

Forum Mobilität Erlangen

Dokumentation der 9. Sitzung

am 30. Januar 2024

Termin & Ort

Datum:	30. Januar 2024
Ort:	Kreuz & Quer Bohlenplatz 1, Erlangen
Zeit:	17.30 – 19.30 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt	Seite	
TOP 1	Begrüßung und Einführung	2
TOP 2	Handlungsfelder Klimaschutz und Mobilität	2
	2.1 Einführung zu den Handlungsfeldern	
	2.2 Gruppenarbeit	
	2.3 Abschließende Diskussion im Plenum	
TOP 3	Ausblick und Verabschiedung	7

Anlagen

Anlage 1	Teilnehmendenliste
Anlage 2	Präsentation TOP 2.1

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Zu Beginn der Sitzung begrüßt Oberbürgermeister Dr. Janik die Teilnehmenden. Er erläutert die Besonderheit der heutigen Sitzung, die den Schwerpunkt Klima trägt. Grundsätzlich habe der Mobilitätsbereich durch die CO₂-Emissionen viel Einfluss auf das Klima / Klimaschutz. Oberbürgermeister Dr. Janik sieht die Sitzung als eine Art „Werkstattbericht“ aus der Verwaltung. Die Teilnehmenden sollen in der heutigen Sitzung die Arbeit der Verwaltung prüfen und möglicherweise vergessene Themenfelder aufdecken.

Auch Moderatorin Carla Schönfelder, team ewen, begrüßt die Teilnehmenden und freut sich, dass so viele Mitglieder des Forums und Gäste anwesend sind. Sie stellt den Ablauf der heutigen Sitzung vor und weist auf die Bedeutung der Sitzung hin. Sie erinnert an die Aufteilung zwischen Delegierten und Gästen.

TOP 2 Handlungsfelder Klimaschutz und Mobilität

2.1 Einführung zu den Handlungsfeldern

Podiumsgespräch

Frau Schönfelder lädt Herrn Lang, neuer Referent für Planen und Bauen, Herrn Lennemann, Leiter des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen der Stadt Erlangen und Oberbürgermeister Dr. Janik zu einem kurzen Inputgespräch ein. Die drei Gesprächspartner äußern sich zu zwei Fragestellungen.

Frage 1: Die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Erlangen sind zu 38 % auf den Sektor Mobilität zurückzuführen. Wie gehen Sie das in Erlangen an?

- Herr Lang: Die 38% der CO₂-Emissionen setzen sich innerstädtisch zusammen, hier sind die beiden großen Faktoren des Durchgangsverkehrs und der Autobahn mit dabei. Die vielen Pendelfahrten mit einer Länge um die 20 km sind dabei der größte CO₂ Emittent. Hier braucht es Maßnahmen im Verkehrsbereich, aber auch im Mobilitätsmanagementbereich der großen Unternehmen. Die Verwaltung kann nun die Werkstatt verlassen und anfangen umzusetzen. Dabei soll der Fokus nicht auf dem Innenstadtverkehr liegen, sondern auf den größten CO₂-Emittenten.
- Herr Lennemann: 38 % der CO₂-Emissionen ist wirklich viel, deswegen ist der Bereich Mobilität ein enorm wichtiges Handlungsfeld, um das durch den Stadtrat beschlossenen Ziel, die Klimaneutralität der Stadt Erlangen möglichst vor 2030 zu erreichen. Außerdem gibt es noch viele andere Gründe die Emissionen im Verkehr zu senken, wie z.B. die Lebensqualität, Luftschadstoffe und Lärm. Ziel der Verwaltung muss es sein ins Handeln zu kommen und positive Bilder nach außen zu vermitteln.
- Oberbürgermeister Dr. Janik: Verkehrspolitik fokussiert häufig auf gebaute / zu bauende Infrastruktur, dies dauert häufig lange, beispielsweise wie bei der StUB. Bei der heutigen

Sitzung aber soll die Fragestellung sein: Was kann man in den nächsten fünf Jahren tun, um bis dahin so viel CO₂ wie möglich einzusparen?

Frage 2: Beim Klimaschutz drängt die Zeit, Mobilitätsthemen brauchen häufig länger, bis sie umgesetzt werden und Wirkung zeigen. Wie gelingt es trotzdem, ins wirksame Handeln zu kommen?

