

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/125/2017

Aktueller Bearbeitungsstand Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	27.06.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	27.06.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlass

Am 5. April 2017 hat die mittlerweile 13. Sitzung des projektbegleitenden Forums Verkehrsentwicklungsplan stattgefunden. Aufgrund der bereits mehrjährigen Laufzeit des Projektes wurde in deren Rahmen ein Überblick über den aktuellen Arbeitsstand mit Blick auf die bereits bearbeiteten Meilensteine vorgestellt. In der Betrachtung standen hierbei die Fragen nach den bisher erreichten Zielen sowie das weitere Vorgehen zum Projektabschluss mit Zusammenfassung der einzelnen Meilensteine in Form eines Schlussberichtes.

Aus diesem Anlass soll der Ausschuss im Folgenden ebenfalls über den aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes informiert werden. Die bereits erfolgten Arbeiten im Meilenstein F 1 (MIV und Ruhender Verkehr) sollen hierbei vertieft betrachtet werden. Weiterhin werden die Analyseergebnisse der Parkraumerhebung in der Innenstadt sowie die Vorgehensweise zur Erarbeitung eines Hauptverkehrsstraßennetzes erster und zweiter Ordnung vorgestellt.

Zwischenbilanz VEP

Der sog. Meilensteinplan für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen wurde im Jahr 2011 vom UVPa beschlossen (613/058/2011). Die Bearbeitung folgender Meilensteine wurde seitdem durchgeführt:

- Meilenstein A – StUB-Schiennetz (abgeschlossen)
- Meilenstein B – StUB-regional optimiertes Busnetz (abgeschlossen)
Anmerkung zu den Meilensteinen A und B: Die Bearbeitung der beiden Meilensteine kann im Rahmen des VEP als abgeschlossen betrachtet werden. Mit der Gründung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn im Jahr 2016 finden von dieser Stelle aus die vertiefenden Planungen und Konkretisierungen für die Umsetzung des Projektes statt.
- Meilenstein C – Verkehrsmodell Erlangen: die Erstellung ist abgeschlossen. Das Verkehrsmodell dient in der Projektbearbeitung laufend als Werkzeug zur Überprüfung von Auswirkungen möglicher verkehrlichen Maßnahmen. Um bei der Prognoserechnung nachvollziehbare Ergebnisse zu erzielen, werden strukturelle sowie infrastrukturelle Veränderungen gegebenenfalls eingepflegt.
- Meilenstein D – ÖPNV-Konzept (Beschluss zum Planfall 1 erfolgte im September 2015 (613/061/2015)): Erste Umsetzungen im städtischen Liniennetz sind im Zuge des Fahrplanwechsels 2015/2016 mit den neuen Direktverbindungen der Linien 20 und 30 (Nürnberg – Uni-

versität Südgelände bzw. Erlangen – Nürnberg Flughafen) und der Einführung der Tangentiallinie 280 sowie der Linie 290 zur verbesserten Erschließung des Stadtteils Bruck erfolgt. Der Schlussbericht zu diesem Meilenstein ist weitgehend abgeschlossen. Die entsprechende Kurzfassung befindet sich aktuell in der finalen Abstimmung.

- Meilenstein E – Nahverkehrsplan (Beschluss als Grundlage für die weiteren ÖPNV-Planungen und zur Vorbereitung der Direktvergabe an die ESTW erfolgte im Februar 2017 (613/113/2017))
- Meilenstein F 1 – MIV und Ruhender Verkehr (in Bearbeitung)
- Meilenstein F 2 – Rad- und Fußverkehr (Vergabe der Bearbeitungsleistungen im April 2017, Beginn der Bearbeitung im unmittelbaren Anschluss, Vorarbeiten wie z. B. die Bestandserfassung des Radwegenetzes liegen bereits vor)

Ein wichtiges Kriterium bei der Erstellung der Zwischenbilanz des Verkehrsentwicklungsplanes und der Evaluierung der Maßnahmen stellt der Abgleich mit den im Rahmen des Projektes definierten und vom UVPA im Juli 2014 beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Zielekorridors dar (vgl. 613/189/2014 und Anlage 1). Bei Betrachtung der Meilensteine D und E (ÖPNV-Konzept und Nahverkehrsplan) kann beispielhaft die Berücksichtigung folgender wesentlicher Ziele genannt werden:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger.
- Umsteigefreie Verbindungen aus der Region zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungsstandorten.
- Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen mittels Netzerweiterung, Anschlusssicherung und kürzere Taktzeiten.
- Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr.
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes zu den Kern- und Randzeiten großer Arbeitgeber und von Bildungseinrichtungen.
- Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Verkehrsmitteln sowie Informationsmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte und sinnesbehinderte Menschen und Migranten.

Bearbeitungsstand Meilenstein F1 – MIV und Ruhender Verkehr

Die Projektbearbeitung im Meilenstein F1 läuft seit Ende 2015. Die Analysephase bei den einzelnen Arbeitspaketen ist weitestgehend abgeschlossen. Die entsprechenden Ergebnisse wurden jeweils im Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt und diskutiert. Die einzelnen Themen sollen nachfolgend mit den jeweils wesentlichen Erkenntnissen vorgestellt werden:

Mobilitätsmanagement

Mit dem generellen Ziel einer besseren und verträglicheren Abwicklung des Verkehrs z. B. durch Reduzierung von Pkw-Alleinfahrten oder der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund mit Maßnahmen der Kommunikation durch Information, Beratung, Motivation, Bildung und Erziehung im Mobilitätsbereich ist das Mobilitätsmanagement im Verkehrsentwicklungsplan verankert. Es wird unterschieden in allgemeines, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Beim schulischen Mobilitätsmanagement wurde von der Verwaltung bereits ein Modellprojekt im Schulzentrum West initiiert. Grundlage hierfür bildet eine repräsentative Bürgerbefragung zur Schülermobilität, deren Ergebnisse in den betroffenen Fachausschüssen im dritten Quartal vorgestellt werden. Im Rahmen des Modellprojektes werden auf dieser Grundlage konkrete Maßnahmen für das schulische Mobilitätsmanagement erarbeitet.

Weiterhin wird die Stadt Erlangen als Arbeitgeber ein betriebliches Mobilitätsmanagement etablieren. Ein entsprechender verwaltungsinterner Projektauftrag liegt bereits vor und parallel dazu wird die Einführung eines Jobtickets (VGN FirmenAbo) vorbereitet. Wie im HFFA am 24. Mai 2017 beschlossen, wird die Werbephase für das VGN-FirmenAbo im Herbst 2017 starten (vgl. 113/035/2017). Werden im Rahmen der Werbeaktion 20% Neukunden im Verhältnis zur Anzahl an Zeitkartenkunden vor Vertragsbeginn gefunden, wird der Vertrag zum VGN-FirmenAbo abgeschlossen. Weitere Maßnahmen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement werden derzeit von der Verwaltung erarbeitet und sollen im Laufe des Jahres eingeführt werden.

Ziel hierbei ist es unter anderem, Arbeitswege der Mitarbeiter der Stadtverwaltung umweltverträglich und effizienter zu gestalten. Damit sind nicht nur Kosten- und Zeitersparnisse sowie positive Gesundheitseffekte für die Beschäftigten und das Unternehmen zu erwarten, sondern auch eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit. Außerdem soll mit dem Projekt ein Anreiz für weitere Unternehmen in der Stadt zum Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements gesetzt werden. Zuletzt sollen die Ergebnisse auf ein stadtweites Mobilitätsmanagement übertragen werden, bei dem z. B. die Einführung einer Neubürgerinformation und von Studierenden zu den Verkehrsangeboten in der Stadt angestrebt wird. Bezüglich weiterer Inhalte und Informationen zum Mobilitätsmanagement wird auf den Fachvortrag des beauftragten Gutachters im UVPA am 16.5.2017 verwiesen (vgl. 613/119/2017).

Kategorisierung Straßennetz

Basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden die Netzelemente im Erlanger Straßennetz im Hinblick auf deren Verbindungsfunktion untersucht. Grundlage hierfür bildete eine Einstufung innerstädtischer Raumeinheiten in unterschiedliche Zentralitäten mit der jeweiligen Bedeutung für das Umfeld (überregional, regional, stadtweit, Ortszentrum, Wohnstandort). Aufgrund vieler innerstädtischer Standorte mit überregionaler Zentralität ergab sich für mehrere Straßen eine hohe Verbindungsfunktionsstufe mit einer entsprechenden Qualität für den Straßenquerschnitt, der in der Praxis weder wünschenswert noch umsetzbar erscheint.

Vor diesem Hintergrund wurde die eingangs angewandte Systematik überarbeitet und vereinfacht. Damit ist ein Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung entstanden, das im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt wurde. Als Ziele bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurde die Bündelung des Verkehrs in Bereichen mit einer möglichst geringen Wohn-dichte mit der Vermeidung von Parallelachsen angesetzt. Damit soll die Verträglichkeit im Straßennetz gewährleistet werden und ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz entstehen, das wichtige Verbindungsfunktionen sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch überörtlich wahrnimmt (vgl. Anlage 2).

Hinweis: Das Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung ist zum aktuellen Stand als Diskussionsgrundlage zu verstehen. Insbesondere im Innenstadtbereich werden die Verkehrsfunktionen einzelner Straßen aufgrund von sich überlagernden, gegenläufigen Interessen unterschiedlich bewertet (v. a. Neue Straße und Henkestraße). Aus diesem Grund wurden von der Verwaltung die eingegangenen Vorschläge zur Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße auf deren Wirksamkeit überprüft. Hieraus sind Konzeptbausteine entstanden, die effiziente und zielführende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den vorgenannten Straßen enthalten (vgl. 613/124/2017).

Ruhender Verkehr und Lieferverkehr

Die Untersuchungen zum Ruhenden Verkehr und Lieferverkehr mit Fokus auf den Innenstadtbereich sind in der Bearbeitung des Meilensteins F1 am weitesten vorangeschritten. Erste Ergebnisse wurden in der 11. und 12. Sitzung des Forums VEP vorgestellt. Die wesentlichen Erkenntnisse, die auf einer umfangreichen Parkraumanalyse sowie zahlreichen Verkehrsbeobachtungen basieren, werden nachfolgend aufgeführt. Für weitergehende Informationen wird auf die Dokumentationen und Präsentationen der Sitzungen des Forums VEP unter www.vep-erlangen.de verwiesen:

Parkraumanalyse

Bestandteil der Parkraumanalyse ist eine Kennzeichenerfassung im Innenstadtbereich, die im April 2016 an einem Dienstag sowie einem Samstag außerhalb der Schul- und Semesterferien durchgeführt wurde. Hierzu wurden im Untersuchungsgebiet, welches in seiner Ausdehnung mit den aktuell geltenden Tarifzonen 1 und 2 übereinstimmt, alle im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Um die Entwicklung des Parkdrucks im Tagesverlauf beurteilen zu können, wurde die Erhebung zu sieben Uhrzeiten zwischen 05:30 und 21:30 Uhr durchgeführt. Für die Erfassung am Samstag wurden drei Erhebungszeiten, nämlich 10:00, 12:00 und 14:00 Uhr festgelegt. Da nicht nur die absolute Parkraumauslastung je Straßenabschnitt, sondern auch die Parkdauer und das Parkverhalten einzelner Fahrzeuge für die Parkraumanalyse von Interesse ist, wurden die Kennzeichen aller im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Daraus lässt sich beispielsweise ableiten, wie hoch der Anteil an Kurz-, Lang- oder Dauerparkern in einem bestimmten Bereich je nach Tageszeit ist bzw. welche Personengruppen (Bewohner, Kunden des Einzelhandels etc.)

den vorhandenen Parkraum in einem Gebiet zu welchen Tageszeiten nutzen.

Analyseergebnisse

- Die Abläufe im Lieferverkehr stellen insbesondere im Innenstadtbereich durch die häufigen Halte- und Parkvorgänge in Halteverbotsbereichen eine umfangreiche Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes sowie eine Verkehrsgefährdung dar. Der Busverkehr ist von diesen Beeinträchtigungen in besonderem Ausmaß mit teils erheblichen Fahrtzeitverlängerungen betroffen.
- Die Verkehrsverstöße im Innenstadtbereich (z. B. widerrechtliche Durchfahrten des Bahnhofsvorplatzes und der Fußgängerzone durch private Kfz) nehmen ein immer stärkeres Ausmaß an. Als ebenso gravierend werden die zahlreichen widerrechtlichen Parkvorgänge auf Geh- und Radwegen, in Fußgängerbereichen sowie in Haltverbotszonen eingeschätzt.
- Die maximale Auslastung des Parkraumes in der Innenstadt liegt in der Gesamtbetrachtung bei 80 %, es sind daher immer freie Stellplätze verfügbar, die Verteilung der Stellplätze ist jedoch sehr heterogen. Damit einher geht eine deutliche räumliche Differenzierung beim Parkdruck und der Parkraumauslastung in den Teilbereichen der Innenstadt. Ein Defizit im Stellplatzangebot besteht in der nördlichen und östlichen Innenstadt, also insbesondere im direkten Umfeld des Universitätsklinikums, was einen erhöhten Parkdruck und erhöhten Parksuchverkehr in diesem Umfeld zur Folge hat.
- In den Parkhäusern im südlichen und westlichen Innenstadtbereich (PH Sedanstraße, PH Neuer Markt, PH Henkestraße) bestehen hohe Kapazitäten an freien Stellplätzen. Als problematisch zeigt sich, dass die Parktarife in diesen Parkhäusern höher sind als bei den günstigen Oberflächenstellplätzen im öffentlichen Raum. Nahezu voll ausgelastet sind dagegen das Parkhaus der Arcaden sowie der Großparkplatz.
- Die Einzugsgebiete der Parkhäuser mit freien Kapazitäten (300 - 500 m) decken den südlichen und westlichen Bereich der Innenstadt sehr gut ab, der Norden und Osten der Innenstadt ist dagegen schlecht abgedeckt. Dies führt in diesen Bereichen zu einem erhöhten Parkdruck im Straßenraum mit teilweise häufigem Falschparken.
- Der Großparkplatz nimmt eine wichtige Funktion als Auffangparkplatz ein. Aufgrund der ganz-tägig hohen Auslastung durch Dauerparker ist dessen Funktion für Kurzzeitparker (z.B. Kunden des Einzelhandels, Besucher des Klinikums etc.) jedoch nur eingeschränkt nutzbar.
- Ein wesentlicher Teil der Oberflächenstellplätze ist verbunden mit Aufparkregelungen auf Gehwegen. In vielen der Straßenabschnitte mit dieser Regelung unterschreitet die Restbreite des Gehweges die rechtlich vorgegebenen Mindestmaße deutlich. Ein Begegnen von Fußgängern oder Befahren mit Kinderwägen oder Rollstühlen ist damit häufig nicht möglich. Durch die Aufparkregelungen auf Gehwegen ergibt sich damit eine deutliche Benachteiligung des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt, was einen Widerspruch zu den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes mit einer Gleichberechtigung aller Verkehrsarten darstellt. Eine detaillierte Sachverhaltsdarstellung zum Aufparken auf Gehwegen im Innenstadtbereich mit Auflistung der betroffenen Abschnitte ist der Mitteilung zur Kenntnis 613/118/2017 zu entnehmen.

Die vorangehende Sachverhaltsdarstellung zum aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes mit Fokus auf die Themenfelder Mobilitätsmanagement, Straßennetz und Ruhen-der Verkehr dient der Kenntnisnahme. In Bezug auf das weitere Vorgehen zur Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes und des Vorrangnetzes wird auf die Beschlussvorlagen 613/124/2017 und 613/128/2017 verwiesen.

Anlagen:

Anlage 1: Zielekorridor des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen mit Haupt- und Teilzielen (Stand 23.07.16)

Anlage 2: Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung mit Erläuterung

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang