

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/241/2023

Vergabe eines Fußverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.07.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.07.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.07.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20 (z.K.)

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Erstellung des Fußverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt ein Gutachterbüro zu beauftragen.
2. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zufußgehen ist die ursprünglichste Art, sich fortzubewegen und Bestandteil jeder Mobilitätsform, indem es Verkehrsträger miteinander verbindet. Diese Verkehrsart erzeugt keine Emissionen, benötigt vergleichsweise wenig öffentlichen Raum und Flächenversiegelung (siehe Anlage 1). Zudem ist das Zu-Fuß-Gehen die Form der Mobilität, die am wenigsten Menschen aufgrund von sozialen, finanziellen oder körperlichen Einschränkungen ausschließt.

Nach der aktuellsten Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Erreichung der Klimaschutzziele in der Verkehrsplanung wird der Fußverkehr als Verkehrsteilsystem sogar noch vor dem Radverkehr priorisiert.¹

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes (VEP) 2030 hat sich die Stadt Erlangen dazu bekannt, den Fußverkehr als wichtigen Faktor für die Klima- und Verkehrswende zu fördern. Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr für das gesamte Stadtgebiet soll bis 2030 deutlich erhöht werden (Modal Split). Nach aktuellen Erfahrungen anderer Städte hat der Fußverkehr im Rahmen der Corona-Maßnahmen bereits zugenommen, dieser Trend soll nun fortgesetzt und verstärkt werden.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: E Klima – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen; 2022

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Bedingungen für den Fußverkehr als eigene Verkehrsart müssen in der Stadt Erlangen deutlich verbessert werden. Erlangen hat eine kompakte Stadtstruktur und Stadtteile (dörfliche Gebiete mit Ortskernen und Neubaugebiete) mit guter Nahversorgungsstruktur. Dies sind gute Voraussetzungen für einen hohen Fußverkehrsanteil. Für eine systematische und langfristige Förderung des Fußverkehrs in der Gesamtstadt Erlangens fehlen aktuell allerdings noch weitestgehend die planerischen Grundlagen.

Darüber hinaus haben sich die Rahmenbedingungen für Fußgänger als schwächste aller Verkehrsarten in den letzten Jahren sogar verschlechtert. So teilen sich in Erlangen auf zahlreichen Streckenabschnitten Fuß- und Radverkehr den Straßenraum, der für beide Verkehrsarten bereits sehr häufig nicht ansatzweise den geltenden Richtlinien entspricht. Durch die durchaus erwünschte Zunahme des Radverkehr, dem höheren Geschwindigkeitsniveau der Pedelecs sowie der Verbreitung großer und schwerer Lastenfahrräder hat sich die Unfallgefahr auch für Fußgänger dabei erheblich erhöht.

Im Rahmen der Erarbeitung des VEPs 2030 wurden bereits generelle Ziele für den Fußverkehr und Qualitätsstandards für eine schrittweise Netzplanung formuliert, die das gesamte Stadtgebiet umfassen soll. Für die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe wurden diese bereits angewendet. Die Konzepte liegen vor (siehe Anlage 2 und 3) und werden kontinuierlich umgesetzt. Das Vorgehen soll nun auch für die ausstehenden Stadtteile sukzessive angewendet werden.

Die Qualitätsstandards beziehen sich auf folgende Bereiche:

- Ausgestaltung von Fußwegen im Verlauf von Straßen und separaten Wegen (Längsverkehr)
- Queren von Fahrbahnen
- Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen
- Barrierefreiheit
- Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz

Der Fokus der Planungen liegt auf den alltäglichen Wegen und den lokalen Verbindungen. Zur Förderung des Fußverkehrs sind nicht nur gute Fußwege, sondern auch eine hohe Aufenthaltsqualität und eine hohe Verkehrssicherheit notwendig, insbesondere für Schülerinnen und Schüler sowie ältere oder in ihrer Mobilität (temporär) beeinträchtigte Menschen. Unterschiedliche Zielgruppen werden daher bei der Planung berücksichtigt.

Ziel ist eine sichere und komfortable Erschließung von Angeboten des täglichen Bedarfs inklusive Freizeit- und Erholungsflächen, von Einrichtungen sozialer Infrastruktur wie Schulen und Senioreneinrichtungen zu Fuß. Auch Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs müssen an das Fußwegenetz angebunden und barrierefrei erreichbar sein. Zur Berücksichtigung werden unterschiedliche Wegetypen bzw. -kategorien mit entsprechenden Anforderungen definiert.

Bei der Konzepterstellung wird darauf Wert gelegt, neue Entwicklungen in der Politik und Gesetzgebung zu berücksichtigen (u.a. Vision Zero - BMDV²) und den Planungen die aktuellen einschlägigen Richtlinien und Regelwerken zu Grunde zu legen.

Anders als beim Radverkehr muss der Fußverkehr kleinräumiger untersucht werden, da die zurückgelegten Strecken kürzer sind. Daher werden die Fußverkehrsnetze auf Stadtteilbasis erstellt. Die Distrikte mit den höchsten Anteilen an der Bevölkerung sollen priorisiert beplant werden. Die Teilkonzepte werden zu einem durchgängigen Fußverkehrsnetz für die Gesamtstadt zusammengesetzt (siehe Anlage 4).

² Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030: „Vision Zero“ – null Tote im Straßenverkehr. Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden.

Die lokale Bevölkerung soll im Rahmen unterschiedlicher Veranstaltungen aktiv und kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden werden (z.B. Fußverkehrscheck, Stadtteilstadspaziergänge), analog zu den Beteiligungsprozessen im Rahmen der Konzepterstellung in der Innenstadt und Tennenlohe. Ausnahme bildet das Konzept für Büchenbach, da hierfür bereits von 2018 bis 2020 eine Beteiligung im Rahmen des Modellprojektes „Bausteine für kommunale Fußverkehrsstrategien“ in Zusammenarbeit mit Umweltbundesamt und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) sowie dem Fuss e.V. durchgeführt wurde und auf die Ergebnisse zurückgegriffen werden kann. Das Vorgehen zur Beteiligung in den Stadtteilen baut auf die vorhandenen Erfahrungen des Modellprojektes auf.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aufgrund fehlender Personalressourcen konnte das Projekt bisher noch nicht intensiv bearbeitet werden. Durch die neu geschaffenen Stellen in der Mobilitätsplanung haben sich nun die Rahmenbedingungen deutlich verbessert, so dass mit der Ausschreibung der Planungsleistungen des Fußverkehrskonzeptes in Teilschritten schnellmöglich begonnen werden soll. Ziel ist es ein geeignetes Fachplanungsbüro auszuwählen, welches über einen Zeitraum von voraussichtlich fünf Jahren (2023-2027) die 11 ausstehenden Stadtbereiche für den Fußverkehr beplant:

- 01 Innenstadt (*Konzept liegt vor*)
- 02 Tennenlohe (*Konzept liegt vor*)
- 03 Büchenbach
- 04 Bruck und Erlangen Süd
- 05 Alterlagen und Schallershof Nord
- 06 Burgberg und Sieglitzhof
- 07 Röthelheim und Sebaldis
- 08 Röthelheimpark und Buckenhof
- 09 Dechsendorf
- 10 Eltersdorf
- 11 Frauenaarach und Schallershof Süd
- 12 Kriegenbrunn und Hüttendorf
- 13 Kosbach, Häusling, Steudach, Neuses

Folgende Arbeitsschritte sind vorgesehen:

- Priorisierung der Stadtbereiche
- Bestimmung von Ziel- und Quellorten
- Bestandsaufnahme des bestehenden Netzes
- Verkehrserhebungen
- Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fußverkehr in den jeweiligen Stadtteilen
- Mängelanalyse zur Identifikation von Schwachstellen und Netzlücken
- Netzplan zur Weiterentwicklung der Fußwegeverbindungen
- Erstellung von Maßnahmenpaketen mit Priorisierung, notwendigen Haushaltsmitteln und Zeithorizont zur Umsetzung

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?)

Die Mittel für Planungsleistungen ab 2024 in der Höhe von ca. 200.000 EUR mit einem Auszahlungszeitpunkt 2024 ff. werden in der Haushaltsplanung 2024 im Budget angemeldet. Gem. des Ergebnisses des Haushaltsgespräches am 04.07.2023, werden die für das Jahr 2024 benötigten Mittel i.H.v. 100.000 EUR in das Budget eingestellt. Die restlichen 100.000 EUR werden in den Folgejahren 2025 – 2027 in den jeweiligen Haushaltsjahren bei Referat II zum Haushalt angemeldet.

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	200.000 €	bei Sachkonto: 543192 (Kst.613090)
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

- Anlage 1 - Flächeninanspruchnahme für den Fußverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsarten
Anlage 2 - Fußverkehrskonzept Innenstadt
Anlage 3 - Fußverkehrskonzept Tennenlohe
Anlage 4 - Teilgebiete Fußverkehrskonzept Gesamtstadt

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang