

Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

Dokumentation der 15. Sitzung

Termin & Ort

Datum:	21. November 2017
Ort:	Ratssaal, Erlangen
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt	Seite	
TOP 1	Begrüßung und Einführung	2
TOP 2	Meilenstein F2, Rad- und Fußverkehr	3
TOP 3	Vertiefende Arbeit in Kleingruppen	6
TOP 4	Verabschiedung / Weiteres Vorgehen	7
Anlage 1	Impressionen	9
Anlage 2	Anwesenheitsliste	10
Anlage 3	Gruppenarbeit zum Meilenstein F2 Rad- und Fußverkehr (separates Dokument)	

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Herr Weber, Baureferent der Stadt Erlangen, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die anwesenden Gäste zur 15. VEP Forumssitzung im Ratssaal mit Schwerpunkt auf dem Meilenstein F2 Fuß- und Radverkehr. Er begrüßte zudem die Gutachter des Meilensteins F2, Herrn Alrutz und Frau Willhaus vom Büro PGV-Alrutz und Frau Krause vom Büro plan&rat und die Moderatorin der Veranstaltung, Frau Schönfelder vom Büro team ewen aus Darmstadt. In seiner Einführung betonte er die Wichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs für eine stadtverträgliche Mobilität. Aufgabe im Rahmen des VEPs sei es, alle Verkehrsteilnehmenden und –arten auf Augenhöhe zu behandeln. Herausforderung und Ziel für den Abschluss des VEPs Ende 2018 ist es, die erarbeiteten Konzepte und Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten unter dem übergeordneten Thema Mobilität zu einem Gesamtkonzept zusammenzuführen. Herr Grosch, Mitarbeiter der Abteilung Verkehrsplanung, berichtete kurz von der Bürgerinformationsveranstaltung zum MIV und Parkraumkonzept vom 13.11.2017 in der Heinrich-Lades-Halle. Nähere Informationen s. Dokumentation der Veranstaltung unter www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/buergerinformationen/

Frau Schönfelder erläuterte den weiteren Verlauf der Sitzung und die Zusammenarbeit im Forum.

Zum versendeten Protokoll der 14. Sitzung des VEP Forums und zur Agenda der aktuellen Sitzung gab es keine weiteren Änderungswünsche. Somit wurde das Protokoll angenommen. Frau Schönfelder wies daraufhin hin, dass seit der letzten Sitzung ein Vorschlag aus dem Forum zu weiterer Öffentlichkeitsbeteiligung im Meilenstein F1 MIV und F2 Teilbereich Radverkehr eingegangen sei. Der Vorschlag würde im Anschluss an die Präsentationen der Gutachter vorgestellt.

Frau Schönfelder berichtete anschließend, dass das in der vergangenen Forumssitzung vorgeschlagene Sommerinterview der Erlanger Nachrichten mit mehreren Forumsmitgliedern noch nicht zustande gekommen sei. Vorbereitend habe ein Kontakt mit den Erlanger Nachrichten stattgefunden, wobei das Interesse der Redaktion und der Interviewumfang noch geklärt werden müssten. In der Oktober-Ausgabe (S. 3) der Stadtzeitung „Rathausplatz 1“ sei hingegen ein Artikel zu den Aktivitäten des VEP Forums erschienen.

Zum inhaltlichen Einstieg bat Frau Schönfelder alle Teilnehmenden ins Foyer. Hier hatten die Forumsmitglieder und die Gäste die Möglichkeit, in interaktiven Aufstellungen ihre Bedürfnisse und Vorerfahrungen zum Fuß- und Radverkehr in Erlangen aufzuzeigen. Die Teilnehmenden ordneten sich zunächst auf die Frage: „Als was für einen Radfahrer-Typ würden Sie sich einstufen?“ zwischen den Polen „Für mich ist das schnelle Vorankommen besonders wichtig. Deshalb bevorzuge ich zügig befahrbare und direkte Verbindungen, auch wenn dort viele Autos fahren.“ und „Für mich ist es am Wichtigsten, dass ich mich sicher fühle. Deshalb bevorzuge ich möglichst vom Autoverkehr getrennte Radwege oder Straßen, wo nur wenig Autos fahren, auch wenn es etwas weiter als der kürzeste Weg ist.“ an. Es folgte die Frage: „Sehen Sie Ihre Bedürfnisse als Radfahrer heute bereits in Erlangen gut oder eher unzureichend berücksichtigt?“. Für einen ersten Überblick gab Frau Schönfelder den Teilnehmenden stichprobenartig die Gelegenheit, ihre Position näher zu erläutern.

TOP 2 Meilenstein F2, Rad- und Fußverkehr

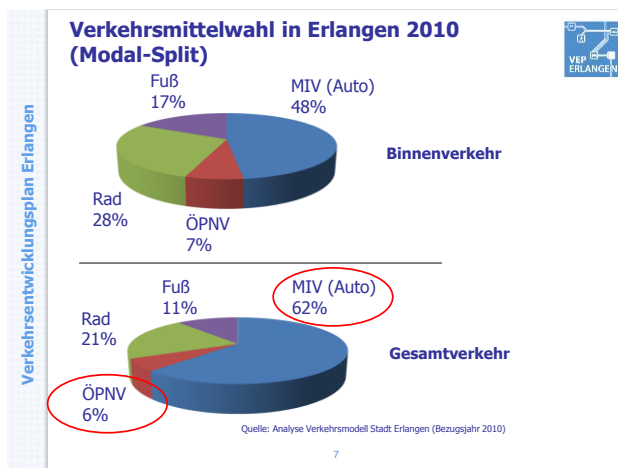
Zurück im Ratssaal gab Frau Krause vom Büro plan&rat anknüpfend an ihre Einführung in der vorangegangenen Sitzung einen Einblick in ihre gutachterliche Arbeit zum Fußverkehr im Meilenstein F2 (vgl. [Präsentation](#)). Frau Krause ging zunächst auf die Ziele der Fußverkehrsförderung und die Kriterien einer fußgängerfreundlichen Stadt ein. Sie beschrieb die Situation des Fußverkehrs in Erlangen und berichtete dann von den Ergebnissen ihrer Untersuchungen. Dabei ging sie auch auf das Meinungsbild aus der vorangegangenen Sitzung und aus den drei im Oktober und November 2017 durchgeführten Stadtpaziergängen (s. www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/stadtpaziergaenge/) ein. Zum Schluss stellte Frau Krause einen Vorschlag für eine Konzeption eines hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes in der Innenstadt vor.

Nach der Präsentation von Frau Krause leitete Frau Schönfelder eine Rückfragerunde ein. Die Forummitglieder äußerten die folgenden Hinweise und Verständnisfragen.

Zu den in der Präsentation verwendeten Zahlen:


Die in der Präsentation (Folie 10) verwendeten Zahlen zum Modal-Split in der Stadt Erlangen weichen von den Zahlen ab, die Herr Dr. Korda in den vergangenen Sitzungen gezeigt hat. Die Zahlen werden geprüft und ggf. korrigiert.

Nachtrag: Herr Dr. Korda hat in seiner Präsentation die Modal-Split Werte aus dem Verkehrsmodell (Bezugsjahr 2010) verwendet. Die Präsentation zum Fußverkehr beinhaltet die Werte der Fortschreibung der Basisdaten zur Verkehrsentwicklungsplanung (2005). Daraus ergeben sich die Abweichungen, die sich auch auf unterschiedliche Erhebungsmethoden zurückführen lassen. Die Modal-Split-Zahlen aus dem Verkehrsmodell sind synthetisch erzeugt, wohingegen die Zahlen aus der Fortschreibung der Basisdaten in 2005 aus einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Erlangen stammen.



Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

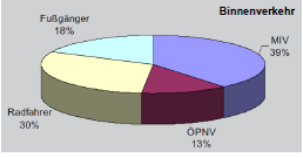
Fußverkehr



Wo steht Erlangen?

Kompakte Stadtstruktur

- Gute Voraussetzungen für Wege zu Fuß und mit dem Rad.
- Der Fußverkehrsanteil ist in Erlangen mit 17 % (Binnenverkehr) gering. Städte mit vergleichbarer Größe haben Anteile von etwa 25 – 30 %.



Binnenverkehr

Modus	Anteil
Fußgänger	18%
Radfahrer	30%
OPNV	13%
MIV	39%



Gesamtverkehr

Modus	Anteil
Fußgänger	9%
Radfahrer	15%
OPNV	14%
MIV	62%

Die in der Präsentation (Folie 11) verwendeten Vergleichszahlen zum Fußverkehr in Deutschland sind veraltet. Wieso sind keine aktuellen Zahlen genutzt worden?

Das ist die aktuellste vergleichende Darstellung, auf die Frau Krause Zugriff hatte. Entsprechend der Trends der vergangenen Jahre nimmt der Fußverkehr bundesweit ab, während der Radverkehr zunimmt.

Zur Darstellung der Netzkonzeption:

Die der Netzkonzeption zugrundeliegende Ausweisung des Universitätsareals sollte korrigiert werden (z.B. Universitätsstraße: ein Universitätsgebäude neben dem anderen). Außerdem sollte zur besseren Nachvollziehbarkeit der Netzkonzeption eine andere Signatur für die Hauptachsen im Fußverkehr verwendet werden (Beschäftigte, Studierende Universität, Besuchende des Universitätsklinikums, etc.).

Auf der Karte der Netzkonzeption fehlen ein Kindergarten und ein Hort.

Die Fußgängerzonen sind in der Darstellung der Netzkonzeption nicht korrekt ausgewiesen (z.B. Altstadt Kirchenplatz). Die Darstellung wird angepasst.

Zur Methodik der Netzkonzeption:

Wie weit ist bei der Auswahl der Hauptrouten die Umgebungsqualität beachtet worden?

Als vorrangiges Kriterium wurde bei der Netzkonzeption die Quelle-Ziel-Beziehungen (Verbindungsfunktion) zugrunde gelegt. Die Wegequalität wurde vorerst nicht beachtet. Jedoch werden für die Fußwege 1. Ordnung und 2. Ordnung Qualitätskriterien (z.B. Angaben zu erforderlichen Wegebreiten, Barrierefreiheit etc.) festgelegt, welche zukünftig erfüllt werden sollen. Für die Fußwege 1. Ordnung wird eine Mängelanalyse durchgeführt.

Die Wegequalität muss ggf. mit der Festlegung des Netzkonzeptes im zweiten Schritt angepasst werden (z.B. abgesenkte Bordsteine). Das Gutachten wird auf Maßnahmen zur Verbesserung der

Wegqualität eingehen.

Als Qualitätskriterien für Fußwege sollten die Qualität des Belags (gut sind Teer oder Betonpflaster ohne Fasern) und die Sicherheit am Abend (z.B. Beleuchtung) aufgenommen werden.

In der Netzkonzeption werden v.a. aktuell genutzte Fußwege berücksichtigt. Beim VEP handelt es sich jedoch um einen Plan für 2030. Das heißt, es sollten auch bekannte Planungen, wie z.B. der neue Siemenscampus und seine Zuwegung Richtung Innenstadt mitgedacht werden. Die Auswirkung des neuen Siemenscampus auf den Fußverkehr wird geprüft.

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten ist der Fußverkehr durch eine Besonderheit gekennzeichnet: Während der Verkehrsteilnahme ist Kommunikation in besonderem Umfang möglich – gehen bzw. stehen und gleichzeitig miteinander reden ist möglich. Eine entsprechende Aufenthaltsqualität sollte demgemäß bei der Netzkonzeption mit bedacht werden.

In der Netzkonzeption sollten die Möglichkeiten mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden (z.B. ist die Entfernung vom Maximiliansplatz zur Hals-Nasen-Ohren-Klinik für Mobilitätseingeschränkte zu Fuß zu groß).

Nach der Rückfragerunde an Frau Krause zur Präsentation zum Fußverkehr folgte die Präsentation von Herrn Alrutz vom Büro PGV-Alrutz zum Radverkehr ([Präsentation](#)) Herr Alrutz ging zunächst auf die Arbeitsschritte bei der Erstellung des Gutachtens zum Radverkehr und auf den aktuellen Arbeitsstand ein. Basierend auf den gutachterlichen Untersuchungsergebnissen stellte er die Situation des Radverkehrs in Erlangen dar, wobei er eine Übersicht über Stärken und Schwächen gab. Er fasste das Meinungsbild zum Radverkehr aus der vorangegangenen Forumssitzung zusammen. Daraufhin stellte Herr Alrutz den Entwurf des Radverkehrsnetzes vor. Neben einem Vorschlag für ein Radverkehrsnetz in der Innenstadt und in der Gesamtstadt gab Herr Alrutz einen Überblick über mögliche Standards für den Radverkehr in Erlangen.

Im Anschluss an die Präsentation von Herrn Alrutz hatten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, sich mit Rückfragen und Hinweisen an Herrn Alrutz zu wenden.

Beziehen sich die Zahlen zum Modal Split der Ein-/Binnenpendler (vgl. Präsentation, Folie 5) ausschließlich auf die Universitätsbelegschaft und die Studierenden der FAU?

Die Zahlen beziehen sich nicht ausschließlich auf die Universität, sondern auf die Gesamtheit der Ein-/Binnenpendler in Erlangen. Es handelt sich um eine Mitarbeiterbefragung zur Pendelmobilität in Erlangen bei den acht größten Arbeitgebern aus dem Jahr 2015.

Ist der Hovenring in Eindhoven / Niederlande (vgl. Präsentation, Folie 24) erhöht gebaut?

Der Hovenring ist erhöht über einer Kreuzung für den MIV gebaut. Aufgrund von Verbesserungen der Leistungsfähigkeiten für den Autoverkehr und entsprechender Fördermöglichkeiten in Holland entsprachen die Kosten für den planfreien Ausbau denen eines plangleichen Ausbaus für die Kommune.

Wieso gibt es in der bisherigen Radverkehrsnetzkonzeption kaum Vorschläge für eine duale Netzführung?

Um die Routenverläufe im Sinne des Dualen Netzes an weiteren Stellen einzubringen, bedarf es Hinweise von den Forummitgliedern und anderen ortskundigen Personen. Die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes sind aber bereits so konzipiert, dass wichtige Verkehrsbeziehungen für den Radverkehr über Nebenstraßen bzw. vom Kfz-Verkehr wenig belastete Straßen erreichbar sind.

Inwiefern wird in der Begutachtung die Zunahme von E-Bikes berücksichtigt? Benötigen E-Bikes andere Verkehrswege als Fahrräder ohne Elektroantrieb?

Die Zunahme der E-Bikes wird im Gutachten berücksichtigt. E-Bikes, genauer Pedelecs, die rechtlich den Fahrrädern gleichgestellt sind, werden ab einer Geschwindigkeit über 25 Stundenkilometer gedrosselt. Diese Geschwindigkeit entspricht den üblichen Anforderungen an Radverkehrsanlagen, da oft auch mit „normalen“ Fahrrädern diese Geschwindigkeiten gefahren werden. Für Radfahrende, die zügig voran kommen wollen (z. B. mit Pedelecs) sind Radschnellwegverbindungen und eine sichere Fahrbahnführung von besonderer Relevanz.

TOP 3 Vertiefende Arbeit in Kleingruppen

Die Netzkonzeptionen der Gutachter zum Rad- und Fußverkehr wurden in Kleingruppen diskutiert. Drei Gruppen setzten sich aus Forummitgliedern zusammen und eine Gruppe aus Gästen. Frau Schönfelder bat die Teilnehmenden darum, alle (Verständnis-)Fragen und Hinweise einzubringen.

Die Forummitglieder bearbeiteten im Rotationsverfahren sowohl das Fußverkehrsnetz Innenstadt und das Radverkehrsnetz Gesamtstadt wie auch die Überschneidungen der Fuß- und Radverkehrsnetzkonzeptionen in der Innenstadt. Die Diskussionen in den Kleingruppen folgten jeweils den folgenden Leitfragen.

Zum „Fußverkehrsnetz (Innenstadt)“:

- (1) Ist die Netzkonzeption aus Ihrer Sicht plausibel? Haben Sie Änderungsvorschläge?
- (2) Gibt es im Fußverkehrsnetz in der Innenstadt Bereiche, die aus Ihrer Sicht problematisch sind?
Was sind die Probleme und wo treten sie auf?
- (3) Wo halten Sie sich gerne auf?

Zum „Radverkehrsnetz (Gesamtstadt)“:

- (4) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Gliederung des Radverkehrsnetzes?
- (5) Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Struktur des Netzes?

Zum „Fuß- und Radverkehrsnetz in der Innenstadt (Überschneidungen der Haupttrouten)“:

- (6) Gibt es Bereiche im Netz, in denen es aus Ihrer Sicht zu Problemen/Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommen könnte? Und welches sind die Probleme?
- (7) Wie kann diesen Konflikten begegnet werden?

Parallel diskutierten die Gäste ebenfalls die Überschneidungen des Fuß- und Radverkehrs in der Innenstadt. Darüber hinaus entwickelten die Gäste erste Ideen für eine Kampagne für gegenseitige Rücksichtnahme.

Die folgenden Leitfragen dienten hier der Orientierung:

- (8) Wie bewerten Sie die Idee einer Kampagne für gegenseitige Rücksichtnahme in der Fußgängerzone Erlangens?
- (9) Was wären aus Ihrer Sicht die Zielgruppen und Kernbotschaften einer derartigen Kampagne?
- (10) Haben Sie Ideen für einen Slogan?

Die Ergebnisse der Kleingruppenarbeiten wurden von der jeweiligen Gruppenmoderation präsentiert. Frau Krause fasste die Ergebnisse zum Fußverkehrsnetz zusammen, Herr Alrutz zum Radverkehrsnetz und Frau Willhaus zu den Überschneidungen von Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt. Das Gutachterteam dankte den Teilnehmenden für die Vielzahl an örtlichen Hinweisen, die sie für die weitere gutachterliche Arbeit nutzen können. Frau Schönfelder berichtete aus der Diskussion in der Gäste-Gruppe, aus der erste Hinweise für eine Rücksichtnahmekampagne hervorgingen (z.B. Fokus auf neue Mitbürgerinnen und Mitbürger, zu Semesterbeginn Studierende im ersten Semester und Fahrschulen). Die Ergebnisse der Kleingruppenarbeit sind in der Anlage zusammengefasst.

TOP 4 Verabschiedung / Weiteres Vorgehen

Zum Abschluss konnten die Mitglieder des VEP Forums ihre Einschätzungen zur Anregung eines Mitglieds vorbringen. Dieser hatte vorgeschlagen, zum Meilenstein F1 MIV mehr Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen als bisher geplant ist. Die Beteiligung zum Thema ÖPNV (öffentliche Workshops, Internetforum, Postkartenaktion) sei sehr erfolgreich gewesen und habe zu wichtigen Anregungen und guter Resonanz in Erlangen geführt. Mehr Beteiligung könnte eine Möglichkeit sein, die bisher stark auseinandergehenden Meinungen zum MIV zu bündeln und gegebenenfalls konsensfähige Lösungen zu finden. Zudem könnten zusätzlich zum VEP-Forum (abnehmende Präsenz von Mitgliedern) Impulse aufgegriffen werden. Die Meinungen der Mitglieder zu dem Vorschlag zur Notwendigkeit weiterer Öffentlichkeitsbeteiligungsmaßnahmen gingen auseinander: Vorgeschlagen wurde einerseits ein Konzept zur Öffentlichkeitsbeteiligung für den MIV und Radverkehr analog dem Vorgehen bei der Beteiligung zum ÖPNV. Hier könnten die zehn meist genannten Maßnahmen zur Entwicklung des MIV und Radverkehrs aufgelistet werden und die Öffentlichkeit befragt werden, an welchen Stellen diese Maßnahmen in der Stadt umgesetzt werden sollten. Andererseits wurde angemerkt, dass weitere Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung gut überdacht werden sollten. Eine Stadt habe verschiedene Funktionen zu erfüllen (z.B. Gesundheitsleistungen, Wohnen, ...), denen auch die Verkehrsplanung gerecht werden muss. Grundsätzlich bedürfe es nun einer integrierten Herangehensweise. Zudem sei es beim Thema Autoverkehr häufig schwierig, die Autofahrer zu Beteiligungsverfahren zu mobilisieren (Pendler) – hier

müssten Nutzen und Aufwand abgewogen werden.

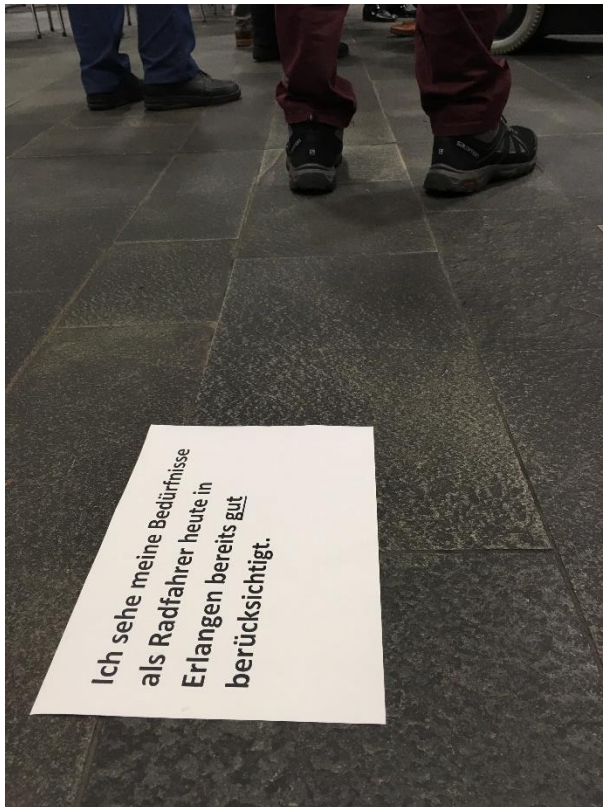
Frau Schönfelder wies daraufhin, dass weitere Vorschläge zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Meilenstein F1 MIV auch im Nachgang zur Sitzung per Email eingebracht werden können. Die Stadt sagte zu, die Anregung zu prüfen.

Auf die Rückfrage, warum es bereits einen Abschlussbericht zum ÖPNV gäbe, erwiderte Herr Grosch, dass der Abschlussbericht auf die fällige Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2016-2021 bezogen sei. Er rief in Erinnerung, dass sich der Verkehrsentwicklungsplan hingegen auf das Jahr 2030 beziehe. Anpassungen des ÖPNV-Konzepts im Rahmen der Bearbeitung des Meilensteins F (z.B. Prüfung einer Innenstadtlinie) seien noch möglich.

Stellvertretend für Herrn Weber fasste Herr Grosch die Sitzung zusammen. Die Stadt nehme aus der Sitzung den Auftrag mit, dass ein integrierter Ansatz verfolgt werden sollte. Auch über weitere partizipative Prozesse (z.B. zur Neuen Straße) in einer integrierten Herangehensweise würde die Stadt nachdenken. Grundsätzlich habe jedoch der beschlossene partizipative Prozess im VEP Forum Priorität.

Zum Abschluss der Sitzung dankten Frau Schönfelder und Herr Grosch allen Teilnehmenden der 15. Forumssitzung. Der Termin der nächsten Forumssitzung würde den Forumsteilnehmenden zeitnah mitgeteilt.

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	Entschuldigt
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, Herr Frank Riegler
DHB – Netzwerk Haushalt	-
ESTW	Entschuldigt
Friedrich-Alexander-Universität	Entschuldigt
GP Friedrich-Alexander-Universität	Frau Renate Kopp-Juhnke
Gleichstellungsstelle	-
Handwerkskammer - Mittelfranken	Frau Dr. Kristina Zehmer
IHK	Herr Patrick Siegler
Jugendparlament Erlangen	-
Handelsverband Bayern	Herr Christian Bier
PR Universitätsklinikum Erlangen	Herr Michael Ehrenforth
Regierung von Mittelfranken	-
Schulverwaltungsamt	-
Seniorenbeirat	Entschuldigt
Siemens AG	-
Sozialbeirat	Herr Bernd Schnackig
Studierendenvertretung Universität Erlangen-Nürnberg	-

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