

Auftakt in Erlangen

Erlangen, 9. April 2019

I. VORGESPRÄCH

Anwesende

- von der Stadtverwaltung
 - Frau Isabella Neumann, Herr Martin Grosch, Herr Thomas Laubensdörfer, Herr Christian Korda (Abteilung Verkehrsplanung)
 - Frau Yvonne Slanz (Stadterneuerung / Stadtgestaltung)
 - Herr Detlef Manzke (Tiefbauamt)
 - Herr Thomas Grützner (Behindertenbeauftragter)
- von FUSS e.V.
 - Herr Patrick Riskowsky (Projektkoordination)
 - Herr Bertram Weisshaar (Fußverkehrs-Checks und Workshop)
 - Frau Ursula Walther, Herr Martin Weberbeck (Ortsgruppe Nürnberg-Fürth-Erlangen)

Thematische Ausrichtung der Zusammenarbeit mit der Stadt

Ausgangssituation:

Die Stadt Erlangen ist die kleinste Großstadt Bayerns und gehört zu den wichtigsten Wirtschaftsstandorten in der Metropolregion Nürnberg. Mitte des 17. Jahrhunderts wurde Erlangen als barocke Planstadt zur Ansiedelung von Hugenotten ausgebaut und ist heute vor allem geprägt durch internationale Arbeitgeber wie die Siemens AG und Framatome sowie die Friedrich-Alexander Universität mit 40.000 Studierenden. Die anhaltende wirtschaftliche Dynamik führt zu einer Steigerung der Arbeitsplätze und damit wächst auch die Zahl der Menschen, die aus dem Umland nach Erlangen einpendeln. Dadurch, aber auch durch den Bevölkerungszuwachs, wandeln sich die Anforderungen an die Mobilität in der Stadt. Neben der Anpassung des Verkehrsangebotes (Förderung des Umweltverbundes) an die Bedürfnisse der Erlangerinnen und Erlanger ist daher ein wichtiges Ziel, auch das Verkehrsverhalten dem Angebot anzupassen.

Die Stadt Erlangen gilt als Bayerns Fahrradhauptstadt. Innerhalb des Stadtgebietes wird ein Drittel der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (Modal Split Binnenverkehr 2010: 28% Rad, 17% Fuß, 7% ÖPNV, 48% MIV). Eine frühzeitige und intensive Radverkehrsförderung seit den 1970er Jahren hat diese Entwicklung möglich gemacht. Der Fußverkehr wurde in der 110.000 Einwohner zählenden Großstadt hingegen bisher kaum als eigenständiges Aufgabenfeld wahrgenommen und es besteht großes Verbesserungspotential. Erlangen bietet durch eine kompakte Stadtstruktur, insbesondere in der Innenstadt, viele Grünflächen, stadtnahe Erholungsflächen sowie eine flache Topographie, attraktive Voraussetzungen für Fußgänger. In den vergangenen Jahren wurden bereits einige zentrale Bereiche für

Fußgänger aufgewertet. Im Großteil der Stadt entspricht die Infrastruktur jedoch nicht den Anforderungen von Fußgängern und ein übergeordnetes Konzept zur systematischen Fußverkehrsförderung fehlte bislang.

Diesen Rückstand will die Stadt aufholen und im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes ein Konzept für die systematische und langfristige Förderung des Fußverkehrs in Erlangen entwickeln und so zu einer modernen Mobilitätskultur beitragen, die ein Miteinander aller Verkehrsarten ermöglicht.

Hierfür wurden für die Innenstadt sowie den Stadtteil Tennenlohe zusammen mit dem beauftragten Gutachterbüro plan & rat aus Braunschweig bereits Fußverkehrsnetze entwickelt und dieses auf Schwachstellen und Mängel hin überprüft. Auch die Bürgerinnen und Bürgern wurden durch mehrere Stadtpaziergänge sowie das begleitende Forum Verkehrsentwicklungsplan in die Konzeption eingebunden. Im zweiten Schritt wird nun ein Handlungskonzept mit Maßnahmen erstellt, welche zur Verbesserung des Fußverkehrs kontinuierlich umgesetzt werden sollen. Die Erfahrungen aus der Innenstadt und Tennenlohe sollen zudem genutzt werden, um in den kommenden Jahren auch die weiteren Stadtteile in die Netzkonzeption zu integrieren. Ziel ist es auch, geeignete Akteure zu identifizieren und zu motivieren, die Fußverkehrsplanung zukünftig aktiv zu begleiten.

Wünsche und Erwartungen der Stadtverwaltung für die Zusammenarbeit:

Mit der Teilnahme an dem Projekt „Bausteine für Fußverkehrsstrategien“ erhofft sich die Stadt Erlangen zum einen einen fachlichen Austausch und die Vernetzung mit anderen Städten und Kommunen, um zu erfahren, welche Projekte von anderen Städten zur Förderung des Fußverkehrs umgesetzt werden und vor welchen Herausforderungen diese stehen. Zum anderen ist Erlangen auch am aktuellen Forschungs- und Diskussionsstand zur systematischen Fußverkehrsförderung auf Bundesebene interessiert. Außerdem soll die Teilnahme dazu genutzt werden, um den Fußverkehr als wichtige Verkehrsart in Erlangen zu etablieren und Akteure zur Zusammenarbeit zu aktivieren. Hierfür wünscht sich die Stadt Unterstützung und Hilfestellung durch den Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. im Rahmen dieses Projekts.

Das Untersuchungsgebiet:

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde der Stadtteil Büchenbach für die modellhaften Untersuchungen im Rahmen des Projekts für Fußverkehrsstrategien ausgesucht. Insbesondere der Ortsteil Büchenbach-Nord wurde neu in das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ aufgenommen und würde sich für einen Fußverkehrs-Check anbieten, dessen Ergebnisse bei der geplanten Aufstellung eines ortsteilbezogenen Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) mit einfließen könnten. Da durch das Förderprogramm „Soziale Stadt“ auch Fördergelder zur Verfügung stehen, sieht die Stadt dort große Chancen, dass auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umgesetzt werden können.

Der Stadtteil Büchenbach liegt im Westen der Stadt Erlangen und weist eine gemischte Wohnbauweise von Reihenhäusern bis Geschosswohnungsbau und Hochhäusern auf. Zudem liegen dort auch wichtige Ziele wie eine Grundschule, Kindergärten und Einzelhandelsgeschäfte für den täglichen Bedarf. Es gibt für diesen Stadtteil noch keine Grundlagen für ein Fußverkehrskonzept.

Das Untersuchungsgebiet Büchenbach-Nord liegt (wie der Name sagt) im Norden des Stadtteils Büchenbach und umfasst eine Fläche von ca. 60,3 Hektar. Im Jahr 2018 lebten dort rund 5.800 Menschen. Der Wohnstandort weist eine heterogene Bebauung auf, die ab den 1960er Jahren errichtet wurde. Prägend im Untersuchungsgebiet sind die zeittypischen Geschosswohnungsbauten der 1960er und 1970er Jahre und darunter insbesondere die Wohnhochhäuser entlang des Europakanals, die in ihrer Entstehungszeit zu den städtebaulichen Prestige-Projekten von Erlangen zählten.

Heute sind in Büchenbach-Nord sowohl städtebauliche und bauliche Mängel als auch verschiedene soziodemographische Problemlagen erkennbar. Seit 2014 weist dieser Ortsteil den höchsten Sozialindex der Stadt Erlangen auf. Prognostisch wird eine Verstärkung der sozialen Belastung bis zum Jahr 2022 vorhergesagt. Aufgrund dieser Situation sieht die Stadt Erlangen aktuell neben vielen anderen Handlungsschwerpunkte, die es im ISEK zu konkretisieren oder zu überprüfen gilt, u.a. Optimierung der verkehrlichen Erschließung (Binnenverkehr und Vernetzung mit umliegenden räumlichen Schwerpunkten) sowie Aufwertung der Straßenräume sowie Aufenthaltsqualität. Hierzu kann aus Sicht des FUSS e.V. die strategische Förderung des Fußverkehrs einen wesentlichen Beitrag leisten.

> Eine kurze Übersicht zum Gebiet gibt es auf der Homepage der Stadt Erlangen:

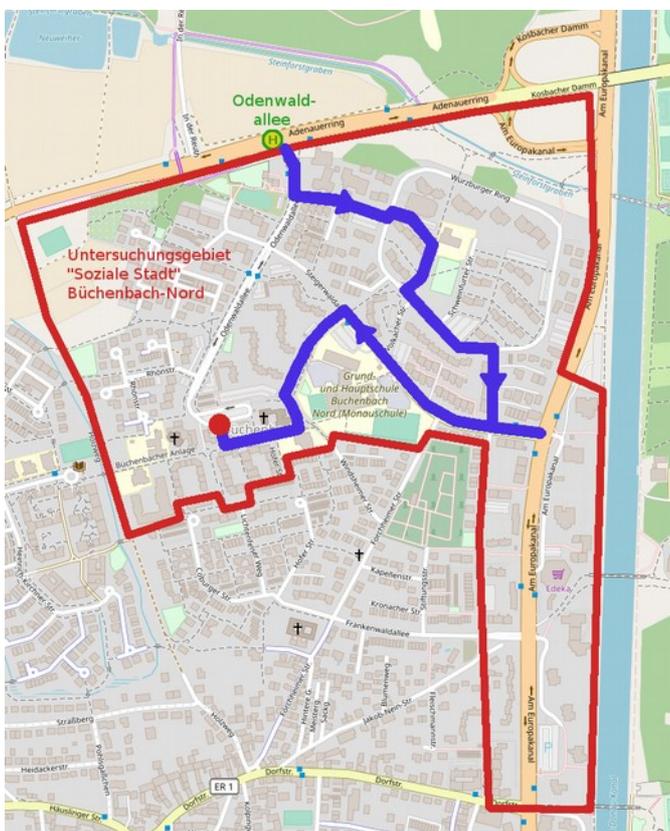
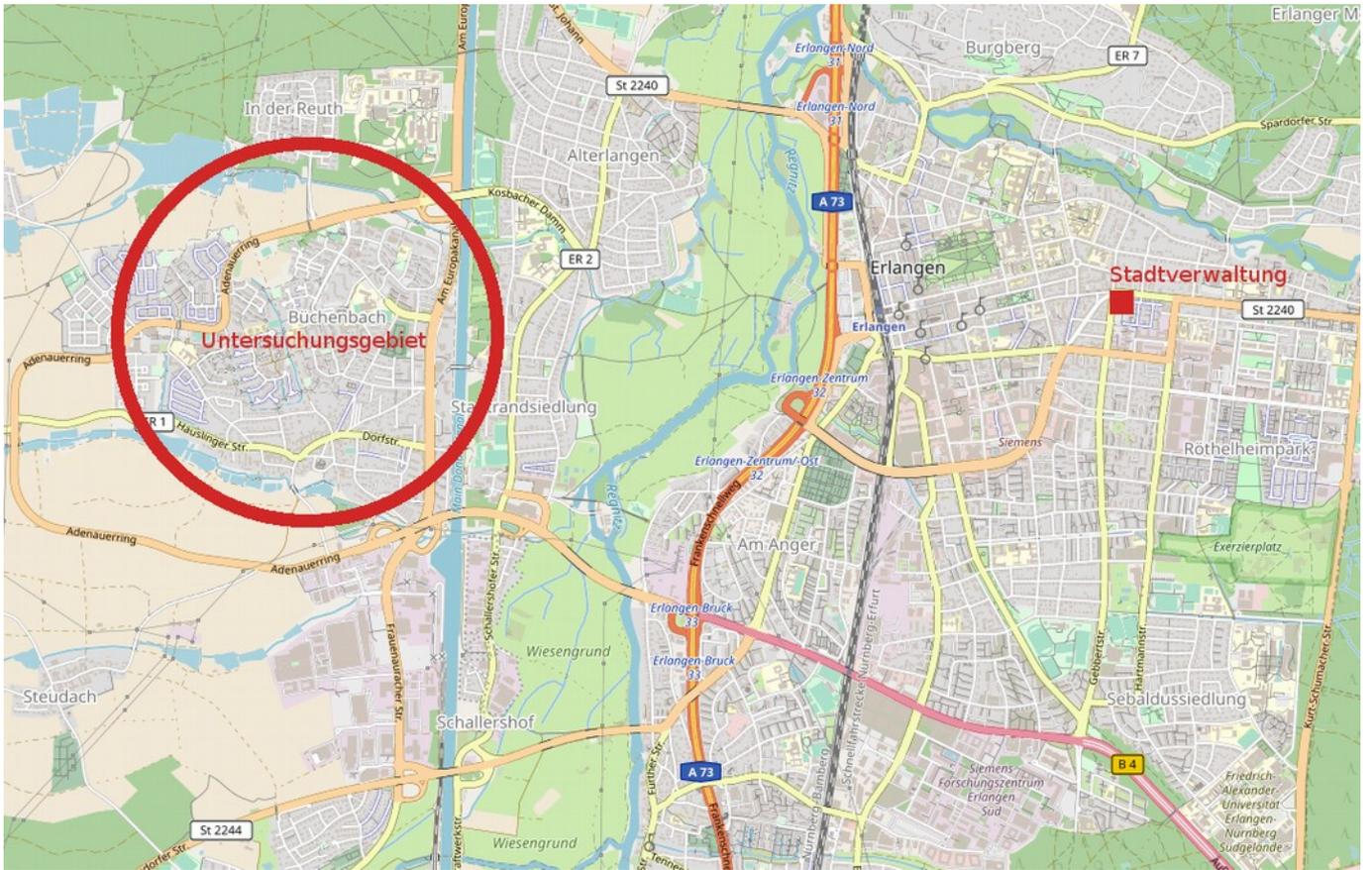
<https://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-2013/>

Mögliche Schwerpunktthemen für die Zusammenarbeit:

- Der Stadtteil Büchenbach ist ein baulich sehr heterogenes Gebiet und lässt sich grob in drei Teilgebiete Büchenbach-Nord, -West und -Dorf gliedern. In diesem Zusammenhang sollte die Vernetzung der drei Ortsteile untereinander betrachtet und mögliche Barrieren identifiziert werden.
- Die Büchenbacher Anlage stellt - als Fußgängerzone ausgestaltet - wichtige Angebote der Nahversorgung für die Bewohner des Stadtteils Büchenbach bereit und darüber hinaus eine wichtige Ost-West-Wegebeziehung dar. Diese trifft an einer Stelle auf den Holzweg, eine wichtige Nord-Süd-Verbindung, die vor allem durch landwirtschaftlichen Verkehr zwischen Wald und Dorfkern geprägt ist. Im Dorfkern selbst finden sich auch heute noch landwirtschaftliche Betriebe. Diese wichtigen Wegebeziehungen sollten unbedingt in Hinblick auf eine Fußverkehrsstrategie untersucht werden.
- Barrierefreiheit ist ein wichtiges Thema, da dies in den Planungen aus den 1980er Jahren noch nicht in der Form berücksichtigt wurde, wie es heute Standard sein sollte. Es ist darauf zu achten, dass ältere, körperlich eingeschränkte Menschen mit Rollator, Rollstuhlfahrer und Familien mit Kinderwagen usw. sich bequem und sicher durch ihren Stadtteil bewegen können.
- In Büchenbach gibt es zahlreiche Schulen, Kindertagesstätten und Spielplätze. Viele, z.T. auch ärmere Familien mit Kindern leben in Büchenbach und bahnen sich tagtäglich den Weg zu diesen Einrichtungen. In dieser Hinsicht spielt das Thema Verkehrssicherheit bzw. sichere Schulwege eine wichtige Rolle.
- Zwischen dem Stadtteil Büchenbach und dem Zentrum von Erlangen (ca. eine Entfernung von drei Kilometern) befinden sich einige bauliche Barrieren wie der Europakanal, die Autobahn und die Bahntrasse, die den Weg zu Fuß unattraktiv machen. Aus diesem Grund nutzen viele Bewohner das Fahrrad, den eigenen Pkw und wenige den ÖPNV. Für die Reduzierung des Autoverkehrs (MIV) ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbands unerlässlich. Daher sollten unbedingt die Verknüpfungspunkte zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr bzw. ÖPNV untersucht werden. Dazu gehört zum einen die Konfliktvermeidung zwischen dem Fuß- und Radverkehr, wobei überprüft werden sollte, inwieweit im Zuge von Sanierungsarbeiten an der Verkehrsinfrastruktur Flächen für den Fußverkehr zurückgewonnen werden können, indem z.B. der Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn verlegt wird. Zum anderen sollte untersucht werden, wie eine Steigerung der Qualität des ÖPNV-Angebots möglich werden kann, z.B. durch eine barrierefreie Erreichbarkeit und attraktive Ausstattung der Haltestellen.
- Wichtig sollte sein, herauszufinden, wie die Bewohner selbst ihr Quartier sehen, welche Mobilitätsgewohnheiten sie haben, welche Hemmnisse und Herausforderungen es aus ihrer Sicht gibt und wie mehr Menschen für Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel begeistert werden könnten.

II. STADTBEGEHUNG

Im Anschluss an das Vorgespräch fand eine gemeinsame Begehung des Untersuchungsgebiets statt.



Die obere Grafik zeigt die Lage des Untersuchungsgebiets, den Stadtteil Büchenbach, in Erlangen.

Die nebenstehende Grafik bildet in etwa die Laufroute ab, wie sie mit der Verwaltung begangen wurde. Dargestellt ist auch die Eingrenzung des Gebiets „Soziale Stadt“ Büchenbach-Nord.

Kartengrundlage (beide Karten): Open Street Map
<https://www.openstreetmap.org/>

Die Route führte beginnend an der Einmündung Odenwaldallee/Adenauerring u.a. entlang

- der Odenwaldallee,
- der Kitzinger Straße,
- durch das Wohngebiet am Würzburger Ring 49-61,
- weiter entlang des Würzburger Rings,
- der Haßfurter Straße und
- der Steigerwaldallee bis zur Straße Am Europakanal,
- zurück durch die Steigerwaldallee und
- weiter entlang der Bamberger Straße bis zur Büchenbacher Anlage,
- endend an der Wendeschleife der Odenwaldallee an der Bushaltestelle „Büchenbach-Nord“.

Terminabstimmung und weiterer Ablaufplan

Der Termin für die nächste Veranstaltung, den Fußverkehrs-Workshop, soll in den nächsten Tagen mit der Stadtverwaltung abgestimmt werden. Geplant ist hierfür die Kopplung eines Stadtspaziergangs mit einem auf den Stadtteil abgestimmten Workshop, bei dem mehrere Arbeitsgruppen (aus einer Teilnehmerschaft von Stadtverwaltung, örtlichen Vereinen, Verbänden und Interessenvertretungen sowie der Zivilgesellschaft) zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen des Fußverkehrs vor Ort arbeiten sollen. Im weiteren Verlauf des Projekts sind ein Fach-Fußverkehrs-Check und ein öffentlicher Fußverkehrs-Check sowie ein verwaltungsinternes Abschlussgespräch geplant, für die noch keine Termine feststehen.

Autoren: Patrick Riskowsky (M.Sc. Stadt- und Regionalplanung),
Bertram Weisshaar (Dipl.-Ing. Landschaftsplanung)

Allgemeine Hinweise:

Das Protokoll soll weitestgehend die besprochenen Inhalte darstellen, legt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Richtigkeit bzw. Vollständigkeit der dargestellten Aussagen durch die Stadtverwaltung sind ohne Gewähr. Die hierin verwendeten Grafiken wurden von FUSS e.V. zum Zweck der Dokumentation des Projekts „Bausteine für Fußverkehrsstrategien (FVS2)“ erstellt und sind nicht weiterzugeben.