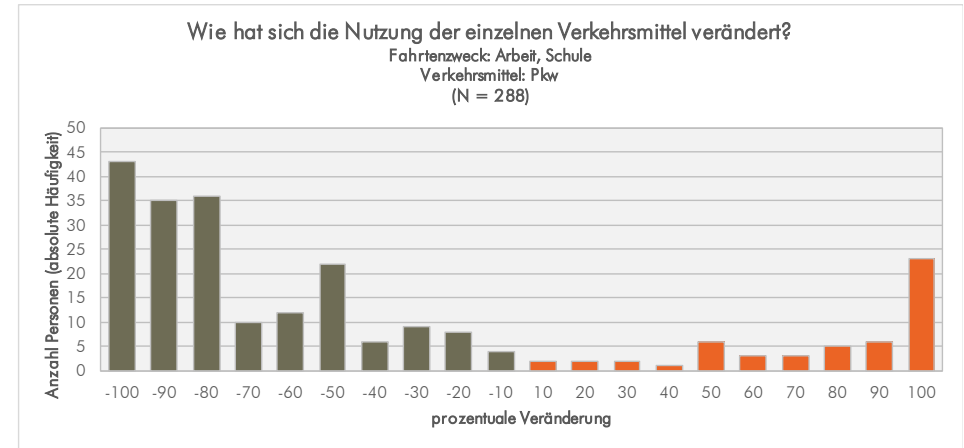
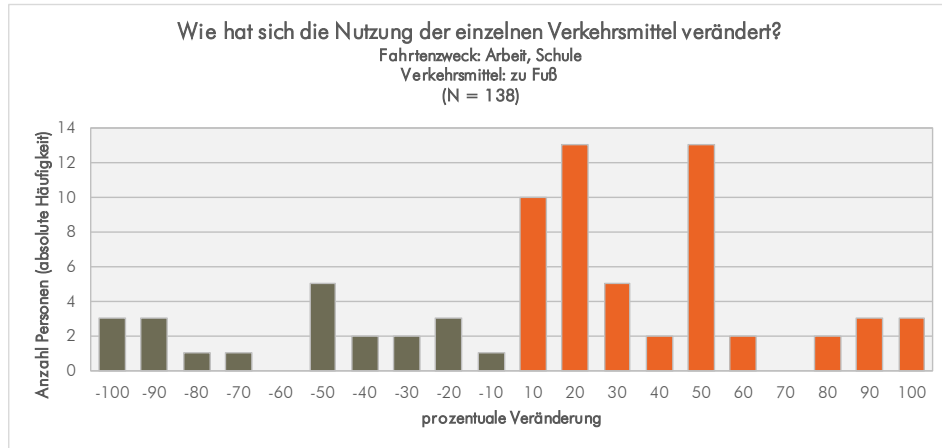
Vorschläge ÖPNV

- Direktverbindungen einführen**
- „Durchgehende Busanbindung nach Forchheim (ohne Umsteigen).“
 - „Bessere Busverbindung am Reuthsee.“
 - „Gute Busverbindung zur weiterführenden Schule in Hochstädt.“
 - „Linie nach Herzogenaurach oder Forchheim ohne Umsteigen.“
 - „ÖPNV nach Bamberg einrichten.“
 - „Buslinie nach Baiersdorf.“
 - „Busverbindungen zu Haltestellen der S1 schaffen.“
 - „Neue Buslinie ohne umsteigen nach Erlangen in den Siemens Campus.“

- Takt einführen**
 - „Mehr Busse nach Forchheim und bessere Zeiten.“
 - „Mehr Schulbusse.“
 - „Mehr Busse auch in späten Stunden.“
 - „Busfahrt nach Willersdorf und zurück zwischen 18-22Uhr.“
 - „Freitags mehr Busse.“
- Mehr Haltestellen**
 - „Bushaltestelle Marienplatz wieder einrichten.“
 - „Bushaltestelle Marienplatz (Aisch) wieder aufbauen.“
- Sonstiges**
 - „Reaktivierung der Bahnstrecke mit Anbindung an die StUB nach Forchheim und Erlangen.“
 - „Stadt-Umland Bahn.“
 - „Sichere und nicht überfüllte Schulbusse → jedes Kind ein Sitzplatz.“
 - „Günstigere ÖPNV, 365-Tage Ticket.“
 - „Alte Bahnstrecke wiederbeleben.“
 - „Barrierefreie ÖPNV Haltestellen.“
 - „Bezahlbare Buspreise.“
 - „Regelmäßige Pendelbusverbindung (von Reuthsee, Oesdorfer Str., etc.) zu den Geschäften.“
 - „Straßenmarkierungen an den Schulbushaltestellen erneuern.“

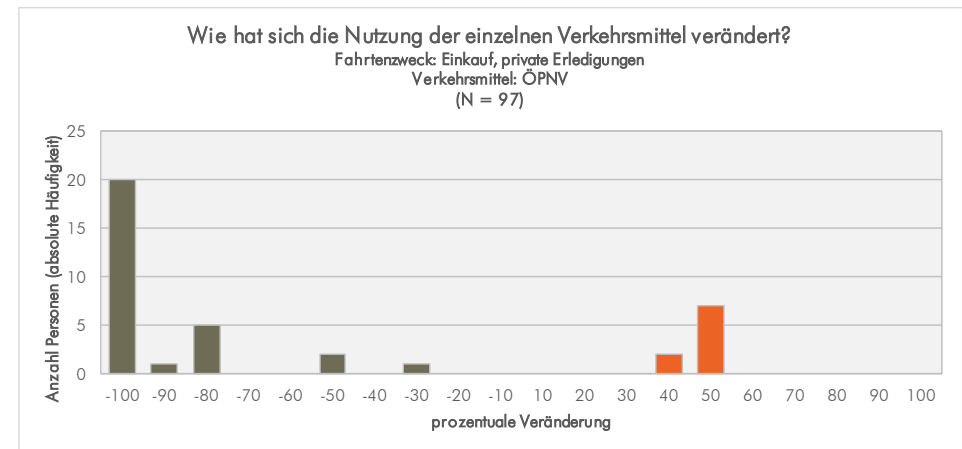
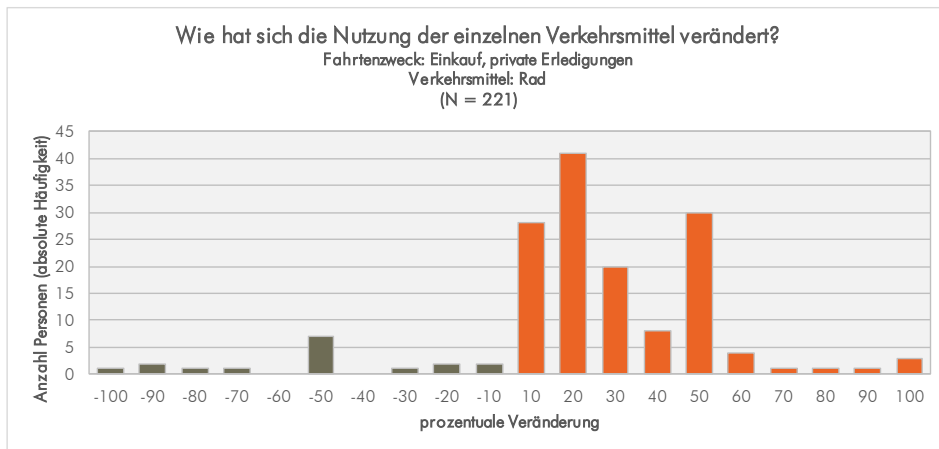
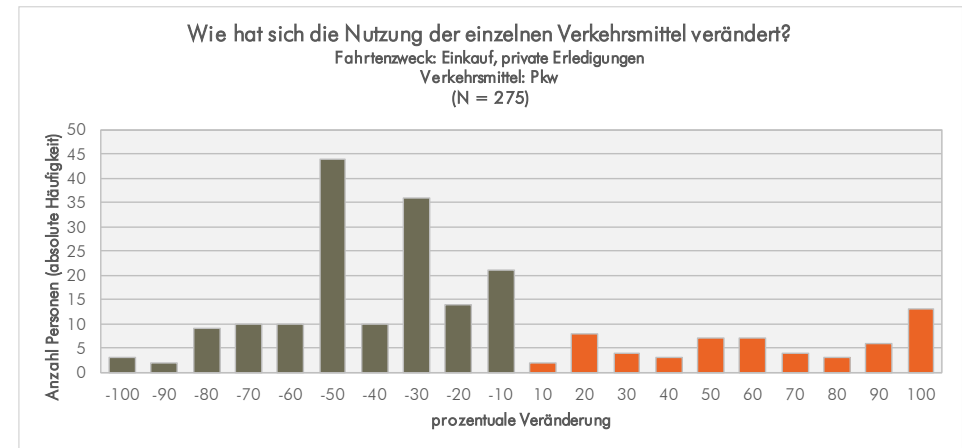
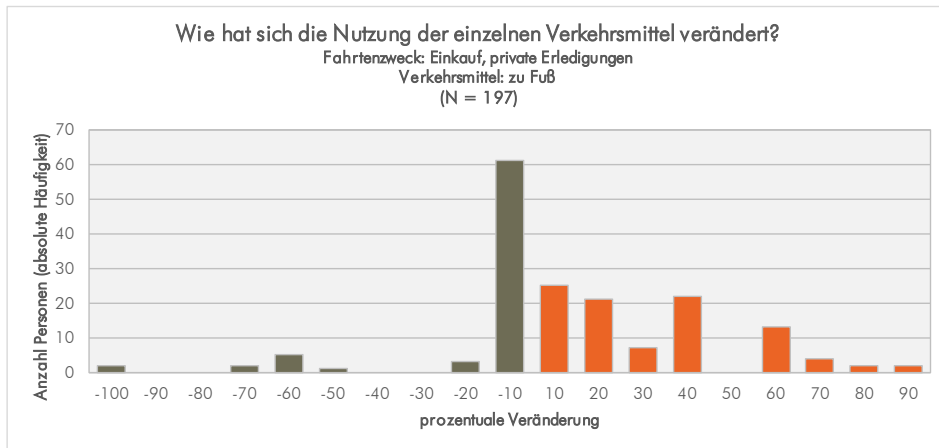
ANLAGE 15.1: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK ARBEIT, SCHULE WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021



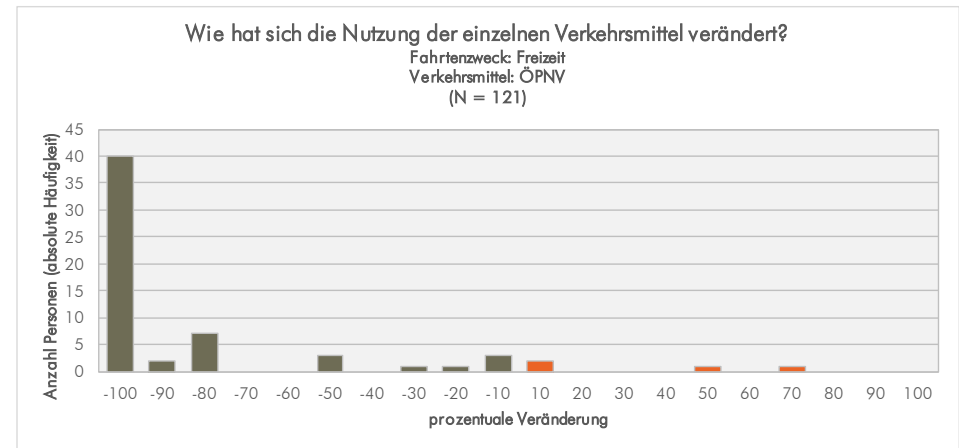
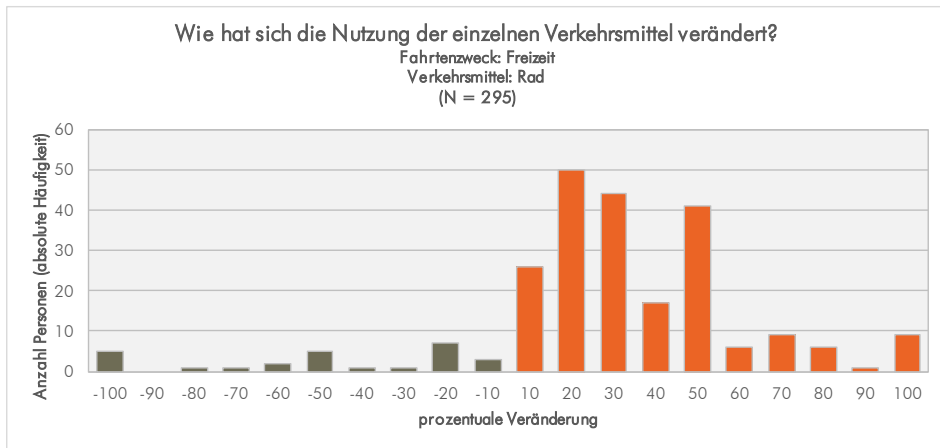
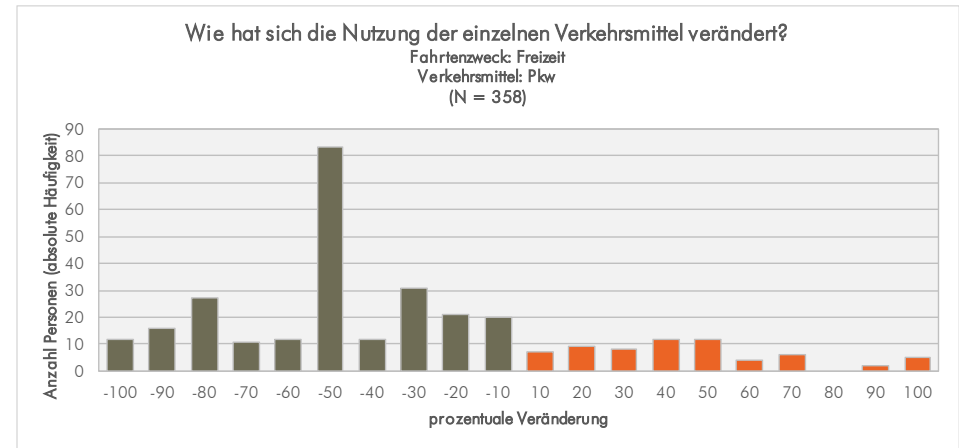
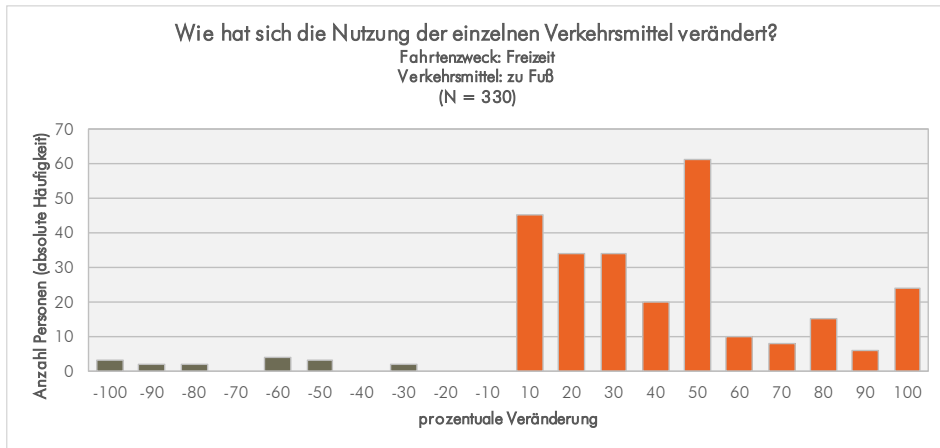
ANLAGE 15.2: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK EINKAUF, PRIVATE ERLEDIGUNGEN WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021



ANLAGE 15.3: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK FREIZEIT WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 15.07.2021



ANLAGE 16: CORONA-ZITATE DER ADELSDORFER BEVÖLKERUNG AUS DEM CORONA-ZUSATZFRAGEBOGEN VOM 15.07.2021

Positive Folgerungen

Fahrten Bewusster gestalten

- „Durch HomeOffice deutlich weniger unterwegs als vorher.“
- „Aktivitäten bündeln, Einkäufe bündeln - nicht jeden Tag einkaufen, Fahrten wenn möglich kombinieren!“
- „Nach Pandemie Fahrgemeinschaften.“
- „PKW nur noch einmal pro Woche zum Großeinkauf nutzen und gezielt max. 2 Geschäfte ansteuern.“
- „Weniger mit dem PKW, Freunde und Familie besuchen - nur gezielt für Anlässe.“
- „Bewusste Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel + Fahrrad.“
- „Einschränkung der PKW-Nutzung, nur noch 1x wöchentlich Großeinkauf, kleine Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad.“
- „Notwendigkeit der Fahrten prüfen ggf. verzichten.“
- „Reduzierung der Einkaufsfahrten.“
- „Fahrrad statt Auto, Auto statt Flugzeug (Urlaub).“
- „Nur das nötigste mit dem Auto gefahren.“
- „Mehr to does/Einkäufe in eine Strecke fädeln.“
- „Mitfahrgelegenheit, Einkäufe auf einen Tag konzentrieren.“
- „Reine Spazier- und Vergnügungsfahrten reduzieren.“
- „Notwendige Fahrten kombinieren, nur Einzelfahrten vermeiden.“

Weniger Verkehr

- „Vermeidung von Staus.“
- „Weniger Stressbelastung a. d. Straßen, Freizeitgewinn, effektivere Haushaltsplanung.“

- „Ausgeglichenheit (keine Staus), umweltschonend, kostensparend.“
- „Sprit gespart, Nerven geschont, weil nicht täglich auf A3 im Stau gestanden.“
- „Baustelle Autobahn A8 war während HomeOffice nicht hinderlich 😊.“

Weniger Pkw-Nutzung

- „Wir wollen uns weiter viel bewegen ohne Motor.“
- „Wir haben nur noch 1 Auto statt 2.“
- „Weniger Fahrtzeit, geringere Treibstoffkosten, Fahrrad fördert die Gesundheit.“
- „Besseres Wohlbefinden, weniger CO2-Ausstoß, mehr Freude auf dem Weg.“
- „Nicht so viele Fahrten mit dem PKW zu unternehmen, ist auch entspannter.“
- „Durch HomeOffice weniger Nutzung des PKW.“
- „Weniger PKW-Fahrten.“
- „Weniger Autofahrten → weniger CO2 Ausstoß.“
- „Viele unnötige Bewegungen mit dem PKW können entfallen z.B. Einkaufen in Erlangen.“
- „Weniger Unterhaltskosten fürs Auto, da weniger genutzt.“
- „Im Ort ist für unsere Familie eigentlich alles zum Einkaufen gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar.“
- „Nur 1 Auto in der Familie → weniger Kosten, besser für die Umwelt.“
- „Ich finde das Car-Sharing in Adelsdorf toll und nutze es immer mehr für Arzttermine oder ähnliches. Dadurch brauchen wir kein 2. Auto.“
- „Radtouren mit E-Bike gemacht und Sachen gesehen, die man mit dem Auto nicht sehen würde.“
- „Mehr HomeOffice = mehr Freizeit, weil die Fahrtzeit erspart bleibt.“
- „Mehr Zeit für Freizeit Aktivität, da Wegzeit zur Arbeit von 1.5/2h Tag wegfällt.“

Mehr Rad fahren/zu Fuß gehen

- „Umwelt geschont, vermehrt Fahrrad und zu Fuß gelaufen innerhalb Adelsdorf.“
- „Mehr zu Fuß, E-Bike auch längere Wegstrecken.“
- „Wir waren vor der Pandemie schon viel zu Fuß und Fahrrad unterwegs.“
- „Auch weitere Strecken sind mit dem E-Bike zu bewältigen.“
- „Fahrrad ist im Ort bei kurzen Strecken flexibler.“
- „Zu Fuß/mit dem Fahrrad funktioniert in Adelsdorf sehr gut, für längere Strecken ist das Auto nach wie vor wichtig.“
- „Man hat mehr Bewegung – häufigere Fußgänge – häufigere Radtouren – man ist mehr an der frischen Luft.“
- „Mehr Fahrrad nutzen!“
- „Einkäufe mit dem Fahrrad.“
- „Fahrradfahren wird für uns eine größere Rolle spielen.“
- „Das Fahrrad noch mehr benutzen.“
- „Wir bevorzugen schon lange das Fahrrad als Verkehrsmittel, wenn möglich.“
- „Fahrradausflüge von de Groot auf Komoot.“
- „Wanderungen von Peter Claßen.“
- „Mehr Bewegung durch Fahrradfahrten zur Kita statt mit dem PKW.“
- „Vieles geht mit dem Fahrrad.“
- „Mehr mit dem Fahrrad unterwegs.“
- „Mehr Fahrrad, mehr zu Fuß.“
- „Vermehrt Spaziergänge/Radtouren in der direkten Umgebung.“
- „Vor Corona schon umweltbewusst, so machen wir weiter, Fuß u. Fahrrad.“

- „Mehr Fahrrad, mehr Fuß, viele Fahrten müssen nicht mehr sein, weil man gemerkt hat, dass man vieles gar nicht braucht.“
- „Spaziergänge sind dazugekommen.“
- „Einkäufe können im ganzen Ort gut mit dem Rad getätigt werden.“
- „Etwas öfter mit dem Fahrrad unterwegs als zuvor.“
- „Vermehrt zu Fuß unterwegs zu sein.“
- „Mehr Joggen und Spaziergehen. Prozentual öfter mit dem E-Bike in die Arbeit.“
- „Mehr Wandern, mehr Radfahren.“
- „Ich habe festgestellt, dass mich Auto fahren nervt, ich werde versuchen mehr mit dem Fahrrad zu erledigen.“
- „Mehr Radtouren, häufiger zu Fuß (Walking, Wald).“
- „In Adelsdorf fahre ich mehr mit dem Fahrrad.“
- „Bin öfter mit Rad unterwegs.“

**Freizeit/Einkäufe vermehrt in
näherer Umgebung**

- „Ich versuche schon immer innerhalb des Ortes vieles mit meinem Rad zu erledigen, außer Großeinkauf 1x die Woche.“
- „Fahrrad fahren, unsere Umgebung erkunden, Natur genießen.“
- „Wir lernten unsere Heimat näher kennen und schätzen.“
- „Mehr Zeit an der frischen Luft.“
- „Sieht mehr Natur, bekommt mehr mit von draußen, nicht eingesperrt. Erledigung mit Bewegung verbinden.“
- „Kleiner Einkäufe zu Fuß/mit dem Fahrrad.“

Mehr Bewegung/Steigerung der Fitness

- „Auch als Bewegung/Sport gesehen, da Fitnessstudios etc. geschlossen waren.“
- „Mehr Bewegung (da mehr Zeit) tut gut!“
- „Mehr Fitness durch Fahrradfahren.“
- „Klimaschutz → Bewegung, frische Luft, Ruhe!“
- „Mehr Bewegung in der Freizeit.“
- „Mehr Bewegung mit dem E-Bike.“
- „Körperliche Fitness.“

Fahrzeug Neuanschaffung

- „Elektro Auto anschaffen.“
- „Möchten E-Bike kaufen.“
- „Ja, ich habe ein Pferd gekauft.“
- „Derzeit kein neuer PKW.“
- „Mobilität umgestellt auf E-Bike und E-Auto.“
- „Baldiger Kauf von einem Elektroauto, PV Anlage ermöglicht fast kostenloses Pendeln.“

Sonstiges

- „Flexibilität.“
- „Ich fahre hauptsächlich mit dem E-Auto.“
- „Nachbarschaftshilfe, Rücksicht gestiegen.“
- „Mehr Zeit mit Partner.“
- „Bewusster Leben/Konsum.“
- „Mehr Zeit für die Familie.“

Negative Folgerungen

- „Konnte nichts Positives erkennen. Kommunikation der Politik (z.B. Bildung, Kinder) ist immer noch enttäuschend.“
- „Weniger Ansteckungsgefahr mit dem Auto.“
- „Weniger Kontakte.“