- Herr Lang: Die Verwaltung muss Handlungsleitfäden bereitstellen, dafür muss viel diskutiert werden. Die Messbarkeit der Auswirkungen der Maßnahmen ist wichtig, leider ist dies schwierig zu erreichen. Für die heutige Sitzung ist es wichtig, aus der Verwaltung rauszugehen und nachzuhören, wie bei den großen Pendelströmen Veränderungen möglich sind.
- Herr Lennemann: Maßnahmen ohne hochkomplexe bauliche Leistungen sind in kurzen Zeitrahmen möglich. Darauf sollten wir uns konzentrieren, um Geschwindigkeit aufzunehmen. Grundsätzlich ist der Wunsch nach konkreter Messung von CO₂-Einsparungen meist schwierig zu erfüllen. In der Stadt Erlangen wurden die Modellierungen in den letzten Jahren immer besser, dies kann eine Alternative zu Messungen darstellen.

Frau Schönfelder bedankt sich für das informative Gespräch. Sie betont noch einmal den Fokus der Sitzung: Zügig umsetzbare Maßnahmen zu identifizieren, die schnell CO₂-Emissionen reduzieren können.

Vortrag

Dr. Christian Korda, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung im Amt für Stadtplanung und Mobilität der Stadt Erlangen, und sein Kollege Lukas Bernet stellen klimarelevante verkehrliche Grundlagen vor (siehe Anlage 2).

Herr Dr. Korda zeigt auf, dass das Fahrrad im Binnenverkehr bereits ein weitverbreitetes Fortbewegungsmittel ist. Im Gesamtverkehr der Stadt Erlangen stelle der MIV aber immer noch einen hohen Anteil dar. Für das Klima seien besonders die längeren Fahrten über 20 Kilometer (km) relevant, da durch diese die höchste Fahrleistung und die meisten Emissionen entstehen. Um eine Änderung bei diesen langen Fahrten zu erreichen, seien die Fahrten von Berufspendlern aus dem Umland der wichtigste Einflussfaktor. Die Verkehre aus den Regionen Erlangen-Höchststadt, Nürnberg und Fürth würden einen großen Anteil ausmachen und könnten kanalisiert werden. Die restlichen Verkehre seien räumlich so verteilt, dass sie nicht so leicht zu verändern seien. Die kanalisierten Verkehre könne man gut durch den ÖPNV erreichen, die Problematik der letzten Meile könne man dann gesondert betrachten. Bei diesen klimarelevanten Entfernungen sei das Fahrrad leider in der Regel keine akzeptable Alternative. Grundsätzlich müsse immer multimodal gearbeitet werden.



Herr Bernet präsentiert die kurzfristigen Handlungsfelder, welche durch die Verwaltung identifiziert wurden. Es zeigen sich einige Überschneidungen mit den Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch, die diese Handlungsfelder weiter inhaltlich stärken. Herr Bernet stellt bestehende Maßnahmen der Stadt Erlangen vor, die bereits heute einen Beitrag zu den Zielen der Handlungsfelder leisten.

Rückfragen

- *Frage:* Es gibt viele Menschen die fahrradaffin sind und Strecken um 20 km mit dem Rad fahren würden, wenn das Angebot stimmen würde. Dies würde die besonders klimaschädlichen Fahrten mit dem MIV verringern. Dafür müsste die Infrastruktur gebaut werden.

Antwort: Kurzfristige Maßnahmen schließen langfristige Investitionen in die Radinfrastruktur nicht aus. Allerdings ist es unklar, ob dieses Fahrverhalten bei derartigen Entfernungen tatsächlich auf einen relevanten Anteil der Bevölkerung zutrefte oder ob es sich um eine Minderheit handelt. Der Radverkehr ist auf jeden Fall nur ein Baustein der Lösung.
- *Frage:* Es ist wichtig, dass beim Thema Ein- und Auspendler die Nachbarkommunen mitmachen. Es macht keinen Sinn, wenn die anderen eine Blockadehaltung einnehmen und sich nicht an der Entwicklung beteiligen. Es fehlt oft an der Bereitschaft mitzumachen.

Antwort: Der Fokus liegt auf dem, was Erlangen auf seinem Stadtgebiet erreichen kann. Hier darf die Verwaltung nicht länger großen Aufwand für kleinste Maßnahmen betreiben. Der Umstieg auf den ÖPNV wäre leichter zu erreichen, besonders mit den Nachbarkommunen zusammen.

Für die interkommunale Zusammenarbeit stehen die Chancen momentan sehr gut. Hier gibt es bereits übergreifende Aktivitäten. Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit beim ÖPNV ist sehr groß und hier lohnt es sich zu investieren. Wir müssen uns auf die wichtigen Dinge

fokussieren, weil wir nicht überall Angebotsverbesserungen durchsetzen können, sondern mit den begrenzten Mitteln dort tätig werden sollten, wo der größte Effekt fürs Klima zu erwarten ist.

- *Frage:* Es ist schon lange klar, dass in Erlangen der Pendelverkehr ein großes Problem ist. Was ist jetzt neu? Wird auch berücksichtigt, wie viel Aufwand nötig ist, um bei den einzelnen Verkehren einen Prozentpunkt Veränderung zu erreichen?

Antwort: Erlangen hat in den letzten Jahren bereits an Stellschrauben gedreht und gerade die Entwicklung des Busverkehrs war enorm erfolgreich. Hier sind die Fahrgastzahlen der Stadt Erlangen super. Die Verwaltung verfügt über viel Expertise um wirksame Maßnahmen vorzuschlagen. Neu ist, den Blick stärker auf die wirksamsten Maßnahmen für den Umweltschutz zu richten, d.h. die längeren Fahrtwege.

2.2 Gruppenarbeit

Frau Schönfelder lädt zur Kleingruppenarbeit an drei Stellwänden ein. In drei Runden können Rückfragen gestellt und Handlungsempfehlungen ergänzt werden. Die Teilnehmenden teilen sich in drei Gruppen auf und bearbeiten im Wechsel alle drei Stellwände. Die Mitarbeitenden der Stadt Erlangen stehen an den Wänden zum Gespräch bereit und dokumentieren die Rückmeldungen.

Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit, Abschied der Karten:

- Multimodalen Ansatz beachten
- Radschnellwege Tennenlohe: Stand der Dinge
- Pooling-Angebote?
- Einzelne Ortsteile ggf. „nur noch“ über letzte Meile anzubinden
- Senioren in „Randgebieten“ auch beachten
- Mobilityhubs / Mobilpunkte
- „Kümmerer“ wichtig / Prioritäten
- Vernetzung der Institutionen / „Partner“ wichtig
- Park & Ride als Maßnahme wirksam?
- Gemeinsamer Fahrradplan aller „fahrradfreundlichen“ Kommunen

The slide contains the following text:

Stadtgebietsübergreifende Zusammenarbeit

- Zusammenarbeit institutionalisieren
- Ausweitung / Einheitlichkeit der Sharingangebote
- Netzabstimmung aller Verkehrsarten (ÖV, Rad etc.)
- z.B. Radschnellverbindung

Handwritten sticky notes on the blue background include:

- Multi-modalen Ansatz beachten
- Radschnellwege Tennenlohe Planung Stadt der Dinge
- Pooling-Angebote?
- Einzelne Ortsteile ggf. „nur noch“ über letzte Meile anzubinden
- Senioren in „Randgebieten“ auch beachten
- Mobility-Hubs / Mobilpunkte
- „Kümmerer“ pa. wichtig / Prioritäten
- aktive Rolle des V&N wichtig
- Vernetzung der Institutionen / „Partner“ wichtig
- Park & Ride als Maßnahme wirksam?
- Gemeinsamer Fahrradplan aller „fahrradfreundlichen“ Kommunen
- Bessere Zusammenarbeit kann auch in schlechteren Kommunen beitragen → Umstieg

- Aktivere Rolle des VGN wichtig

Fokus auf Reisezeiten

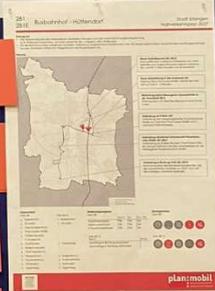
- Direkte Wege für alle Verkehrsmittel
- umwegfreie & komfortable Verbindungen für Fuß- und Radverkehr
- dichtes Netz an Sharingangeboten
- Beispiele
 - Radachsen
 - Querungshilfen
 - Mobilpunkte
 - Ausbau der Fußgängerzonen




30.01.2024 © Stadt Erlangen

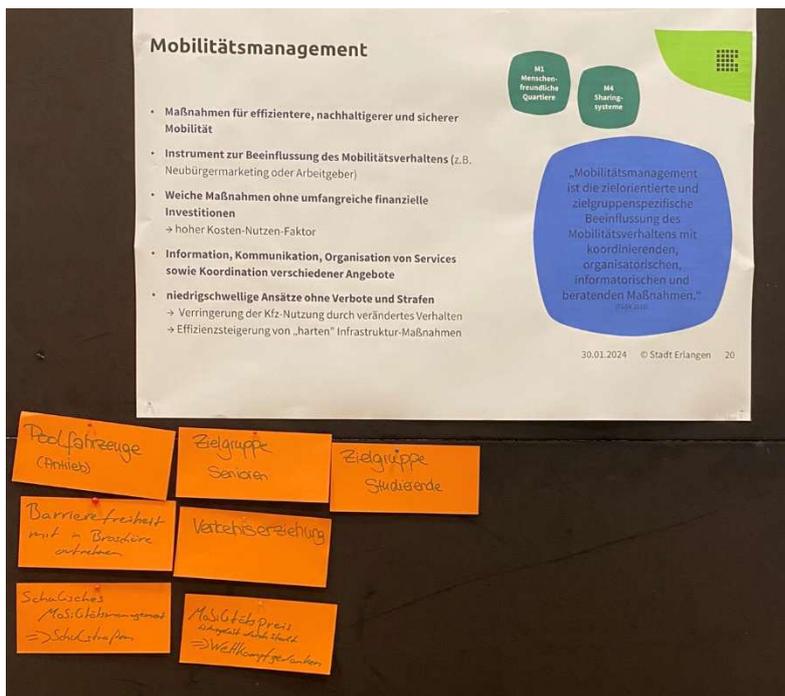
Handwritten notes on sticky paper:

- P+R an Stadtgrenzen
- Übersicht, wo Lücken sind (Radachsen)
- Umsteige-beziehungen (Bus/Bahn)
- Controlling / Nachverfolgung beschlossener Maßnahmen
- Schnellbuslinien (auch grenzüberschreitend)
- Plan/ Konzept E-Scooter-Sharing
- Zielerreichung/ Anbindung auch innerhalb der Netzzellen
- Innenstadt-Parkplätze entfernen + →
- Liefer- & Ladezonen beachten (Handwerkerschaf)



Fokus auf Reisezeit, Abschrieb der Karten:

- P+R an Stadtgrenzen
- Übersicht, wo Lücken sind (Radachsen)
- Umsteigebeziehungen (Bus/Bahn)
- Controlling / Nachverfolgung beschlossener Maßnahmen
- Schnellbuslinien (auch grenzüberschreitend)
- Plan/ Konzept E-Scooter-Sharing
- Zielerreichung / Anbindung auch innerhalb der Netzzellen
- Innenstadt-Parkplätze entfernen
 -> Liefer- und Ladezonen beachten (Handwerkerschaf)



Mobilitätsmanagement, Abschrieb der Karten:

- Poolfahrzeuge (Antrieb)
- Barrierefreiheit mit in Broschüre aufnehmen
- Schulisches Mobilitätsmanagement / Schulstraßen
- Zielgruppe Senioren
- Verkehrserziehung
- Mobilitätspreis (Ausgelöst durch Stadt) Wettkampfgedanke
- Zielgruppe Studierende

2.3 Abschließende Diskussion im Plenum

Frau Schönfelder erkundigt sich bei den Teilnehmenden des Forums Mobilität, ob aus Sicht der Delegierten wichtige Handlungsfelder fehlen. Dies ist nicht der Fall.

Von Mitgliedern des Forums wird der Wunsch geäußert, die Öffentlichkeit besser darüber zu informieren, warum die Veränderungen notwendig seien. Dadurch wäre es auch möglich, die Inhalte oder den Nutzen positiver zu kommunizieren und nicht nur Einschränkungen in den Vordergrund zu stellen. Herr Bernet stimmt der Aussage zu und ergänzt, dass dies durch die Kampagnen der Stadt teilweise bereits geschehe.

Des Weiteren wird die Idee geäußert, auch die Antriebsart beim Pendelverkehr zu adressieren (E-Mobilität). Herr Dr. Korda sieht darin eine Methode, um den Rest der Menschen zu erreichen, die man nicht zum Umstieg auf den Mobilitätsverbund bewegen könne. Dies könnte auch Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.

Ebenfalls wird ergänzt, dass die Stadt mehr für dauerhafte Kommunikation tun könne. Dazu würden z.B. Hinweisschilder für alternative Mobilitätsangebote gehören, die nicht zeitlich beschränkt (wie z.B. eine Kampagne) sind.

TOP 3 Ausblick und Verabschiedung

Frau Schönfelder fragt, ob seitens der Teilnehmenden Bedarf an einer weiteren Sitzung des Forums zum Thema Klimaschutz bestehe? Hier ergibt sich kein eindeutiges Meinungsbild: Teilnehmenden äußern vereinzelt Interesse an genaueren Kosten für die Maßnahmen und dem daraus folgenden Nutzen. Ebenfalls besteht Interesse, die Thematik Klimaschutz mit anderen Aspekten der Mobilität in

der Innenstadt zu verknüpfen. Der hohe Aufwand für die Vorbereitung der Sitzungen des Forums wird angemerkt, möglicherweise wäre es für den Fortschritt daher sinnvoller, die Verwaltung erstmal weiterarbeiten zu lassen. Es wird vorgeschlagen, die Forums-Mitglieder im Rahmen weiterer Foren über das Thema „Klimaschutz und Mobilität“ auf dem Laufenden zu halten.

Frau Schönfelder bedankt sich für die Teilnahme an der heutigen Sitzung und die anregende Mitarbeit der Forumsteilnehmenden. Die Mitarbeitenden der Stadt stehen für weitere Fragen zur Verfügung.