

## **8 Leitidee, Schlüsselmaßnahmen und Ausblick**

Die verkehrlichen Randbedingungen, die im Generalverkehrsplan 1976 als Grundlage verwendet wurden, haben sich im Laufe der Jahre verändert. Grundlage der Planung des Generalverkehrsplans war die Bewältigung des ständig steigenden motorisierten Individualverkehrs (MIV). Heute ist das Ziel der Verkehrsplanung, eine umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung des Verkehrssystems unter Beachtung der verschiedenen Verkehrsarten in einem ganzheitlichen Ansatz zu betrachten. Der im Verkehrsentwicklungsplan Emden verfolgte Planungsansatz ist konzeptorientiert. Der Verkehrsentwicklungsplan ist daher eher ein programmatisches Leitbild zur Verkehrsgestaltung auf der Ebene der Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung als ein technisches Planwerk zur Gestaltung der Verkehrsanlagen.

Als Ergebnis der Diskussionen in Verwaltung, Arbeitskreis und Verkehrsbeirat ist zusammen mit dem Gutachter ein Planungsleitbild erarbeitet und im zuständigen Fachausschuss der Stadt Emden beschlossen worden. Dabei ist ein parteiübergreifenden Konsens erzielt worden. Die Zielrichtung des Planungsleitbildes und damit die grundsätzliche Strategie zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans wird durch die Überschrift "Sozialverträgliche und Stadtverträgliche Verkehrsgestaltung" verdeutlicht, d. h. die Abwicklung der notwendigen Verkehre soll auch ressourcenschonend erfolgen und alle sozialen Gruppen angemessen am Verkehrsgeschehen beteiligen.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet vielfältige Überlegungen, Strategien und Maßnahmen. Einiges lässt sich konkret umsetzen, manche Ideen müssen noch weiter entwickelt werden und andere Anregungen müssen verworfen oder zumindest modifiziert werden. Stadt- und Verkehrsentwicklung unterliegen kurzfristigen Veränderungen, deren Auswirkungen entscheidende Bedeutung haben und die es erforderlich machen, die Verkehrsentwicklungsplanung zumindest alle fünf Jahre den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Die im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan getroffenen Annahmen basieren auf einer verhalten positiven Entwicklung der Stadt Emden. Vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage und allgemeinen Bevölkerungsprognosen (Rückgang der bundesdeutschen Bevölkerung von heute ca. 82 Mio. auf ca. 68 Mio. im Jahr 2050) beschäftigen sich andere Städte bereits mit Schrumpfungprozessen, wobei aber auch hierin Chancen zu mehr Qualität gesehen werden. Die starke Überalterung der Bevölkerung und ein modifiziertes Freizeitverhalten sind weitere bedeutsame Faktoren, deren Konsequenzen bisher aber nur näherungsweise in die Verkehrsprognosen eingearbeitet werden können.

Vor diesem Hintergrund werden die für die Stadt Emden angestellten Überlegungen in einer Leitidee, in Schlüsselmaßnahmen und einem Ausblick noch einmal zusammengefasst.

### **Leitidee:**

#### **Das weitere Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs erfolgt kontrolliert im Rahmen des kommunalen Handlungsspielraums**

d.h. : Die auf den Binnenverkehr bezogenen Zunahmen im Kraftfahrzeugverkehr bleiben für den gewählten Prognosezeitraum auf maximal 10% begrenzt. Damit wird in erster Linie durch eine deutliche Förderung des Radverkehrs die ungebremste Entwicklung im Sinne der Trendprognose halbiert. Ergänzungen des Straßennetzes zur Hafenanbindung und zur Erschließung des Binnenhafens sind im Rahmen der geplanten Stadtentwicklung sinnvoll. Weitere Straßenbaumaßnahmen sind zur leistungsfähigen Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht notwendig. Flankierend sind die weiteren Strategien und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu verfolgen. Dabei ist es wichtig, die Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen zeitnah zu überprüfen, um das Maßnahmenkonzept im Sinne einer Zielerreichung eventuell anzupassen oder auch durch weitere flankierende Maßnahmen zu ergänzen.

### **Schlüsselmaßnahmen:**

- **Sicherung der Förderung des Radverkehrs durch die Umsetzung der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans entwickelten Maßnahmen in Verbindung mit der Bereitstellung von ca. EURO 300.000.- jährlich**
- **Stärkere städtebauliche Integration der Straßenräume Neutorstraße/Rathausplatz/Am Delft mit dem Ziel der Attraktivierung des Stadtbildes und der Kompensation der Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr**
- **Attraktivierung der innenstadtbezogenen Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität durch flächenhafte Umgestaltungen der Haupteinfallsstraßen bereichsweise mit einer Neuordnung der Verkehrsflächen**
- **Wirtschaftlich vertretbare Ausweitung des Stadtbusverkehrs zur Sicherung der heutigen Anteile im Nahverkehr und Gewinnung neuer Fahrgäste**
- **Einrichtung eines halbdynamischen Parkleitsystems zur besseren Lenkung des Parksuchverkehrs und Integration des Parkhauses**
- **Stärkung des Autobahnringes durch eine gezielte Verkehrslenkung und Verkehrsverlagerung**
- **Verbesserung der Hafenanbindung durch eine neue Straßenverbindung B210/Petkumer Straße bzw. Zum Nordkai**
- **Erschließung des Binnenhafens durch eine neue Straßenverbindung mit einer Anbindung an die Nesserlander Straße im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung innenstadtnaher Flächen**

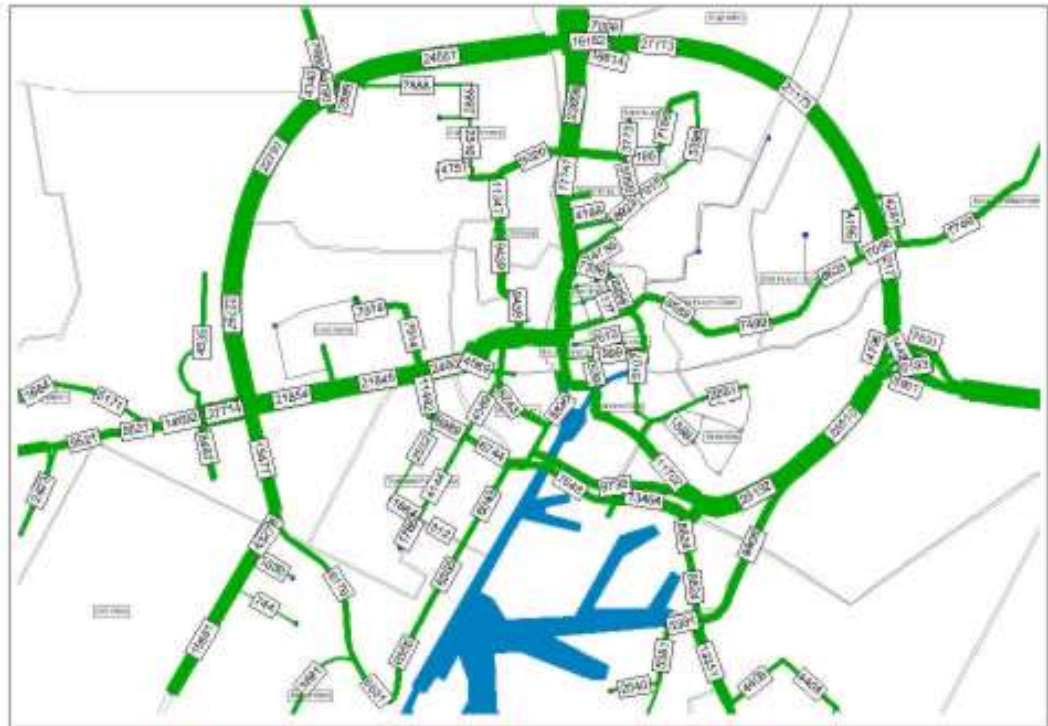
- **Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit für alle Verkehrsarten mit einem deutlichen Schwerpunkt Erschließung der Innenstadt durch den Umweltverbund**

### **Ausblick:**

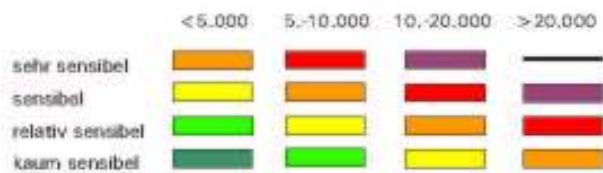
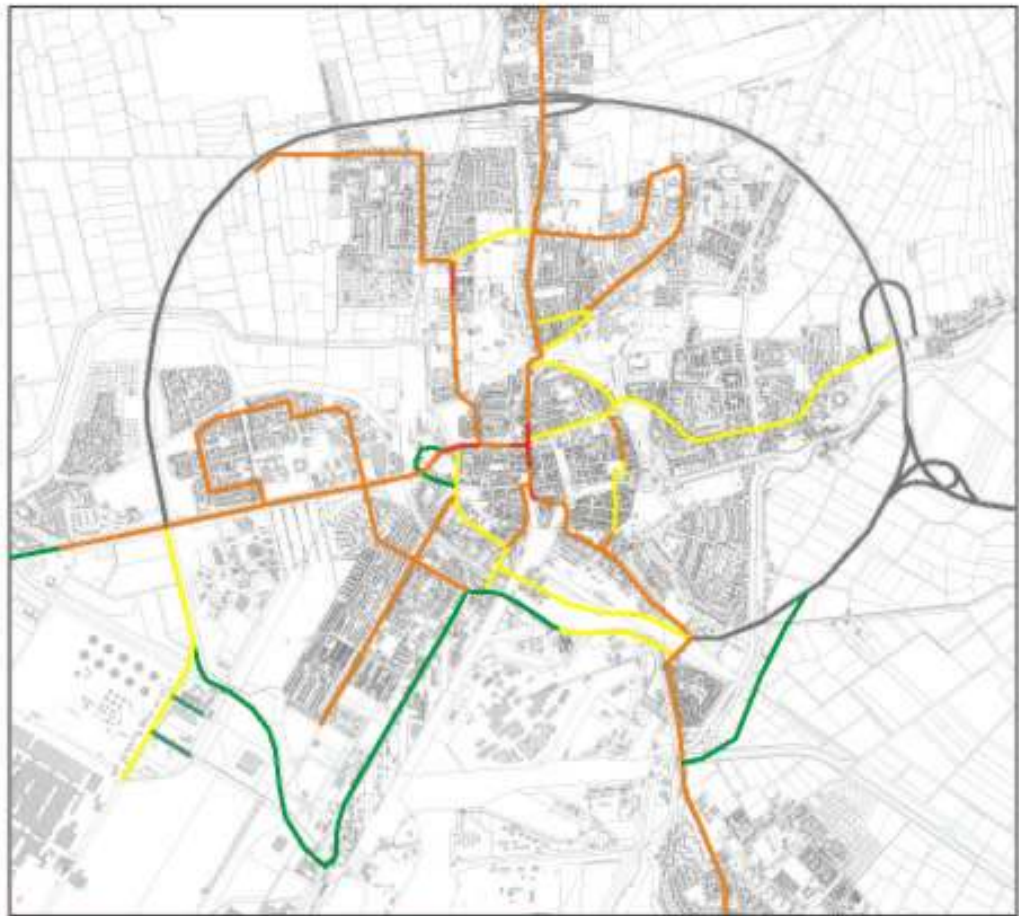
Die aufgeführten Schlüsselmaßnahmen können ausgehend von der formulierten Leitidee die Mobilität der Emdener Bürger verträglich sichern und lassen den Spielraum für eine auch unter wirtschaftlichen Aspekten positive Entwicklung der Stadt. Abschließend werden die ausgewiesenen Rahmenbedingungen noch einmal in einer Gesamtbetrachtung zusammengeführt und berechnet. Die Berechnungsergebnisse für den Kraftfahrzeugverkehr sind den Bildern 48 und 49 zu entnehmen. Es ist zu erkennen, dass die Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr im Bereich der Stadt keinen sehr hohen Handlungsbedarf mehr auslösen, da die sensiblen Bereiche in der Innenstadt und Friesland deutlich entlastet werden. Höhere Belastungen sind im Zuge der Autobahn und der neuen Straßenverbindungen zu verzeichnen.

Weiterhin ist aber ein Handlungsbedarf insbesondere für den Bereich der Innenstadt zu verzeichnen. Es gelingt zwar, die prognostizierten Zunahmen für das Jahr 2020 durch die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen weitgehend befriedigend abzuwickeln, andererseits nehmen die Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr gegenüber heute in vielen Bereichen aber weiter zu oder stagnieren. Die moderne Lichtsignal- und Verkehrsleittechnik ist daher Voraussetzung für eine zufriedenstellende Verkehrsqualität insbesondere im Bereich der stark belasteten Knotenpunkte.

Abschließend ist zu empfehlen, die aktuellen Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans zwar als Grundlage für die Entscheidungen der nächsten Jahre zu beschließen, andererseits aber die Diskussion um eine noch verträglichere Verkehrsgestaltung nicht einzustellen. Die ausgewiesenen Schlüsselmaßnahmen bieten dazu wiederum die beste Grundlage, indem z.B. für die Förderung von Bus- und Radverkehr weitergehende Vorgaben gemacht werden. Erstrebenswert ist auch, die Rahmenvorgaben für die Gestaltung der innerstädtischen Straßenräume weiter zu diskutieren. So könnte es im Sinne einer weitaus attraktiveren Innenstadt sein, gestalterische Prämissen gegenüber den Fragen der Leistungsfähigkeit von Straßen und Knotenpunkten höher zu gewichten. Am Beispiel von Auricher Straße, Neutorstraße und Am Delft sowie dem Knotenpunkt Neutorstraße/Agterum ließen sich hier interessante Erkenntnisse gewinnen.



48: "Szenario -10% mit Schlüsselmaßnahmen" - Differenznetz Szenario-Prognose 0



49; Handlungsbedarf aus der Überlagerung von Sensibilität und Verkehrsbelastung (Szenario -10% mit Schlüsselmaßnahmen)