



Forum Mobilität Schwerpunkt Klima

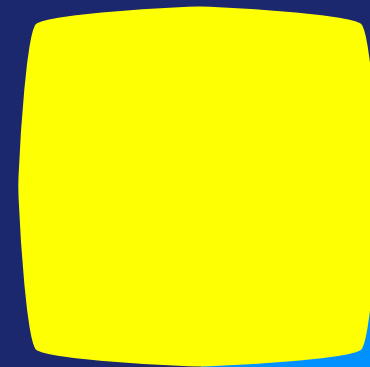
30.01.2014

Stadt
Erlangen



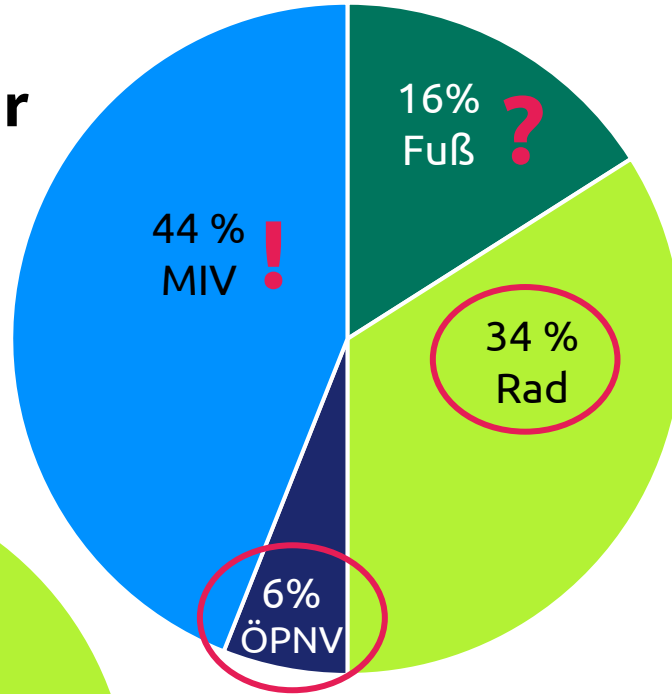
Klimarelevante verkehrliche Grundlagen

Dr. Christian Korda
Abteilungsleitung Mobilitätsplanung

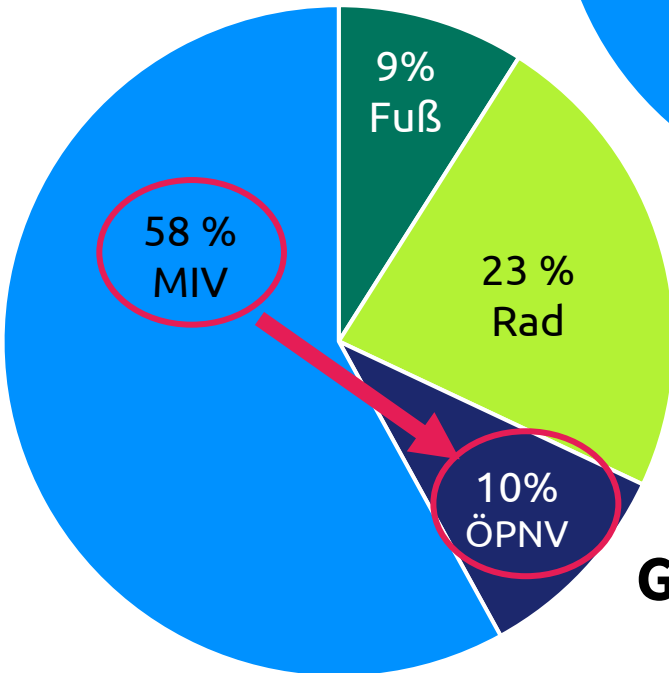


Modal Split und Luftlinien

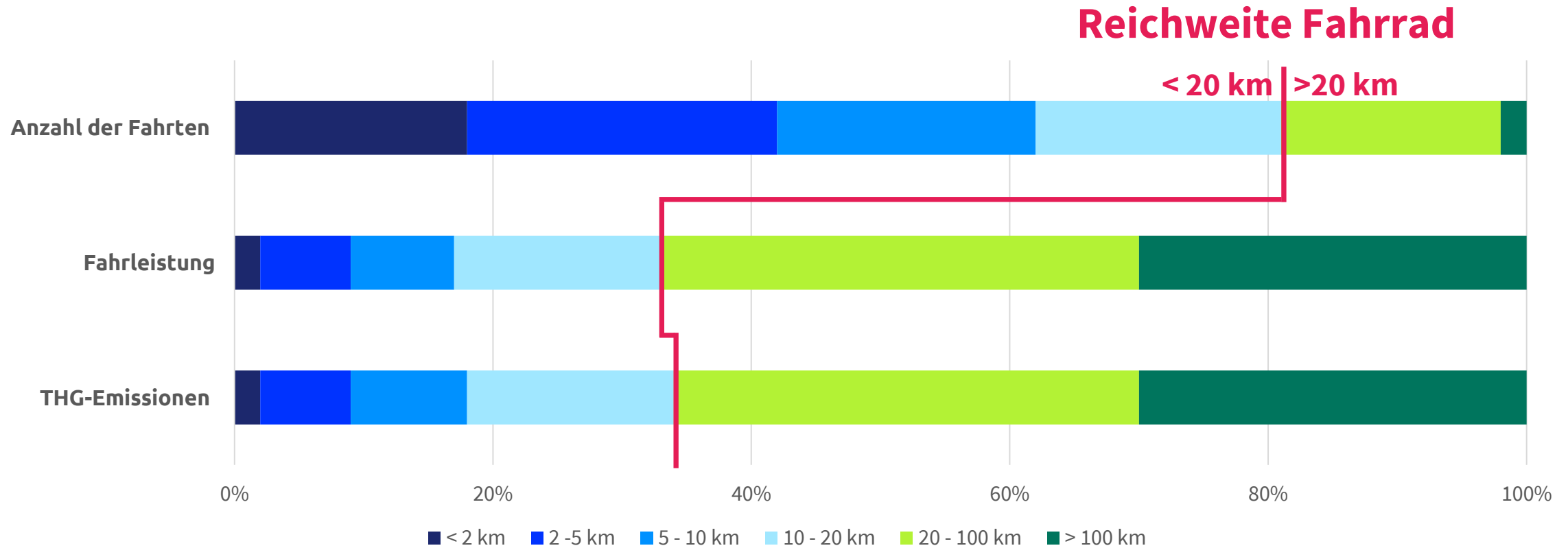
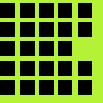
Binnenverkehr



Gesamtverkehr



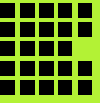
Fahrten, Fahrleistung & Treibhausgas-Emissionen



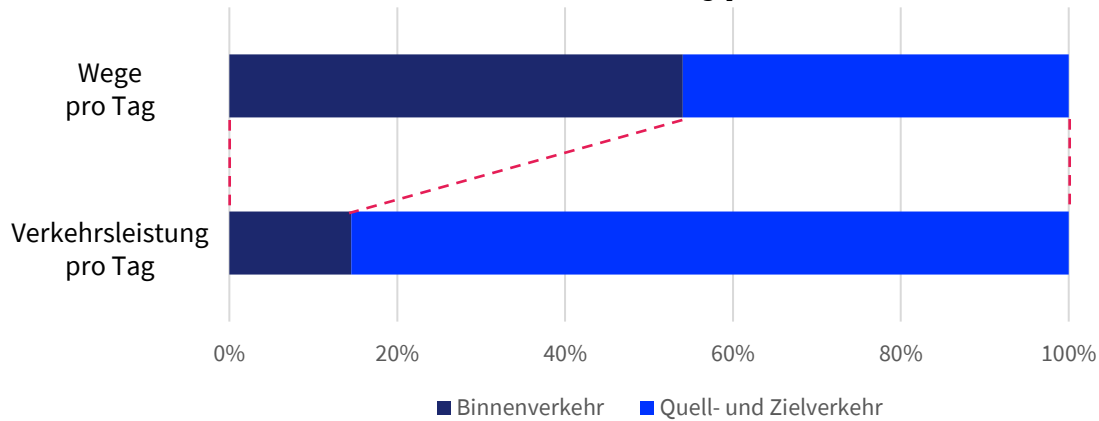
Verteilung der Pkw-Fahrten, der Pkw-Fahrleistung und der THG-Emissionen des Pkw-Verkehrs nach Entfernungsklassen

Quelle: NPM 2021; Zahlen nach BMVI 2020

Mobilität in Erlangen – Verkehrsleistung

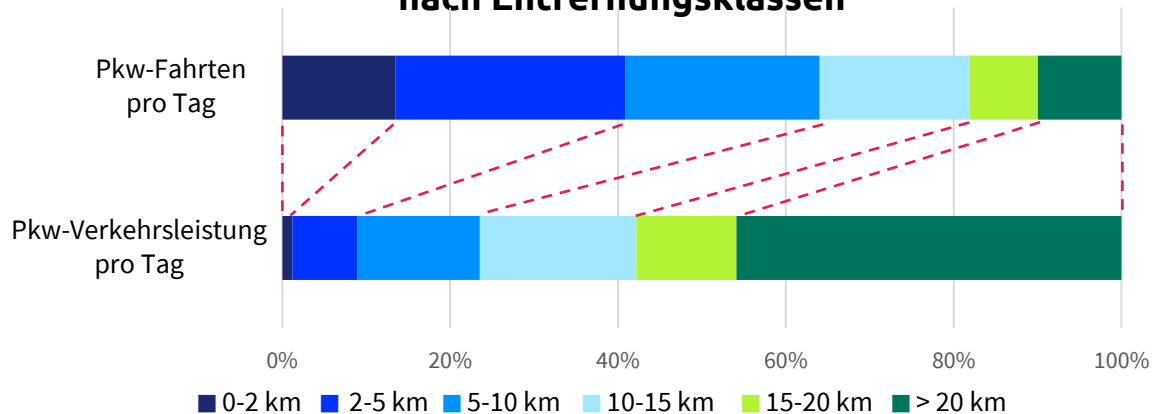


Vergleich Anteil Gesamtwege und Anteil Verkehrsleistung
nach Relationstyp**



- Wege mit Bezug zu Erlangen zu gleichen Teilen aus Binnenwegen und Wegen mit Quell- oder Zielort außerhalb Erlangens
- Hauptanteil der erzeugten Verkehrsleistung durch Quell- bzw. Zielverkehr (längere Distanzen)

Vergleich Anteil Pkw-Fahrten und Anteil Pkw-Verkehrsleistung
nach Entfernungsklassen***



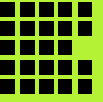
- MIV (v.a. Pkw-Verkehr) dominiert im Quell- und Zielverkehr
- ca. 18 % aller Pkw-Fahrten sind über 15 km
→ ca. 58 % der Verkehrsleistung des Pkw-Verkehrs

Quelle: Verkehrsmodell Erlangen Süd – Analyse 2019

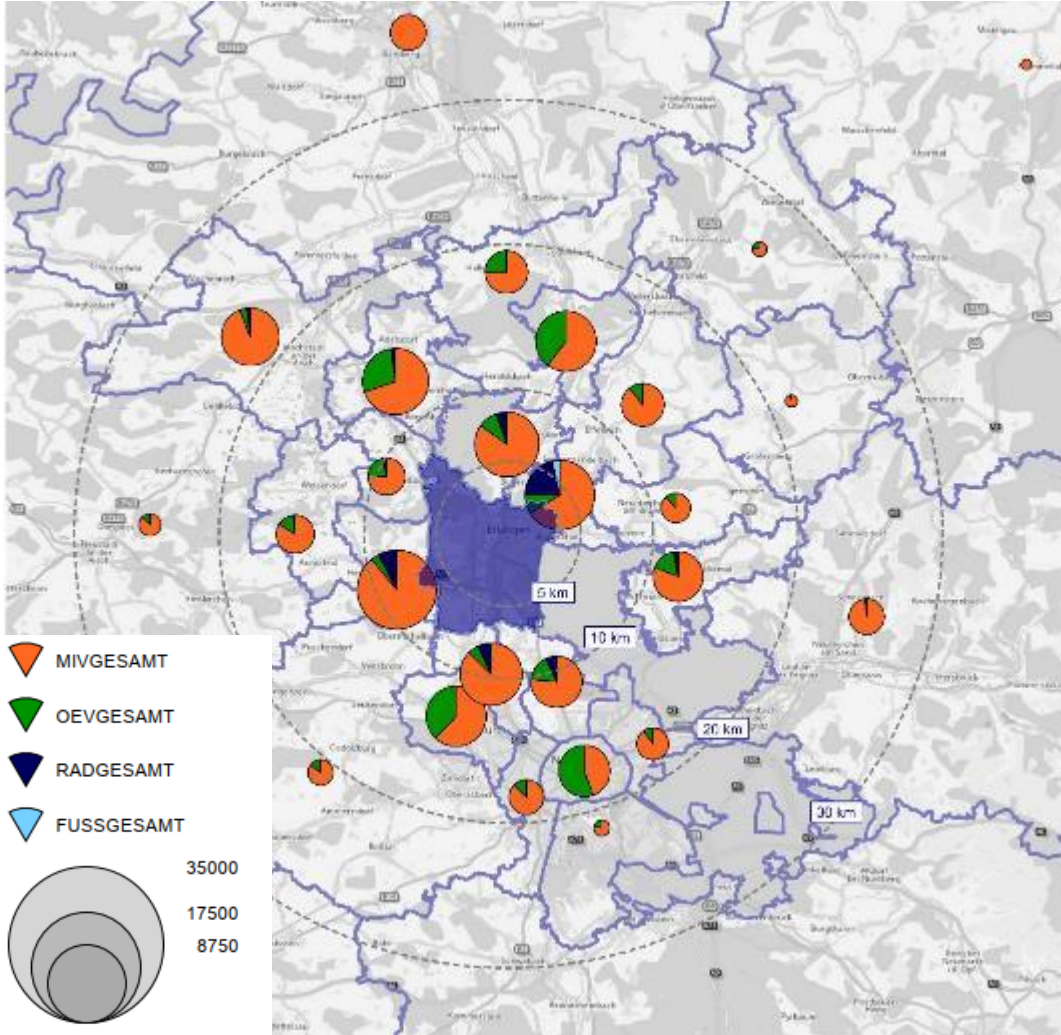
** Verkehrsleistung = Produkt aus Weg und der Wegelänge - hier: Luftlinienentfernung

* Basierend auf Luftlinienentfernung

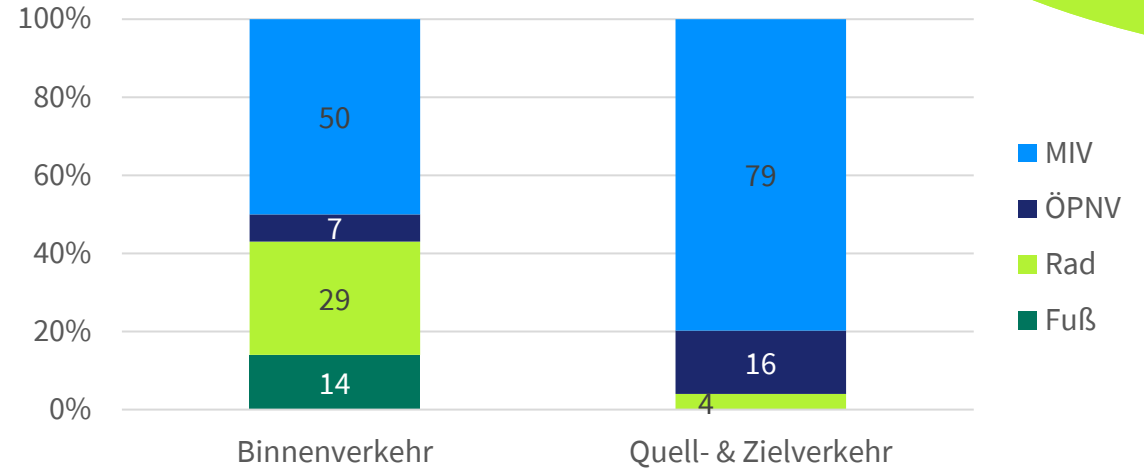
Verkehrsmittelwahl



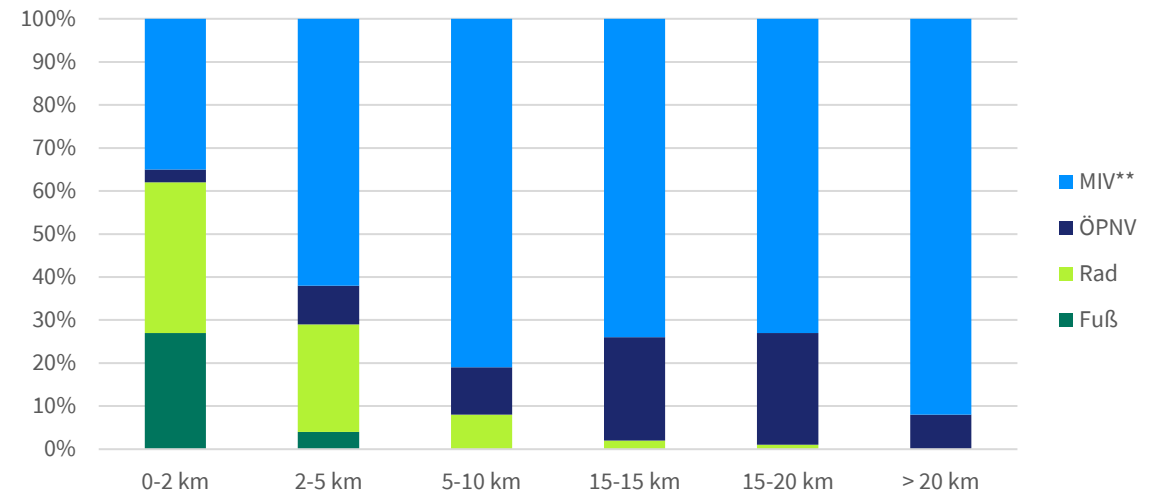
Verkehrsmittelwahl Quell- und Zielverkehr (ER)



Verkehrsmittelwahl [Wege]



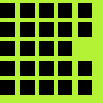
Verkehrsmittelwahl [Wege] nach Entfernungsklassen*



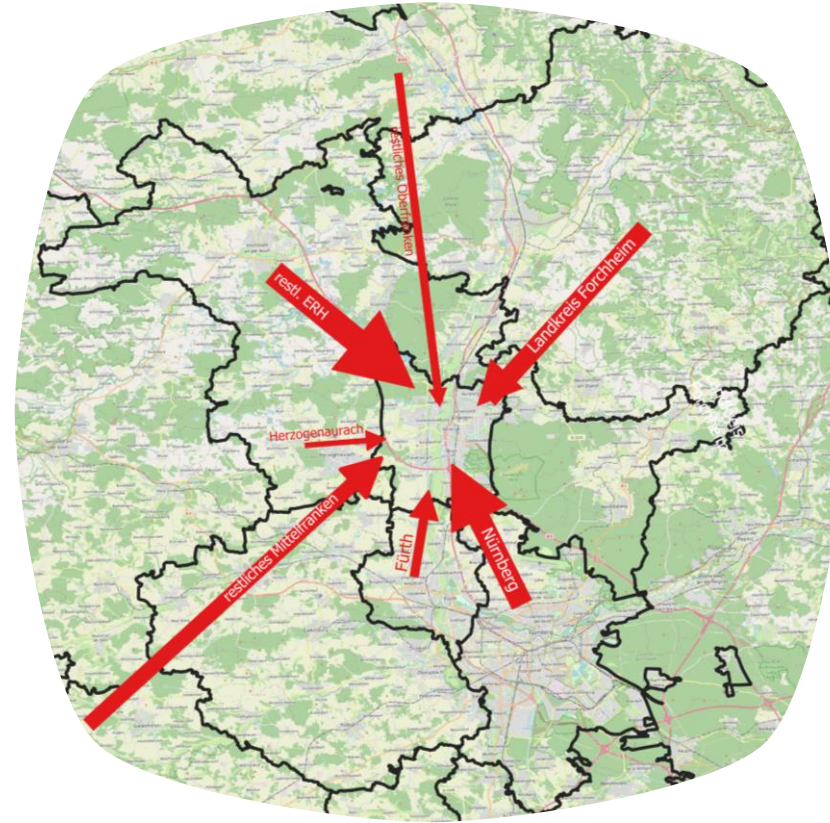
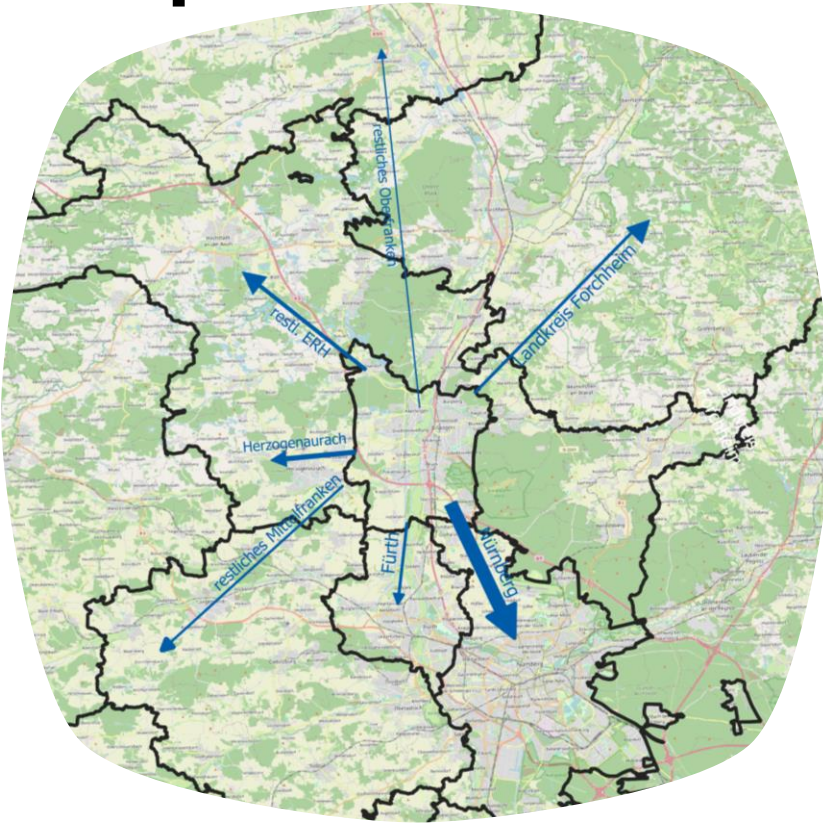
* Basierend auf Luftlinienentfernung

** MIV (motorisierter individual Verkehr) = beinhaltet sowohl Pkw-Wege als auch Pkw-Mitfahr-Wege

Ein- & Auspendler*innen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA



Jahr 2022	insg.	darunter aus /in folgenden Gebieten:							
		Lkr. Erlangen-Höchststadt	Stadt Nürnberg	Stadt Fürth	Stadt Herzogenaurach	Mittel-franken insg. *)	Lkr. Forchheim	Oberfranken insg.	Bayern insg. *)
Einpendelnde	64.772	16.180	12.200	5.080	2.390	41.780	10.070	14.730	60.440
Auspendelnde	21.180	4.490	6.890	1.700	2.490	14.390	1.680	2.420	18.760

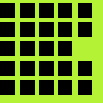
Nur sozialversicherungspflichtige Berufseinpender*innen einschließlich der Auszubildenden (ohne Selbständige und mithelfende Familienangehörige sowie ohne Beamte)

*) ohne Erlangen

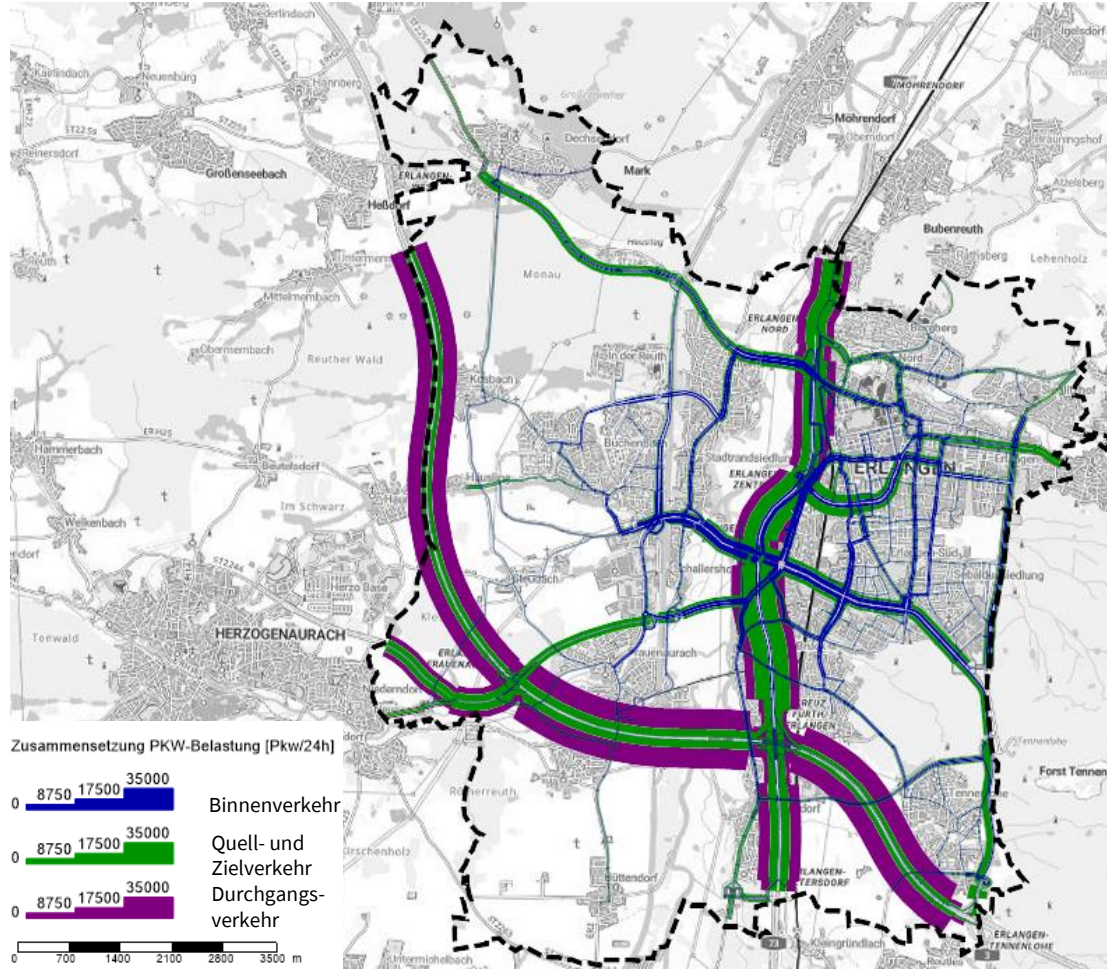
30.01.2024

© Stadt Erlangen

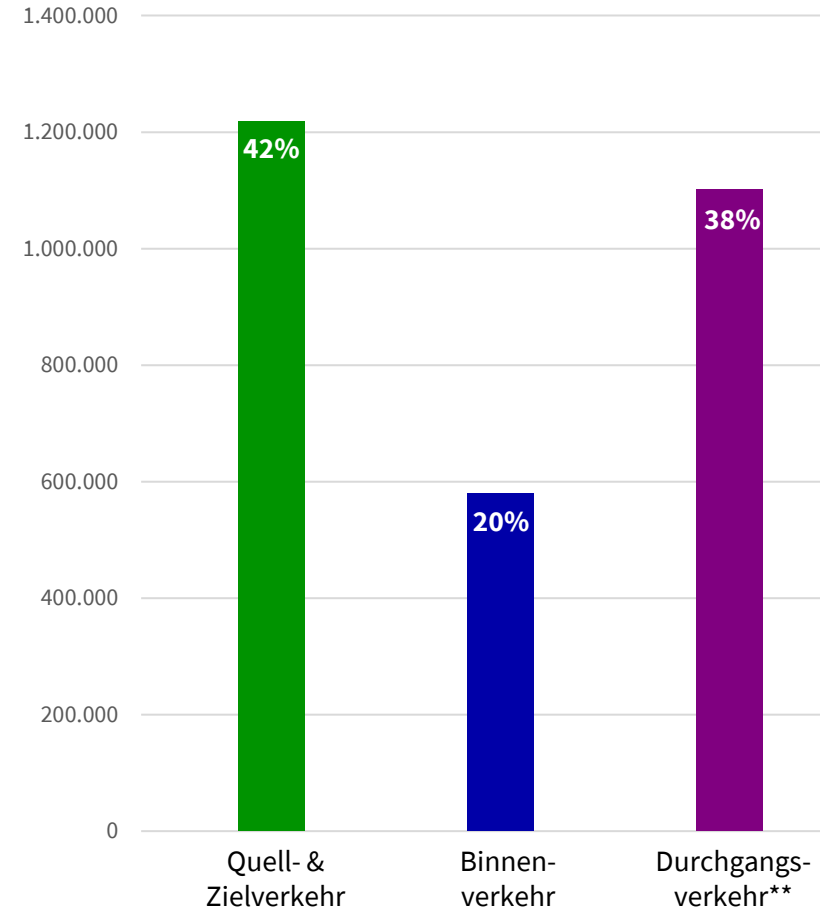
Fahrleistung Pkw im Stadtgebiet



Pkw-Aufkommen [Pkw/Tag] nach Relationstyp



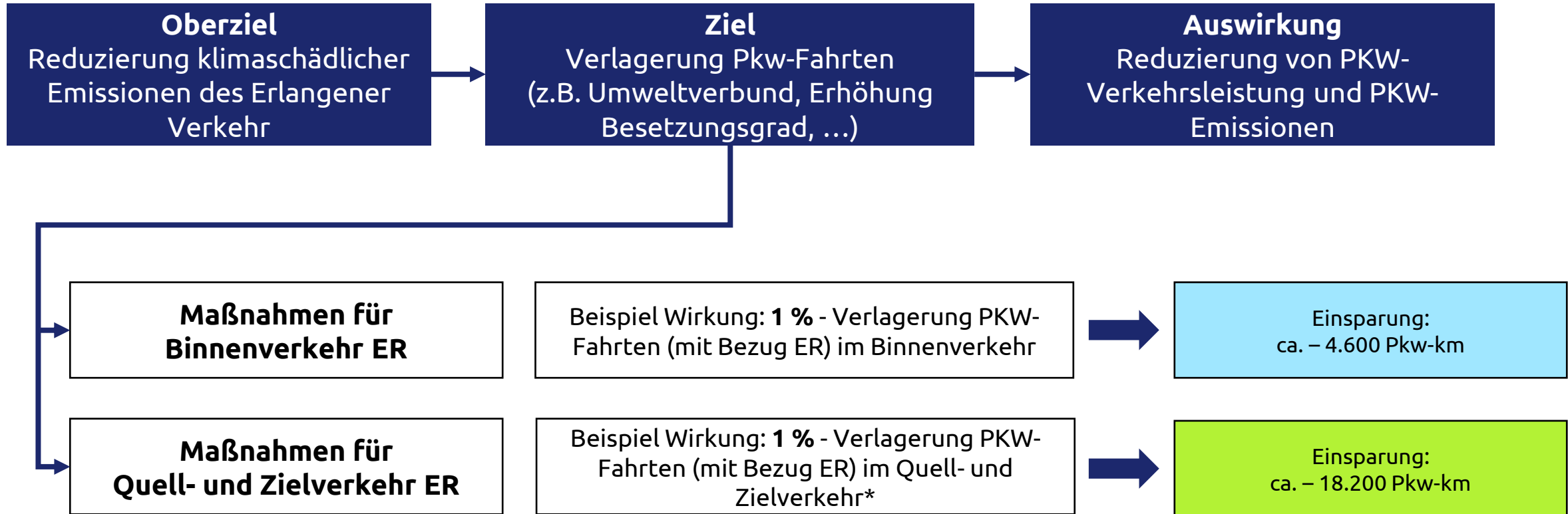
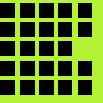
Pkw-Fahrleistung* nach Relationstyp im Erlanger Stadtgebiet



* Pkw-Fahrleistung= Produkt aus Pkw-Fahrt und Fahrlänge (≠ Luftlinie)

** Durchgangsverkehr = kein Bezug zur Stadt Erlangen, hauptsächlich auf Autobahn

Beispiel Einsparung Pkw-Fahrleistung

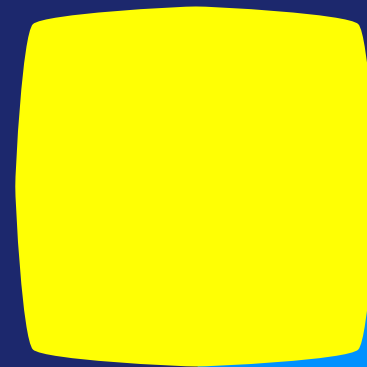


→ Die größten Einsparungspotentiale von klimaschädlichen Emissionen bietet der **PKW-Verkehr** im **Quell- und Zielverkehr** in Bezug zu Erlangen

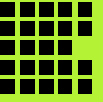


Kurzfristige Handlungsfelder

Lukas Bernet
Sachgebietsleitung Strategische Planung



Kurzfristige Handlungsfelder



**Reichweite
erhöhen**

**Hoher Kosten-
Nutzen-Faktor**

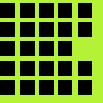
**Großer
Mehrwert**

**Zeitnahe
Umsetzung**
(städtischer Haushalt &
Personalsituation)

**Wenig Eingriff in
Infrastruktur**
(kurze Bauzeiten)

**Niederschwellige
Maßnahmen**

Kurzfristige Handlungsfelder



Handlungsfelder

Parkraumkonzept

Verdeutlichung bestehender Regelungen

Fokus auf Reisezeiten

Professionelle Kampagnen

Mobilitätsmanagement

Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit

Umstiegsfreie Verbindungen

Kurzfristige Handlungsfelder

Handlungsfelder

M1 M2 **Parkraumkonzept**

Verdeutlichung bestehender Regelungen

M1 M3 M4 **Fokus auf Reisezeiten**

Professionelle Kampagnen

M1 M4 **Mobilitätsmanagement**

Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit

M1 M3 **Umstiegsfreie Verbindungen**

M1
**Menschen-
freundliche
Quartiere**

M2 – Klima-
freundliche
Parkraumbe-
wirtschaftung

M3
**Attraktiver
ÖPNV**

M4
**Sharing-
systeme**

Verdeutlichung bestehender Regelungen

- **Informationskampagne**
(Aufklärung & Hintergrund)
- **Sensibilisierung von Externen**
(Polizei, Bürger*innen)
- **Beispiele**
 - personelle Aufstockung der KVÜ
 - Infrastrukturelle Maßnahmen



Professionelle Kampagnen

- **zielgruppenspezifisches Marketing**
- **medienübergreifende Kommunikation**
- **externe Werbeagenturen**
- **Gamification-Ansätze**



Klima
Aufbruch
Erlangen



Fahrrad
Stadt
Erlangen



Kostenloser
Innenstadtbereich
Erlangen

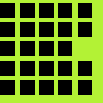
Parkraumkonzept

- **Umsetzung Parkraumkonzept in der gesamten Innenstadt**
- **Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Gesamtstadt**
- **Reduzierung / Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichem Straßenraum**



M1
Menschen-
freundliche
Quartiere

M2 – Klima-
freundliche
Parkraumbewirtschaftung



Umstiegsfreie Verbindungen (ÖPNV Komfort)

- Schnellverbindungen
- Querverbindungen
- Anbindung Regionalbus an räumliche Schwerpunkte
- Barrierefreie Haltestellen
- Beispiel
 - Einführung Schnellbus 281E



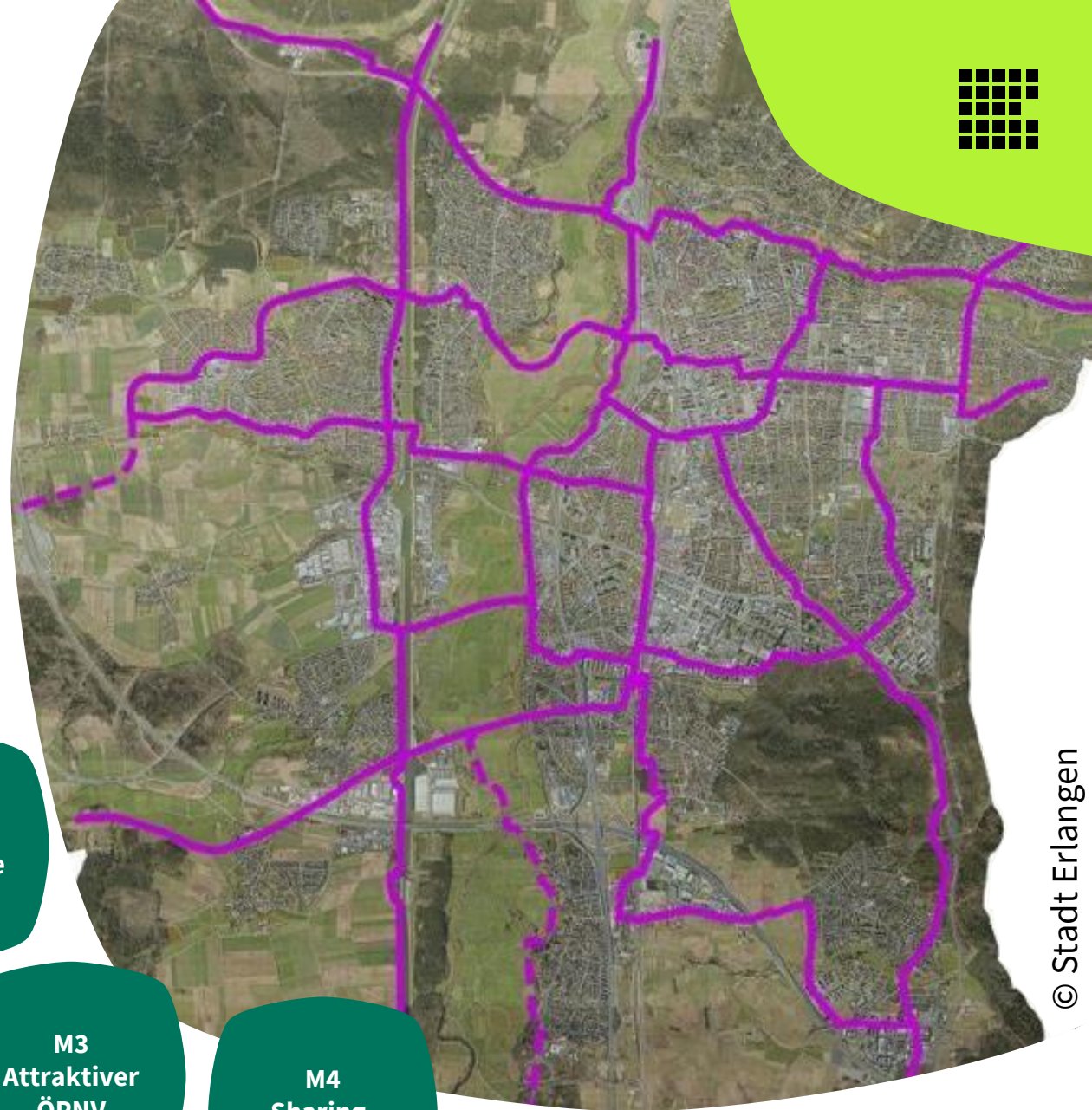
Fokus auf Reisezeiten

- **Direkte Wege für alle Verkehrsmittel**
- **umwegfreie & komfortable Verbindungen für Fuß- und Radverkehr**
- **dichtes Netz an Sharingangeboten**
- **Modale Filter** (mit/ohne ÖV, nach Bedarf)
- **Beispiele**
 - Radachsen
 - Querungshilfen
 - Mobilpunkte
 - Ausbau der Fußgängerzonen

M1
Menschen-
freundliche
Quartiere

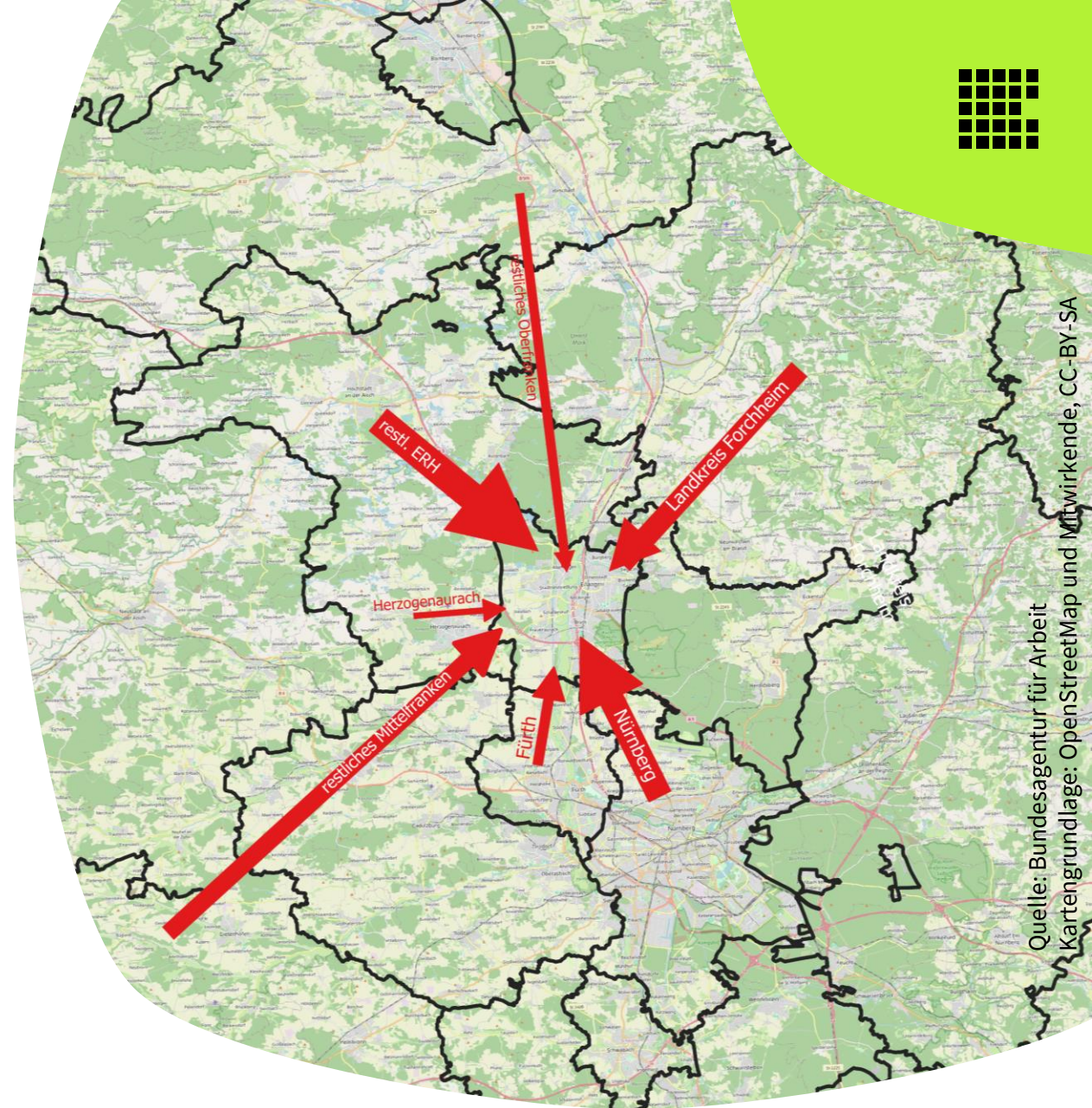
M3
Attraktiver
ÖPNV

M4
Sharing-
systeme



Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit

- **Zusammenarbeit institutionalisieren**
- **Ausweitung / Einheitlichkeit der Sharingangebote**
- **Netzabstimmung aller Verkehrsarten (ÖV, Rad etc.)**
- z.B. Radschnellverbindung



Mobilitätsmanagement

- **Maßnahmen für effizientere, nachhaltigerer und sicherer Mobilität**
- **Instrument zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens**
(z.B. Neubürgermarketing oder Arbeitgeber)
- **Weiche Maßnahmen ohne umfangreiche finanzielle Investitionen**
→ hoher Kosten-Nutzen-Faktor
- **Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination verschiedener Angebote**
- **niedrigschwellige Ansätze ohne Verbote und Strafen**
→ Verringerung der Kfz-Nutzung durch verändertes Verhalten
→ Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen

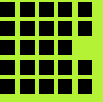
M1
Menschen-
freundliche
Quartiere

M4
Sharing-
systeme

„Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, organisatorischen, informatorischen und beratenden Maßnahmen.“

(FGSV 2018)

Diskussion in Kleingruppen zu folgenden Handlungsfeldern



Fokus auf Reisezeiten

Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit

Mobilitätsmanagement