

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/211/2023

## Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen - Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

1. Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen ist hiermit abschließend beantwortet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 325/2022 fordert die Klimaliste einen Bericht, wie sich der Modal Split im Binnen- und Gesamtverkehr zwischen 2015 und 2020 entwickelt hat. Die Erfassung des Modal Split, insbesondere für den der Stadt Erlangen, ist ein komplexes und aufwändiges Verfahren.

So bestehen für die Stadt Erlangen besondere Rahmenbedingungen durch den hohen Anteil des Pendlerverkehrs über die Stadtgrenzen. Kommunale Befragungen von Einwohnern, die üblicherweise als wichtige Grundlage für die Ermittlung des Modal-Split genutzt werden, zeigen daher nur das Verkehrsverhalten im Binnenverkehr mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil in Erlangen. Für die Verkehrssituation in Erlangen, die zu ca. 2/3 im Berufsverkehr von Pendlern geprägt wird, ist in der Realität aber weiterhin der motorisierte Individualverkehr bedeutend. Dieser Aspekt wurde im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 (VEP) ausführlich behandelt und der Modal-Split daher „synthetisch“ mit Unterscheidung des Binnen- und Gesamtverkehrs aus dem Verkehrsmodell ermittelt.

Die letzte großflächige Verkehrserhebung fand 2015 statt. Darüber hinaus lagen mehrere Befragungen von Einwohnern und Berufstätigen in Erlangen vor, die zur Qualitätsprüfung der aus dem Verkehrsmodell der Stadt Erlangen für den Modal Split synthetisch berechneten Verhaltensmuster genutzt werden konnten. Seitdem können aufgrund fehlender aussagekräftiger Datengrundlagen, die insbesondere auf die verkehrlichen Veränderungen durch Corona zurückzuführen sind, keine aktuellen und belastbaren Aussagen zum Modal Split getroffen werden. An der regionalen Aufstockung der regelmäßig bundesweit durchgeführten und zum Teil umstrittenen MiD-Studie („Mobilität in Deutschland“) des Bundesverkehrsministeriums wurde sich von Seiten der Stadt Erlangen nicht beteiligt, da hieraus keine signifikanten kleinräumigen Ergebnisse für Erlangen zu erwarten waren.

Eine Annäherung an die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens kann über die Werte der 2017 installierten Radverkehrsdauerzählstelle Nürnberger Straße geschehen: Mit Ausklingen der Corona-Pandemie steigen die Radverkehrszahlen wieder (2022 zu 2021: +29 %), liegen jedoch noch unter den Prä-Pandemie-Zahlen (2022 zu 2019: -12 %). Die Zählstelle Wöhrmühle war aus technischen Gründen für längere Zeit außer Betrieb, weshalb hier keine Aussagen zur Entwicklung während der Corona-Pandemie getroffen werden können. Im Vergleich zu 2019 lagen die Zahlen 2022 jedoch auch um 11 % niedriger und liegen in etwa auf dem Niveau des Jahres 2015 (-3 %).

Es muss zudem angemerkt werden, dass der Modal Split (insbesondere der relative Modal Split, d. h. mit Prozentangaben statt absoluten Wegehäufigkeiten) nur eine sehr eingeschränkte Aussagekraft zur Verkehrsstruktur und -entwicklung eines Raumes hat, da er durch die notwendige Aggregation der zugrundeliegenden Daten auch verschiedene Entwicklungen verdecken kann. Zur Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen ist der Modal Split daher aus fachlicher Sicht ungeeignet. (Für eine genauere Darstellung siehe HOLZ-RAU, C., ZIMMERMANN, K., & FOLLMER, R. (2020): „Der Modal Split als Verwirrspiel.“ – In: Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 33(2), 54-63. Abrufbar unter: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-69883-0>)

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Evaluation der bereits durchgeführten Maßnahmen, zur Messung der Zielerreichung von Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Zukunftsplan Fahrradstadt und vergleichbaren Konzepten sowie als Basis für die weitere Mobilitätsplanung sollte daher eine großflächige Verkehrserhebung und Mobilitätsbefragung im Stadtgebiet durchgeführt werden, die ein aktuelles, umfassendes Bild der Verkehrssituation ergibt sowie die Kalibrierung des Verkehrsmodells an die Post-Corona-Zeit ermöglicht.

Diese würden die Berechnung wissenschaftlich sinnvollerer Indikatoren ermöglichen, mit Hilfe derer die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte evaluiert werden können (z. B. Häufigkeit und Streckenanteil der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege, durchschnittliche Fahrzeugbelegung im MIV, Anteil neuer Mobilitätsformen (z. B. Carsharing), durchschnittliche Wegelängen einzelner Verkehrsarten). Auch zur Fortschreibung des Verkehrsmodells ist eine regelmäßige Überprüfung der zu Grunde gelegten Annahmen zum Mobilitätsverhalten unverzichtbar. Das durch Verhaltensdaten aktualisierte und anhand von großflächigen Verkehrszählungen kalibrierte Verkehrsmodell kann im Anschluss auch erneut dazu genutzt werden, einen synthetisch erzeugten Modal Split zu berechnen und mit den Ergebnissen des VEP abzugleichen.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird ein Konzept erstellen, wie die laufenden punktuell selbst durchgeführten Verkehrserhebungen für o. g. großflächige Erhebung erweitert werden können und dieses dem UVPA zu gegebener Zeit vorlegen. Aufgrund (noch) fehlender Personalressourcen ist die übliche Jahreszählung mit Schülern aus organisatorischen Gründen auch im Jahr 2023 voraussichtlich nicht durchführbar.

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*
- 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 nicht benötigt  
 sind vorhanden auf lVP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

**Anlagen:** Anlage 1 - Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle  
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
VI. Zum Vorgang