

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0215/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 16.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Reallabor Templergraben; hier: Zwischenbericht</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
25.08.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
02.09.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
			x

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

## Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)

	nicht
x	nicht bekannt

Die Durchführung des Reallabors soll dazu dienen, Erkenntnisse über die Auswirkungen einer MIV-Netzdurchtrennung am Templergraben zu gewinnen und darauf aufbauend die Bedeutung einer potentiellen dauerhaften Maßnahme für den Klimaschutz zu beurteilen. Die Beurteilung erfolgt im abschließenden Evaluationsbericht.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Am 20.05.2021 hat der Mobilitätsausschuss die Durchführung des Reallabors Templergraben beschlossen. Am 18.06.2021 wurde der Templergraben dementsprechend im Bereich zwischen der Schinkelstraße und Wüllnerstraße für den Kfz-Verkehr (Linienverkehr frei) gesperrt.

Vorankündigungen und die Umleitungsempfehlung in Richtung Alleenring wurden bereits an den vorgelagerten Knoten Templergraben/Königstraße und Hirschgraben/Driescher Gässchen eingerichtet.

Das Eröffnungswochenende wurde öffentlichkeitswirksam begleitet. Neben einem Pressegespräch mit der Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen und RWTH Rektor Ulrich Rüdiger sowie den Initiativen / Verbänden U.U.M., ADFC und VCD (als Initiatoren des dem Reallabor zu Grunde liegenden Bürgerantrags) wurden diverse Aktionen durch verschiedene Akteure veranstaltet.

Nach rund 1,5 Monaten Laufzeit (Stand: 06.08.2021) des Reallabors soll nun eine erste Zwischenanalyse hinsichtlich der gemessenen und beobachteten verkehrlichen Situation und der erhaltenen Rückmeldungen von Bürger\*innen vorgenommen werden.

### **Verkehrssituation**

Zur Überwachung der Verkehrsentwicklung während des Reallabors wurden acht Dauerzählstellen im Einflussbereich der neuen Verkehrsführung installiert (s. **Anlage 1**). Im Rahmen einer ersten Auswertung werden insbesondere die Veränderungen in den ersten zwei Wochen nach Start des Reallabors betrachtet. Der Zeitraum danach liegt in den Schulferien, sodass die Verkehrsmengen im Vergleich (erwartungsgemäß) niedriger sind als außerhalb der Ferien. Da es sich somit bisher um einen sehr kurzen verwendbaren Beobachtungszeitraum handelt, geben die Ergebnisse lediglich eine erste Tendenz wieder. Eine umfangreiche Analyse kann erst mit weiterem Fortschritt des Reallabors erfolgen.

Die folgende zusammenfassende Auswertung der Kfz-Verkehrsentwicklung basiert auf dem Vergleich einer gemittelten Kfz-Tagesmenge an den Werktagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag in der Woche vor der Inbetriebnahme der Sperrung (15.6.-17.6.) mit der gemittelten Kfz-Tagesmenge der gleichen Wochentagen in den ersten zwei Wochen nach Einrichtung des Reallabors (22.6.-24.6. und 27.6.-29.6.). Die der Auswertung zu Grunde liegenden Daten sind in **Anlage 2** aufgeführt.

### **Westlicher Grabenring**

Zur Überprüfung der Verkehrsentwicklung auf dem westlichen Grabenring befindet sich auf dem **Templergraben (Dauerzählstelle-Nr. 1)** im Bereich zwischen der Beginen- und Schinkelstraße, also unmittelbar süd-westlich vor dem für Kfz gesperrten Abschnitt eine Dauerzählstelle. Im Vergleich zum betrachteten Ausgangszustand (eine Woche vor der Sperrung) reduziert sich hier der Kfz-Verkehr deutlich um ca. 56%. Trotz des direkt anschließenden Durchfahrtsverbots für Kfz befahren weiterhin ca. 3200 Kfz/Tag diesen Bereich. Beobachtungen zeigen, dass zahlreiche Fahrzeuge ungeachtet der Vorankündigung am vorgelagerten Knoten Königstraße bis zur Sperrung vorfahren, dort wenden oder rechtswidrig das Sperrgitter passieren. Der genaue Anteil der Kfz, die den gesperrten Bereich des Templergrabens befahren, soll nach den Sommerferien mithilfe einer mobilen Videomessung/bzw. -

beobachtung ermittelt werden. Die Durchsetzung des Durchfahrverbots wird durch regelmäßige Kontrollen durch die Polizei unterstützt.

Nord-östlich der Sperrung werden die Kfz-Verkehrsmengen am **Driescher Gässchen (in Fahrtrichtung Hirschgraben / Pontdriesch) (2)** gemessen. Aufgrund der Kfz-Netzdurchtrennung am Templergraben kann dieser Bereich nur noch aus Richtung Eilfschornsteinstraße und Wüllnerstraße erreicht werden. Dementsprechend verringern sich die Verkehrsmengen um 15% auf ca. 5739 Kfz/d. Dabei reduzieren sich die Kfz-Mengen in Richtung Pontdriesch (- 22%) deutlich stärker als in Richtung Hirschgraben (- 8%)

Eine weitere Dauerzählstelle befindet sich auf dem **Hirschgraben (in Fahrtrichtung Driescher Gässchen / Pontdriesch) (3)**. Diese misst zum einen, wieviel Kfz den nördlichen Grabenring in Richtung Westen insgesamt nutzen. Die Ergebnisse zeigen, dass trotz der Netzunterbrechung am Templergraben die Kfz-Verkehrsstärke in diesem Bereich des Grabenrings konstant bleibt (4868 Kfz/d, +2 %). Zum anderen zeigt diese Messtelle wie viele Kfz weiter dem Grabenring folgend in das Driescher Gässchen einfahren. Durch die Vorankündigung der Sperrung des Templergrabens an diesem Entscheidungspunkt verringert sich die Anzahl der Kfz hier um 28 % auf 944 Kfz/d.

#### Verbindungen zwischen westlichem Graben- und Alleenring

Das Verkehrskonzept des Reallabors sieht vor, dass der Kfz-Verkehr ohne Quelle oder Ziel im Bereich des Grabenrings über den Alleenring geführt wird. Die Umleitungsempfehlung erfolgt daher bereits an den Knoten Karlsgraben/Königsstraße und Hirschgraben/Pontdriesch. Die Dauerzählstellen in den Verbindungsstraßen zwischen Graben- und Alleenring zeigen in der **Königstraße (4)** (+25%, 5525 Kfz/d) und insbesondere in der **Pontstraße (in Fahrtrichtung Ponttor) (5)** (+35%, 8546 Kfz/d) deutlich erhöhte Kfz-Mengen. Auffällig ist in der Pontstraße zudem die Verdoppelung der Menge an Großfahrzeugen (Bus, Lkw, etc.) von 1504 Kfz/d auf 2960 Kfz/d.

In der **Wüllnerstraße (in Fahrtrichtung Templergraben) (6)** als stadteinwärtige Verbindungsstraße zwischen dem westlichen Alleen- und Grabenring bleiben die Kfz-Verkehrsstärke mit 5660 Kfz/d relativ konstant (+3%).

#### Parallele Verbindung über den Alleenring

Die parallel zum Templergraben verlaufende Verbindung entlang des Alleenrings stellt die Hauptverkehrsstraße Junkerstraße / bzw. Turmstraße dar. Die zur Überwachung der verkehrsverlagernden Effekte eingerichtete Dauerzählstelle auf der **Junkerstraße (in Fahrtrichtung Turmstraße) (7)** maß hier eine gemittelte Kfz-Tagesmenge von 13.334 Kfz/d, was einer Steigerung gegenüber des Ausgangszustands vor Einrichtung des Reallabors um +16% entspricht.

#### Umfahrung der Sperrung innerhalb des Grabenrings

Zur Umfahrung der Netzdurchtrennung am Templergraben zwischen der Schinkelstraße und Wüllnerstraße kann aus Richtung Nord-Osten die Eilfschornsteinstraße und aus Richtung Süd-Westen die Jakobstraße oder die Königstraße innerhalb der Grabenrings genutzt werden. Die Verkehrsbeziehungen aus beiden Richtungen bündeln sich am Annuntiatenbach bzw. der **Eilfschornsteinstraße (8)**, sodass an dieser Stelle eine Dauerzählstelle installiert wurde. Mit +44% sind die Kfz-Mengen auf einen durchschnittlichen Tageswert von 5477 Kfz/d stark gestiegen. Hierbei ist insbesondere die Fahrtrichtung Süd, d.h. von der Wüllnerstraße bzw. dem Templergraben

kommend, mit einem Anstieg von +64% auffällig. Die Anzahl der Großfahrzeuge in diesem Bereich steigt um ca. 2/3 auf 639 Lkw/Busse am Tag. Die genauen Verkehrsbeziehungen der Umfahrrouten innerhalb des Grabenrings sollen durch weitere Messungen mit mobilen Messgeräten (bspw. in der Beginenstraße und Jakobstraße) identifiziert werden.

### **Beobachtungen Verkehrsfluss an LSA-Knoten**

In den ersten zwei Wochen nach Einrichtung des Reallabors wurden jeweils an zwei Werktagen Verkehrsbeobachtungen in den Morgen- und Nachmittagspitzenstunden an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten im Einflussbereich des Reallabors durchgeführt. An den vier Knoten Königstraße/Templergraben, Königstraße/Turmstraße, Hirschgraben/Pontdriesch und Pontstraße/Pontwall konnten keine Auffälligkeiten hinsichtlich der Leistungsfähigkeit festgestellt werden. Die wartenden Fahrzeuge in den beobachteten Zeiträumen konnten in der Regel aus allen Knotenpunktarmen in einem Umlauf abfließen. Lediglich am Knoten Wüllnerstraße/Templergraben kam es in der Eilfschornsteinstraße zu Rückstausituationen. Durch die deutlich erhöhten Verkehrsmengen in diesem Bereich kam es hier zu 2-3 Umläufen Wartezeit (bis zu 4,5 Minuten). Eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung wurde nicht vorgenommen, da eine Attraktivitätshöherung der Umfahrroute innerhalb des Grabenrings nicht dem Verkehrskonzept des Reallabors entspricht.

### **Beförderungszeiten ASEAG**

Zur Untersuchung der Auswirkungen des Reallabors Templergraben für den ÖPNV erhebt die ASEAG die Beförderungszeiten für die jeweiligen Linien in einzelnen Streckenabschnitten im Einflussbereich der veränderten Verkehrsführung. In einem Abgleich mit den Daten aus dem letzten pandemiefreien Jahr 2019 können die Entwicklungen festgestellt werden. Entsprechend der Anmerkung zur Analyse der Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs ist die bisherige Beobachtungsphase sehr kurz und gibt daher lediglich Tendenzen wieder. In einem ersten Abgleich konnte bei den meisten Linien festgestellt werden, dass die Beförderungszeiten nach Einrichtung des Reallabors nur in relativ kleinem Maße noch oben bzw. unten abweichen, also überwiegend auf ähnlichem Niveau wie in 2019 liegen. Auffällig sind demgegenüber die Beförderungszeiten der Linien 13 A und 13 B, die den für Kfz-gespernten Bereich des Templergrabens befahren. Ausgehend von der Haltestelle Technische Hochschule auf dem Templergraben sind die Beförderungszeiten sowohl in Richtung Haltestelle Driescher Gässchen (H4) als auch in Richtung Haltestelle Königstraße auf einem deutlich höheren Niveau als die Vergleichswerte. Da die Netzdurchtrennung am Templergraben auf diese Streckenabschnitte eher Kfz-verkehrsreduzierende Effekte hat, sind die Gründe für die Verzögerungen der ASEAG im Fortschritt des Reallabors weitergehend zu analysieren.

### **Rad- und Fußverkehr**

Neben der Kfz-Mengenerfassung wird durch die Dauerzählstellen auch die Anzahl der Radfahrenden gemessen. Durch den kurzen Beobachtungszeitraum und die sehr starke Witterungsabhängigkeit dieses Verkehrsmittels können bisher keine belastbaren Entwicklungstendenzen festgestellt werden. Insgesamt ist die Aussagekraft der Anzahl an Radfahrenden und zu Fuß gehenden aufgrund der Pandemielage im Bereich der Hochschule stark eingeschränkt, da sich derzeit erklärbar außergewöhnlich wenige Studierende auf dem Templergraben und in der Umgebung aufhalten.

## **Zusammenfassende bisherige Erkenntnisse**

- Insgesamt funktioniert der Kfz-Verkehrsfluss im Einflussbereich des Reallabors weiterhin.
- Die Netzdurchtrennung führt zu deutlich weniger Kfz-Verkehr auf dem Templergraben, vor allem süd-westlich der Sperrung.
- Das Durchfahrtsverbot bzw. die Vorankündigung wird weiterhin in vielen Fällen nicht beachtet bzw. ignoriert.
- Die Kfz-Verkehrsmengen auf den Verbindungsstraßen zwischen Graben- und Alleenring sowie den parallel zur Sperrung verlaufenden Straßen erhöhen sich. Dies betrifft vor allem die Umfahungsstrecke innerhalb des Grabenrings.
- Der überwiegende Teil der ASEAG-Linien wird durch die Verlagerungseffekte in den Beförderungszeiten nur unwesentlich beeinflusst. Die Linien 13 A und B, die den gesperrten Bereich des Templergrabens befahren, weisen deutlich höhere Verlustzeiten als üblich auf.

## **Bisherige Rückmeldungen von Bürger\*innen**

Seit der Vorankündigung des Starts des Reallabors gingen bis Stand 04.08.2021 21 themenbezogene E-Mails und drei Telefonate bei der Verwaltung ein, in denen Bürger\*innen Ihre Meinung äußerten. Insgesamt fiel das Feedback mit 7 positiven, 7 zum Teil positiven und zum Teil negativen sowie 10 negativen Meinungen gemischt aus.

Positiv wurden folgende Aspekte bewertet:

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf dem Grabenring
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Aufenthaltsfreundliche Atmosphäre im für Kfz gesperrten Bereich

In den gemischten Äußerungen wurden überwiegend die oben genannten Aspekte aufgegriffen, allerdings folgende Aspekte kritisiert:

- Weiterhin hohe (unerlaubte) Kfz-Verkehrsmengen im gesperrten Bereich
- Starker Ausweichverkehr innerhalb des Grabenrings
- Unklarheit der Verkehrsführung

Die negativen Rückmeldungen bezogen sich auf:

- Sehr hohe Kfz-Verkehrsbelastung auf den Umfahungsstrecken innerhalb des Grabenrings
- Verändertes Verkehrsverhalten auf den Umfahungsstrecken innerhalb des Grabenrings
- Generelle unnötige Einschränkung des Kfz-Verkehrs

Ein stark überwiegender Teil der negativen bzw. gemischten Äußerungen hinsichtlich der hohen Verkehrsbelastung auf den Umfahungsstrecken stammten von Anwohnenden der betroffenen Straßen Beginenstraße (4), Jakobstraße (4), Königstraße (1) und Annuntiatenbach (1).

## **Stellungnahme von U.U.M., VCD und ADFC**

In einer Stellungnahme vom 16.07.2021 plädieren die Verbände U.U.M., VCD und ADFC für das Ausprobieren einer weitergehenden Verkehrsführung am Reallabor Templergraben, wie schon im



ursprünglichen Antrag vorgeschlagen (s. **Anlage 3**). Hierdurch sollen beobachtete und auch gemessene Ausweichverkehre (s. oben) innerhalb des Grabenrings reduziert werden.

Das vom Mobilitätsausschuss beschlossene Konzept zur Durchführung des Reallabors Templergraben sieht in einer zweiten Phase vor, die ab Herbst bevorstehende Regionetzmaßnahme in der Jakobstraße in den Erprobungszeitraum zu integrieren. Durch eine Vollsperrung zwischen Karlsgraben und Klappergasse kann hiermit die im Bürgerantrag aufgeführte und beschlossene Unterbindung von Ausweichverkehren abgebildet werden.

Begleitend wird die Verkehrsentwicklung weiterhin erfasst und insbesondere hinsichtlich der bisher identifizierten Ausweichstrecke Eilfschornsteinstraße / Annuntiatenbach / Jakobstraße bzw. Beginnenstraße analysiert, um so ggfs. zusätzliche Anpassungsbedarfe des Verkehrskonzepts zu ermitteln.

### **Weiteres Vorgehen**

In einem akteursübergreifenden Projektteam wird regelmäßig über Optimierungsmöglichkeiten beraten. Dies betrifft insbesondere die Durchsetzbarkeit des Kfz-Durchfahrtsverbots am Templergraben sowie die Reduzierung des Ausweichverkehrs innerhalb des Grabenrings.

Die Zeit nach den Sommerferien wird für eine tiefergehende Analyse der Kfz-Verkehrsentwicklung genutzt. Neben der fortlaufenden Auswertung der Dauerzählstellen und der Beförderungszeiten der ASEAG sollen hierbei auch die längerfristige Entwicklung der Verkehrsstärken der einzelnen Straße in der Vergangenheit betrachtet und hinsichtlich der zukünftig beabsichtigten Funktion bewertet werden. Hierzu werden auch die Modellierungen der Voruntersuchung zur Ertüchtigung des Grabenrings zum Radverteiler (vgl. Vorlage FB 61/0094/WP18) miteinbezogen.

Darüber hinaus soll insbesondere die Europäische Mobilitätswoche (16.09. – 22.09.) dazu genutzt werden, die Bespielung der für den MIV gesperrten Flächen zu intensivieren. Hierbei ist eine Vielzahl von Aktionen auf dem Templergraben geplant, die zum einen über die Hintergründe des Reallabors informieren und zum anderen eine Plattform für Meinungsäußerungen der Bürger\*innen bieten. Mit Unterstützung der Hochschule wird zudem ein weitergehendes Evaluationskonzept erstellt.

Die Ergebnisse werden in einem Evaluationsbericht der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und dem Mobilitätsausschuss vorgelegt.

