

Forum Mobilität Erlangen

Dokumentation der 4. Sitzung

am 17. Februar 2022

Termin & Ort

Datum:	17. Februar 2022
Ort:	Virtuell mit Webex
Zeit:	18.00 – 20.15 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt

		Seite
TOP 1	Begrüßung und Einführung mit Impulsvortrag	2
TOP 2	Impulsvortrag Behindertenparkplätze	2
TOP 3	Parkraumkonzept Erlanger Innenstadt	3
TOP 4	Verabschiedung und Ausblick	6
Anlage 1	Impulsvortrag „Barrierefreiheit“, Frau Stricker, Zentrum für selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.	
Anlage 2	Vortrag „Parkraumkonzept“, Herr Lauterbach, pb consult	
Anlage 3	Anwesenheitsliste	

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Frau Schönfelder begrüßte die Teilnehmenden und stellte die Agenda vor. Das Forum Mobilität habe eine weitere Konkretisierung sowie Überarbeitung des Parkraumkonzeptes Innenstadt zum Schwerpunkt. Es baue auf den Inhalten aus dem Forum Mobilität vom 12. Oktober 2021 auf, welches einen ersten Entwurf der geplanten Maßnahmen des Parkraumkonzepts beinhaltet. Die beim letzten Forum Mobilität aufgetretenen Diskussionen und Perspektiven der unterschiedlichen Interessenvertretungen wurden in der Zwischenzeit geprüft und in großen Teilen in das aktuell bestehende Konzept integriert.

Es wurden nach dem letzten Termin im Oktober explizit die IHK, das Uniklinikum sowie die Betreiber der Parkhäuser in der Innenstadt als diejenigen Interessensvertreter*innen identifiziert, mit welchen noch bilateral Gespräche geführt werden sollten, um deren Anforderungen an das Parkraumkonzept weiter zu konkretisieren. Diese Gespräche haben zwischenzeitlich stattgefunden und die Bedarfe der beteiligten Stakeholder*innen wurden in gemeinsamen Gesprächen herausgearbeitet. Die Ergebnisse der Gespräche wurden nach Einschätzung der Gutachter / der Stadt Erlangen in weiten Teilen in das Parkraumkonzept integriert (s. TOP 3).

Oberbürgermeister Dr. Janik stellte in seiner Einführung heraus, dass die angestrebten Veränderungen in der Parkraumbewirtschaftung nicht konfliktfrei verlaufen werden. Der Platz in der Erlanger Innenstadt sei begrenzt und es bestünden Nutzungskonflikte. Es müsse eine Entscheidung getroffen werden, wie der Raum untereinander aufgeteilt werden kann. Öffentlicher Straßenraum sei kaum vermehrbar, Reserven könnten aber teilweise über Parkhäuser geschaffen werden.

TOP 2 Impulsvortrag Barrierefreiheit / Behindertenparkplätze

Frau Stricker vom Zentrum für selbstbestimmten Leben Behinderter e.V. und selbst auf einen Rollstuhl angewiesen, gab in ihrem Impuls Anregungen und Perspektivenwechsel zur Barrierefreiheit in der Erlanger Innenstadt, die 95 Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum und zudem personengebundene Parkplätze zur Verfügung stellt (s. Anlage 1). Schwerpunkte bildeten hier die Fragen: Wer darf die Parkplätze nutzen? Welche DIN-Normen müssen erfüllt sein? Welche Hindernisse bestehen bei der Nutzung?

Anhand einiger Beispiele wurden die Probleme konkret dargestellt:

- | Goethestraße östlich und westlich des Bahnhofsvorplatzes: Hier sind die Ausstiege der Behindertenparkplätze oft durch angekettete Fahrräder an den Verkehrsschildern oder Lieferwaren für die Geschäfte zugestellt.
- | Bahnhofsvorplatz: Parkplätze sind durch Fahrräder nicht benutzbar. Zudem ist das Aussteigen zur Fahrbahn oder nach hinten gefährlich. Hier wären Parkplätze am Rollerstandort sinnvoller,

da das Platzangebot höher ist und die Geschwindigkeit vorbeifahrender PKW/LKW durch die folgende Kurve reduziert wird.

| Am Hugentottenplatz: Durch hohe Bordsteinkanten kann die Rampe für den Rollstuhl nicht ausgefahren werden.

| Schuhstraße an der AOK: Hier sind die Fußwege schön breit und haben eine geringe Bordsteinkante; allerdings wird die Ausfahrt der Rampe durch die starke Neigung von 5% gestoppt. Zum Aussteigen muss der PKW auf der Bordsteinkante parken.

| Parkplätze hinter dem Rathaus: Hier wurden die Behindertenparkplätze durch große Poller künstlich verkleinert.

| Wasserturmstraße (Nähe Theater): Die Fußwege zum Aussteigen sind zu schmal.

| Parkhäuser/Tiefgaragen: Bei der Einfahrt ist das Lösen des Tickets vom Fahrersitz aus für die allermeisten Behinderten nicht möglich. Da auch oft keine Begleitperson mit im Wagen sitzt, ist die Nutzung der Parkhäuser/Tiefgaragen daher oftmals unmöglich.

Im Fazit beschrieb Frau Stricker folgende Punkte:

| Die Anzahl der Behindertenparkplätze in der Innenstadt ist aus ihrer Sicht angemessen.

| Die DIN-Norm wird selten eingehalten. Deshalb seien manche Parkplätze gar nicht oder nur sehr eingeschränkt nutzbar. Durch Veränderungen der Lage und teilweise Umbauten wären sie nutzbar, z.B. Schilder versetzen, Bordsteinkanten absenken, Poller oder Pfosten versetzen oder entfernen, Fußweg-Markierungen.

| An Kliniken: mehr Behindertenparkplätze außerhalb der Schranken schaffen

| Veränderungen sollten immer in Absprache mit Vertreter*innen der Betroffenen erfolgen.

| Überwacht werden sollten die Behindertenparkplätze auch durch die Polizei und nicht nur durch das Ordnungsamt.

3 Parkraumkonzept Erlanger Innenstadt

Der Gutachter Herr Lauterbach (pb consult) fasste im ersten Teil seines Vortrags die aktuellen Probleme bei der Parkraumsituation in der Erlanger Innenstadt zusammen (s. Anlage 2). Hier stünden insbesondere der hohe Anteil von Bewohner- und Dauerparkenden mit einer geringen Anzahl an Parkwechselforgängen, die heterogene Verteilung der Parkplätze und ein starker Parksuchverkehr im Vordergrund. Aber auch die Parkgebühren, der Lieferverkehr und die Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer*innen durch ruhenden Verkehr, spielten eine Rolle.

Im Nachgang der Sitzung des Forums Mobilität vom 14. Oktober 2021 fanden zwei Gesprächsrunden mit der Stadt Erlangen und der IHK sowie ein weiteres Gespräch mit dem Uniklinikum Erlangen zu deren Erkenntnissen und Anforderungen an das Parkraummanagement statt. Zudem wurden Gespräche mit dem Parkhausbetreiber Contipark geführt.

Parkraumregelung / Parkraumzonierung

In dem Abschnitt „Parkraumregelung“ stellte Herr Lauterbach die aktuelle Situation sowie Ziele und Änderungsvorschläge vor. Anschließend wurden Vorschläge zur Parkraumzonierung mit verschiedenen Parkzonen aufgezeigt. Diese stellten eine Anpassung des Konzepts im Vergleich zur Präsentation vom Oktober 2021 dar.

Folgende Aspekte wurden in der anschließenden Diskussion vorgebracht:

- | Im Zusammenhang mit dem Impuls (TOP 2) äußerte der Vertreter der IHK die Kritik, dass der IHK bislang nicht die Gelegenheit gegeben worden sei, im Forum ihre Erkenntnisse aus eigenen Arbeiten (Umfrage unter Innenstadtbetrieben, Workshop mit Anliegern Obere Karlstraße, neuartiges Konzept für Parkraum und Pilotprojekt) vorzustellen. Gleichzeitig äußerte er seinen Dank an den Gutachter von pb consult für die neutrale und sachliche Zusammenfassung des geführten Gespräches und seinen konstruktiven Beitrag hieran.
- | Für die Wirtschaft in der Erlanger Innenstadt ist die Erreichbarkeit ein zentrales Anliegen. Somit sei es wichtig, für Dauerparker*innen Ausweichmöglichkeiten zu finden (z.B. Parkhäuser). Zudem sei eine höhere Wechselfrequenz wichtig und das Ein- und Ausladen müsse gewährleistet sein. Ideal sei ein Wechselprinzip, in dem tagsüber ein Parkwechsel vollzogen werden muss und nachts die Dauernutzung gewährleistet ist.
- | Momentan steht in vielen Bereichen der Innenstadt das Bewohnerparken im Vordergrund. Änderungen müssen mit den Nutzern straßenzugsweise besprochen werden. Hier soll die Pilotphase Erkenntnisse bringen.
- | Herr Lauterbach macht deutlich, dass die genaue Ausgestaltung von Wechsel- bzw. Mischprinzip mit den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt konkretisiert werden soll.
- | In die Diskussion wurde die Frage eingebracht, ob die vorhandenen Parkplätze auf dem Gelände des Klinikums zu öffentlichen Kurzzeitparkplätzen umgewidmet werden können. Diese Parkplätze müssen aber für Fachpersonal freigehalten werden, um für Notfalleinsätze genutzt werden zu können.
- | Die vorgestellte Vereinfachung der Parkzonen kann auch zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs beitragen.
- | Thema E-Mobilität / Lade-Infrastruktur: Die Stadt Erlangen ist an einer guten Lade-Infrastruktur interessiert, es fällt aber nicht in ihren Zuständigkeitsbereich. In Gesprächen mit dem Parkhausbetreiber hätte dieser Offenheit signalisiert. Es besteht Konsens in der Runde, dass das Laden der E-Autos bevorzugt dort erfolgen soll, wo eine lange Parkdauer möglich ist, ohne den öffentlichen Parkraum zu belegen (z.B. zuhause oder in Parkhäusern). Allerdings sind in Parkhäusern Brandschutz-Auflagen zu beachten.

Auf Nachfrage der Moderation bestätigen die Teilnehmenden, dass das vorgestellte, im Nachgang zur Sitzung vom Oktober 2021 überarbeitete, Konzept geeignete Maßnahmen vorstelle, um die Ziele wie Reduktion Langzeitparken, Vereinfachung der Parkregelungen, Reduktion Parksuchverkehr zu erfüllen. Auch die Anliegen insbesondere von IHK (z.B. Forcieren der Parkwechselforgänge) und Klinikum (z.B. Höchstparkdauer rund um das Klinikum auch über 4 Stunden möglich) seien erkennbar aufgegriffen worden. Da die Ausgestaltung von Bewohnerparken im Wechsel- bzw. Mischprinzip aber erst im Nachgang zum Pilotprojekt konkretisiert werden soll, bleibe hier aber aktuell noch ein wichtiger Aspekt offen.

Die aktuellen Diskussionen zum Thema **Universitätsstraße** wurden ebenfalls thematisiert.

In der Universitätsstraße sollen wegen Fahrbahnerneuerung / Umbau zu einer Fahrradstraße ca. 60 Stellplätze entfallen. Dies sei erforderlich, um die gesetzlich geforderte Durchfahrbreite zu erhalten. Die Gefahrensituation mit Gelenkbussen sei sehr hoch. Die Unfallgefahr sei bereits heute so groß, dass aufgrund der Verkehrssicherheit hier die meisten öffentlichen Stellplätze entfallen müssen. Dies wurde durch eine beispielhafte Befahrung der Universitätsstraße mit Mitarbeitenden der Verwaltung deutlich. Folglich könne auch eine Wiederstellung des Bestandes mit den vorliegenden Erkenntnissen nicht mehr erfolgen. Eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung – wie in der öffentlichen Diskussion gefordert und im Stadtratsbeschluss vom 20.04.2021 als Auftrag an die Verwaltung gestellt – sei hier nicht wirklich zielführend, da die Sicherheit an erster Stelle steht.

In der Diskussion dazu forderte ein Teil der Mitglieder einen (kurzfristigen) Ausgleich der Stellplätze. Damit wurde eine Diskussion aufgegriffen, die auch in der Oktober-Sitzung des Forums schon angestoßen worden war. Demnach sei im Rahmen des VEP-Prozesses eine Kompensation von entfallenden Stellplätzen zugesagt worden. Die Stadt Erlangen bemühe sich, so wurde in den Diskussionen zu dem Thema seitens der Vertreter Erlangens erläutert, beispielsweise durch die Kooperation mit Parkhäusern oder Provisorien auf dem Großparkplatz, entfallende Stellplätze zu kompensieren. Ob dies im Verhältnis 1:1 oder auch im unmittelbaren räumlichen Bezug geschehen werde, könne man nicht zusagen.

Andere Mitglieder des Forums äußerten die Einschätzung, dass eine Förderung von Rad- und Fußverkehr zu einer höheren Attraktivität der Innenstadt beitrage und im Zuge des Klimawandels auch die Reduktionsschritte gegangen werden müssten.

Tarifanpassung / Ladezonen

Im zweiten Teil zu TOP 3 ging Herr Lauterbach auf die Themen Tarifanpassung und Ladezonen im Innenstadtbereich ein (s. Folien 27-42). Als Schritt hin zur Umsetzung soll ein quartiersbezogenes Pilotprojekt zur Umstellung der Parkraumregelung und der Ladezonen folgen (s. Folien 44-45).

In der nachfolgenden Diskussion kamen weitere Anregungen und Fragen von den Teilnehmenden auf:

Beim **Anwohnerparken** sollten soziale Aspekte, wie z.B. Nachgang der Arbeitstätigkeit beachtet werden. In Bayern gilt aktuell (noch) eine Obergrenze der Gebühren für das Anwohnerparken. Gegebenenfalls erfolgt hier eine Öffnung, das Erlanger Konzept geht aber von den aktuellen Regelungen aus. Grundsätzlich ist zu beachten, dass auch mit einem Ausweis für Anwohnerparken keine Garantie für einen Parkplatz verbunden ist.

Die Parkzeit in der **Ladezone** ist begrenzt auf 3 Minuten; wichtig ist hier die Aufstellung eines Verkehrsschildes. Sobald der/die Fahrer*in das Fahrzeug verlässt, „parkt“ das Fahrzeug. Ladetätigkeiten müssen deutlich erkennbar sein. Hier ist zu bedenken, dass Ladetätigkeiten nicht zeitlich terminierbar sind.

Eine Kontrolle der Ladezonen ist zwingend notwendig, da diese oftmals dauerhaft zugestellt werden. Die aktuellen Ladezonen in der Oberen Karlstraße wurden als problematisch beschrieben – sie seien fast immer belegt.

Auch Teil 2 des Konzepts stieß im Kern auf Zustimmung. Allerdings sehen einzelne Mitglieder die mögliche Erhöhung der maximalen Parkgebühr für Kurzzeitparken auf 2,60 EUR pro Stunde skeptisch. Dazu müsse zumindest begleitend oder vorausschauend eine Positivkommunikation erfolgen.

TOP 4 Verabschiedung und Ausblick

Herr Dr. Korda, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung im Amt für Stadtplanung und Mobilität der Stadt Erlangen, bedankte sich bei den Mitwirkenden für die angeregte und kontroverse Diskussion. Es habe viele Anregungen und einen guten Wissensaustausch gegeben. Die Verwaltung stehe nun vor der großen Herausforderung, die Ansprüche unterschiedlichster Nutzergruppen unter Beachtung der Gefahrensituation, der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit zusammen zu bringen.

Er fügte hinzu, dass seitens der Stadt weiter versucht werde, die deutlich geäußerten Interessen der verschiedenen Nutzergruppen aufzugreifen. Hier werde man über weitere Kommunikationsformen und -wege nachdenken.

Er gab abschließend einen kurzen Ausblick auf das weitere Vorgehen im Projekt:

Im weiteren Verlauf soll nun die Umsetzung des Pilotprojekts in den Fokus gerückt werden, exemplarisch an einem Straßenkarree sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen des Parkraumkonzepts temporär angewendet und getestet werden.

Nach der Testphase wird eine Evaluation der Maßnahmen durchgeführt, welche Rückschlüsse darauf erlaubt, wie die Umsetzung in weiteren Teilen der Innenstadt erfolgen könnte.

Hinweis auf nächste Sitzung des Forums Mobilität Ende März/Anfang April: Hier wird wieder der Nahverkehrsplan Thema sein, die übernächste Sitzung wiederum soll dann die letzte Sitzung zum Thema Parkraumkonzept sein.