



Liebe Leserinnen und Leser,

in den letzten Wochen und Monaten erreichten uns mehrere Anfragen mit folgenden Hintergründen: „Wo finde ich Informationen zum aktuellen Planungsstand des VEP?“, „Was ist aus meinen Anregungen geworden?“, „Welche Themenschwerpunkte werden momentan behandelt?“ und „Wann findet das nächste VEP-Forum statt?“.

In der Tat ist seit der letzten Sitzung des Forums VEP am 25. April schon einige Zeit vergangen. In der Zwischenzeit hat sich viel getan. Der Ihnen vorliegende Newsletter soll einen Überblick verschaffen, welche Themen seit der letzten Sitzung vertieft bearbeitet wurden und über den aktuellen Planungsstand informieren.

Hierbei werden folgende Themen behandelt:

- Fuß- & Radverkehr
- Fahrradstraßen
- Mobilpunkte
- Elektromobilität / Ladesäulen
- Zählergebnisse der Verkehrszählung
- Nachhaltige Stadtlogistik
- Lieferzonen
- Verkehrskonzept Innenstadt
- ÖPNV
- weitere öffentliche Beteiligung

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen
das VEP-Team

Impressum:

Herausgeber: Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Gebbertstraße 1, 91052 Erlangen

Die Inhalte unterliegen den Bestimmungen des deutschen Urheberrechts.

Fuß- & Radverkehr

Bei der Erstellung des Radwegenetzes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind zwischenzeitlich wichtige Schritte erfolgt. Nach umfangreicher Beteiligung im Rahmen der Sitzungen des Forums VEP und Anmerkungen von externen Beteiligten wurde dem städtischen Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss in dessen Sitzung am 16. Oktober 2018 das Plannetz für den Radverkehr zum Beschluss vorgelegt. Es handelt sich hierbei um ein Zielnetz mit dem Jahr 2030 als Realisierungshorizont. Das Netz wurde einstimmig beschlossen und bildet fortan die Grundlage für den Ausbau des Radwegenetzes mit Anpassungen der bestehenden, nicht richtlinienkonformen Radwege und dem Bau von neuen Radwegen als Lückenschlüsse. Nähere Informationen zur Vorgehensweise bei der Herleitung des Plannetzes mit den einzelnen Hierarchieebenen können dem Erlanger [Ratsinformationssystem](#) entnommen werden.

Im nächsten Schritt werden die Standards für Radverkehrsanlagen in Erlangen definiert. Außerdem werden konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation erarbeitet. Diese sollen gemeinsam mit den Qualitätsstandards für die Radverkehrsanlagen Anfang 2019 dem UVPA zum Beschluss vorgelegt werden.



Uwe Mühlhäusser

Der Fußverkehr spielt besonders auf Stadtteilebene eine wichtige Rolle. Neben der Sicherung einer Basismobilität und damit einer selbständigen Teilhabe am urbanen Leben tragen Fußgängerinnen und Fußgänger auch wesentlich zur Belebung öffentlicher Räume bei. Dabei steht nicht nur das schnelle Vorankommen von A nach B im Mittelpunkt, sondern auch das Begegnen und die Kommunikation im öffentlichen Raum.

Der Fußverkehr wurde in der Öffentlichkeit und Planung jedoch bisher kaum wahrgenommen und es besteht noch großes Verbesserungspotential. Als Grundlage für eine systematische Förderung des Fußverkehrs wurden von der Arbeitsgemeinschaft PGV Alrutz (Radverkehr) und plan & rat (Fußverkehr) in intensiver Abstimmung mit der Öffentlichkeit, dem Forum VEP sowie der Verwaltung Fußverkehrsnetze für die Innenstadt und den Stadtteil Tennenlohe erarbeitet sowie Qualitätsstandards für die Netzelemente definiert.

Die vorliegenden Plannetze für den Fußverkehr sowie die Qualitätsstandards bilden die Grundlage und Zielvorgabe für eine systematische Fußverkehrsförderung und Fußverkehrsnetzplanung für den Umsetzungszeitraum des VEPs bis 2030.

Das Fußverkehrsnetz und die Qualitätsstandards wurden im [UVPA am 13.11.2018](#) beschlossen. Mit erfolgtem Beschluss werden anhand dieser Planungsgrundlagen Mängel und Lücken im Wegenetz erfasst und ein Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger entwickelt. Zudem sollen die Qualitätsstandards für den Fußverkehr zukünftig Anwendung bei Um- und Neubauten finden.

Fußverkehr stärken – auch auf Bundesebene tut sich etwas.

Das Umweltbundesamt hat auf dem 2. Deutschen Fußverkehrskongress vom 11-12. Oktober das Papier [„Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“](#) vorgestellt. Auch der Fuss e.V. hat Empfehlungen für Fußverkehrsstrategien im Handlungsleitfaden [„Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“](#) veröffentlicht.

Ziel ist es, mit einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie den Stellenwert des Fußverkehrs zu erhöhen und in Strategien und Planungen von Bund, Ländern und Kommunen stärker zu berücksichtigen.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein wichtiger Bestandteil im Plannetz des VEP für den Radverkehr. In Erlangen gibt es bereits acht Fahrradstraßen, die vom Radverkehr stark befahren werden. Bislang sind diese Fahrradstraßen noch nicht einheitlich gestaltet. Mit dem Ziel, ein Fahrradstraßenbewusstsein zu etablieren, wird zur Zeit von dem Gutachterbüro PGV Alrutz ein Leitfaden ausgearbeitet, der einheitliche Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen beinhaltet. Darin sollen unter anderem Fragestellungen zur Führung des Radverkehrs an Kreuzungen, zur Ausbildung von Straßenquerschnitten mit zugehörigen Fahrbahnrandmarkierungen sowie den Einsatz von Fahrradstraßenpiktogrammen behandelt werden. Ebenso wird der Umgang mit dem Ruhenden (motorisierten) Verkehr in dem Gutachten behandelt werden. Das Gutachten soll im Dezember vorliegen und anschließend dem UVPA zum Beschluss vorgelegt werden.

Mobilpunkte

Um eine multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern, sollen im Stadtgebiet Erlangen Mobilitätsstationen nach dem Bremer Vorbild der sog. Mobilpunkte im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden (vgl. www.mobilpunkt-bremen.de).

Dieses Konzept sieht die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und Verkehrsarten vor. Die Grundausstattung umfasst einen Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug, die Nähe zu einer ÖPNV-Haltestelle sowie zu Fahrradabstellanlagen. Zudem sollen die Stationen auch zu Fuß gut erreicht werden können. Je nach Standort kann die Ausstattung um zusätzliche Angebote erweitert werden (z.B. Fahrradverleihsystem, Lastenräder, Taxi etc.). Des Weiteren ist vorgesehen, dass die Stationen zukünftig mit E-CarSharing-Fahrzeugen und Lademöglichkeiten erweitert werden. Zur besseren Erkennbarkeit werden die Stationen mit einer Stele mit der Wortmarke „mobilpunkt“ gekennzeichnet. Auch die Stadt Nürnberg betreibt seit 2016

Mobilpunkte entsprechend dem Bremer Konzept. Aufgrund der engen Pendlerverflechtungen auf der Städteachse soll das Design als einheitliches Konzept auch in Erlangen verwendet werden.

Die Fahrzeuge an den Stationen werden vom CarSharing Verein Erlangen bereitgestellt, der bereits seit 2011 stationsgebundenes Carsharing in Erlangen anbietet. Der erste Mobilpunkt wird 2018 in der Bismarckstraße in Betrieb gehen. Im kommenden Jahr sollen zwei bis drei weitere Mobilpunkte folgen.

Weiterführende Informationen sind im [Ratsinformationssystem](#) der Stadt Erlangen zu finden.



Stadt Erlangen

Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass das stationsgebundene Carsharing zur Reduzierung des Pkw-Besitzes und damit zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums beitragen kann. In Bremen haben aktuelle Nutzerumfragen ergeben, dass dort ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 16 Fahrzeuge in Privatbesitz ersetzt.

Mobilpunkt in Nürnberg (Standort Kaulbachplatz / Schweppermannstraße)

Elektromobilität / Ladesäulen

Ausbau öffentlicher Ladesäulen zur Förderung der Elektromobilität

Zur Förderung der Elektromobilität wird die Stadt Erlangen in Zusammenarbeit mit den Erlanger Stadtwerken Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum einrichten. Für die Jahre 2018/2019 sind zunächst acht Ladesäulen geplant. Basierend auf der Auslastung dieser Stationen sowie der Entwicklung des Bestandes an Elektrofahrzeugen soll ein weiterer schrittweiser Ausbau erfolgen.

Das VEP-Gutachten empfiehlt, den Schwerpunkt für die Bereitstellung von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf die Innenstadt (z.B. Großparkplatz, Theaterparkplatz) sowie auf dicht besiedelte Gebiete mit wesentlichem Geschosswohnungsbau zu legen, in denen die Anwohner keine Möglichkeit haben, vorhandene Elektrofahrzeuge privat zu laden.

Wenn möglich, sollte die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Parkieranlagen, idealerweise an Verknüpfungspunkten im Rahmen sogenannter Mobilitätsstationen bzw. -punkten, angestrebt werden (s. o.).

Der VEP-Schlussbericht zur Elektromobilität des Gutachterteams SSP Consult und Gevas sowie der Beschluss zum Ausbau der Ladesäulen kann im [Ratsinformationssystem](#) der Stadt Erlangen heruntergeladen werden.

Zählergebnisse der Verkehrszählung

Der bundesweite Trend steigender Pendlerströme ist auch in Erlangen zu beobachten. Die Summe der Ein- und Auspendler hat gemäß den Daten der Bundesagentur für Arbeit im Jahr 2017 einen neuen Höchststand erreicht.

Die wachsenden Pendlerströme wirken sich erheblich auf die Verkehrsentwicklung sowohl im Innenstadtbereich als auch über die Stadtgrenze aus. Die seit über 30 Jahren regelmäßig im gesamten Stadtgebiet und jährlich an den stadtgrenzüberschreitenden Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (sog. Außenkordon) durchgeführten Verkehrszählungen ermöglichen eine Analyse des Verkehrsaufkommens.

Auch dieses Jahr wurden am 18. Juli an 25 Knotenpunkten des Erlanger Straßennetzes die Verkehrsmengen erfasst. Nähere Informationen sind im [Ratsinformationssystem](#) zu finden. Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Verkehrsmenge die die Erlanger Stadtgrenze überschreitet auf einem konstant hohen Niveau befindet.

Nachhaltige Stadtlogistik

Im Rahmen des VEP wurde auch der Wirtschaftsverkehr analysiert. Übergeordnetes Ziel ist es, die vom Wirtschaftsverkehr ausgehenden negativen Auswirkungen gering zu halten und dabei gleichzeitig die Erreichbarkeit der städtischen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte zu gewährleisten. Eines der größten Probleme ist das Halten und Parken von Kurier-Express-Paket-Dienstleistern (KEP) in der zweiten Reihe. Besonders stark davon betroffen ist beispielsweise die Goethestraße. Ziel ist es, die Anzahl von Lieferfahrzeugen in der Innenstadt zu reduzieren und dadurch die Konkurrenz mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr sowie dem ÖPNV um die Flächen im öffentlichen Raum zu reduzieren. Außerdem soll neben der Emissionsminderung durch Luftschadstoffe auch die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer bei den neuen logistischen Prozessen gewährleistet sein.

Für Erlangen wird ein [Pilotprojekt zur Nachhaltigen Stadtlogistik](#) durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept verfolgt. Dieses Konzept wurde bereits erfolgreich auf dem Gebiet der Stadt Nürnberg angewendet. Unter dem Mikro-Depot-Konzept versteht man die Einrichtung von Mikro-Depots in Form von Anhängern, Containern oder geeigneten Immobilien in den Zustellbezirken von KEP-Diensten, in denen Pakete zwischengelagert werden können. Die Abholung und Zustellung erfolgt mit Lastenfahrrädern oder fußläufig mit Transporthilfen effizient und emissionsfrei.

In Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Nürnberg und dem KEP-Unternehmen DPD sind die Planungen zur Umsetzung des Pilotprojektes bereits weit fortgeschritten. Die wissenschaftliche Datenauswertung hat gezeigt, dass das Mikro-Depot-Konzept in Erlangen wirtschaftlich rentabel ist. Geplanter Maßnahmenbeginn ist im zweiten Quartal 2019.

Lieferzonen

Im Rahmen der Erarbeitung des Meilensteins F1 des Verkehrsentwicklungsplanes wurde u. a. die Problematik des widerrechtlichen Haltens von Lieferfahrzeugen am Fahrbahnrand bzw. auf Geh- und Radwegen untersucht. Ein Umstand, der insbesondere in der Innenstadt

ganztägig in größerem Umfang zu beobachten ist. Signifikante Behinderungen des fließenden Verkehrs und eine damit verbundene Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sind die negativen Folgen daraus.

Eine wesentliche Ursache für das widerrechtliche Abstellen von Lieferfahrzeugen am Fahrbahnrand ist das Fehlen von Zonen, die dem Lieferverkehr zur Anlieferung von Waren vorbehalten sind. Aus diesem Anlass wurde in der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes das Konzept der Lieferverkehrszonen ausgearbeitet. Grundlage hierfür ist das erfolgreich praktizierte Beispiel der „Blauen Zone“ in München, in der dem Lieferverkehr mit zeitlicher Befristung Bereiche zum Be- und Entladen, aber nicht zum Parken, zur Verfügung gestellt werden.

In der Goethestraße ist das widerrechtliche Halten von Lieferfahrzeugen auf der Fahrbahn in Bereichen mit absolutem Haltverbot besonders ausgeprägt. Aufgrund der wichtigen Bedeutung der Goethestraße für den Busverkehr in Verbindung mit fehlenden Ausweichmöglichkeiten ist die Behinderung des fließenden Verkehrs (insbesondere des Bus- und Radverkehrs) dort besonders gravierend. Häufig ist zu beobachten, dass durch ein widerrechtlich abgestelltes (Liefer-)Fahrzeug der Begegnungsverkehr zweier Busse derart behindert wird, dass es zu mehrminütigen Verzögerungen mit entsprechenden Fahrzeitverlusten der Busse kommt. Darüber hinaus werden auch im Einsatz befindliche Rettungsfahrzeuge massiv beeinträchtigt. In Abstimmung mit den Gutachtern für den Meilenstein F des VEP sowie den beteiligten Fachdienststellen und der Polizei wurde demnach vereinbart, in der Goethestraße als erster Straße in Erlangen Lieferverkehrszonen einzurichten.



Nach Vor-Ort-Besichtigung wurden zunächst zwei Bereiche für diese Lieferverkehrszonen festgelegt. Einer davon befindet sich auf der Ostseite der Goethestraße unmittelbar südlich der Inneren Brucker Straße, ein weiterer unmittelbar nördlich des Bahnhofplatzes. Ein Beschluss für die Einrichtung der Lieferverkehrszonen in der Goethestraße ist bereits erfolgt und kann im Erlanger [Ratsinformationssystem](#) eingesehen werden.

Verkehrskonzept Innenstadt

Die im Forum VEP bereits vorgestellten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Erlanger Innenstadt wurden weiter analysiert und abgestimmt. Die Einbringung einer Beschlussvorlage in die zuständigen Stadtratsgremien ist in Kürze vorgesehen. Die Inhalte des Verkehrskonzeptes mit den zugehörigen Planfällen können auf der [Homepage](#) des Verkehrsentwicklungsplanes eingesehen werden.

ÖPNV

Mit den Linienanpassungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sind bereits erste Maßnahmen zur schrittweisen Umsetzung der Netzkonzeption im Rahmen des VEP erfolgt. Ein weiterer Umsetzungsschritt wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erreicht. Die Stadtbuslinie 280 fährt nun von Büchenbach über die Stadtgrenze hinaus zum Endhalt Busbahnhof Buckenhof/Spardorf und bindet hierbei wichtige Aufkommensschwerpunkte an. Der Linienvverlauf führt über das Südgelände der Universität, das Forschungszentrum und den Siemens-Campus sowie das Schulzentrum West. Insbesondere für Pendler aus dem Osten bedeutet der angepasste Linienvverlauf eine deutliche Verbesserung, da mit dieser neuen Verbindung ein Umstieg in der Innenstadt nun entfällt.

Weiterhin wird im Dezember 2018 im Rahmen des Fahrplanwechsels der Linienvverlauf der VAG-Linie 20 gemäß dem Nahverkehrsplan angepasst. Die Linie 20 wird nun über die Nikolaus-Fiebiger-Straße und die Allee am Röthelheimpark geführt. Hierdurch ergibt sich eine direkte Busverbindung von den Arcaden und von Nürnberg in den Röthelheimpark, während die Sebaldussiedlung weiterhin richtlinienkonform von der Linie 293, inzwischen auch mit Gelenkbussen, erschlossen wird.

Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs werden von der Verwaltung und den ESTW diverse Modernisierungsmaßnahmen verfolgt, die sowohl die Haltestelleninfrastruktur als auch das ÖPNV-Beschleunigungssystem betreffen. Die ESTW haben hierzu Förderanträge im Rahmen des Förderprogrammes „Saubere Luft“ gestellt. Gegenstand der Anträge ist u. a. die Anschaffung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI-Anzeiger) und die Förderung des Aufbaus eines eigenen rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL). Detaillierte Informationen der Maßnahmen können der UVPA-Vorlage im [Ratsinformationssystem](#) entnommen werden.

Beteiligungen und weiteres Vorgehen

Radtour im Erlanger Stadtgebiet mit PGV-Alrutz

Am 14. Juni 2018 veranstaltete die Verwaltung eine [Radtour durch das Erlanger Stadtgebiet](#). Den Mitgliedern des Forums VEP wurden von unseren Gutachtern von [PGV-Alrutz GbR](#) ausgewählte Knackpunkte auf städtischen Hauptradrouten sowie Best-Practice-Beispiele im Stadtgebiet vorgestellt.



PGV-Alrutz

Die zahlreich erschienenen Forums-Mitglieder haben mit ihren Anregungen und Vorschlägen zu den Themen Radwegenetz und Fahrradparken die weiteren Planungen der Gutachter wesentlich unterstützt. Die Vorschläge und Anregungen von den Teilnehmern haben Eingang in das mittlerweile vom Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossene [Plannetz](#) für den Radverkehr gefunden.

Befahrung der Radschnellwegtrasse Erlangen - Herzogenaurach

Kürzlich hat der Umwelt-, Verkehrs und Planungsausschuss (UVPA) das weitere Vorgehen bei der Planung der Radschnellwege von und nach Erlangen beschlossen. Darin enthalten sind auch die [Trassenvarianten der Radschnellwege nach Nürnberg, Fürth und Herzogenaurach](#). Diese wurden ebenfalls bereits vom Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen und decken sich mit dem Plannetz für den Radverkehr aus dem VEP.

Um die Ziele und Planungsgrundlagen für Radschnellwege in Erlangen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern näher zu besprechen, erfolgte am Donnerstag, den 20. September 2018 eine Befahrung der [möglichen Radschnellwegetrassen Erlangen - Herzogenaurach](#).



Stadt Erlangen



Die zahlreichen Teilnehmer versammelten sich bei bestem Wetter am Wöhrmühlsteg, um von dort aus über die [Nordtrasse](#) nach Herzogenaurach zu radeln. An mehreren Standorten erläuterten Baureferent Josef Weber und Martin Grosch von der Verkehrsplanung der Stadt Erlangen die Besonderheiten von Radschnellwegen und deren Trassierung in Erlangen.

[Der Bayerische Rundfunk war live bei der Befahrung der Radschnellwege dabei](#) und interviewte vor dem Herzogenauracher Rathaus Bürgermeister Dr. Hacker, Baureferent Weber und den Kreisvorsitzenden des ADFC Erlangen Herrn Weberbeck zu den Vorteilen und Chancen der geplanten Radschnellwege. Anschließend führte die Befahrung über die [Südtrasse](#) entlang der stillgelegten Aurachtalbahn zurück nach Erlangen.

Mit der Befahrung der Radschnellwege sollten den Teilnehmern die möglichen Trassen näher gebracht und die Besonderheiten von Radschnellwegen aufgezeigt werden. Insgesamt war es eine sehr gelungene Veranstaltung mit vielen positiven Rückmeldungen zur weiteren Planung.

Bürgerinfo „Fußverkehrskonzept Tennenlohe“



Verkehrsentwicklungsplan Erlangen
„Zu Fuß unterwegs in Tennenlohe“ –
Einladung zur
Bürgerinformationsveranstaltung 

Donnerstag, den 04. Oktober 2018
Beginn 19:00 Uhr

Ort: Mensa der Grundschule Tennenlohe
Enggleis 6, 91058 Erlangen
www.vep-erlangen.de

**Was soll sich für Fußgänger in Tennenlohe verbessern?
Fußverkehrskonzept für Tennenlohe**

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Situation für Fußgänger in Tennenlohe unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse und die Vorschläge für ein Handlungskonzept zur Verbesserung des Zu Fuß Gehens in Tennenlohe möchten wir Ihnen zusammen mit dem Büro plan & rat vorstellen und gemeinsam diskutieren.

Wir freuen uns auf rege Beteiligung!

Veranstalter:
Stadt Erlangen
Referat für Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

„Was soll sich für den Fußgänger in Tennenlohe verbessern?“ Mit dieser Fragestellung hat die Stadtverwaltung am 04. Oktober 2018 alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer Bürgerinformationsveranstaltung in der Grundschule Tennenlohe eingeladen.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde die Situation für Fußgänger in Tennenlohe unter die Lupe genommen. Das Planungsbüro plan&rat aus Braunschweig hat ein Fußwegenetz mit den wichtigsten Fußwegeverbindungen erstellt und diese Strecken auf Mängel hin untersucht (z.B. fehlende Barrierefreiheit, zu schmale Gehwege, Konflikte mit anderen Verkehrsarten etc.).

Basierend darauf wurde den zahlreichen Teilnehmern ein Handlungskonzept vorgestellt, welches Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger in Tennenlohe enthält. Die vielen guten Vorschläge zur Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur, die während der Diskussionsrunde geäußert wurden, werden in der weiteren Planung berücksichtigt und sollen so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Letzte Sitzung des Forums Verkehrsentwicklungsplan

Nachdem im Rahmen des Meilensteinplans für den Verkehrsentwicklungsplan alle Verkehrsarten behandelt wurden und die Plannetze gebildet sind, gilt es nun, die darin enthaltenen planerischen Ziele in einem Abschlussbericht zusammenzufassen. Dieser soll den Delegierten des Forums Verkehrsentwicklungsplan bei der abschließenden Sitzung, die im zweiten Quartal 2019 vorgesehen ist, übergeben und anschließend veröffentlicht werden.

Weitere Informationen stehen Ihnen unter www.vep-erlangen.de zur Verfügung