

Dokumentation der Bürgerinformationsveranstaltung

„Unterwegs in der Innenstadt – Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs“

Termin & Ort

Datum: 26. Juni 2018

Ort: Katharinensaal, Kreuz & Quer, Haus der Kirche Erlangen

Zeit: 18.00 – 20.00 Uhr

Moderation und Dokumentation: team ewen, Darmstadt



Inhalt	Seite
Begrüßung	3
Einführung	3
Parkraumkonzept	4
Entlastung der Innenstadt - Planfälle	6
Verabschiedung	6
Impressionen	10

Begrüßung

Der Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, Dr. Florian Janik, begrüßt die über 150 Teilnehmenden, darunter auch viele Stadtratsmitglieder, zur öffentlichen Veranstaltung „Unterwegs in der Innenstadt – Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs“. Er betonte, in der heutigen Veranstaltung werde das Ergebnis eines langen und komplexen Prozesses vorgestellt. Dass das aus seiner Sicht bestmögliche Ergebnis präsentiert werden könne, liege an dem großen Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger, des VEP Forums sowie der Stadtverwaltung. Allen Akteuren gelte sein persönlicher Dank.

Um die verkehrliche Situation in der Innenstadt zu verbessern, seien verschiedene Optionen (sogenannte Planfälle) geprüft worden mit den Zielen, zur Entlastung der Innenstadt beizutragen, die Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin zu gewährleisten (oder zu verbessern) und keine anderen bestehenden Straßen übermäßig neu zu belasten. Dazu stellt Dr. Janik klar, dass es keine perfekte Lösung gäbe, die nur Vorteile bringt. Es müssten Kompromisse gefunden werden. Bei dem nun vorliegenden Vorschlag würden die Vorteile die Nachteile überwiegen.

Im Bereich der Mobilität gäbe es viele Aspekte, die man nicht immer ganz sicher voraussagen kann. Umso wichtiger sei es, den Mut zu haben, eine Idee umzusetzen. Gleichzeitig gelte es zu beobachten, ob die gewünschten Effekte eintreten und sich die Verkehrssituation in der Innenstadt verbessern wird. Wenn nicht, müsse gegengesteuert werden.

Einführung

Josef Weber (Bau- und Planungsreferent der Stadt Erlangen) stellt in seinen einführenden Worten klar, dass das Thema der heutigen Veranstaltung Teil des gesamten Verkehrsentwicklungsplans (VEP) in Erlangen sei. Der VEP besteht neben dem Baustein MIV (Motorisierter Individualverkehr) ebenso aus Bausteinen zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, dem ruhenden Verkehr und dem Wirtschaftsverkehr. Eng begleitet wird die Erstellung des VEP durch das „Forum VEP“, welches sich aus verschiedenen Akteursgruppen der Stadtgesellschaft zusammensetzt. Weitere Informationen zum Forum VEP sind online zu finden: <http://www.vep-erlangen.de/begleitung/forum-vep/>

Nach der Bestandsaufnahme und der Auswertung der IST Situation, der Berücksichtigung von Prognosen und weiteren Rahmenbedingungen würden Ziele und strategische Ansätze für die verschiedenen Bausteine entwickelt, so Weber. Ebenso gelte es, den auch mit der Politik abgestimmten Zielekorridor des VEP zu berücksichtigen (vgl.

https://ratsinfo.erlangen.de/to0050.php?__ktonr=5016071). Parallel dazu müssten bestehende Konflikte (bspw. enge Straßenräume, hohe Dichte verkehrlicher Nutzung) und auch Grenzwertüberschreitungen von NO₂ (Stickstoff) (Bereich Achse Pfarrstraße - Neue-Straße - Hindenburgstraße, Henkestraße West) behoben werden. Auch dazu solle die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr beitragen.

Die Moderatorin der Veranstaltung, Frau Schönfelder vom Büro team ewen aus Darmstadt, stellt den Ablauf des Abends vor. Frau Schertel (Stadt Erlangen, Mitarbeiterin der Abteilung Verkehrsplanung) wird das Parkraumkonzept für die Innenstadt und anschließend Herr Dr. Korda (Stadt Erlangen, Leiter

der Abteilung Verkehrsplanung) die Planfälle zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr vorstellen. Im Anschluss an die Veranstaltung besteht die Möglichkeit, im Foyer mit den Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung an Stellwänden ins Gespräch zu kommen.

Parkraumkonzept

Frau Schertel stellt die Planungen zum Parkraumkonzept in der Innenstadt vor. Das neue Konzept soll den vorhandenen Parkraum optimal ausnutzen, die verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigen (z.B. Anwohner, Kunden der Innenstadt, Patienten des Uniklinikums), Parksuchverkehr insgesamt reduzieren, den Straßenraum attraktiver machen und ebenso die Verkehrssicherheit erhöhen (z. B. das Parken auf Gehwegen reduzieren). Um diese Ziele zu erreichen, seien verschiedene Maßnahmen für den ruhenden Verkehr vorgesehen, die aber als Gesamtpaket zu sehen sind.

Es sollen Lieferverkehrszonen eingerichtet werden, um den fließenden Verkehr, aber auch die Fußgänger und Radfahrer weniger durch Liefervorgänge zu beeinträchtigen. Hierbei ist auch der Sicherheitsaspekt von großer Bedeutung. Durch diese eigenen neu einzurichtenden Zonen für Lieferfahrzeuge soll das Halten auf der Fahrbahn reduziert und gleichzeitig eine generelle Reduzierung von Fahrten bzw. der Fahrstrecken angestrebt werden. Aktuell wird ein Konzept für die Goethestraße ausgearbeitet, welches noch diesen Sommer in den politischen Gremien vorgestellt und beraten werden soll (vgl.

https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?__kvonr=2131321&voselect=2113966). Weiter sieht das Parkraumkonzept vor, dass das Aufparken (Parken von Autos auf dem Gehweg) unterbunden werden soll. D.h. das angeordnete Parken auf ausgewählten Gehwegen soll verboten werden, um dort die starke Beeinträchtigung des Fußverkehrs zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Betrachtet man die Bereiche, bei denen die verbleibende Gehwegbreite weniger als die für die Gewährleistung der Barrierefreiheit mindestens erforderlichen 1,80 m beträgt, sind ca. 350 Stellplätze betroffen. Diese Parkmöglichkeiten werden nicht ersatzlos entfallen, sondern sollen zeitgleich durch neugeschaffene Parkplätze (z.B. im Bereich des Großparkplatzes) kompensiert werden.

Durch sogenannte Parkplatzergänzungen sollen im Randbereich der Innenstadt Parkplätze mit Anschluss an den ÖPNV geschaffen werden. Wichtige Ziele sollen fußläufig erreichbar sein. Parallel soll der Großparkplatz optimiert werden. Anschließend soll ein Konzept zur „Bürgerbeteiligung zur Gestaltung des Großparkplatzes“ erarbeitet werden.

Durch eine ergänzende Busverbindung sollen die Erreichbarkeitsdefizite der nördlichen und östlichen Innenstadt verbessert werden. Diese neue Innenstadtverbindung soll zwischen dem Großparkplatz, den Unikliniken und den restlichen Zielen der Innenstadt verkehren. Hier ist eine Kombination von Park- und Busticket denkbar, um P&R attraktiv zu machen. Die genaue Linienführung (wie sieht die bauliche Machbarkeit an kritischen Knotenpunkten aus?), wie auch die betrieblichen Anforderungen und weitere wirtschaftliche Auswirkungen müssen noch geprüft werden, so Frau Schertel.

Die Tarifzonen für das Parken in der Innenstadt sollen verändert werden. So ist aktuell die räumliche Differenzierung unklar, und zwischen den einzelnen Zonen ist die tarifliche Differenzierung zu gering. Gleichzeitig sind vorhandene Parkhäuser teilweise teurer als Stellplätze im öffentlichen Raum. Diese Defizite sollen durch eine bessere Differenzierung der Parkregelungen mit Berücksichtigung der

Nutzergruppen behoben werden. Insgesamt soll die vorhandene Beschilderung ausgedünnt und durch Zonenbeschilderung ersetzt werden. Vgl. Präsentationsfolien Frau Schertel ([Parkraumkonzept Innenstadt](#)).

Rückfragen / Hinweise

Es darf der Anlieger-Parkverkehr nicht vergessen werden. Warum ist es für Anwohner so billig? Diese Preise sollten erhöht werden.

Die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt sind eine wichtige Nutzergruppe für die Attraktivität der Innenstadt, deren Belange beachtet werden müssen. Sinnvoll ist es, wenn man beispielsweise Parkplätze doppelt nutzen kann: Tagsüber Kunden der Geschäfte, abends Anwohner. Generell gelten für Anwohner die gleichen Parkgebühren wie für alle anderen Nutzergruppen. In weiten Teilen der Innenstadt haben Bewohner jedoch die Möglichkeit, auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen ihr KFZ mit einem gültigen Bewohnerparkausweis abzustellen. Hier fallen dann keine Parkgebühren an, sondern lediglich eine Verwaltungsgebühr bei der Ausstellung des Ausweises. Diese Gebühr entspricht in Erlangen bereits dem gesetzlich vorgegebenen Höchstsatz.

Der Lieferverkehr sollte eingeschränkt werden. Wird die Überwachung des Lieferverkehrs verstärkt?

Die Überwachung muss verstärkt werden. Auch um sicherzustellen, dass die neu geschaffenen Lieferzonen auch wirklich für Lieferfahrzeuge freigehalten werden.

Wird berücksichtigt, dass die heutigen Autos deutlich breiter sind als früher? In der Langen Zeile können Autos auf beiden Straßenseiten parken. Früher war ein durchkommen trotzdem gut möglich. Heutzutage wird es teilweise sehr eng.

Ja, das wird berücksichtigt. Auch die Richtlinie, welche die Stellplatzbreiten festlegt, ist angepasst worden. Alleine durch Umsetzung der neuen Richtlinie fallen Parkplätze weg, da auf gleicher Fläche nicht mehr so viele Stellplätze eingerichtet werden können.

Wenn die Parkplätze in der Innenstadt reduziert werden, erhöht das nicht den Park-Such-Verkehr?

Zukünftig soll es so sein, dass Autofahrerin und Autofahrer schneller als bisher erkennen können, wo sie einen Parkplatz finden und diesen direkt ansteuern. Somit sollen sie gar nicht erst in die Innenstadt fahren und dort nach einem freien Parkplatz suchen müssen.

Es gibt in der Innenstadt auch noch kostenfreie Parkplätze (Parken mit Parkscheibe). Fallen diese Plätze weg?

Ja, die kostenfreien Parkplätze in der Innenstadt werden entfallen.

Kann man sich in der Parkhausfrage im Osten der Stadt mit der Firma Siemens zusammentun, um ggf. abends und am Wochenende die Plätze des Firmen-Parkhauses für die Öffentlichkeit freizugeben?

Eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen muss man verhandeln. Grundsätzlich ist die Idee der mehrfachen Nutzung der Stellplätze sinnvoll und anzustreben.

Entlastung der Innenstadt - Planfälle

Herr Dr. Korda stellt die Ergebnisse der Untersuchung der verschiedenen Planfälle zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr vor. Neben dem Prognosebezugsfall wurden zwölf weitere Planfälle untersucht und untereinander abgewogen. Die Anzahl der Planfälle ergibt sich aus (bereits in der Bürgerinformationsveranstaltung im November 2017 vorgestellten) Planfällen zur Entlastung der Innenstadt, aus Arbeitsaufträgen aus dem Stadtrat, Bürgervorschlägen und durch die Kombination verschiedener Maßnahmen. Die Ziele aller Planfälle lägen darin, die Innenstadt deutlich zu entlasten, dabei die Erreichbarkeit aller innerstädtischen Ziele weiterhin zu erhalten, die nördliche Achse (Essenbacher Straße / Spardorfer Straße) nicht wesentlich stärker zu belasten als bisher und den Verkehr auf Straßen zu bündeln, die höhere Verkehrsmengen aufnehmen können (z.B. Werner-von-Siemens-Straße). Die Planfälle wurden im Hinblick auf „Verkehrliche Wirksamkeit“, „Städtebauliche Wirksamkeit“, „Einfluss auf Umweltqualität“ und „Realisierungsfähigkeit“ untersucht und in einer Matrix vergleichend dargestellt. Vgl. Präsentationsfolien Herr Dr. Korda (Ergebnis Bewertungsmatrix).

Letztendlich wird vonseiten der Verwaltung der „Planfall 8b“ (Einbahnstraßenregelung in Teilen der Neuen Straße mit Anpassung der Geschwindigkeiten) für die zeitnahe Umsetzung empfohlen. Dies sei auch vom Forum VEP so bestätigt worden. Die Erreichbarkeit des Universitäts-Klinikums müsse für Notfälle / Rettungswagen weiterhin gewährleistet sein, so Dr. Korda. Hierfür werde man eine Lösung finden. Ebenfalls soll der Bus die Einbahnstraße von beiden Seiten durchfahren können. Die Detailplanung wird in den nächsten Monaten erfolgen.

Insgesamt ist ein Stufenkonzept zur Umsetzung vorgesehen, so dass die Auswirkungen beobachtet werden und ggf. Reaktionen erfolgen können. In einem zweiten Schritt wäre eine Ausweitung des Einbahnstraßensystems inkl. Spardorfer Straße möglich (Planfall 8). Darauf aufbauend wäre eine Weiterentwicklung zu Planfall 9 oder 10 vorstellbar (Sperrung der Güterhallenunterführung oder der Güterhallenstraße vor den Arcaden für den MIV). Hier sei jedoch der politische Entscheidungsprozess und die gesellschaftliche Akzeptanz abzuwarten, so Dr. Korda. Ebenso müsse die tatsächliche verkehrliche Entwicklung und vor allem die weitere Planung zur StUB abgewartet werden.

Rückfragen / Hinweise

Der Vorschlag sieht eine Einbahnstraßenregelung in Teilen der Neuen Straße vor. Gilt das dann auch für den Radverkehr?

Die Einbahnstraßenregelung soll nur für den Kfz-Verkehr gelten. Bus und Rad soll weiterhin in beide Richtungen die Straße nutzen können. Auch Rettungswagen und weitere Notfälle (auch Fahrten mit Privatfahrzeugen) sollen die Einbahnstraße in beide Richtungen zum Klinikum erreichen. Hierzu zählt auch die Notaufnahme der Kopfklinik. Details dazu werden noch geplant.

Kann die Neue Straße zur Radverkehrsachse umgestaltet werden? Dadurch würde die Attraktivität der Altstadt weiter steigen.

Die Stadt geht auch durch die jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen von einer Steigerung der Attraktivität der Neuen Straße für Radfahrer aus. Ebenso soll sich die Situation für den Einzelhandel bessern. Hierzu soll vor allem die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Straße beitragen.

Diese Sonderfälle werden aber in der Detailplanung mitberücksichtigt und Lösungen entwickelt.

Kann man die Hauptstraße komplett zur Fußgängerzone umgestalten?

Nein, das ist nicht möglich, da auch Busse diese Straße nutzen müssen.

Die Geschwindigkeit auf der Henkestraße soll verringert werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass das viel bringt, weil der Verkehr dort jetzt schon sehr langsam fließt. Und wenn nur wenig Verkehr vorhanden ist, bringt eine Temporeduzierung eher wenig.

Es geht bei der Umgestaltung der Henkestraße nicht nur darum, ein Verkehrsschild aufzustellen, und die Höchstgeschwindigkeit weiter zu begrenzen. Insgesamt soll die Verkehrssituation so gestaltet sein, dass es für den Durchgangsverkehr unattraktiv ist, durch die Henkestraße zu fahren. Im Rahmen der geplanten Nutzungsänderungen im Umfeld des Langemarckplatzes und der neuen Achse der Wissenschaft in Nord-Süd-Richtung kann hier eine Win-Win-Situation entstehen.

Wie geht die Verwaltung mit Einwendungen der Anlieger um? Es besteht Sorge bezüglich der Erreichbarkeit des Klinikums, für Rettungswagen und auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wenn die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung umgesetzt werden soll, wird es auch weiterhin eine enge Abstimmung auf der Fachebene geben. Es ist zudem noch nicht abschließend festgelegt, wo genau die Einbahnstraße beginnen soll. Vertreter des Rettungsdienstes sprechen sich klar für eine Entlastung der Innenstadt aus, um diese in Notfällen besser durchqueren zu können bzw. die Klinik besser zu erreichen.

Wird die Altstadt durch die Maßnahmen abgehängt?

Die Altstadt muss und wird für alle, die dort wohnen, weiterhin erreichbar sein. Auch ist der Theaterparkplatz für die Anwohnerinnen und Anwohner wichtig. Außerdem soll durch die geplanten Kurzzeitregelungen für Parker die Situation für den Einzelhandel verbessert werden. Langzeitparker sollen aber auf dem Großparkplatz gebündelt werden.

Wie wird auf die veränderte Verkehrssituation während der Erlanger Bergkirchweih reagiert?

In diesem Zeitraum kann beispielsweise die Einbahnstraßenregelung außer Kraft gesetzt werden, um die Spardorfer Straße in dem Zeitraum zu entlasten. Noch ist hierzu kein fertiges Konzept erarbeitet, diese Sondersituation wird aber auf jeden Fall berücksichtigt.

Wenn man aus dem Osten der Stadt kommt, dann soll man erst in den Westen fahren, um den Großparkplatz zu erreichen, um dann wieder mit dem Bus in Richtung Osten, also die Stadt zu gelangen? Das erscheint nicht sinnvoll.

Das Problem ist, dass im östlichen Bereich der Stadt keine Flächen für ein Parkhaus zur Verfügung stehen. Ansonsten wäre es natürlich besser, dort zu parken und von dort in die Innenstadt zu

gelangen. Ggf. kann ein Park&Ride Parkplatz außerhalb von Erlangen geschaffen werden. Hier sind Maßnahmen wie Parkticket = Busticket sinnvoll. Grundsätzlich gilt es, die Hemmschwelle für das Kaufen eines ÖPNV-Tickets zu senken.

Wenn Güterhallenstraße / Henkestraße für den Verkehr gesperrt würden, führt das nicht zu größeren Verkehrsproblemen im Bereich der Arcaden, besonders am Wochenende?

Ziel ist es, dass die Autos im Parkhaus gebündelt werden können. Besonders durch die heutige Verkehrssituation entstehen erhebliche Stausituationen und der Verkehr wird insgesamt behindert. Durch eine Entlastung der Henkestraße kann auch die direkte Zufahrt ins Parkhaus verbessert werden. Die Sperrung der Güterhallenstraße ist aktuell ohnehin nicht Bestandteil der konkreten Planungen.

Ist der geplante Bau der StUB mit in die Verkehrsberechnungen eingeflossen?

Ja, eine mögliche StUB ist mit in die Berechnungen eingeflossen. Sowohl eine Realisierung der StUB, als auch die Situation, wenn die StUB nicht gebaut wird. Die Stadt Erlangen steht in enger Abstimmung mit dem Zweckverband der StUB.

Ist die Kosbacher Brücke in das Verkehrskonzept miteinbezogen worden?

Die Freigabe der Kosbacher Brücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde als ein Planfall mit dem Verkehrsmodell berechnet. Es werden dadurch jedoch keine Entlastungseffekte für die Innenstadt, die ja im Fokus der hier vorgestellten Planungen steht, erzielt, sondern es zeigen sich vielmehr unerwünschte Verlagerungseffekt vom Umweltverbund (ÖPNV/Rad) zum MIV. Die Kosbacher Brücke wird zwar die Regnitzbrücken entlasten, in der Innenstadt (z.B. auf der Neuen Straße) würden die Verkehrsbelastung aber nur in sehr geringem Maße sinken. Die Kosbacher Brücke ist daher nicht Teil des vorgeschlagenen Konzeptes.

Warum wurde keine Tunnellösung geprüft?

Eine Tunnellösung wurde modelliert, dieser hätte unter der Innenstadt aber nur einen geringen Nutzen. Die Menschen wollen in die Innenstadt, weil dort die gewünschten Ziele liegen. Das Ziel, die Innenstadt zu entlasten, ist daher mit einem Tunnel nicht gegeben. Außerdem ist die Planung / der Bau sehr teuer, die dauerhaften Betriebskosten sind sehr hoch und die Umsetzung wäre nur sehr langfristig denkbar. Die Realisierungschancen wären somit äußerst gering. Die Tunnellösung wurde daher bei den Varianten nicht weiter verfolgt. Die vorgeschlagene Lösung wird auch deshalb empfohlen, weil die Chancen zur kurz- bis mittelfristigen Umsetzung am größten sind.

Wer sind die Delegierten, die im VEP Forum mitarbeiten?

Es sind viele verschiedene Akteure aus der Stadtgesellschaft dabei, u. a. Vertreter der Universität, der IHK, aus dem Universitätsklinikum, etc. Der Teilnehmerkreis wurde vom Stadtrat beschlossen und die Fraktionen sind als zuhörende Gäste mit dabei. Der gesamte Prozess des VEP wurde im Forum präsentiert, diskutiert und die Rückmeldungen berücksichtigt.

Verabschiedung

Dr. Janik dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement bei Fragen und Hinweisen. Mit dem nun gefundenen Vorschlag sei man der Lösung eines 20 Jahre alten Problems ein ganzes Stück nähergekommen. Er wisse, dass es vor allem bei verkehrlichen Maßnahmen häufig Skepsis und Widerstand gebe. Gleichzeitig vertraue er den Ergebnissen der Gutachter, der Stadtverwaltung und letztendlich dem Rechenmodell, welches die Zu- und Abnahmen der Verkehrsmengen auf den verschiedenen Straßen abbildet. Dadurch sei klar, dass es durch die Einbahnstraßenregelung zu keiner unerträglichen Belastung an einer anderen Stelle der Stadt kommt. Gleichzeitig folge die Stadt aber auch nicht „blind“ dem Verkehrsmodell: Weiterhin werde es den Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern geben, auch das vorgeschlagene stufenweise Vorgehen erlaube korrigierende Eingriffe und situationsgerechtes Handeln.

Impressionen

