

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/058/2020

Universitätsstraße - Stärkung des Umweltverbundes

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.04.2021	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, das in der Sachverhaltsdarstellung aufgeführte Planungskonzept zu konkretisieren und mit der Öffentlichkeit und dem Stadtteilbeirat Innenstadt abzustimmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Verwaltung plant, den Umweltverbund in der Universitätsstraße, die eine für ihn immens wichtige Ost-West-Achse zwischen Lorlebergplatz und Bahnhof darstellt, zu stärken. Damit reagiert die Stadtverwaltung auf die Vorgaben des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes (VEP; 613/062/2020), der mit dem Plannetz Fußverkehr und dessen Qualitätsstandards (vgl. 613/201/2018/1) sowie dem Plannetz Radverkehr und dessen Qualitätsstandards (vgl. 613/200/2018 bzw. 613/249/2019 und 613/219/2018) klare Entwicklungslinien vorgibt, und plant die sukzessive Umsetzung. Die Stärkung des Umweltverbundes ist zudem elementarer Baustein des ausgerufenen Klimanotstandes (13/313/2019) und der Sofortmaßnahmen des Fahrplanes „Klima-Aufbruch“ (31/040/2020).

Bis dato existieren in der Universitätsstraße schwer überschaubare Verkehrsregelungen und sich überlagernde Verkehrsströme der unterschiedlichen Verkehrsarten. Dabei kommt es regelmäßig zu konfrontativen und gefährlichen Situationen zwischen Verkehrsteilnehmern, die vor allem aufgrund der unklaren Verhältnisse und dem durch den ungeordneten ruhenden Verkehr eingeengten Verkehrsraum verursacht werden. Beispielhaft dafür steht die Situation östlich der Halbmondstraße. Dort sind auf der Nordseite Parkplätze ausgewiesen. Autofahrende, die diese Parkplätze verlassen wollen, müssen auf der Straße wenden, um nach Osten zurückzufahren. Hierzu ist die Straße zwar breit genug, aber das hohe Verkehrsaufkommen des Umweltverbundes erschwert den Wendevorgang, wodurch sehr häufig in Richtung Westen (Richtung Goethestraße) weitergefahren wird. Dementsprechend häufig sind widerrechtliche Überfahrten von Kraftfahrzeugen über die Fußgängerzone von der Universitätsstraße Richtung Goethestraße zu beobachten. Die weitere Konsequenz ist, dass Kraftfahrzeuge in Richtung Süden wiederum widerrechtlich die Goethestraße auf Höhe Bahnhofsplatz durchfahren.

Zum einen durch die vorhandenen Nutzungen in der Universitätsstraße (Kollegienhaus, Universitätsbibliothek, UKER, etc.) und zum anderen durch die Rolle als zentrale Ost-West-Verbindung kommt es zu einem erheblichen Aufkommen von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr. Dass vor allem der Fuß- und Radverkehr dabei eine entscheidende Rolle einnimmt, spiegelt die durchgeführte Verkehrszählung wider (s. Abbildung 1).

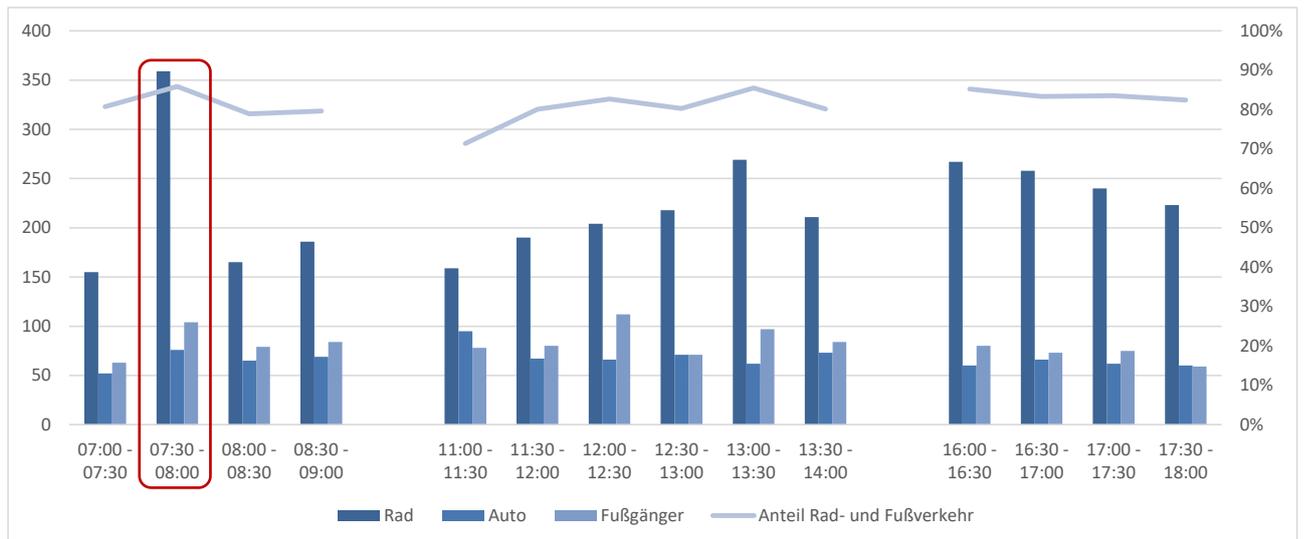


Abbildung 1: Querschnitt Zählung Knoten Universitätsstraße/Schuhstraße (Absolute Zahlen, Anteil in Prozent; ohne Busverkehr, Hauptverkehrszeiten; 21.10.2020)

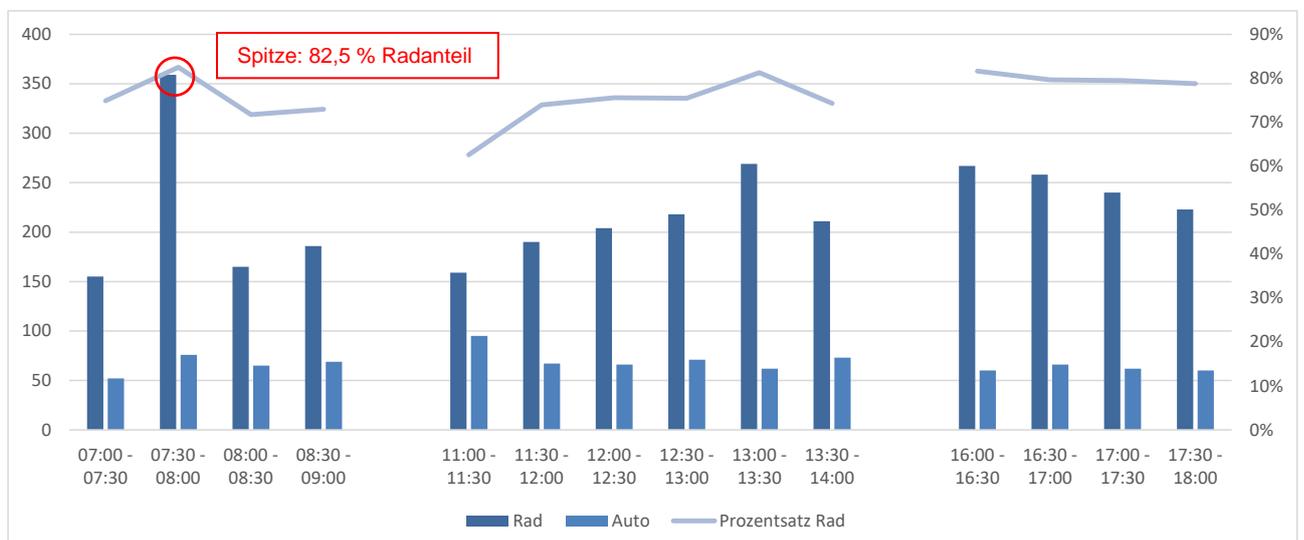
Im Querschnitt wurden in der morgendlichen Spitzenstunde (7:30 Uhr – 8:00 Uhr) 359 Radfahrende und 104 zu Fußgehende sowie 17 Busse und 76 KFZ gezählt. Der Anteil des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr liegt dabei im Mittel bei etwa 80 %. Dabei muss bedacht werden, dass außerhalb der Vorlesungszeit der Universität und unter den Bedingungen der Coronapandemie gezählt wurde. Deshalb ist davon auszugehen, dass im Normalfall mit deutlich höheren Spitzenwerten des Rad- und Fußverkehrs zu rechnen ist.

Dieser Ist-Zustand wurde bereits in der Ausarbeitung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes (VEP) berücksichtigt. Die Universitätsstraße ist im Plannetz Fußverkehr als Fußweg zweiter Ordnung und im Plannetz Radverkehr als städtische Hauptroute definiert. Als weitere wichtige Meilensteine zur Förderung des Umweltverbundes wurden unter anderem bereits Beschlüsse zum Unterbinden des Aufparkens in der Erlanger Innenstadt (vgl. 613/245/2019), zur Einführung der „Klinik-Linie“ (vgl. 613/004/2020) und für ein Parkraumkonzept Innenstadt (vgl. 613/002/2020) gefasst.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Analyse der Zähldaten wird auch das Verhältnis zwischen Rad und Kfz im Querschnitt abgefragt. In der Spitze nimmt der Radverkehr einen Anteil von 82,5 % ein. Im Durchschnitt überwiegt der Radverkehr mit deutlichen 76 %. Die Abbildung 2 verdeutlicht diesen Umstand.



Nach der Analyse der Stadtverwaltung, spricht die starke Nutzung der Universitätsstraße durch den Radverkehr dafür, die Universitätsstraße als Fahrradstraße nach dem Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung auszuweisen, um so die zentrale Ost-West-Achse für den Radverkehr zu stärken. Gleichzeitig veranschaulichen die Daten, dass die Universitätsstraße für den gesamten Umweltverbund eine wichtige und zentral gelegene Verbindungsachse in der Erlanger Innenstadt darstellt. Daher sind die ebenfalls hohen Zahlen des Fußverkehrs ein klares Signal, die notwendigen und regelkonformen Gehwegbreiten von 1,80m einzuhalten, was durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs gewährleistet wird. Der ÖPNV wird gestärkt, indem die notwendige Fahrbahnbreite zur Begegnung von 2 Bussen (mind. 6,0 m) weitestgehend eingehalten wird. Dadurch werden die Wartezeiten, die durch Ausweichen und Warten im Begegnungsfall Bus-Bus und Bus-Kfz aktuell entstehen, minimiert. Im Bereich des MIV ist es wichtig, die geltenden Regelungen klar und deutlich im Straßenraum zu kommunizieren (unechte Einbahnstraße, Anlieger frei) sowie das Verkehrssystem anzupassen und durch geeignetes Fahrbahndesign zu verdeutlichen. Dadurch wird der Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr reduziert.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die aufgezeigten Handlungsempfehlungen bekräftigen ein klares Bekenntnis zur Stärkung des Umweltverbundes, zur nachhaltigen Mobilität und zur Fahrradstadt Erlangen. Sie stellen einen planerischen Kanon dar, der es im Gesamtbild ermöglicht, die Universitätsstraße nach dem aktuellen Stand der Technik zu einer zentralen Umweltverbundachse umzugestalten. Damit wird der bereits jetzt vorherrschenden Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr entsprochen. Die Verwaltung wird die Grundlagen erarbeiten und den Planungsprozess vertiefen. Daran anschließend wird Mitte 2022 die Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Die daraus hervorgehende Planung wird samt einer Kostenangabe und einem Umsetzungshorizont erneut in den UVPA eingebracht.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, Förderung des Umweltverbundes
 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 €
Korrespondierende Einnahmen €
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

bei Sachkonto:

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang