

# Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

## Dokumentation der 10. Sitzung

### am 6. April 2016

#### Termin & Ort

Datum:	6. April 2016
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	Impulsvortrag Mobilitätsmanagement als Handlungsfeld im VEP	2
TOP 3	Gruppenarbeit zum Thema Mobilitätsmanagement	5
TOP 4	Werkstattberichte	6
TOP 5	Verabschiedung / Ausblick	9
Anlage 1	Impressionen	10
Anlage 2	Anwesenheitsliste	11
Anlage 3	Zusammenfassung der Gruppenergebnisse (separates Dokument)	

## TOP 1 Begrüßung und Einführung

Herr Weber, Baureferent der Stadt Erlangen, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie die anwesenden Gäste zur 10. VEP Forumssitzung. Im Zuge der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans stelle das Mobilitätsmanagement einen wichtigen Bestandteil des aktuellen Meilensteins dar und sei Schwerpunkt der heutigen Sitzung, so Herr Weber. Er verdeutlichte auch, dass er für die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements in der ganzen Stadt werben will, damit sich viele Akteure beteiligen. Die Mitglieder des VEP-Forums und die Gäste werden dafür als wichtige Multiplikatoren gesehen.

Herr Weber berichtete, dass die erste konstituierende Sitzung des Zweckverbandes Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) Ende April stattfinden wird. Nach der Gründung des Zweckverbandes werde in die Planung eingestiegen.

Nach seinen einleitenden Worten übergab Herr Weber 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 9. Sitzung des VEP Forums gab es keine weiteren Änderungswünsche. Somit wurde das Protokoll angenommen.

## TOP 2 Impulsvortrag Mobilitätsmanagement als Handlungsfeld im VEP

Herr Dr. Schreiner, tätig als freier Berater für Mobilitätsmanagement und Angestellter bei der Stadt München zum Thema Mobilitätsmanagement, widmete sich in seinem Vortrag der Funktionsweise und den Potenzialen des Mobilitätsmanagements. Er ist als Experte für Mobilitätsmanagement Mitglied im Gutachterteam. Zu Beginn verwies er auf Informationsfilme über das Münchner Projekt „Gscheid mobil“, welche unter dieser Adresse abrufbar sind:

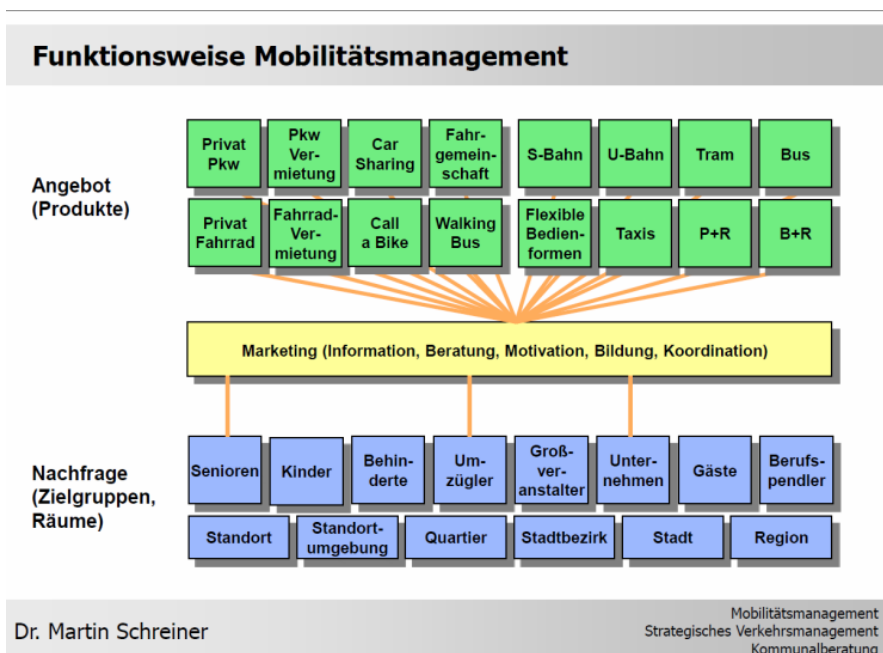


[https://www.youtube.com/channel/UCvnrHqLQLAxtxATrKx2Hv2w/videos?shelf\\_id=0&view=0&sort=dd](https://www.youtube.com/channel/UCvnrHqLQLAxtxATrKx2Hv2w/videos?shelf_id=0&view=0&sort=dd)

### Mobilitätsmanagement - Grundlagen

Mobilitätsmanagement bewegt sich in einem dynamischen Umfeld, so Herr Dr. Schreiner. So verändere sich die Nachfrage nach Mobilität (z. B. durch Alter der Nutzer, die betrachtete Region etc.), aber auch die entsprechenden Angebote (z. B. Fahrradvermietung, Car-Sharing Angebote). Eine Aufgabe von Mobilitätsmanagement bestehe darin, dass die Nutzergruppen das vorhandene Mobilitätsangebot kennen und gleichzeitig die unterschiedlichen Anbieter von den Bedürfnissen der potenziellen Zielgruppen wissen. Mobilitätsmanagement muss somit zum großen Teil informieren und die Informationen managen, stellte Herr Dr. Schreiner heraus.

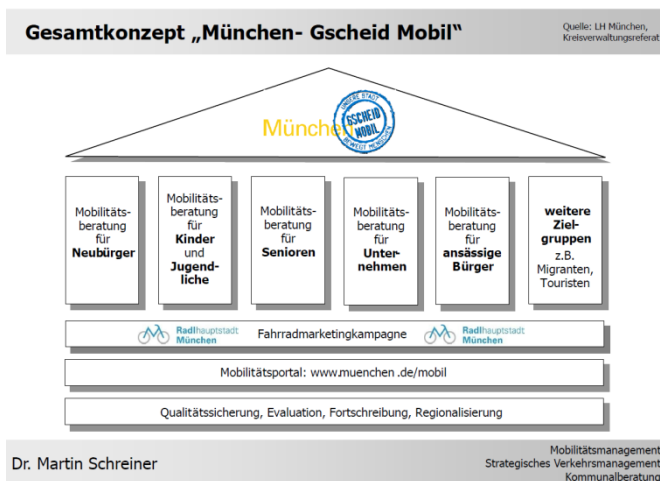
Es lassen sich unterschiedliche Handlungsfelder für Mobilitätsmanagement festhalten: Neben unterschiedlichen Zielgruppen (z. B. Kinder und Jugendliche, Neubürgerinnen und Neubürger, Gäste und Touristen, Unternehmen), unterschiedlichen Verkehrsmitteln (z. B. ÖPNV, Radverkehr),



unterschiedlichen Anlässen (z. B. neue Parkregelungen, Neubau von Quartieren) können auch abwechselnde Themen (z. B. Verbesserung der Erreichbarkeit von Standorten, Verkehrssicherheit, Klimaschutz) mögliche Handlungsfelder eines Mobilitätsmanagements sein. Potenzielle Ansatzpunkte für ein Mobilitätsmanagement in Erlangen sind laut Herrn Dr. Schreiner die großen Unternehmen und Verkehrserzeuger in der Stadt und dem Umland, die Kindertagesstätten und Schulen in Erlangen sowie direkt die Bürgerinnen und Bürger in Stadt und Umland. Wichtig ist aber, erklärte Herr Dr. Schreiner, eine zentrale Koordination der Aktionen und eine (Wieder-) Erkennbarkeit einer „Marke“, die die Angebote repräsentiert.

### Mobilitätsmanagement für die ganze Stadt

Für ein gelungenes Projekt im Bereich Mobilitätsmanagement stellte Herr Dr. Schreiner, das Beispiel „Gscheid Mobil“ aus München vor. Hier sei es gelungen, eine „Erkennbarkeit einer Marke“ (Gscheid Mobil) zu etablieren. Das Gesamtkonzept für „Gscheid Mobil“ bestehe aus spezieller Mobilitätsberatung für Neubürger, Kinder und Jugendliche, Senioren, Unternehmen, ansässige Bürger und weitere Zielgruppen (z. B. Migranten, Touristen). So kann für alle Gruppen ein individuelles Mobilitätsmanagementangebot gemacht werden.



Als weiteres Beispiel aus München nannte er ein „Direkt- und Dialogmarketing“ für Neubürger. Dieses

Projekt besteht aus einer Kooperation mit der Münchener Verkehrsgesellschaft und weiteren Partnern. Neubürger erhalten einen Begrüßungsordner, der Informationen zu dem Münchener ÖPNV und weiteren Verkehrsangeboten enthält. Sowie eine „Servicekarte“, mit der ein kostenloses Testticket für den ÖPNV und weitere Informationen bestellt werden können. Einige Wochen später werden die Neubürger durch Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe angerufen und nach ihren Einschätzungen und Erfahrungen befragt. Durch eine Evaluierung des Projektes konnte gezeigt werden, dass der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs um 7,6 Prozent höher und die PKW-Nutzung um 3,3 Prozent niedriger sind (gegenüber einer Vergleichsgruppe an Neubürgern, welche dieses Begrüßungs-Paket nicht erhalten haben).

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Für die Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beschrieb Herr Dr. Schreiner vier Schritte: Zu Beginn werden Probleme und Potenziale analysiert, daraufhin Handlungsfelder und Maßnahmen entwickelt und diese umgesetzt, abschließend erfolgt eine Evaluierung. Alle Prozessschritte müssen durch intensive Kommunikation begleitet werden. Außerdem machte Herr Dr. Schreiner deutlich, dass es ohne die Unterstützung der Unternehmensspitze und der Personalvertretung nicht funktionieren kann.

Was unter einer „Optimierung betrieblichen Mobilitätsmanagements“ zu verstehen ist, hängt von der jeweiligen Definition ab. So kann z. B. ein wirtschaftliches Herangehen mit finanziellen Vorteilen für das Unternehmen und die Mitarbeiter angestrebt werden. Ebenso kann das Ziel sein, die Attraktivität des Mobilitätsangebotes zu steigern und somit z. B. die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern, dieses kann wiederum dazu beitragen, leichter neue Mitarbeiter zu gewinnen.

### **Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche**

Bei der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für Kinder und Jugendliche ist darauf zu achten, dass es auf die Entwicklungsphasen der Kinder und Jugendliche abgestimmt ist. Sollen nicht nur kleine lokale Probleme vor Ort gelöst werden, sondern das gesamte Mobilitätsverhalten einer heranwachsenden Generation beeinflusst werden, sollten Kinder „von der Kita bis zum Führerschein“ in einem aufeinander aufbauenden und abgestimmten Konzept begleitet werden. Wenn möglich, sollten diese Überlegungen in das Schulkonzept eingebunden werden. Dies gestaltet sich aber, aufgrund der Überlastungen der Schulen, in der Praxis häufig als schwierig, so Herr Dr. Schreiner.

Abschließend erklärte Herr Dr. Schreiner, dass es empfehlenswert ist mit „den naheliegenden Dingen und kooperationsbereiten Partnern“ für die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements zu beginnen und nicht mit den „schwierigsten“. So können positive Effekte geschaffen werden, die andere Projekte mit anstoßen. Weiterhin seien politische Unterstützung sowie ein auf Dauer angelegtes Konzept wichtig. Weiter sollte die zentrale Organisation durch die Stadt erfolgen, da dies für viele Bürger die erforderliche Glaubwürdigkeit sicherstelle. Außerdem ist die öffentliche Hand mit der entsprechenden

Planungshoheit ausgestattet und somit auch verantwortlich für viele maßgebende Rahmenbedingungen. Letztendlich ist die Stadt auch zur Neutralität gegenüber den verschiedenen Mobilitätsdienstleistern verpflichtet und kann somit eine gute Verzahnung organisieren.

Abschließend verwies Herr Dr. Schreiner auf die Möglichkeit in einem gewissen Rahmen fachliche und finanzielle Unterstützung für Aktivitäten im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements durch das vom ACE (Auto Club Europa) im Auftrag des Bundesumweltministeriums betreute Projekt „Gute Wege“ zu beantragen.

Weitere Informationen zum Vortrag von Herrn Dr. Schreiner sind in den Präsentationsfolien zu finden (<http://www.vep-erlangen.de/begleitung/forum-vep/>).

### Rückfragen

*Gibt es Methoden, um den Pendlerstrom durch Mobilitätsmanagement direkt zu ändern?*

Die Schwierigkeit besteht zunächst darin, Unternehmen zu finden, die sich an einem Mobilitätsprojekt überhaupt beteiligen wollen. Wenn kein Interesse seitens eines Unternehmens besteht, dann funktioniert es nicht. Veränderungen können dann aber durch Angebote erreicht werden.

*Hat die Stadtverwaltung München selber ein Mobilitätsmanagement?*

Die Stadt München hat Verträge mit Car-Sharing Anbietern abgeschlossen, bietet E-Bikes an und veranstaltet Aktionstage. Insgesamt ist die Stadtverwaltung München laut Herrn Dr. Schreiner ein „unproblematischer Fall“, da alle ihre Standorte gut mit dem ÖPNV erreicht werden können.

*Kleine und mittelständische Unternehmen sind schwierig zu erreichen, gibt es für diese Unternehmen ein spezielles Vorgehen, um sie für Mobilitätsmanagement zu gewinnen?*

Es ist richtig, dass es oft einfacher ist, mit großen Unternehmen ein Mobilitätsmanagement zu entwickeln. Kleinere Unternehmen sind häufig mit dem täglichen Geschäft ausgelastet und haben somit kaum Kapazitäten für die Entwicklung eines Mobilitätsmanagements. Eine Möglichkeit bestehe darin, mehrere kleine Unternehmen räumlich zu clustern und somit Konzepte für eine ganze Gruppe zu entwickeln. Herr Dr. Schreiner empfiehlt jedoch, mit den großen Unternehmen zu beginnen.

## **TOP 3 Gruppenarbeit zum Thema Mobilitätsmanagement**

In der anschließenden Gruppenarbeit hatten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, in einer von drei Gruppen ihre Erwartungen und Erfahrungen zum Thema Mobilitätsmanagement einzubringen und zu diskutieren. Thematisch gliederten sich die Gruppen in: „Mobilitätsmanagement für Unternehmen“, „Mobilitätsmanagement an Schulen und Kindertagesstätten“ und „Erlangen mobil – Dachmarke für Mobilität in Stadt und Region“.

Auch die Forumsgäste hatten die Möglichkeit, in einer eigenen Gruppe „Erlangen mobil – Dachmarke für Mobilität in Stadt und Region“ und in einer – auf Wunsch der Gäste – kombinierten Gruppe „Mobilitätsmanagement für Unternehmen / Schulen u. Kindertagesstätten“ ihre Aspekte festzuhalten und somit in den Gesamtprozess mit einzubringen. **Alle Gruppenergebnisse wurden im Plenum präsentiert und sind in der Anlage 3 (separates Dokument) zusammengefasst.**

Die Gutachter verfolgten die Arbeiten in den verschiedenen Gruppen und berücksichtigen die Ergebnisse der Gruppenarbeiten für ihre weitere Arbeit.

Herr Dr. Schreiner zeigte sich begeistert von den Ideen und werde „viele mitnehmen“. Außerdem lobte er die konstruktive Atmosphäre, die während der Gruppenarbeit herrschte, „was beim Thema Mobilität nicht immer selbstverständlich ist“.

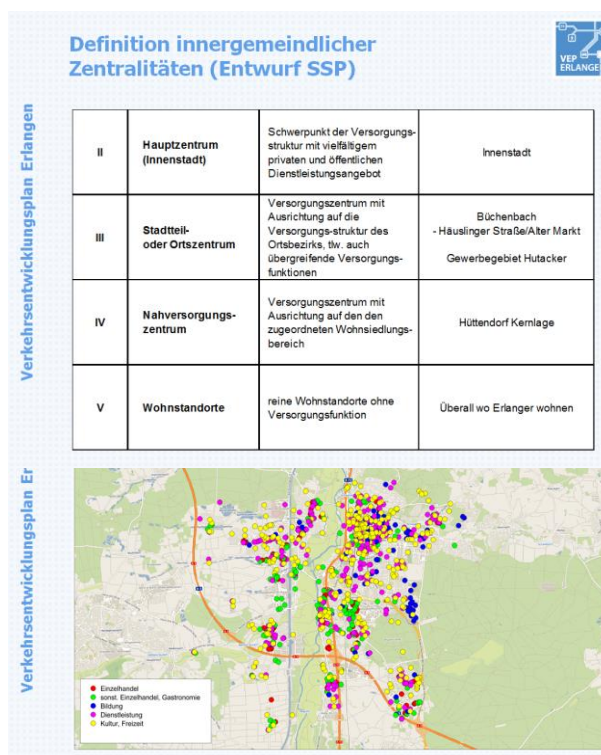
## TOP 4 Werkstattberichte

### Straßennetzkategorisierung

Herr Linder (SSP Consult), erklärte in seinem Werkstattbericht die anstehenden Aufgaben und Herausforderungen, die im Vorfeld einer Kategorisierung des Straßennetzes nötig sind. Verortet ist diese Aufgabe im Arbeitspaket 3. Grundlage für die Straßengestaltung sind die „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)“ im städtischen Kontext. Diese Richtlinien gliedern (auch die städtischen) Verkehrsnetze nach ihrer Funktion. Die Funktion bestimmt sich dabei u.a. dadurch, welche Raumeinheiten das Straßennetz miteinander verbindet.

Daher ist es erforderlich, die verkehrswirksamen Einrichtungen in den verschiedenen Stadtteilen

„innergemeindlichen Zentralitäten“ zuzuordnen. So erfolgt die Kategorisierung von Einrichtungen, bspw. zur Deckung des täglichen Bedarfs, in der Stadt danach, welche Funktion diese Einrichtung innerhalb des Stadtgebiets oder für die Gesamtstadt übernimmt. Das bedeutet, die Einordnung der Zentralitäten erfolgt nach dem vorherrschenden Charakter. So ist z. B. die Zentralität „Wohnstandorte“ auf diejenigen Gebiete der Stadt anzuwenden, die „reine Wohnstandorte sind ohne



Versorgungsfunktion“. Auf das Erlanger Stadtgebiet bezogen, sind das die Gebiete, in denen Erlanger Bürgerinnen und Bürger wohnen und sonst keine weiteren Einrichtungen zu finden sind. Ebenso gibt es z. B. die Kategorie „Stadtteil- oder Ortszentrum“. Diese Zuordnung trifft dann zu, wenn ein „Versorgungszentrum vorliegt, mit der Ausrichtung auf die Versorgungsstruktur des Ortsbezirkes oder aber auch auf teilweise übergreifende (nicht nur für den Ortsbezirk, sondern auch für die gesamte Stadt) Versorgungsfunktionen“ bietet. In Erlangen wäre hierzu das Gewerbegebiet „Hutacker“ oder „Büchenbach – Häuslinger Straße / Alter Markt“ zu zählen.

Zur Bildung der Zentralitäten werden die Points of Interest (POI) (z. B. Einzelhandelseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Freizeitmöglichkeiten etc.) im Raum Erlangen geographisch erfasst und über Abstandsregeln ggf. schematisch miteinander verbunden. So entstehen Konglomerate, die sich nach der Diversität der subsummierten Einrichtungen differenzieren und so den Zentralitäten zuordnen lassen.

### Rückfragen

*Im Wiesengrund gibt es nicht so viele Einkaufsmöglichkeiten, wie die Abbildung auf Folie 19 zeigt.*

Auf dieser Abbildung wird nur das Verhältnis zwischen Einkaufsmöglichkeiten und der Anzahl der dort wohnenden Menschen gezeigt. Die tatsächliche Anzahl an Einkaufsmöglichkeiten muss daher nicht sehr groß sein, wenn in einem Gebiet sehr wenige Menschen wohnen.

### **Ruhender Verkehr**

Herr Dr. Hessel (gevas humberg & partner) stellte in seinem Werkstattbericht die ersten Erkenntnisse und die nächsten Schritte für das Arbeitsfeld „ruhender Verkehr“ vor. Um den benötigten Parkraumbedarf beurteilen zu können, erfolgt zu Beginn eine Analyse des Parkverhaltens der einzelnen Nutzergruppen. Parallel dazu werden die bestehenden Parkmöglichkeiten erfasst: Es gibt im gesamten Erlanger Innenstadtbereich 8.281 öffentliche Pkw-Stellplätze. Davon befinden sich 6.113

Stellplätze in sogenannten

Parkierungsanlagen (z. B. Parkhäuser, Tiefgaragen etc.). Pro 1000 Einwohner


ergeben sich somit 58 Stellplätze in

Parkierungseinrichtungen im Innenstadtbereich.

Damit liegt Erlangen im Vergleich zu den Städten

Würzburg (ca. 125.000 Einwohner; 57 Stellplätze

**Stellplatzzahl vergleichbarer Städte**



Stadt	Anzahl Einwohner (EW) Stand 12/2014	Stellplätze (SP) in größeren Parkierungseinrichtungen im Innenstadtbereich	SP / 1.000EW
Erlangen	ca. 106.000	ca. 6.100 SP	58
Würzburg	ca. 125.000	ca. 7.200 SP	57
Coburg	ca. 41.000	ca. 2.200 SP	54
Regensburg	ca. 142.000	ca. 7.700 SP	54
Ingolstadt	ca. 131.000	ca. 6.600 SP	50
Bayreuth	ca. 72.000	ca. 3.500 SP	49
Bamberg	ca. 72.000	ca. 3.300 SP	46
Fürth	ca. 122.000	ca. 3.200 SP	26
Augsburg	ca. 280.000	ca. 7.000 SP	25
Nürnberg	ca. 500.000	ca. 5.700 SP	11

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

pro 1000 Einwohner), Coburg (ca. 41.000 Einwohner; 54 Stellplätze pro 1000 Einwohner) und Ingolstadt (ca. 131.000 Einwohner; 50 Stellplätze pro 1000 Einwohner) statistisch beim Stellplatzangebot an der Spitze. Beispielsweise Nürnberg (ca. 500.000 Einwohner) hat nur 11 Stellplätze pro 1000 Einwohner. Dieser Wert für Nürnberg ergibt sich aus der deutlich größeren Einwohnerzahl, verdeutlichte Herr Dr. Hessel.

Noch im April 2016 werden im Innenstadtbereich und auf dem Großparkplatz Zählungen und Kennzeichenerfassungen durch die Stadt Erlangen durchgeführt. Mit diesen Daten können dann Aussagen bspw. zu Auslastungen der Parkplätze zu verschiedenen Tageszeiten formuliert werden.

Anschließend wird ein Parkraumkonzept für das Stadtgebiet erstellt, mit Schwerpunkt auf der Innenstadt. Geplant sind hierzu Workshops mit Einzelhändlern, Arbeitgebern und betroffenen Bürgern. Empfehlungen für wirtschaftliche und leicht verständliche Tarifkonzepte werden ebenso formuliert. Weitere Arbeitsschritte sind u. a. die Einschätzung und Bewertung von Park & Ride Möglichkeiten, die Bearbeitung des Konzeptes zur Verkehrsüberwachung und die Beurteilung von Bewohnerparkplätzen als Alternative zu anderen Nutzungsmöglichkeiten bzw. Bewirtschaftungsformen.

Weitere Informationen zu den Werkstattberichten von Herrn Dr. Hessel und Herrn Linder sind in den Präsentationsfolien zu finden. (<http://www.vep-erlangen.de/begleitung/forum-vep/>)

### Rückfragen

*In der Auslastung der Parkplätze besteht ein großer Unterschied, ob es sich um reguläre Semesterzeiten oder die vorlesungsfreie Zeit handelt. Bei der Zählung muss das beachtet werden.*

Die Untersuchung wird während der regulären Semesterzeit durchgeführt, um die maximalen Belastungen zu messen.

*Wie wird der benötigte Platz für Lieferverkehr in dem Konzept beachtet?*

Konzepte zum Lieferverkehr können erst dann gemacht werden, wenn die grundlegenden Untersuchungen abgeschlossen sind. Das Thema Lieferverkehr wird nach der Erhebung aufgegriffen.

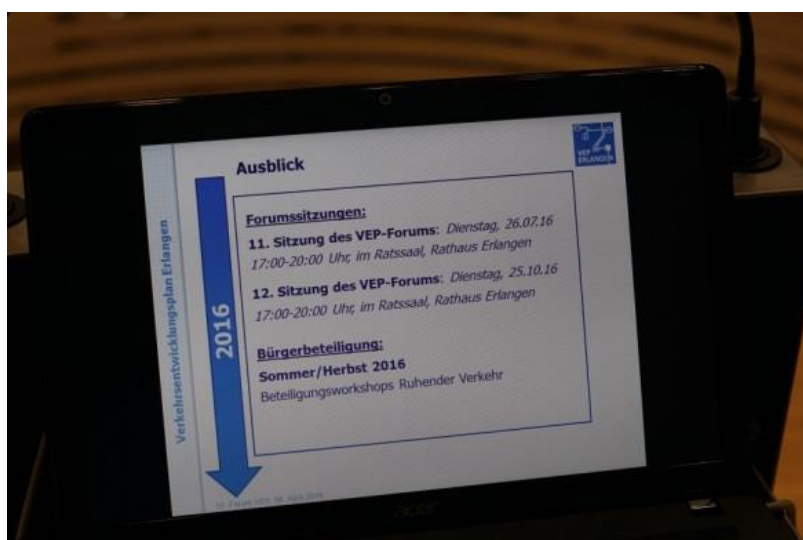


## TOP 5 Verabschiedung / Ausblick

Herr Dr. Korda dankte allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 10. Forumssitzung für ihre rege und kontinuierliche Teilnahme über den gesamten Planungsprozess hinweg. Er griff den Appell nach Multiplikatorenfunktion von Herrn Webers Begrüßung auf: Es müsse eine wahrnehmbare Masse zusammen kommen, damit ein Impuls für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement entsteht und somit spürbare Veränderungen erfolgen. Herr Dr. Korda rief die Mitglieder auf, sich weiterhin aktiv zu beteiligen und verwies auf die nächsten Termine des Forums:

### Termine Forum VEP 2016

11. Sitzung	Dienstag, 26.07.2016	17:00 im Ratssaal der Stadt Erlangen
12. Sitzung	Dienstag, 25.10.2016	17:00 im Ratssaal der Stadt Erlangen



## Anlage 1 - Impressionen



## Anlage 2 – Anwesenheitsliste

<i>Institution</i>	<i>Delegierter</i>
ADAC Nordbayern	Entschuldigt
ADFC	Herr Klaus Helgert
Altstadtforum	-
ARGE der Elternbeiräte	Herr Volker Brase
Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund	Frau Jutta Winter
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	Herr Thomas Benz
DGB	Herr Wolfgang Niclas, Herr Frank Riegler
DHB – Netzwerk Haushalt	Frau Monika Tiedtke
ESTW	Frau Nancy Güzel
Friedrich-Alexander-Universität	Herr Norbert Gärtner
GP Friedrich-Alexander-Universität	Entschuldigt
Gleichstellungsstelle	Frau Dr. Cornelia Höschele
Handwerkskammer - Mittelfranken	Frau Dr. Kristina Zehmer
IHK	Herr Patrick Siegler
Jugendparlament Erlangen	-
Handelsverband Bayern	-
PR Universitätsklinikum Erlangen	-
Regierung von Mittelfranken	Herr Klaus Keppeler
Schulverwaltungsamt	-
Seniorenbeirat	Entschuldigt
Siemens AG	-
Sozialbeirat	-
Studierendenvertretung Universität Erlangen-Nürnberg	-

<b>Stadtjugendring</b>	<b>Entschuldigt</b>
<b>Universitätsklinikum Erlangen</b>	<b>Herr Ludger Kosan</b>
<b>Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)</b>	<b>Herr Tilman Gänslar</b>
<b>Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter</b>	<b>Frau Sylke Stricker</b>
<i><b>Fraktionen</b></i>	<i><b>Delegierter</b></i>
<b>CSU-Fraktion</b>	<b>Herr Jörg Volleth</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>Frau Felizitas Traub-Eichhorn</b>
<b>ÖDP/FWG</b>	-