

# Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

## Dokumentation der 8. Sitzung

### am 23. September 2015

#### Termin & Ort

Datum:	23. September 2015
Ort:	Rathaus Erlangen, Ratssaal
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation :	team ewen, Darmstadt

#### Inhalt

	Seite
TOP 1 Begrüßung .....	2
TOP 2 Vorträge zu aktuellen Trends der Verkehrsentwicklung und Rolle des MIV in der Stadt- und Verkehrsplanung .....	2
TOP 3 Podiumsdiskussion .....	6
TOP 4 Meilenstein F im VEP .....	8
TOP 5 Abschluss .....	9
Anlage Anwesenheitsliste .....	10

## TOP 1 Begrüßung

Herr Weber, Baureferent der Stadt Erlangen, begrüßte die Mitglieder des VEP Forums sowie die zahlreich erschienenen Gäste zur achten Sitzung des Forums Verkehrsentwicklungsplan. Weiter begrüßte er die beiden Referenten der heutigen Sitzung - Professor em. Hermann Knoflacher sowie Professor em. Gerd-Axel Ahrens -, die Denkanstöße und Impulse aus der Wissenschaft zum Thema MIV (Motorisierter Individualverkehr) und Mobilität geben möchten.

Herr Weber wies auf die Möglichkeit hin, dass die Mitgliedsinstitutionen des VEP Forums zum neuen Meilenstein bei Bedarf neue Vertreter für das Forum benennen können. Wenn dies gewünscht sei, so Herr Weber, möge die Benennung innerhalb der nächsten Wochen erfolgen. Auch bei diesen Personen sei dann eine kontinuierliche und konstante Teilnahme an den Forums-Sitzungen erwünscht. Die Detailarbeiten und internen Abstimmungen zu den Meilensteinen „ÖPNV-Konzept“ und „Nahverkehrsplan“ laufen weiter. Informationen zum aktuellen Stand werden jeweils zu Beginn der weiteren Forumssitzungen gegeben.

Die Moderatorin Frau Schönfelder (team ewen) stellte sich ebenfalls kurz vor und erläuterte den weiteren Ablauf der Veranstaltung. Die Dokumentation der letzten Forumssitzung wurde ohne Änderungswünsche angenommen.

## TOP 2 Vorträge zu aktuellen Trends der Verkehrsentwicklung und Rolle des MIV in der Stadt- und Verkehrsplanung

### „MIV – fließender Verkehr und Abstellen der Autos“ - Vortrag Professor em. Hermann Knoflacher



Prof. Knoflacher war von 1975 bis 2008 Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Wien. Seine Lehrschwerpunkte waren Raum- und Stadtplanung sowie die Einflüsse von Mobilität. In seinem Vortrag sprach Prof. Knoflacher verschiedene Aspekte rund um die Stadtplanung, Verkehrsplanung und deren Auswirkungen auf die Mobilität an (Vortrag unter [http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user\\_upload/documents/Vortrag\\_Knoflacher\\_-\\_23.09.2015.pdf](http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user_upload/documents/Vortrag_Knoflacher_-_23.09.2015.pdf)).

Der Nutzen von Verkehrsinvestitionen wird vor allem durch Zeiteinsparungen in Folge von verkürzten Reisezeiten (durch eine höhere Geschwindigkeit) begründet. Laut Prof. Knoflacher greift diese Nutzen-Betrachtung aber zu kurz. Zumal sich die Reisezeiten nicht immer weiter verkürzt hätten. Es

seien zwar im historischen Vergleich die Fortbewegungsmittel immer schneller gleichzeitig aber auch die zu überwindenden Distanzen immer größer geworden. Daher nehme die absolute Reisezeit nicht ab. Weiter erläuterte Prof. Knoflacher, dass in Städten wie München oder Wien sechsmal so viel Fläche für das Auto vorhanden sei, als für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV zusammen. Die Bevorteilung und Ausrichtung der Umwelt auf das Auto falle den Menschen aber überhaupt nicht mehr auf. Auch für Stadtplaner sei eine Konzentration auf das Auto leicht, so Prof. Knoflacher, da z. B. Wohnort und Arbeitsplatz nicht mehr so nah aneinander liegen müssen. Verkehrsplanung sei daher nicht ohne Stadtplanung sinnvoll möglich.

Laut Prof. Knoflacher müssen die Widerstände für das Auto aufgebaut und gleichzeitig für den ÖPNV und für Radfahrer bzw. Fußgänger abgebaut werden, um eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl zu erreichen. Wenn der Parkplatz des Autos mindestens genauso weit weg sei, wie die nächste Haltestelle des ÖPNVs, dann können diese beiden Verkehrsträger schon besser miteinander konkurrieren. Aus diesem Grund seien die Parkplätze in der Stadt zu reduzieren. Diese Maßnahme führe unmittelbar dazu, dass weniger Autos in der Stadt unterwegs seien und mehr Menschen auf ÖPNV bzw. andere Verkehrsträger umsteigen. So habe diese Maßnahme auch in Wien für weniger Autos in der Stadt gesorgt, berichtete Prof. Knoflacher.

#### Rückfragen

*Wie lange dauert der Paradigmenwechsel, wenn solche Maßnahmen (Parkraummanagementmaßnahmen) eingeführt werden?*

Prof. Knoflacher: Sobald Parkplätze reduziert werden, lässt sich sehr schnell eine Veränderung feststellen. An der TU Wien seien auch die Parkplätze reduziert worden und es hat sich sofort ein Verkehrsverhaltenswandel eingestellt.

*Beziehen sich die Aussagen zum Umstieg auf den ÖPNV auf den städtischen Raum? Was macht man mit Regionen, die durch den ÖPNV schlecht erschlossen sind?*

Prof. Knoflacher: Die gezeigten Gesetzmäßigkeiten gelten überall dort wo Menschen sind. Natürlich ist ein solcher Wandel einfacher in der Stadt mit entsprechendem ÖPNV-Angebot. Aber auch in kleineren Städten kann diese Idee funktionieren. Man sollte auch nicht fundamentalistisch gegen das Auto vorgehen, sondern es sei auf die jeweilige Region spezifisch einzugehen.

*In einer älter werdenden Gesellschaft können viele Menschen nicht mehr weite Wege ohne Auto bewerkstelligen. Wie passt das mit dem Konzept der Verdrängung der Autos zusammen?*

Prof. Knoflacher: Hier ist es wichtig, dass auch älteren Mitmenschen Sozialräume in direkter Nachbarschaft angeboten werden, so dass nicht weite Wege zurückgelegt werden müssen. Ansonsten gilt der Blick auf die spezifische Situation: Ausnahmen sind denkbar, so wie auch z. B. Handwerkerbetriebe auf das Auto angewiesen sind und damit auch weiterhin in der Stadt aktiv sein müssen.

## „Wo etwas verkehrt steht entsteht Verkehr! Grundsätze einer gewandelten integrierten Verkehrsplanung“ - Professor em. Dr.-Ing. Gerd Axel Ahrens

Professor Dr.-Ing. Ahrens ist Bauingenieur und Verkehrsplaner und hatte bis Ende August 2015 den Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung an der Fakultät Verkehrswissenschaften an der Technischen Universität Dresden inne. Prof. Ahrens knüpfte in seinem Vortrag an Prof. Knoflachers Thesen an, indem auch er den Platzverbrauch der Autos in den Städten kritisch ansprach (Vortrag unter [http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user\\_upload/documents/Vortrag\\_Ahrens - 24.09.2015.pdf](http://www.vep-erlangen.de/fileadmin/user_upload/documents/Vortrag_Ahrens_-_24.09.2015.pdf)).



Weiter erklärte er, dass die Zahl der Wege/Ortsveränderungen seit vielen Jahren relativ konstant bei 3-3,5 Wegen pro Tag und pro Person in Deutschland liege. Auch die beanspruchte Zeit für Ortsveränderungen betrage seit Jahren konstant ca. 70-80 min pro Tag. Was sich dagegen verändert habe, seien die zurück gelegten Kilometer pro Tag. So sind 1991 von der städtischen Wohnbevölkerung in Deutschland noch durchschnittlich 20 km, 2003 bereits 29 km pro Tag zurückgelegt worden. Er betont, dass somit die werktägliche Mobilität gar nicht gestiegen sei, sondern nur der Aufwand dafür und dass mehr als 60% der Wege in einer Stadt unter 3 km lägen, somit in vielen Fällen auch günstiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten.

Seit 2003 nimmt auch in ostdeutschen Städten die Verkehrsleistung von Autos sogar leicht ab. In westdeutschen Städten war das bereits in den 90er Jahren zu beobachten. Dies sei durch strukturelle Veränderungen (geringere Arbeitsplatzdichte in Städten) aber auch durch einen Wertewandel bzgl. der Mobilität zu erklären. So gehe beispielsweise die Zahl der PKW-Käufe bei jungen Menschen zurück. Besonders deutlich sei dieser Wandel in Städten zu beobachten. Die PKW-Verfügbarkeit (Führerschein und PKW im Haushalt) steigt hingegen bei älteren Menschen.

Als konkrete Maßnahme schlug Prof. Ahrens u.a. eine Regelgeschwindigkeit in der Stadt von 30 km/h vor. Auf vorfahrtberechtigten Vorbehaltsstraßen können nach wie vor überwiegend mit 50 km/h gefahren werden. Aber auf den Nebenstraßen mit Rechts-vor-Links gelte automatisch auch ohne Schilder Tempo 30. Auf diese Weise würde die „Beweislast“ für die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Sinne der Verkehrssicherheit verändert. Vor allem müsse auf eine geeignete Gestaltung von Knotenpunkten mit guten Sichtbeziehungen und verträglichen Abbiegegeschwindigkeiten geachtet werden, da diese für die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrsnetzes primär verantwortlich seien.

Zum Abschluss verwies Prof. Ahrens als Beispiel für einen erfolgreich beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan auf Dresden. Dort wird der VEP für die Umsetzung des Szenarios mit weniger Autoverkehr und damit für flüssigere und sichere Verkehrsverhältnisse sorgen. Er wurde mit

intensiver Beteiligung, vor allem eines Runden Tisches, erarbeitet und er fand gute Akzeptanz bei den Entscheidungsträgern, den Medien und in der Öffentlichkeit.

### Rückfragen

*Ist ein Kreisverkehr nicht besser geeignet als Kreuzungen?*

Prof. Ahrens: Bei bis zu 30.000 Fahrzeugen am Tag ist ein kleiner einspuriger Kreisverkehr in der Regel die bessere Lösung. Bei höheren Verkehrsstärken wäre diese Lösung häufig überlastet. Theoretisch leistungsfähigere zwei- oder drei-spurige Kreisverkehre sind oft Unfallschwerpunkte. Ferner ist für jeden Einzelfall vor allem in Städten die Platzgestaltung zu beachten, die durch einen Kreisverkehr beeinträchtigt werden kann. Auch muss die erforderliche Fläche verfügbar sein.

*Ist es sinnvoll, bestehende Knotenpunkte umzubauen?*

Prof. Ahrens: Knotenpunkte sind Schlüsselstellen für den Verkehr. Der Verkehrsfluss sollte auf den vorfahrtberechtigten Verkehrsstraßen leistungsgerecht gebündelt werden. Für Verkehrsfluss, Leistungsfähigkeit und Sicherheit sind die Knoten von zentraler Bedeutung.

*Kann man die gezeigten Statistiken und Umfrageergebnisse direkt auf Erlangen übertragen?*

Prof. Ahrens: Es kann gut sein, dass Erlangen durch die starke Wirtschaft und den besonders vielen Einpendlern nicht direkt mit den Durchschnitts-Städten aus der SrV-Untersuchung (Mobilität in Städten) zu vergleichen ist. Es muss für konkrete Aussagen immer die jeweilige Stadt genau angeschaut werden. Weiter muss bei dem Vergleich von Statistiken die Methode der jeweiligen Erhebung beachtet werden (wurden z. B. Samstage und Sonntage miteinbezogen? In welcher Jahreszeit wurde erhoben? Wie wurden Verkehrsteilnehmer befragt?). All diese Faktoren bewirken Unterschiede bei den Ergebnissen.

Sammlungen von Internet Adressen zum Thema Mobilitätskonzepte / MIV-Konzepte (teilweise wurden die Beispiele von den Referenten genannt)

- Neue Mitte Ulm [https://www.ulm.de/ulm\\_neue\\_mitte.21575.3076,.htm](https://www.ulm.de/ulm_neue_mitte.21575.3076,.htm)
- Verkehrsberuhigte Bereiche Innenstadt Duisburg  
[https://www.duisburg.de/micro2/pbv/medien/bindata/KP\\_II\\_Platz\\_fuer\\_alle.pdf](https://www.duisburg.de/micro2/pbv/medien/bindata/KP_II_Platz_fuer_alle.pdf)
- Übersicht autofreie Wohngebiete <http://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen/wo-gibt-es-autofreie-wohngebiete>
  - o z.B. Vauban Freiburg <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/208744.html>
- Projekt der EU zu Push&Pull Maßnahmen im Parkraummanagement <http://push-pull-parking.eu/>
- Universität Kassel (Jobticket als Parkschein) [http://www.uni-kassel.de/intranet/fileadmin/groups/w\\_330000/MTB\\_Sys\\_7/dv\\_kartensystem\\_aenderung.pdf](http://www.uni-kassel.de/intranet/fileadmin/groups/w_330000/MTB_Sys_7/dv_kartensystem_aenderung.pdf)  
oder <http://www.uni-kassel.de/themen/effizient-mobil/startseite.html>
- Jobticket Uniklinikum Tübingen <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.jobticket-in-tuebingen->

[zum-sparpreis-ins-klinikum.4e812a62-31c0-4ca6-8904-b23a41aef021.html](http://www.zum-sparpreis-ins-klinikum.4e812a62-31c0-4ca6-8904-b23a41aef021.html)

- Parkraumbewirtschaftung Wien <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/>
- Hinweise der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) zu Verkehrsentwicklungsplänen: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/413765/>
- VEP Dresden  
[http://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/010\\_Verkehrsentwicklungsplan\\_2025.php](http://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplanung/010_Verkehrsentwicklungsplan_2025.php)

## TOP 3 Podiumsdiskussion „MIV und ganzheitliche Mobilitätskonzepte in Erlangen – ein Widerspruch?“

Auf dem Podium diskutierten Prof. Ahrens und Prof. Knoflacher gemeinsam mit Herrn Weber und Dr. Korda (Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung) sowie Frau Schönfelder zur Übertragbarkeit der vorgestellten Thesen und Maßnahmen auf die Erlanger Situation und die weiteren Planungen im Rahmen des VEP.

Herr Weber erklärte, viele der vorgestellten Grunderkenntnisse zur Mobilität (z. B. Wege pro Tag) würden auch in Erlangen gelten und seien für das Forum sehr interessant. Er sei offen dafür, konkrete Maßnahmen, wie sie in den Vorträgen vorgeschlagen wurden, aufzugreifen. Auf Nachfrage erklärte Herr Weber, dass sowohl Maßnahmen getroffen werden müssen um den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr zu stärken, was auch zu Nachteilen für den MIV führen kann. Trotzdem sei es auch wichtig alle Verkehrsteilnehmer im Auge zu behalten und sich nicht ausschließlich auf eine Gruppe zu fokussieren. Es sollen alle Verkehrsteilnehmer auf Augenhöhe miteinander agieren. Dr. Korda ergänzte, dass er die bisherigen Planungsschritte durch die Vorträge bestätigt sehe. Es sei nun der erste Schritt in die Abstimmung zu gehen, was die Hauptachsen des Verkehrs in Erlangen sein sollen. In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass Erlangen eine hohe Zahl an Parkplätzen pro Arbeitsplatz aufweist und dies eine besondere Herausforderung darstellt. Prof. Knoflacher ergänzte, dass ein Auto bis zu 25 qm Raum benötige und dieser dann für andere Nutzungsformen nicht mehr zur Verfügung stünde.

Bei den beiden Experten erkundigte sich Frau Schönfelder nach ihren Erfahrungen aus anderen Kommunen. Schließlich hätten viele Menschen gute Gründe, warum sie sich verhalten, wie sie sich verhalten – Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu erreichen sei daher oft nicht einfach und die Diskussionen zu angestrebten Veränderungen zumeist schwierig. Prof. Ahrens erklärte dazu, dass der Mensch ein „Gewohnheitstier“ sei und somit Veränderungen in der Regel schwer fallen. So seien die Menschen prinzipiell eher innovationsfeindlich und skeptisch: beispielsweise bei Fußgängerzonen wären sie zweimal dagegen: Einmal bei der Einrichtung und ein weiteres Mal, wenn diese möglicherweise wieder abgeschafft würde. Daher müssen Planer Überzeugungskraft und vor allem Geduld und langen Atem mitbringen, wenn so grundsätzliche Themen wie die Mobilität einer Stadt angegangen werden. In Dresden wurde es bei einigen Verkehrserzeugern geschafft, den Anteil des

Autoverkehrs zu senken und somit den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zu erhöhen. Damit sinkt auch die Anzahl der notwendigen Stellplätze und bei Neubauten könne mit entsprechenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements die Stellplatzpflicht entsprechend angepasst werden.

Prof. Knoflacher regte an, die Planung und Gestaltung des Siemens Campus als verkehrliches Vorbild zu nutzen. Siemens als Unternehmen, das vielfältige Produkte im Mobilitätsbereich verkaufe, könnte mit gutem Beispiel voran gehen, z.B. was das Parkraummanagement betrifft. Auch die Stadt könnte sich mit einem innovativen Projekt präsentieren.



Frau Schönfelder stellte zusammenfassend fest, dass für ganzheitliche Mobilitätskonzepte Bewusstsein geschaffen werden muss, dass gute Beispiele helfen und motivieren können, dass man einen langen Atem benötigt und vorhandene Chancen für „Leuchtturmprojekte“ ergreifen sollte.

#### Rückfragen / Anmerkungen:

*In manchen Unternehmen wird das kostenlose Parken als Bestandteil des Lohnes angesehen. Wenn dann Stellplätze reduziert werden, wird das wie eine Reduktion des Lohns empfunden. Was kann man da machen?*

Prof. Knoflacher: Es könnten Jahreskarten für den ÖPNV ausgegeben und darüber informiert werden. Außerdem kann eingerichtet werden, dass diejenigen, welche mit dem Auto kommen, etwas für einen Stellplatz bezahlen müssen.

Prof. Ahrens: Es stellt sich die Frage, wie man die ÖPNV- und MIV-Nutzer gleich behandeln kann. An der Universität Kassel darf z.B. nur mit dem Jobticket in der Windschutzscheibe geparkt werden. Deswegen haben viele Autopendler sich das Jobticket angeschafft und nutzen jetzt immer öfter auch den ÖPNV. Vor allem junge Menschen zeigen bereits ein anderes Mobilitätsverhalten und leben ohne ein eigenes Auto. Sie nutzen stattdessen mehr den ÖPNV und Car-Sharing-Möglichkeiten. Das sind neue Verhaltensweisen, die verkehrspolitisch durch Anreize zu fördern sind. Es ist zielführend, Maßnahmen zu ergreifen, so dass die Menschen auch ohne eigenes Auto mobil sind (Nutzen statt besitzen). Derartige Umstellungen würden nach und nach zu immer weniger Autoverkehr in unseren

Städten führen können.

*MIV-Reduktion ist kein Selbstzweck, sondern führt zu Verbesserung der Lebensqualität. Bewohner aus dem Umland haben an der Kfz-Reduktion in der Stadt vielleicht nicht so ein Interesse, weil sie den Nutzen nicht unmittelbar spüren. Gibt es da Anregungen?*

Prof. Knoflacher: Eine Motivation für Pendler aus dem Umland könnte die Verknüpfung mit Klimaschutz sein. Jede Maßnahme im Verkehrsbereich sollte auch auf Klimaziele und deren Konformität geprüft werden. Das letztendliche Ziel ist es, den Menschen neue Lebensqualität zu geben.

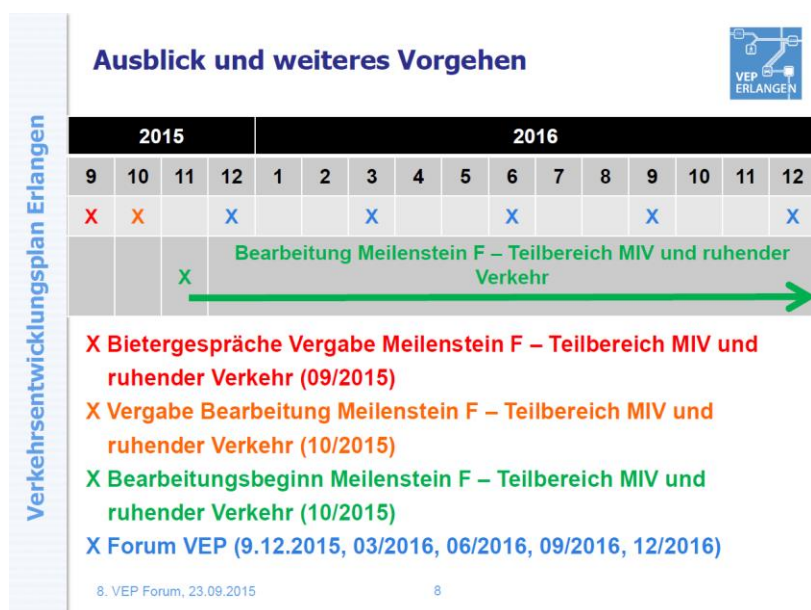
Prof. Ahrens: Wir sollten immer die gesamte Mobilität mit allen Verkehrsmitteln im Blick haben. Jeder kann sich inzwischen sehr gut über die günstigste Art von A nach B zu kommen informieren. „Das nenne ich gutes Mobilitätsmanagement, wenn z. B. Mitfahrgelegenheiten organisiert werden oder „bessere“ Parkplätze denjenigen zur Verfügung gestellt werden, die ein Auto mindestens zu zweit nutzen.“ Vernünftiges Verhalten muss sich lohnen und muss belohnt werden. Allein durch „Schulmeistern“ und Appellieren ist auf diesem Gebiet nichts zu erreichen.

Zum Abschluss der Podiumsdiskussion hielten Herr Weber und Dr. Korda fest, dass die Fragen rund um das Parkplatzangebot nicht nur Siemens betreffen, sondern auch andere Unternehmen/ große Arbeitgeber. Auch die Stadtverwaltung könnte mit gutem Beispiel voran gehen. Eine mögliche Änderung der Erlanger Stellplatzsatzung solle auch im Rahmen der Bearbeitung des Meilensteines F diskutiert werden.

## **TOP 4 Meilenstein F im VEP**

Herr Grosch (Abteilung Verkehrsplanung, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung) stellte den aktuellen Verfahrensstand zum Meilenstein F – Teilbereich MIV und ruhender Verkehr vor. Die Leistungsbeschreibung für den Meilenstein wurde bereits erstellt und nach Durchführung eines öffentlichen Teilnahmewettbewerbs an die interessierten Bieter zur Angebotsabgabe versendet.. Die Anmerkungen aus dem letzten Forum wurden in der Leistungsbeschreibung berücksichtigt. Aktuell laufen die Auswahlgespräche mit den Bietern, die Beauftragung ist für Mitte Oktober vorgesehen. Somit bleibe den neuen Gutachtern genügend Zeit, sich bis zur 9. Sitzung des VEP-Forems am 9.12.2015 in das Thema einzuarbeiten.





**Das 9. Forum VEP am 9.12.2015 findet dieses Mal von 17:00-20:00 Uhr im Palais Stutterheim, Marktplatz 1 statt.**

Die genauen Sitzungstermine für das Jahr 2016 werden so bald wie möglich bekannt gegeben.

## TOP 5 Abschluss

Frau Schönfelder fragte zum Abschluss die Teilnehmenden zu ihrem Eindruck aus der heutigen Sitzung:

- Sehr interessant, das Grundproblem liege bei den Parkplätzen, interessante Herangehensweise
- Es werden Widerstände bei der Umsetzung kommen
- Sehr interessant und den Entscheidern ist Mut zu wünschen
- Erlangen ist eine gute Stadt für so einen Prozess, gespannt auf die Diskussionen
- Probleme bei der Umland Anbindung könnten kommen
- Anregungen für Fahrgemeinschaften schaffen
- Schade, dass heute nicht alle Forums-Mitglieder dabei waren
- Interessant, wie weit die Forschung ist und wie weit Erlangen zurück hängt
- Unterlagen/Vorträge sind wichtig, um Informationen nachvollziehen zu können
- Man muss sich motivieren, dass man dabei bleibt und es gut wird, weil teilweise schon lange über die gleichen Themen beim MIV diskutiert wird.

Frau Schönfelder bedankte sich für die Statements und wünschte allen Beteiligten noch einen schönen Abend.

## Anlage - 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	Frau Jutta Winter
BR Siemens AG	Entschuldigt
Bund Naturschutz	Herr Norbert Grasse Herr Dr. Gerhard Steeger
Bündnis Verkehr - VCD Ortsgruppe Erlangen	Herr Andreas Brock
Bündnis Verkehr – Bürger für die Goethestraße	Frau Dr. Birgit Marenbach
Bündnis Verkehr – BI Schwabachtal	Frau Esther Schuck
DGB	Herr Frank Riegler
DHB – Netzwerk Haushalt	Frau Monika Tiedtke
ESTW	Frau Anja Schmitt
Friedrich-Alexander-Universität	-
GP Friedrich-Alexander-Universität	Entschuldigt
Gleichstellungsstelle	-
Handwerkskammer - Mittelfranken	Entschuldigt
IHK	-
Jugendparlament Erlangen	Herr Justus Schömann
Landesverband des Bayer. Einzelhandels	-
PR Universitätsklinikum Erlangen	Herr Konrad Gubo
Regierung von Mittelfranken	Herr Klaus Keppeler
Schulverwaltungsamt	-
Seniorenbeirat	Herr Hans Höscheler
Siemens AG	-

<b>Sozialbeirat</b>	<b>Herr Bernd Schnackig</b>
<b>Studierendenvertretung Universität Erlangen-Nürnberg</b>	<b>Herr Johannes Schilling</b>
<b>Stadtjugendring</b>	<b>Entschuldigt</b>
<b>Universitätsklinikum Erlangen</b>	<b>Entschuldigt</b>
<b>Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)</b>	<b>Herr Tilman Gänslar</b>
<b>Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter</b>	<b>Entschuldigt</b>
<b><i>Fraktionen</i></b>	<b><i>Delegierter</i></b>
<b>CSU-Fraktion</b>	-
<b>Erlanger Linke</b>	-
<b>FDP-Fraktion</b>	<b>Herr Dr. Jürgen Zeus</b>
<b>Grüne Liste-Fraktion</b>	<b>Herr Harald Bußmann</b>
<b>SPD- Fraktion</b>	<b>Entschuldigt</b>
<b>ÖDP/FWG</b>	-