

Forum Mobilität Erlangen

Dokumentation der 3. Sitzung

am 15. Dezember 2021

Termin & Ort

Datum:	15. Dezember 2021
Ort:	Virtuell mit Webex
Zeit:	18.00 – 20.10 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt

		Seite
TOP 1	Begrüßung und Einführung	2
TOP 2	Nahverkehrsplan	2
	2.1 Rückblick	
	2.2 Einführung	
	2.3. Gruppenarbeit	
	2.4. Gesamtschau	
TOP 3	Ausblick / Sonstiges	5
TOP 4	Verabschiedung und Ausblick	5
Anlage 1	Vorträge „Nahverkehrsplan“, Herr Koß und Herr Kühnel	
Anlage 2	Ergebnisse Gruppenarbeit per mural	
Anlage 3	Folien Busverknüpfungspunkt Arcaden	

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Frau Schönfelder begrüßte die Teilnehmenden und erläuterte die technischen Möglichkeiten, an der Sitzung teilnehmen zu können. Anschließend stellte sie die Agenda vor.

Herr Weber, Referent für Planen und Bauen, begrüßte seinerseits die Teilnehmenden. Er erläuterte zum Schwerpunkt der Sitzung, dem Nahverkehrsplan, dass die Kommunen selbst die Auftraggeber sind und die geplanten Maßnahmen von den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Teile davon würden in der heutigen Sitzung genauer erläutert. Auch wenn bei einem Nahverkehrsplan hauptsächlich der Busverkehr im Fokus steht, sollen alle ÖPNV-Mittel mit bedacht werden, genauso wie verschiedene Schnittstellen zu anderen Mobilitätsträgern.

Es müsse zwischen dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und Nahverkehrsplan unterschieden werden. Der Verkehrsentwicklungsplan widmet sich allen Verkehrsmitteln und bildet eine strategische Grundlage. Außerdem richtet sich seine Planung bis 2030. Der Nahverkehrsplan hingegen bildet die Grundlage für den ÖPNV für die nächsten fünf bis zehn Jahre. Langfristig – so Weber - soll ein gemeinsamer Plan zwischen Erlangen und den umliegenden Kommunen im Kreis Erlangen-Höchstadt entstehen.

TOP 2 Nahverkehrsplan

2.1 Rückblick

Herr Koß, Amt für Stadtplanung und Mobilität, gab zu Beginn einen kurzen Rückblick über die Entwicklung des Nahverkehrsplans. Mit dem Konzept des ÖPNV-Konzepts im Jahr 1995 war der erste große Meilenstein der Entwicklung geschaffen. Auf Basis der Ergebnisse des VEP wurde der aktuell noch gültige Nahverkehrsplan 2016-2021 entwickelt.

Der letzte Nahverkehrsplan hat auch einige Ziele erreicht, so Herr Koß. Zu denen gehören zum Beispiel die Buslinie 280. Auch die Neuanfahrung der Lindenstraße und weitere Linienanpassungen wurden durch den Nahverkehrsplan erreicht. Andere Ergebnisse waren auch der Ausbau zu barrierefreien Haltestellen und modernere Informationstafeln. Nicht im Verkehrsplan enthalten, jedoch trotzdem in der Zeit entstanden ist auch die Klinik-Linie, die ab 2022 auch kostenfrei Personen vom Großparkplatz am Bahnhof direkt zum Krankenhaus fahren soll.

Herr Koß berichtete zudem über laufende Projekte und Gremien im Rahmen des Nahverkehrsplans: Zum einen ist eine Arbeitsgruppe entstanden, um den „grenzüberschreitenden Nahverkehr“ (also die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt) zu gestalten. Auch das Konzept der Mobilpunkte soll weiterentwickelt werden. Damit ist die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Verkehrsarten gemeint.

Rückfragen/Bemerkungen

- Ein Teilnehmer bemerkte, dass ihm eine kritische Betrachtung des bisherigen Nahverkehrsplans fehle. Auch nicht umgesetzte Maßnahmen sollten beschrieben werden, vor allem um daraus lernen zu können. Die Stadt Erlangen wird entsprechende Aspekte im Vortrag ergänzen.
- Einer anderen Teilnehmerin fehlte bei der Diskussion das Thema Taktung. Herr Kühnel nahm das direkt zur Überleitung, da dies auch Thema werden sollte.

2.2 Einführung

Herr Kühnel vom Planungsbüro plan:mobil stellte die Rahmenbedingungen für den neuen Nahverkehrsplan vor. (Präsentation s. Anhang). Er beschrieb den Nahverkehrsplan als Spannungsfeld zwischen dem Ideal, kurzfristig den ÖPNV voranzubringen und dem gleichzeitigen Anspruch, langfristige Projekte miteinzubauen. Er unterliege zwar politischen Vorgaben, solle jedoch vor allem die Interessen und Anforderungen aus Fahrgastsicht darstellen und einen gewissen Spielraum in seiner Funktion als Rahmenplan für ungeplante Projekte, wie aktuell bspw. die Kliniklinie lassen. Auch solle neben dem Busverkehr auch Aspekte wie Barrierefreiheit an Haltestellen, Tarife, Klimafreundlichkeit und anderes mehr beachtet werden.

Die heutige Veranstaltung gehört noch zur Stufe der Bestandaufnahme, so Kühnel. Das bedeutet, dass den Teilnehmenden zugehört werden soll und diese Informationen zur weiteren Erarbeitung aufgenommen werden sollen. Dies erfolge in der anschließenden Gruppenarbeit.

2.3 Gruppenarbeit

Die Teilnehmenden wurden in drei Gruppen verteilt und arbeiteten live auf dem Online-Tool mural an einem Schaubild zu einer fiktiven Fahrt mit dem ÖPNV. (Die kompletten Ergebnisse finden Sie im Anhang) Die Teilnehmenden konnten an jeder Stelle in dieser Strecke Kommentare abgeben, was ihnen besonders gut gefällt oder was ihrer Meinung nach nicht gut funktioniert bzw. wo Hindernisse vorhanden sind. Als Anregung für das Gedankenspiel wurden folgende 5 Stationen genannt:

1. Welches Verkehrsmittel nutze ich, wenn ich das Haus verlasse.

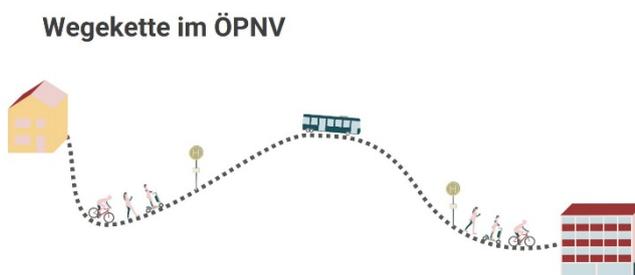
2. Wie sieht die Barrierefreiheit aus, wenn ich einen Verkehrsmittelwechsel habe.

3. Wie ist die Informationsbeschaffung, wie wohl fühle ich mich an der Haltestelle?

4. Wie ist die Fahrt selbst? Gibt es

Informationen in der Bahn? Bekomme ich einen Sitz? Wie angenehm ist die Fahrt?

5. Wie ist die Barrierefreiheit bei Umstieg auf andere Verkehrsmittel?



In jeder Gruppe war zur Unterstützung ein Team aus Moderation und fachlicher Begleitung anwesend.

2.4. Gesamtschau

Im Anschluss wurden die Gruppenergebnisse kurz vorgestellt.

1 Gruppe 1

Herr Dr. Korda, Amt für Stadtplanung und Mobilität, berichtete über einige Punkte aus der Gruppe.

Genannt wurden verbesserungswürdige Aspekte wie:

- Günstigere / flexiblere Tarife, aber auch die Möglichkeiten Tickets zu kaufen oder ggf. an seine Kinder per App übertragen zu können.
- Bessere Informationen für Ortsfremde v.a. am Bahnhof, Haltestellennamen sollten klar und einfach zuordenbar sein, flexibel und aktuell abrufbare Informationen (im Sinne von "Hallo Siri") an Terminals.
- Taktung des ÖPNV (kurze Umsteigezeiten), sowie die Geschwindigkeit (Anzahl Haltestellen auf bestimmten Strecken). Wenn die Bahn mehr als das Doppelte der Autofahrzeit benötige, mache es den ÖPNV nicht attraktiv.
- Vereinfachtes Buchen anderer Verkehrsmittel direkt im Anschluss (z.B. Leih-Fahrrad / Roller).

2 Gruppe 2

Herr Grosch, Amt für Stadtplanung und Mobilität, berichtete, dass in der Gruppe 2 auf schlechte Wegequalität zur Haltestelle aufmerksam gemacht wurde. Diese seien beispielsweise oft zugeparkt. Auch die Informationslage wurde bemängelt, so könne man weder Verspätungen gut einsehen, noch seien Informationen wie „Darf ich mein Fahrrad mitnehmen?“ klar ersichtlich. Auch das Umsteigen wurde thematisiert, sowie der Komfort beim Ein- und Aussteigen (Busse halten oft in zweiter Reihe und nicht direkt am Bord). Genau wie bei der Gruppe 1 wurde auch die Taktung genannt.

3 Gruppe 3

Herr Koß berichtete, dass auch in Gruppe 3 das Informationssystem und die Übersichtlichkeit an den Haltestellen bemängelt wurde. Des Weiteren wurden noch die unattraktiven Buslinienverknüpfungen erwähnt, die teilweise Umwege fahren. Auch auf die Barriereunfreundlichkeit beim Umstieg auf den ÖPNV wurde aufmerksam gemacht und es wurde darauf hingewiesen, dass es beispielsweise wenig Fahrradstellplätze gibt.

Ergänzende Rückmeldungen und Hinweise aus dem Plenum

- Es gibt seitens des VGN Untersuchungen und Abstimmungen mit der Deutschen Bahn, hinsichtlich eines S-Bahn-Takts von 30 min. Eine Bus-Taktung im 15 min Takt wäre dazu ideal ergänzend. Wie weit ist der VGN und hat die Stadt Interesse im Halbstundentakt?
- Aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten der auf der Strecke stellenweise nur eingleisigen Trassenverfügbarkeit besteht derzeit leider keine Flexibilität, da die Bahnen durchgetaktet sind.

Bei einer Etablierung des Deutschlandtakts, dessen Umsetzung jedoch noch in Ferne liegt, wird das Bussystem an den Schienentakt entsprechend angepasst.

- Im Rahmen des Nahverkehrsplans sollte ein Fokus darauf gesetzt werden, die Linie 280 zu verlängern. Auch weil es ein Zeichen ist, Landkreis und Stadt enger zu verknüpfen.
- Die Kliniklinie sollte einladender gestaltet und mehr beworben werden.
 - ✓ Das ist bereits als Projekt für nächstes Jahr geplant.

TOP 3 Ausblick / Sonstiges

Als aktuelle Information zu laufenden Diskussionen und Arbeiten im Planungsausschuss gab Herr Weber einen kurzen Einblick in das Thema „Busverknüpfungspunkt an den Arcaden“.

Für die Verbesserung der Mobilität in Erlangen soll über den Hugenottenplatz hinaus ein weiterer Verknüpfungspunkt geschaffen werden. Im Rahmen eines externen Gutachtens wurden zwei mögliche Standorte „am Großparkplatz“ und „an den Arcaden“ anhand verschiedener Kriterien miteinander verglichen (Folien siehe Anhang). Herausgekommen ist, dass an beiden Punkten nicht alle gewünschten Kriterien ideal untergebracht werden können, jedoch böte der Standort an den Arcaden einen großen Vorteil, da er die meisten Verknüpfungen der bestehenden und geplanten Linien darstellen könne. Daher hat er aus Sicht von Weber auch das größte Entwicklungspotential.

Im nächsten Schritt steht eine Machbarkeitsstudie an, dies hat der Umwelt-, Verkehr- und Planungsausschuss (UVPA) in seiner letzten Sitzung diskutiert. In dem Zuge sollte auch das Forum Mobilität informiert werden. Die Mitglieder nahmen die Information zur Kenntnis. Abschließend wurde von einem Mitglied angemerkt, der ÖPNV solle nicht an den Rand getrieben werden, sondern eine zentrale und sichtbare Stelle haben. Daher sollte auch der Busverknüpfungspunkt einen zentralen Ort bekommen.

TOP 4 Verabschiedung und Ausblick

Herr Weber bedankte sich für die Teilnahme. Er hoffe, dass das Forum weiterhin ein Ort der Diskussion sein wird. Besonders freue er sich auf das nächste Treffen zum Thema Parkraummanagement, da dann schon einige Ergebnisse vorliegen sollen und eine kritische Diskussion entstehen kann.