

Integriertes Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung am 16. Februar 2023



Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr

Begrüßung

18:35 – 18:45 Uhr

Rückblick bisheriger Prozess

18:45 – 20:15 Uhr

Vortrag zum Verkehrskonzept

20:15 – 20:30 Uhr

Pause

20:30 – 21:00 Uhr

Diskussionsgruppen

21:00 – 21:30 Uhr

Schlussmoderation

21:30 Uhr

Ende der Veranstaltung

Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

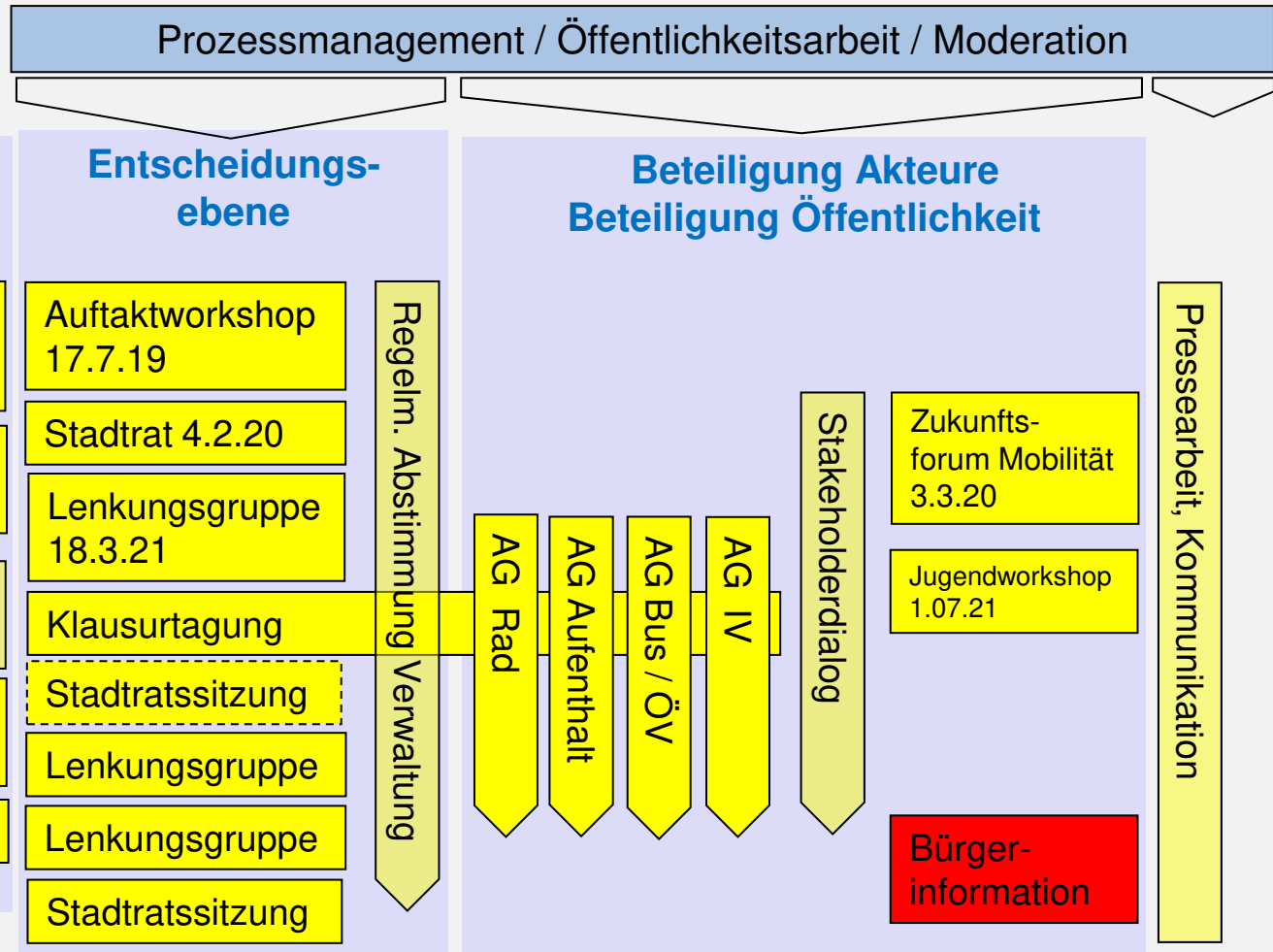
18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Rückblick bisheriger Prozess

17.07.2019	Auftaktworkshop
04.02.2020	Stadtratssitzung
03.03.2020	Forum Mobilität
18.03.2021	1. Lenkungsgruppe
28.04.2021	AG Rad
10.05.2021	Öffentlicher Raum
20.05.2021	AG Bus & ÖV
07.06.2021	AG Individualverkehr
01.07.2021	Jugendworkshop
15.07.2021	Verwaltungsklausur
15.11.2021	Sondierworkshop Hornschuchallee
28.01.2022	Informationsveranstaltung Stadtrat
03.05.2022	Abendklausur Zieldefinition
23.05.2022	2. Lenkungsgruppe
18.10.2022	3. Lenkungsgruppe
15.12.2022	4. Lenkungsgruppe



Prozessablauf



Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Verkehrskonzept

- 1) Radkonzept
- 2) Fußverkehrskonzept
- 3) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- 4) Integration innovativer Mobilitätsangebote & -konzepte
- 5) Motorisierter Individualverkehr (MIV) – ruhender Verkehr
- 6) Motorisierter Individualverkehr (MIV) – fließender Verkehr
- 7) Integrierte Betrachtung, Ansätze für den Modal Shift

Maßnahmen Verkehrskonzept

Radkonzept

in Forchheim

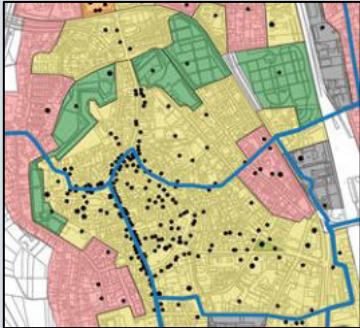




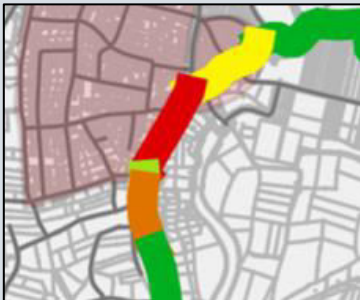
Radkonzept

1) Analyse - Problemstellungen und Handlungsfelder (1/3)

- noch kein ausgewiesenes Primär- und Sekundärradwegnetz



- Lücken im Radwegenetz



- viele Radverkehrsanlagen nicht (mehr) gemäß dem aktuellem Stand der Technik

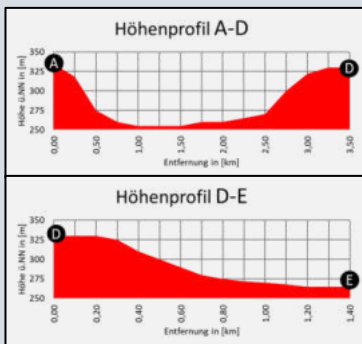




Radkonzept

1) Analyse - Problemstellungen und Handlungsfelder (2/3)

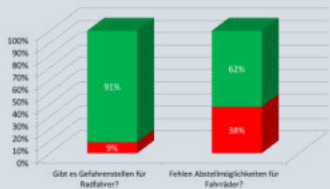
- Hindernisse auf Radverkehrsanlagen
- fehlende Querungshilfen
- größere Wohngebiete befinden sich in Hanglage, welche durch E-Bikes und Pedelecs nun besser erschlossen werden können, die aber dennoch nicht für alle mit dem Rad erreichbar sind.





Radkonzept

1) Analyse - Problemstellungen und Handlungsfelder (3/3)



- viele Radfahrende nehmen problematische Stellen in Forchheim wahr (im Hinblick auf Verkehrssicherheit, -führung, etc.)
- Anzahl an Radabstellanlagen wird als zu gering betrachtet und Ausführung entspricht teilweise nicht mehr dem Stand der Technik.

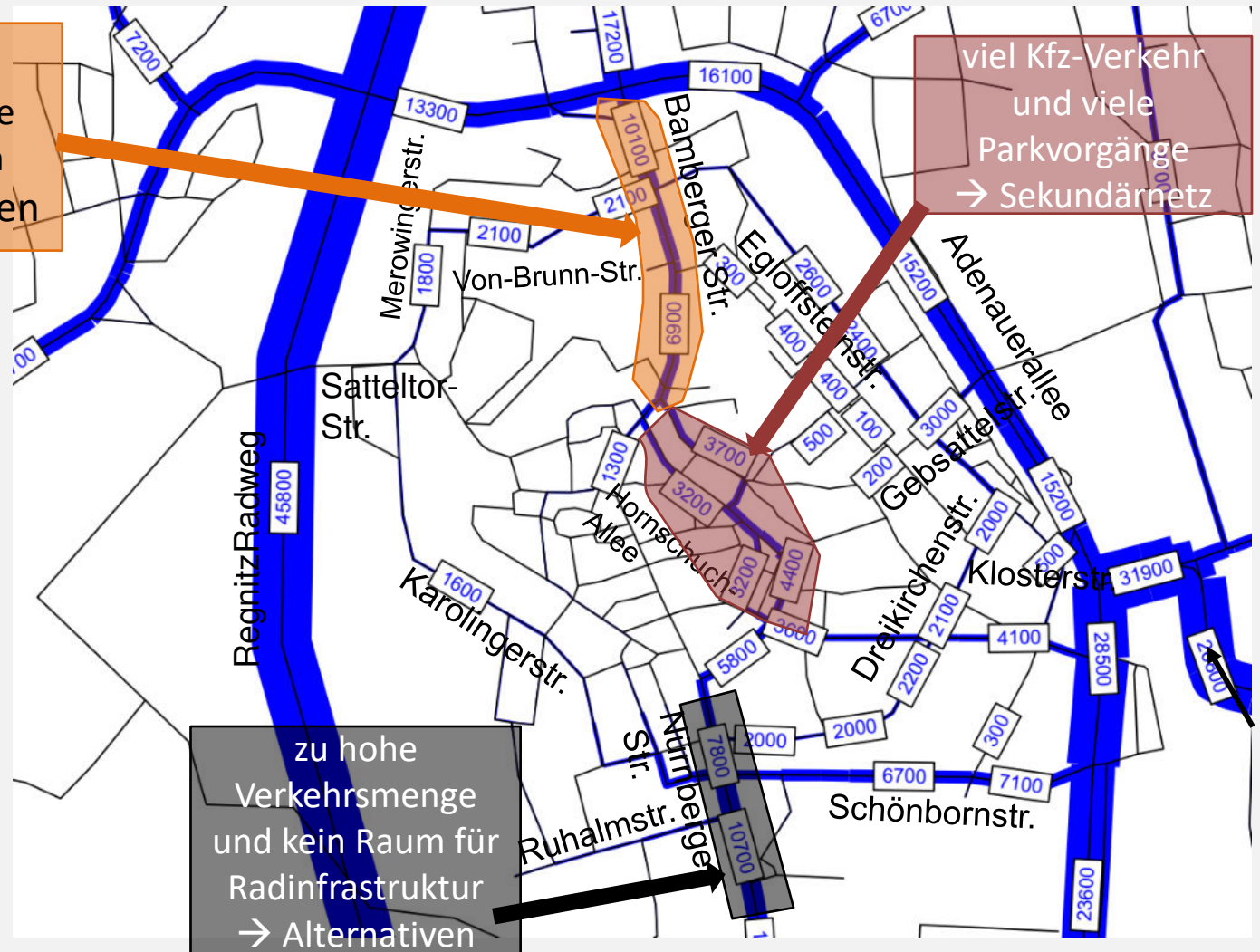




Radkonzept

1) Analyse - Fokus Innenstadt: Verkehrsbelastungen

zu hohe Verkehrsmenge und zu Beginn keine Alternativen



viel Kfz-Verkehr und viele Parkvorgänge
→ Sekundärnetz

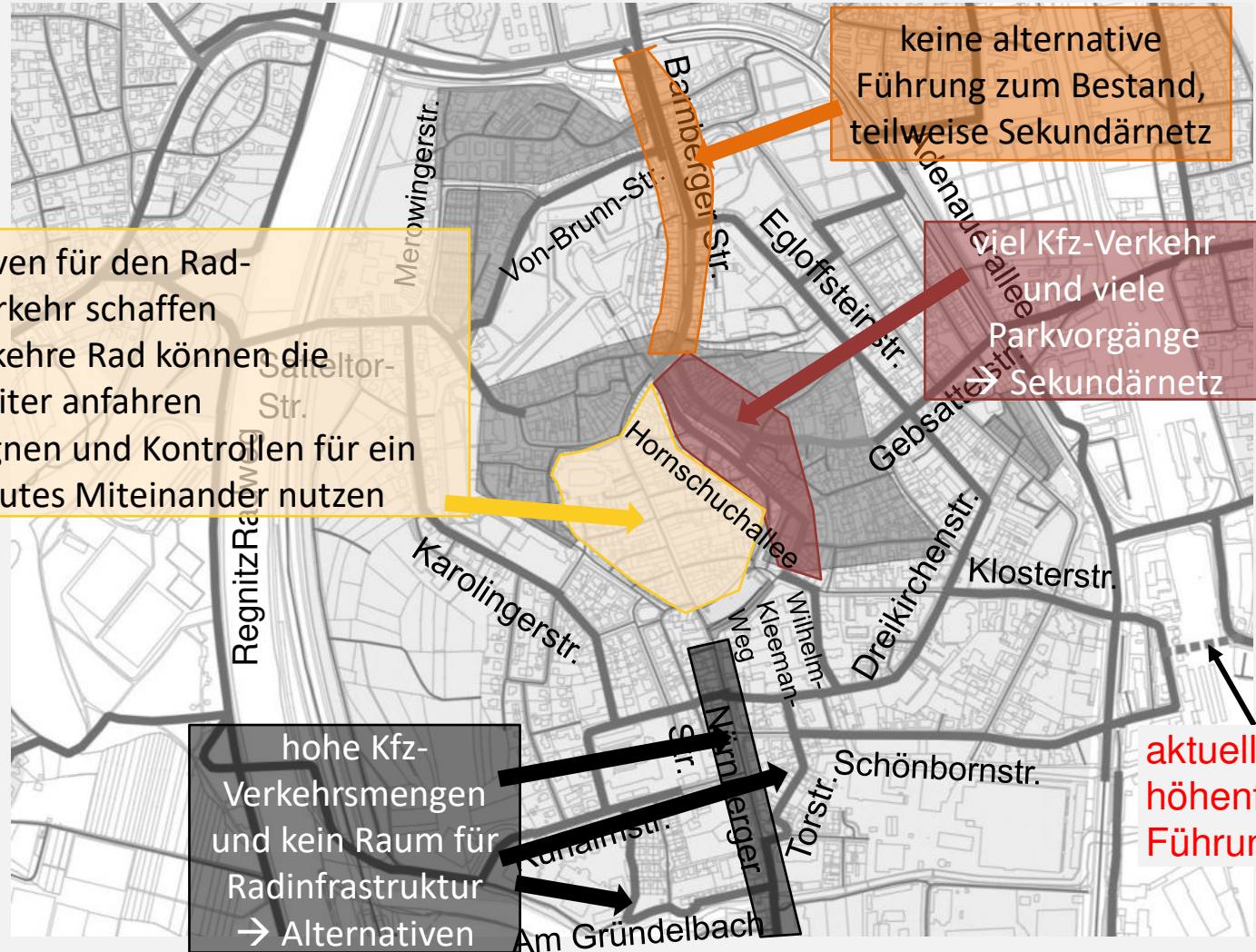
zu hohe Verkehrsmenge und kein Raum für Radinfrastruktur
→ Alternativen



Radkonzept

1) Analyse - Fokus Innenstadt

- gute Alternativen für den Rad-Durchgangsverkehr schaffen
- Quell-/Zielverkehre Rad können die Innenstadt weiter anfahren
- Werbekampagnen und Kontrollen für ein sicheres und gutes Miteinander nutzen



keine alternative Führung zum Bestand, teilweise Sekundärnetz

viel Kfz-Verkehr und viele Parkvorgänge
→ Sekundärnetz

hohe Kfz-Verkehrsmengen und kein Raum für Radinfrastruktur
→ Alternativen

aktuell keine höhenfreie Führung



Radkonzept

1) Analyse - Ziele

- **Übergeordnete Ziele:**
 - Förderung Bereitschaft zum Umstieg auf den Radverkehr
 - Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK)
 - Förderung der Barrierefreiheit des Fuß- und Radwegenetzes
 - Erhöhung der (Schulwege-)Sicherheit

- **Teilziele:**
 - Aufbau eines durchgängigen sicheren, gut und schnell befahrbaren Radhauptnetzes sowie eines ergänzenden Sekundär-Radnetzes mit Ausbau Nord-Süd-Verbindung und Ost-West-Route
 - möglichst attraktiv und sichere Schulwege mit dem Rad
 - Ausbau und attraktive Gestaltung der Radabstellung (tlw. E-Rad)
 - Verbesserung der Beschilderung
 - Förderung/Ermöglichung neuer Mobilität (z.B. Mietradangebote)



Radkonzept

2) Lösungsansätze – Netzplanung / Infrastruktur

Der Radverkehr sollte auf den Radhauptverbindungen gegenüber untergeordneten Netzen bevorzugt sein, um die Qualitätsanforderungen der RIN/ERA zu erfüllen. Dies zeigt sich in der Ausgestaltung wie folgt:

Primärnetz

Höherer Standard – verbindet wichtige Ziele

- Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Fahrradstraße
- (Radschnellwege)
- Forst- und Landwirtschaftswege
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts oder bei geringen Fußgängermengen)

Sekundärnetz

niedrigerer Standard – Verteilung im Stadtgebiet

- Tempo 30 (Mischverkehr bei entsprechenden Verkehrsmengen)
- Verkehrsberuhigte Bereiche (mit besonderer Rücksichtnahme auf den Fußverkehr)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)
- Gehweg – Rad frei

Sonstiges

Keine sichere Führung – geübte Radfahrer auf eigene Verantwortung

- \geq Tempo 50 (Mischverkehr)




Wenn keine andere Führungsform möglich ist, kann auch im Primärnetz auf kurzen Strecken im Sekundärnetz-niveau geführt werden.





Radkonzept


2) Lösungsansätze - Primärnetz


Primärnetz:

 Radinfrastruktur vorhanden


 bei geringen Verkehrsmengen ausreichend

 Bestand - beibehalten


 Nachbesserungsbedarf

 fehlende Radinfrastruktur

Sekundärnetz:

 Tempo 30 (ggfs.20)

 Verkehrsberuhigter Bereich

 Fußgängerzone








Radkonzept

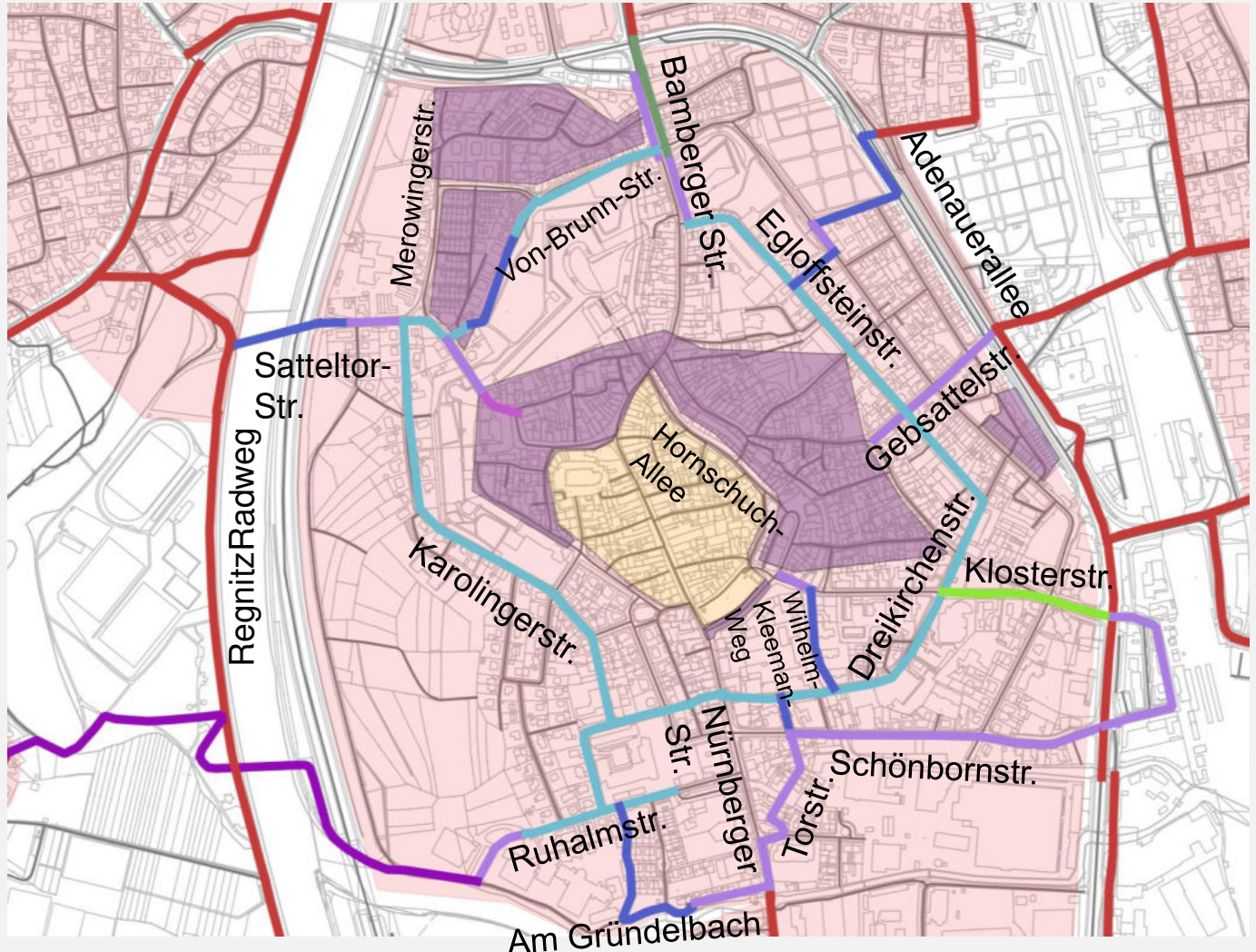
2) Lösungsansätze – Radinfrastruktur Fokus Innenstadt

Primärnetz:

-  Fahrradstraße
-  Geh- und Radweg
-  Schutzstreifen
-  Tempo 30 (ggfs.20)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Primärnetz außerhalb der Innenstadt

Sekundärnetz:

-  Tempo 30 (ggfs.20)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußgängerzone








Radkonzept

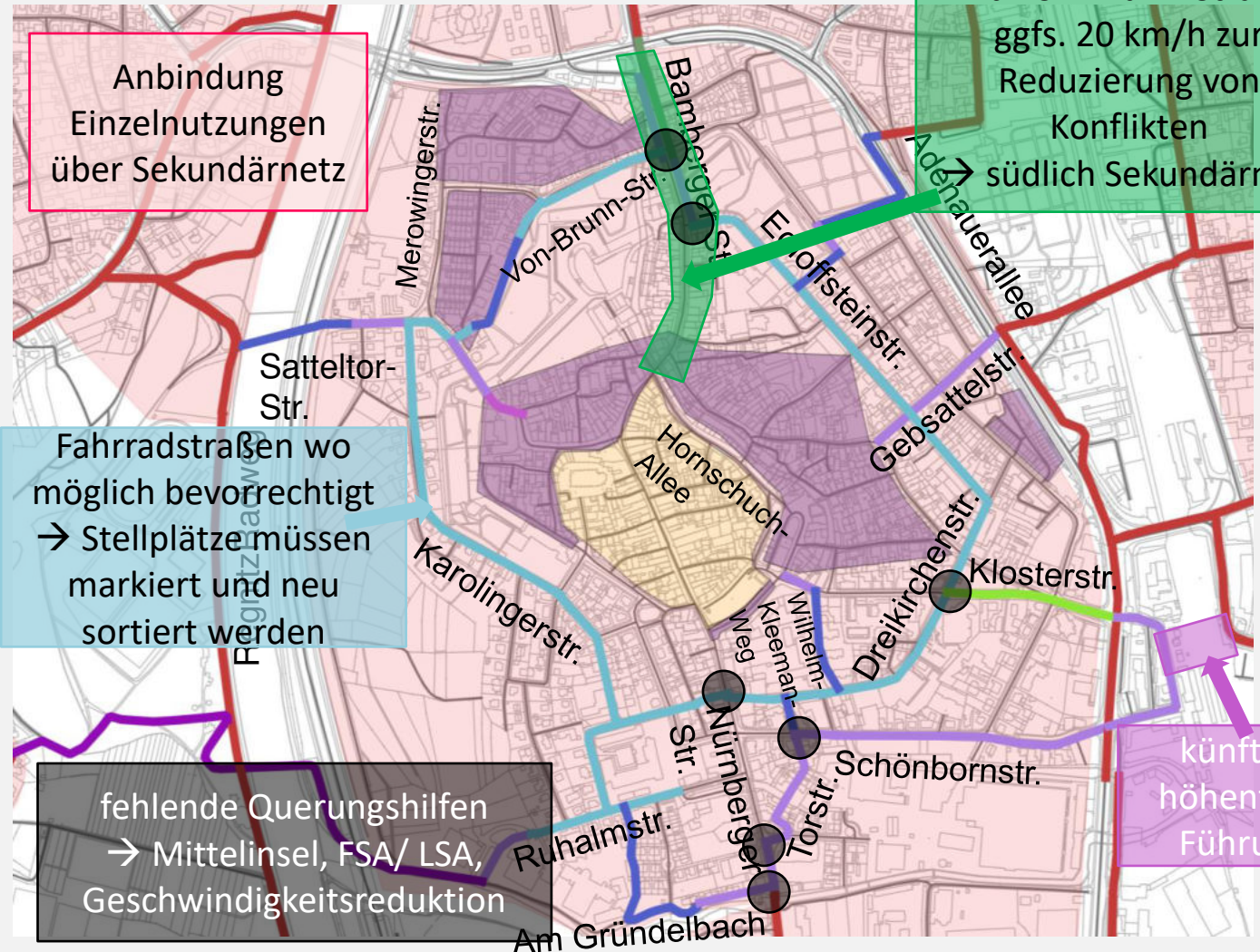
2) Lösungsansätze – Fokus Innenstadt

Primärnetz:

-  Fahrradstraße
-  Geh- und Radweg
-  Schutzstreifen
-  Tempo 30 (ggfs.20)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Primärnetz außerhalb der Innenstadt

Sekundärnetz:

-  Tempo 30 (ggfs.20)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußgängerzone



Ab Von-Brunn-Straße
ggfs. 20 km/h zur
Reduzierung von
Konflikten
südlich Sekundärnetz

Anbindung
Einzelnutzungen
über Sekundärnetz

Fahrradstraßen wo
möglich bevorrechtigt
→ Stellplätze müssen
markiert und neu
sortiert werden

fehlende Querungshilfen
→ Mittelinsel, FSA/LSA,
Geschwindigkeitsreduktion

künftige
höhenfreie
Führung



Radkonzept

2) Lösungsansätze - Bewertung von Fahrradabstellanlagen

Einstufung in Qualitätsstufen: Bewertungskriterien

Anforderung	0 Punkte	1 Punkt	Zusatzpunkt für Langzeitparker
Sicherheit Nutzer*in	erkennbare Mängel, geringer Abstand zur Fahrbahn (außer im verkehrsberuhigten Bereich/Fußgängerzone)	keine erkennbaren Mängel, Abstand zur Fahrbahn (außer im verkehrsberuhigten Bereich/Fußgängerzone)	-
Schutz des Fahrrads	Vorderradhalter (vorderer Reifen wird gehalten)	Anlehnbügel, Doppelstockparker, Schrägparker, Vorderradhalter mit 3-Punkt-Belastung	-
Diebstahlschutz	Fahrrad ist nur an einem Laufrad abschließbar	Fahrrad ist am Rahmen abschließbar	Fahrräder können verschlossen abgestellt werden (Fahrradbox, Fahrradgarage)
Witterungsschutz	Witterungsschutz nicht vorhanden	Witterungsschutz vorhanden	-

- Allgemein maximal 5 Punkte zu erreichen



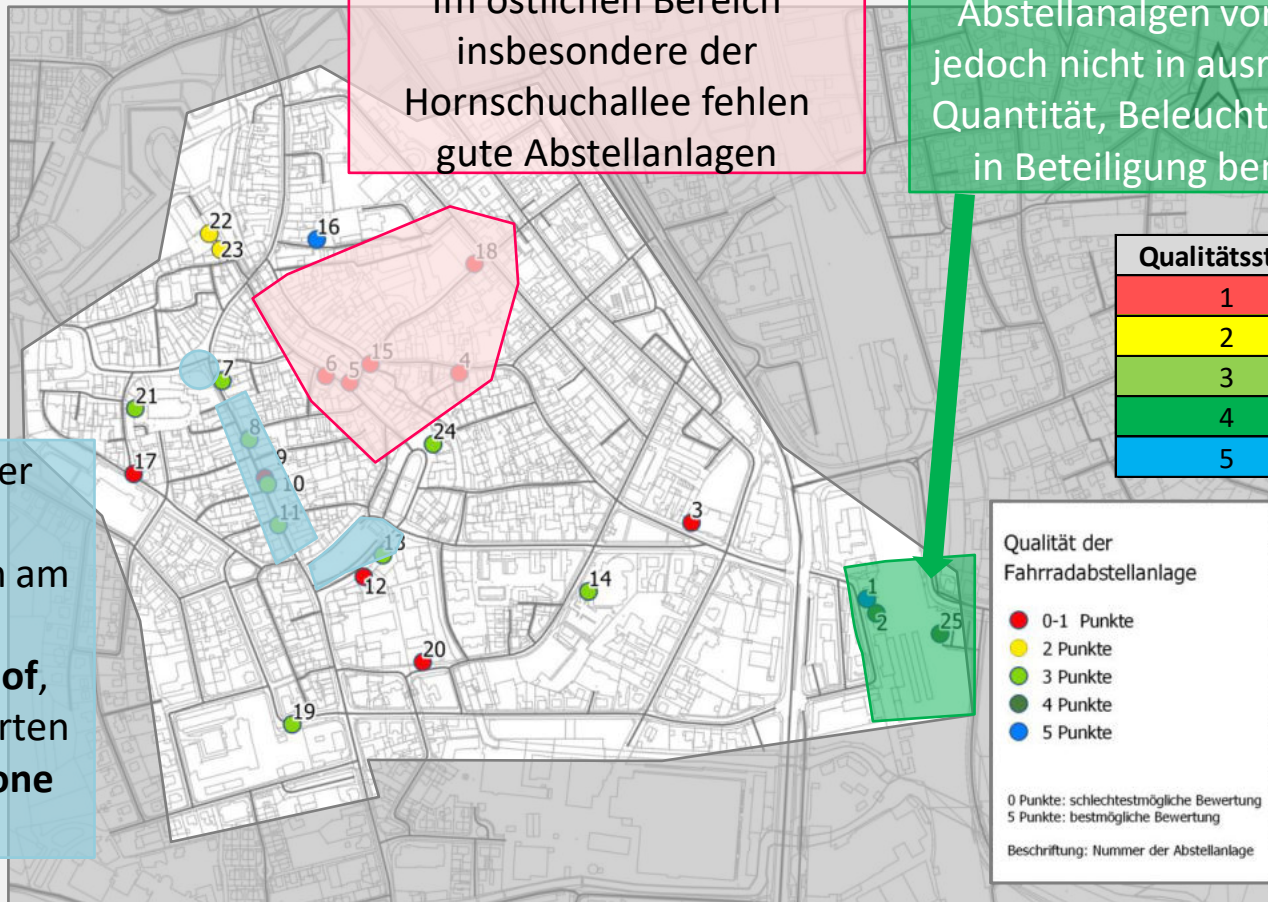
Radkonzept

2) Lösungsansätze - Fahrradabstellanlagen

Qualitätsstufen Innenstadt

Im Bahnhofsbereich sind gute Abstellanlagen vorhanden, jedoch nicht in ausreichender Quantität, Beleuchtung am Bf in Beteiligung bemängelt

Im östlichen Bereich insbesondere der Hornschuchallee fehlen gute Abstellanlagen



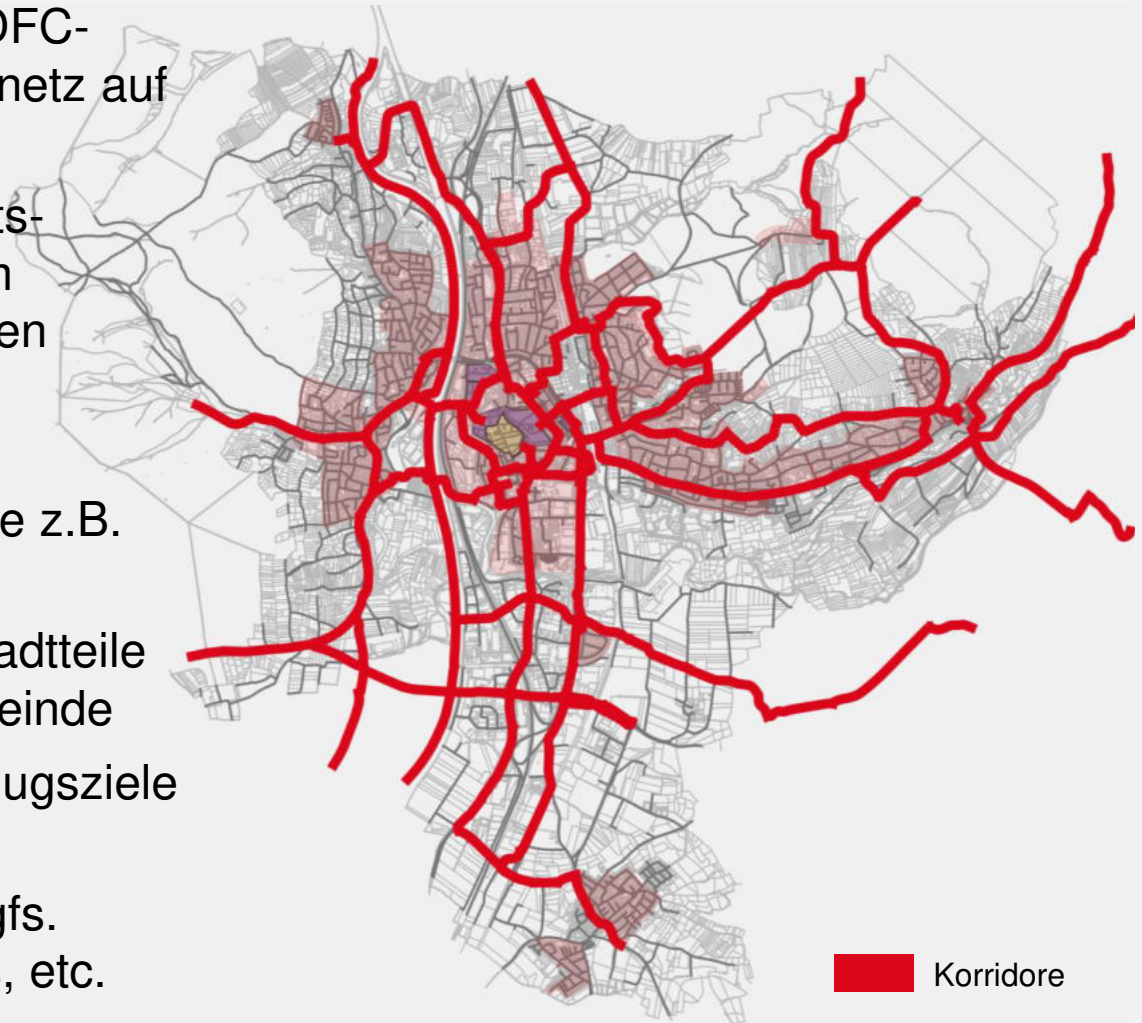
Zudem wurden in der HHB fehlende Fahrradabstellanlagen am Paradeplatz, am Rathausplatz, **Bahnhof**, Schulen und Kindergärten und der **Fußgängerzone** benannt



Radkonzept

2) Lösungsansätze - Wegweisungsnetz

- Wegweisung auf dem ADFC-Radwegebeschilderungsnetz auf Primärnetz ausweiten
- Wegweisung eher für Ortsunkundige, aber auch um Ortskundige auf Radrouten aufmerksam zu machen
- **Fernziele:** große i.d.R. weiterentfernte Städte wie z.B. Bamberg
- **Nahziele:** Innenstadt, Stadtteile und direkte Nachbargemeinde
- **touristische Ziele:** Ausflugsziele und Sehenswürdigkeiten
- **Ziele im Nahbereich:** ggfs. Schulen, Ämter, Rathaus, etc.





Radkonzept

3) Maßnahmenplan (1/2)

- **Maßnahmenpaket 1: Aktualisierung Stellplatzsatzung**
 - Anhand Beispiele – Aufnahme Fahrradverkehr
- **Maßnahmenpaket 2: Prüfung der Radinfrastruktur entlang des Primärnetzes anhand der Musterlösungen**
 - festlegen auf tatsächliche Routenführungen
 - zusammenhängende Routen möglichst am Stück ausbauen
 - von innen nach außen



Radkonzept

3) Maßnahmenplan (2/2)

- **Maßnahmenpaket 3: Schaffung von benutzerorientierten Radabstellanlagen**
 - qualitativ
 - quantitativ
- **Maßnahmenpaket 4: Begutachtung und Ergänzung / Erneuerung Wegweisung**
 - Wegweisung ohne Unterbrechung schaffen
→ Kontinuitätsregel

→ Die Maßnahmenpakete sollten größtenteils gleichzeitig realisiert werden.

→ Die Maßnahmen müssen immer wieder evaluiert und bei Bedarf erweitert oder aktualisiert werden.

Maßnahmen Verkehrskonzept

Fußverkehrskonzept

in Forchheim





Fußverkehrskonzept

1) Analyse - Problemstellungen und Handlungsfelder

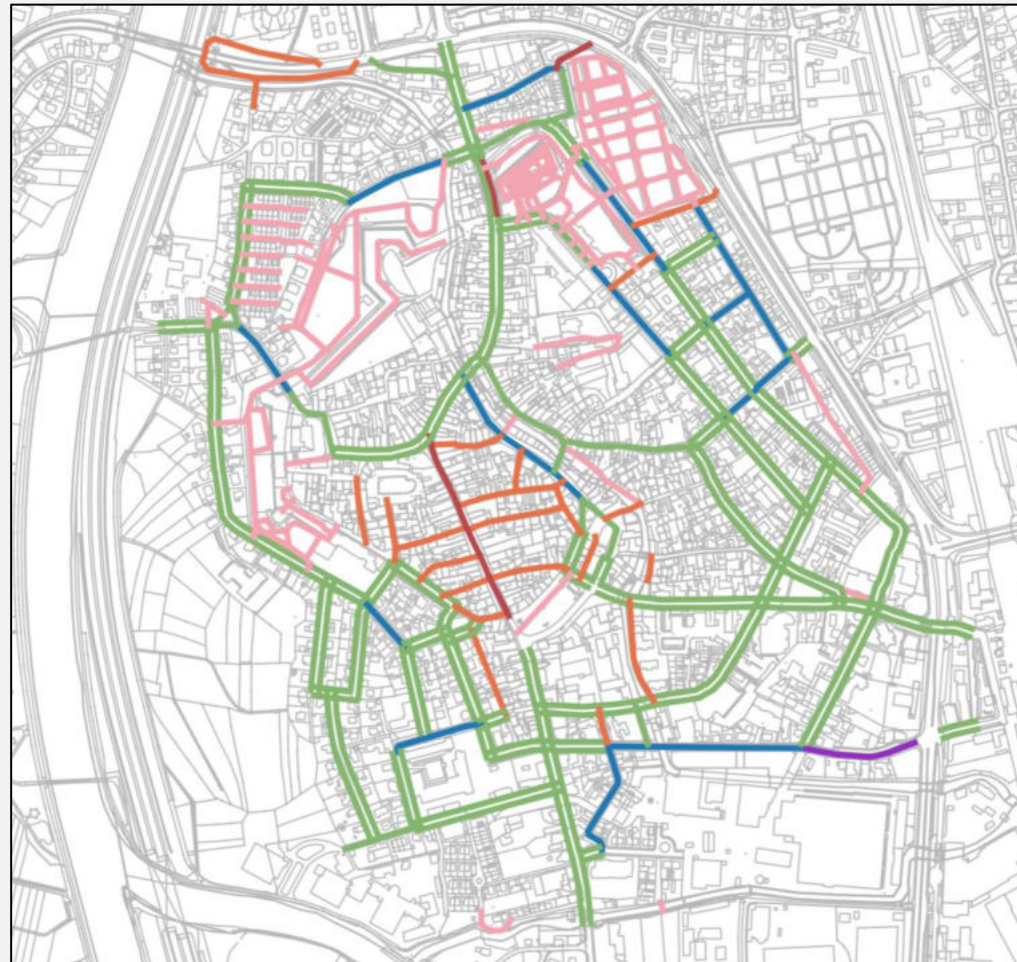
- unterschiedliche Anforderungen an barrierefreien Ausbau von Querungsmöglichkeiten und Kreuzungen je nach Nutzergruppe sowie technische Randbedingungen
- rauher Pflasterbelag und Aufsteller erschweren das Vorankommen für Geh- und Sehbehinderte und stellen auch Hindernisse dar
- erhöhte Sturzgefahr durch unsaubere Ausführung von Baumaßnahmen, Schlaglöcher o.ä.





Fußverkehrskonzept

1) Analyse - Fußverkehrssituation Innenstadt (1/2)



Gehwegparken

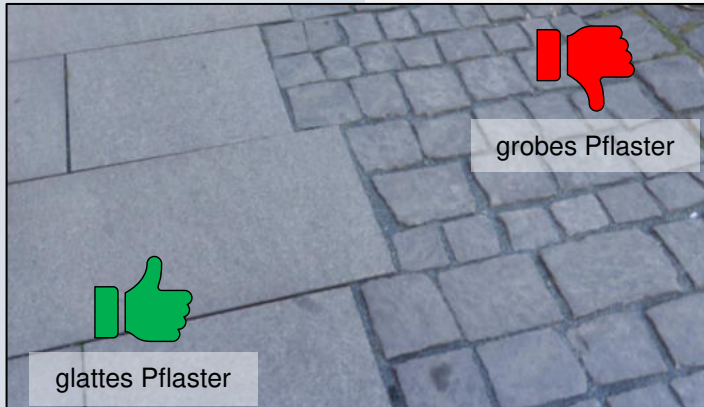
Legende

- mind. 1 Seite Gehwegparken
- unabhängig Rad frei
- unabhängig mit Rad
- unabhängig
- Fußweg neben Fahrbahn (einseitig)
- Fußweg neben Fahrbahn (beidseitig)
- Geh- und Radweg (mind. einseitig)
- Gehweg (Rad frei) (mind. einseitig)



Fußverkehrskonzept

1) Analyse - Fußverkehrssituation Innenstadt (2/2)





Fußverkehrskonzept

1) Analyse - Ziele

- **übergeordnetes Ziel Fußverkehr**
 - Ein barrierefreies Fußverkehrsnetz soll vorhanden sein.

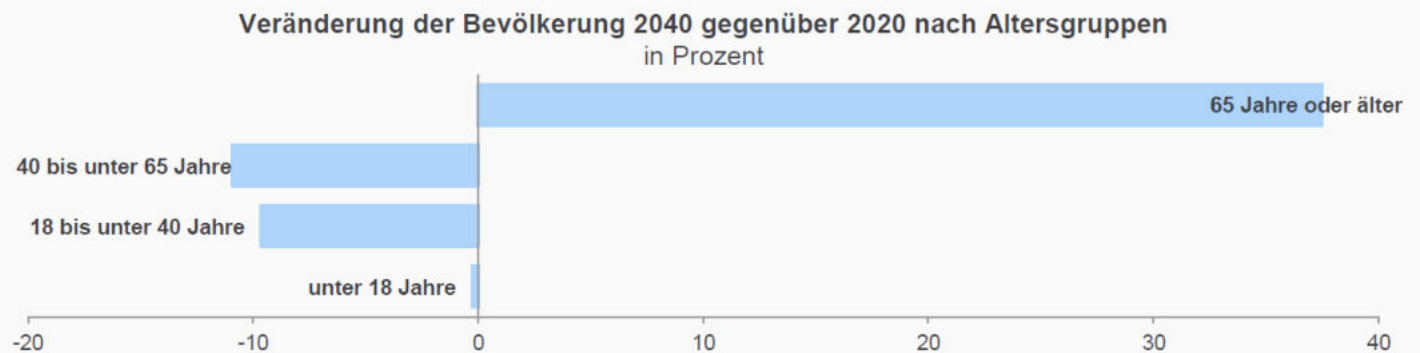
- **Teilziele Fußverkehr**
 - Die vorhandenen Barrieren sollen an sämtlichen Wegen, Knotenpunkten und Zugängen zu öffentlichen Gebäuden abgebaut werden
 - Unterschiedliche Barriere abbauende Maßnahmen sollen umgesetzt werden (z.B. Hochborde für Blinde & Sehbehinderte und möglichst flache Übergänge für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwägen)



Fußverkehrskonzept

2) Prognose Bevölkerungsentwicklung 2040 im Vergleich zu 2020

- In der Stadt und im Landkreis Forchheim wird das Durchschnittsalter von 2020 bis 2040 voraussichtlich leicht ansteigen (von 44,7 auf 47,2 Jahre)
- Insgesamt wird die Bevölkerung älter in Stadt und LK, während es zu einem Schwund in den jüngeren Altersgruppen kommt.
- **Anteil mobilitätseingeschränkter Personen wird sehr wahrscheinlich zunehmen!**



Beiträge zur Statistik – A182A2 202100 –
Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2040

6

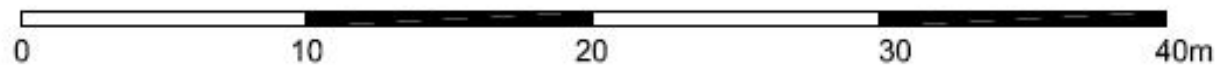
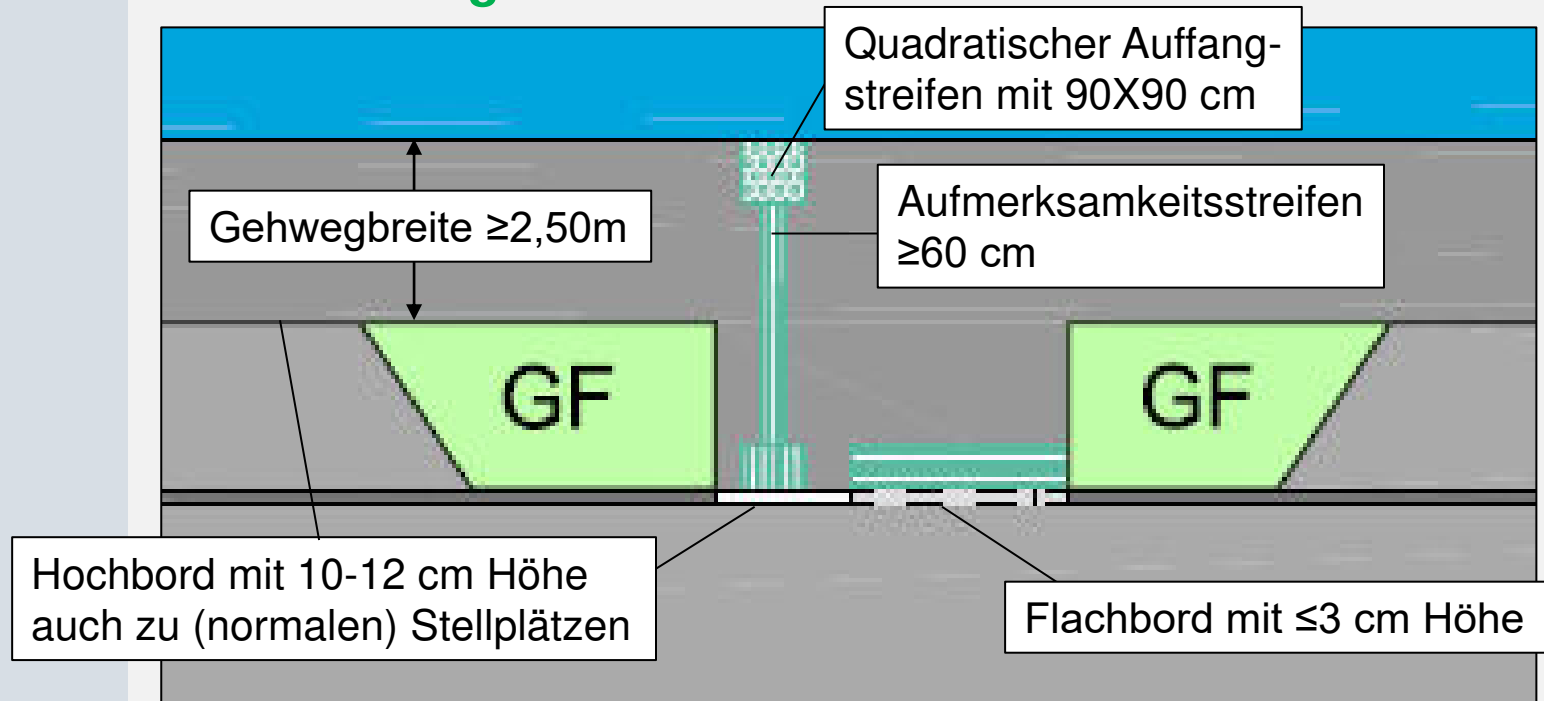
Bayerisches Landesamt für
Statistik



Fußverkehrskonzept

3) Beispiele von Einzelmaßnahmen

Musterlösungen – erforderliche Bauteile





Fußverkehrskonzept

4) Maßnahmenpakete

Maßnahmenpaket 1: barrierefreies Fußverkehrsnetz

- sukzessive Schaffung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes unter Berücksichtigung der beiliegenden Musterlösungen für die Stadt Forchheim

Maßnahmenpaket 2: Querungen Bächla in Hauptstraße

- Taktile Flächen zur Orientierung für Sehbehinderte zur nächsten Querung
- Wenn möglich mehr Querungen schaffen

Maßnahmenpaket 3: Verknüpfung SPNV mit ZOB

- Barrierefreie Wegführung vom Bf. Forchheim zum ZOB

Maßnahmenpaket 4: Verbesserung Verknüpfung öffentlicher Raum mit öffentlich zugänglichen Räumen

- Sicherstellung der barrierefreien Zugänglichkeit zu öffentlichen Gebäuden mit gut erkennbarer und durchgängiger Beschilderung sowie glattem, ebenem Wegeprofil und taktilen Flächen

Maßnahmen Verkehrskonzept

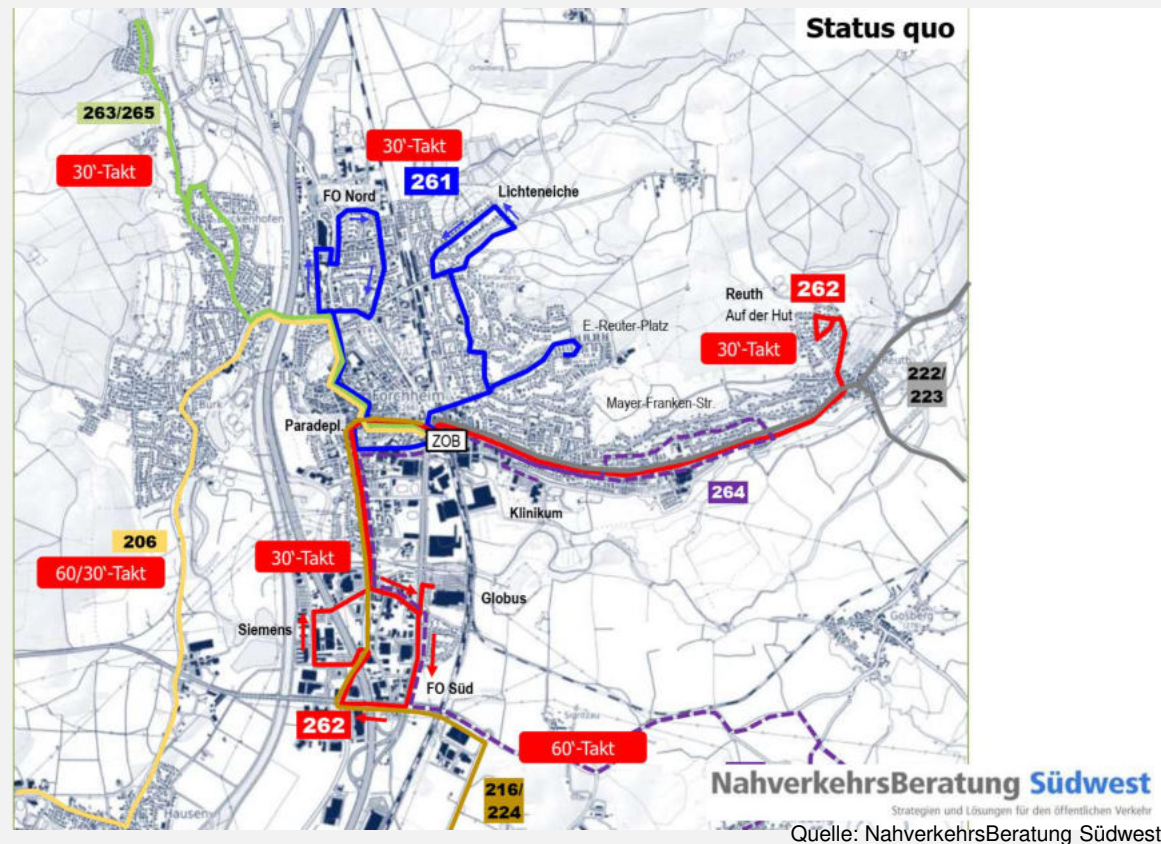
**Öffentlicher Personennahverkehr
(ÖPNV)**

in Forchheim





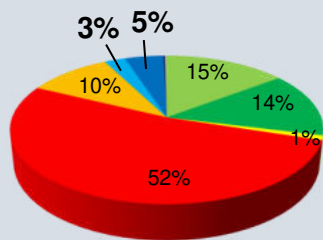
1) Ausgangssituation



- Stadtbusnetz besteht aus ein-/ausbrechenden Landkreislinien und eigenen Stadtbuslinien
- überwiegend 30-min-Takt Montag – Samstag, aber mit Ausnahmen



1) Ausgangssituation

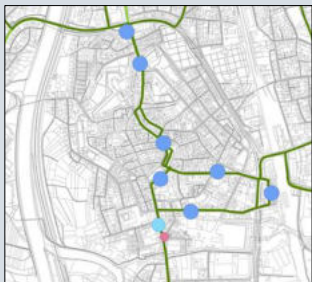
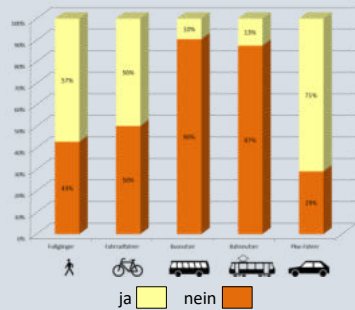


- Anteil ÖV / Bus sehr gering für eine Stadt mit S-Bahn-Halt (insbesondere auch Verknüpfung Bus \leftrightarrow Bahn im Binnenverkehr)

- schlechteste Bewertung von Fahrplandichte am Abend und am Wochenende sowie von Fahrpreisen in Haushaltsbefragung

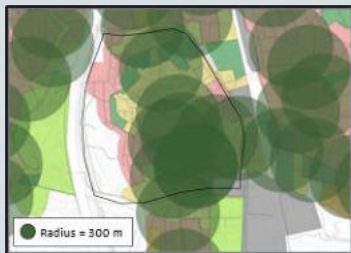
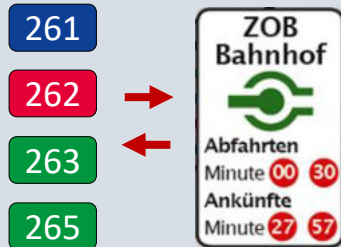
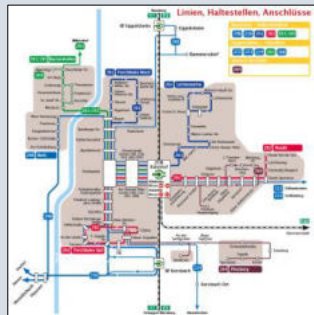
- in der Passantenbefragung bewerten ca. 50 % das ÖPNV-Angebot mit befriedigend oder schlechter

- Anbindung in Richtung Osten sonntags nur über AST mit Anmeldung min. 1 Stunde vor Fahrtantritt für Kunden mit zusätzlichem Aufwand und Einschränkungen in der Flexibilität verbunden





1) Ausgangssituation



- ungünstiges Reisezeitverhältnis ÖPNV zu Motorisierter Individualverkehr (MIV) bei Busfahrten zwischen dem Paradeplatz und den östlichen Stadtteilen führen über den ZOB (inkl. dortige Wartezeit)
- vollständige Abstimmung zwischen Bus und Bahn aufgrund unterschiedlicher Taktdichten bzw. -familien beim Bahnangebot nicht möglich
- keine ausreichende räumliche Erschließung der westlichen Bereiche der Altstadt
- schwierige ÖV-Erschließung in Wohngebieten in Hanglagen aufgrund baulicher Anforderungen
- Freizeitareale teilweise nicht ausreichend mit ÖV erschlossen



ÖV soll klimaneutral sein

ÖV Angebotsverbesserung
passgenau für Bedürfnisse

Umstieg auf ÖV soll gefördert werden

Ausbau P+R / B+R

Förderung Umstieg ÖV

E-Busse

Bedarfsgerechter ÖV
→ On demand

Kostenloser / kostengünstiger ÖV

2) Zielsetzungen

- Förderung der Bereitschaft zum Umstieg auf den ÖV, um Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split zu erreichen
- Erhöhung der Attraktivität des ÖV durch
 - ein optimiertes Stadtbusangebot
 - Einrichtung neuer Linien und Haltestellen zur Verbesserung der Erreichbarkeit
 - Taktverdichtung
 - verbesserten Umstieg zur Bahn/S-Bahn
 - Ergänzung durch Fahrtangebote auch am Wochenende sowie bedarfsgerechte On-Demand-Angebote
- klimaneutraler ÖV-Betrieb
- Einsatz angepasster Gefäßgrößen zur Erschließung der Hanglagen sowie von Teilen der Innenstadt
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Verbesserung des Services an zentralen Haltestellen
- Verbesserung des Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes



3) Randbedingungen



- Der Landkreis Forchheim ist Aufgabenträger für den Busverkehr im Landkreis Forchheim inkl. Stadt Forchheim.
- Der Landkreis Forchheim erarbeitet ein Buskonzept für den gesamten Landkreis, das auch ein-/ausbrechende in die/aus der Stadt Forchheim umfasst.
- Das Landkreis-Konzept soll mit allen Linien im Jahr 2023 ausgeschrieben werden, damit es ab Mitte 2024 in Betrieb gehen kann (für dann 8 Jahre bis **2032**)
- Zusätzlich zu den ein-/ausbrechenden Linien werden in diesem Rahmen auch die Stadtbuslinien ausgestaltet

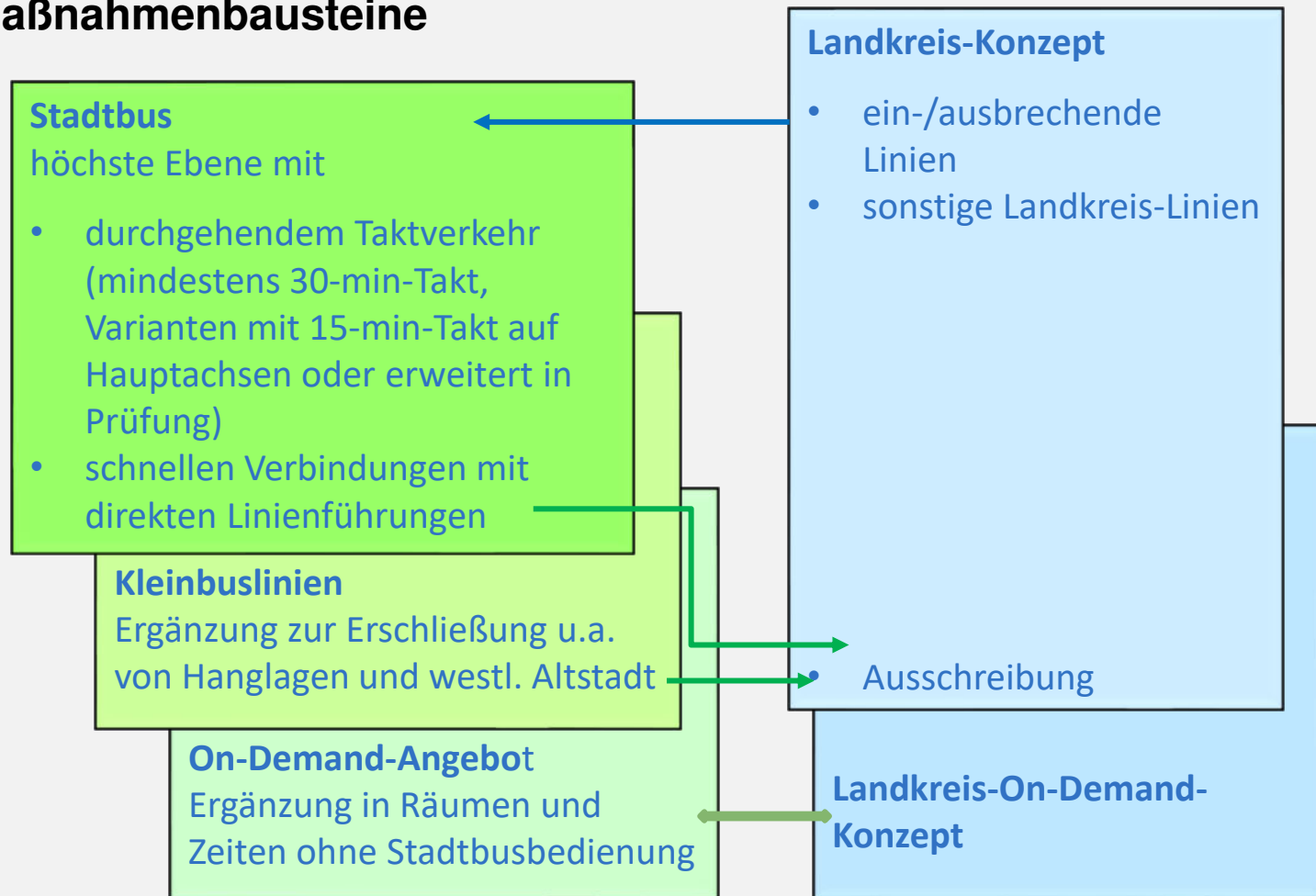


- Basis für die kurzfristige Umgestaltung des Stadtbusnetzes sind die im Rahmen des Verkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmenansätze. Diese haben aber den Zeithorizont **2040** und einen geringeren Detaillierungsgrad.



4) Konzept

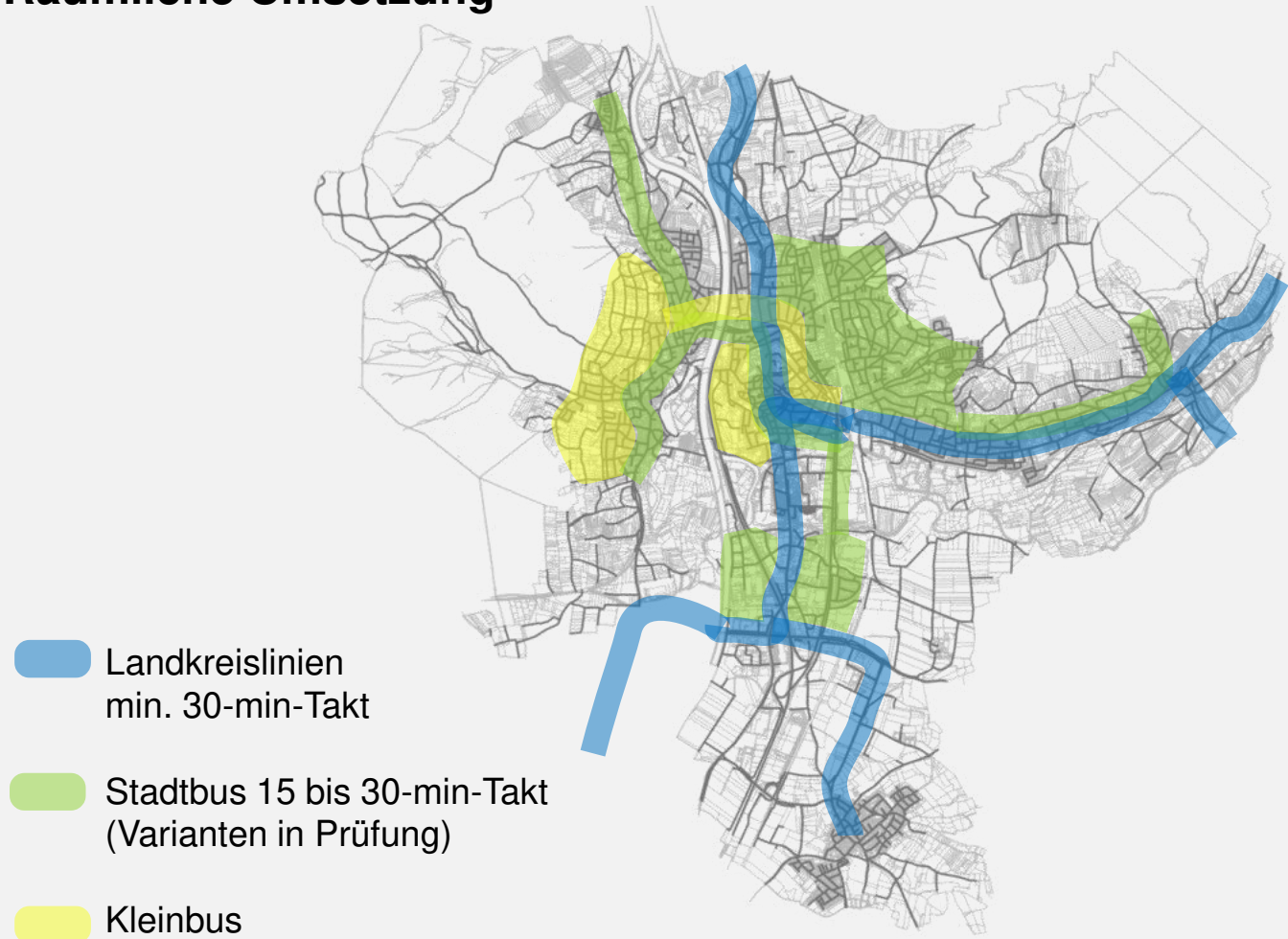
Maßnahmenbausteine





4) Konzept

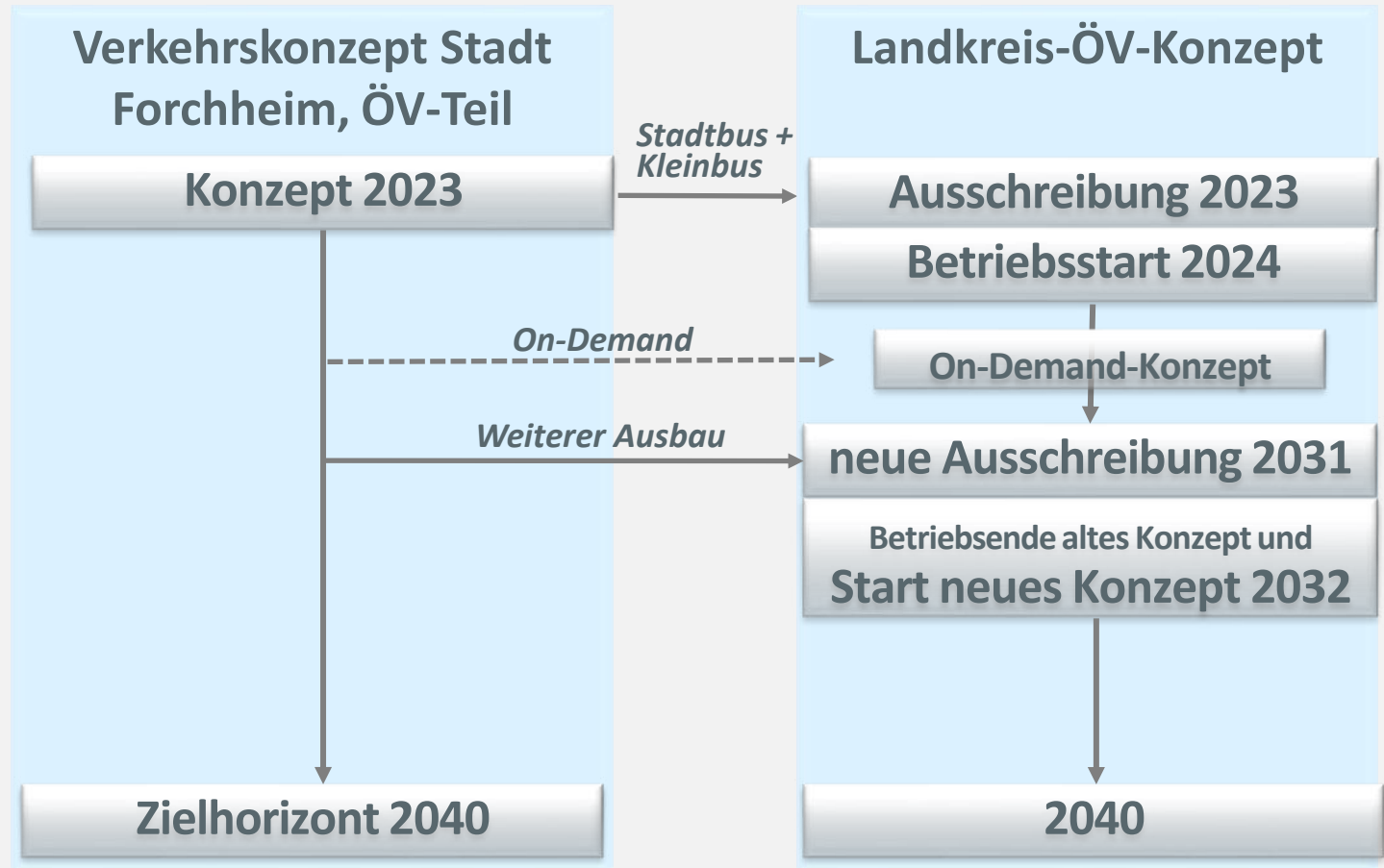
Räumliche Umsetzung





4) Konzept

Umsetzungsperspektive



Maßnahmen Verkehrskonzept

**Integration innovativer
Mobilitätsangebote & -konzepte
in der Stadtentwicklung**

in Forchheim





innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

1) Standardisierung von vorhabenbezogenen Mobilitätsuntersuchungen und -konzepten über die Kfz-Stellplatzsatzung

- vertiefte Betrachtungen der **verkehrsmittelübergreifenden Erschließung und zu möglichen Mobilitätsangeboten** im Vorhabenumfeld des Vorhabens
- **Stellplatzablöse über** den Nachweis von **Mobilitätsuntersuchungen und –konzepten** möglich
- **Grundbedingungen** hierfür werden in der Stellplatzsatzung **definiert** (ÖPNV-Erschließung, Supermarkt im Umfeld oder die Lage in einem bestimmten Gebiet).
- Zielinhalte von Mobilitätsuntersuchungen- und konzepten:
 - über **konkrete Vorgaben** in Stellplatzsatzung (Erhöhung der Fahrradabstellplätze um x%, Betrieb von Carsharing) oder
 - Abstimmung eines **spezifischen Konzeptes** mit der Stadt
- **verpflichtendes Monitoring** in gewissen Zeitabständen
- **maximale Stellplatzersparnis** kann **festgelegt** werden (z.B. 20%). (Hinweis: Vorhaltung für Ladeinfrastruktur in Gebäuden bereits gesetzlich geregelt: **Gebäude-ElektromobilitätsInfrastruktur-Gesetz**)



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

2) Realisierung von Mobilitätsstationen an Orten mit hohem Nutzerpotential 1/2

- **Bestandteile von Mobilitätsstationen** (je nach Größe):
 - ÖPNV-Haltestelle
 - eine Informationsstele
 - Bikesharing & Carsharing-Stationen
 - Fahrradabstellplätze
 - Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
 - Fahrradreparaturstationen und weitere Leihfahrzeuge
- **Umsetzung Mobilitätsstationen** durch die Stadt:
 - Monitoring und ein schrittweiser Ausbau an höher frequentierten, gut zugänglichen und öffentlichen Orten
- **Integration zusätzlicher Mobilitätsstationen** im Rahmen von Bauvorhaben:
 - Im **Rahmen von Mobilitätskonzepten**, welche die Schaffung eines Teils der Kfz-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote ersetzen, besteht das Potential, weitere Mobilitätsstationen in das stadtweite Netz zu integrieren.
 - Insb. bei Bikesharing-Angeboten sollte daher auf eine **Integrierbarkeit in das städtische System** geachtet werden.





innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

2) Realisierung von Mobilitätsstationen an Orten mit hohem Nutzerpotential 2/2

Mobilitätsstation

Priorität 1 ●

zentrale Bereiche,
Bahnhöfe

Priorität 2 ●

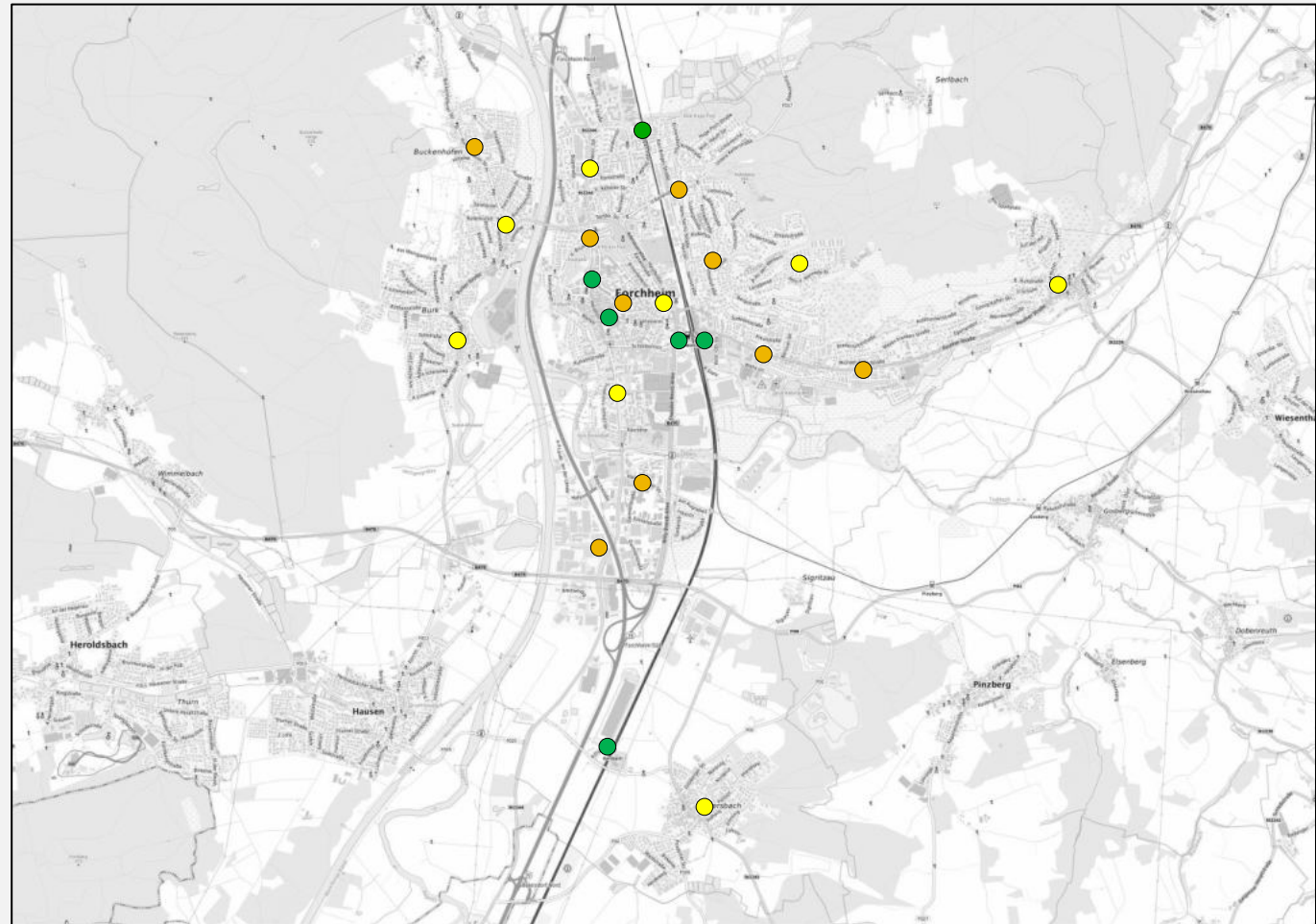
Stadtteilzentren,
Geschoss-
wohnungsbau

Priorität 3 ●

ggf. verdichtendes
Angebot

zusätzlich

Mobilitätsstationen
im Rahmen von
Bauvorhaben



Je höher die Priorität, desto mehr Bestandteile sollte die Mobilitätsstation aufweisen.



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

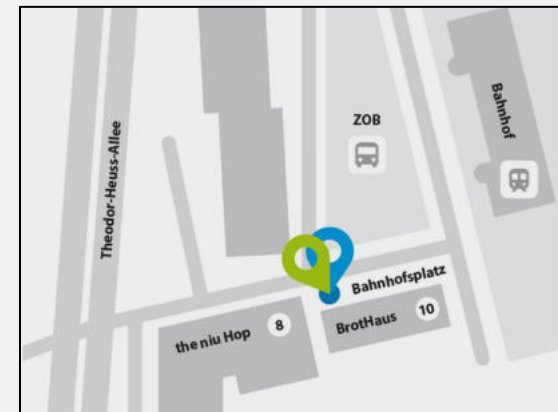
3) Ausbau / Förderung Carsharing Angebot

Ausbau und Förderung des Carsharing Angebots gemeinsam mit den Stadtwerken Forchheim

- Stand Oktober 2022: **Bahnhof (realisiert) und LRA (in Planung)**
- Corporate **Carsharing außerhalb der Nutzungszeiten**, z.B. **Dienstfahrzeuge** (der Stadt Forchheim).
 - Dies kann die laufenden **Kosten** für die (städtische) **Fahrzeugflotte senken.**
 - Bürgern zeitgleich ein hochwertiges Carsharing-Angebot zur Verfügung stellen.



Bild: eigene Aufnahme



Standort der ersten Carsharing-Station in Forchheim
Quelle: <https://www.stadtwerke-forchheim.de/carsharing/>



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

4) Förderung Lastenfahrräder

- **Förderung** für die Anschaffung von gewerblichen und privaten (**Lasten-**) **pedelecs**, aber auch **Fahrradanhängern** und weiteren Fahrzeugen
- Die Ausrichtung des Förderprogramms sollte im Hinblick auf aktuelle **Entwicklungen im Bereich der Mobilität ständig evaluiert und** die geförderten Fahrzeuge **bei Bedarf entsprechend angepasst werden.**
- Einrichtung bzw. Förderung eines **Lastenradverleih.** (Anm.: Dieser ermöglicht der Bevölkerung das unkomplizierte Ausprobieren eines Lastenfahrrads o.ä. und kann somit in Kombination mit einer finanziellen Förderung eine Kaufentscheidung begünstigen.)





innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

5) **Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beibehalten 1/3**

- **Schrittweiser Ausbau** öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur **in Abhängigkeit** von der Anzahl an **zugelassenen Elektrofahrzeugen** (beibehalten).
- Mögliche Standorte für zusätzliche Ladeinfrastruktur befinden sich insbesondere in Gebieten mit Geschosswohnungsbau, an den Bahnhöfen, in der Innenstadt, größeren Parkieranlagen, in den Stadtteilzentren und im Bereich von größeren Freizeiterichtungen.
- In der Nähe von größeren Arbeitgebern oder Einzelhändlern sollte die Einrichtung von Ladeinfrastruktur durch die jeweiligen Unternehmen erfolgen und durch **betriebliches Mobilitätsmanagement** konstruktiv begleitet werden.



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

5) Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beibehalten 2/3

- Motorisierung (Auswahl) der zugelassenen Fahrzeuge im Landkreis Forchheim in den Jahren 2020 bis 2022

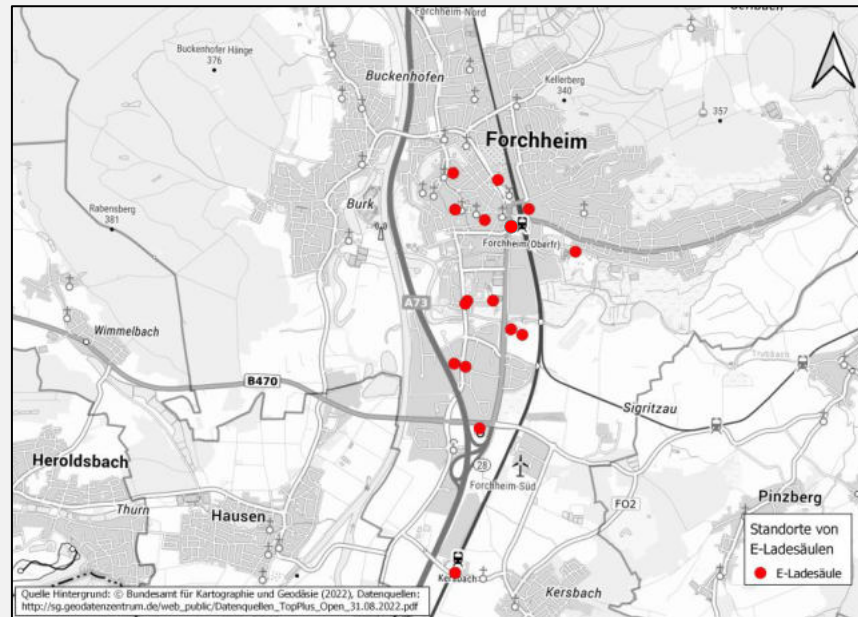
Jahr (vgl. zum Vorjahr)	Benzin / Diesel	Hybrid (alle)	nur Plug-in- Hybrid	Elektro
1.1.2020	76.296	667	160	284
1.1.2021	76.547 (+0,3%)	1.164 (+74,5%)	334 (+108,8%)	547 (+92,6%)
1.1.2022	75.598 (-1,2%)	1.981 (+70,2%)	674 (+101,8%)	1.020 (+86,5%)

- davon Stadt Forchheim: ca. 30 % bzw. ca. 600 E-Fahrzeuge inkl. Plug-in-Hybrid
gemessen an der Bevölkerungsverteilung im LK Forchheim



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

5) Schrittweiser Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur beibehalten 3/3



Ladesäule am Bahnhof
Bild: eigene Aufnahme

- Aktuell: 18 Standorte mit 48 Ladepunkten ab 2,3 kW
(Quelle: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/> und eigene Aufnahme)
- Quote ca. 1 Ladepunkt auf 12,5 E-Fahrzeuge
 - Aktuell: **Verdopplung der jährlichen Nachfrage!**
(Stand vor Energiekrise)
→ Ausbau ständig erforderlich



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

6) Sicherstellung und Verlagerung der Lieferverkehre auf nachhaltige und alternative Bedienformen

- Verschiedene Betreibermodelle möglich:
 - **SharingBoxen** in Kombination mit **Mobilitätsstationen** oder LastenradSharing
 - **Feinverteilung** Pakete mit **E-Lastenrädern** durch Paket-Dienste ausgehend von **Mikro-Hubs** in den Quartieren
- Hinweis: Zufahrtsverbote für den Lieferverkehr in Wohnquartieren i.d.R. nicht machbar

→ **Abstimmung mit Paketdienstleistern bezüglich eines Betreibermodells in der Stadt Forchheim**





innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

7) Einführung und Unterstützung Mobilitätsmanagement

- Wichtige Stellschraube für nachhaltige Mobilitätsentwicklung über ansässige Unternehmen und Einrichtungen
 - über verschiedene Instrumente kann **Mobilitätsverhalten der Angestellten aktiv beeinflusst** werden.
- Vorbildfunktion der **Stadt Forchheim** durch ein eigenes Mobilitätsmanagement
- Darüber hinaus **Schaffung einer Anlaufstelle** für Informationen im Hinblick auf Angebote **für alternative Mobilität** zur Unterstützung der Unternehmen:
 - Ladeinfrastruktur
 - Mobilitätslösungen basierend auf Mitarbeiterbefragungen
 - Jobtickets / FirmenAbo
 - Job-Rad
 - Firmenfahrzeuge als Carsharing-Fahrzeuge
 - innovative Konzepte für den Lieferverkehr
 - Einführung eines Zertifikats für Betriebe mit Vorreiterrolle im Hinblick auf Mobilität



innovative Mobilitätsangebote und -konzepte

8) Weitere Öffentlichkeitsarbeit

- Durchführung von **Mobilitätsveranstaltungen**
 - Stadtradln
 - Mobilitätswochen
 - Fahrradchecks
 - E-Bike-Fahrtrainings
 - geführte Radtouren oder Spaziergänge / Wanderungen mit Anfang und Ende in Forchheim
 - Aktionstage zum autofreien Arbeitsweg
- ständiges **Informieren und Kommunizieren**
 - Bericht über die Maßnahmenumsetzungen des Verkehrskonzepts
 - Informationen über Kampagnen, Dienstleistungsangebote usw.
 - Aufbau eines Mobilitätsportals mit Verlinkungen und Mängelmelder
- **Stadtmarketing** einbeziehen
 - z.B. Aufbau einer ForchheimCard mit Vergünstigungen bei (Mobilitäts-)angeboten bei Einkauf in Forchheim

Maßnahmen Verkehrskonzept

**Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Ruhender Verkehr - Parkraumkonzept**

in Forchheim



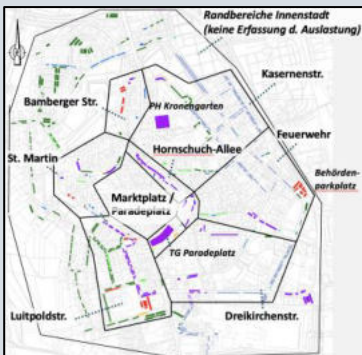
Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

1) Analyse – Handlungsfelder und Problemstellung

- Gebührenregelung für Besucher bis 2 Std. führt nicht zu einer verkehrslenkenden Wirkung zwischen Hornschuchallee und Paradeplatz außer Kraft, da große Parkieranlagen teurer als der Straßenraum bepreist sind

- hohe bis sehr hohe Auslastungen sowie Gebührenregelung führen zu Parksuchverkehren (s.a. hoher Binnenverkehrsanteil Innenstadt)

- Statische Parkleitbeschilderung weist grundsätzlich durch die Innenstadt. So führt beispielsweise die Leitung des ruhenden Verkehrs von Norden über die Hornschuchallee zu erhöhten Kfz-Belastungen in der zentralen Innenstadtachse.



Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

1) Analyse - Zielsetzungen an den ruhenden Verkehr (MIV)

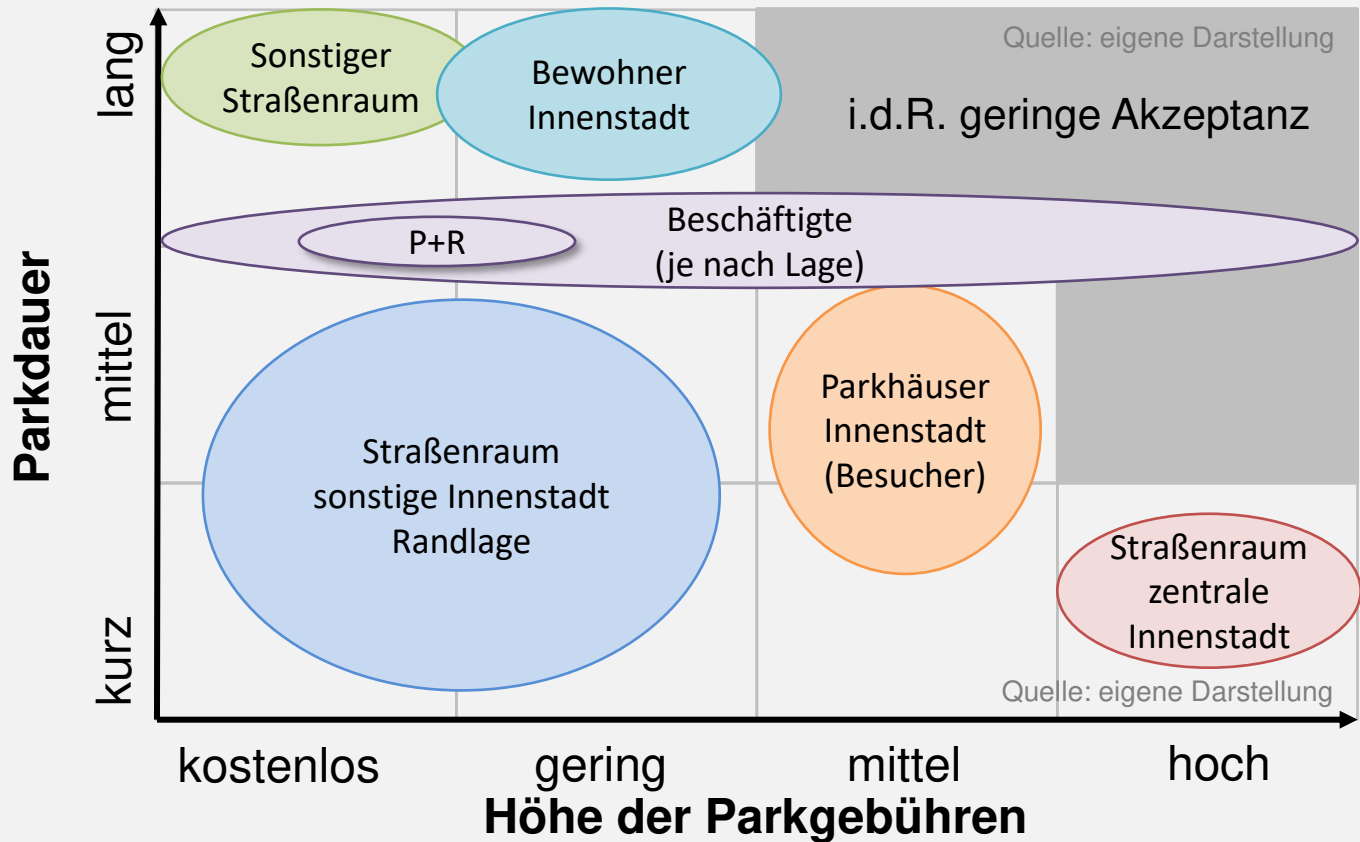
- **übergeordnetes Ziel Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - Nicht notwendiger Kfz-Verkehr soll verlagert werden.
 - Notwendiger Verkehr soll emissionsfrei werden.

- **Teilziele Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - Parksuchverkehr soll verringert werden
 - Parken soll priorisiert in Tiefgaragen und Parkhäusern erfolgen
 - Die Lieferverkehre sollen sichergestellt und auf nachhaltige und alternative Bedienformen verlagert werden
 - Neue Mobilität wie Carsharing sollen gefördert / ermöglicht werden

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

2) Anforderungen - Parkraumbewirtschaftung: Anpassung zeitlicher- und preislicher Regelungen

- Wie sollte eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung aussehen?



Problem
Forchheim:
**Parkhäuser
teurer als
Straßenraum
Innenstadt**

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

3) Parkraumkonzept

Maßnahmenpaket A: Besucherparken Innenstadt

- zur Reduzierung Parksuchverkehr in zentralen Bereichen
- Anpassung Parkgebühren Innenstadt
- ggf. Einrichtung dynamisches Parkleitsystem in der Innenstadt
- *ggf. Reduzierung des Parkraumangebots im Straßenraum der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder von Flächen für Fuß- und Radverkehr*

Maßnahmenpaket B: Stellplatzsatzung und Integration innovativer Mobilitätsangebote & -konzepte

- Aktualisierung Stellplatzsatzung
- Schaffung von Stellplätzen für Carsharing und E-Ladesäulen

Regelmäßig: Evaluation der Maßnahmen

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

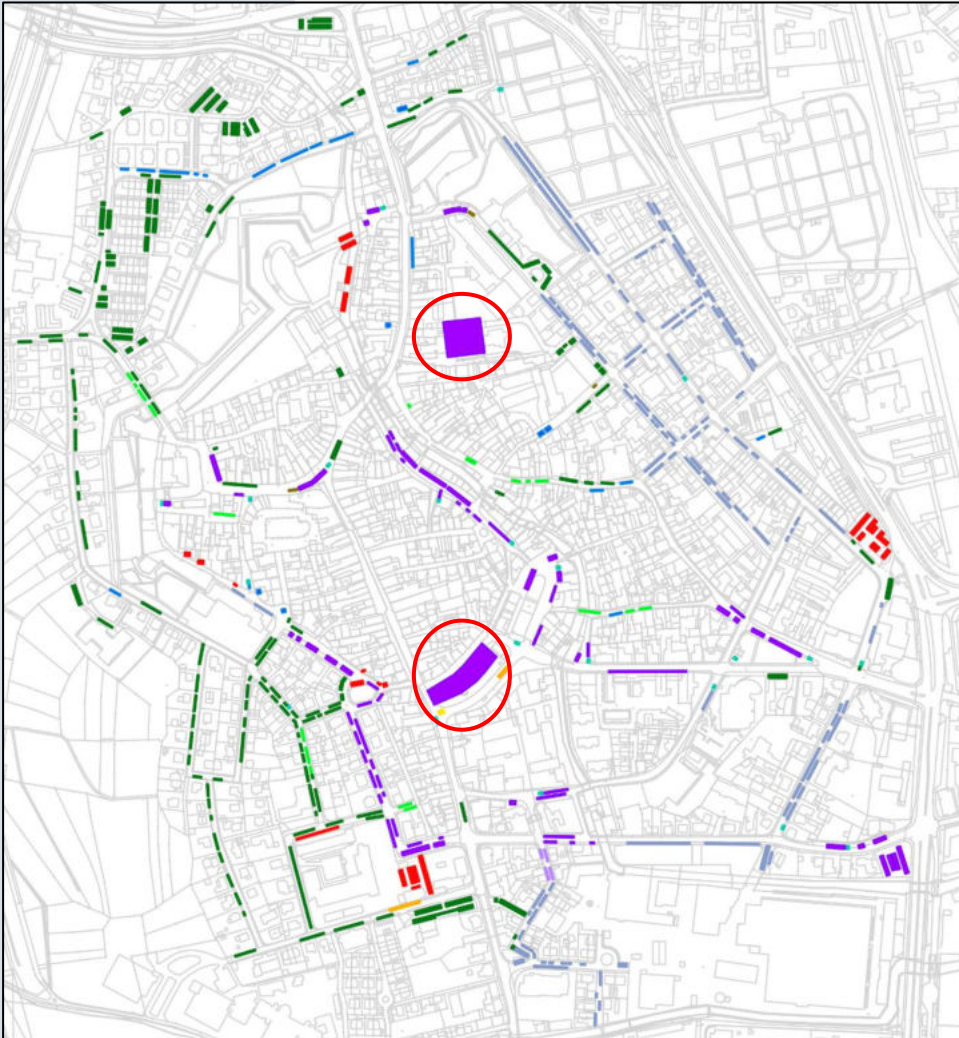
3) Maßnahmenpaket A: Besucherparken Innenstadt

▪ Ziele

- Durch Aktualisierung Parkgebühren sowie ggf. Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems Verlagerung und Steuerung von Besucherparken auf die Innenstadt nahen Parkieranlagen TG Paradeplatz und PH Kronengarten
- Bei hohem Parkdruck in der TG Paradeplatz Umnutzung heutiger Mietparkplätze (rund 1/3 der dortigen Stellplätze) für Besucherparken
- **Nachteil:** Ggf. Einrichtung zusätzlicher Parkierungsflächen für Beschäftigtenparken am Rand der Innenstadt, da u.U. steigender Parkdruck in der Innenstadt an den Stellplätzen ohne weitere Regelungen oder dem nahen Umfeld

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

3) Maßnahmenpaket A: Besucherparken Innenstadt 1/2



Aktualisierung Parkgebühren (Bsp.)

- Straßenraum 1€ je 30 min —
 - große Anlagen 1€ je 60 min ◻
- Erhöhung der Frequenz an den Besucherstellplätzen im Straßenraum
 - Verlagerung von Besucherparken im Straßenraum in die TG bzw. das PH
 - Reduzierung von Parksuchverkehren

Wirksamkeitskontrolle:

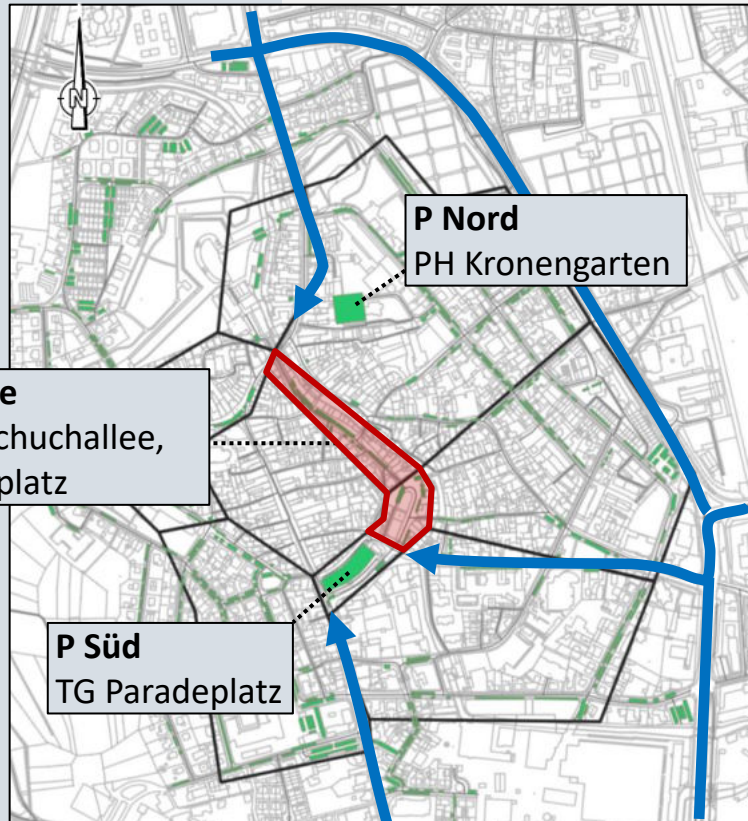
- Prüfung der Parkraumauslastung / Stellplatzwechsel im Parkhaus Kronengarten, in der Tiefgarage Paradeplatz, in der Hornschuchallee und am Marktplatz
- Durchführung von Verkehrszählungen an der Hornschuchallee oder am Marktplatz

Quelle: Smart City System
Parking Solutions GmbH



Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

3) Maßnahmenpaket A: Besucherparken Innenstadt 2/2



- ggf. Einrichtung dynamisches Parkleitsystem unter Berücksichtigung des PH Kronengarten, der TG Paradeplatz, der Hornschuchallee und des Marktplatzes
 - Verlagerung von Besucherparken im Straßenraum in die TG bzw. das PH
 - Reduzierung von Parksuchverkehren, insbesondere in der Hornschuchallee und dem Marktplatz
 - Bessere Ausweisung für Besucher von außerhalb der Stadt Forchheim
 - bis zu 50% förderfähig

Wirksamkeitskontrolle: siehe Aktualisierung Parkgebühren

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

3) Maßnahmenpaket B: Stellplatzsatzung und Integration innovativer Mobilitätsangebote & -konzepte

Ziele

Mittel- und langfristig Aufbau einer nachhaltigen Mobilitätskultur und einer Reduktion des ruhenden Kfz-Verkehrs in Forchheim durch Aktualisierung der Stellplatzsatzung sowie Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel

Wirkungen aus Kombination erhöhter Ablösesummen für Stellplätze und Reduzierung des Stellplatzschlüssels durch ein Mobilitätskonzept:

- **Für die Stadt Forchheim:** Verpflichtung der Unternehmen oder Bauträger zur Einhaltung einer nachhaltiger und verkehrsvermeidender Mobilität Ihrer Angestellten und / oder Besucher
- **Für Unternehmen oder Bauträger:** Aufgrund reduzierter Stellplatzschlüssel unter Nachweis eines Mobilitätskonzepts Reduktion der Kosten für den Bau oder die Ablöse von Stellplätzen

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - ruhender Verkehr

3) Parkraumkonzept

Weitere Maßnahme 1: Stellplätze für Bewohner

- ggf. Ausweitung der Bewohnerparkzonen in der Innenstadt
- ggf. Schaffung von Stellplätzen für Bewohner

Weitere Maßnahme 2: Be-/Entladen und Anlieferung

- ggf. Lieferzonen und Regelungen für Anlieferung

Weitere Maßnahme 3: Behindertenstellplätze

- ggf. Schaffung von Behindertenstellplätzen bei Entfall von Stellplätzen im Straßenraum

Weitere Maßnahme 4: Beschäftigtenparken

- ggf. Schaffung von Stellplätzen für Beschäftigtenparken am Rande der Innenstadt

Weitere Maßnahme 5: P+R

- ggf. Schaffung von max. 100 Stellplätzen für P+R und Ausweitung Bewohnerparkzonen am Bahnhof

Verkehrskonzept

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Verkehr

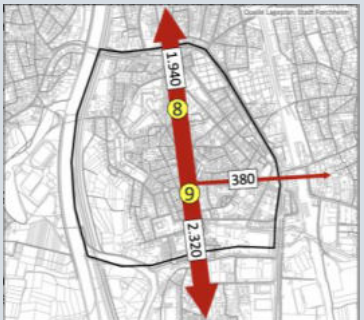
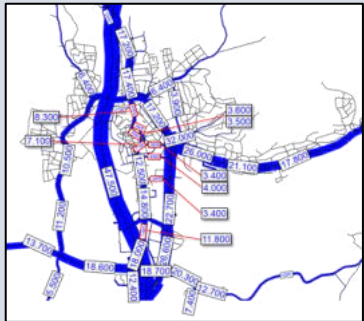
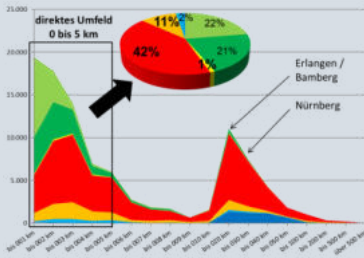
in Forchheim





Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Verkehr

1) Analyse - Problemstellung (1/3)

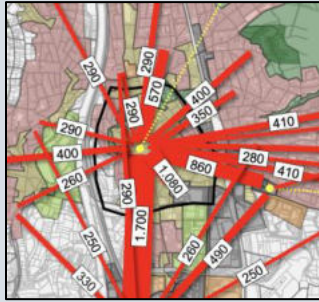


- hohe Fixierung auf den Kfz-Verkehr (auch bei kurzen Entfernungen)
- hohe bis sehr hohe Auslastungen an den südlichen Knotenpunkten zur A73 und im Bereich der Bahnbrücke, aber auch in zentralen Bereichen (Paradeplatz, Bamberger Straße)
- hohe Durchgangsverkehrsmengen Richtung Osten (Verbindung LK / Autobahn, z.B. über B470)
- Hoher Anteil Durchgangsverkehr in der Innenstadt (bis zu einem Drittel an der Gesamtverkehrsbelastung)

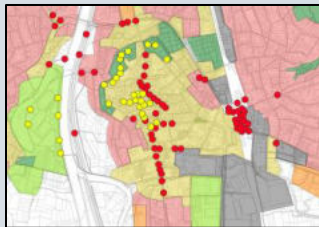


Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Verkehr

1) Analyse - Problemstellung (2/3)



- Hoher Kfz-Anteil am Binnenverkehr in der Innenstadt



- Achse Nürnberger Straße / Hornschuchallee / Bamberger Straße sowie Bereich Bahnhof werden als verkehrlich problematisch angesehen



- Verkehrsberuhigung, Ausbau Radwegenetz sowie Ortslinien zentrale Fragestellungen im Bezug auf Verbesserungsmöglichkeiten



Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Verkehr

1) Analyse - Ziele (3/3)

- **Übergeordnete Ziele Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - Nicht notwendiger KFZ-Verkehr soll verlagert werden
 - Notwendiger Verkehr soll emissionsfrei werden

 - **Teilziele Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - Hol-/Bring-Verkehre insbesondere Elterntaxis sollen vermieden werden.
 - Durchgangsverkehre sollen aus hochwertigen Stadträumen in das Hauptstraßennetz verlagert werden
- Schon zuvor behandelt (Parken und Neue Mobilität):
- Parksuchverkehr soll verringert werden
 - Parken soll priorisiert in Tiefgaragen und Parkhäuser erfolgen
 - Neue Mobilität wie Carsharing sollen gefördert/ermöglicht werden
 - Die Lieferverkehre sollen sichergestellt und auf nachhaltige und alternative Bedienformen verlagert werden.



2) Prognose-Nullfall 2035 (PNF)



2) Prognose-Nullfall 2035 (PNF)

Allgemeine Verkehrsentwicklung - Grundlagen

- **Grundlagendaten für die Einwohner:**

→ Ansatz der sog. „optimistischen Prognose“ mit Bevölkerungsentwicklung von **32.400 auf 36.900 Einwohner** bis 2035 (Realisierung aller bis zum Jahr 2035 vorgesehenen 3.040 Wohneinheiten)

Quelle: Untersuchung von PLANWERK „Bevölkerungsprognose 2035“ vom Juni 2020

- **Grundlagendaten für die Arbeitsplätze:**

→ es wird eine **Steigerung um 2.900 Arbeitsplätze (AP)** angenommen. Dies entspricht rund +25% zur bestehenden Arbeitsplatzanzahl in Forchheim.

→ Eine spezifische Angabe in den Gewerbegebieten ergibt sich in Bertelsweiler (+ 250 AP), in Breite Süd (Forchheim Nord; + 400 AP), für Neubau HEP Siemens (+900 AP). Die restlichen 1.350 AP werden auf Grundlage der bestehenden Strukturen verteilt



4) Teilziel: Vermeidung Hol-/ Bringverkehr



4) Teilziel: Vermeidung Hol-/Bringverkehr

- Einführung eines **Mobilitätsmanagements für Schulen**
- wesentliche Inhalte können sein:
 - Einrichtung von **Hol-/Bringzonen** mit Kfz mit etwas Abstand zu den Schulen und näher gelegenen Rad-/Rollerabstellplätzen
 - Umwandlung von Stellplätzen für Hol-/ Bringverkehre in **Radabstellplätze, zusätzliche Begrünung**, etc.
 - **Vor den Schulen**: Erhöhung der Schulwegsicherheit mit zuvor genannten Maßnahmen und ggfs. mit besseren Geh- und Radwegen sowie sicheren Querungen (siehe Musterlösungen Fußverkehr)
 - Überarbeitung der **Schulwegpläne** und –broschüren
 - Bewusstseinsbildung (auch bei den Eltern): Einführung **Schulbus mit Füßen** an den Grundschulen



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr **Verlagerung Kfz-Verkehr von der Innenstadt auf das Hauptstraßennetz**

- Varianten 1-4 + SU



3-1) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt **Allgemein**

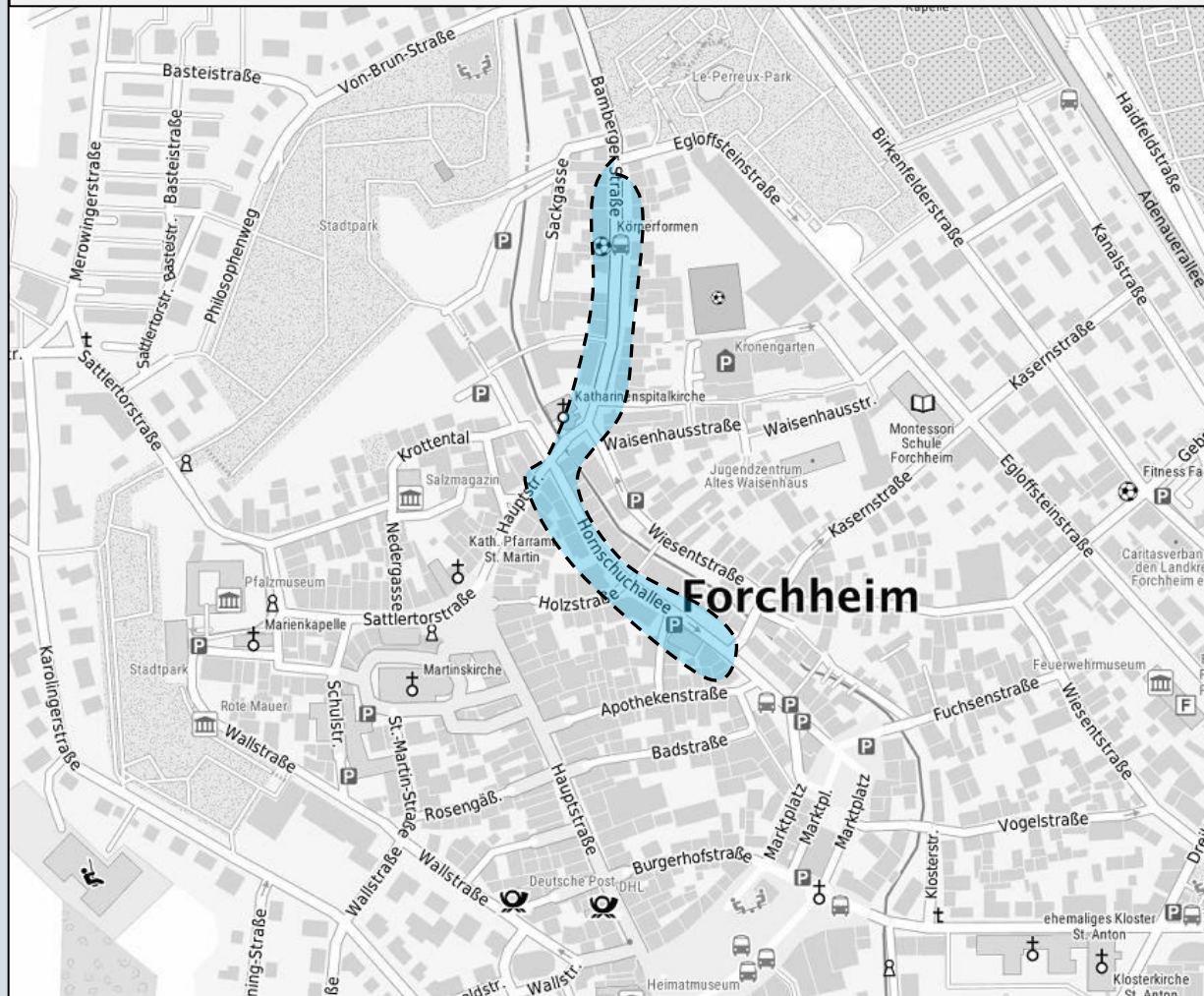
- Zur Verlagerung von Durchgangsverkehren in der Innenstadt aus hochwertigen Stadträumen in das Hauptstraßennetz Betrachtung folgende Varianten:
 - **Variante 1: weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen**
 - **Variante 2: Einführung von Einbahnregelungen**
 - **Variante 3: Durchfahrtspernung**
 - **Variante 4: Sperrung der Nördlichen Nürnberger Straße und des Paradeplatzes**
 - **Varinate SU: Variante Südumgehung**

- Variantenbetrachtung noch ohne Beurteilung der Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln im Sinne einer Verkehrswende (= **Modal-Shift**)



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt **Variante 1: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)



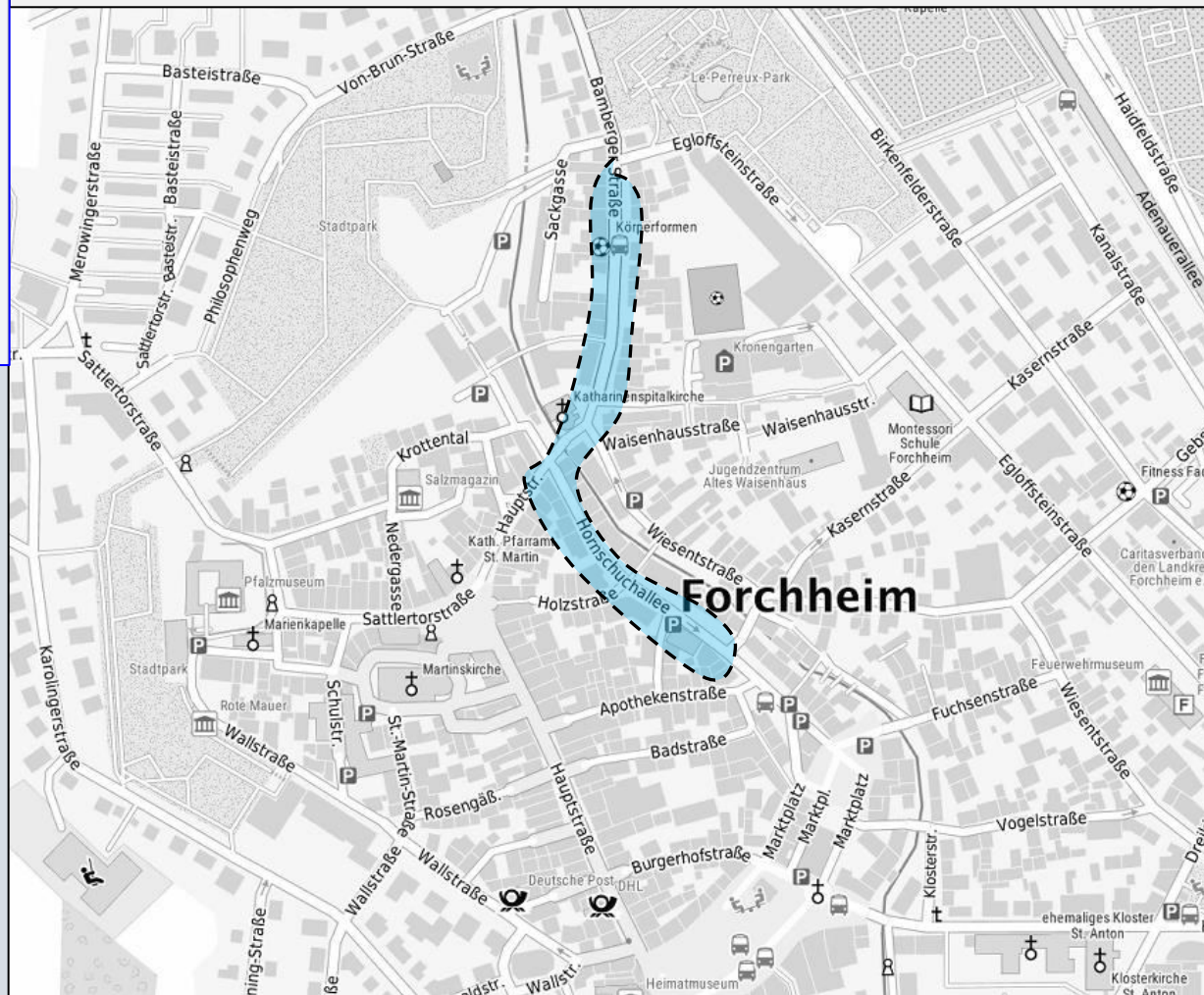


3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt Variante 1: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

geringe
Entlastung
Innenstadt,

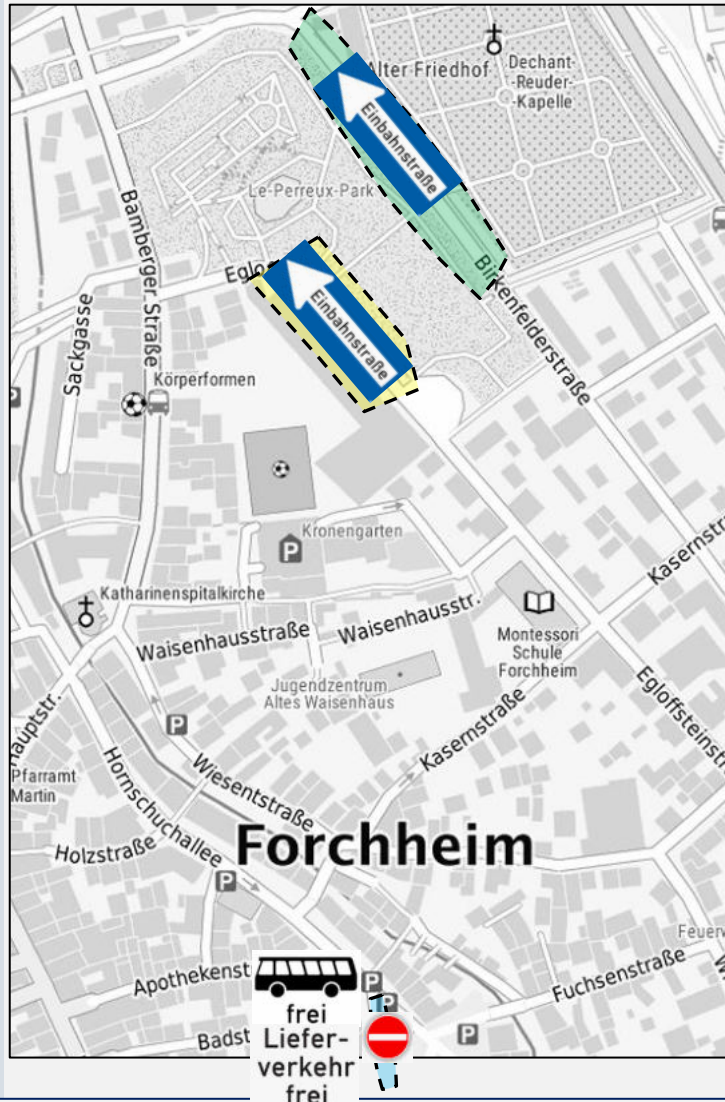
vergleichbare
Belastungen an
der Bahnbrücke
zum PNF

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone)





3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt Variante 2 - Einbahnregelungen: Erläuterung Maßnahmen



Marktplatz:

Durchfahrtsverbot für Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a

Birkenfelderstraße:

Einbahnregelung in Richtung Norden

Egloffsteinstraße:

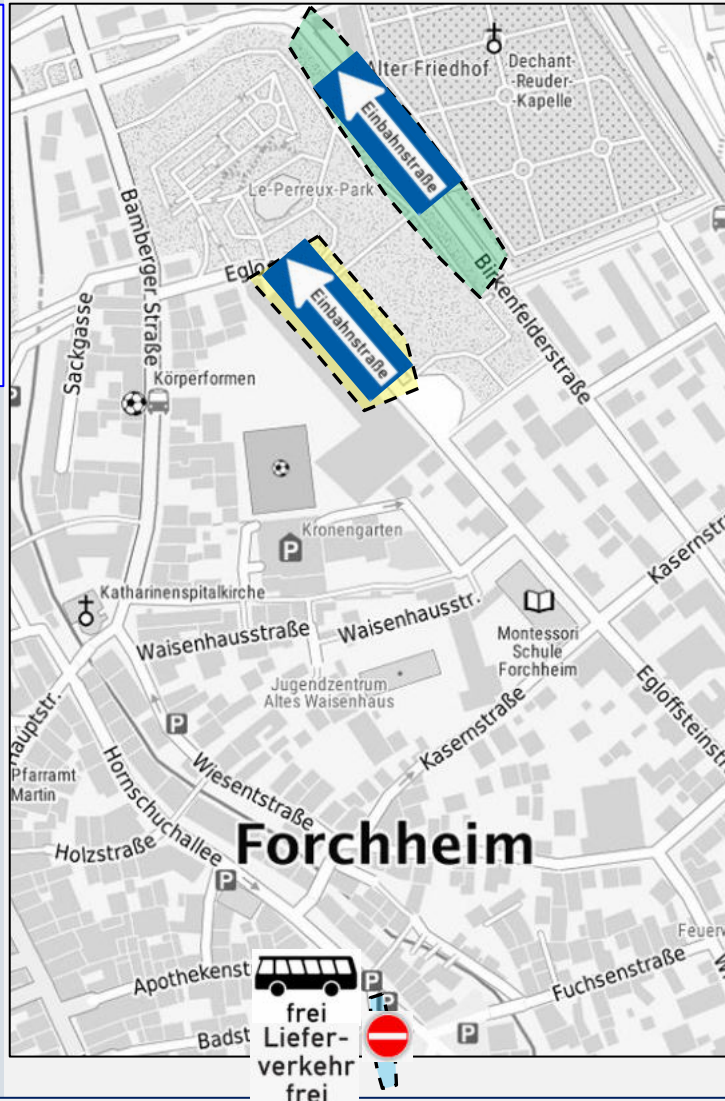
Einbahnregelung in Richtung Norden



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt Variante 2 - Einbahnregelungen: Erläuterung Maßnahmen

Teilw. Entlastung
Innenstadt,

vergleichbare
Belastungen an
der Bahnbrücke
zum PNF



Marktplatz:

Durchfahrtsverbot für Motorisier-
ten Individualverkehr (MIV) in
Fahrtrichtung Süden zwischen
Marktplatz 3 und Badstraße 14a

Birkenfelderstraße:

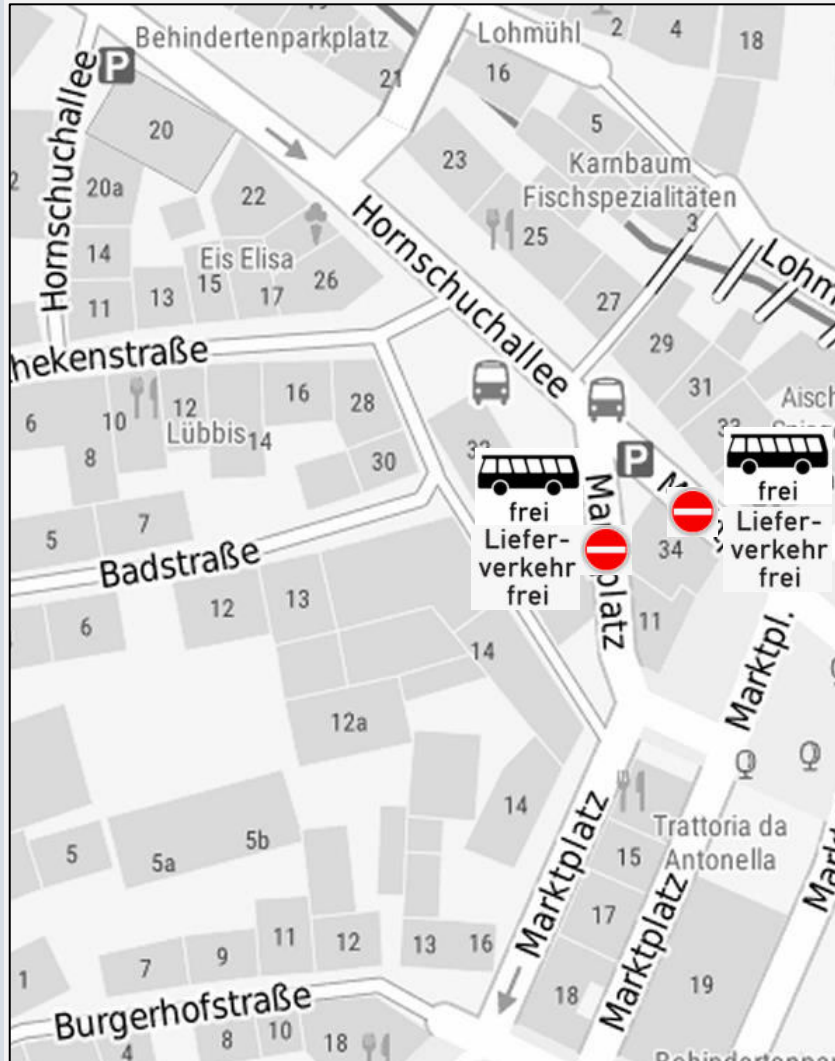
Einbahnregelung in Richtung
Norden

Egloffsteinstraße:

Einbahnregelung in Richtung
Norden



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt **Variante 3 - Durchfahrtssperren: Erläuterung Maßnahmen**



Marktplatz I:

Durchfahrtsverbot für Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Norden zwischen Hornschuchallee 31 und Hornschuchallee 35

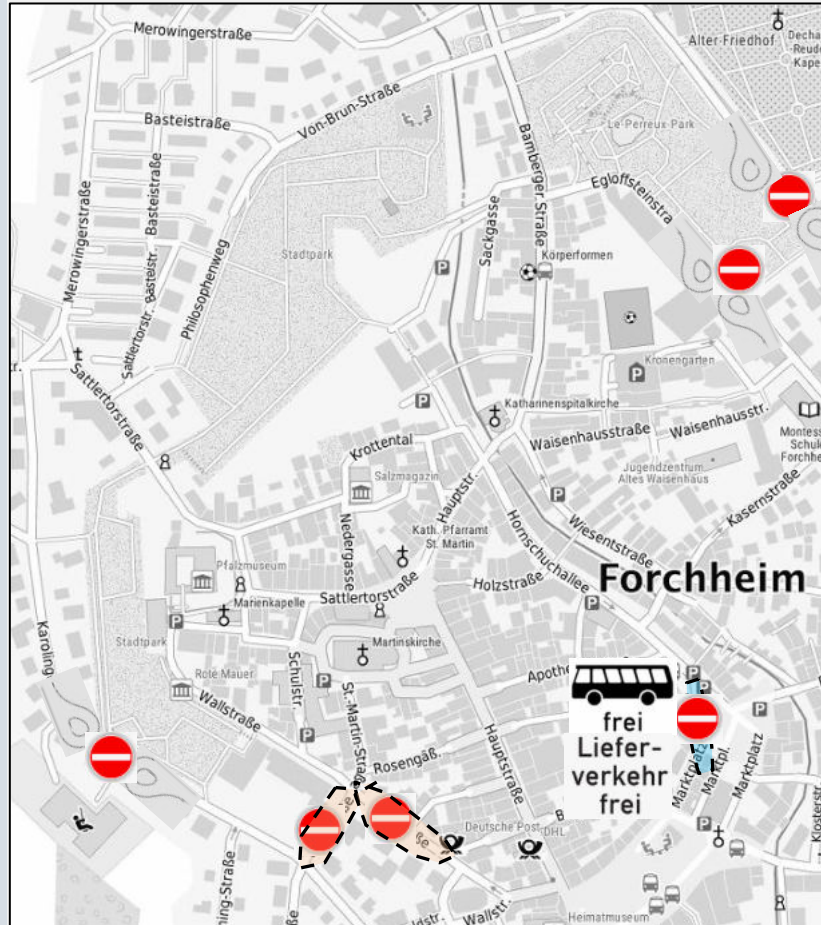
Marktplatz II:

Durchfahrtsverbot für Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt

Variante 3 - Durchfahrtssperren: Erläuterung Maßnahmen



Marktplatz:



Durchfahrtsverbot für Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a

Birkenfelderstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Egloffsteinstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Karolingerstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Wallstraße:



Durchfahrtsverbot

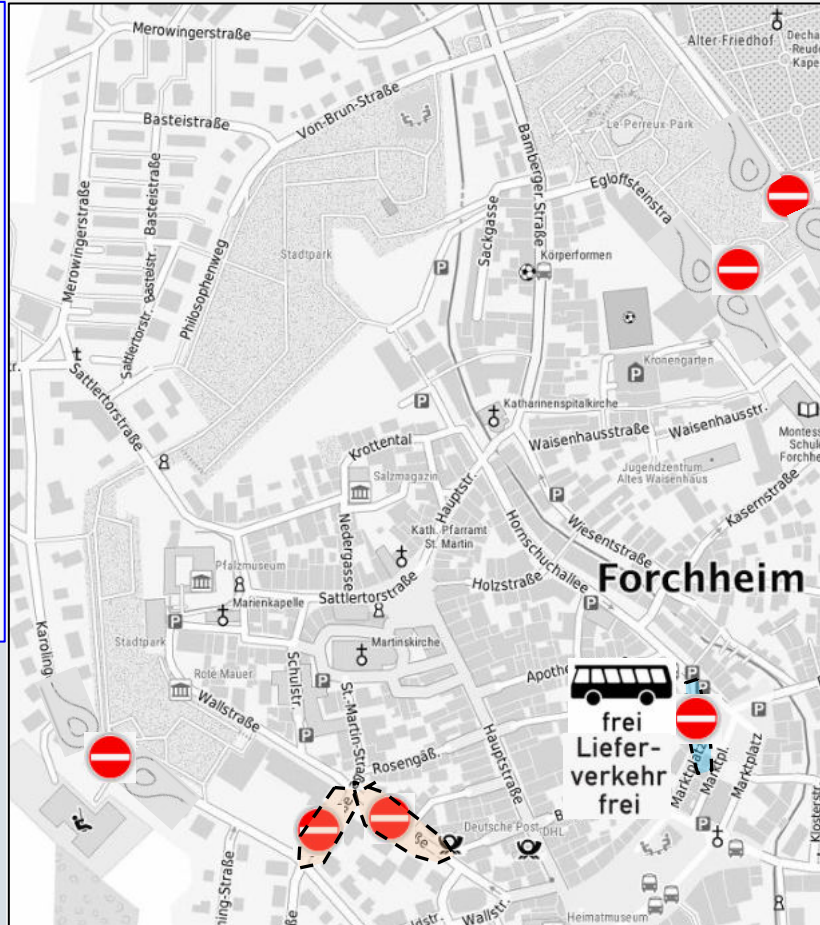


3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt Variante 3 - Durchfahrtssperren: Erläuterung Maßnahmen

Deutliche Entlastung Innenstadt,

Überlastung der Knotenpunkte an der Bahnbrücke

→ erhebliche und anhaltende Verkehrsprobleme



Marktplatz:



Durchfahrtsverbot für Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a

Birkenfelderstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Eglloffsteinstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Karolingerstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Wallstraße:



Durchfahrtsverbot



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt

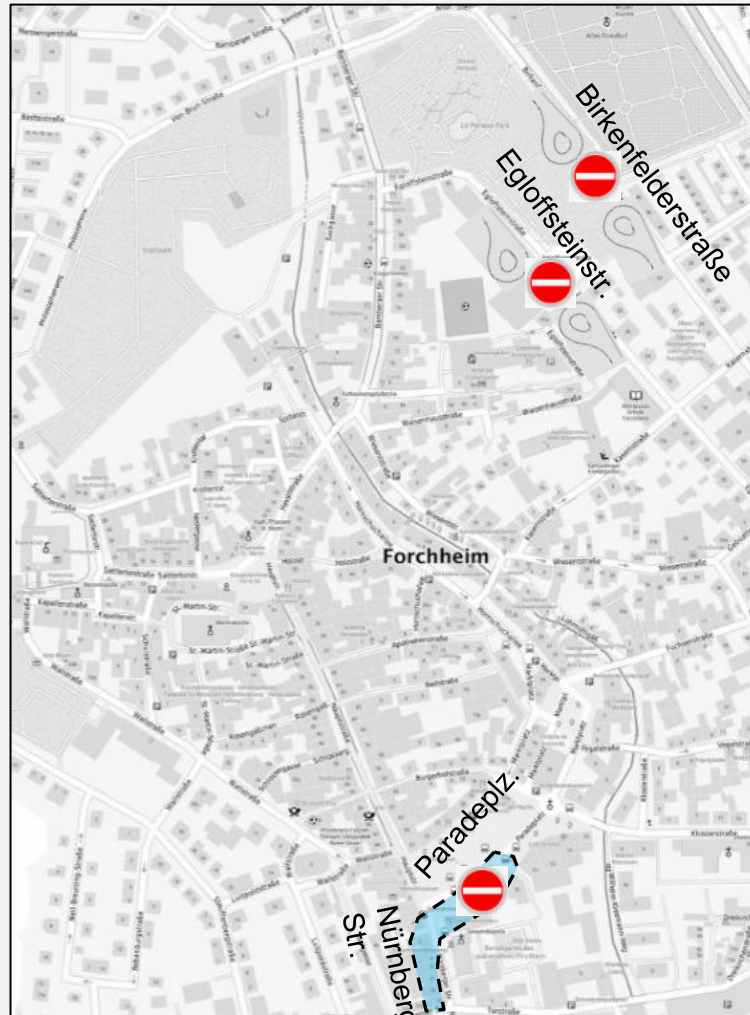
Variante 4: Durchfahrtsverbot Motorisierter Individualverkehr (MIV) Paradeplatz / Nürnberger Straße





3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt

Variante 4: Durchfahrtsverbot Motorisierter Individual Verkehr (MIV) Paradeplatz / Nürnberger Straße



Südlicher Paradeplatz und nördlicher Teil der Nürnberger Straße:

Durchfahrtsverbot für Motorisierter Individualverkehr

Birkenfelderstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Egloffsteinstraße:

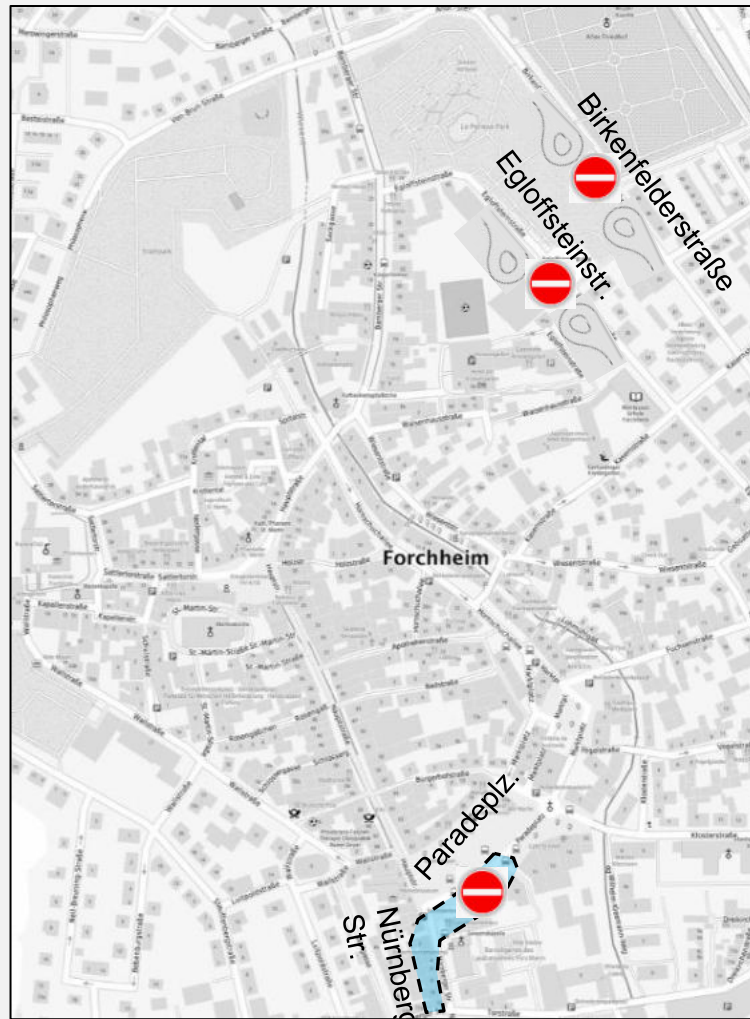
Durchfahrtsverbot mit Wendehammer



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Innenstadt **Variante 4: Durchfahrtsverbot Motorisierter Individual Verkehr (MIV) Paradeplatz / Nürnberger Straße**

mittlere
Entlastung
Innenstadt,

vermutlich nicht
verträgliche Ver-
kehrszunahme in
der Dreikirchen-
straße



**Südlicher Paradeplatz und
nördlicher Teil der
Nürnberger Straße:**

Durchfahrtsverbot für
Motorisierter Individualverkehr

Birkenfelderstraße:

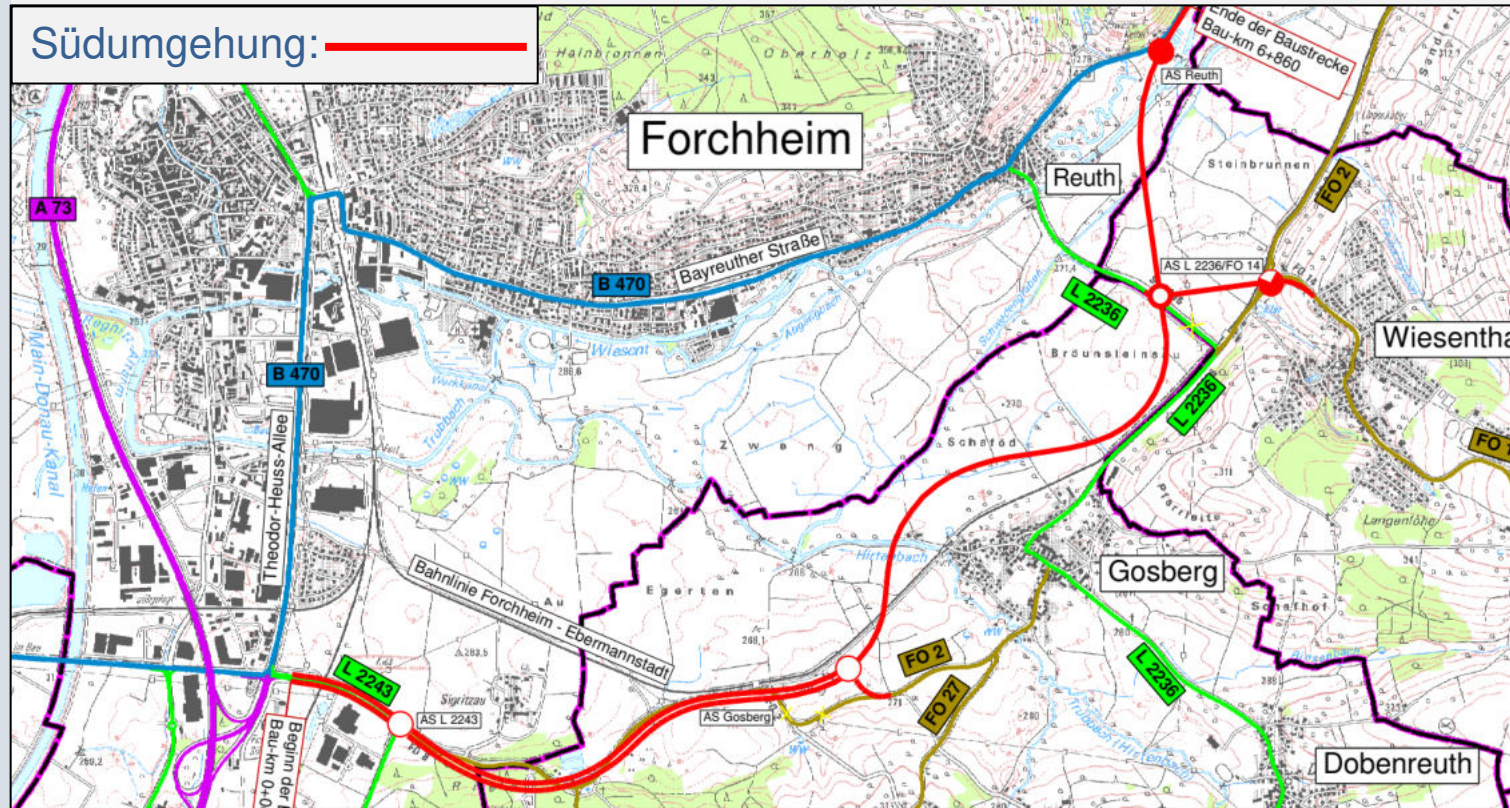
Durchfahrtsverbot mit
Wendehammer

Egloffsteinstraße:

Durchfahrtsverbot mit
Wendehammer



3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Südmumgehung: Übersicht Trassenführung

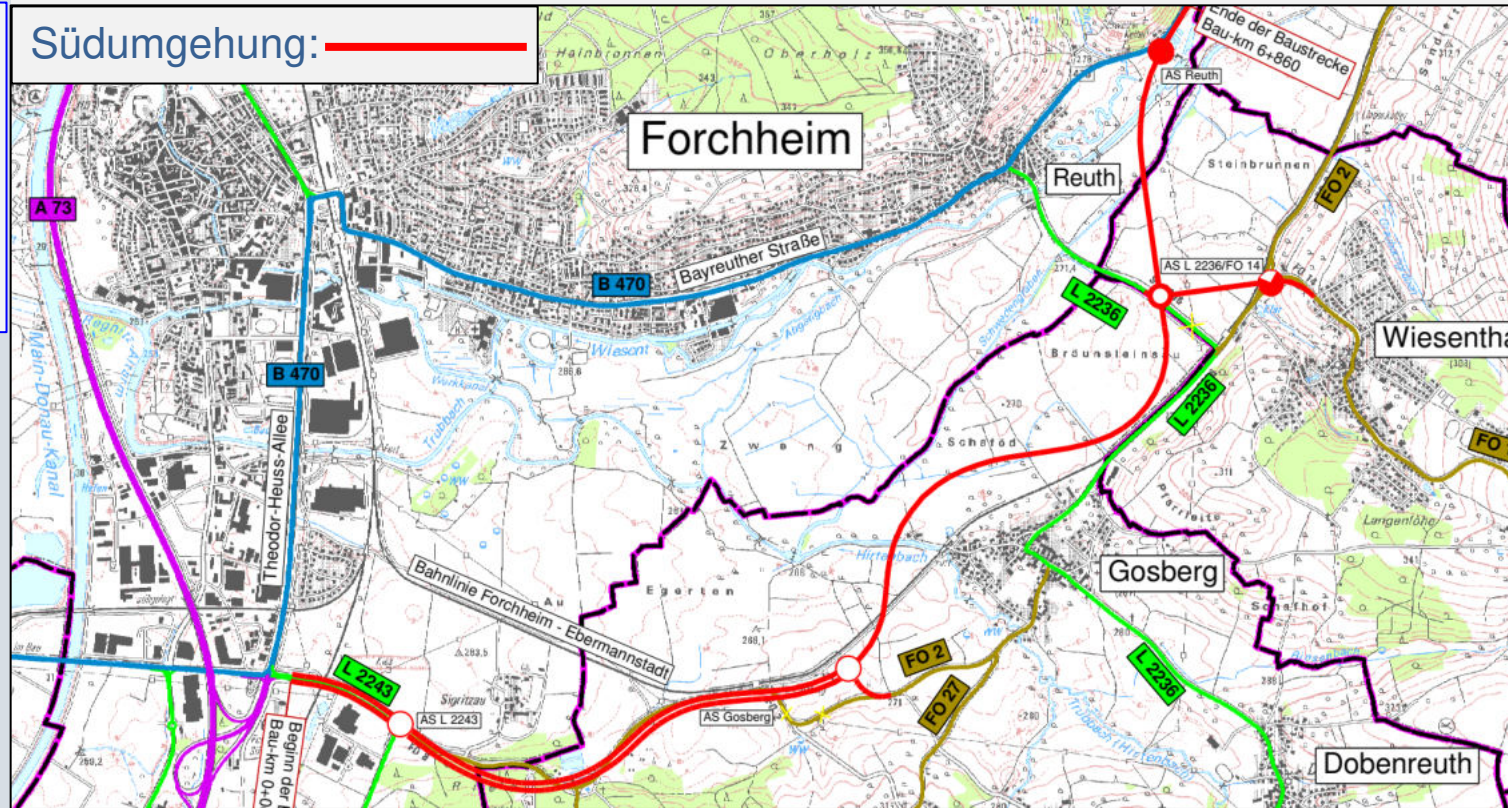




3) Teilziel: Verlagerung Durchgangsverkehr Südmumgehung: Übersicht Trassenführung

keine Entlastung
Innenstadt,

Spürbare
Entlastung
Bahnbrücke





3) Teilziel A: Verlagerung Durchgangsverkehr

Variante 1: geringfügige Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall = Verhältnisse bleiben weitgehend gleich

Variante 2: geringe bis mittlere Entlastung Innenstadt

Variante 3: größte Entlastung Innenstadt, jedoch Überlastung an kritischen Knotenpunkten

Variante 4: problematische Verkehrsmehrung in der Dreikirchenstraße

Variante SU: Entlastung Bahnbrücke, keine Entlastung
(Südümgehung) Innenstadtdurchfahrung

→ **Keine signifikante Verbesserung** der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt **durch ausschließliche Optimierungsmaßnahmen im Motorisierter Individualverkehr**

→ Entwicklung und Beurteilung von **integrierten Szenarien mit Modal-Shift** erforderlich

Verkehrskonzept Forchheim

Integrierte Betrachtung, Ansätze für den Modal Shift (= Veränderung der Verkehrsmittelwahl)



A - wesentliche Maßnahmen des Verkehrskonzepts





1) wesentliche Maßnahmen des Verkehrskonzepts 1/2

- Ausbau **Primärnetz Rad mit Fahrradstraßenring** um die Altstadt,
- **barrierefreier Fußwegeausbau**,
- **Linienverbesserung ÖPNV** mit Optimierung Stadtbus (mindestens flächendeckender 30-min-Takt, Verdichtung auf 15-min-Takt in Prüfung), Ergänzung durch Kleinbuslinien in Hanglagen und in nordwestlicher Altstadt sowie On-Demand-Verkehren in Räumen und Zeiten ohne Stadtbus-Bedienung,
- **Aufbau von 22 Mobilitätsstationen**, davon 5 bis 6 kurzfristig mit Bikesharing, Lastenrädern und Carsharing nahe bestehender ÖPNV-Haltestellen bzw. in zentralen Bereichen der Innenstadt.



1) wesentliche Maßnahmen des Verkehrskonzepts 2/2

- **Verlagerung Durchgangsverkehr aus der Innenstadt** mit weiterer Verkehrsberuhigung und/oder Einrichtung von Einbahnstraßen als kurzfristige Maßnahme sowie mit Durchfahrtssperrung Innenstadt als längerfristige Maßnahme mit teilweisem Entfall von Stellplätzen im öffentlichen Raum (und Umgestaltung) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- **Reduzierung Parksuchverkehr Innenstadt** mit Anpassung Gebührenregelung (zur verstärkten Nutzung der Tiefgarage/des Parkhauses) und Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems
- **Anpassung der Stellplatzsatzung** und
- Installation **Mobilitätsmanagement**

→ **Veränderung des Modal-Split (= Modal-Shift)**

B - Beurteilung Modal-Shift





1) bestehender Modal-Split Erläuterungen

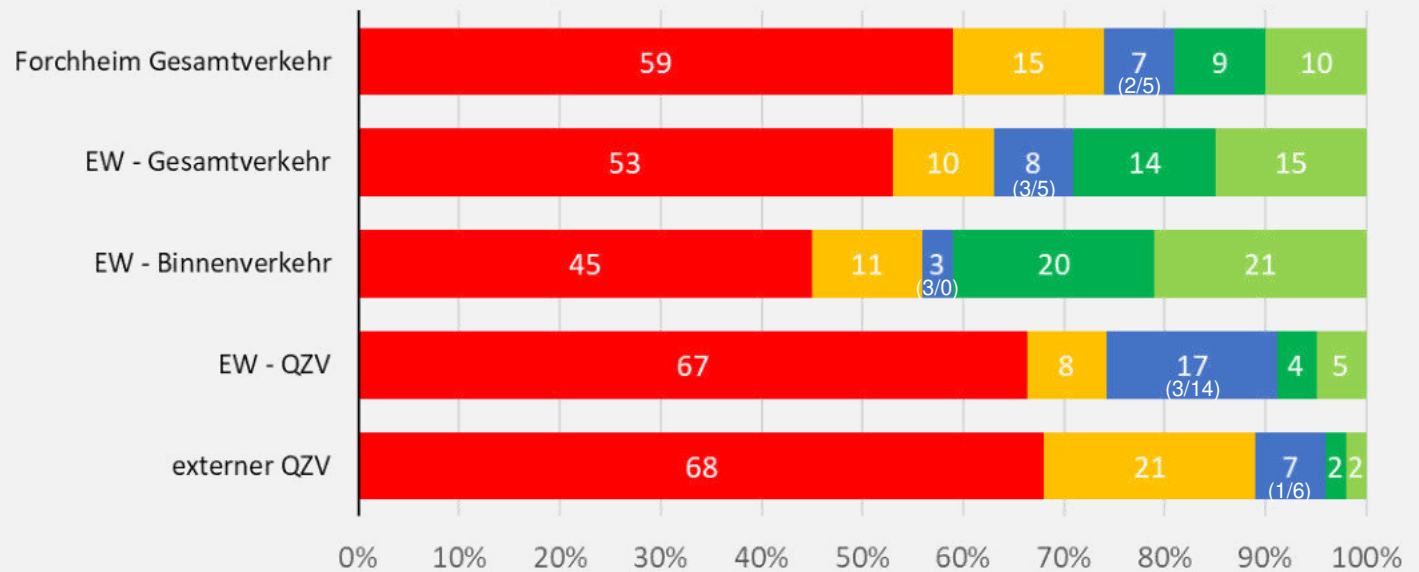
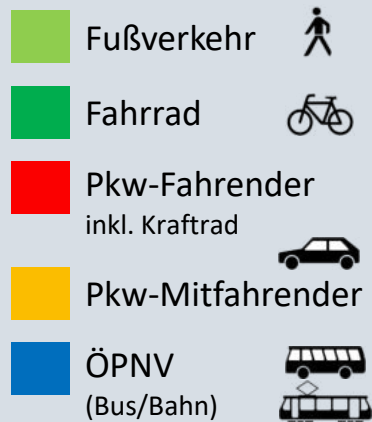
- Gliederung in
 - Einwohner FO im Binnenverkehr (BV)
 - Einwohner FO im Quell-/Zielverkehr (QZV)
 - Externer Quell-/Zielverkehr (QZV)

- Einwohnerverkehr
 - gemäß HHB vorliegend

- Externer Verkehr
 - gemäß Verkehrszählungen und Kordonbefragung vorliegend
 - Anteile für Bus-, Bahn-, Fahrrad- und Fußverkehr anhand Ein-/ Auspendler- und Einwohnerstatistiken berechnet



1) Bestehender Modal-Split Zusammensetzung





3) Szenario 1: niedriger Modal-Shift-Ansatz

- **Umsetzung Pull-Maßnahmen im „Umweltverbund“**
 - Ausbau Primärnetz Radverkehr
 - barrierefreier Fußwegeausbau
 - Angebotsverbesserung ÖPNV zeitnaher Ansatz
 - Aufbau von 5-6 Mobilitätsstationen
 - Anpassung der Stellplatzsatzung
 - Installation Mobilitätsmanagement

- **Geringe Push-Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV $\hat{=}$ Kfz ohne ÖV)** (z.B. Tempo-20-Zone Innenstadt und Einbahnstraßenregelung, geringes Parkraummanagement)



Szenario 1: niedriger Modal-Shift

Veränderung der Verkehrsanteile bis 2040 ggü. Prognose ohne Modal-Shift in Prozent

Verkehrsart	BV	QZV
Fußgänger	0%	0%
Fahrrad	25%	50%
Bus	100%	50%
Bahn	50%	50%
MIV	-14%	-7%

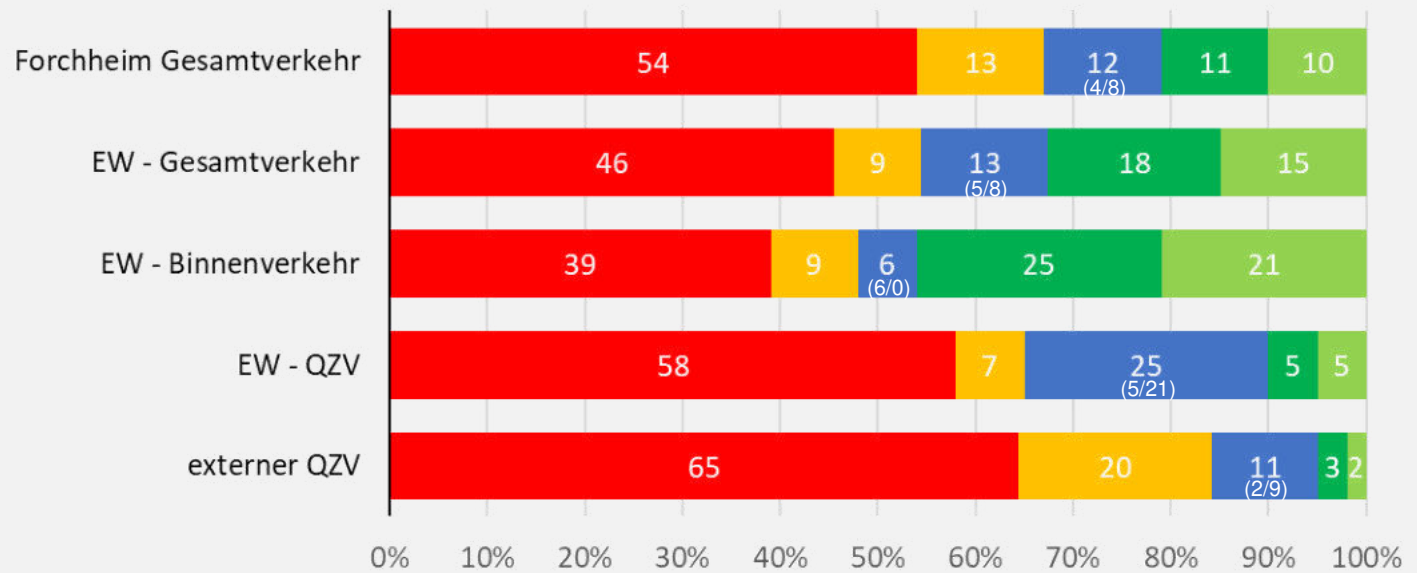
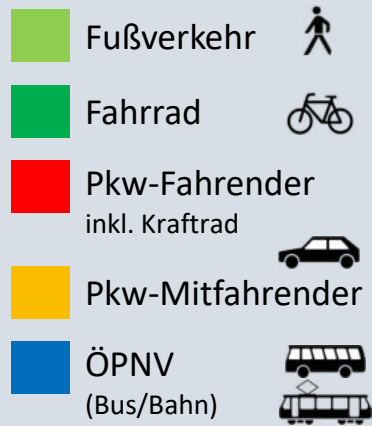
BV=Binnenverkehr EW FO

QZV=Quell-/Zielverkehr

 Annahme
 resultierend



3) Szenario 1: niedriger Modal-Shift Modal-Split



3) Szenario 1: niedriger Modal-Shift, Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Einbahnregelungen



Marktplatz:

Durchfahrtsverbot für MIV in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a

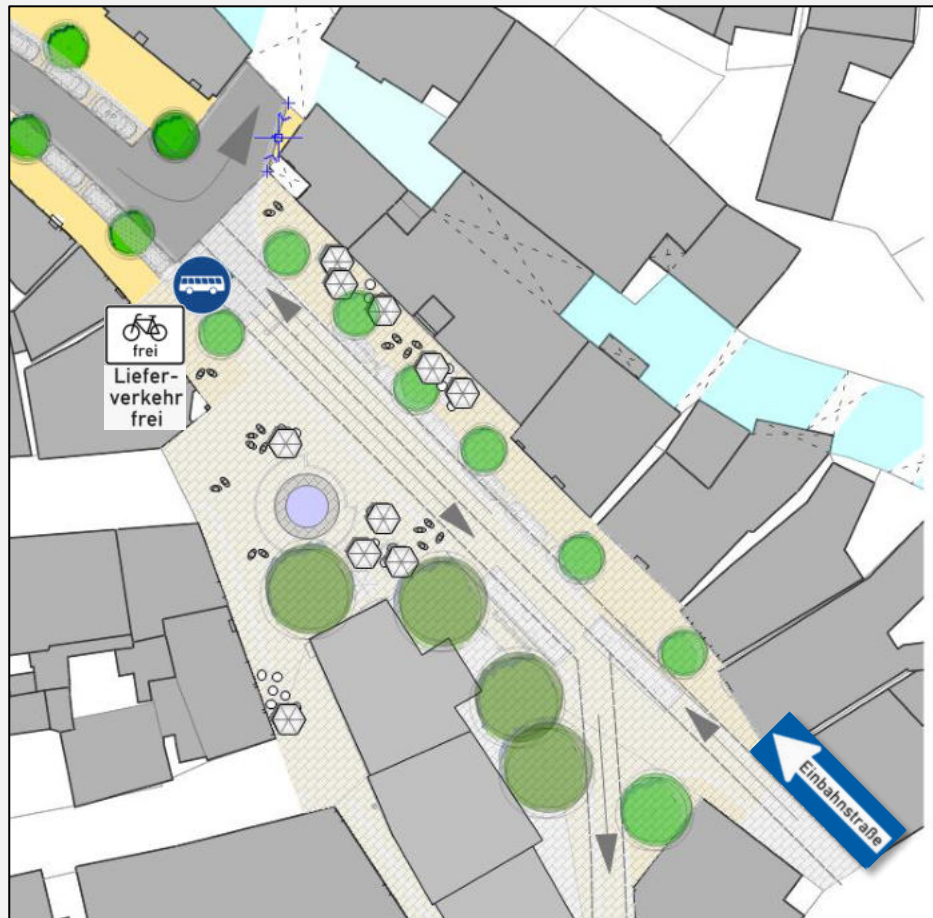
Birkenfelderstraße:

Einbahnregelung in Richtung Norden

Egloffsteinstraße:

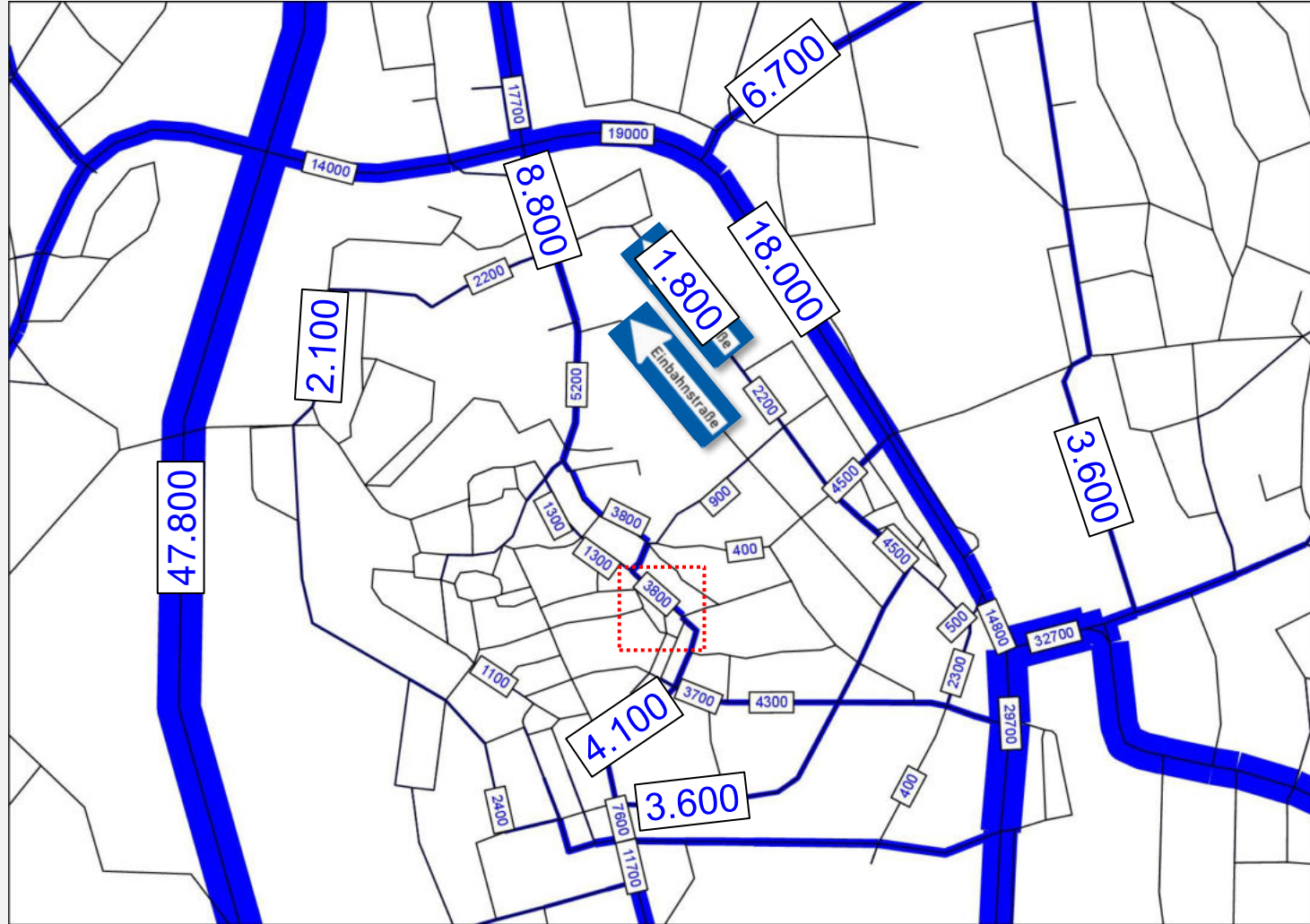
Einbahnregelung in Richtung Norden

3) Szenario 1: niedriger Modal-Shift Detailplanung Hornschuchallee Stadt Forchheim





3) Szenario 1: niedriger Modal-Shift Tagesverkehr in [Kfz-Fahrten/Tag]





4) Szenario 2: hoher Modal-Shift-Ansatz

- **Umsetzung Pull-Maßnahmen im „Umweltverbund“**
 - Ausbau Primärnetz Radverkehr
 - barrierefreier Fußwegeausbau
 - Angebotsverbesserung ÖPNV, weitergehender Ansatz
 - Aufbau von bis zu 22 Mobilitätsstationen
 - Anpassung der Stellplatzsatzung
 - Installation Mobilitätsmanagement
- **Starke Push-Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV \triangleq Kfz ohne ÖV)** (z.B. Durchfahrtsverbot Innenstadt, intensives Parkraummanagement)



Szenario 2: hoher Modal-Shift

Veränderung der Verkehrsanteile bis 2040 ggü. Prognose ohne Modal-Shift in Prozent

Verkehrsart	BV	QZV
Fußgänger	25%	0%
Fahrrad	100%	150%
Bus	200%	100%
Bahn	100%	100%
MIV	-56%	-16%

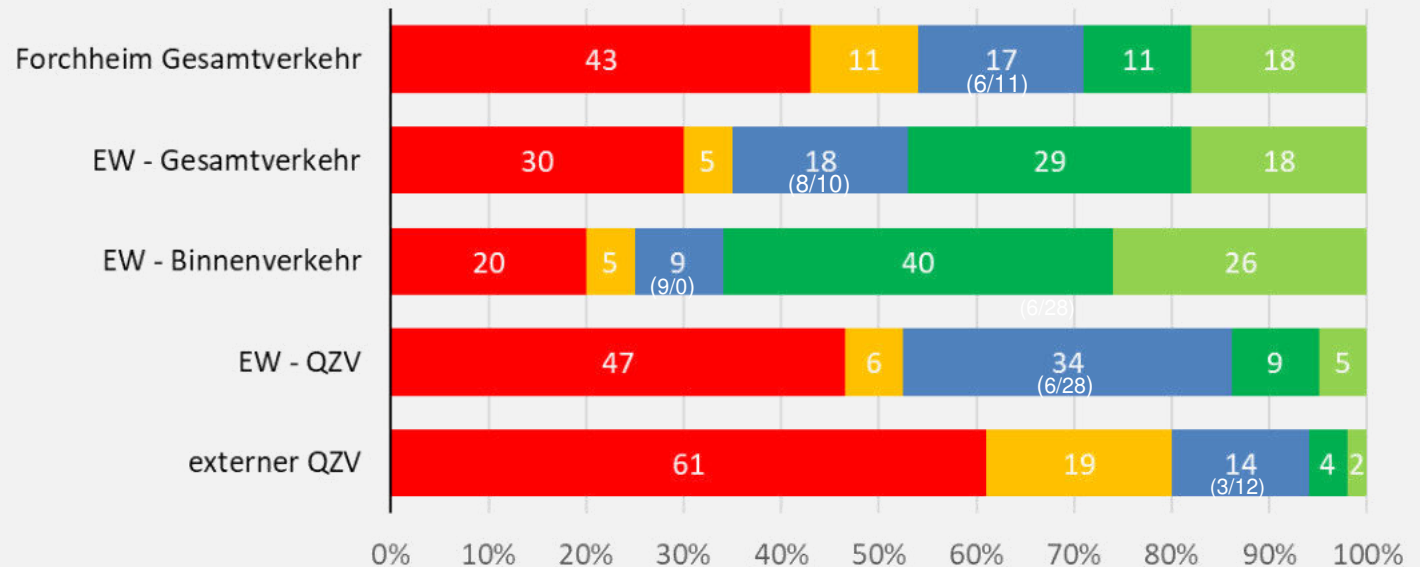
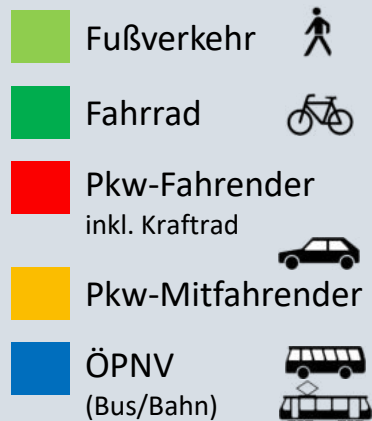
BV=Binnenverkehr EW FO

QZV=Quell-/Zielverkehr

 Annahme
 resultierend

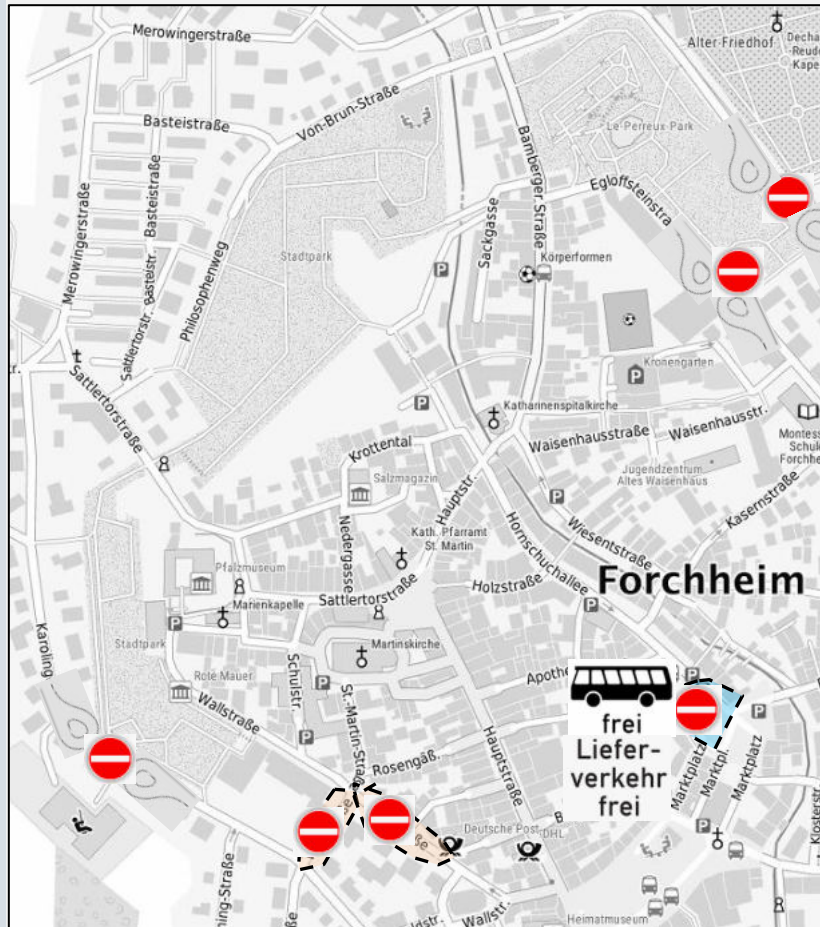


4) Szenario 2: hoher Modal-Shift Modal-Split





4) Szenario 2: hoher Modal-Shift, Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Marktplatz:



Durchfahrtsverbot für MIV in Fahrtrichtung Süden zwischen Marktplatz 3 und Badstraße 14a

Birkenfelderstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Egloffsteinstraße:

Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Karolingerstraße:

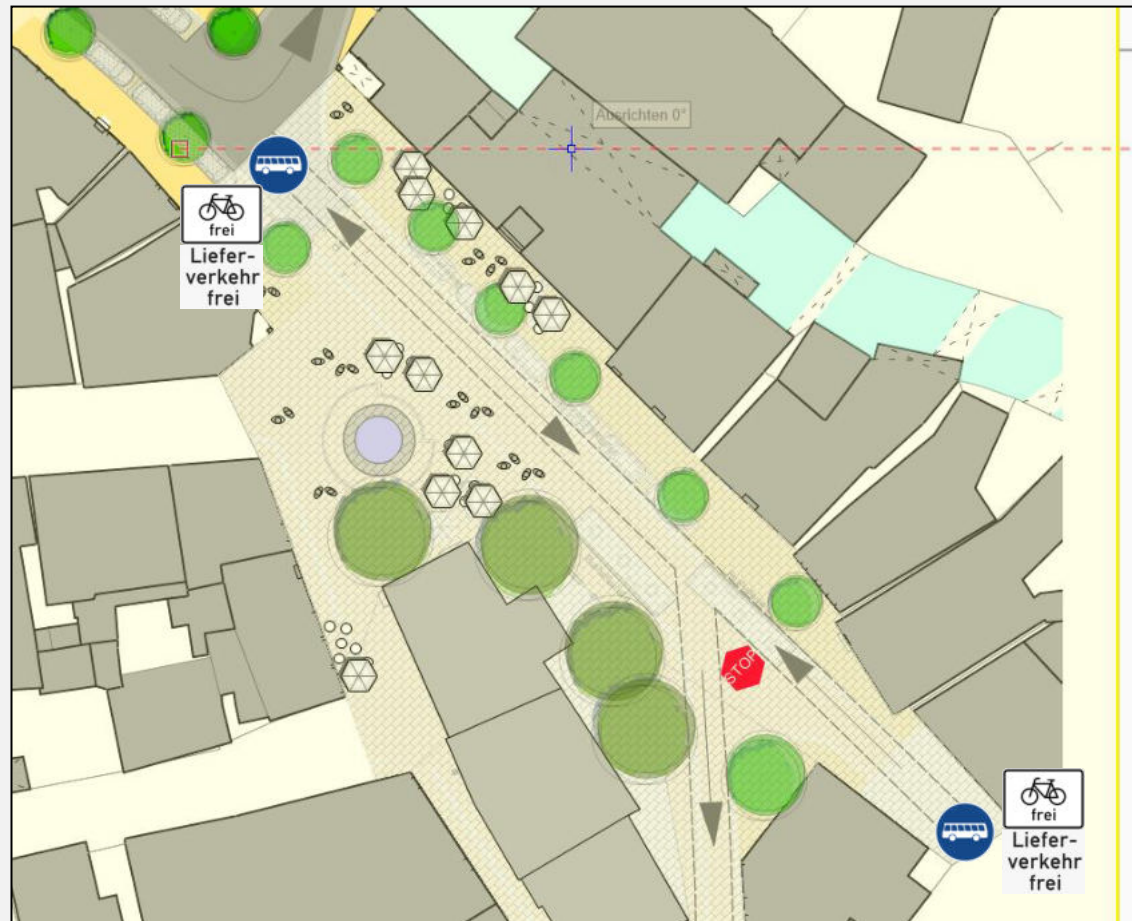
Durchfahrtsverbot mit Wendehammer

Wallstraße:



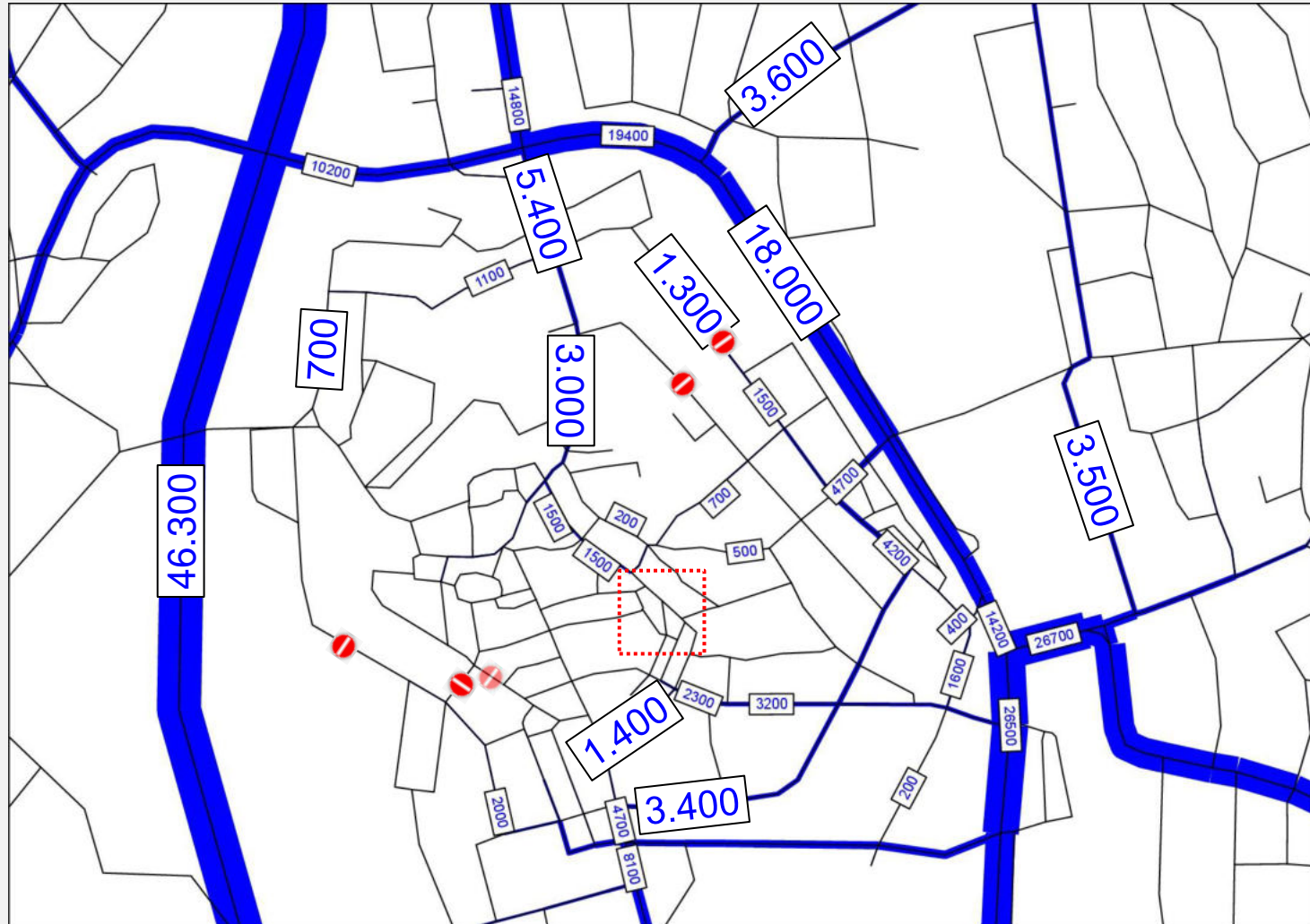
Durchfahrtsverbot

4) Szenario 2: hoher Modal-Shift Detailplanung Hornschuchallee Stadt Forchheim





4) Szenario 2: hoher Modal-Shift Tagesverkehr in [Kfz-Fahrten/Tag]





5) erste Einstufung der Szenarien 1/2

	Szenario 1 niedriger MS	Szenario 2 hoher MS
Realisierbarkeit (aller Maßnahmen)	kurz- bis mittelfristig	langfristig
Kosten	geringer	höher
Verkehrliche Wirkung (Modal Shift)	geringer	höher
Vorab-Umsetzung einzelner Maßnahmen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit an kritischen Knotenpunkten erforderlich (Stufenkonzept)	nein	ja
Reduzierung Umweltauswirkungen durch den Verkehr	gering	hoch



5) erste Einstufung der Szenarien 2/2

	Szenario 1 niedriger MS	Szenario 2 hoher MS
Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Innenstadtattraktivität, Stadtklima	gering	hoch
Befindlichkeiten (z.B. Einzelhandel, Anwohner, Beschäftigte Innenstadt)	gering	hoch
Erreichung der im Stadtrat beschlossenen Ziele	geringer	höher



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.gevas-ingenieure.de

www.usp-projekte.de

Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Verkehrskonzept Forchheim

Bürgerinformationsveranstaltung 16.02.23

18:30 – 18:35 Uhr	Begrüßung
18:35 – 18:45 Uhr	Rückblick bisheriger Prozess
18:45 – 20:15 Uhr	Vortrag zum Verkehrskonzept
20:15 – 20:30 Uhr	Pause
20:30 – 21:00 Uhr	Diskussionsgruppen
21:00 – 21:30 Uhr	Schlussmoderation
21:30 Uhr	Ende der Veranstaltung