

Forum Mobilität Erlangen

Dokumentation der 3. Sitzung

am 14. Oktober 2021

Termin & Ort

Datum:	14. Oktober 2021
Ort:	Virtuell mit Webex
Zeit:	18.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt

		Seite
TOP 1	Begrüßung und Einführung	2
TOP 2	Parkraumkonzept, Teil 1	2
	2.1 Einführung	
	2.2 Präsentation Schwerpunkt neue Tarifzonen und Diskussion	
	2.3 Präsentation Schwerpunkt neue Tarife und Diskussion	
TOP 3	Verabschiedung und Ausblick	4
Anlage 1	Vortrag „Parkraumkonzept“, Herr Lauterbach, pb consult	

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Frau Schönfelder begrüßte die Teilnehmenden und stellte die Agenda vor. Die Handlungsempfehlungen des Gutachterteams von pb consult zum Thema Parkraummanagement in der Erlanger Innenstadt wurden auf diese und die kommende Sitzung aufgeteilt, um mehr Zeit für die Diskussionen einzuräumen. Bei dieser Sitzung stünden die Aspekte der Parkzonen und der Parkgebühren im Fokus, in der nächsten Sitzung sollen es die Themen Bewohnerparken, Lieferverkehrszonen und Reduzierung Gehwegparken sein.

Frau Schönfelder wies darauf hin, dass diese Sitzung als 3. Sitzung des Forums Mobilität zählt. Die Dokumentationen und Einladungen hatten in der Vergangenheit unterschiedliche Bezeichnungen erhalten.

Oberbürgermeister Dr. Janik stellte in seiner Einführung heraus, dass bei angestrebten Veränderungen in der Parkraumbewirtschaftung voraussichtlich verschiedene und teilweise auch gegensätzliche Interessen zu Tage treten werden. In Anbetracht bekannter und in der letzten Sitzung des Forums vorgestellter Probleme in der Erlanger Innenstadt, müsse jedoch gehandelt werden. Er erhoffe sich eine faire Diskussion, auch wenn vermutlich „am Ende nicht alle applaudieren“ könnten.

TOP 2 Parkraumkonzept

2.1 Einführung

Herr Lauterbach (Gutachter vom Büro pb consult) griff Inhalte aus der 2. Sitzung des Forums Mobilität auf, indem er aus seiner Sicht zentrale Herausforderungen und Probleme zum Thema Parkraum in der Erlanger Innenstadt erneut in Kürze beschrieb (Präsentation s. Anhang, Folien 1-20).

Der Erlanger Referent für Planen und Bauen, Josef Weber, und Dr. Christian Korda vom Amt für Stadtplanung und Mobilität, spannten im einführenden Gespräch mit der Moderation ebenfalls den Bogen von der vorhergehenden zur aktuellen Sitzung: Herr Weber warb dafür, Parken nicht als singuläres Problem, sondern gemeinsam mit den anderen Verkehrsarten zu betrachten und den Aspekt der „Flächengerechtigkeit“ mitzudenken. Über den Preis müsse gesteuert werden, dass diejenigen, die im urbanen öffentlichen Raum mehr Fläche benötigen (bspw. Autos beim Parken), auch mehr bezahlen als andere (bspw. ÖPNV/Radfahrer). Dr. Korda wies auf die Konflikte hin, die sich häufig bei der Detailplanung zeigten: Wo die Einen beispielsweise unbeparkte, barrierefreie Gehwege fordern, fordern die Anderen Raum zum Laden / Liefern. Ein Ansatz könnte sein, neue Modelle wie Lade-/Lieferzonen schrittweise umzusetzen bzw. modellhaft zu erproben.

2.2 Präsentation Schwerpunkt neue Tarifzonen und Diskussion

Herr Lauterbach stellte im Überblick Zielsetzungen zum Parkraumkonzept insgesamt und im Detail Herleitung und Handlungsempfehlungen zum Themenfeld Tarifzonen vor.

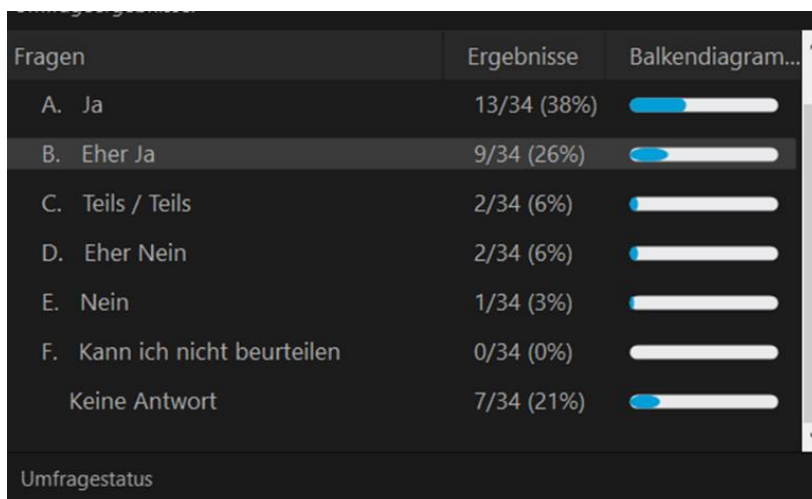
Ziele sind

- Eine preislich-räumliche Differenzierung der Zonen
- Verlagerung von Dauerparkern aus der Innenstadt
- Reduzierung der Anzahl von Parkregelungen

Eine Leitlinie des Konzepts sei es daher, die Tarifzonen anhand zentraler Nutzergruppen aufzuteilen und entsprechend verschieden mit Mindestparkdauern / Höchstparkdauern zu planen. (Präsentation s. Anhang, Folien 21-29).

Zum Einstieg in die Diskussion wurden die Teilnehmenden zu einem kurzen Meinungsbild bezüglich der vorgestellten Tarifzonen nach Nutzergruppen gefragt. Dies ist nicht als Abstimmungsergebnis zu sehen, sondern sollte für die anschließende Diskussion aufzeigen, inwieweit die Teilnehmenden der Grundidee der Gutachter folgen konnten.

Frage: Halten Sie die Anpassung der Tarifzonen an die Nutzergruppen für sinnvoll?



Folgende Aspekte wurden in der anschließenden Diskussion vorgebracht:

Räumliche Gliederung der Tarifzonen:

- | Der Bereich rund ums Klinikum, die Arcaden und die öffentlichen Stellplätze im Bereich Bauhofstraße sind von der aktuellen Kartendarstellung ausgenommen. Warum gibt es zwischen Zone 1 und 2 diese Lücken? Die Gutachter wurden gebeten, aufzuzeigen, wie diese Bereiche in das Konzept integriert werden sollen.
- | Könnte man mit einer stärkeren Ausdifferenzierung der Zonen (beispielsweise 5 statt 3) den verschiedenen Bedürfnissen besser gerecht werden, auch wenn das dem Ziel der Reduzierung der Anzahl von Parkregelungen entgegensteht?

Für eine Bewertung des Konzepts äußerten einzelne Teilnehmende den Wunsch einer straßenzugsscharfen Darstellung an den Übergangsbereichen der Tarifzonen.

Zeitliche Staffelung innerhalb der Tarifzonen (Höchstdauer)

Aus Sicht der Vertreter des Einzelhandels wird das Kurzzeitparken begrüßt. Durch das Kurzzeitparken werde die Frequenz und damit auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen erhöht. Die vorgeschlagene Höchstparkdauer von 2 Stunden in Zone 1 könnte ggf. noch verkürzt werden.

Aus Sicht des Vertreters des Klinikums ist das Kurzzeitparken ein Problem für Mitarbeitende des Klinikums, für ambulante Patient:innen sowie für Besucher:innen. Für diese bedeute eine Höchstparkdauer von 2 Stunden zusätzlichen Stress oder sei schlichtweg nicht praktikabel.

Weitere Hinweise:

Bezüglich der auf Folie 13 erwähnten jährlichen Neuzulassungen in Erlangen sollte seitens des Gutachters stärker differenziert werden: Wie viele davon betreffen die Innenstadt? Wie viele sind Firmenwagen?

Auf Nachfrage bestätigte der Gutachter, dass mittel- bis langfristige Trends bzw. Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung nicht Bestandteil des Konzepts sind. Aus seiner Sicht würde dies die Konzeption ohne wirklichen Nutzen komplexer machen.

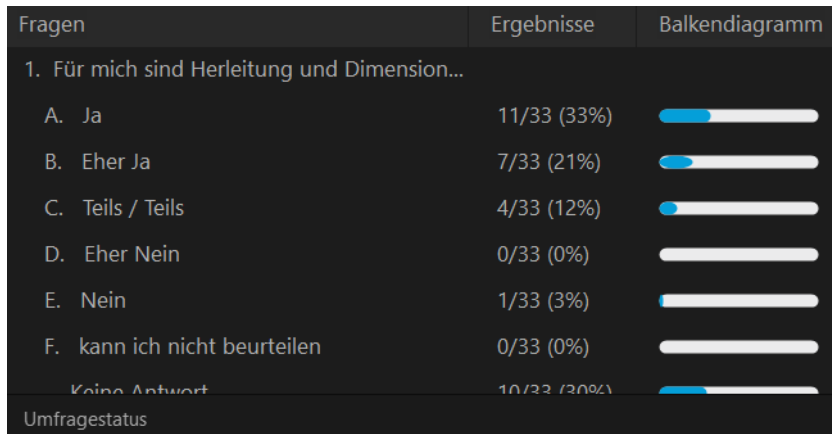
Die City-Linie wird grundsätzlich begrüßt. Bezüglich ihrer Wirkung bestehen verschiedene Einschätzungen, insbesondere inwieweit Patient:innen diese nutzen. Aus Erfahrungsberichten wird der Wunsch geäußert, dass einzelne Busfahrer:innen sich besonders bei dieser Linie rücksichtsvoller verhalten. Die Vertreter der Stadt werden gebeten, dies weiterzugeben.

2.3 Präsentation Schwerpunkt neue Tarife und Diskussion

Herr Lauterbach stellte im dritten Teil seines Vortrags die Handlungsempfehlungen zu den Tarifen vor (Folien 30-40). Durch höhere Tarife an sich und durch eine größere Differenz von Parkkosten im öffentlichen Raum (im Verhältnis teurer) und Parken im Parkhaus (im Verhältnis günstiger) solle eine Lenkungswirkung - im Sinne einer Verlagerung aus dem öffentlichen (Park)-Raum der Innenstadt hinaus - eintreten. Die Verlagerung eröffne Möglichkeiten, den Raum anders zu nutzen.

Zum Einstieg in die Diskussion wurden die Teilnehmenden erneut zu einem kurzen Meinungsbild befragt. Auch diese Ergebnisse sind nicht als Abstimmungsergebnis zu sehen.

Frage: Halten Sie die Anpassung der Tarife für gerechtfertigt?



Folgende Aspekte wurden in der anschließenden Diskussion vorgebracht:

- | In der Runde bestand Konsens, dass in der Erlanger Innenstadt Parken im öffentlichen Raum teurer sein sollte als das Parken im Parkhaus. Dies könne zu einer Verlagerung in die Parkhäuser bzw. auf den Großparkplatz (Dauerparker) beitragen.
- | Soziale Aspekte sollten jedoch nicht vollständig aus dem Blick geraten – für z. B. Langzeitarbeitslose sei beispielsweise der ÖPNV nach wie vor sehr teuer und höhere Parkgebühren würden diese anders belasten als Gutverdienende. Alternative Verkehrsmittel zum Auto (wie z.B. der ÖPNV) sollten daher nicht teurer sein als Parkgebühren in der Innenstadt.
- | Von Seiten des Einzelhandels kam der Vorschlag, weitere preislich gestaffelte Tarifzonen beispielsweise am Burgberg einzurichten.
- | Über den Grad der preislichen Unterschiede äußerten die Teilnehmenden verschiedene Einschätzungen vor allem bezüglich des vorgeschlagenen Höchsttarifs für das Parken pro Stunde in Höhe von 2,60 EUR. Die Ausnutzung der in Bayern gesetzlich zulässigen Obergrenze hielten die einen für zu hoch – im Vergleich mit anderen bayerischen Großstädten - andere führten an, dass die Tarife in Großstädten außerhalb von Bayern deutlich höher lägen. Der Gutachter wies darauf hin, dass nur mit einer gewissen Preis-Differenz zwischen öffentlichem Parkraum und Parkhäusern eine Lenkungswirkung eintritt.
- | Aus dem Kreis der Teilnehmenden wurde angeregt, weitere Aspekte zu prüfen, die jenseits des Preises zu einer stärkeren Attraktivität und Nutzung von Parkhäusern beitragen können, wie z.B. die Kopplung mit Ladestationen für E-Mobilität, Kombitickets Parken + ÖPNV oder andere Vergünstigungen wie Einkaufsgutscheine für den Einzelhandel.

Zusammenfassend kann beschrieben werden, dass im Wesentlichen die teils divergierenden Anliegen des Handels („mehr Frequenz, mehr Umsatz“) und des Klinikums („mehr Dynamik, mehr Stress“) zur Diskussion standen. Bezüglich der öffentlichen und politischen Diskussion wurde der Stadt empfohlen,

die Kommunikation zu den Zonen und Tarifen stärker über die Anreize und der zu erwartenden Verbesserungen der geplanten Maßnahmen zu führen als über die negativ wahrgenommenen Auswirkungen.

Unabhängig vom Konzept im Detail hinterfragte ein Teil der Teilnehmenden die zeitliche Abfolge der Maßnahmen im Zuge des Gesamtkonzepts. Wenn im Zuge des Gesamtkonzepts die Reduktion von Parkraum geplant sei, müssten erst weitere Parkplätze auf dem Großparkplatz oder andere Kompensationsmöglichkeiten geschaffen werden. Dies sei bisher so im Rahmen des Forum VEP kommuniziert worden. Es wird in diesem Kontext darauf hingewiesen, dass die Maßnahmenvorschläge aus dieser Forumssitzung keine Reduktion von Parkplätzen beinhalten. Vielmehr geht es um die Fragestellung der Neustrukturierung der Tarife und Tarifzonen.

TOP 5 Verabschiedung und Ausblick

Herr Lohse, Leiter des Amtes für Stadtplanung und Mobilität, bedankte sich bei den Mitwirkenden für die angeregte, kontroverse und faire Diskussion. Im Bereich der Mobilität insgesamt, besonders aber beim Thema Parken sei das System „Push and Pull“ wichtig. Er nehme neben den fachlichen Hinweisen mit, dass in der politischen und öffentlichen Kommunikation des Themas nicht die Verbote, sondern vor allem die geeigneten Alternativen aufgezeigt werden müssten.

Dr. Korda ergänzte, dass seitens der Stadt weiter versucht werde, die deutlich geäußerten Interessen der verschiedenen Nutzergruppen aufzugreifen. Hier werde man über weitere Kommunikationsformen und -wege nachdenken. Auf das Angebot aus den Reihen der Teilnehmenden, z.B. Ergebnisse von Umfragen zu teilen, werde die Stadt eingehen.

Die 4. Sitzung des Forums Mobilität findet am 15. Dezember 2021 zum Thema Nahverkehrsplan statt. Das folgende Forum Mobilität widmet sich dann wieder dem Parkraumkonzept.