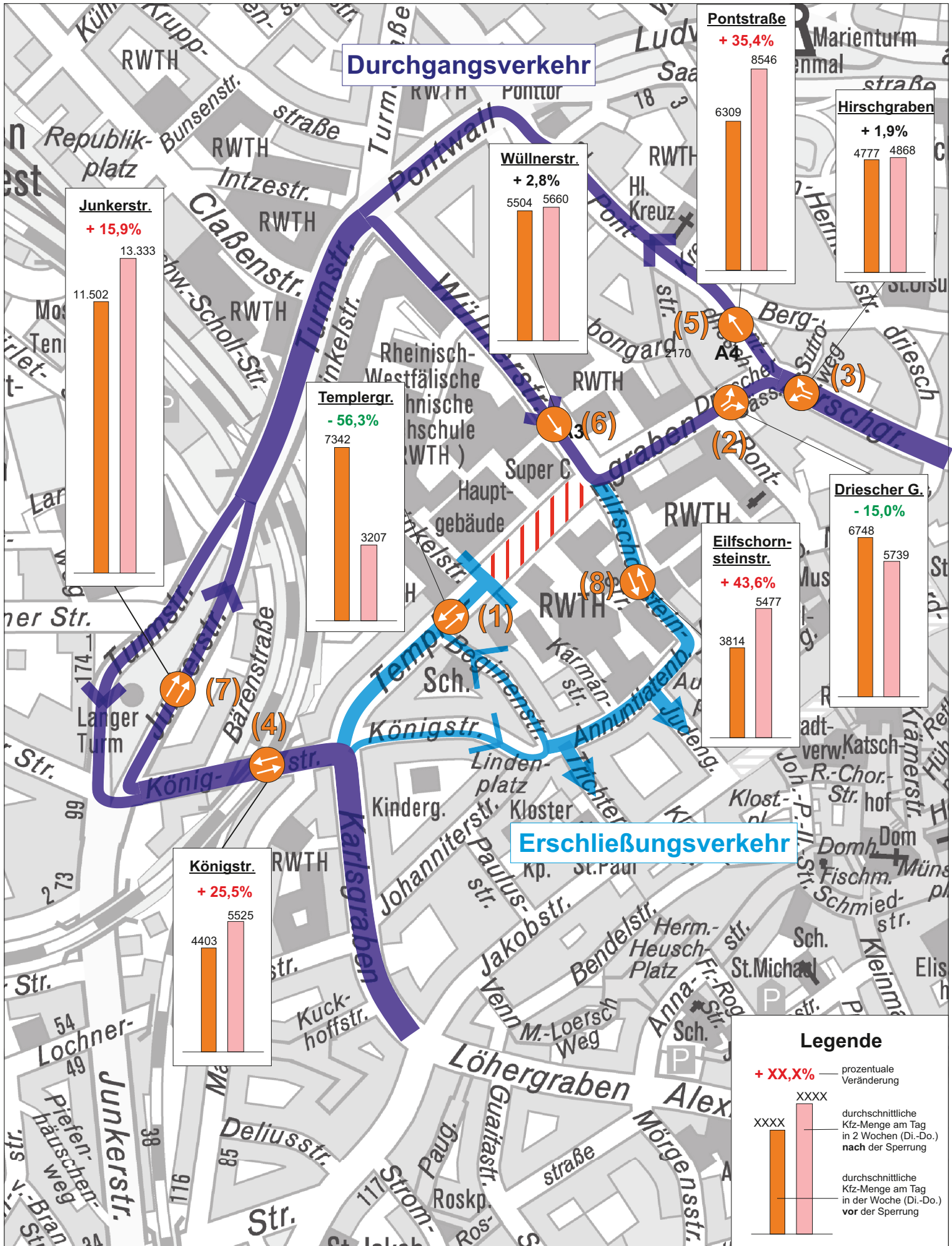
### **Anlage/n:**

Anlage 1: Standorte der Dauerzählstellen und Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen

Anlage 2: Auswertung der Dauerzählstellen

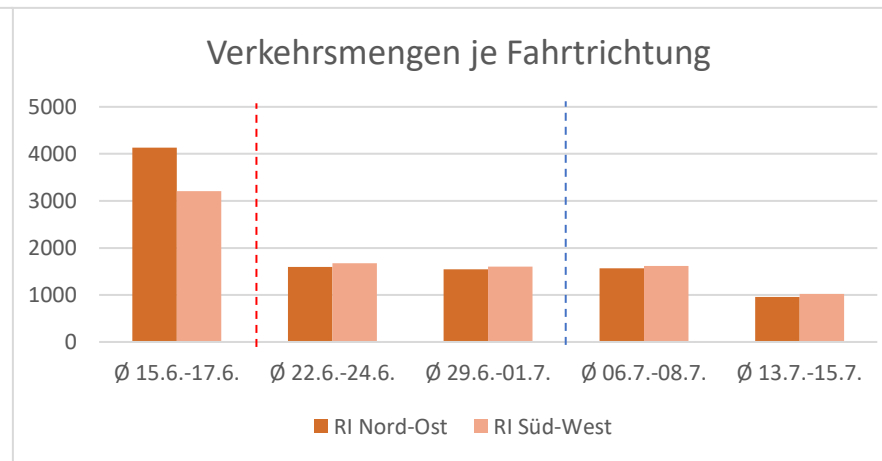
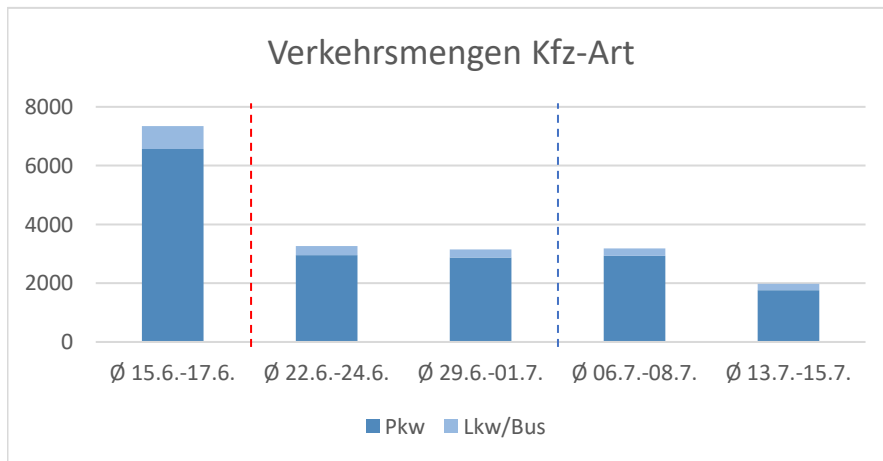
Anlage 3: Stellungnahme U.U.M., VCD und ADFC

# Standorte der Dauerzählstellen und Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen



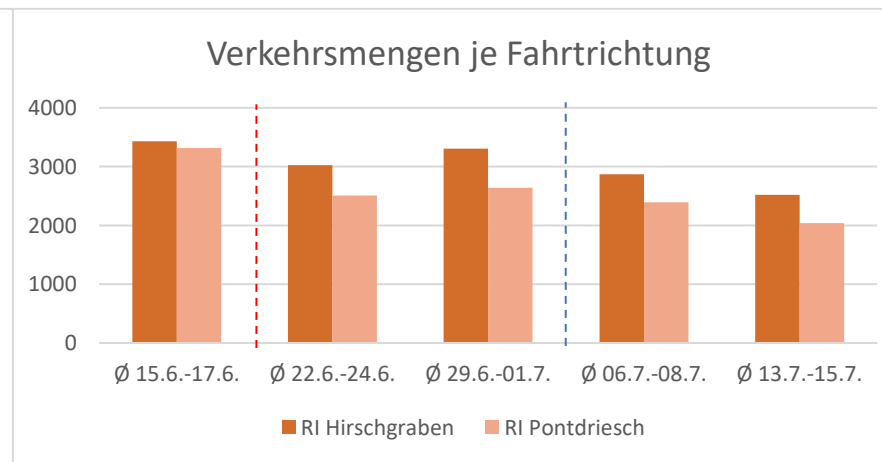
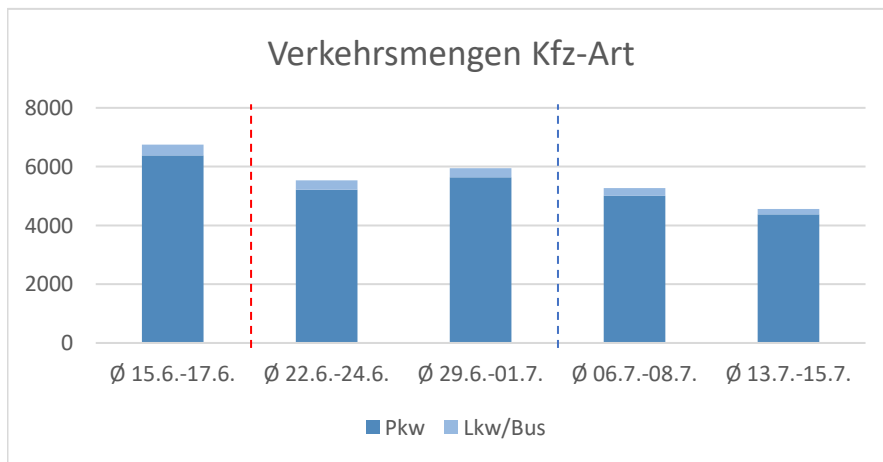
## Auswertung Dauerzählstelle Templergraben (1)

Zeitraum		Richtung Nord-Ost [Kfz/24 h]			Richtung Süd-West [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	3653	481		2914	294		6567	775		596
		4134		-	3208		-	7342		-	(17:00 - 18:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	1427	169		1530	142		2957	311		309
		1596		-61%	1672		-48%	3268		-55%	(17:00 - 18:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	1409	137		1467	132		2876	269		374
		1546		-63%	1599		-50%	3145		-57%	(17:00 - 18:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	1418	146		1509	109		2927	255		299
		1564		-62%	1618		-50%	3182		-57%	(18:00 - 19:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	845	112		915	104		1760	216		197
		957		-77%	1019		-68%	1976		-73%	(17:00 - 18:00)



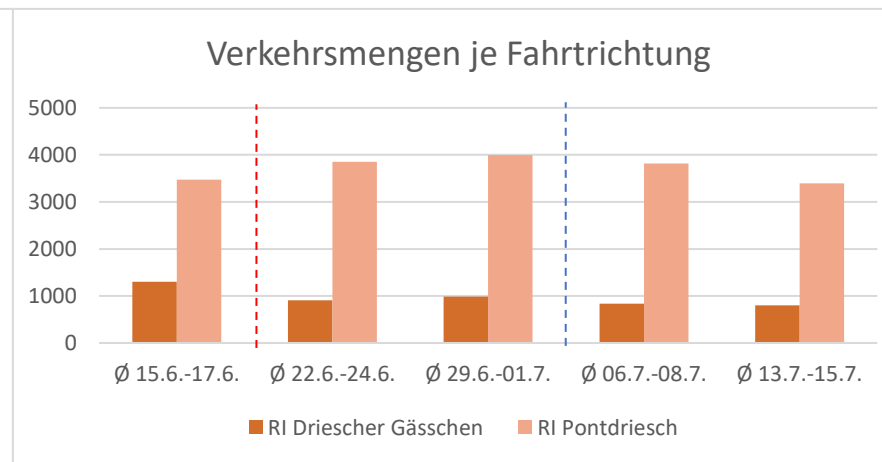
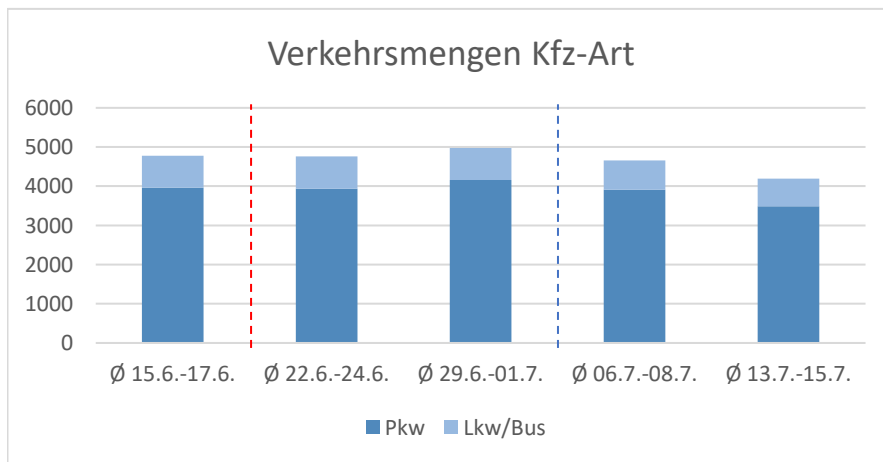
## Auswertung Dauerzählstelle Driescher Gässchen (in Richtung Hirschgraben / Pontdriesch) (2)

Zeitraum		Richtung Hirschgraben [Kfz/24 h]			Richtung Pontdriesch [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	3284	147		3096	221		6380	368		506
		3431		-	3317		-	6748		-	(16:00 - 17:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	2892	130		2325	185		5217	315		446
		3022		-12%	2510		-24%	5532		-18%	(16:00 - 17:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	3174	132		2458	181		5632	313		575
		3306		-4%	2639		-20%	5945		-12%	(17:00 - 18:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	2767	104		2243	151		5010	255		415
		2871		-16%	2394		-28%	5265		-22%	(16:00 - 17:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	2443	78		1931	110		4374	188		318
		2521		-27%	2041		-38%	4562		-32%	(17:00 - 18:00)



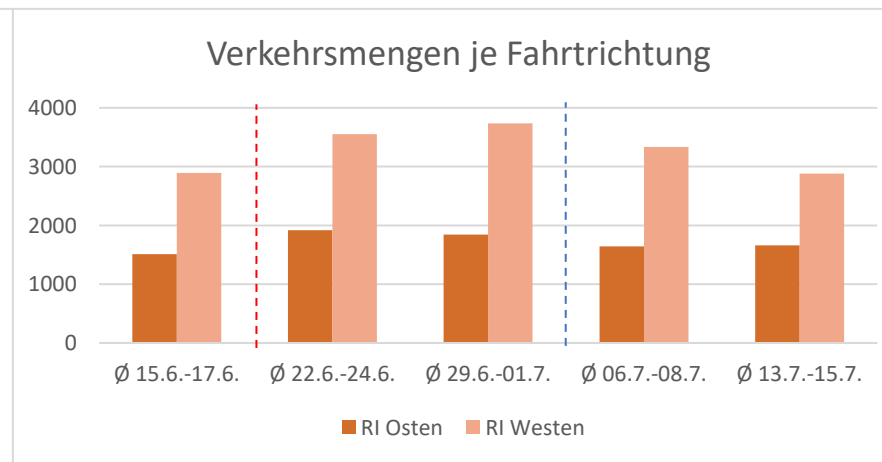
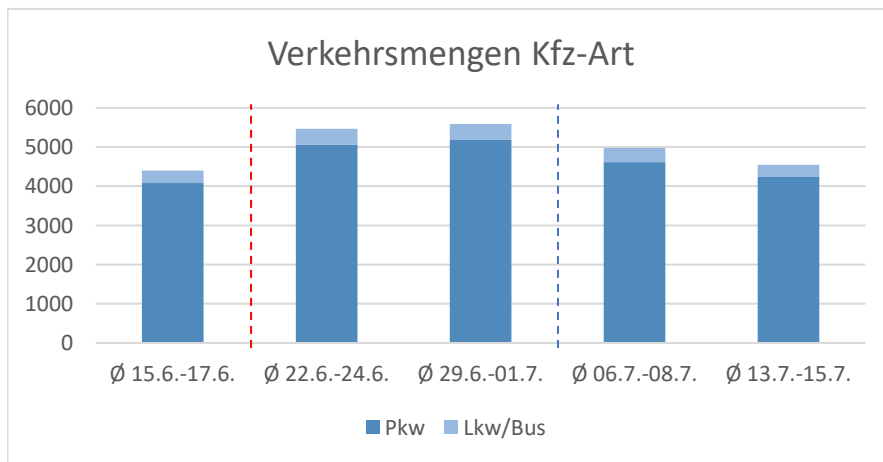
### Auswertung Dauerzählstelle Hirschgraben (in Richtung Driescher Gässchen / Pontdriesch) (3)

Zeitraum		Ri. Driescher Gässchen [Kfz/24 h]			Richtung Pontdriesch [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	1162	143		2799	673		3961	816		354
		1305		-	3472		-	4777		-	(17:00 - 18:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	750	154		3181	674		3931	828		384
		904		-31%	3855		11%	4759		0%	(17:00 - 18:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	854	129		3308	685		4162	814		428
		983		-25%	3993		15%	4976		4%	(16:00 - 17:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	718	121		3190	625		3908	746		390
		839		-36%	3815		10%	4654		-3%	(17:00 - 18:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	709	91		2776	621		3485	712		351
		800		-39%	3397		-2%	4197		-12%	(17:00 - 18:00)



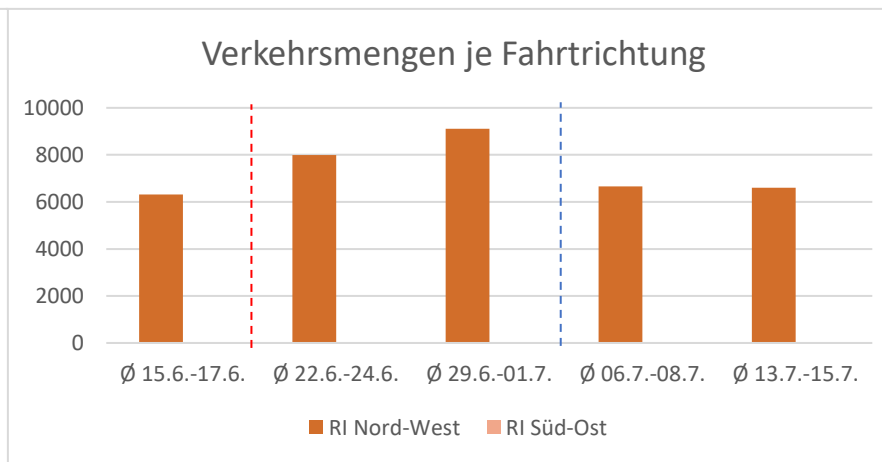
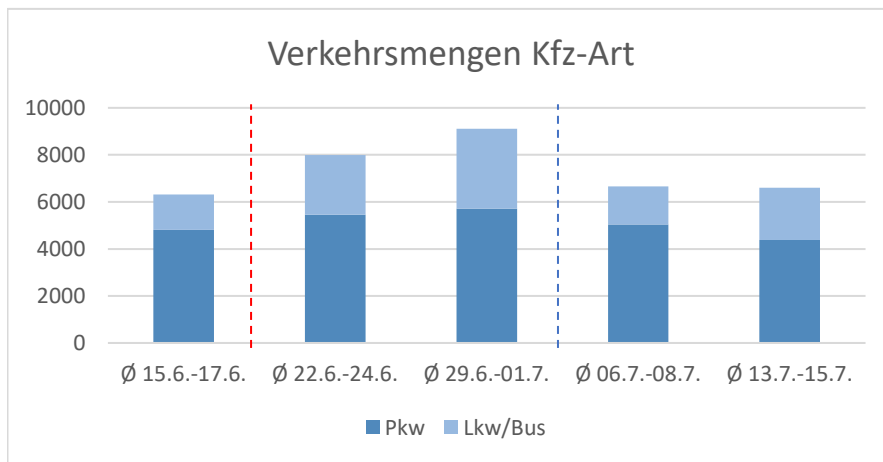
### Auswertung Dauerzählstelle Königstraße (4)

Zeitraum		Richtung Osten [Kfz/24 h]			Richtung Westen [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	1345	164		2738	156		4083	320		352
		1509		-	2894		-	4403		-	(13:00 - 14:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	1689	228		3371	179		5060	407		450
		1917		27%	3550		23%	5467		24%	(17:00 - 18:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	1650	195		3531	207		5181	402		553
		1845		22%	3738		29%	5583		27%	(17:00 - 18:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	1460	184		3154	180		4614	364		431
		1644		9%	3334		15%	4978		13%	(18:00 - 19:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	1462	200		2778	103		4240	303		411
		1662		10%	2881		0%	4543		3%	(17:00 - 18:00)



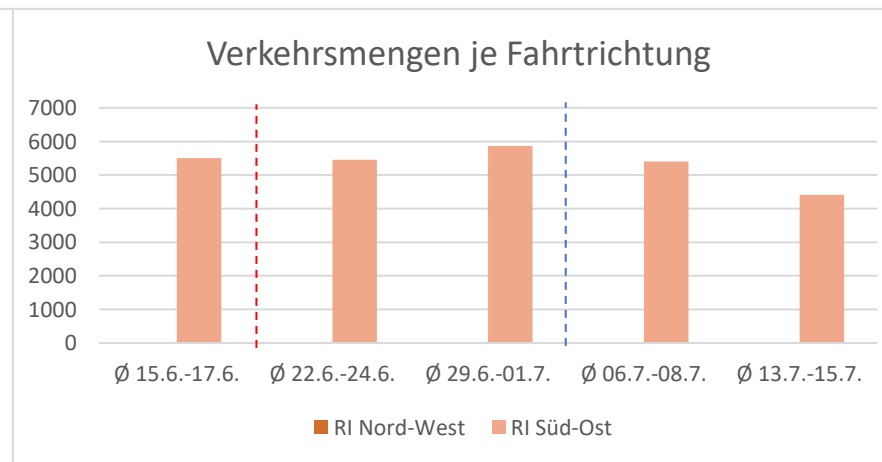
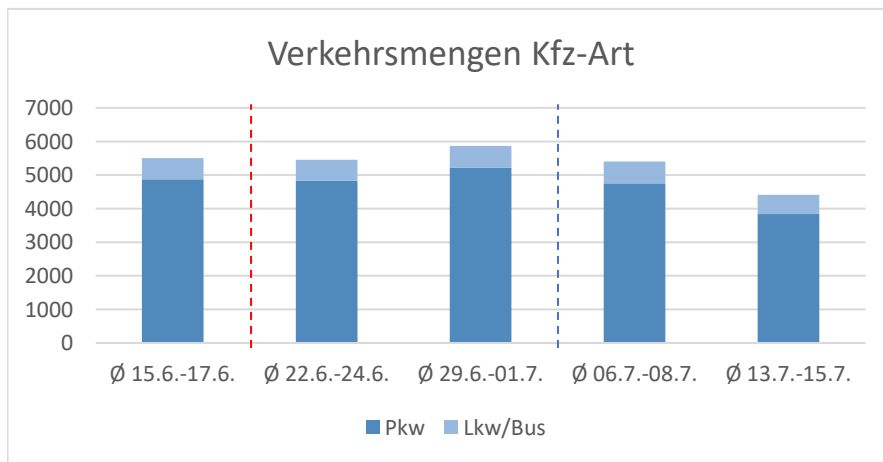
### Auswertung Dauerzählstelle Pontstraße (in Richtung Ponttor) (5)

Zeitraum		Richtung Nord-West [Kfz/24 h]			Richtung Süd-Ost [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	[Kfz/h]
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	4805	1504		-	-		4805	1504		476
		6309			-	0			6309		
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	5457	2528		-	-		5457	2528		628
		7985			27%	0			7985		
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	5715	3391		-	-		5715	3391		601
		9106			44%	0			9106		
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	5033	1627		-	-		5033	1627		553
		6660			6%	0			6660		
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	4384	2218		-	-		4384	2218		570
		6602			5%	0			6602		



### Auswertung Dauerzählstelle Wüllnerstraße (in Richtung Templergraben) (6)

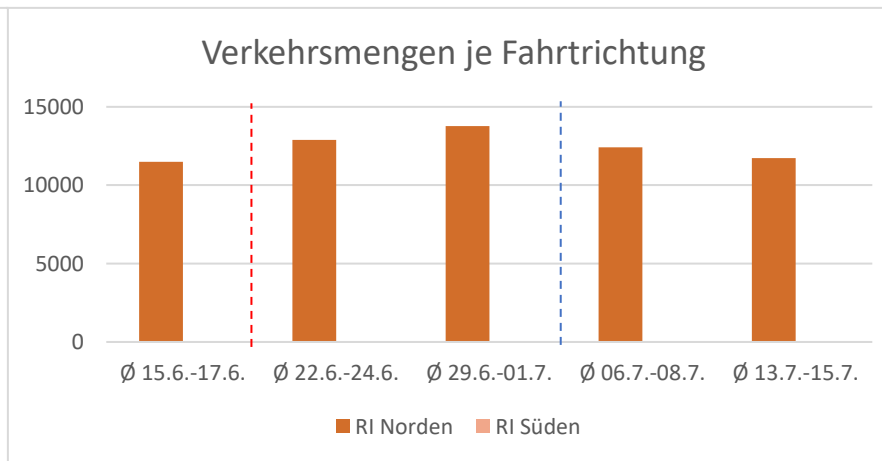
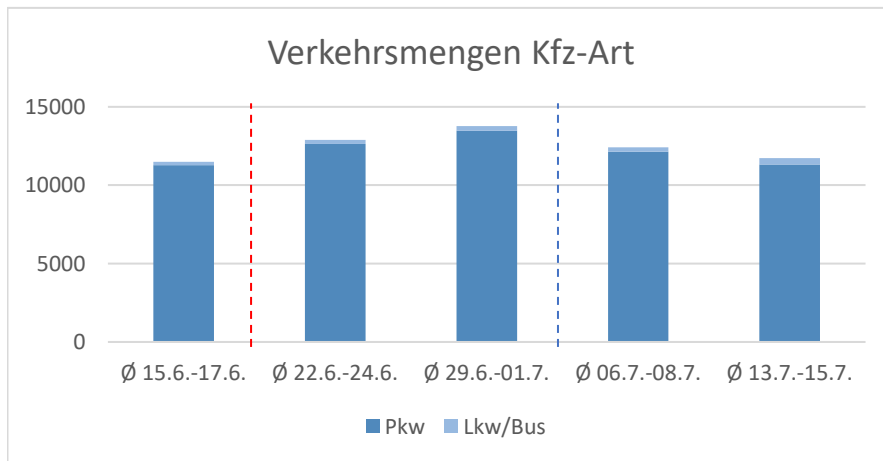
Zeitraum		Richtung Nord-West [Kfz/24 h]			Richtung Süd-Ost [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	-	-		4877	627		4877	627		436
		0	-		5504	-		5504	-		(07:00 - 08:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	-	-		4828	630		4828	630		414
		0	-		5458	-1%		5458	-1%		(17:00 - 18:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	-	-		5212	649		5212	649		529
		0	-		5861	6%		5861	6%		(17:00 - 18:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	-	-		4752	652		4752	652		432
		0	-		5404	-2%		5404	-2%		(18:00 - 19:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	-	-		3834	576		3834	576		354
		0	-		4410	-20%		4410	-20%		(17:00 - 18:00)





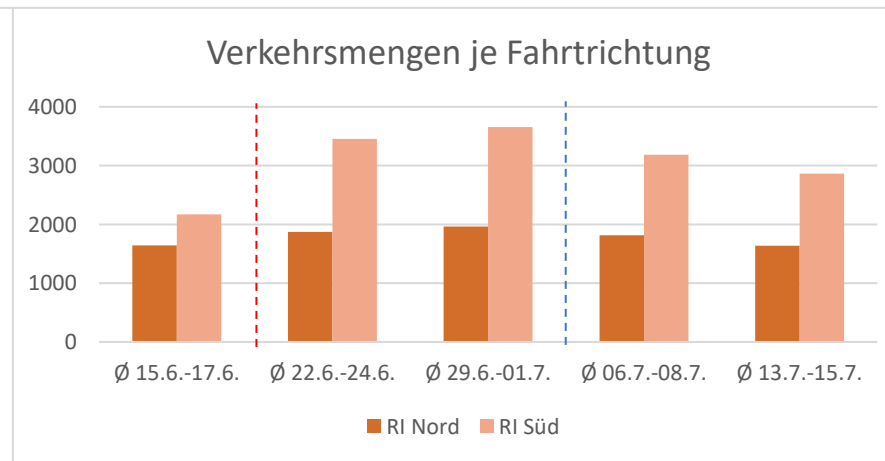
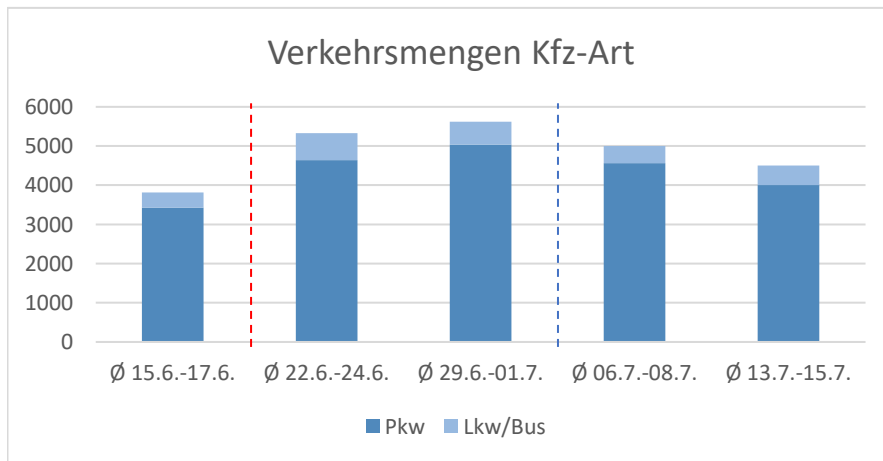
### Auswertung Dauerzählstelle Junkerstraße (in Richtung Turmstraße) (7)

Zeitraum		Richtung Norden [Kfz/24 h]			Richtung Süden [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	11276	226		-	-		11276	226		917
		11502			-	0			11502		
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	12626	273		-	-		12626	273		993
		12899			12%	0			12899		
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	13462	306		-	-		13462	306		1196
		13768			20%	0			13768		
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	12138	273		-	-		12138	273		1026
		12411			8%	0			12411		
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	11311	415		-	-		11311	415		915
		11726			2%	0			11726		



## Auswertung Dauerzählstelle Eilfschornsteinstraße (8)

Zeitraum		Richtung Nord [Kfz/24 h]			Richtung Süd [Kfz/24 h]			SUMME [Kfz/24 h]			Spitzenstunde [Kfz/h]
		Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	Pkw	Lkw/Bus	+/- [%]	
Woche vor Sperrung	Ø 15.6.-17.6.	1488	156		1944	226		3432	382		335
		1644		-	2170		-	3814		-	(07:00 - 08:00)
1. Woche nach Sperrung	Ø 22.6.-24.6.	1616	259		3024	432		4640	691		416
		1875		14%	3456		59%	5331		40%	(07:00 - 08:00)
2. Woche nach Sperrung	Ø 29.6.-01.7.	1743	221		3292	366		5035	587		500
		1964		19%	3658		69%	5622		47%	(17:00 - 18:00)
1. Woche Schulferien	Ø 06.7.-08.7.	1624	191		2935	249		4559	440		414
		1815		10%	3184		47%	4999		31%	(16:00 - 17:00)
2. Woche Schulferien	Ø 13.7.-15.7.	1441	197		2566	297		4007	494		372
		1638		0%	2863		32%	4501		18%	(16:00 - 17:00)



## Stellungnahme

16. Juli 2021

# U.U.M., VCD und ADFC plädieren für das Ausprobieren einer weitergehenden Verkehrsführung am Reallabor Templergraben, wie schon im ursprünglichen Antrag vorgeschlagen

## So sollen die Ausweichverkehre auf die Jakobstraße reduziert werden

Wir sind sehr zufrieden mit dem Start des Reallabors Templergrabens. Trotz der Missachtung der Durchfahrtsbeschränkung durch einige Autos ist ein neuer Stadtraum entstanden, der zum Verweilen einlädt.

Allerdings zeigen Beobachtungen und Rückmeldungen, dass sich große Teile des Autoverkehrs auf das Viertel am Annuntiatenbach sowie die Jakobstraße verlagern. Daher fordern wir, dass eine weitergehende Verkehrsführung ausprobiert wird, die eine Verlagerung der Verkehre auf unsensiblere Bereiche auf dem Alleenring vorsieht. Hierzu soll eine weiterer modaler Filter am Annuntiatenbach eingerichtet werden.

Diese Art der Verkehrsführung haben wir – Uni.Urban.Mobil., VCD und ADFC – in unserem Bürgerantrag vom 1. Juni 2020 und der entsprechenden Petition zum Templergraben gefordert:

„Wir beantragen eine effektive Unterbindung der Schleichverkehre auf dem Templergraben zwischen Schinkelstraße und Wüllnerstraße durch eine Netzdurchtrennung für den motorisierten Individualverkehr auf diesem Abschnitt, sowie die *Ergreifung von wirksamen Maßnahmen gegen eventuelle Ausweichverkehre auf dem Annuntiatenbach und auf der Jakobstraße.*“