

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/009/2020

## Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.07.2020	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.07.2020	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Amt 31, Amt 66

## I. Antrag

Das städtische Vorrangnetz 2030 für den motorisierten Individualverkehr mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung gemäß Anlage 1 wird beschlossen.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde ein Vorrangnetz für den motorisierten Individualverkehr mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung erarbeitet und mit dem Forum Verkehrsentwicklungsplan abgestimmt. Ein erster Entwurf wurde dem UVPA mit Vorlage 613/124/2017 vorgelegt (vgl. Anlage 2). Zu dem Vorschlag der Verwaltung erging ein zustimmender Beschluss. Das Vorrangnetz wurde nun zum Abschluss des Verkehrsentwicklungsplanes nochmals überprüft und mit aktuellen Anforderungen (z. B. Klimanotstand) abgeglichen. Entstanden ist ein angepasstes Konzept für das städtische Vorrangstraßennetz gemäß Anlage 1. Die fachliche Vorgehensweise hierfür wird nachfolgend erläutert.

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

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

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

Für das Vorrangnetz im Prognosejahr 2030 werden in Erlangen und im näheren Umland als wesentliche Änderungen im übergeordneten Straßennetz der Neubau der Ortsumfahrungen Eitersdorf und Niederndorf-Neuses sowie der Ausbau der A3 berücksichtigt.

Auf Grundlage weiterführender 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 strategisches und übergeordnetes Netz dienenden Vorrangnetz 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 erfüllen sollen.

Basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 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, stadtwert, Ortszentrum, Wohnstandort). Aufgrund vieler innerstädtischer Standorte mit überregionaler Zentralität ergab sich für mehrere Straßen eine hohe Verbindungsfunktionsstufe mit einer entsprechenden Dimension des Straßenquerschnitts, der in der Praxis im innerstädtischen Bereich weder wünschenswert noch umsetzbar erscheint.

Vor diesem Hintergrund wurde die beschriebene Systematik gemäß den RIN überarbeitet und vereinfacht. Daraus ist ein Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen für den motorisierten Individualverkehr erster und zweiter Ordnung entstanden, das nun in überarbeiteter Fassung in Anlage 1 vorliegt. Als Ziel bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurde die Bündelung des Verkehrs in Bereichen mit einer möglichst geringen Wohndichte formuliert, wobei darauf geachtet wurde, dass Parallelachsen mit hoher Bedeutung vermieden werden. 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 übernimmt. Die städtebauliche Sensibilität entlang der jeweils betrachteten Achsen, z. B. im Hinblick auf eine dichte Wohnbebauung im unmittelbaren Umfeld, wurde bei der Beurteilung berücksichtigt. Ergebnis ist ein deutlich schlankeres und auf klar definierte Achsen erster und zweiter Ordnung konzentriertes Vorrangnetz, bei dem im Vergleich zum bestehenden Hauptverkehrsstraßennetz folgende Straßen(achsen) entfallen (vgl. Anlage 3):

- Michael-Kreiß-Straße zwischen Dechsendorf und Kosbach
- Achse Reitersbergstraße / Kieselbergstraße / Am Klosterholz / Karl-May-Straße
- Herzogenaauracher Straße / Achse Erlanger Straße
- Möhrendorfer Straße
- Henkestraße zwischen Werner-von Siemens-Straße und Güterbahnhofstraße
- Achse Eltersdorfer Straße / Fürther Straße bis Felix-Klein-Straße (optional)
- Achse Tennenloher Straße / Äußere Tennenloher Straße
- Bunsenstraße

Die Achse Eltersdorfer Straße / Fürther Straße bis Felix-Klein-Straße wird im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Eltersdorf zwar abgestuft, ist aber entsprechend des aktuell laufenden Planfeststellungsverfahrens weiterhin als Kreisstraße im klassifizierten Straßennetz enthalten. Im Rahmen des weiteren Genehmigungsverfahrens soll mit dem Staatsministerium geklärt werden, ob die Achse weiter zur Gemeindestraße abgestuft oder zumindest die Kreisstraße ER 3 über die OU Eltersdorf / Weinstraße geführt werden kann.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorgelegte Vorrangnetz erster und zweiter Ordnung stellt ein verkehrsplanerisches Perspektivnetz bis zum Jahr 2030 dar. Auf den nicht mehr im Vorrangnetz enthaltenen Achsen kann bei Bedarf mit geeigneten Maßnahmen der Verkehr reduziert werden, um dem jeweiligen städtebaulichen Umfeld besser gerecht zu werden und die Erlanger Bevölkerung von automobilbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen zu entlasten. Das Vorrangnetz ist nicht gleichzustellen mit dem innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz. Aus verkehrlichen oder verkehrsrechtlichen

Gründen oder Erwägungen zur Bevorrechtigung des ÖPNV bzw. des Rad- und Fußverkehrs können hierzu Abweichungen entstehen, d.h. auch nicht im Vorrangnetz der Stufe 1 und 2 enthaltene Straßen sind weiterhin Vorfahrtstraßen mit der gesetzlich vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit (derzeit 50 km/h).

Das Vorrangnetz dient nach erfolgtem Beschluss als Grundlage für die Konkretisierung von möglichen straßenbaulichen oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen in den betroffenen bzw. entfallenen Straßenachsen. Das Vorrangnetz dient weiterhin als Planungsgrundlage für die Trassierung bei möglichen Straßenneubauten in den betroffenen bzw. entfallenen Achsen.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\* Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf definierten Achsen  
 ja, negativ\*  
 nein

*Wenn ja, negativ:  
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*  
 nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

#### 5. 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: Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung  
Anlage 2: Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung (Stand 2017)  
Anlage 3: Hauptverkehrsstraßennetz Stand 2020

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang