

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/201/2018/1

## Verkehrsentwicklungsplan Meilenstein F2 - Plannetze Fußverkehr und Qualitätsstandards

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.11.2018	Ö	Empfehlung	angenommen mit Änderungen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.11.2018	Ö	Beschluss	angenommen mit Änderungen

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

1. Die Plannetze für den Fußverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan gemäß Anlage 1 und 2 werden als Grundlage zum Ausbau und zur Erweiterung des städtischen Fußwegenetzes beschlossen.
2. Die Qualitätsstandards für Fußwege 1. und 2. Ordnung gemäß Anlage 3 werden den weiteren Planungen zum Fußverkehr zugrunde gelegt.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Erlangen ist die Förderung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität. Die Bearbeitung des Meilensteins F2 „Fuß- und Radverkehr“ wurde im Mai 2017 begonnen. Da für den Fußverkehr, im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten, bisher kaum Planungsgrundlagen vorliegen, soll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ein Konzept für die systematische und langfristige Förderung des Fußverkehrs in Erlangen erarbeitet werden. Dieses soll die Grundlagen für eine schrittweise Netzplanung für das gesamte Stadtgebiet schaffen, die Belange des Fußverkehrs anhand von Planungsstandards verdeutlichen und Vorschläge für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit beinhalten.

Der Fußverkehr spielt besonders auf Stadtteilebene eine wichtige Rolle. Neben der Sicherung einer Basismobilität und damit einer selbständigen Teilhabe am urbanen Leben tragen Fußgängerinnen und Fußgänger auch wesentlich zur Belebung öffentlicher Räume bei. Dabei steht nicht nur das schnelle Vorankommen von A nach B im Mittelpunkt, sondern auch das Begegnen und die Kommunikation im öffentlichen Raum sind wichtige Aspekte, die bei der Fußverkehrsplanung beachtet werden müssen.

Während die Förderung des Radverkehrs in Erlangen schon seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert genießt, ist der Fußverkehr als natürlichste Art der Fortbewegung und als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein der Akteure und der Öffentlichkeit noch nicht in gleichem Maße verankert. Der Verkehrsanteil des Fußverkehrs im Binnenverkehr ist mit 17 % noch vergleichsweise niedrig (der Bundesdurchschnitt beträgt 23 %) und bietet für Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt und den Stadtteilen, aber auch für stadtteilübergreifende Wege noch erhebliches Steigerungspotenzial.

Um den Fußverkehrsanteil in Erlangen zu steigern und ein eigenständiges Fortbewegen zu ermöglichen, ist es Ziel der Fußverkehrsplanung, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Die Umsetzung eines engmaschigen, sozial- und verkehrssicheren Netzes, das größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeiten bietet, ist hierfür die Grundlage.

Im ersten Schritt wurden daher von der Arbeitsgemeinschaft PGV Alrutz und plan & rat in intensiver Abstimmung mit der Öffentlichkeit, dem Forum VEP sowie der Verwaltung Fußverkehrsnetze für die Innenstadt und den Stadtteil Tennenlohe erarbeitet und Qualitätsstandards für die Netzelemente definiert (vgl. Anlage 1-3).

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Da eine Netzplanung für das gesamte Stadtgebiet im zeitlichen Rahmen des VEP nicht möglich ist, wurden zunächst die Innenstadt sowie der Stadtteil Tennenlohe exemplarisch ausgewählt und Plannetze für diese Gebiete erstellt. Die Innenstadt hat eine zentrale und gesamtstädtische Bedeutung für den Fußverkehr. Im Stadtteil Tennenlohe stehen hingegen vor allem alltägliche Wegebeziehungen im Vordergrund (z.B. Einkaufen, Schulweg, Sport- und Vereine etc.). Des Weiteren besteht die Herausforderung, die Wohnstandorte mit dem Gewerbe zu verknüpfen.

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz, großenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußverkehrsnetz entsprechend der Funktion seiner Netzelemente gegliedert. Neben Fußgängerfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, waren die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z.B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen, maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußverkehrsverbindungen.

Das Hauptfußverkehrsnetz gliedert sich in Fußwegeachsen 1. Ordnung (Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus) und Fußwege 2. Ordnung (Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsmöglichkeiten). Nachbarschaftswege (Fußwege 3. Ordnung) ergänzen das Netz.

Als Fußweg 1. Ordnung in der Innenstadt (vgl. Anlage 4) wurde zum Beispiel die Achse Friedrichstraße definiert. Die Achse führt vom neuen Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (inkl. Unterführung Innere Brucker Str. zur Friedrich-List-Str.) über die zentrale Fußgängerzone Nürnberger Str. / Hauptstraße, am Neustädter Kirchenplatz vorbei und bindet weiter über die Friedrichstraße die VHS-Standorte und Musikschule sowie zahlreiche Geschäfte an. Entlang des Bohlenplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Spielplatz führt die Verbindung auf der Luitpoldstraße als Geschäftsstraße weiter über die Kreuzung Gebbertstraße /Loewenichstraße und bindet die Stadtteile östlich der Innenstadt an.

Mit dem Umzug von Teilen der FAU in den Himbeerpalast sowie der Eröffnung des KuBiC wird auch die Nord-Süd-Achse vom Areal des Universitätsklinikums bis zur Werner-von-Siemens-Straße an Bedeutung gewinnen. Die Fußwegeverbindung erster Ordnung führt über die Krankenhausstraße, den Bohlenplatz, das KuBiC-Gelände und weiter über die Raumerstraße zum Langemarckplatz und der Fahr- und Sieboldstraße. Parallel dazu ist auch die Fahrstraße, als Fußweg erster Ordnung zu stärken.

Auch weitere wichtige West-Ost-Achsen wie die Verbindung vom Großparkplatz und Bahnhofsareal über die Kuttler- und Glockenstraße in die Altstadt und weiter über die Theater- und Loschgestraße zu den Uniklinikstandorten wurden als Fußwege erster Ordnung festgelegt.

Die Vorschläge der Netzkonzeption wurden auf der 15. und 17. Sitzung des Forums vorge-

stellt. Auch bei drei Stadtpaziergängen in der Innenstadt im Herbst 2017, die sich an unterschiedliche Nutzergruppen richteten sowie einem Stadtpaziergang in Tennenlohe (Okt. 2017) wurden Hinweise und Anregungen für die Fußverkehrsnetzplanung gesammelt (vgl. [www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/stadtpaziergaenge/](http://www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/stadtpaziergaenge/)).

Als zweiter Bestandteil des Konzeptes wurden Qualitätsstandards für die im Netz definierten Fußwege 1. und 2. Ordnung entwickelt. Grundlagen für die Definition der Qualitätsstandards sind die geltenden DIN-Normen sowie die Hinweise und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Für folgende Kriterien wurden entsprechende Qualitätsstandards festgelegt und verwaltungsintern abgestimmt:

- Wege- bzw. Linienführung
- Gehwegbreiten
- Gemeinsame Führung mit Radverkehr
- Hindernisse
- Oberflächenbeschaffenheit
- Gehwegparken
- Sicherheit
- Beleuchtung
- Barrierefreiheit
- Querungsanlagen ohne Lichtsignalanlagen
- Querungsanlagen mit Lichtsignalanlagen
- ÖPNV-Umfeld
- Aufenthaltsqualität
- Orientierung
- Reinigung / Winterdienst

Diese sollen die Belange des Fußverkehrs verdeutlichen und zukünftig den Fußverkehrsplanungen als Zielvorgabe zugrunde gelegt werden (vgl. Anlage 3). Sie dienen zudem als Grundlage für die Mängelerfassung auf den Hauptfußwegeachsen und sollen für die konkrete Planung Ansatzpunkte liefern, Mängel im Wegenetz zu erfassen und geeignete Maßnahmen bei Neu- und Umbaumaßnahmen umzusetzen. Basierend auf den im Fußverkehrsnetz definierten Achsen und der ermittelten Abweichungen von den Qualitätsstandards wird ein Handlungskonzept zur konkreten Verbesserung für den Fußverkehr (z.B. Abbau des Gehwegparkens auf Fußwegen erster Ordnung) erarbeitet.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die vorliegenden Plannetze für den Fußverkehr sowie die Qualitätsstandards bilden die Grundlage und Zielvorgabe für eine systematische Fußverkehrsförderung und Fußverkehrsnetzplanung für den Umsetzungszeitraum des VEPs bis 2030.

Mit erfolgtem Beschluss werden anhand dieser Planungsgrundlagen Mängel und Lücken im Wegenetz erfasst und ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Zudem finden die Qualitätsstandards für den Fußverkehr zukünftig Anwendung bei Um- und Neubauten.

Des Weiteren soll die Vorgehensweise zur Erstellung der Wegenetze sowie die Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung zu einem Leitfaden zusammengefasst werden, der als Arbeitsgrundlage zur weiteren Netzplanung in den übrigen Stadt- und Ortsteilen genutzt werden soll. Zur Umsetzung der im VEP beschlossenen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung soll ein begleitendes Gremium eingerichtet werden, das eine Abstimmung unterschiedlicher Interessenvertreter ermöglicht und den weiteren Planungsprozess begleitet.

Das abzuleitende Handlungskonzept für die Fußverkehrsförderung wird dem Ausschuss nach Abschluss vorgelegt.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden derzeit nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

- Anlage 1** Plannetz Fußverkehr Innenstadt  
**Anlage 2** Plannetz Fußverkehr Tennenlohe  
**Anlage 3** Qualitätsstandards Fußwege 1. und 2. Ordnung  
**Anlage 4** Beschreibung Fußwege 1. Ordnung Innenstadt und Herangehensweise  
Netzkonzeption

### III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 13.11.2018

#### Protokollvermerk:

Herr StR Zeus möchte eine Änderung zu Nr. 2 der Vorlage bezüglich des Aufparkens auf Gehwegen. Nr. 2 des Beschlusstextes möge um folgenden Satz ergänzt werden:

Beim Aufparken soll in jedem Einzelfall die Option bleiben, die Bestandsregelung nicht zu verändern. Jede evtl. Änderung der bestehenden Regelung soll im Ausschuss angezeigt und evtl. diskutiert werden.

Der Vorsitzende OBM Dr. Janik schlägt hierzu folgende Formulierung vor:

Im Falle von Rücknahmen von Aufparkmöglichkeiten aufgrund dieses Fußverkehrskonzeptes ist der Ausschuss zu beteiligen, mindestens rechtzeitig vorher zu informieren.

Mit dieser Formulierung besteht Einverständnis.

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Die Plannetze für den Fußverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan gemäß Anlage 1 und 2 werden als Grundlage zum Ausbau und zur Erweiterung des städtischen Fußwegenetzes beschlossen.
2. Die Qualitätsstandards für Fußwege 1. und 2. Ordnung gemäß Anlage 3 werden den weiteren Planungen zum Fußverkehr zugrunde gelegt. Im Falle von Rücknahmen von Aufparkmöglichkeiten aufgrund dieses Fußverkehrskonzeptes ist der Ausschuss zu beteiligen, mindestens rechtzeitig vorher zu informieren.

mit 10 gegen 4 Stimmen

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Grawert  
Schriftführer/in

**Protokollvermerk:**

Herr StR Zeus möchte eine Änderung zu Nr. 2 der Vorlage bezüglich des Aufparkens auf Gehwegen. Nr. 2 des Beschlusstextes möge um folgenden Satz ergänzt werden:  
Beim Aufparken soll in jedem Einzelfall die Option bleiben, die Bestandsregelung nicht zu verändern. Jede Evtl. Änderung der bestehenden Regelung soll im Ausschuss angezeigt und evtl. diskutiert werden

Der Vorsitzende OBM Dr. Janik schlägt hierzu folgende Formulierung vor:  
Im Falle von Rücknahmen von Aufparkmöglichkeiten aufgrund dieses Fußverkehrskonzeptes ist der Ausschuss zu beteiligen, mindestens rechtzeitig vorher zu informieren.  
Mit dieser Formulierung besteht Einverständnis.

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Plannetze für den Fußverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan gemäß Anlage 1 und 2 werden als Grundlage zum Ausbau und zur Erweiterung des städtischen Fußwegenetzes beschlossen.
2. Die Qualitätsstandards für Fußwege 1. und 2. Ordnung gemäß Anlage 3 werden den weiteren Planungen zum Fußverkehr zugrunde gelegt. Im Falle von Rücknahmen von Aufparkmöglichkeiten aufgrund dieses Fußverkehrskonzeptes ist der Ausschuss zu beteiligen, mindestens rechtzeitig vorher zu informieren.

mit 5 gegen 3 Stimmen

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Grawert  
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang