

## Positionen des IHK-Gremiums Erlangen zur Verkehrssituation in der Erlanger Innenstadt

Im Verkehrsentwicklungsplan Erlangen sind vernetzte Konzepte für den Autoverkehr, das Parken, den ÖPNV, den Fußgänger- und Fahrradverkehr erarbeitet worden. Derzeit steht hieraus insbesondere die Entlastung der Straßen vom Durchgangsverkehr zur Behandlung im Stadtrat. Beschlossen werden soll der sog. Planfall 8b, der dazu Maßnahmen in der Henkestraße (Geschwindigkeitsreduzierung und verkehrslenkende Maßnahmen) sowie in der Neuen Straße (Einbahnstraßenregelung, nur noch West-Ost-Verbindung) und Spardorfer/Essenbacher Straße (Geschwindigkeitsreduzierung) beinhaltet. Ein Handlungsdruck wird nicht zuletzt mit der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> begründet.

Das IHK-Gremium Erlangen stellt dazu fest:

### 1. **Autoverkehrs- und Parkkonzepte gemeinsam verwirklichen**

Eine Entlastung der innenstädtischen Straßen vom reinen Durchgangsverkehr ist zu begrüßen und wird deshalb vom IHK-Gremium Erlangen unterstützt. Mitarbeiter von in der Innenstadt angesiedelten Unternehmen und Institutionen und die Kunden des innerstädtischen Einzelhandels und der Gastronomie profitieren von einer besseren Erreichbarkeit und einer höheren Aufenthaltsqualität. Ebenfalls werden die unmittelbaren Anlieger von dem Verkehrslärm und der Schadstoffbelastung entlastet.

Isolierte Maßnahmen der Verkehrseinschränkung können aber auch abschreckend wirken und somit die überlebenswichtige Besucherfrequenz reduzieren. Bewusst und aus gutem Grund wurden die Konzepte des VEP in ganzheitlicher und vernetzter Form erarbeitet und vorgestellt.

Deshalb fordert das IHK-Gremium Erlangen, eine Umsetzung ebenfalls nur ganzheitlich im Zusammenhang und in einem positiv kommunizier- und erlebbaren Kontext zu realisieren. Dies insbesondere mit der Verbesserung und Ordnung der Parkraumfrage. Im Zuge der von der Verwaltung geplanten preisgelenkten Parkraumbewirtschaftung schafft ganz besonders die attraktive und

komfortable Parkraumerweiterung am Großparkplatz mit speziellem Park&Ride-Ticket und sehr eng getakteten Busshuttles positive Alternativen zum Befahren der Innenstadt oder einem belastenden Parkplatz-suchverkehr.

### 2. **Flexible Lösungen für ein sich veränderndes Stadtbild**

Siemens wird in den kommenden Jahren den Standort „Siemens Mitte“ in den Siemens Campus im Erlanger Süden verlagern. Die Universität plant, den „Himbeerpalast“ als neuen Unistandort zu entwickeln. Weiterhin ist eine Stadt-Umland-Bahn in Planung und die Elektromobilität steht in den Startlöchern. Außerdem schafft die Digitalisierung neue Arbeitsformen, die Arbeit und Wohnen verändern wird. Alles Rahmenbedingungen, die Auswirkungen auf die Erlanger Innenstadt als attraktives Einkaufs- und Verweilzentrum haben werden.

Deshalb sollten konkrete Maßnahmen aus Sicht des Gremiums vorausschauend, anpassungsfähig und reversibel ausgelegt werden.

### 3. **Vermeidung von Sperrungen**

Auch in Zukunft werden Autos noch ein beliebtes Verkehrsmittel der Kunden insbesondere aus dem Erlanger Umland darstellen. Abschreckende Maßnahmen

wie Sperrungen, die dem Kunden signalisieren, dass sie in Erlangen (so) nicht willkommen sind, stellen für den Einkaufsstandort Erlangen eine erhebliche Gefahr dar. Die Sperrung in der Martinsbühler Straße im Rahmen der Bahnneubaustrecke hat eindringlich gezeigt, wie Einschränkungen der Erreichbarkeit negative Auswirkungen auf die hier ansässigen Unternehmen haben.

Der Ansatz mit positiven Alternativen, also Schaffung von zusätzlichen Angeboten wie bereits in 1. genannt, stellt demgegenüber ein von uns bevorzugtes Szenario dar.

#### 4. Initiative für die nördliche Altstadt

Ganz besonders die in der nördlichen Altstadt beheimateten Einzelhandelsbetriebe leiden bereits seit mehreren Jahren unter einem erheblichen Frequenzrückgang und somit existenzbedrohenden Geschäftsverlauf. In diesem Bereich besteht der größte Parkraumdruck im Miteinander von Geschäftskunden, Klinikbesuchern, Klinikmitarbeitern, Anwohnern und Kultur- / Abendgästen. Eine aktive Parkraumsteuerung und –erweiterung wie nun von der Verwaltung vorgesehen, ist deshalb dringend erforderlich und sollte von der zeitlichen Wirksamkeit im Rahmen einer Positiv-Kommunikation forciert werden. Die Erreichbarkeit freier Stellplätze in fußläufiger oder mit kurztaktigen Shuttles verknüpfter Lage sollte planbar, stressfrei und einladend bereitgestellt werden können und hierfür städtische Mittel vorgesehen werden. Für Einzelhandelsbetriebe, Gastronomie, Kulturbetriebe und Klinikum sollten wo gewünscht bewerbable Angebote zur subventionierten Parkgebührenerstattung kurzfristig geschaffen werden. Jede Einschränkung für den Durchgangsverkehr sollte in diesem Kontext mit der Kommunikation mit einer hierdurch erleichterten Erreichbarkeit für den Zielverkehr und der verbesserten Parkraumbewirtschaftung verbunden werden.

#### 5. Transparenz in der Kommunikation

Dem Gutachten zur Schadstoffbelastung in der Erlanger Innenstadt ist zu entnehmen, dass die Schadstoffbelastung in der Henkestraße auch bereits ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen und im Worst-Case-Szenario sinken und den geltende Grenzwert einhalten wird (Prognosebezugsfall 2020: von  $42 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  auf  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ ). Diese Erkenntnis wurde weder in der öffentlichen Diskussion noch in der Vorlage für den Erlanger Stadtrat adäquat dargestellt. Im Sinne einer sachlichen, ergebnisoffenen und zielorientierten Diskussion in der Stadtgesellschaft wünschen wir uns, dass politische Zielvorstellungen und fachliche Rahmenbedingungen erkennbar differenziert dargelegt werden.

Bezogen auf die am stärksten diskutierte und belastete Verkehrsachse Pfarrstraße - Neue Straße ergibt sich hierbei das Bild, dass selbst mit dem angestrebten Planfall 2020 die  $\text{NO}_2$ -Belastung im östlichen Bereich der Pfarrstraße bezogen auf die errechneten Werte kaum verbessert werden kann. Und dieses bei gleichzeitig deutlicher Verschlechterung der  $\text{NO}_2$ -Belastung im Bereich der Essenbacher Straße. Zusätzliche und bislang noch nicht einmal öffentlich diskutierte Einschränkungen in der Pfarrstraße würden hieraus als Konsequenz gezogen werden müssen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt würde sich, vergleichbar mit den Einschränkungen im Rahmen der Bahnneubaustrecke, dauerhaft existenzgefährdend erschweren. Tatsächliche Messungen der  $\text{NO}_2$ -Belastungen in der Pfarrstraße und an vergleichbaren Standorten zeigten demgegenüber bereits erheblich rückläufige  $\text{NO}_2$ -Werte und könnten markant von den errechneten Werten abweichen, woraus sich gravierend unterschiedliche Konsequenzen ableiten würden.

Das IHK-Gremium Erlangen wünscht sich deshalb in der Abwägung von Aufwand und Nutzen an dieser Stelle die Einholung tatsächlicher Messwerte zur Plausibilisierung bislang lediglich errechneter Werte.