

# Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

## Dokumentation der 11. Sitzung

### am 26. Juli 2016

#### Termin & Ort

Datum:	26. Juli 2016
Ort:	Ratssaal, Erlangen
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

Inhalt	Seite	
TOP 1	Begrüßung und Ablauf	2
TOP 2	Vorstellung Ergebnisse Parkraumerhebung	2
TOP 3	Maßnahmen des Parkraummanagements	8
TOP 4	Blick auf die Ergebnisse	9
TOP 5	Verabschiedung / Ausblick	10
Anlage 1	Anwesenheitsliste	12
Anlage 2	Zusammenfassung der Gruppenergebnisse (separates Dokument)	14
Anlage 3	Stellungnahme der Handwerkskammer zum Ruhenden Verkehr	15

## TOP 1 Begrüßung und Ablauf

Herr Dr. Korda, Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Erlangen, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die anwesenden Gäste zur 11. VEP Forumssitzung. Im Zuge der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans stelle das Parkraummanagement einen wichtigen Bestandteil des aktuellen Meilensteins dar und sei Schwerpunkt der heutigen Sitzung, so Herr Dr. Korda. Aufgrund des Unwetters sei einigen Forumsmitgliedern die Teilnahme leider nicht möglich, trotzdem hofft Herr Dr. Korda auch im kleineren Kreis auf eine rege Diskussion.

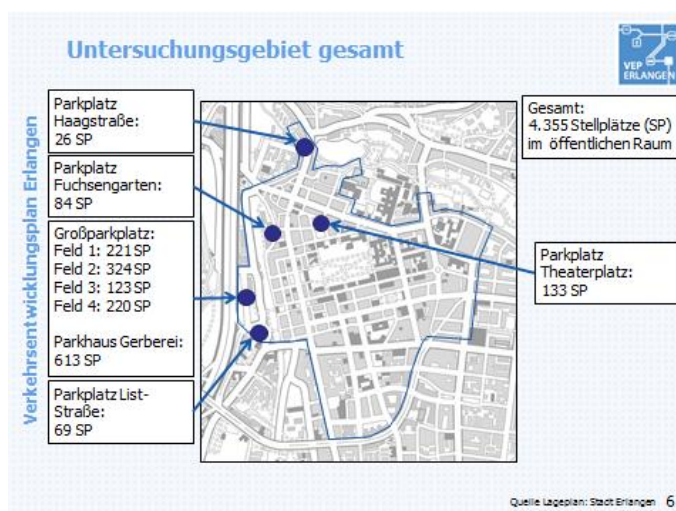
Nach seinen einleitenden Worten übergab Herr Dr. Korda an die Moderatorin der Veranstaltung, Frau Schönfelder (team ewen), die den weiteren Verlauf der Sitzung erläuterte und den teilnehmenden Gästen die Zusammenarbeit im Forum erklärte. Zum versendeten Protokoll der 10. Sitzung des VEP Forums gab es keine weiteren Änderungswünsche. Somit wurde das Protokoll angenommen.

## TOP 2 Vorstellung der Ergebnisse der Parkraumerhebung

Herr Dr. Hessel, tätig als beratender Ingenieur beim Münchner Ingenieurbüro "gevas humberg & partner", stellte in seinem Vortrag die Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen zur Parkraumerhebung in Erlangen vor. Er ist als Experte für Parkraummanagement Mitglied im Gutachterteam.

### Überblick über methodisches Vorgehen

Eine Datenerhebung fand am Dienstag, den 19. April 2016 zu sieben Zeitpunkten im Tagesverlauf statt (5.30 Uhr, 8.30 Uhr, 10.00 Uhr, 12.30 Uhr, 15.30 Uhr, 18.00 Uhr, 21.30 Uhr). Über dieses Vorgehen sollten die Veränderungen in der Parkraumnutzung im Verlauf eines typischen Werktags erfasst werden, erklärte Herr Dr. Hessel. Bereits am Samstag, den 16. April 2016 erfolgte eine weitere Erhebung zu drei Zeitpunkten (10.00 Uhr, 12.00 Uhr, 14.00 Uhr) mit dem Ziel, mögliche Veränderungen in der Parkraumnutzung am Wochenende aufzunehmen. Der Untersuchungsbereich



umfasste den Straßenraum der Bewohnerparkgebiete 1, 2, 3, 4, 5, vier größere Parkierungseinrichtungen innerhalb der Bewohnerparkgebiete (Parkplätze List-Straße, Fuchsgarten, Theaterplatz, Haagstraße) und den Großparkplatz einschließlich des Parkhauses Gerberei.

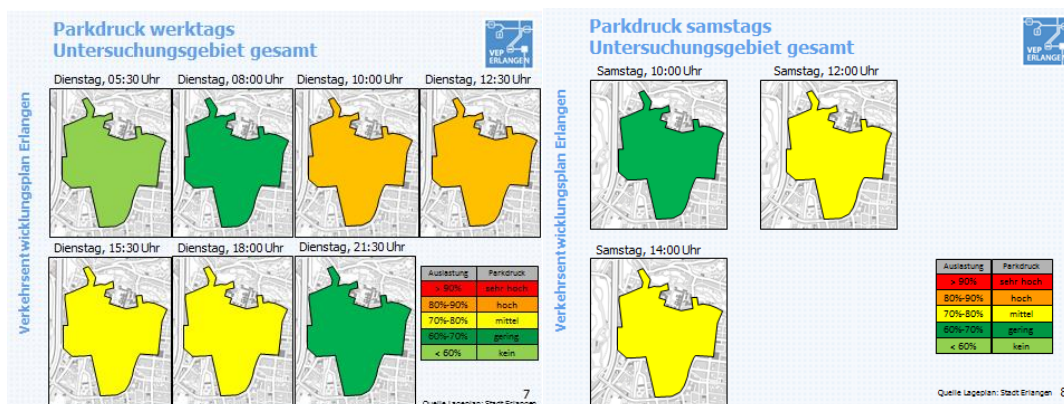
Damit umfasste das Untersuchungsgebiet insgesamt 4.355 Stellplätze im öffentlichen Raum. Die Untersuchung wurde mit dem Ziel durchgeführt, die

Auslastung des öffentlichen Parkraums und das Parkverhalten im Untersuchungsgebiet zu erfassen.

Darüber hinaus soll die Untersuchung eine Grundlage darstellen, um die Auslastung des Parkraumes durch die verschiedenen Nutzergruppen abzuschätzen, so Herr Dr. Hessel. (Die Präsentationsfolien sind zu finden. (<http://www.vep-erlangen.de/begleitung/forum-vep/>

### Auslastung des Parkraumes im gesamten Untersuchungsgebiet

Über das gesamte Untersuchungsgebiet hinweg betrachtet lag laut Herrn Dr. Hessel am erfassten Werktag zu den meisten Messzeitpunkten ein maximal mittlerer Parkdruck mit einer Auslastung von 70 bis 80% des Parkraumes vor. Im Tagesverlauf zeigte sich ein hoher Parkdruck vormittags bzw. mittags mit Auslastungen von etwas über 80%, während nachts kein Parkdruck vorhanden war. Samstags ergibt sich am Mittag und frühen Nachmittag ein mittlerer Parkdruck. Vormittags lag die Auslastung hingegen nur bei 60-70%.



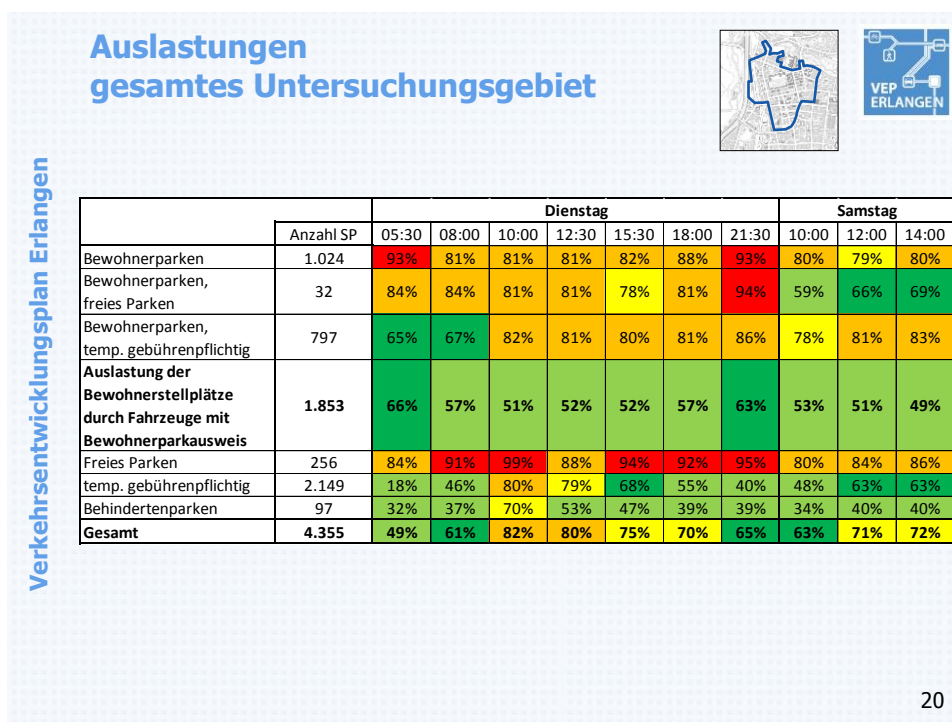
### Auslastung des Parkraumes in den verschiedenen Tarifzonen

Anschließend gab Herr Dr. Hessel mehrere Hinweise zur Festlegung der Parktarife in den drei Tarifzonen im Untersuchungsgebiet. In den Tarifzonen gelten viele unterschiedliche Parkregelungen und der Preisunterschied zwischen Zone 1 und Zone 2 ist in Erlangen bei der geltenden Tarifregelung (Zone 1: 1,50 €/Stunde, Zone 2: 1,20 €/Stunde; Zone 3: 0,60 €/Stunde) nur sehr gering. Während die Preise für Parken im Innenstadtbereich mit anderen deutschen Städten gleicher Größenordnung vergleichbar sind, fallen die Preise für Parken in Parkhäusern deutlich teurer als in vergleichbaren Städten aus. Daraufhin stellte Herr Dr. Hessel die Auslastung des Parkraumes aufgegliedert nach den drei Tarifzonen im Untersuchungsgebiet vor. In der Betrachtung der verschiedenen Tarifzonen stellte er am erfassten Werktag eine sehr hohe Auslastung in Tarifzone 1 abends und in Tarifzone 3 vormittags und mittags fest, während in Tarifzone 2 durchgehend freie Kapazitäten vorhanden waren. Am Samstag ergab sich ein ähnliches Bild.

### Auslastung der Bewohnerparkgebiete 1 bis 5

Herr Dr. Hessel präsentierte im folgenden Schritt eine noch kleinteiligere Darstellung des Untersuchungsgebietes unterteilt nach Bewohnerparkbereichsgrenzen und dem Großparkplatz. Bei dieser Betrachtung zeigte sich eine sehr heterogene Auslastung der Bewohnerparkgebiete. Die höchste Auslastung lag beim Bewohnerparkgebiet 3, in den Bewohnerparkgebieten 1 und 5 waren

hingegen während des gesamten Werktags noch freie Kapazitäten verfügbar. In allen Bewohnerparkgebieten wurden die höchsten Auslastungen am Werktag vormittags, mittags sowie am Abend festgestellt. Für den Samstag ergab sich ein ähnliches Bild. Die Untersuchung zeigte darüber hinaus, dass der Anteil der auf Bewohnerstellplätzen parkenden Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis tagsüber bei ca. 60% in den Bewohnerparkgebieten 2, 4 und 5 lag und nachts bei maximal 76% im Bewohnerparkgebiet 4.



### Auslastung und Entlastungspotenzial der größeren Parkierungseinrichtungen

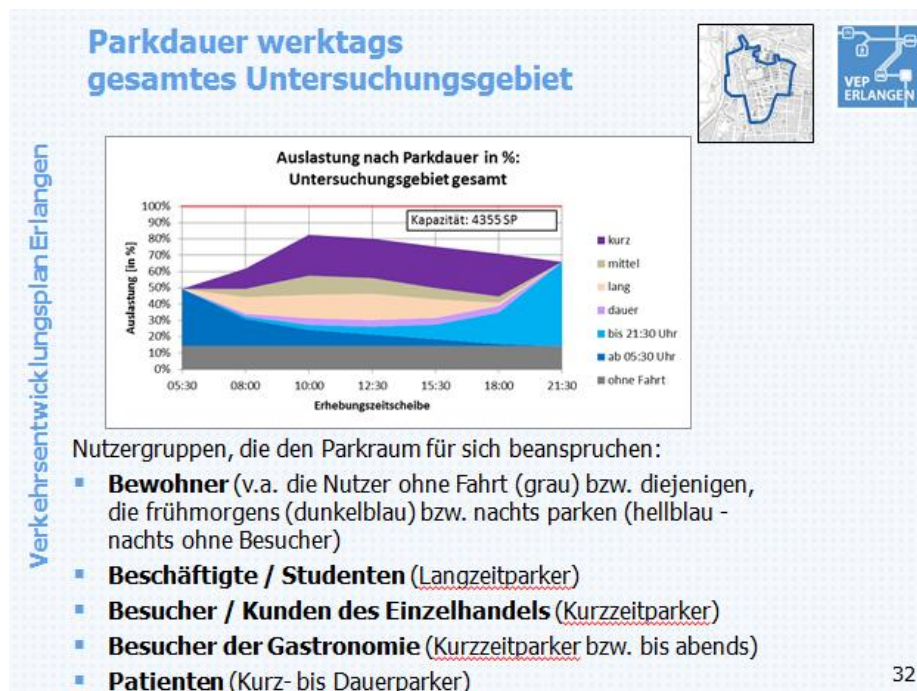
Im Anschluss ging Herr Dr. Hessel differenziert auf die Parkregelungen und Auslastung der erfassten größeren Parkierungseinrichtungen ein. Er hob die Parkregelung des Parkhauses Arcaden als ein typisches Beispiel für Parkhausmanagement hervor, das mit einem Anstieg des Stundenpreises über die Parkdauer hinweg darauf abziele, Langzeitparken zu verringern.

Die Felder 1, 2 und 4 des Großparkplatzes seien aufgrund der dort geltenden Tarifregelungen laut Herrn Dr. Hessel besonders interessant für Berufspendlerinnen und -pendler, Feld 3 ziele mit einer Höchstparkdauer von einer Stunde auf Kurzzeitparker ab. Das Parkhaus Gerberei fällt durch seine unterschiedlichen Regelungen und den doppelten Preis verglichen mit den Feldern 1, 2 und 4 auf. Die Preissensitivität der Nutzerinnen und Nutzer ließ sich an der maximalen Auslastung auf den Feldern 1,2 und 4 des Großparkplatzes mit 99% erkennen, die im Vergleich mit der maximalen Auslastung von 77% des gesamten Großparkplatzes (einschließlich des Parkhauses) sehr hoch ausfiel, so Herr Dr. Hessel. Die maximalen Auslastungen lagen bei bis zu 96% (Parkhaus Arcaden).

In der Bilanz der Parkraumauslastung im Untersuchungsgebiet lag die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum (Oberflächenstellplätze) über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg (teilweise deutlich) über der Auslastung von Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätzen.

## Parkraumverhalten unterschiedlicher Nutzergruppen

Zu den Nutzergruppen, die den Parkraum im Untersuchungsgebiet für sich beanspruchen, zählen insbesondere nachts und frühmorgens die Anwohnerinnen und Anwohner, tagsüber langzeitparkende Beschäftigte und Studierende, tagsüber und abends kurzzeitparkende Besucherinnen und Besucher bzw. Kundinnen und Kunden des örtlichen Einzelhandels und der Gastronomie und Patientinnen und Patienten als Kurzzeit- und Dauerparkende. Am Beispiel des Bewohnerparkgebiets 3 zeigten sich abends höhere Auslastungen als frühmorgens, wobei im Tagesverlauf mehrere Auslastungshöhepunkte gezählt wurden. Abends kamen im Zusammenhang mit Gastronomie- und Veranstaltungsnutzung zusätzliche Parkende hinzu, was einen kritischen Gesichtspunkt für die Anwohnerinnen und Anwohner darstellt. Unter den Kurzzeitparkenden war ein großer Anteil der gezählten Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis. Abends lag die Auslastung im Bewohnerparkgebiet 3 an der Kapazitätsgrenze, da zum hohen Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner ein hoher Anteil an Besucherinnen und Besuchern kam.



## Fazit zu den Ergebnissen der Parkraumerhebung

Herr Dr. Hessel wies abschließend darauf hin, dass über das gesamte Untersuchungsgebiet stets freie Park-Kapazitäten vorhanden waren. Diese freien Kapazitäten waren allerdings räumlich sehr heterogen verteilt mit sehr hohen Auslastungen in Einzelbereichen. Zum größeren Teil befanden sich die freien Kapazitäten in den Parkhäusern mit teils größeren Fußwegeentfernungen zur nördlichen und östlichen Innenstadt. Die Ergebnisse weisen auf die Erfordernis von Maßnahmen des Parkraummanagements und Parkraumangebots hin, so Herr Dr. Hessel.

## Rückfragen

*Warum fanden die Parkhäuser an der Sparkasse, Henkestraße und Fuchsendgarten/Altstadtmarkt keine Berücksichtigung in der Erhebung?*

Das Parkhaus der Sparkasse und das Parkhaus Henkestraße haben laut Auskunft von Frau Thomas und Herrn Grosch von der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Erlangen auf die Anfrage keine Daten zur Verfügung gestellt. [Anm. d. Prot.: Die Daten der Parkhäuser Fuchsendgarten/Altstadtmarkt sowie Henkestraße und Sparkasse sind in der Präsentation ergänzt worden (Folie 22)]

*Inwiefern haben die Parkkosten eine Steuerungswirkung auf das Parkraumverhalten? Und inwiefern kann durch die Erhöhung der Parkkosten eine Verlagerung in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stattfinden (oder durch eine Reduzierung der Kosten für die Kurzstrecke im ÖPNV)?*

Die Nutzerinnen und Nutzer des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen im Alltag nach Einschätzung von Dr. Hessel keine systematische Abwägung im Sinne einer Gesamtbilanzierung durch. Dennoch könne eine Erhöhung der Parkgebühren in Kombination mit einer Senkung der ÖPNV-Preise mit einer Verlagerung vom MIV hin zum ÖPNV einhergehen, so Herr Dr. Hessel.

*Im Norden Erlangens befindet sich ein Parkhaus der Universität. Inwiefern verfügt dieses Parkhaus über ein Entlastungspotenzial für die Bewohnerparkgebiete 2, 3 und 4 mit mittlerem bis hohem Parkdruck?*

Laut Herrn Dr. Hessel sind für dieses Parkhaus keine Daten zur Auslastung vorhanden. Die Anregung, ob nachts ein Teil der Stellplätze auch für Bewohner vorgesehen werden könnte, wird im Rahmen des VEP mit dem Universitätsklinikum Erlangen erörtert..

*Ist eine 100%ige Auslastung des Parkraums, zum Beispiel des Parkhauses Arcaden, überhaupt möglich?*

Das Auslastungsmaximum ist unter anderem wegen der Zunahme von Parksuchverkehr bei zunehmender Auslastung in der Regel schon erreicht, bevor alle verfügbaren Stellplätze belegt sind, so Herr Dr. Hessel. Dementsprechend wurde in der Analyse der Ergebnisse für die größte Auslastung die Kategorie „größer als 90 %“ (und nicht „100%“) gewählt (siehe Präsentation Folie 7 ff.).

*Wie lassen sich die Zahlen zu den Auslastungen im gesamten Untersuchungsgebiet in der Übersichtstabelle auf Folie 20 in der Übersichtsgrafik auf Folie 32 wiederfinden?*

Die Übersichtsgrafik auf Folie 32 basiert auf den Zahlen in der Übersichtstabelle auf Folie 20. Die Bedeutung der gewählten Farben unterscheidet sich allerdings zwischen der Grafik und der Übersichtstabelle, z.B. entspricht die Farbe „rot“ auf Folie 20 der Auslastungskategorie „größer als 90%“, auf Folie 32 hingegen der Nutzungskategorie „Kurzzeitparkende (bis 3 Stunden)“. [Anm. d. Prot.: Die Farben wurden in der überarbeiteten Präsentation angepasst.]

*Lässt sich aus der Übersichtstabelle auf Folie 20 die Anzahl an Ordnungswidrigkeiten in Abhängigkeit*

*des Parkdruckes ablesen?*

Inwiefern eine Zunahme des Parkdruckes eine Zunahme an Ordnungswidrigkeiten bewirkt, lässt sich anhand der vorliegenden Ergebnisse nicht final bestimmen. Zur Untersuchung eines solchen ursächlichen Zusammenhangs wären weitere Studien notwendig.

*Wie wurde in der Erhebung „Bewohnerparken“ definiert?*

Bewohnerinnen und Bewohner, die ihr Fahrzeug mit einem entsprechenden Parkausweis der Stadt parken. Diesen Ausweis erhalten nur Bewohner, die mit Hauptwohnsitz in einem der ausgewiesenen Bewohnerparkgebiete gemeldet sind. (weiterführende Informationen: [www.erlangen.de/bewohnerparken](http://www.erlangen.de/bewohnerparken))

*An welchen Stellen befinden sich die 256 Parkplätze an denen Parken ohne Gebühren und zeitliche Beschränkung möglich ist (Freies Parken Folie 20) und inwiefern macht es Sinn, den Status dieser Parkplätze zugunsten des Bewohnerparkens zu verändern?*

In der folgenden Grafik sind die unbeschränkten Stellplätze dargestellt. Eine etwaige Veränderung des Status wird Teil des Parkraumkonzepts sein.



*Wie viele Fahrzeuge wurden insgesamt im Rahmen der Erhebung aufgenommen?*

Bei der Erhebung am Dienstag, den 19.04.16 wurden insgesamt etwa 32.000 Kennzeichen erfasst. Das entspricht etwa 4.500 bis 4.600 Kennzeichen je Zeitscheibe.

*Inwiefern vermeidet das aktuelle Parkleitsystem Parksuchverkehr?*

Laut Herrn Dr. Hessel besteht hinsichtlich des aktuellen Parkleitsystems Überarbeitungsbedarf, so funktionieren zum Beispiel einige Anzeigen nicht mehr zuverlässig.

## **TOP 3 Impulsvortrag und Gruppenarbeit zu Maßnahmen des Parkraummanagements**

Herr Dr. Hessel ergänzte seine Ergebnispräsentation um einen Impulsvortrag zu Maßnahmen des Parkraummanagements.

### **Hintergrund, Elemente und Ziele des Parkraummanagements**

Ein funktionierendes Parkraummanagement ist notwendig, um die miteinander in Konkurrenz stehenden Nutzergruppen und ihre diversen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum zu koordinieren. Es ist insbesondere dann angebracht, wenn vor Ort Parkraumknappheit besteht. Zu den Elementen des Parkraummanagements gehören die Höhe der Parkgebühren, zeitliche Regelungen, und die Veränderung des Stellplatzvolumens. Eine effektive Parkraumbewirtschaftung funktioniert nur dann, wenn die Regelungen intensiv überwacht werden. Die Maßnahmen des Parkraummanagements zielen darauf ab, durch Priorisierung von Nutzergruppen über Parkregelungen und Schaffung von Alternativen die Erreichbarkeit zu gewährleisten. Außerdem sollen weitere Belange, wie zum Beispiel die Aufenthaltsqualität, das Stadtbild, die Flächenverfügbarkeit für Verkehre des Umweltverbundes oder die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

### **Praxisbeispiele des Parkraummanagements anderer deutscher Städte**

Die Stadt Regensburg verfügt über etwa 10.000 Stellplätze im Innenstadtbereich. Zu den Besonderheiten des Regensburger Parkraummanagements zählt die Regelung des zeitabhängig kostenfreien bzw. kostengünstigen Parkens in den Parkhäusern und Tiefgaragen in Kombination mit einem in der Parkgebühr inbegriffenen ÖPNV-Ticket. Damit sind die Parkierungseinrichtungen zum Teil günstiger als das Parken im Straßenraum und bieten im Gegensatz zum Straßenraum auch die Möglichkeit längerer Parkzeiten. Hinzu kommt während der Geschäftszeiten eine räumliche Trennung von Bewohnerparken und Besucher-/Kundenparken zur besseren Erkennbarkeit der Regelungen für Ortsunkundige.

Die Parkregelungen der Stadt Bamberg zeichnen sich durch eine Differenzierung von innen nach außen aus. Die Regelungen gehen einher mit einer einfachen und klaren Kommunikation, zum Beispiel durch eingängige Zonengrenzen, was zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs beiträgt. Die Verkürzung der Parkdauer von außen nach innen, die Verteuerung der Tarife von außen nach innen und die Verlagerung des oberirdischen Parkraums von innen nach außen führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums.

Die Stadt Nürnberg arbeitet im Innenstadtbereich mit einem Farbleitsystem zur besseren Orientierung für Ortsunkundige. Weiterhin ist Parken im Innenstadtbereich mit einer hohen Parkgebühr verbunden, die sich mit zunehmender Parkdauer deutlich verteuert.

Das Parkraummanagement der Stadt München umfasst eine große preisliche Differenzierung zwischen Altstadt und umliegenden Gebieten. Es gelten hohe Gebühren in den Parkeinrichtungen in der Altstadt. Im Straßenraum der Altstadt werden die Parkregelungen über einfache, farbliche



Kennzeichnungen kommuniziert.


### **Gruppenarbeit zu konkreten Maßnahmen des Parkraummanagements**

In der anschließenden Gruppenarbeit hatten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, ihre Erwartungen und Erfahrungen zum Thema Parkraummanagement einzubringen und anhand von Leitfragen zu diskutieren. Auch die Gäste hatten die Möglichkeit, in einer eigenen Gruppe ihre Aspekte festzuhalten und somit in den Gesamtprozess mit einzubringen. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit sind in Anlage 2 zusammengefasst (separates Dokument).

## **TOP 4 Impulsvortrag und Gruppenarbeit zum Umgang mit Lieferverkehr**

Herr Dr. Kölle, SSP Consult, stellte aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze im Umgang mit Lieferverkehr im Straßenraum vor. Dabei ging er im Besonderen auf die Situation des Lieferverkehrs in der Goethestraße in Erlangen ein.

### **Liefiern und Laden im Straßenraum**

Die Logistikkonzepte von Gewerbetreibenden haben sich insofern gewandelt, als dass ein Liefervorgang inzwischen vermehrt aus Einzeltransportvorgängen besteht und die individuellen Teillieferungen mit Paketdiensten zugenommen haben, so Herr Dr. Kölle. Außerdem hat sich das Kaufverhalten von Privathaushalten verändert, was über den Onlinehandel zu einer starken Zunahme von Liefervorgängen durch Paketdienste geführt hat. Mit diesen Veränderungen nimmt die Anzahl an Kurzzeithalten zu und der Lieferverkehr konkurriert zunehmend mit anderen Nutzungen im Straßenraum. Die bisherigen Regelungen zum Umgang mit Lieferverkehr im Straßenverkehr werden den aktuellen Anforderungen nicht gerecht. Die in der Straßenverkehrsordnung (StVO) enthaltenen Regelungen, wie zum Beispiel die Möglichkeiten eines Liefervorgangs innerhalb des eingeschränkten Halteverbotes (Verkehrszeichen 286 StVO),  oder die Entwurfs Elemente zum Liefern/Laden in städtischen Straßenräumen (Zwischenstreifen vor Parkständen (0,75 m breit) oder Ladestreifen vor Parkständen (2,3 bis 2,5 m breit)) resultieren in Liefervorgängen auf der Fahrbahn mit Beeinträchtigung der anderen Verkehrsarten. Als innovative Lösungsmöglichkeiten zählte Herr Dr. Kölle neben Maßnahmen zur zeitlichen oder räumlichen Entflechtung des Lieferverkehrs, alternative Transportfahrzeuge, die Bündelung der Liefervorgänge (so genannte „koordinierte City-Logistik“) und Paketshops, -stationen oder -boxen auf.

### **Situation in der Goethestraße in Erlangen**

Herr Dr. Kölle berichtete in Bezug auf die Goethestraße von Konflikten durch Nutzungsüberlagerungen und Behinderungen durch Liefervorgänge bzw. durch ruhenden Verkehr. Vonseiten der Politik wurde jüngst beschlossen, dass der Lieferverkehr in der Goethestraße im Zuge des Meilenstein F des VEP neu geordnet werden soll (laut Beschluss am 19.07.2016 im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen). Das Ziel der Neuordnung besteht in der

Schaffung von Ladezonen für den Lieferverkehr. Um die problematische Verkehrssituation in der Goethestraße zu verdeutlichen, zeigte Herr Dr. Kölle eine in der Goethestraße aufgenommene Videosequenz (Teil der Analysen des Büros PGV-Alrutz GbR, Aufnahmedatum: 26.06.2015), die die Behinderung der anderen Verkehrsteilnehmer durch ein auf der Fahrbahn parkendes Lieferfahrzeug aufzeigte.

### **Praxisbeispiele im Umgang mit Lieferverkehr anderer deutscher Städte**

Herr Dr. Kölle erläuterte den Umgang der Münchner Behörden mit dem Lieferverkehr in der Innenstadt. Die Münchner Altstadt liegt in der so genannten Blauen Zone, die 30 markierte Lieferzonen beinhaltet. Die Lieferzonen sind genauso wie der ruhende Verkehr im Seitenraum außerhalb der Fahrbahn angeordnet. Ein Halten in der zweiten Reihe ist nicht erlaubt. Die Einhaltung dieser Regelungen wird von zehn bis fünfzehn Mitarbeitern der Verkehrsüberwachung ständig kontrolliert. Im Zentrum München-Pasings befinden sich die markierten Lieferzonen im sehr breiten Gehwegbereich. Auch hier wird die Einhaltung der Regelungen überwacht.

Am Kölner Hohenzollernring wurde eine zeitliche Differenzierung der Nutzungen im Pilottest durchgeführt, mit der Absicht, Behinderungen durch Liefervorgänge in der zweiten Reihe zu vermeiden. Der ruhende, der fließende und der Lieferverkehr nutzen einen eingerichteten Mehrzweckstreifen zu unterschiedlichen Zeiten im Tagesverlauf.

### **Gruppenarbeit zum Umgang mit Lieferverkehr**

In der darauffolgenden Gruppenarbeit hatten die Forumsmitglieder und die Gäste erneut die Möglichkeit, in Gruppen ihre Erwartungen und Erfahrungen zum Thema Umgang mit Lieferverkehr einzubringen und zu diskutieren. (Ergebnisse s. Anlage 2 im separaten Dokument.)

Abschließend wurden alle Gruppenergebnisse zum Parkraummanagement und zum Umgang mit Lieferverkehr im Plenum präsentiert. Die Gutachter Dr. Kölle und Dr. Hessel moderierten jeweils eine Gruppe und waren bei der Ergebnispräsentation aller Gruppenarbeiten im Plenum anwesend. Sie werden die Ergebnisse der Gruppenarbeiten für ihre weitere Arbeit berücksichtigen.

## **TOP 5 Verabschiedung / Ausblick**

Herr Dr. Korda dankte allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 11. Forumssitzung für ihre rege und kontinuierliche Teilnahme über den gesamten Planungsprozess hinweg. Herr Dr. Korda rief die Mitglieder auf, sich weiterhin aktiv zu beteiligen und verwies auf den nächsten Termin des Forums

### **Termin 12. Forum VEP 2016**

12. Sitzung      Dienstag, 25.10.2016      17:00 im Ratssaal der Stadt Erlangen

2016

## Ausblick



### Forumssitzungen:

**12. Sitzung des VEP-Forums:** *Dienstag, 25.10.16*  
*17:00-20:00 Uhr, im Ratssaal, Rathaus Erlangen*

### Beteiligung:

**Sommer 2016**  
Universitätsklinikum Erlangen

**Herbst 2016**  
Einzelhandelsworkshop Ruhender Verkehr

...

11. Forum VEP, 26. Juli 2016

## Anlage 1 – Anwesenheitsliste

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

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

## **Anlage 2 – Ergebnisse der Gruppenarbeit**

s. separates Dokument

## Anlage 3 - Stellungnahme der Handwerkskammer zum Ruhenden Verkehr vom Dienstag, den 26.07.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

krankheitsbedingt kann ich leider heute nicht zum VEP kommen. Bitte entschuldigen Sie mich hierfür. Gerne möchte ich dennoch einen Input zum Thema „Ruhender Verkehr“ geben. Die innerörtliche Verkehrspolitik sollte auch für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr optimiert werden. Dazu zählen der Erhalt und die Schaffung ausreichend breiter Parkplätze und Kurzzeitparkplätze. Bewährt haben sich zudem unbürokratische Regelungen für das Befahren von Parkverbots- oder Anwohnerzonen wie Handwerkerparkausweise sowie einfache Regelungen zum Kurzzeitparken für Kunden (sog. 'Brötchentaste').

Ein wichtiger Punkt für das Handwerk ist der sogenannte \*Handwerkerparkausweis bzw. die Ausnahmegenehmigung zum Parken.\* Es ist zu begrüßen, dass das Formular zur Ausnahmegenehmigung auf der Homepage der Stadt Erlangen zum Download bereit steht. Leider konnte ich über die Seite der Stadt Erlangen nicht in Erfahrung bringen, ob der Antrag auch per Mail übermittelt werden kann.

Im Weiteren sind die folgenden Punkte zu beachten:

### \*Dauer der Genehmigung\*

Eine Beantragung bzw. Ausstellung der Genehmigung für drei Jahre würde für den Handwerksbetrieb eine erhebliche Vereinfachung darstellen.

### \*Arbeitsstättennachweis\*

Parallel zum Handwerkerparkausweis muss ein Arbeitsstättennachweis im PKW sichtbar hinterlegt werden. Der Arbeitsstättennachweis muss täglich und für jede Arbeitsstätte gesondert ausgefüllt werden. Der Nachweis sollte als pdf zur Verfügung gestellt werden und wäre somit beliebig oft verwendbar. Das pdf könnte in der praktischen Handhabung durch die Betriebe als Blanko Formular genutzt und nur noch der Ort und das Datum variabel eingetragen werden.

### \*Verlängerung bzw. Folgeantragstellung online\*

Die Verlängerung des Antrags einer Park-Ausnahmegenehmigung sollte online möglich sein. Bei dieser Verlängerung kann auf die Originalunterlagen, die bei dem Erstantrag eingereicht wurden, verwiesen werden.

**\*Einheitliche Verfahrensweise\***

Unabhängig vom Sachbearbeiter sollte eine einheitliche Verfahrensweise gewährleistet werden.

Vielleicht haben Sie die Möglichkeit, diese Punkte im Nachgang zum VEP einzubringen.

Herzlichen Dank und freundliche Grüße

Kristina Zehmer

Stabsstelle Politik und Standortfragen -PS-

Handwerkskammer für Mittelfranken