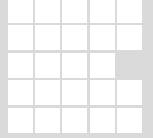


MOBILITÄT IN ERLANGEN: VERKEHRSENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSPLAN 2030

Stadt Erlangen



KURZFASSUNG

INHALT

1 VOM VERKEHR ZUR MOBILITÄT	4
Nachhaltige Mobilität für alle	6
Ziele des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes	9
2 DAS KANN DER VEP	10
Strategisches Vorgehen statt Wildwuchs	12
Verkehrsmodell konstruiert die Zukunft	13
Heute das Fahrrad, morgen zu Fuß und per Bus	14
Innovativ, mutig, konsequent	15
3 DER VEP IST TEAMWORK	16
Ein Werk von allen für alle	18
Beraten, empfehlen, diskutieren	18
4 DER VEP SIEHT ERLANGEN ALS TEIL DER REGION	20
Erlangen ist keine Insel	21
5 DER VEP FÖRDERT DIE VIELFALT DER MOBILITÄT	22
Großes Potenzial beim ÖPNV	24
Fahrradstadt	25
Fußverkehr als natürlichste und ursprünglichste Form der Mobilität	26
Autoverkehr zukunftsfähig machen	26
6 DER VEP STÄRKT ERLANGEN ALS FAHRRADSTADT	28
Rad fahren mit Freude	29
Sicherheit und Sichtbarkeit für Radfahrer*innen erhöhen	30
7 MOBILITÄT KANN AKTIVER KLIMASCHUTZ SEIN	32
Klimafreundliche Mobilität ist möglich	33
8 DER VEP LEBT	34
Mobilität für alle sichern	35
9 DER VEP IM ÜBERBLICK	36
10 STIMMEN ZUM VEP	38

Hinweis

Das Gendersternchen steht für eine Vielfalt an Geschlechtsidentitäten. Damit werden auch diejenigen angesprochen, die sich nicht dem männlichen oder weiblichen Geschlecht zuordnen.*

VORWORT

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Verkehr ist sehr komplex, er verändert sich dynamisch und betrifft alle: Einwohner*innen, Pendler*innen und Besucher*innen. Ebenso hat er enorme Auswirkungen auf Umwelt und Klima sowie Lebensqualität und Wirtschaft.

Wie sich vieles in unserer Stadt verändert – neue Arbeitsplätze entstehen, neue Wohngebiete werden erschlossen, die Universität erweitert sich – so verändern sich auch die Anforderungen an die Mobilität. Diese Entwicklungen kann man nicht sich selbst überlassen, Verkehrskonzepte müssen geplant werden.

Der in einem mehrjährigen Prozess entstandene und nun vorliegende Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) stellt einen Leitfaden für die strategische Entwicklung der Mobilität in Erlangen bis zum Jahr 2030 dar. Ziel ist es, ein hohes Maß an Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Verkehrs, wie Lärm und Luftschadstoffe, zu minimieren.

Um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, wurden in einem ersten Schritt umfassende Analysen und Erhebungen zur Mobilität und Verkehrssituation in Erlangen durchgeführt. Basierend auf diesen liegt der Schwerpunkt der entwickelten konkreten Konzepte und Maßnahmen darauf, das Angebot des Umweltverbundes – also Fuß-, Radverkehr und ÖPNV – zu verbessern. Gleichzeitig wurde auch eine bessere Verknüpfung zwischen den Mobilitätsangeboten geprüft und wichtige Themen wie die Digitalisierung und Elektromobilität berücksichtigt. So bildet der VEP die Grundlage für eine Verkehrswende in Erlangen, die Mensch, Umwelt und Klimaschutz in den Mittelpunkt stellt und die verschiedenen Mobilitätsarten gleichberechtigt verzahnt.

Als ein besonders wichtiger Aspekt im Planungsprozess ist die intensive Bürgerbeteiligung hervorzuheben, die von allen Seiten positiv aufgenommen wurde. Die Bürger*innen Erlangens wurden durch eine Reihe verschiedener Beteiligungsformate, wie zum Beispiel dem Forum VEP, in die Planung eingebunden und konnten somit gemeinsam mit der Stadt Vorstellungen für die Mobilität der Zukunft formulieren. An dieser Stelle möchten wir allen Beteiligten für ihr großes Engagement danken.



*Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister*



*Josef Weber
Referent für Planen und
Bauen*

1 VOM VERKEHR ZUR MOBILITÄT

Wir leben in Zeiten rasanter Veränderungen. Dies gilt auch für den Verkehr. War über lange Zeit das Auto der unumstrittene „Star“, stehen heute der Mensch, die Umwelt und der Klimaschutz im Mittelpunkt. Bürger*innen, Pendler*innen und Besucher*innen wollen Ziele erreichen, also mobil sein. Wie ihnen das auf eine angenehme, schnelle, sichere und umweltverträgliche Weise möglich werden kann, zeigt der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) 2030 für Erlangen. Er begleitet den Wandel vom Verkehr zur Mobilität, von der autozentrierten zur menschengerechten Stadt.

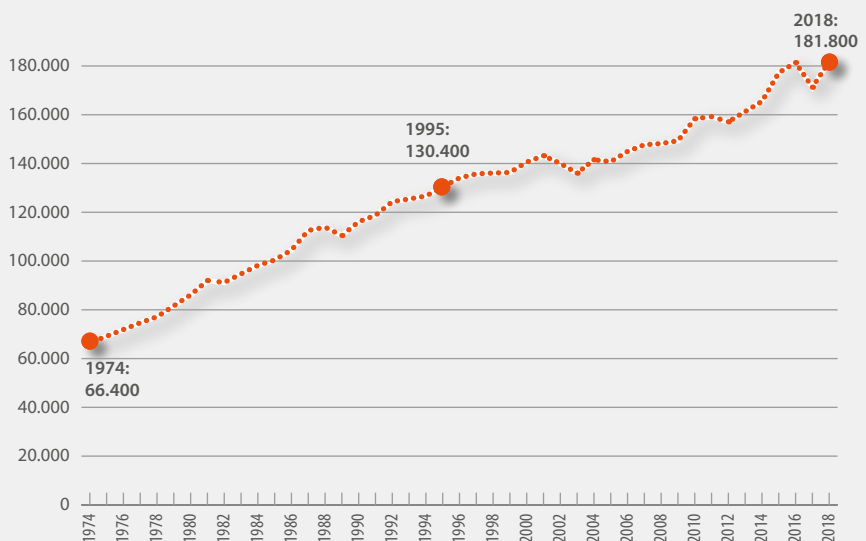






NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR ALLE

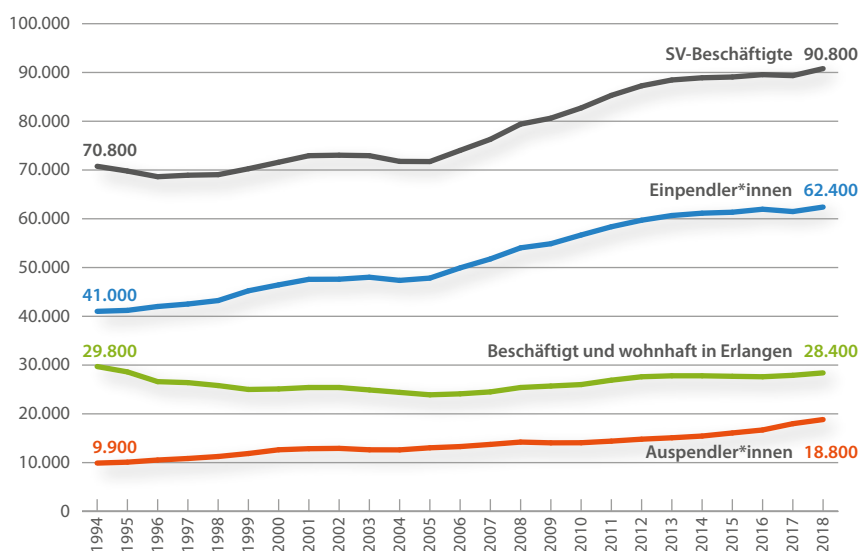
Von der Wohnung zum Arbeitsplatz, von dort zum Einkaufen, am Abend ins Kino oder zum Sprachkurs: Der Mensch bewegt sich meist mehrmals am Tag zwischen verschiedenen Orten. Um von A nach B zu kommen, war in den letzten Jahrzehnten das Auto das Mittel der Wahl, es versprach Unabhängigkeit, Flexibilität und Individualität. Unsere Städte wurden autogerecht umgestaltet, gleichzeitig wurden Wohnen und Arbeiten immer mehr räumlich getrennt. Um die stetig steigende Zahl an Kraftfahrzeugen (Kfz) parken zu können, schreiben die Bauordnungen Stellplätze in der Nähe von Wohnungen, Betrieben etc. vor. Heute aber machen Abgase und Lärm Cities unattraktiv. Die Folgekosten – nicht zuletzt durch den vom Menschen verursachten Klimawandel – drohen zu explodieren.



Verkehrsentwicklung an den Hauptverkehrsstraßen über die Erlanger Stadtgrenze (Kfz/24h) von 1974 bis 2018 (ohne BAB A3 und A73)



In Erlangen begannen die Planer*innen zwar schon früh damit, den Öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr zu fördern sowie eine Stadt der kurzen Wege zu entwickeln. Wie die Analysen für den VEP ergeben haben, behielt das Auto dennoch seine Dominanz. Natürlich sollen und werden die Bürger*innen auch weiterhin mit dem Auto mobil sein, doch der VEP 2030 will den Autoverkehr auf geeignete Straßen konzentrieren. Der Fokus geht damit hin zu den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden – unabhängig davon, wie sie sich fortbewegen. So ist der VEP im Kern eine Verzahnung von Verkehrs- und Stadtplanung, es wurde auf enges Zusammenwirken dieser Fachbereiche geachtet. Denn: Nur beide zusammen können die Strukturen verändern – und das ist nötig, um Anreize für ein anderes Verhalten zu geben.



Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Ein- und Auspendelnden in Erlangen von 1994 bis 2018 Quelle: Bundesagentur für Arbeit

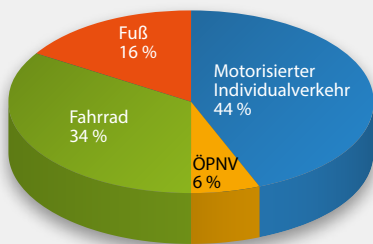


Mehr Informationen für Interessierte

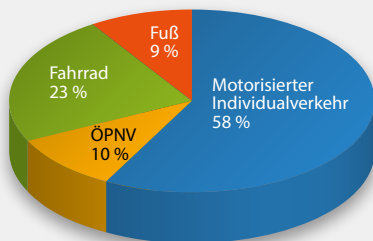
Wer mehr zum Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 wissen möchte, kann sich die **kostenlose Langfassung** des Abschlussberichts bestellen (siehe Impressum Seite 40) oder diese im Internet unter www.erlangen.de/vep herunterladen.



Binnenverkehr



Gesamtverkehr



Anteile der Verkehrsmittel in Erlangen

Der sogenannte Modal Split zeigt: In Erlangen dominiert bisher das Auto, aber auch das Radfahren ist beliebt, der ÖPNV ebenso wie das Zu-Fuß-Gehen sind dagegen ausbaufähig. Dabei differieren die Anteile zwischen Binnenverkehr, also allen innerhalb der Stadtgrenzen zurückgelegten Wegen, und dem Gesamtverkehr, der darüber hinausgeht und auch die Ein- und Auspendler*innen einschließt.

Mobilität der Zukunft: vernetzt, smart, klimabewusst

Erlangen ist eine attraktive Stadt zum Wohnen und Arbeiten. Seit Anfang des 21. Jahrhunderts gehen die Zahlen der Bewohner*innen, Beschäftigten und der Einpendler*innen stetig nach oben. Das bedeutete auch mehr Autos auf den Straßen. Nun ist die Belastungsgrenze erreicht: Im Mai 2019 hat Erlangen als Konsequenz als erste Stadt in Bayern den Klimanotstand ausgerufen.

Wie eine zukunftsfähige Lösung aussehen kann, die nachhaltige Mobilität und moderates Wachstum ermöglicht, damit haben sich in Erlangen alle Verantwortlichen intensiv beschäftigt – und dabei die Bürger*innen, Betriebe, Vereine, Institutionen und Organisationen beteiligt. Alle, die hier leben, sind Verkehrsteilnehmer*innen. Und so hatten und haben alle das Recht, sich bei der Gestaltung der Mobilität von morgen einzubringen, Wünsche anzumelden, Anregungen zu geben (siehe Seite 16 ff.). Diese Wünsche zu erfassen, auszuwerten und die notwendigen Schlüsse und Beschlüsse daraus abzuleiten, ist zentrale Aufgabe des VEPs.

Mit Beteiligung sehr vieler Menschen in Erlangen ist so der VEP 2030 als Strategie für die Mobilität von morgen entstanden. Er entspricht auch den Anforderungen des von der EU vorgeschlagenen Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) für nachhaltige urbane Mobilität. Dieser kombiniert verschiedene Verkehrsmittel miteinander und nutzt hierbei die vielfältigen digitalen Möglichkeiten. Er berücksichtigt moderne Mobilitätsformen im Zusammenspiel mit neuen Fahrzeugen und integriert Mobilpunkte (siehe Seite 12).



ZIELE DES VERKEHRSENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSPLANES

VERKEHRSENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSPLAN ERLANGEN

Erlangen als Standort in der Region

Funktionsgerechten und stadtverträglichen Schul-, Pendel- und Wirtschaftsverkehr gewährleisten
Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sowie sozialer, kultureller und zentrenrelevanter (Handel/Gewerbe) Einrichtungen sichern
Hauptachsen zwischen Stadt und Region stärken

Stadtentwicklung und Stadtplanung in Erlangen

Stadt der kurzen Wege als Beitrag zur Verkehrsreduzierung
Mensch, Gesundheit, Umwelt und Klima von verkehrsbedingten Einflüssen entlasten
Attraktiver Stadtraum durch Berücksichtigung einer angemessenen Aufteilung des Verkehrsraums

Mobilität in Erlangen – Zusammenspiel aller Verkehrsarten

Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere Barrierefreiheit, zur Gewährleistung sozialer Teilhabe berücksichtigen und Verkehrssicherheit erhöhen
Verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel (Multimodalität) steigern
Anteile des Umweltverbundes im Modal Split steigern (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)

Wirtschaftliche Aspekte des Verkehrs

Bezahlbarkeit der Verkehrsangebote für die Nutzenden sicherstellen
Qualität des ÖPNV-Angebotes in Stadt und Region verbessern
Erhalt und Verbesserung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur

Zukunft Erlangen: Mobilität sichern, Stadtqualität stärken.

Als übergeordnetes Leitbild wurden zu Beginn des VEPs unter intensiver Mitwirkung des Forums Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan Ziele festgelegt. Diese orientieren sich an vier Handlungsfeldern und geben die Zielrichtung für die konkreten Konzepte und Maßnahmen vor.

Auf den Punkt gebracht

Der VEP 2030 soll ...

- das Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Busfahren stärken.
- den Anteil der Fahrten mit dem Auto reduzieren helfen.
- die Vernetzung der einzelnen Verkehrsarten verbessern.

2 DAS KANN DER VEP

Unsere Städte sind das, was wir aus ihnen machen. So auch beim Verkehr, der einen großen Einfluss auf die Entwicklung der Stadt sowie die Lebensqualität aller Bürger*innen hat. Mit dem VEP 2030 liegen die Strategien für die Mobilität der nächsten Jahrzehnte vor. Er stellt Weichen und bietet eine verbindliche Orientierung für alle konkreten Verkehrsprojekte.





STRATEGISCHES VORGEHEN STATT WILDWUCHS

Mobilpunkte

Mobilpunkte, wie im Bild oben dargestellt, sind ein wichtiger Bestandteil des VEPs. Sie sollen dazu beitragen, die Inter- und Multimodalität ohne Nutzung des privaten Kraftfahrzeuges zu fördern (nähere Informationen zu Inter- und Multimodalität auf Seite 14 und 15). Deswegen werden sie immer in der Nähe von Bushaltestellen errichtet. Ausgestattet werden die Mobilpunkte mit Fahrradabstellmöglichkeiten und Carsharing-Stellplätzen. Weitere Elemente wie zum Beispiel Stellplätze für Elektro-Tretroller können ebenfalls berücksichtigt werden.

Verkehr muss detailliert geplant werden

Nur mit durchdachter Planung, Kommunikation und Beteiligung können wir die Mobilität der Zukunft in Erlangen gestalten. Ebenso braucht eine Stadt Strategien für die Mobilität, damit Menschen gerne in ihr Leben, die Wirtschaft floriert, Ressourcen geschont, Klima und Umwelt geschützt werden. Für Erlangen bündelt der VEP 2030 all das, was dafür nötig ist.

Erlangen als Teil der Region

Zum ganzheitlichen Denken gehört auch, Erlangen als Teil der Region zu betrachten. Daher endet der VEP 2030 nicht an den Stadtgrenzen, sondern bezieht das Umland ebenso mit ein wie die Nachbarstädte, etwa Nürnberg und Fürth.

