

Handlungsfeld	Werteziel	Handlungsziel
Erlangen als Standort in der Region	Einen funktionsgerechten und stadtverträglichen Schüler- und Pendlerverkehr gewährleisten	1 - Umsteigefreie Verbindungen aus der Region zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungsstandorten
		2 - Verbesserung der verkehrsträgerübergreifenden Information über verkehrliche Angebote (z.B. CarSharing, MiFaz)
		3 - Optimierung des ÖV- Angebotes zu den Kern- und Randzeiten großer Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen (z.B. Schichtwechsel, ...)
	Erreichbarkeit alltäglicher Ziele sowie sozialer und kultureller Einrichtungen sichern	4 - Gewährleistung einer angemessenen Zahl von Fahrrad- und PKW- Stellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV sowie an den Einrichtungen
		5 - Sicherstellung der Feinerschließung für umweegeempfindliche Verkehrsarten
		6 - Flexibles Reagieren auf kurz- und langfristige Nachfrageänderungen
	Hauptachsen zwischen Stadt und Region stärken	7 - Bündelung der Verkehrsarten auf ihren jeweiligen klar definierten und leistungsfähigen Wegen (auch Wirtschaftsverkehr)
		8 - Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen mittels Netzerweiterung, Anschlusssicherung und kürzerer Taktzeiten
		9 - Wichtige Radachsen ausbauen (z.B. Fahrradschnellweg) und Infrastrukturformen für neue Antriebsformen schaffen (z.B. Ladestationen für Elektromobilität)

Stadtentwicklung und -planung in Erlangen	Stadt der kurzen Wege als Beitrag zur Verkehrsreduzierung	10 - Bessere Abstimmung und Koordinierung von Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und Umweltplanung
		11 - Stärkung der Nahversorgung in den Ortsteilzentren
		12 - Sicherstellung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene - vor allem Ortsteilzentren - unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	Mensch, Umwelt und Klima von verkehrsbedingten Einflüssen entlasten	13 - Minimierung der Lärmemission und -schadstoffe entsprechend der Umweltschutzziele und geltenden Richtlinien
		14 - Verbesserung des Sicherheitsempfindens und Schaffung eines angenehmen Verkehrsklimas
		15 - Energieeffizienz der Verkehrssysteme steigern und innovative Verkehrslösungen und -technologien fördern z.B. Elektromobilität
		16 - Erzielung von angepassten stadt- und situationsgerechten Geschwindigkeiten
	Attraktiver Stadtraum durch Berücksichtigung einer angemessenen Aufteilung des Verkehrsraums	17 - Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
		18 - Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung für nicht mehr benötigte Verkehrsflächen, sowie flächensparendes Bauen zur Erhaltung von Grünachsen
		19 - Klärung der Netzhierarchie für alle Verkehrsarten im (Innen-)Stadtbereich
		20 - Bündelung von Parkflächen zur Vermeidung von Parksuchverkehr; Einführung bzw. Optimierung des Parkleitsystems

Mobilität in Erlangen - Zusammenspiel aller Verkehrsarten	Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse zur Gewährleistung sozialer Teilhabe berücksichtigen und Verkehrssicherheit erhöhen	21 - Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, PKW-, Fußgängerverkehr) in Stadt und Region
		22 - Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Verkehrsmitteln sowie Informationsmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte und sinnesbehinderte Menschen
		23 - Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere von Frauen, Kindern, Senioren, mobilitätseingeschränkten und sinnesbehinderten Menschen und Migranten; Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenslagen und daraus resultierenden Anforderungen
		24 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und -nutzer ("Vision Zero")
	Verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel ("Multimodalität") erhöhen	25 - Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personenfernverkehr (SPFV)
		26 - Intermodalität - Schaffung gleichwertiger oder besserer Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen, z.B. durch Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten flexibler Verkehrsträger (BikeSharing, u.ä.)
		27 - Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern innerhalb der Innenstadt
		28 - Gewährleistung der Erreichbarkeit von Zielen durch ein geschlossenes und ausreichend dimensioniertes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer
	Anteile des Umweltverbundes im Modal-Split steigern (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger)	29 - Imageverbesserung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes
		30 - Schaffung eines allgemein zugänglichen Informationssystems zur Transparenz und Verständlichkeit des Netzes für alle Nutzer (z.B. Sehbehinderte)
		31 - Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Umweltverbundes (z.B. Wartehäuschen)
		32 - Marketing und professionelle Werbung für den ÖPNV und Schaffung von Anreizen für den Umstieg von MIV auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr (z.B. Verständnis der verschiedenen Tarifangebote)

Wirtschaftliche Aspekte des Verkehrs	Bezahlbarkeit der Verkehrsangebote für den Nutzer sicherstellen	33 - Einheitliche, umfassende und verständliche Tarfsysteme
		34 - Ausbau spezifischer Tarifangebote für Arbeitnehmer, Studenten, Schüler und einkommensschwache Gruppen (Semester- und Jobticket)
		35 - Innovative Konzepte für "Gelegenheitsnutzer" entwickeln und vorhandene Konzepte berücksichtigen und ggf. fördern (z.B. Ticket-Sharing)
	Qualität des ÖPNV- Angebotes in Stadt und Region verbessern	36 - Stärkung der Rolle der Aufgabenträger (Städte und Landkreis) bei der Planung und Bestellung von ÖPNV
		37 - Angebot gemäß Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sicherstellen (Mindestmaß der Daseinsvorsorge)
		38 - Flexible Gestaltung von Verkehrsverträgen mit den Unternehmen z.B. Kapazitätssteigerung und Taktverdichtung
	Erhalt und Verbesserung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur	39 - Einstellung eines höheren Anteils im Gesamthaushalt der Stadt Erlangen für Investitionen in den ÖPNV
		40 - "Blick über den Tellerrand" - Fördertöpfe auf Landes- und Bundesebene für neue Infrastrukturelemente finden und nutzen; Erprobung neuer Finanzierungsinstrumente ermöglichen
		41 - Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur über restriktive Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich ermöglichen
		42 - Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit