Im 13. Forum VEP soll die Herleitung eines Vorschlages für das zukünftige Vorrangstraßennetz des MIV im Stadtgebiet von Erlangen erläutert werden.

1. Anlass und Hintergrund:

Die Ihnen mit dieser E-Mail bereitgestellten Unterlagen sollen Ihnen einen Einblick in die Herleitung des Vorschlages für das Vorrangstraßennetz 2030 (Hauptverkehrsstraßennetz) als Diskussionsgrundlage für das 13. Forum VEP geben. Hierfür finden Sie anbei drei Pläne:

1. Vorrangstraßennetz der Stadt Erlangen in der Bestandssituation (2015)
2. Vorrangstraßennetz der Stadt Erlangen in der Prognosesituation (2030)
3. Änderungen Vorrangnetz der Stadt Erlangen (2015 nach 2030)

Das Vorrangstraßennetz soll unter Berücksichtigung des im VEP-Prozess definierten Zielekorridors alle verkehrlich maßgeblichen Straßen beinhalten. Auf diesen Vorrangstraßen soll der motorisierte Verkehr weitgehend gebündelt werden. Diese Bündelung soll andere Straßen und damit auch Quartiere von Verkehr entlasten und damit Anwohner vor Verkehrsbelastungen schützen.

Das Ihnen vorliegende Vorrangstraßennetz ist als erster Entwurf bzw. Vorschlag der Gutachter in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung zu sehen. Wir wollen das anstehende Forum nutzen, um Ihre Anmerkungen und Anregungen aufzunehmen. Auf dieser Basis sollen dann die Überlegungen weiter konkretisiert werden.

2. Erläuterung

Wie kommt so ein Vorschlag für Vorrangstraßen methodisch zustande?

Hier sind zwei Faktoren von Bedeutung, die miteinander kombiniert werden:

1. Welche Funktion hat eine Straße im Netzzusammenhang, also was für eine Verbindungsfunktion hat sie zwischen verschiedenen Teilen der Stadt und ggf. dem Umland?

2. Wie viele Kfz fahren auf der Straße und wie viele Kfz werden zukünftig die Straße nutzen (Belastungsverhältnisse)? Da es aber nicht nur Kraftfahrzeuge auf einer Straße gibt, sondern auch Rad- und Fußverkehr und ÖPNV sowie angrenzende Nutzungen (Wohnen, Handel, Gastronomie etc.), kommt es häufig zu Konkurrenzen und Konflikten. Darauf muss ein besonderes Augenmerk im Prozess der Ableitung eines Vorrangstraßennetzes gelegt werden. Auf diesen Streckenabschnitten steht die Zielsetzung einer verträglichen Abwicklung des notwendigen Verkehrsaufkommens im Vordergrund. Zudem bedarf es besonderer Überlegungen zu den Streckenabschnitten, die kein Teil des Vorrangstraßennetzes sind, aber faktisch von sehr vielen Kraftfahrern genutzt werden. Im Kontext mit diesen Streckenabschnitten wird die Zielsetzung „Beschränkung des Verkehrsaufkommen auf das funktional erforderliche Maß“ verfolgt.

Plan Nr.1 stellt das derzeitige Hauptverkehrsstraßennetz (Bestandsnetz 2015) dar. Dieses basiert auf den Grundlagen des VEP 1995 und ist maßgeblich beeinflusst durch strukturelle Entwicklungen in Erlangen und seinem Umland.

Für das Vorrangstraßennetz im Prognosejahr 2030 (Plan Nr. 2) werden in Erlangen und im näheren Umland als wesentliche Änderungen im Straßennetz der Neubau der Ortsumfahrung Eltersdorf, Niederndorf-Neuses sowie der Ausbau der A3 berücksichtigt.

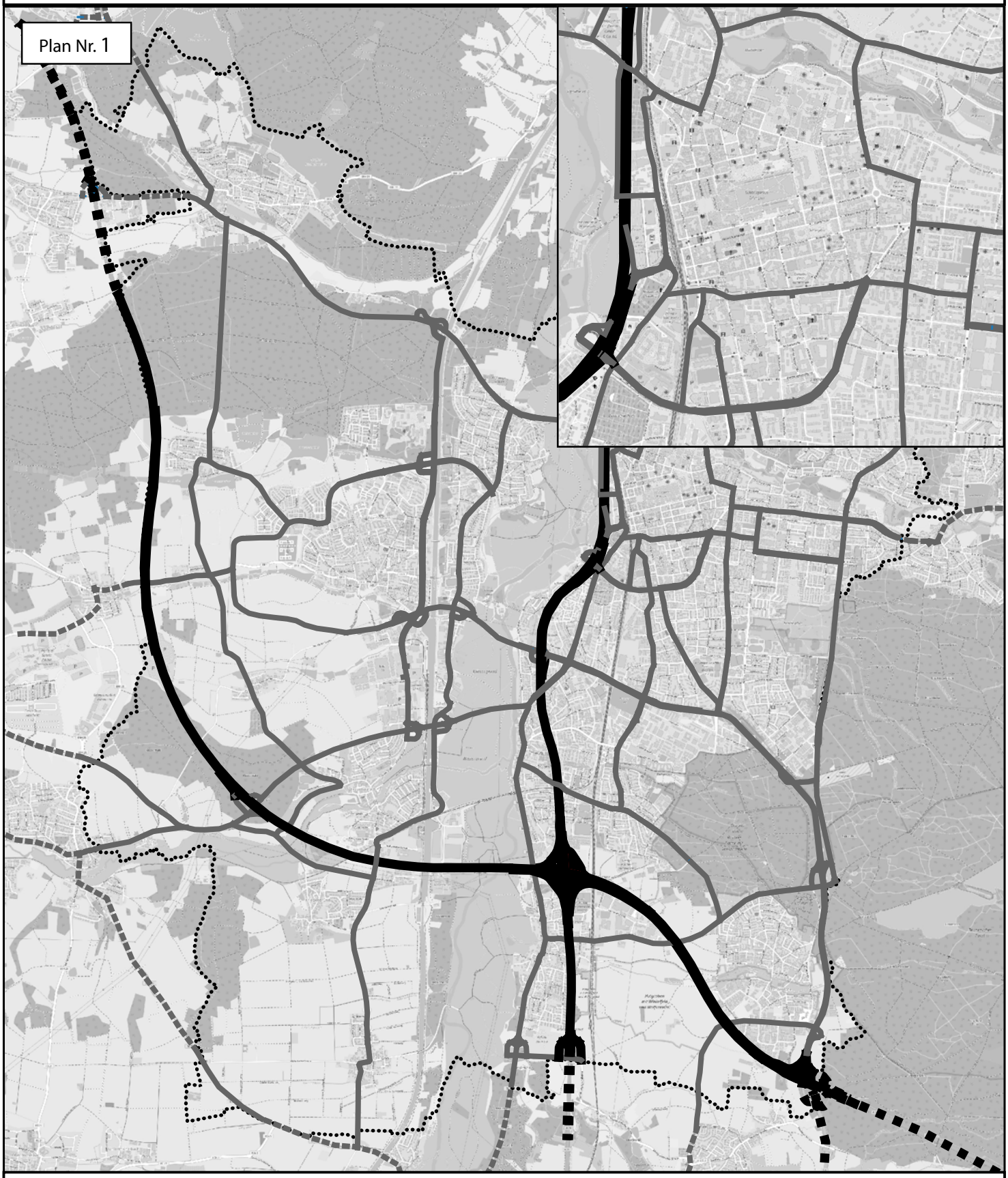
Basierend auf weiterführenden Überlegungen zur Gestaltung des Vorrangstraßennetzes erscheint eine zukünftige Unterscheidung in zwei Kategorien innerhalb der Hauptverkehrsstraßen als zielführend. Auf den Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung ist eine bewusste Bündelung des Verkehrs vorgesehen. Ein entsprechender Ausbaustandard im Falle eines Straßenneubaus sowie die Routenführung zu Zielen in Erlangen und außerhalb des Stadtgebiets sind mit diesem eher als strategischem Netz dienenden Vorzugsnetz verbunden. Bei Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung handelt es sich um Straßen, die aufgrund ihrer Lage und Verkehrsbedeutung im Netz als notwendige Hauptverkehrsstraßen angesehen werden, aber nicht die gleiche Bündelungsfunktion wie die Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung erhalten sollen.

Im Vorschlag des Vorrangstraßennetzes 2030 wird im Bereich der Innenstadt die bereits real bestehende Funktion der Verbindungsachse „Neue Straße“ als kaum veränderbar akzeptiert und daher als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung zugrunde gelegt. Trotzdem sind (noch detailliert zu entwickelnde) Ergänzungsmaßnahmen vorgesehen, um den derzeit zu ca. 50 % bestehenden Durchgangsverkehr auf andere Straßen zu verlagern. Insbesondere wird derzeit noch untersucht, ob der Verkehr zwischen Markuskirche und A 73 stärker über die Kurt-Schumacher-Straße geleitet werden kann. Des Weiteren wird aufgrund des angenommenen Baus der Ortsumfahrung Eltersdorf die Eltersdorfer Straße und Fürther Straße aus dem Hauptverkehrsstraßennetz herausgenommen, um eine verkehrliche Entlastung Eltersdorfs zu fördern. Neu in das Hauptverkehrsstraßennetz wird dagegen die Felix-Klein Straße als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung aufgenommen. Da diese bereite heute eine höhere Verkehrsbelastung als die Tennenloher / Äußere Tennenloher Straße aufweist und durch den Bau des Siemens Campus zukünftig an Bedeutung gewinnen wird, ist vorgesehen, dass diese die Tennenloher / Äußere Tennenloher Straße im zukünftigen Vorrangstraßennetz ersetzt. Im Erlanger Westen soll der Verkehr gezielt über Am Europakanal geführt werden und die Schallershofer Straße zukünftig nur noch als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung fungieren.

In der Vergleichsdarstellung (Plan Nr. 3) sind die Änderungen zwischen dem heutigen Netz (2015) und dem Vorschlag für das Vorrangnetz im Prognosejahr 2030 dargestellt. Hervorgehoben sind Streckenzüge, die zukünftig kein Teil des Hauptverkehrsstraßennetz sein werden (orange) und Straßenzüge die zukünftig in das Hauptverkehrsstraßennetz aufgenommen werden sollen (grün).

Vorrangnetz der Stadt Erlangen in der Bestandssituation (2015)

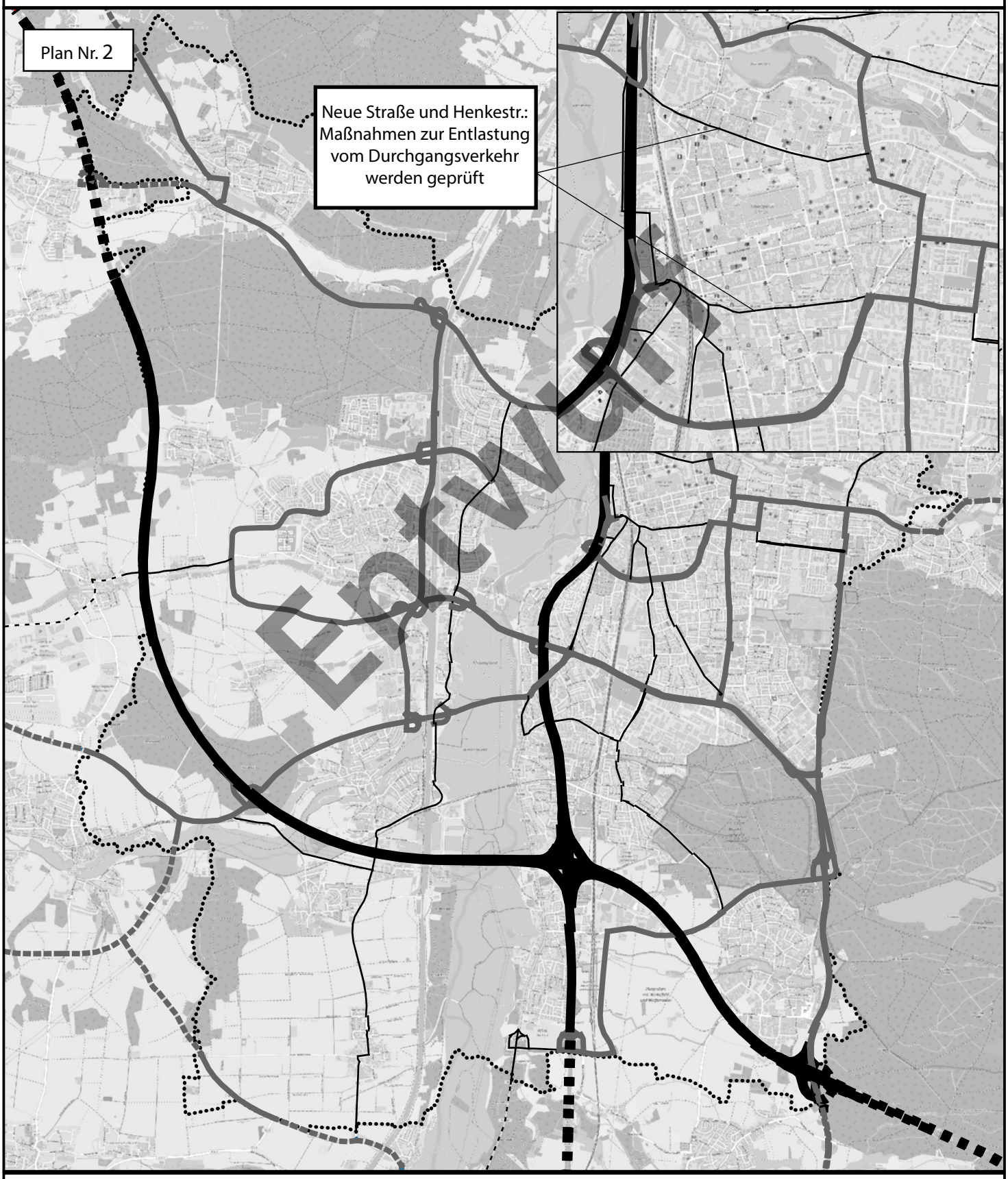
Plan Nr. 1



- Hauptverkehrsstraßen (im Stadtgebiet)
- Hauptverkehrsstraßen (außerhalb vom Stadtgebiet)
- Autobahn (im Stadtgebiet)
- Autobahn (außerhalb vom Stadtgebiet)

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

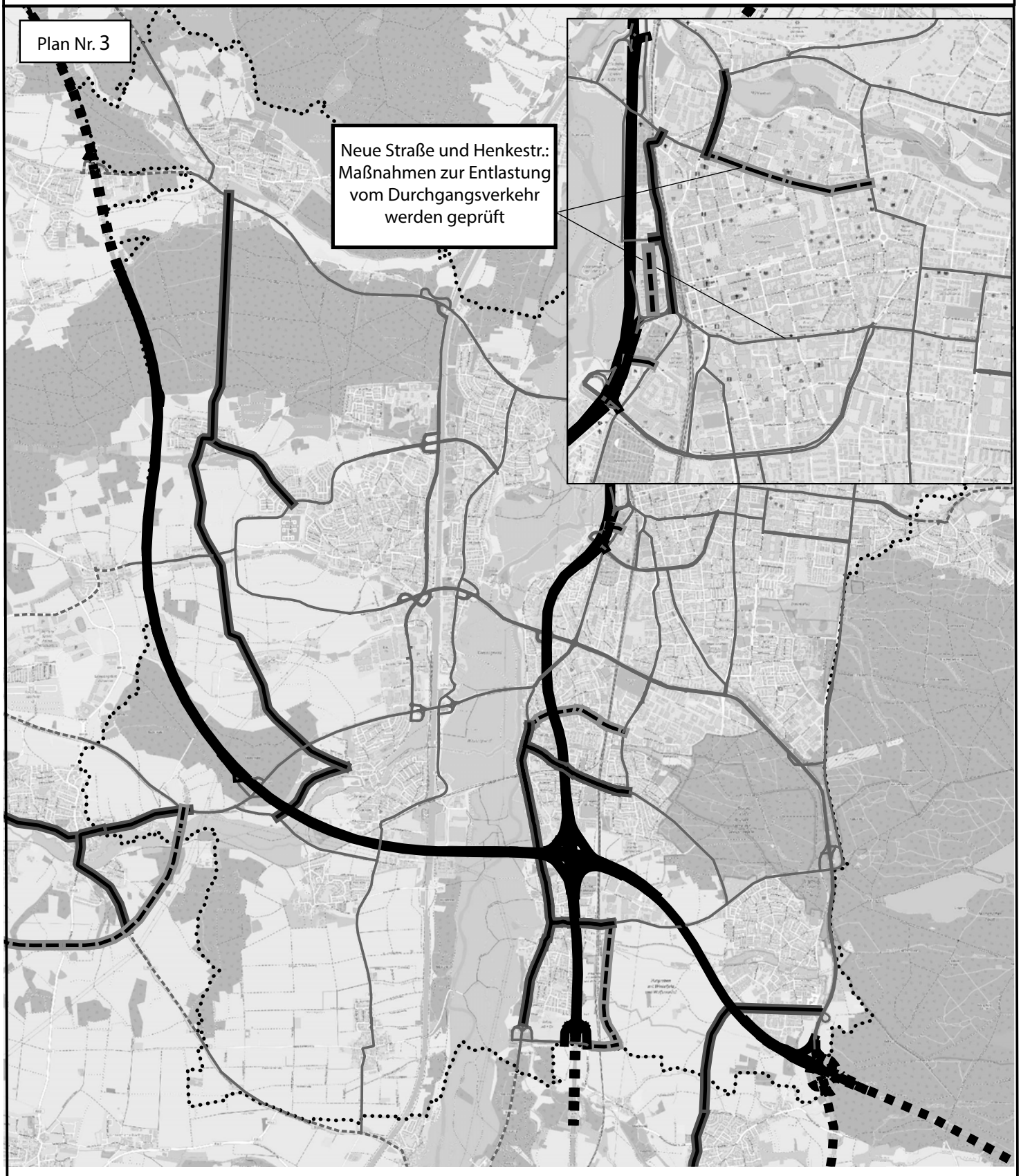
Vorrangnetz der Stadt Erlangen in der Prognosesituation (2030)



- Hauptverkehrsstraßen 1. Ordnung (im Stadtgebiet)
- Hauptverkehrsstraßen 1. Ordnung (außerhalb des Stadtgebietes)
- Hauptverkehrsstraßen 2. Ordnung (im Stadtgebiet)
- Hauptverkehrsstraßen 2. Ordnung (außerhalb des Stadtgebietes)
- Autobahn
- Autobahn (außerhalb des Stadtgebietes)

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Änderungen Vorrangnetz der Stadt Erlangen (2015 nach 2030)



- Hauptverkehrsstraßen (im Stadtgebiet)
- Hauptverkehrsstraßen (außerhalb vom Stadtgebiet)
- Autobahn (im Stadtgebiet)
- Autobahn (außerhalb vom Stadtgebiet)
- Entfall von Bestand 2015 zu Prognose 2030
- Ergänzung von Bestand 2015 zu Prognose 2030

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH