

Forum Mobilität Erlangen

Dokumentation der 1. Sitzung

am 22. Juni 2021

Termin & Ort

Datum:	22. Juni 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	Vortrag „Barrierefreiheit und Mobilität“	3
TOP 3	Vortrag „Ergebnisse Parkraumanalyse“	4
TOP 4	Zusammenfassung und Diskussion	5
TOP 4	Verabschiedung und Ausblick	6

Anlage 1	Vortrag „Barrierefreiheit und Mobilität“, Jürgen Ganzmann, Zentrum für Selbstbestimmtes Leben e.V.	
Anlage 2	Vortrag „Ergebnisse Parkraumanalyse“, Herr Lauterbach, pb consult	
Anlage 3	Ergebnisse Slido-Umfrage	
Anlage 4	Artikel „Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität“ (www.zukunft-mobilitaet.de)	

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Frau Schönfelder begrüßt die Teilnehmenden zu der heutigen Veranstaltung. Ziel der Veranstaltung ist es auf der organisatorischen Seite, das Forum Mobilität als Nachfolgegremium zum Forum VEP zu initiieren. Inhaltlich soll der Einstieg in das Thema „Parkraumkonzept Innenstadt“ vorgenommen werden. In der zweiten Sitzung des Forum Mobilität, die für Anfang Oktober 2021 vorgesehen ist, sollen konkrete Maßnahmen des Parkraumkonzeptes vorgestellt und diskutiert werden.

Oberbürgermeister Dr. Janik stellt den Stand des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans in Erlangen vor: Im letzten Forum VEP am 10.12.2020 wurden den Delegierten die Schlussberichte des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans in einer Kurz- und einer Langfassung vorgestellt. Die vielen konstruktiven Hinweise aus dem Gremium wurden im Nachgang in die Berichte aufgenommen.

Im Februar 2021 erfolgte dann der Stadtratsbeschluss zum Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan als verkehrliches Gesamtkonzept für die Stadt Erlangen mit Umsetzungshorizont 2030 und besonderem Schwerpunkt auf der Berücksichtigung der städtischen Klimaschutzziele.

Die Schlussberichte liegen seitdem in gedruckter und digitaler Form vor und wurden allen Delegierten des Forums per Post übersandt. Sollten weitere Berichte benötigt werden, übernimmt die Abteilung Verkehrsplanung gerne den weiteren Versand.

Auch auf der städtischen Internetseite stehen unter www.erlangen.de/vep die Schlussberichte sowie aktuelle Informationen zur Umsetzung des VEPs zur Verfügung.

Wie geht es jetzt weiter? Viele der im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen, wie z.B. das 1.000-Bügel-Programm für neue Fahrradständer in der Innenstadt oder der Ausbau von Fahrradstraßen, werden aktuell von der Verwaltung bereits umgesetzt.

Auch zum Parken in der Innenstadt sollen Maßnahmenbausteine aus dem VEP weiterverfolgt werden. Aufgrund der vielschichtigen Anforderungen und Interessen, die sich bei dieser Thematik ergeben, hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, ein Parkraumkonzept Innenstadt zu entwerfen und dieses mit dem Forum Mobilität abzustimmen. Als erster Schritt wird heute von dem beauftragten Gutachterbüro pb consult aus Nürnberg eine Analyse zum Parken in der Innenstadt präsentiert, die auf den Ergebnissen des VEPs aufbaut, aber detailliertere Ergebnisse aufzeigt.

Auch im Forum VEP war der ruhende Verkehr in den letzten Jahren bereits Thema. Viele Vorschläge kamen aus dem Forum, die auch in das Handlungskonzept im VEP eingeflossen sind. Nun geht es im Forum Mobilität darum, dass für das Parkraumkonzept Innenstadt konkrete Maßnahmen diskutiert und abgestimmt werden. Diese Maßnahmen sollen ab 2022 sukzessive umgesetzt werden.

Josef Weber, Leiter des Referates für Planen und Bauen der Stadt Erlangen, gibt anschließend eine kurze Einführung zum Forum Mobilität: Seit dem Jahr 2013 tagte das Forum VEP und begleitete den Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan stets in konstruktiver und kritischer Form. Hierfür dankte Herr Weber erneut allen Delegierten im Forum.

Ein wesentliches Leitbild des VEP sei es gewesen, auch methodisch vom „Verkehr“ zur „Mobilität“ zu kommen und die Verkehrsarten auf Augenhöhe zu betrachten. Herr Weber verweist diesbezüglich auf die beiliegende Abhandlung „Der große Unterschied zwischen Verkehr und Mobilität“ (Anlage 4). Folgerichtig sei es damit für Erlangen, das Forum VEP als Forum Mobilität weiterzuführen. Mit dem Forum Mobilität soll ein breiter Querschnitt der Bevölkerung und der Interessensträger*innen in Erlangen weiterhin an der Umsetzung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans in Form von Delegierten beteiligt werden.

Aufbau und Struktur des Forums Mobilität sind zum aktuellen Stand noch nicht abschließend festgelegt. Grundsätzlich sind weiterhin eine Geschäftsordnung sowie Protokolle zu jeder Sitzung vorgesehen. Es ist geplant, dass das Forum Mobilität mindestens einmal pro Jahr tagen soll. Je nach Fortschritt der Arbeiten werden die Sitzungen des Forums Mobilität auch häufiger einberufen.

Herr Weber lädt die Anwesenden ein, Vorschläge für weitere Delegierte zu machen. Aus den Reihen der Delegierten wird die Initiative Fuss e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland genannt. Sollte die Initiative in Erlangen eine Ortsgruppe haben, wird sie von der Stadt eingeladen werden.

TOP 2 Vortrag „Barrierefreiheit und Mobilität“

In seinem Impuls-Vortrag präsentiert Herr Ganzmann vom Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V. Ideenvorschläge vom Forum Inklusion & Barrierefreiheit des Nachhaltigkeitsbeirats. Die Präsentation findet sich in Anlage 1. Nachfolgend einige Aspekte zusammengefasst:

- Probleme bestehen insbesondere für Fußgänger, Kinderwagen etc. Hier werden durch parkende Autos, Fahrräder und Mülltonnen Gehwege blockiert und die Barrierefreiheit verhindert. Auch der zunehmende Einsatz von E-Scootern ist besonders für Behinderte gefährlich.
- Das Einkaufsverhalten in der Pandemie hat sich verändert – es werden zunehmend Onlinedienste genutzt. Durch die erhöhte Auslieferung durch Lieferdienste mitten in der Stadt entstehen Behinderungen. Es sollten Kurzparkzonen für Lieferdienste, Pflegedienste und Anwohner*innen geschaffen werden.
- Der Fahrradverkehr nimmt zu, dafür wird das Auto weniger genutzt. Es muss überlegt werden, wie freie Parkplätze zu anderen Zwecken genutzt werden können. Vorschläge wären barrierefreie WCs, Ladestation für E-Fahrzeuge
- Durch ein multifunktionales Parkhaus könne eine Verbesserung der Situation für alle Beteiligte geschaffen werden. Hierzu gehören das Auffangen von Regenwasser, Begrünung von Flächen und somit eine Verbesserung der CO₂-Bilanz.

- Beim VGN gibt es 1.600 eine Vielzahl verschiedene Tarife und auch die Grenzen der Tarifzonen sind schwer verständlich; dies führt zur Verwirrung. Hier sollte es eine Vereinfachung der Systeme geben, die zu finanziellen Entlastungen führen.
- Die Taktungen zwischen Bus und Bahn müssen dringend angepasst werden. Mobil eingeschränkte Personen können den ÖPNV teilweise nicht nutzen. Hier müssen dringend Änderungen erfolgen.

Herr Weber betont im Nachgang zur Präsentation, dass eine multifunktionale Nutzung von städtischem Raum angestrebt werden muss. Anregungen zum Thema „Parkhaus“ werden gerne aufgenommen. Bei Behindertenparkplätzen sei zu beachten, dass auch barrierefreie Flächen beim Ausstieg vorhanden sein müssen. Die ganze Kette der Mobilität müsse funktionieren, eine Insellösung reiche nicht. Erlangen sei vielen Kommunen bspw. bei der Radverkehrsführung voraus und soll den Vorsprung in Themen wie Mobilität und Barrierefreiheit behalten.

Aus Sicht der Wirtschaft müssen im städtischen Erscheinungsbild Räume geschaffen werden, um alle Ansprüche an Mobilität zu integrieren. Das Auto könne nicht ganz ausgeschlossen werden. Parkräume müssen eher für kurze Zeiten ausgewiesen und Langzeitparker vermieden werden. Zudem sei die Ladesituation für E-Autos zu beachten.

TOP 3 Vortrag „Ergebnisse Parkraumanalyse“

Im Anschluss stellt Herr Lauterbach von PB Consult das Parkraumkonzept in Erlangen dar.

Ausführliche Informationen können der Anlage 2 entnommen werden.

Das Ergebnis des Gutachtens soll ein schlüssiges, vermittelbares und ganzheitliches, gestalterisch anspruchsvolles Parkraumkonzept sein, das kurzfristig umgesetzt werden kann.

Als Ziele stehen im Vordergrund:

- Erreichbarkeit alltäglicher Ziele wie Handel und Gewerbe sowie sozialer, kultureller Einrichtungen
- Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehr und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Bündelung von Parkflächen und Optimierung des Parkleitsystems
- Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel
- Anteile des Umweltverbands steigern
- Einheitliche verständliche Park-Tarifsysteme

Im Zentrum der bisherigen arbeiten standen die Zusammenstellung und Prüfung aller vorhandener Daten, die Ableitung und Darstellung der Problemschwerpunkte mit Anforderungen und Zielen. Das Ziel ist die Entwicklung eines Leitbildes mit dem Auftraggeber.

Über das Abfragetool Slido haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, zu drei Fragen ihre Anmerkungen zum Thema zu geben. Die Ergebnisse sind Anlage 3 zu entnehmen.

TOP 4 Zusammenfassung und Diskussion

Im Anschluss werden weitere Anregungen zum Thema von den Teilnehmenden eingebracht. Diese sind im Folgenden als Sichtweisen, wie sie vorgebracht wurden, formuliert. Insbesondere zur Frage der direkten Erreichbarkeit von Geschäften durch PKW werden unterschiedliche Sichtweisen deutlich.

- Die Attraktivität der Geschäfte wird durch das Zuparken der Gehwege verschlechtert. Der nötige Verkehr braucht entsprechenden attraktiven Parkraum. Hier muss die Möglichkeit bestehen, durch Kurzzeitparken auch sperrige Gegenstände abzuholen und mobil eingeschränkten Personen einen guten Zugang zu gewähren.
- Behinderte bzw. rollstuhlfahrende Personen benötigen einerseits Behindertenparkplätze und andererseits Platz auf dem Gehweg, um voranzukommen.
- Es werden nicht nur Fahrradplätze, sondern auch Abholzonen benötigt. Dafür könnten die bestehenden und geplanten Lieferzonen für das Be- und Entladen von privaten Pkw geöffnet werden.
- Das Auto verbraucht mehr Fläche pro Person im Stillstand als die meisten anderen Verkehrsmittel während der Fahrt.
- Fahrradfahrer sind teilweise die besseren Kunden, die für mehr Umsatz sorgen. Allerdings nicht unbedingt für teure sperrige Dinge, wie Fernseher etc. Hier stelle sich die Frage, wie oft hochpreisige Gegenstände durch neue ersetzt werden.
- Die Handelszone liegt in Konkurrenz zu Lieferzonen für z.B. Amazon, UPS, etc. Die Innenstadt muss in der Erreichbarkeit für alle attraktiv sein. Eine Preiserhöhung für Parkplätze ist nicht ausreichend, aber kann als Stellschraube verwendet werden.
- Unternehmen verlassen teilweise die Innenstadt aufgrund von Logistikproblemen und siedeln sich in den umgrenzenden Gebieten an.
- Das Einkaufsverhalten wird nach Corona dauerhaft anders sein, da das Online-Shopping stark zugenommen hat. Nebenstraßen sollten durch Gastronomie und Kunst aufgewertet werden, damit die Stadträume besser genutzt werden. Dazu gehört auch die Anpflanzung von Bäumen für eine längerfristige Attraktivität.
- Parkhäuser liegen meist in privater Hand. Es müssen attraktive Punkte für den Lieferverkehr geschaffen und die Gestaltung im Anschlussbereich der Parkplätze muss angegangen werden. Hierzu ist es wichtig, Analysen zusammenzulegen und diese mit der Stadtverwaltung abzustimmen.

- Für die Parkgebühren müssen durch die Stadt Grenzen gesetzt werden. im Vergleich mit anderen Bundesländern gibt es nur in Bayern eine Obergrenze für Parkgebühren. Hier wird die Stadt aufgefordert, auf Landesebene Anpassungen zu erwirken.
- Zudem ist die Effizienz der Parkkontrollen zu überprüfen. Allerdings sollen keine Defizite der Landesebene in diesem Konzept aufgearbeitet.
- Das Parken muss auch für Handwerker zum Anliefern möglich sein. Daher ist die Einbindung des Handwerks bei der Entwicklung von Parkraumkonzepten notwendig.
- Das Parkraummanagement trägt zur häufigeren Nutzung des Umweltverbunds und damit zu höherer Lebensqualität bei und zu weniger Parksuchverkehr. Zudem gibt es einen positiven Zusammenhang zwischen der Erhöhung des Anteils des Fuß- und Radverkehrs und dem Umsatz von lokalem Einzelhandel und Gastronomie.
- Die Dynamik der Straßenplätze muss durch weitere Angebote der Stadt attraktiv werden. Wichtig ist ein gemeinsames Meinungsbild, das den Belangen aller vor Ort gerecht wird. Experimentierzonen für neue Verkehrskonzepte können als Test geschaffen werden. Bei der Gestaltung der Innenstadt muss ein entsprechendes Ambiente, der Erlebnischarakter, Sauberkeit und eine gute Erreichbarkeit im Vordergrund stehen.

TOP 5 Verabschiedung und Ausblick

Herr Lohse, Leiter des Amts für Stadtplanung und Mobilität, bedankt sich bei der Moderation und den Mitwirkenden. Die aktive Mitwirkung sei wichtig für das Thema. Man müsse bereits in den frühen Phasen des Parkraumkonzeptes die Kommunikation mit alle Beteiligten suchen. Es gebe verschiedene Schichten mit unterschiedlichen Zielen, aber alle Richtungen müssten betrachtet werden. Das Parkraumkonzept von pb consult stelle noch kein ausgereiftes Konzept dar, gäbe aber Anregungen für das weitere Vorgehen. Die Stadtverwaltung zeigt Bereitschaft, sich mit den Anwohnenden für weitere Diskussionen zusammen zu setzen, aber man wird sicherlich nicht allen gerecht werden können.

Im Herbst 2021 soll die 2. Sitzung des Forums Mobilität stattfinden.