

Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

Dokumentation der 14. Sitzung

am 25. Juli 2017

Termin & Ort

Datum:	25. Juli 2017
Ort:	Ratssaal, Erlangen
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt	Seite
TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Meilenstein F2, Rad- und Fußverkehr	3
TOP 3 Ableitung eines Netzes von Vorrangstraßen in Erlangen	6
TOP 4 Vertiefende Arbeit in Kleingruppen	10
TOP 5 Verabschiedung / Ausblick	11
Anlage 1 Impressionen	12
Anlage 2 Anwesenheitsliste	13
Anlage 3 Hinweise zum Meilenstein F2 Rad- und Fußverkehr (separates Dokument)	
Anlage 4 Gruppenarbeit und Meinungsbild zum Meilenstein F1 MIV (separates Dokument)	

TOP 1 Begrüßung

Herr Weber, Baureferent der Stadt Erlangen, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die anwesenden Gäste zur 14. VEP Forumssitzung im Ratssaal. Er gab einen Überblick über die für die Sitzung vorbereiteten Themen: zunächst die Einführung in den Meilenstein F2 zum Fuß- und Radverkehr, im zweiten Sitzungsteil die Fortführung des Meilenstein F1 zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Herr Weber wies darauf hin, dass die Aufgabe des VEP-Forums nicht darin liegt, politische Konflikte auszutragen oder zu lösen. Vielmehr habe das VEP-Forum die wichtige Aufgabe, beratende Impulse zu den Themen des VEP und Rückmeldungen zu den Ansätzen der Gutachter zu geben. Er bat in diesem Zusammenhang darum, dass die politischen Vertreterinnen und Vertreter während der Forumssitzung zuhören, wie in der Geschäftsordnung des VEP-Forums vorgesehen. Herr Weber forderte alle Anwesenden dazu auf, sich aktiv mit all ihren Fragen, Forderungen und Hinweisen in die Diskussionen während der am Ende der Sitzung vorgesehenen Gruppenarbeit einzubringen. Es sei klar, dass Entscheidungen anstehen, denn die aktuelle Verkehrssituation sei nicht länger tragbar, insbesondere der Erlanger Norden leide unverhältnismäßig unter Lärm- und Schadstoffemissionen. Ihm sei dabei wichtig, dass die Diskussionen offen geführt werden statt hinter verschlossenen Türen. Auch seien integrative Diskussionen notwendig. Deshalb würde im VEP-Forum auch beim Thema MIV Fuß- und Radverkehr mitgedacht.

Nach seinen einleitenden Worten übergab Herr Weber an die Moderatorin der Veranstaltung, Frau Schönfelder vom Büro team ewen aus Darmstadt. Frau Schönfelder stellte sich und ihre Kollegin, Frau Jünger, und anschließend die vier anwesenden Gutachterinnen und Gutachter vor. Sie stellte fest, dass viele Gäste anwesend seien und erläuterte den weiteren Verlauf der Sitzung und die Zusammenarbeit im Forum.

Zum versendeten Protokoll der 13. Sitzung des VEP Forums und zur Agenda der aktuellen Sitzung gab es keine weiteren Änderungswünsche. Somit wurde das Protokoll angenommen. Frau Schönfelder wies daraufhin, dass Gebärdendolmetscher anwesend seien und bat die Anwesenden um Rücksichtnahme.

Frau Schönfelder sprach ihren Dank für die jahrelange konstruktive Diskussion vieler kritischer Themen aus und stellte die Frage in den Raum, ob die Arbeit des VEP-Forums erneut in der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollte. Die Forumsmitglieder begrüßten den Vorschlag eines Sommerinterviews mit ausgewählten Forumsmitgliedern. Frau Schönfelder sicherte zu, dass die Forumsmitglieder einen Vorschlag dreier Forumsmitglieder für das Interview / einen Vorschlag zur Vorgehensweise zugesandt bekommen.

TOP 2 Meilenstein F2, Rad- und Fußverkehr

Frau Schönfelder leitete über zum Thema Rad- und Fußverkehr, das die beiden Büros PGV-Alrutz und plan&rat im Meilenstein F2 bearbeiten werden. Während des Vortrags zu diesem Top hatten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, sich anhand vorbereiteter Rückmeldekarten zu den folgenden zwei Fragen zum Fuß- und Radverkehr schriftlich zu äußern:

1. Was ist Ihnen zum Thema Fuß- und Radverkehr beim VEP Erlangen besonders wichtig?
2. Was ist in der Innenstadt zur Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr notwendig?

Ein Abschrieb der Karten sowie die Zusammenfassung, die die Gutachter während der Sitzung erstellt haben, finden sich in der Anlage.

Herr Alrutz vom Büro PGV-Alrutz und Frau Krause vom Büro plan&rat stellten zunächst ihre beiden Büros vor. Die beiden Büros sind mit dem Gutachten zum Meilenstein F2 beauftragt und arbeiten gemeinsam an einem Konzept zum Fuß- und Radverkehr. Das Büro PGV-Alrutz geht dabei auf den Schwerpunkt Radverkehr ein, während das Büro plan&rat den Fußverkehr im Fokus hat.

Anschließend präsentierten die beiden Gutachter das Vorgehen und die Arbeitsschritte, die im Meilenstein F2 bis 2018 vorgesehen sind. Herr Alrutz wies daraufhin, dass Erlangen als Fahrradstadt Tradition habe und dies eine Chance für die weitere Förderung des Radverkehrs sei. Allerdings genüge die „historisch“ gewachsene Radverkehrsinfrastruktur den heutigen Anforderungen vielfach nicht mehr. Um die hohe Radnutzung der Erlanger Bevölkerung zu erhalten und zu steigern, müsse die Infrastruktur flächenhaft verbessert werden. Die baulichen Radwege in Erlangen seien „in die Jahre“ gekommen und würden nicht den erforderlichen Ausbaustandards entsprechen. Neue Nutzerkreise seien vor allem bei den Berufspendlern zu erschließen. Hierzu müssten neue qualitativ hochwertige Angebote geschaffen werden.

Darüber hinaus sei Radverkehr als Fahrverkehr einzuordnen und daher in der Verkehrsplanung eher dem Fahrbahnverkehr zuzuordnen. Dieser Paradigmenwechsel in der Radverkehrsplanung sei in der Bevölkerung noch nicht angekommen. Demnach würde das subjektive Sicherheitsgefühl (der Verkehrsteilnehmenden) und die objektive Sicherheit (die sich z.B. im Unfallgeschehen ausdrückt) oft nicht übereinstimmen. Ziel der Begutachtung sei es, das Radverkehrsnetz im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung weiterzuentwickeln. Dabei gehe es insbesondere um ein flächenhaftes Netz für den Alltagsradverkehr und um die Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen. So seien beispielsweise sogenannte „Duale Netze“ denkbar mit teilweise alternativen Verbindungen einerseits für die Radfahrenden, die schnell vorankommen möchten und andererseits für die eher sicherheitsorientierten Radfahrenden. Bei der Entwicklung eines Vorrangnetzes für den Radverkehr und Radschnellverbindungen geht es um Achsen mit besonderer Bedeutung für den Pendlerverkehr (Anschluss an das überörtliche Netz) und die Realisierung eines hohen Standards, um

Verlagerungseffekte vom MIV hin zum Radverkehr zu erzielen. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wird PGV-Alrutz die Ausbaustandards für die verschiedenen Netzelemente aufzeigen. Die Ausbaustandards werden die Aspekte der Verkehrssicherheit und Führungskontinuität aufgreifen. Außerdem sollen erforderliche Lückenschlüsse und beispielhafte Lösungsansätze aufgezeigt werden. Ein wesentliches Element zur Umsetzung der Netzkonzeption kann in der verstärkten Berücksichtigung von Fahrradstraßen liegen.

PGV-Alrutz hat weiterhin vor, beispielhaft Lösungsansätze zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufzuzeigen. Gleichzeitig sind aus Sicht der Gutachter Information und Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbar.

Zudem sei ein neuer Umgang mit den Herausforderungen des Fahrradparkens zu erarbeiten. Zum Abstellen der Fahrräder ist entsprechend der hohen Fahrradnutzung Platz erforderlich. Mit der angestrebten höheren Fahrradnutzung wird sich dieses Problem noch verstärken. Ungeordnetes Abstellen beeinträchtigt andere Verkehrsteilnehmende und das Stadtbild. PGV-Alrutz wird die Anforderungen an Fahrradparkanlagen in Erlangen ermitteln. Abschließend wird ein Leitfaden zum Fahrradparken entwickelt, der beispielhafte Lösungsansätze vorstellt (z.B. zum Parken bei beengten Straßenräumen und mit Flächenkonkurrenzen).

Im Bereich Fußverkehr bestehen in Erlangen laut Frau Krause vom Büro plan&rat ebenfalls verschiedene Herausforderungen. Zunächst ist es wichtig, den Fußverkehr als eigenständige

Zu schmale und zugeparkte Gehwege



Verkehrsart im Bewusstsein zu etablieren, mit dem Ziel, den Fußverkehrsanteil zu erhöhen. Das kann dadurch unterstützt werden, dass ein dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz entwickelt wird. Der Fußverkehr dient der Sicherung der eigenständigen Mobilität, besonders für Kinder und Ältere (die „soziale Dimension des Fußverkehrs“). plan&rat hat vor, Ziele für den Fußverkehr in Erlangen zu formulieren und eine Analyse der Bedürfnisse und Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen (z. B. Menschen mit Mobilitäts-

einschränkungen, Schnellgehende, Flaneure etc.) durchzuführen. Darüber hinaus werden Planungsstandards und Qualitätskriterien für die Netzkonzeption festgelegt.

Als Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption wird plan&rat die Verbindungsqualität der Stadt- und Ortsteile und die Erreichbarkeit der Innenstadt prüfen und Verknüpfungspunkte identifizieren. Darauf aufbauend wird das Gutachterbüro ein hierarchisch gegliedertes Fußverkehrsnetz konzipieren. Auf Stadtteilebene (Innenstadt, Tennenlohe) wird plan&rat zusätzlich kleinräumige Netzkonzeptionen vornehmen. Bei der Entwicklung der Konzeption zum Fußverkehr sollen Bürgerinnen und Bürger

beteiligt werden, z.B. durch Stadtteilspaziergänge oder moderierte Stadtteilversammlungen.

Auch beim Fußverkehr wird zum Abschluss ein Leitfaden zum Fußverkehr und Öffentlichkeitsarbeit zu dem Thema entwickelt. Dieser Leitfaden kann als Arbeitsgrundlage zur Netzplanung weiterer Stadt- und Ortsteile dienen. Er wird die Vorgehensweise zur Erarbeitung von Fußverkehrsnetzkonzeptionen auf Stadtteilebene dokumentieren. Speziell zur Öffentlichkeitsarbeit wird plan&rat Vorschläge für ein Kommunikationskonzept zur Förderung des Fußverkehrs durch die Verwaltung einbringen.

Die Gutachter stellten abwechselnd einige Eindrücke aus den ersten Untersuchungen vor. Mit seiner kompakten Stadtstruktur böte Erlangen gute Voraussetzungen für Wege zu Fuß und mit dem Rad und eröffne Steigerungspotenzial im Bereich Fuß- und Radverkehr. Die Potenziale für mehr Radverkehr liegen vor allem bei den Ein- und Auspendlern, bei denen der Radverkehrsanteil bisher noch sehr gering ist. Der Fußverkehrsanteil ist in Erlangen mit 17% auch im Binnenverkehr gering. Städte mit vergleichbarer Größe haben Anteile von etwa 25-30 %.

Verbesserungspotenziale zeigen sich auch bei der Verkehrssicherheit. So ereignen sich in Relation zum Radverkehrsanteil in Erlangen überdurchschnittlich häufig Radverkehrsunfälle. Darüber hinaus wird das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr in Erlangen subjektiv als besonders groß empfunden. Das könnte eine Folge von oft zu engen gemeinsamen Führungen im Seitenraum sein. Mit einer konsequenten Förderung des Fuß- und Radverkehrs könne ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Stadt vom MIV geleistet werden. Erlangen kann sich zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen, zukunftsfähigen Stadt entwickeln (Beitrag zum Klimaschutz, hohe Aufenthalts- und Lebensqualität, wie z.B. Kopenhagen).

Abschließend stellten die Gutachter den folgenden Zeitplan vor:

- bis 08/2017: Problemanalyse und Bestandsbewertung

AP Radverkehr

- bis 10/2017: Netzkonzeption Radverkehr
- bis 03/2018: Maßnahmenkonzeption Radverkehr incl. Fahrradparken

AP Fußverkehr

- bis 10/2017: Grundlagen für eine stadtweite Netzkonzeption, Netzkonzeption für Innenstadt und Stadtteil Tennenlohe
- bis 02/2018: Leitfaden „Netzkonzeption für den Fußverkehr“
- bis Mai 2018: Abschluss.

TOP 3 Ableitung eines Netzes von Vorrangstraßen in Erlangen

Frau Schönfelder begrüßte die Gutachter des Meilensteins F1, Herrn Dr. Kölle vom Büro SSP Consult und Herrn Dr. Hessel vom Büro gevas. Sie erinnerte an die Inhalte der 13. Forumssitzung, in der der

Meilenstein F1 zum MIV schon einmal diskutiert wurde. Die Gutachter hätten die Hinweise aus der letzten Forumssitzung und aus dem Nachgang der Veranstaltung aufgenommen und in ihre Arbeit einfließen lassen.

3.1 Vorrangnetz, Szenarien

Der Gutachter Herr Dr. Kölle vom Büro SSP Consult baute in seinem Vortrag auf den Informationen und Diskussionen aus der 13. Sitzung des VEP-Forums auf (s. Dokumentation zur 13. Forumssitzung). Folgende Prüfaufträge hatten die Gutachter aus der Sitzung bzw. aus dem Nachgang der Veranstaltung u.a. mitgenommen und die Wirkungen beurteilt:

- U-Turn Werner-von Siemens-Straße
- Abbiegeeinschränkung an den Arcaden
- Aufwertung „Am Ehrenfriedhof“
- Verbindung Thalerermühlstraße - Werner-von-Siemens-Straße
- Entlastung Henkestraße vom Durchgangsverkehr
- Entlastung Neue Straße vom Durchgangsverkehr
- Verkehrsführung über Großparkplatz

Aus den erzielten Ergebnissen hat SSP Consult die folgenden drei Szenarien in Bezug auf die Achsen Neue Straße und Henkestraße entwickelt. Diese sollen beispielhaft zeigen, wie Maßnahmen ausgeprägt sein müssen, damit gewünschte Wirkungen eintreten. Die Szenarien stehen nicht fest, sondern sollen vielmehr die Breite des Planungskorridors aufzeigen, in denen sich die Maßnahmen in der Wirkungsanalyse bewegen sollten:

- (1) Im ersten Szenario soll der Durchgangsverkehr in den Achsen Neue Straße und Henkestraße reduziert werden, indem Maßnahmen zu Verkehrslenkung (Erhöhung des Widerstands zur Durchfahrt durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Stärkung der jeweils alternativen Verkehrsführungen) und Temporeduktion (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in beiden Achsen) vorgenommen werden.
 - ▶ Wirkungen: Im ersten Szenario würde nur dann eine Wirkung erzielt, wenn alle Maßnahmen gebündelt durchgeführt wurden. Die Maßnahmen führten einerseits zu Restriktionen für den Busverkehr, andererseits zu einer relativ geringen Verlagerung von Teilen des Durchgangsverkehrs und einer relativ geringen Entlastung der stark belasteten Achsen.
- (2) Im zweiten Szenario sollte der Durchgangsverkehr in den Achsen Neue Straße und Henkestraße durch bauliche Eingriffe reduziert werden. Die alternativen Verkehrsführungen sollen parallel aufgewertet werden, indem bspw. an den Knotenpunkten auf die sich ändernden Belastungsverhältnisse mit entwurfstechnischen oder betrieblichen Maßnahmen reagiert wird. Die Unterführung Güterhallenstraße würde für den MIV gesperrt und die Neue Straße im Bereich Kirchplatz/Maximilianplatz als Mischfläche (in Anlehnung an das Shared Space-Prinzip) umgebaut. Dadurch würde die Straße für Durchgangsverkehr unattraktiver, aber nicht gesperrt.

► Wirkungen auf die Innenstadt: Deutliche Entlastung in beiden Achsen, Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele bleibt erhalten.

Auch im zweiten Szenario würde die optimale Wirkung auf die Innenstadt erfolgen, wenn alle vorgeschlagenen Maßnahmen als Bündel vorgenommen würden. In diesem Szenario bliebe die Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele gewährleistet, es wäre eine Verlagerung von hohen Anteilen des Durchgangsverkehrs möglich und die Feinstaub- und Stickoxidwerte in den betrachteten Achsen Henkestraße und Neue Straße würden reduziert.

► Wirkungen speziell auf die Neue Straße (nicht länger als Hauptverkehrsstraße 2.Ordnung): Die Situation für querende Fußgänger und Radfahrer auf der Neuen Straße würde verbessert und das Umfeld des Klinikums städtebaulich aufgewertet.

► Wirkungen speziell auf die Henkestraße (weiterhin Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung): Die Situation für den Bus-, Fuß- und Radverkehr würde sich verbessern.

(3) Im dritten Szenario würden die zwei Achsen als Hauptverkehrsstraßen 2.Ordnung beibehalten.

► Wirkungen auf die Innenstadt: keine Entlastung

In diesem Szenario wären keine Verbesserungen (z.B. auf die Schadstoffemissionen) festzustellen.



Herr Dr. Kölle gab mit den drei Szenarien einen Einblick in die Bandbreite an Möglichkeiten. Die Ergebnisse aus den drei vorgestellten Szenarien stellen eine Diskussionsgrundlage dar. Er gab außerdem einen Ausblick auf die weiteren Schritte im Planungskorridor: Detailuntersuchungen, Abstimmungen mit den Fachdienststellen und eine erneute Vorstellung der erzielten Ergebnisse.

3.2 Parkraumkonzept

Herr Dr. Hessel vom Partnerbüro gevas stellt im darauffolgenden Vortrag den Arbeitsstand des Parkraumkonzeptes vor. Als Einstieg nannte er die Ziele des Parkraumkonzeptes:

- Optimale Nutzung des vorhandenen und begrenzten Parkraums
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen
- Vermeidung von Parksuchverkehren
- Attraktivierung des Straßenraums
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduzierung Gehwegparken)

Der Gutachter stellte Verkehrsbeeinträchtigungen durch Liefervorgänge und zu geringe Restgehwegbreiten durch die bestehenden (Auf-)Parkregelungen fest. Er beschrieb eine hohe Auslastung des Großparkplatzes im Bestand, wobei die Parkraumauslastung ungleich war und die Parkmöglichkeiten nicht der heterogenen Nachfrage entsprachen. Die Parkierungsflächen in der Innenstadt wiesen eine zu geringe tarifliche und unklare räumliche Differenzierung auf. Die Parkhäuser seien z.T. teurer als Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und die Gebühren im öffentlichen Straßenraum seien gering im Vergleich zu Nürnberg und Fürth, so Hessel.

Herr Dr. Hessel schlug ein Paket aus fünf Maßnahmen für eine Verbesserung der Parkraumsituation vor:



(1) Maßnahme „Lieferverkehrszonen“:

Um die Beeinträchtigung der Sicherheit und des fließenden Verkehrs durch Liefervorgänge einzuschränken, sieht diese Maßnahme vor, Lieferverkehrszonen auszuweisen und die Verkehrsüberwachung anzupassen. Diese Maßnahme hätte zur Folge, dass das Halten auf der Fahrbahn vermieden und Störungen im Verkehrsfluss vermieden würden. Fahrten würden reduziert, Fahrstrecken minimiert und Regelungen vereinfacht. Bei dieser Maßnahme seien Schnittstellen zum Radverkehrskonzept in Meilenstein F2 zu beachten.

(2) Maßnahme „Aufparkregelung“:

Um die starken Beeinträchtigungen des Fußverkehrs aufzuheben und die Aufenthaltsqualität zu verbessern, empfahl Herr Dr. Hessel, die Aufparkregelungen bei zu geringen Restgehwegbreiten aufzuheben. Diese Maßnahme führe gleichzeitig zur Gewährleistung der Barrierefreiheit und zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Innenstadt. Die durch diese Maßnahme wegfallenden ca. 350 Stellplätze sollten kompensiert werden, z.B. durch Verlagerung auf andere Parkierungsflächen (v.a. auf den Großparkplatz). Ein schrittweises Vorgehen wäre hier sinnvoll.

(3) Maßnahme „Großparkplatz“:

Um die Funktion des Großparkplatzes als Auffangparkplatz (aktuell sehr hohe Auslastung) wiederherzustellen, schlug Herr Dr. Hessel die verstärkte Nutzung des Großparkplatzes vor. Der Großparkplatz weise eine besonders verkehrsgünstige Lage auf. Eine mehrstöckige Parkierungseinrichtung ggf. mit Einrichtung einer Mobilitätsstation auf dem Großparkplatz führe zur Konzentration und Erweiterung der Stellplätze.

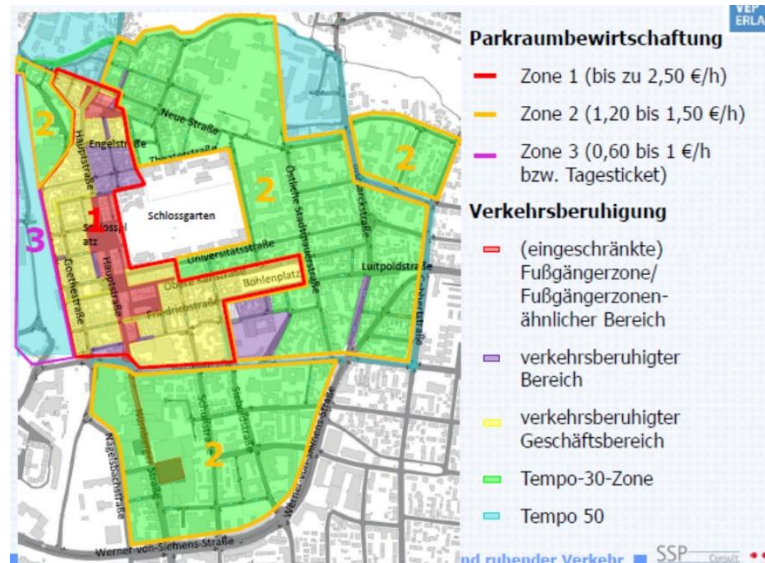
(4) Maßnahme „Parkplatzergänzungen“:

Die ungleiche Parkraumauslastung mit hohen Auslastungen in der nördlichen Innenstadt könnte durch Parkplatzergänzungen bzw. Auffangparkplätze verbessert werden. Die zusätzlichen Parkierungsflächen müssten sich im Randbereich der Innenstadt mit Anschluss an den ÖPNV bzw. in Fußläufigkeit zu wichtigen Zielen befinden.

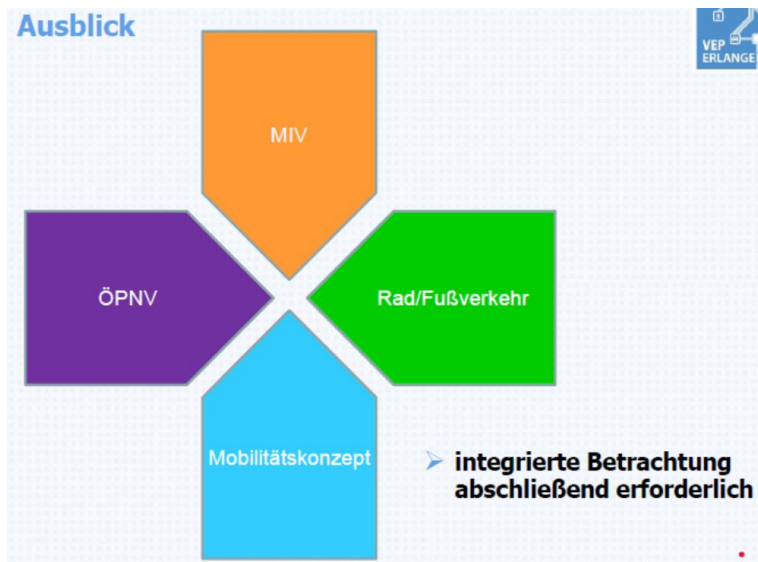
(5) Maßnahme „Tarifzonen“:

Die geringe preisliche Differenzierung zwischen den Tarifzonen und die unklare räumliche Differenzierung, die unübersichtlichen Regelungen im ruhenden und fließenden Verkehr und vergleichsweise teuren

Parkhäuser können über die Anpassung der Tarifzonen und die Anpassung der Verkehrsberuhigung an die Tarifzonen überwunden werden. Um die Verständlichkeit der Parkregelungen zu erhöhen, sollten die verkehrsberuhigten Bereiche an die Zonen der Parkraumbewirtschaftung



angepasst werden. Die damit einhergehende Zonenbeschilderung führt zu einem Ausdünnen der Beschilderungen.



Abschließend wies Herr Dr. Hessel daraufhin, dass aus seiner Sicht eine integrierte Betrachtung aller Konzepte des VEP erforderlich sei.

TOP 4 Vertiefende Arbeit in Kleingruppen

Die Inhalte der Vorträge wurden in Kleingruppen vertieft. Zwei Gruppen setzten sich aus den Forumsmitgliedern zusammen und zwei weitere Gruppen aus Gästen. In allen Gruppen wurden die vorgestellten Themen zum Meilensteins F1 MIV „Vorrangnetz“, „Szenarien Innenstadt“ und „Parkraumkonzept“ diskutiert. Frau Schönfelder bat die Teilnehmenden darum, alle (Verständnis-)Fragen und Hinweise einzubringen. Darüber hinaus wurden die folgenden Leitfragen diskutiert.

Themen „Vorrangnetz“ und „Szenarien Innenstadt“:

- (1) Gibt es Netzbereiche in der Innenstadt, die aus Ihrer Sicht verkehrlich problematisch sind? (neben Neue Straße (Pfarrstraße)/Henke-straße). Und welches sind die Probleme?
- (2) Welche Chancen und welche Risiken sehen Sie, wenn Maßnahmen mit Wirkung im Bereich Henkestraße bzw. Neue Straße umgesetzt werden?

Thema „Parkraumkonzept“:

- (3) Wie bewerten Sie den Vorschlag zur vollständigen Kompensation der Stellplätze?
- (4) Sind die vorgesehenen Auffangparkplätze am Großraumparkplatz aus Ihrer Sicht ausreichend oder halten Sie auch weitere Standorte für erforderlich?

Die Forumsmitglieder gaben zudem über Pinnwände ein erstes Meinungsbild ab zum weiteren Vorgehen zum Meilenstein F1.

Die Ergebnisse der Kleingruppenarbeiten wurden von Sprecherinnen und Sprechern der Gruppen präsentiert. Die Gutachter zum Rad- und Fußverkehr fassten zudem die Hinweise zusammen, die

unter TOP 2 schriftlich abgegeben worden waren.

Herr Weber würdigte das eingeholte Meinungsbild der Forumsmitglieder, die zum Thema Parkraumkonzept deutlich das Vorgehen im Maßnahmenpaket, wie es von den Gutachtern präsentiert worden war, befürworteten. Zum Thema „Szenarien in der Innenstadt“ war das Meinungsbild differenzierter. Einigkeit bestand aber auch dabei bei einem Punkt: „Nichts tun“ hielt keines der Mitglieder für die richtige Option.

Alle Ergebnisse sind in der Anlage zusammengefasst.

TOP 5 Verabschiedung / Ausblick

Zum Abschluss der Sitzung dankten Frau Schönfelder und Herr Weber allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 14. Forumssitzung. Die nächste Sitzung mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr findet statt am Dienstag, den 21.11.2017, um 17:00 im Rathaus.

Anlage 1 – Impressionen



Anlage 2 – Anwesenheitsliste

<i>Institution</i>	<i>Delegierter</i>
ADAC Nordbayern	-
ADFC	Herr Klaus Helgert
Altstadtforum	Herr Dr. Jürgen Tendel
ARGE der Elternbeiräte	Herr Volker Brase
Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund	-
BR Siemens AG	-
Bund Naturschutz	Herr Norbert Grasse
Bündnis Verkehr - VCD Ortsgruppe Erlangen	Herr Andreas Brock
Bündnis Verkehr - Bürger für die Goethestr.	Frau Dr. Birgit Marenbach
Bündnis Verkehr – BI Schwabachtal	Frau Esther Schuck
DGB	Herr Wolfgang Niclas
DHB – Netzwerk Haushalt	-
ESTW	Frau Nancy Güzel
Friedrich-Alexander-Universität	Herr Norbert Gärtner
GP Friedrich-Alexander-Universität	Entschuldigt
Gleichstellungsstelle	-
Handwerkskammer - Mittelfranken	Frau Dr. Kristina Zehmer
IHK	Herr Patrick Siegler
Jugendparlament Erlangen	-
Handelsverband Bayern	-
PR Universitätsklinikum Erlangen	Herr Konrad Gubo
Regierung von Mittelfranken	Herr Klaus Keppeler
Schulverwaltungsamt	Entschuldigt
Seniorenbeirat	Herr Hans Höscheler / Herr Herbert Blank
Siemens AG	-
Sozialbeirat	-
Studierendenvertretung Universität Erlangen-Nürnberg	-

Stadtjugendring	Herr Sand
Universitätsklinikum Erlangen	Entschuldigt
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)	-
Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter	Entschuldigt
<i>Fraktionen</i>	<i>Delegierter</i>
CSU-Fraktion	Herr Jörg Volleth
Erlanger Linke	-
FDP-Fraktion	-
Grüne Liste-Fraktion	Herr Harald Bußmann
SPD- Fraktion	Frau Felizitas Traub-Eichhorn
ÖDP/FWG	-