Zählen, befragen, analysieren

Für all das war eine große Menge an Informationen nötig. Die Arbeit am VEP begann damit, dass zahlreiche Expert*innen jahrelang Daten sammelten und auswerteten. Im Blick dabei sowohl die Entwicklung bis heute als auch die Prognosen für das Jahr 2030. Wie viele Menschen nutzen wofür das Auto oder das Fahrrad, wo kommt es häufig zu Staus, was steht dem Zu-Fuß-Gehen im Weg, wo entstehen neue Wohngebiete und wo eher nicht, wie können Buslinien besser geführt werden, welche neuen Arbeitsplätze wird es geben? Die mit den Antworten auf diese und ähnliche Fragen gewonnenen Daten bilden die Grundlage für das Verkehrsmodell Erlangen.



VERKEHRSMODELL KONSTRUIERT DIE ZUKUNFT

Belastbare Daten als Grundlage

Um zielgerichtet zu arbeiten, bedient sich der VEP eines Werkzeugs: des Verkehrsmodells Erlangen. Dabei handelt es sich um eine Datenbank mit stets aktuellen Informationen zur Anzahl der Einwohner*innen, Beschäftigten und Studierenden auf Ebene einzelner Stadtteile. Zusätzlich bildet das Verkehrsmodell das vorhandene Straßen- und Wegenetz in Erlangen und der Umgebung ab. Wie bei einem Navigationssystem ist es damit möglich, ein Routing von A nach B durchzuführen. Außerdem kann mithilfe der Daten berechnet werden, wie viele Wege in Erlangen entstehen und wie sich diese im Straßennetz verteilen. So erhält man Angaben zur Verkehrsbelastung einzelner Straßen.

Blick ins Jahr 2030

Mit dem Verkehrsmodell lässt sich sogar eine Prognose für das Jahr 2030 darstellen. Dafür werden Daten zu Bevölkerung und Beschäftigten in Erlangen bis 2030 hochgerechnet. Zusätzlich werden Annahmen getroffen, wie das Verkehrsnetz in diesem Jahr in Erlangen und der unmittelbaren Umgebung ausgebaut sein wird. Im Anschluss wird für dieses prognostizierte Netz die Verkehrsbelastung in verschiedenen Varianten berechnet. Damit lassen sich die Auswirkungen der im VEP entwickelten Konzepte überprüfen. Das Verkehrsmodell ist damit eine wichtige Entscheidungshilfe für die Verkehrsplanung, denn wenn die Ergebnisse die gewünschten Ziele bestätigen, kann das jeweilige Konzept weiterverfolgt werden.

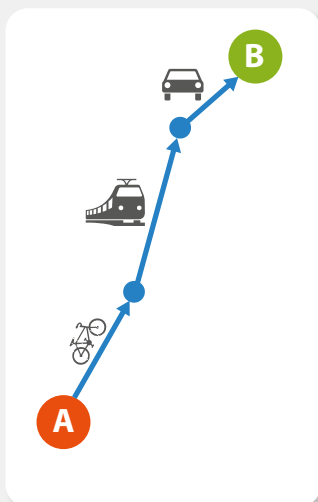
Mobilität erzeugt Verkehr

*Jeder Mensch hat Bedürfnisse. Er will einkaufen, ins Kino gehen, muss zum Arzt oder zur Arbeit. Wie er dort hinkommt, hängt zum Beispiel davon ab, wie weit die nächste Bushaltestelle entfernt ist oder wie komfortabel die Radwege ausgebaut sind. Über diese Randbedingungen lässt sich die Mobilität der Bürger*innen beeinflussen.*



Intermodalität

Ein intermodaler Weg ist durch mindestens zwei Etappen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gekennzeichnet. Fußetappen werden nur gezählt, wenn der längste Teilabschnitt zu Fuß erfolgt.



Was Veränderungen bringen

Der VEP will den Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität ermöglichen, die der Umwelt und dem Klima sowie vor allem dem Menschen gerecht wird. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden und werden Ideen entwickelt, die sich wiederum mit dem Verkehrsmodell testen lassen. Was bringen welche Veränderungen, welche sind sinnvoller als andere und welche Kombinationen sind vorstellbar? Mithilfe der Antworten auf diese Fragen ist es möglich, die Konzepte auszuwählen, die Erlangen noch attraktiver und zukunftsfähiger machen können.

Sicherheit erhöhen – für alle Verkehrsteilnehmer*innen

Zur Attraktivität zählt auch die Sicherheit im Verkehr. Der VEP konzentriert sich dabei nicht nur darauf, die Zahl von Autounfällen zu reduzieren. Fußgänger*innen sollen sich genauso sicher fühlen wie Radfahrer*innen. Nur dann werden künftig mehr Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt.

HEUTE DAS FAHRRAD, MORGEN ZU FUSS UND PER BUS

Umweltfreundliche Mobilität im Fokus

Ob schnell ein Medikament aus der Apotheke geholt oder das Kind zum Musikunterricht gebracht wird: Ein großer Teil der Wege, die wir täglich zurücklegen, ist sehr kurz. Der VEP 2030 möchte die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich Menschen öfter für das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren entscheiden – und bei längeren Strecken häufiger als jetzt für Bus und Bahn.



INNOVATIV, MUTIG, KONSEQUENT

Wir bestimmen, wie wir morgen leben wollen

Einige Zahlen zeigen beispielhaft, warum Verkehrsentwicklungsplanung unverzichtbar ist: 1995 fuhren an einem Werktag durchschnittlich 140.300 Kfz über die Stadtgrenzen von Erlangen, im Jahr 2018 waren es 181.800 – ohne die Autobahnen! Im Gesamtverkehr Erlangens hat das Fahrrad einen Anteil von 23 Prozent, der motorisierte Individualverkehr einen von 58 Prozent. Wir bestimmen, ob sich diese Zahlen verschieben. Der VEP will dafür die Grundlagen schaffen.

Jede*n Einzelne*n und das Gemeinwohl im Blick

Der VEP 2030 Erlangen ist mutig, konsequent und innovativ, indem er sich sehr detailliert dem Radverkehr widmet, Fußgänger*innen in den Blickpunkt rückt, sowohl die einzelne Person als auch das Allgemeinwohl sieht und die Mobilität zum festen Bestandteil einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung macht.

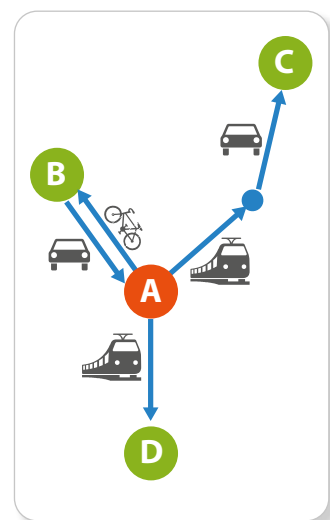
Auf den Punkt gebracht

Der VEP 2030 für Erlangen liefert die Strategien, mit denen ...

- das Auto seine Hauptrolle vor allem im Verkehr innerhalb der Stadt verliert.
- der Anteil von ÖPNV, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen zunimmt.
- Mobilität vielfältiger, klimafreundlicher, günstiger und komfortabler wird.

Multimodalität

Eine Person ist multimodal, wenn sie innerhalb einer Woche mindestens drei Etappen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurücklegt.



3 DER VEP IST TEAMWORK



Jede*r nimmt am Verkehr teil, jede*r hat eigene Vorstellungen und Wünsche zum Verkehr in der Stadt. Manche Wünsche widersprechen sich, nicht alle können erfüllt werden. Doch in Erlangen haben alle die Möglichkeit, sich zu informieren, mitzureden, Vorschläge zu machen – dank umfassender Beteiligung der Bevölkerung am VEP.





EIN WERK VON ALLEN FÜR ALLE



Stadtspaziergänge gut angenommen

Wie es ist, zu Fuß durch die Stadt zu gehen, wird dann klar, wenn man genau das tut. Für den VEP wurden mehrere Stadtspaziergänge durchgeführt, an denen sehr viele Menschen teilgenommen haben. So konnten sie vor Ort darauf hinweisen, was vielleicht den einen oder die andere vom Zu-Fuß-Gehen abhält.

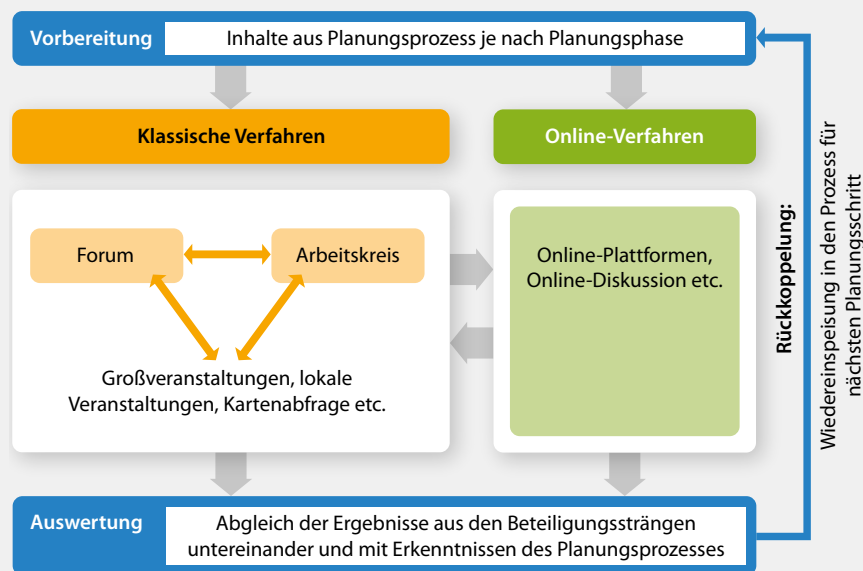
Forum Verkehrsentwicklungsplan zentral für Bürgerbeteiligung

Zur Philosophie des VEPs 2030 Erlangen gehört die frühzeitige und umfassende Einbindung der gesamten Bevölkerung. Von Anfang an waren alle Bürger*innen dazu aufgerufen, mitzumachen und ihre Meinung klar zu äußern. Im Zentrum des Beteiligungskonzepts: das Forum Verkehrsentwicklungsplan, in dem sich so gut wie jede*r repräsentiert fühlen durfte und das regelmäßig zusammentrat. Vertreten waren unter anderem wichtige Interessensverbände, Vereine, Initiativen, die großen Arbeitgeber*innen der Stadt und ebenso die Arbeitnehmer*innen. Das Forum tagte von November 2013 bis Dezember 2020 insgesamt 19 Mal.

BERATEN, EMPFEHLEN, DISKUTIEREN

Größte Transparenz als oberstes Gebot

Das Forum Verkehrsentwicklungsplan hat zwar keine Entscheidungen getroffen, aber den gesamten Prozess begleitet, die Expert*innen beraten und Empfehlungen ausgesprochen. Dazu kamen Arbeitskreise, Infoveranstaltungen, Online-Beteiligungen, Stadtspaziergänge etc. Zudem wurde der aktuelle Stand stets auf der Homepage des VEPs und in den Sozialen Medien veröffentlicht. Maximale Transparenz bei einem Thema, das alle angeht!



Beteiligungskonzept des VEPs

Ständige Optimierung

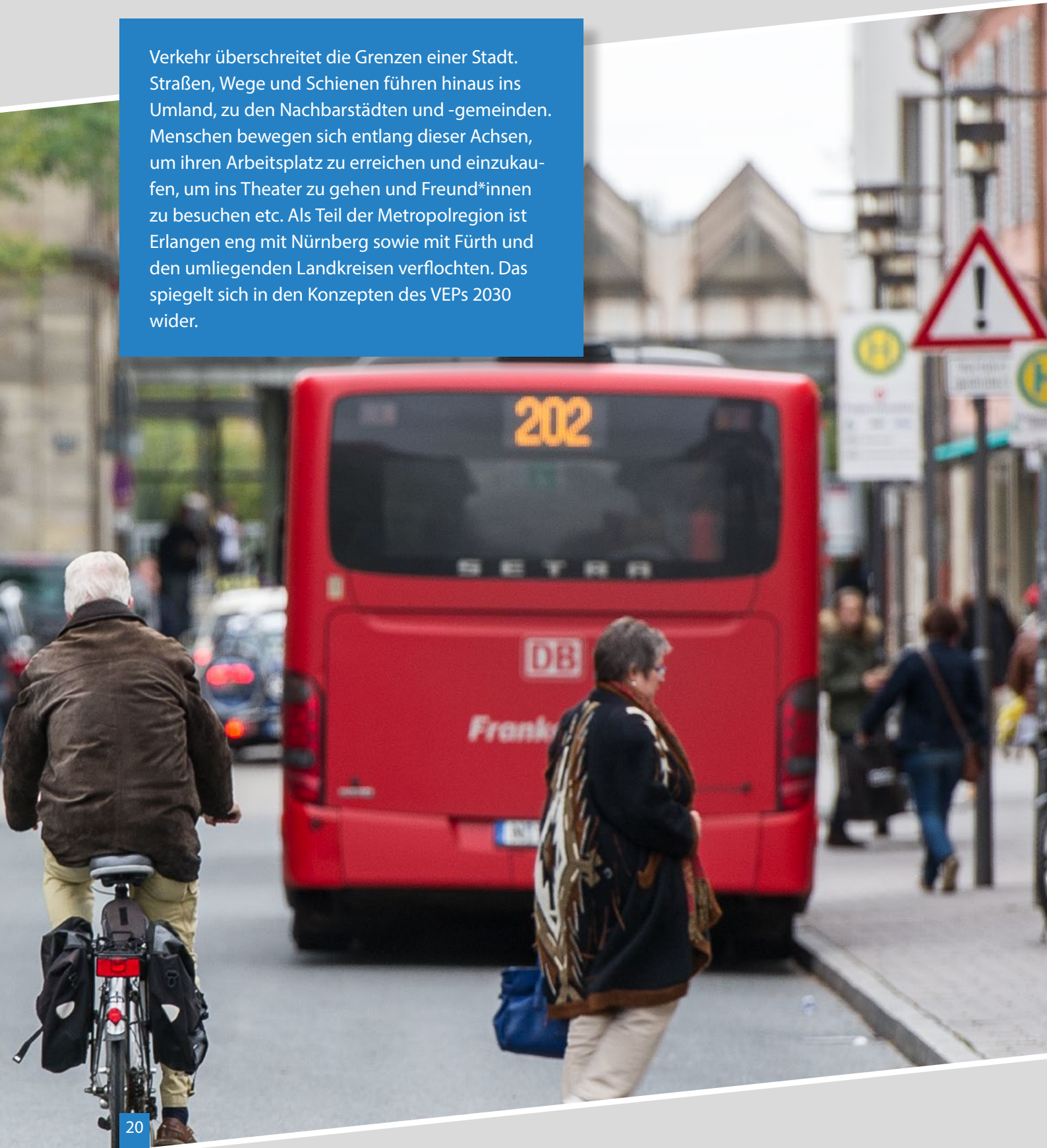
Erste Ideen, die diskutiert werden. Anregungen, welche diese Ideen verändern, die dann wieder zur Diskussion stehen: Der VEP 2030 Erlangen ist in einem Prozess entstanden, in den immer wieder neue Vorschläge eingeflossen sind. Nichts war von Anfang an in Stein gemeißelt, auf jeder Stufe der Planung wurden die Konzepte verbessert.

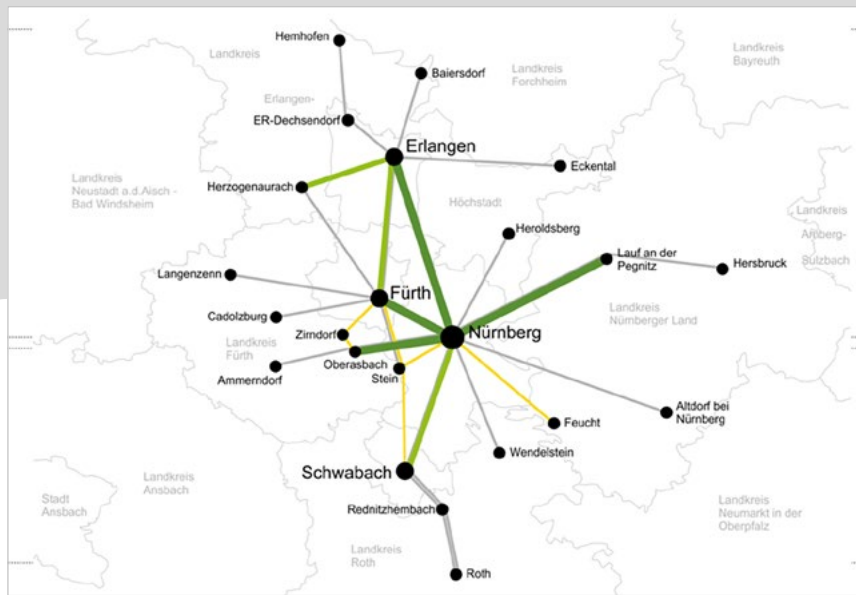
Auf den Punkt gebracht

- In den VEP 2030 Erlangen konnten sich alle Bürger*innen einbringen.
- Auf jeder Stufe der Planung wurden Anregungen und Vorschläge aufgenommen sowie Widersprüche offengelegt und nicht ausgeblendet.
- Dank umfassender Beteiligung aller wurde der VEP immer weiter optimiert.
- Der Prozess wurde von Expert*innen moderiert.

4 DER VEP SIEHT ERLANGEN ALS TEIL DER REGION

Verkehr überschreitet die Grenzen einer Stadt. Straßen, Wege und Schienen führen hinaus ins Umland, zu den Nachbarstädten und -gemeinden. Menschen bewegen sich entlang dieser Achsen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen und einzukaufen, um ins Theater zu gehen und Freund*innen zu besuchen etc. Als Teil der Metropolregion ist Erlangen eng mit Nürnberg sowie mit Fürth und den umliegenden Landkreisen verflochten. Das spiegelt sich in den Konzepten des VEPs 2030 wider.





Auf zwei Rädern von Erlangen nach Nürnberg, Fürth und Herzogenaurach

Der VEP 2030 hat auch in puncto Radschnellverbindungen die gesamte Region im Blick – so berücksichtigt er leistungsfähige Fahrradstrecken von Erlangen über die Stadtgrenze hinweg in alle Himmelsrichtungen.

Pendelbeziehungen im Großraum Nürnberg nach Netzbedeutung

Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg - Fürth - Erlangen - Herzogenaurach - Schwabach und umliegende Landkreise, August 2017

ERLANGEN IST KEINE INSEL

Immer mehr Arbeitnehmer*innen pendeln in die Stadt

Die Wirtschaft in Erlangen floriert, große Unternehmen, die Universität und das Universitätsklinikum sorgen für zahlreiche Arbeitsplätze. Entsprechend groß ist der Sog, den die Stadt ausübt – ablesbar an der Zahl der Einpendler*innen. Es gibt viel mehr Menschen, die aus dem Umland nach Erlangen zur Arbeit fahren, als solche, die in Erlangen wohnen und arbeiten oder für ihren Job aus Erlangen in andere Orte pendeln. Und der Trend beim Einpendeln zeigt seit Jahren nach oben – mit entsprechend mehr Verkehr über die Stadtgrenzen hinweg. Diese wachsende Mobilität klimafreundlicher und mit möglichst geringen Belastungen für die Menschen zu gestalten, das ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben des VEPs 2030.

Verkehrsmodell für die Region als Basis

Die Attraktivität Erlangens zieht Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen, Bewohner*innen und Besucher*innen an. Sie erzeugt Verkehr, der in nachhaltige Bahnen gelenkt werden muss. Um diese Herausforderung zu bewältigen, haben die Planer*innen des VEPs 2030 ihr Verkehrsmodell für Erlangen nicht als „Insel“ konstruiert. Vielmehr basiert es auf DIVAN, einem großräumigen Modell rund um die Städte Nürnberg, Erlangen, Fürth und die Landkreise wie Erlangen-Höchstadt. Ebenso wurde mit den konkreten Konzepten über die Grenzen hinaus gedacht – beispielsweise mit Radschnellverbindungen oder der Stadt-Umland-Bahn (siehe Seite 24). Wie beim Verkehr innerhalb der Stadt wird auch bei der Mobilität über weitere Strecken die intelligente Kombination mehrerer Verkehrsmittel unverzichtbar sein.

5 DER VEP FÖRDERT DIE VIELFALT DER MOBILITÄT

Wo Menschen leben, da ist Bewegung. Mit dem VEP 2030 entwickelt Erlangen die Mobilität in der Stadt weiter und berücksichtigt dabei die neuen Herausforderungen. Ein Schwerpunkt ist das Unterwegssein in seiner ganzen Vielfalt vom Zu-Fuß-Gehen bis zum Carsharing – und all das mit zukunftsfähigen Konzepten verknüpft. Der VEP 2030 gestaltet die Mobilität von morgen, indem er dafür heute die Grundlagen schafft.

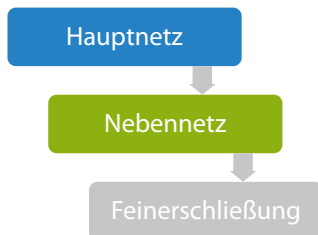






GROSSES POTENZIAL BEIM ÖPNV

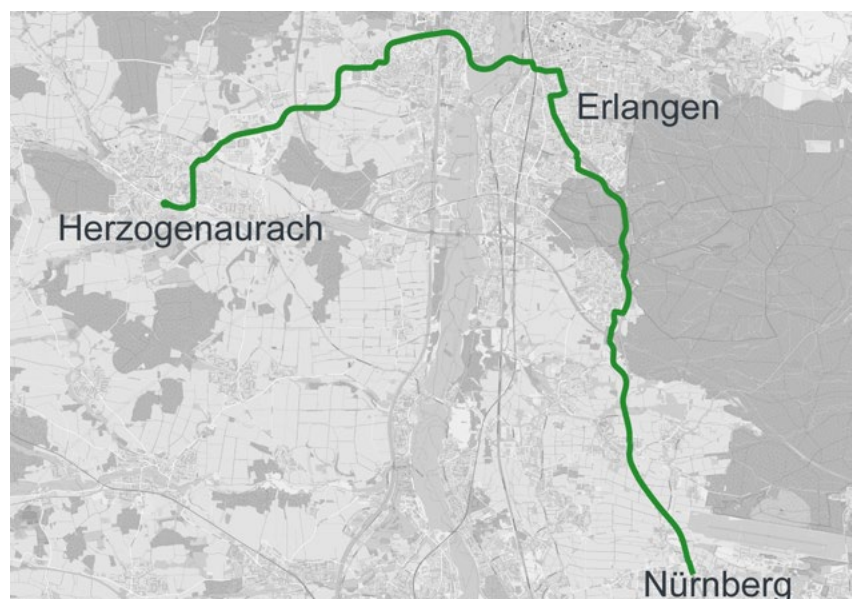
Erschließung mit Bussen und Bahnen



Mit dem Bus von Erlangen nach Nürnberg oder nur vom Stadtrand in die Innenstadt: Auch für den ÖPNV bietet der VEP ein schlüssiges Konzept. Dieses gliedert sich in ein Hauptnetz sowie ein ergänzendes Nebennetz und beinhaltet eine kleinräumige Feinerschließung.

Busse und Bahnen attraktiver machen

Wie viele Menschen fahren Auto, wie viele Fahrrad, wie viele gehen zu Fuß, wie viele steigen in Busse und Bahnen? Wie der Verkehr in einer Stadt aussieht, dafür liefert der sogenannte Modal Split wichtige Erkenntnisse (siehe Seite 8): Der Motorisierte Individualverkehr, und hier vor allem das Auto, liegt aktuell weit vor den anderen Verkehrsmitteln. Positiv formuliert heißt das: Der ÖPNV ist stark ausbaufähig, besonders bei den Wegen über die Stadtgrenze hinaus. Busse und Bahnen attraktiver zu machen, kann daher sehr effektive Anreize bieten, um speziell Pendelnde zum Umsteigen zu bewegen. Im VEP 2030 werden dafür praxisnahe Lösungen geliefert.



Vorzugstrasse für das L-Netz der Stadt-Umland-Bahn zwischen Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach

Quelle: Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach, 2019



Mit dem VEP 2030 liegen Strategien vor, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Dazu gehören unter anderem umsteigefreie Direktverbindungen, eine stärkere Orientierung der Buslinien an den Standorten großer Unternehmen und der Universität sowie die Stadt-Umland-Bahn (StUB). Letztere soll Erlangen mit Nürnberg im Süden sowie Herzogenaurach im Westen und langfristig mit Eschenau im Osten verknüpfen. Indem die StUB sowohl klassische innerstädtische Straßenbahn als auch Regionalstadtbahn ist sowie durch Park&Ride-Stationen ans Straßennetz angebunden wird, ist sie ein Paradebeispiel für die Symbiose der verschiedenen Arten der Mobilität.

FAHRRADSTADT

Auch Radler*innen stellen neue Anforderungen

Ein modernes Fahrrad sieht anders aus als das unserer Großeltern. Dem sollte sich auch die Infrastruktur für den Radverkehr anpassen. Zum einen, weil sich mehr Menschen Straßen und Wege teilen und deshalb die Sicherheit erhöht werden muss. Zum anderen, weil Radfahrer*innen heute andere Ansprüche haben als früher. Und drittens, weil es im Sinne der Klimaverträglichkeit ein wesentliches Ziel des VEPs ist, mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu animieren. Dafür enthält der VEP 2030 ausgefeilte Strategien (siehe Seite 28 ff.) – immer mit Blick auf das Zusammenspiel mit anderen Formen der Mobilität.



Barrierefreiheit schaffen

Auch Menschen, die im Rollstuhl sitzen, und Menschen mit Kinderwagen müssen den Platz bekommen, den sie für ihre Mobilität brauchen. Der VEP 2030 liefert die Ideen dafür, den knappen Raum in der Stadt bestmöglich zu nutzen.



FUSSVERKEHR ALS NATÜRLICHSTE UND URSPRÜNGLICHSTE FORM DER MOBILITÄT

Das Zu-Fuß-Gehen soll gefördert werden

Ein Teil jedes Weges wird zu Fuß zurückgelegt. Der VEP 2030 will diese umweltschonende, platzsparende und zudem gesunde Form der Mobilität gezielt unterstützen – zum Beispiel mit ausreichend breiten und freien Gehwegen, dem Führen der wichtigsten Fußwege durch verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen, Wegweisern auch für Fußgänger*innen, besseren Querungsmöglichkeiten sowie einer gesteigerten Aufenthaltsqualität.

AUTOVERKEHR ZUKUNFTSFÄHIG MACHEN

Bündelung statt Mehrfach-Erschließung

Durch Erlangen führen zwei Autobahnen, eine Bundesstraße sowie einige Staats- und Kreisstraßen. Wer mit dem Auto ein bestimmtes Ziel erreichen will, hat dafür häufig mehrere Möglichkeiten. Negative Folgen sind ein hoher Anteil von Kraftfahrzeugen am Gesamtverkehr sowie damit verbunden Lärm, Abgase und ein immenser Bedarf an Fläche für das Fahren und Parken. Der VEP 2030 schlägt ein Vorzugsnetz mit Straßen erster und zweiter Ordnung vor. Berücksichtigt werden dabei auch die Einfallstraßen aus bedeutenden Nachbarorten, denn vor allem der Durchgangsverkehr und der überörtliche Verkehr sollen auf das Vorzugsnetz konzentriert werden. Gleichzeitig sind alle anderen Straßen vom Autoverkehr zu entlasten, etwa durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie die Einengung der Fahrbahnen oder die Anlage von Radverkehrsanlagen.



Neben den Straßennetzen werden sich die Fahrzeuge selbst wandeln. Um auf mehr Elektroautos vorbereitet zu sein, sieht der VEP 2030 den Ausbau von öffentlichen Elektrotankstellen vor. Solche Ladesäulen für E-Autos sollen auch an den Mobilitätsstationen stehen, die der VEP ebenfalls vorschlägt. Dahinter steckt die Idee eines Mobilpunktes (siehe Seite 12). An diesem werden alle Verkehrsarten angeboten und miteinander vernetzt. Dazu gehören Radabstellplätze, möglicherweise ein Fahrradverleihsystem, Parkplätze für Autos, Haltestellen des ÖPNV – und all das barrierefrei zu Fuß erreichbar von dicht besiedelten Wohngebieten und den Standorten großer Arbeitgeber*innen. Wesentliches Element sind auch Carsharing-Fahrzeuge. Unter dem Motto „Teilen statt besitzen“ soll diese Form der Mobilität ebenso vorangebracht werden wie innovative Lösungen für den Wirtschaftsverkehr, etwa Lasten-Fahrräder.

Auf den Punkt gebracht

Der VEP 2030 Erlangen ...


- will alle Arten der Mobilität stärker verbinden – und das auch beim Verkehr über die Stadtgrenzen hinaus.
- will den Menschen die Entscheidung für umweltfreundlichere Arten der Mobilität erleichtern.
- will die Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhöhen.

Parkraumbilanz	Parkplatzangebot Maßnahmen im Umweltverbund
Entzerrung der Parkraumsituation	Integriertes Konzept mit preislicher und räumlicher Differenzierung nach Nutzergruppen Verlagerung von Dauerparkern auf Auffangparkplätze
Berücksichtigung des Entfalls von Stellplätzen	Einrichtung von Lieferverkehrszonen Verbesserung der Aufenthaltsqualität Reduzierung Gehwegparken
Mehrfachnutzung von Stellplätzen	Zum Beispiel Lieferzonen nachts für Bewohnerparken
Vereinfachung	Parkregelungen Parkleitsystem

Ein Konzept für das Parken

Viele Autos sind mehr „Stehzeuge“ als Fahrzeuge. Zu den Ideen für die Weiterentwicklung des Verkehrs in Erlangen gehört deshalb auch ein Konzept für die bestmögliche Nutzung von Parkplätzen.

6 DER VEP STÄRKT ERLANGEN ALS FAHRRADSTADT

A photograph showing a cyclist from behind, wearing a bright green jacket and a black helmet. The cyclist is riding a bicycle with two grey panniers on the rear rack. The background is a blurred city street with other people and bicycles, suggesting a busy urban environment.

Erlangen ist bekannt als Fahrradstadt. Wegen seiner kompakten Stadtstruktur sind die meisten Wege kürzer als fünf Kilometer, zudem gibt es kaum Steigungen. Dazu kommt ein großer Anteil an Studierenden, die häufig das Fahrrad nutzen. Weiterhin wird der Radverkehr in Erlangen bereits seit fast einem halben Jahrhundert politisch intensiv gefördert. Ideale Voraussetzungen für eine Hauptrolle des Fahrrads im innerstädtischen Verkehr.

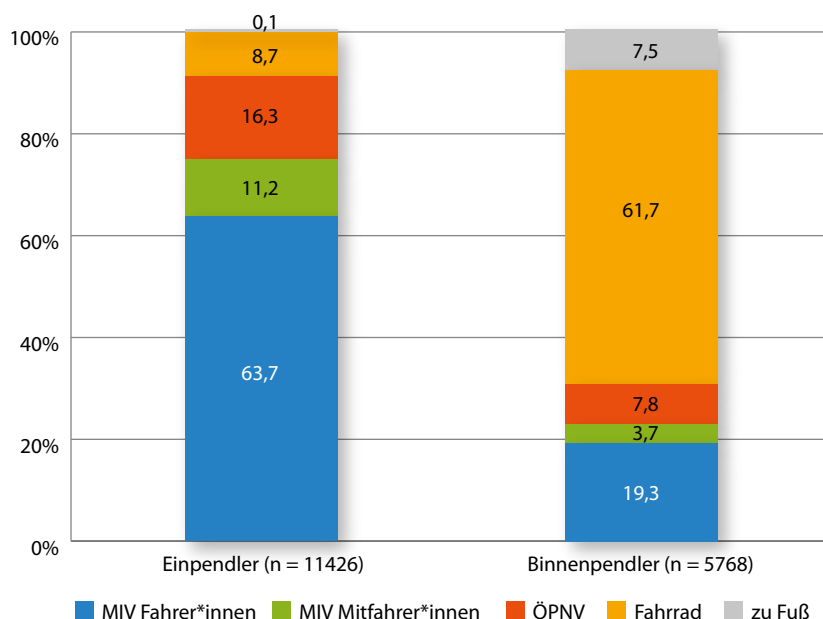
RAD FAHREN MIT FREUDE

Mobilität per Rad wird einfacher und schneller

Damit auch diejenigen sich öfter aufs Rad setzen, die jetzt eher das Auto nehmen, muss das Radfahren in Erlangen einfacher, schneller, bequemer und sicherer werden. Für den VEP 2030 haben sich deshalb die Planer*innen in die Situation von Radfahrer*innen hineinversetzt – und sich eine große Bandbreite an Verbesserungen überlegt. Radschnellverbindungen, eine Verdichtung des Radwegenetzes, radfreundliche Beläge, den Vorrang für Radler*innen an wichtigen Achsen und die Freigabe von Einbahnstraßen in beide Richtungen zum Beispiel. Aber auch mobile Fahrradständer und mehr Fahrrad-anlehnbügel. Denn: Auch Räder brauchen Parkplätze und sollten dabei nicht den Fußgänger*innen Raum streitig machen.

In Erlangen mit dem Rad – nach Erlangen mit dem Auto

62 Prozent der Menschen, die in Erlangen wohnen und arbeiten, nehmen in der Regel das Fahrrad, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. Wer dagegen von außerhalb einpendelt, nutzt meist das Auto. Hier wählen nur unter zehn Prozent den Drahtesel.



Anteile der normalerweise genutzten Verkehrsmittel von Ein- und Binnenpendler*innen bei den acht größten Erlanger Arbeitgeber*innen (2012/13) (MIV = Motorisierter Individualverkehr)

Quelle: Mitarbeiterbefragung zur Pendelmobilität in Erlangen; Institut für empirische Soziologie der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg



SICHERHEIT UND SICHTBARKEIT FÜR RADFAHRER*INNEN ERHÖHEN

Kurze Wege für Radfahrer*innen

Die Erlanger Innenstadt ist von allen Stadtteilen in fahrradfreundlichen Distanzen erreichbar. Für die weiteren Entfernungen sieht der VEP 2030 komfortable Rad-schnellverbindungen in alle Richtungen vor.



Quelle: Planungsgemeinschaft Verkehr Alrutz, 2019

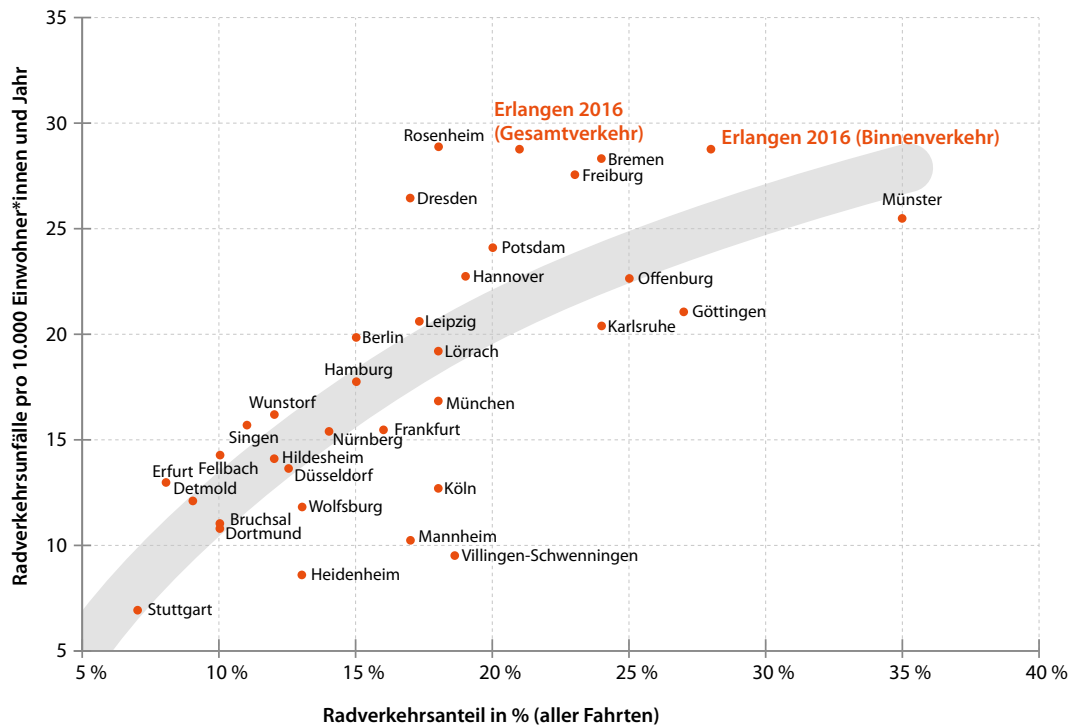
Einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Die aktuell acht Fahrradstraßen in Erlangen sehen derzeit sehr unterschiedlich aus. Darunter leidet die Erkennbarkeit der Fahrradstraßen. Gemäß VEP 2030 sollen alle bestehenden und zukünftigen Fahrradstraßen in Erlangen ein einheitliches Erscheinungsbild wie auf dem Foto erhalten. Damit soll ein Fahrradstraßenbewusstsein entstehen.

Schutzstreifen und Vorrang an Ampeln

Die Mobilität per Rad und zu Fuß muss auch sicherer werden. Vergleicht man Erlangen mit anderen Städten, liegt die Zahl der Unfälle mit Radfahrer*innen im Verhältnis zum Radverkehrsanteil über dem Durchschnitt.

Maßnahmen wie zum Beispiel Schutz- und Radfahrstreifen, vorzeitiges Grün für Radler*innen an Ampelkreuzungen sowie die Ausweisung von weiteren Fahrradstraßen mit einheitlichem Erscheinungsbild sollen Radfahren in Erlangen sicherer und attraktiver machen.



Verhältnis von Radverkehrsanteil zu Radverkehrsunfällen pro 10.000 Einwohner*innen

Quelle: Planungsgemeinschaft Verkehr Alrutz, 2019

Auf den Punkt gebracht

- Die wachsende Verkehrslast durch Kfz im Straßenverkehr macht eine weiterhin intensive Förderung des Radverkehrs dringend notwendig.
- Kurze Wege und kaum Steigungen kommen Menschen mit Fahrrad entgegen.
- Der VEP 2030 schlägt Konzepte vor, die das Radfahren noch attraktiver und sicherer machen.
- Der VEP 2030 entwirft Konzepte, wie Pendler*innen von außerhalb des Stadtgebietes künftig schnell, komfortabel und sicher mit dem Rad nach Erlangen fahren können.

7 MOBILITÄT KANN AKTIVER KLIMASCHUTZ SEIN

Als erste Stadt in Bayern hat Erlangen im Mai 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Mit Maßnahmen vor Ort will die Stadt ihren Teil dazu beitragen, die globale Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Dafür braucht es mehr Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion in allen Bereichen – von der Energiewirtschaft über den Umgang mit Abfällen bis zum Wohnungsbau. Ein sehr wichtiger Sektor ist die Mobilität, denn der Einfluss auf das Klima hängt stark von der Wahl des Verkehrsmittels ab. Im VEP 2030 für Erlangen spielt daher der Klimaschutz eine Hauptrolle.



KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT IST MÖGLICH

Nicht weniger, sondern andere Mobilität

Trotz digitaler Kommunikation: Der Mensch ist und bleibt ein soziales Wesen, das die persönliche Begegnung sucht und die vielfältigen Möglichkeiten zur individuellen Freizeitgestaltung nutzt. Alles Gründe, die für mehr und nicht weniger Mobilität sprechen. Umso dringender ist es, die Basis für ein klimaverträgliches Unterwegssein zu schaffen. Denn: Es führt kein Weg daran vorbei, künftig mit weniger CO₂-Ausstoß auszukommen – auch und gerade im Verkehr.

Von finanziellen Zuschüssen bis zur besseren Information

Solange die allermeisten Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren fahren, ist alles aktiver Klimaschutz, was den Radverkehr, das Zu-Fuß-Gehen und den ÖPNV fördert. Zu den Ideen des VEPs 2030 zählen beispielsweise Steuerungen über finanzielle Anreize. So bezuschusst die Stadt den Kauf von Lastenfahrrädern. Firmen sollen motiviert werden, zum Beispiel durch Jobtickets die Nutzung des ÖPNV weiter zu fördern. Vor allem in Neubaugebieten gilt es, umweltverträgliche Mobilitätskonzepte anzubieten – wie Lademöglichkeiten für E-Bikes, hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, attraktive Verbindungen zwischen verschiedenen Wegen für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind.

Ampeln „arbeiten“ energieeffizienter mit LEDs anstelle der herkömmlichen Lichtquellen. Busse sollen die höchsten Abgasstandards erreichen. Eine Bündelung des Autoverkehrs führt zur Entlastung der Innenstadt von Lärm und Abgasen. Breitere Radwege und die Rot-einfärbung von Radfahr- und Schutzstreifen lassen Radler*innen sich sicherer fühlen. Ebenso die Verbesserung der Qualität von Radwegen oder der Vorrang für Radfahrer*innen an Ampelkreuzungen. Zu diesen und vielen weiteren Bausteinen muss ein besseres Mobilitätsmanagement kommen, das alle Bevölkerungsgruppen erreicht – etwa in Form intensiver Information und Beratung zu den Angeboten des Umweltverbunds.



Mehr Elektroautos möglich machen

Der Anteil an Strom aus erneuerbaren Quellen steigt – und damit werden Elektroautos immer mehr zu Klimaschützern. Das nämlich sind sie nur dann, wenn sie mit Ökostrom fahren. Mit mehr Ladesäulen will Erlangen die Entscheidung für ein E-Auto erleichtern.

8 DER VEP LEBT

Jede Stadt ist wie ein Organismus, der sich permanent wandelt. Erlangen ganz besonders, weil hier Wirtschaft und Bevölkerung dynamisch wachsen. Wandeln muss sich daher auch der VEP 2030. Er ist in einem jahrelangen Prozess entstanden und dieser muss auch nach dem Abschlussbericht weitergehen. So präzise die Ziele, die Konzepte und die konkreten Maßnahmen auch sind: Sie bedürfen immer wieder des Abgleichs mit der Realität. Neue Technologien, neue Lebensstile, sich ändernde Ansprüche der Menschen und vieles mehr liefern genauso Hinweise wie die Überprüfung, welche Ideen gut funktioniert haben und welche nicht. Die Arbeit am VEP wird also kontinuierlich weitergehen und das VEP-Forum soll weiter mindestens einmal im Jahr zusammenkommen.



MOBILITÄT FÜR ALLE SICHERN

Planen, umsetzen, prüfen, verbessern

„Alles fließt“ – das wussten schon die alten Griechen. Die Weisheit trifft nicht nur auf die Natur zu, sondern ebenso und ganz besonders auf alles, das mit Menschen zu tun hat – zum Beispiel auf den Verkehr. In einer mittelalterlichen Stadt sah der ganz anders aus als in den 1960er-Jahren, heute ist er ein anderer, als er es in 30 Jahren sein wird. Der VEP 2030 Erlangen trägt dem Rechnung. So fundiert die Konzepte auch sind, so flexibel werden sie transformiert. Weil nie exakt voraussehbar ist, was genau passieren wird, gehört größte Flexibilität zum Webmuster des VEPs. Die heißt allerdings nicht, dass man abwartet, um immer noch mehr Daten zu erheben. Im Gegenteil: Nur mit Umsetzung in die Praxis kann deutlich werden, welche Ergebnisse es gibt und wo nachgebessert werden muss.

Gesundheit, Lebensqualität und Umweltschutz

Die Kriterien sind klar: Wer in Erlangen wohnt, arbeitet oder die Stadt besucht, soll in der Form mobil sein, wie sie oder er möchte. Gleichzeitig aber muss der Verkehr so gestaltet werden, dass Gesundheit, Klima und Umwelt sowohl heute als auch morgen und übermorgen geschützt werden. Alles zusammen trägt zum Wohlbefinden der Menschen bei, der heute lebenden und der künftigen Generationen. Der VEP 2030 hat darauf einen großen Einfluss, weil er maßgeblich darüber bestimmt, wie attraktiv welches Verkehrsmittel ist. Diese Kurzfassung wirft Schlaglichter auf die einzelnen Bereiche. Wer mehr wissen möchte, der findet Details in der Langfassung des VEP-Abschlussberichts.



Vorrang für Rad und Bus

Schutzstreifen, eigene Fahrspuren, eine farbliche Kennzeichnung und auch in Gegenrichtung befahrbare Einbahnstraßen: Der VEP 2030 sieht vor, Fahrräder und Busse an vielen Stellen zu bevorzugen.

9 DER VEP

IM ÜBERBLICK

Mit dem VEP steht das Grundgerüst für die verkehrliche Entwicklung in Erlangen. Jetzt geht es darum, die einzelnen darin enthaltenen Konzepte zu konkretisieren, sie im Detail auszuarbeiten und zu überprüfen. Ist dies geschehen, erfolgt eine intensive Abstimmung mit der Öffentlichkeit, damit klar wird, welche Verbesserungen erreicht werden sollen. Bereits im zurückliegenden Prozess hat dieses Vorgehen für ein hohes Maß an Transparenz gesorgt und soll weiter verfolgt werden. Dazu gehört auch der politische Diskurs, denn am Ende entscheidet der Stadtrat, welche Konzepte es tatsächlich in die Umsetzung schaffen und wie sich Erlangen verkehrlich für die Zukunft aufstellt.



Der VEP ist fundiert und detailliert

Grundlage sind zahlreiche Daten, die über viele Jahre hinweg gesammelt und analysiert wurden, sowie ein praxiserprobtes Verkehrsmodell für die Region.

Der VEP ist ein Werk aller für alle

Von Anfang an wurde auf eine enge Abstimmung mit den Bürger*innen, der Politik, der Wirtschaft und allen anderen lokalen Interessensträger*innen gesetzt. Es wird stets zwischen Allgemeinwohl und den Interessen einzelner Gruppen vermittelt.

Der VEP integriert Erlangen in die Region

Bei allen Konzepten wird berücksichtigt, wie eng die Verflechtungen mit den Nachbarstädten und den umliegenden Landkreisen sind.

Der VEP ist nachhaltig und stellt sich den Aufgaben von morgen

Er zeigt, wie eine nachhaltige, umweltverträgliche Mobilität in Erlangen möglich ist, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt.

Der VEP stärkt Erlangen als Fahrradstadt

Der VEP entwirft Ideen für die Zukunft des Radverkehrs in Erlangen und setzt damit die bisherige Radverkehrsförderung konsequent fort. Der VEP liefert ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz mit vorgegebenen Qualitätsstandards, die zum Beispiel ausreichende Wegebreiten enthalten. Fahrradstraßen sollen einheitlich gestaltet werden.

Der VEP liefert konkrete Ergebnisse

Im VEP wurden viele Konzepte erarbeitet, die sich gegenseitig ergänzen. Verschiedene Plannetze bilden die Grundlage für die Entwicklung des ÖPNVs sowie des Fuß- und Radverkehrs. Vorschläge zur besseren Nutzung des Parkraums in der Innenstadt liegen vor.

10 STIMMEN ZUM VEP

Der Verkehrs- und Mobilitätsplan für Erlangen ist ein Werk von vielen. Neben den Fachplaner*innen und Expert*innen war besonders auch das Mitwirken zahlreicher Bürger*innen wichtig. Denn für eine gute Planung, die Probleme richtig erkennt, tragfähige Ziele für alle definiert und damit die Grundlage für die Umsetzung gemeinsamer Maßnahmen schafft, müssen vor allem all diejenigen, die täglich in Erlangen unterwegs sind, aktiv an der Planung mitwirken können. Stellvertretend für alle, die mit hohem Engagement am VEP mitgearbeitet haben, kommen auf der nächsten Seite einige Akteur*innen zu Wort.





Carla Schönfelder (team ewen, Moderatorin):

„Als Moderatorin konnte ich den Beteiligungsprozess zum VEP während der ganzen Projektlaufzeit begleiten. Dabei habe ich hohes Engagement, vertrauensvolle Zusammenarbeit sowie einen respektvollen Umgang aller Akteur*innen und Mitwirkenden miteinander wahrgenommen. Als Besonderheit bleibt mir in Erinnerung, dass die Sitzungen des VEP-Forums stets für interessierte Bürger*innen offenstanden und diese das Angebot immer angenommen haben.“



Juliane Krause (plan&rat) & Dankmar Alrutz (PGV-Alrutz GbR) (Gutachter*innen Meilenstein F2 Fuß- und Radverkehr):

„Für uns war die Bearbeitung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ein spannender Prozess. Erlangen ist bereits eine fahrradfreundliche Stadt, will den Radverkehr weiter konsequent fördern und sich gleichzeitig auf den Weg zu einer fußgängerfreundlichen Stadt machen. Die konstruktiven Diskussionen und die hilfreichen Anregungen aus dem VEP-Forum haben diese Themen wesentlich vorangebracht. Als besonders positiv ist uns die engagierte und kompetente Zusammenarbeit mit dem Team der Verwaltung in Erinnerung.“



Isabella Neumann & Martin Grosch (Verkehrsplaner*innen Stadt Erlangen):

„Wir haben die konstruktive Zusammenarbeit aller Akteur*innen sehr geschätzt. Aus unseren ursprünglichen Ideen ist zusammen mit den Analysen und Vorschlägen der Gutachter*innen ein modernes und umfassendes Mobilitätskonzept für Erlangen entstanden. Dazu beigetragen haben auch die vielen Impulse und Anregungen aus dem Forum VEP und den Beteiligungsveranstaltungen.“



Sylke Stricker (Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e. V., Mitglied Forum VEP):

„Die Beteiligung so vieler Gruppen von Nutzer*innen bei diesem Prozess, fand ich, war eine tolle Sache. Ich war am Ende sehr erstaunt, dass wir sechs Jahre lang zusammengearbeitet haben. Besonders gefallen hat mir die Arbeit in Kleingruppen als gute Möglichkeit, eigene Ideen und Anliegen einzubringen. Ganz herzlich bedanken möchte ich mich für die immer sehr gute Vor- und Nachbereitung der Treffen und ganz besonders für die sehr angenehme und beeindruckende Moderation durch Frau Schönfelder.“

Es war nicht immer leicht, die vielfältigen Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen von Nutzer*innen zu diskutieren, sich diese erst einmal bewusst zu machen und gemeinsam akzeptable Lösungen zu finden. Zudem braucht auch jede noch so gute Planung die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer*innen. Fast jede*r ist doch mal Fußgänger*in, Radfahrer*in, Autofahrer*in oder ÖPNV-Teilnehmer*in, da sollte man sich in die Lage der anderen hineinversetzen können. Besonders als mobilitäts-, sinnes- oder geistig behinderter Mensch ist man im öffentlichen Bereich auf Rücksichtnahme angewiesen. Hier sehe ich noch großes Potenzial. Es sind nicht immer die großen Veränderungen, die etwas bewegen, sondern meist ganz kleine, vor allem in unseren Köpfen.“

IMPRESSUM

Herausgeber:

Stadt Erlangen
Referat VI – Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Inhaltliche Bearbeitung und Redaktion:

Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Tilman Lohse
Dr. Christian Korda
Martin Grosch
Isabella Neumann

Häusler & Bolay Marketing GmbH
Fröhlich PR GmbH

Layout:

Häusler & Bolay Marketing GmbH

Foto-/Bildnachweis:

Soweit nicht auf den Bildunterschriften vermerkt:
Stadt Erlangen, Uwe Mühlhäusser, ADFC Erlangen

Auflage:

2.500 Stück



Druck:

Appel & Klinger Druck und Medien GmbH

Dezember 2020

Der VEP-Schlussbericht liegt auch in einer Langfassung vor.

Diese kann unter dem Link www.erlangen.de/vep oder mit nachfolgendem QR-Code eingesehen werden:

