

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61/613 T. 1327

Verantwortliche/r:  
Abt. Verkehrsplanung

Vorlagennummer:  
**613/043/2010**

## **Prüfung der Realisierbarkeit eines "Cityliners" durch einen privaten Betreiber mittels Vergabe einer Konzession für eine Altstadtlinie - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion Nr. 239/2009 vom 15.12.2009**

Beratungsfolge	Termin	Status	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	08.02.2011	öffentlich	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zustimmend zur Kenntnis genommen.  
Der Antrag der CSU-Stadtratsfraktion Nr. 239/2009 vom 15.12.2009 ist hiermit bearbeitet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Einführung eines „Cityliners“ ist aus Sicht der Verwaltung aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend.

Es wird stattdessen vorgeschlagen, als Lösungsansatz eine bessere Vernetzung des kommunalen mit dem regionalen Busverkehrs zur Reduzierung von Umsteigevorgängen und zur Vermeidung von Parallelfahrten weiter zu verfolgen. Dieser soll bei der Untersuchung des „Regional optimierten Busnetzes“ im Rahmen der „Standardisierten Bewertung StUB“ sowie bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes konkretisiert werden.

Außerdem soll dem UVPA in Kürze über die Untersuchungsergebnisse zu den Auswirkungen des Umleitungsverkehrs bzw. zur Herausnahme von Linien in der Goethestraße berichtet werden, die von der VGN GmbH als Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes durchgeführt wurde.

##### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Stadtratsfraktion der CSU beantragt die Prüfung der Realisierbarkeit eines „Cityliners“ durch einen privaten Betreiber mittels Vergabe einer Konzession für eine Altstadtlinie. Ziel der Einführung eines Shuttlebus-Systems bzw. der Wiedereinführung von Kleinbussen für die Erschließung der Erlanger City ist vor allem, die Innenstadt vom derzeit starken Busverkehr - bei gleichzeitig hoher Erschließungsqualität für die nördliche Innenstadt - zu entlasten. Geprüft werden soll daher auch, ob diese Linie als fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan aufgenommen werden kann.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Konzeptionelle Anforderungen an das ÖPNV-Netz

Die Akzeptanz des ÖPNV beruht vor allem auf umsteigefreien, schnellen Verkehrsbeziehungen. So gilt als empirische „Faustformel“ zahlreicher Verkehrsbetriebe, dass die Fahrbeziehungen von ca. 60 % der ÖPNV-Kunden umsteigefrei sind; bei ca. 30 % findet ein einmaliges Umsteigen und nur bei ca. 10 % ein zweimaliges Umsteigen statt. Diese Formel wird im Grundsatz durch die Ergebnisse der repräsentativen Bürgerbefragung „Leben in Erlangen 2010“ bestätigt, nach der nur 16,9 % zumindest ihre Bereitschaft zeigten, zweimal oder öfter umzusteigen.

Nach o.g. Bürgerbefragung steigen ca. 50 % der Fahrgäste am Hugenottenplatz / Hauptbahnhof (ehem. Bahnhofplatz) aus, wenn sie mit dem Bus in die Innenstadt fahren. Etwa 93 % der Fahrgäste sehen keine Verbesserung, wenn Ihre Buslinie an einer anderen Haltestelle halten würde. Von den 7 %, die je nach benutzter Buslinie in der Innenstadt eine günstigere Haltestelle genannt haben, wurden Hugenottenplatz / Hauptbahnhof von 30,9 %, Arcaden von 27,0 %, Neuer Markt von 19,5 % und Martin-Luther-Platz von 6,6 % benannt.

Bei der Planung des ÖPNV wird daher generell versucht, sogenannte Durchmesserlinien einzurichten, die umsteigefreie Fahrbeziehungen von der Peripherie (Region, Stadtrand) durch die City ermöglichen. Im Erlanger Binnenverkehr der EStW wird dieses Ziel bisher überwiegend erfüllt. Die für den Pendlerverkehr relevanten Regionalbuslinien erschließen die Haltestellen Hugenottenplatz / Hauptbahnhof nur teilweise. Außerdem enden sie häufig am westlich des Hauptbahnhofes gelegenen Busbahnhof und erfüllen daher das Kriterium einer Durchmesserlinie kaum.

#### Konzept „Cityliner“

Das vorgeschlagene Konzept eines „Cityliners“, der vor allem den Bereich zwischen Rathausplatz und Martin-Luther-Platz erschließen soll, würde die o.g. Anforderungen nicht erfüllen. So wäre die Fußgängerzone mit dem ÖPNV für viele Fahrbeziehungen nur noch durch einen weiteren Umsteigevorgang zwischen Bus und „Cityliner“ erreichbar, und dies für eine relativ kurze Strecke. Es müsste daher davon ausgegangen werden, dass die Fahrgäste das letzte Stück in die Fußgängerzone zu Fuß gingen und der „Cityliner“ selbst bei Gültigkeit eines VGN-Tickets leer fahren würde. Vor allem aber wäre zu befürchten, dass der ÖPNV in die City als zu unattraktiv eingeschätzt und verstärkt das Auto genutzt würde.

Bei Einführung eines neuen Fahrzeugsystems müsste außerdem eine geeignete Werkstatt mit Ersatzteilen und ggf. auch ein Ersatzfahrzeug vorgehalten werden. Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten sind derartige Fixkosten nur bei einer kontinuierlichen Auslastung kostengünstig zu kompensieren, was eine entsprechende Netzlänge und Fahrzeuganzahl voraussetzt.

Die Einführung eines „Cityliners“ zur Reduzierung der Anwohnerbelastungen durch Busverkehr ist folglich aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Auch für die Einführung einer „Bimmelbahn“ für Touristen besteht aus Sicht der Verwaltung kein Bedarf, da das bestehende Angebot an fußläufigen Stadtführungen für die städtebauliche Situation in Erlangen wesentlich zweckmäßiger ist.

### Lösungsansatz

Ein Lösungsansatz zur Reduzierung von Umsteigevorgängen und zur Vermeidung von Parallelfahrten könnte eine bessere Vernetzung des kommunalen mit dem regionalen Busverkehrs sein. Dieser Ansatz soll durch das „Optimierte regionale Busnetz“, das im Rahmen der „Standardisierten Bewertung StUB“ zur Bewertung ansteht, konkretisiert werden. Außerdem schlägt die Verwaltung vor, diesen Lösungsansatz auch der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zugrunde zu legen.

Die Situation des ÖPNV in der Innenstadt wurde dem UVPA bereits am 09.02.2010 dargestellt. Die endgültigen Ergebnisse der von der VGN GmbH durchgeführten Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes über die Konsequenzen einer Herausnahme von Buslinien aus der Goethestraße liegen der Verwaltung inzwischen als Entwurf vor. Nach deren Endabstimmung soll dem UVPA hierüber sowie über die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen der Umleitungsphase berichtet werden.

#### **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### **Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

#### **Anlagen:**

Anlage 1 - CSU-Fraktionsantrag 329/2009

III. Abstimmung

*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang