

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61/613 T. 1327

Verantwortliche/r:  
Abt. Verkehrsplanung

Vorlagennummer:  
613/058/2011

## Meilensteinplan zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.07.2011	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen  
Ref. II, ESTW

### I. Antrag

Der Meilensteinplan wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, diesen weiter zu konkretisieren und die einzelnen Meilensteine jeweils zum Beschluss vorzulegen.

Die Meilensteine A) „StUB – Schienennetz“ und B) „StUB – regional optimiertes Busnetz“ werden im Rahmen von Folgeaufträgen zur bereits laufenden Untersuchung „Standardisierte Bewertung StUB“ vergeben. Für Meilenstein C „Teilnetz DIVAN – Optimierung Erlangen / Umgebung“ sollen die Ausschreibungsunterlagen erstellt und das Vergabeverfahren durchgeführt werden.

Amt 61 wird beauftragt, für Meilenstein D) „ÖPNV-Netz – optimierte Vernetzung Binnen- und Regionalverkehr“ die voraussichtlich notwendigen Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 € zum Haushalt 2012 anzumelden.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 21.09.2010 wurde im UVPA die „Erstellung eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes“ behandelt. Die Verwaltung wurde beauftragt, basierend auf den Ergebnissen der derzeit noch laufenden Verkehrsuntersuchungen, ein Arbeitskonzept für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (integriertes Gesamtverkehrskonzept) zu erarbeiten und hierfür einen Meilensteinplan (s. Anlage 1) vorzulegen.

#### Historie

Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stammt aus dem Jahre 1995, eine Teilfortschreibung durch Ermittlung von Basisdaten wurde 2005 durchgeführt. Die damals vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bis heute teilweise umgesetzt (s. Anlage 2).

Das ÖPNV-Netz in Erlangen wurde 2007 durch die Erstellung des 2. Nahverkehrsplanes gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung analysiert und innerhalb des Erlanger Stadtgebietes optimiert. In dem projektbegleitenden Arbeitskreis waren neben den Verkehrsbetrieben und den Fachdienststellen auch Vertreter der politischen Fraktionen sowie der Lokalen Agenda 21 eingebunden. Eine grundlegende Überplanung mit stärkerer Berücksichtigung des regionalen Busverkehrs fand nicht statt.

### Aktuelle Analysen zur Verkehrsentwicklung

Mit der positiven wirtschaftlichen Entwicklung von Erlangen in den vergangenen Jahren nahm die Zahl der Beschäftigten in Erlangen deutlich zu. Diese Steigerung führte, bei nahezu konstanter Zahl der Einwohner, zu einem erheblichen Zuwachs der Einpendler (s. Anlage 3) und ist insbesondere im motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich messbar. So nahm der Verkehr über die Erlanger Stadtgrenze (ohne Berücksichtigung der BAB A73) zwischen dem letzten VEP bis zum Jahr 2006 um über 14 % zu, auf den Regnitzbrücken betrug der Verkehrszuwachs ca. 15 % (s. Anlage 4). Aufgrund von Datenlücken konnte diese Entwicklung nicht durchgehend bis ins Jahr 2011 weiter verfolgt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass entsprechend der Arbeitsplatzentwicklung in Erlangen ein weiterer deutlicher Verkehrszuwachs über die Erlanger Stadtgrenze stattfand. Nach Vervollständigung der Datenbasis im Rahmen der voraussichtlich am 21.07.2011 vorgesehenen Jahreszählung mit Erlanger Schülern sollen die Analysen der Verkehrsentwicklung fortgesetzt werden.

Der Fußgängerverkehr mit 18 % und der Radverkehr mit 30 % haben bereits einen erfreulich hohen Anteil im Binnenverkehr aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und Topographie. So liegen weite Teile des Erlanger Stadtgebietes vom Stadtzentrum aus innerhalb der für Fußgänger und Radfahrer optimalen Entfernung von 3 km bzw. 5 km. Diese Verkehrsanteile müssen aber auch weiterhin durch laufende Verbesserungen stabilisiert und möglichst noch gesteigert werden.

Unter Berücksichtigung des Pendlerverkehrs zeigt der Anteil des ÖPNV dagegen mit 14 % am Gesamtverkehr gegenüber dem MIV mit 62 % noch ein erhebliches Verbesserungspotential. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass große Teile der Berufspendler außerhalb einer für den Radverkehr geeigneten Entfernung wohnen und das derzeitige ÖPNV-Angebot hinsichtlich Reisezeit mit dem MIV nicht konkurrenzfähig ist.

Verkehrsplanerische Maßnahmen dürfen sich daher nicht auf das Erlanger Stadtgebiet beschränken, sondern müssen insbesondere beim ÖPNV auch den regionalen Verkehr mit einbeziehen.

### Ziele

Um dem vergleichsweise hohen und weiteren ansteigenden MIV auf ein stadtverträglicheres Maß zu reduzieren, ohne gleichzeitig die positive wirtschaftliche Entwicklung von Erlangen zu beeinträchtigen, werden folgende Ziele für die zukünftige Erlanger Verkehrsentwicklung definiert:

- **Fußgänger- und Radverkehrsanteil** stabilisieren und ausbauen, d.h. konsequente Weiterentwicklung des Fuß-/Radwegenetzes;
- **ÖPNV** ausbauen und fördern, d.h. schnelle, umweg- und umsteigefreie Verbindungen vom Wohnort zum Arbeitsplatz durch bessere Verknüpfung des regionalen mit dem städtischen ÖPNV;
- **MIV-Anteil** reduzieren, d.h. Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsachsen bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung in der Altstadt und in Wohngebieten sowie Maßnahmen im ruhenden Verkehr;
- **Städtebauliche Maßnahmen**, d.h. Förderung einer funktionalen Durchmischung im Stadtgebiet als „Stadt der kurzen Wege“.

Um diese Ziele zu konkretisieren und in konkrete Maßnahmen zu überführen, ist eine grundsätzliche **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes** von 1995 erforderlich.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aus den derzeit laufenden Untersuchungen im Rahmen der „Standardisierten Bewertung StUB“ können nicht nur Erkenntnisse über die Zukunft eines schienengebundenen ÖPNV gewonnen, sondern auch erste Ansätze für ein regional optimiertes Busnetz abgeleitet werden. Insbesondere im ÖPNV-Netz sind Verbesserungen auch kurz- bis mittelfristig (d.h. innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre) möglich, da diese teilweise auch ohne aufwändige Baumaßnahmen umgesetzt werden könnten.

Unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten historischen Altstadt sind Verbesserungen für den ÖPNV- und Kfz-Verkehr insbesondere auf der Ost-West-Beziehung wahrscheinlich nur durch größere bauliche Veränderungen möglich. Derartige Maßnahmen sind allerdings nur langfristig, d.h. in frühestens 15 Jahren, realistisch. Insbesondere durch die im Schienennetz der DB AG und der BAB A73 geplanten Ausbauten könnten sich einmalige Chancen ergeben, im Zuge dieser Baumaßnahmen auch Anpassungen im Erlanger Verkehrsnetz durchzuführen.

Der im Folgenden erläuterte „Meilensteinplan“ sieht daher, basierend auf einander aufbauenden Maßnahmenpaketen (sog. „Meilensteine“), auch eine Unterscheidung zeitlicher Realisierungsstufen vor. Bei der Erarbeitung der Meilensteine wurde angenommen, dass diese unterschiedliche fachliche Spezialisierungen und damit verbunden ggf. auch unterschiedliche Formen der öffentlichen Begleitung erfordern. Die Meilensteine sollen / können daher an unterschiedliche externe Gutachter vergeben werden. Jeder Meilenstein soll auf den Ergebnissen des vorherigen aufbauen, so dass eine zeitgleiche Bearbeitung mehrerer Meilensteine nur teilweise möglich sein dürfte. Alle Meilensteine zusammen sollen das Gesamtkonzept des zukünftigen „Verkehrsentwicklungsplan Erlangen“ bilden.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Da die Ergebnisse der bereits laufenden Untersuchung „Standardisierte Bewertung StUB“ auch eine wesentliche Grundlage für den „Verkehrsentwicklungsplan Erlangen“ bilden, sind diese im Meilensteinplan integriert.

### Meilenstein A) „StUB - Schienennetz

Ziele:

- Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens der StUB
- Abschätzung der Investitions- und Folgekosten
- Definition der optimalen Trassenführung
- Sicherung der optimalen Trasse

Zeitraum: III + IV/2011

Kosten: ca. 18.000 EUR  
(Kostenanteil Erlangen bei Vergabe aller noch ausstehenden Leistungen inkl Folgekostrechnung für T-Netz und BI-Netz, Finanzierung gemäß Beschluss HFPA vom 16.09.2009 gesichert)

Anmerkungen: Die Entscheidung über weitergehende Untersuchungen hängt auch von der Entscheidung zur Komplementärfinanzierung durch ZVGN und der beteiligten Gebietskörperschaften ab.

### **Meilenstein B) „StUB – regional optimiertes Busnetz“**

- Ziele:
- Analyse von Optimierungspotentialen des Buslinienetzes in den Landkreisen und im Stadtgebiet Erlangen
  - Abschätzung der Folgekosten
  - Abschätzung von Einsatzmöglichkeiten einer Bus-Tram
  - Vorüberlegungen (insbesondere auf dem Gebiet der Landkreise) als Grundlage für Meilenstein C)

Zeitraum: III/2011 - I/2012

Kosten: ca. 5.000 EUR  
(Kostenanteil Erlangen, Finanzierung gemäß Beschluss HFPA vom 16.09.2009 gesichert)

Anmerkungen: Die Entscheidung über weitergehende Untersuchungen hängt auch von der Entscheidung zur Komplementärfinanzierung durch ZVGN und der beteiligten Gebietskörperschaften ab.

### **Meilenstein C) „Teilnetz DIVAN – Optimiertes Verkehrsmodell für Erlangen und Umgebung“**

- Ziele:
- Weiterentwicklung des bereits vorliegenden Verkehrsmodells DIVAN also kleinräumig verwendbares intermodales Prognosewerkzeug für Erlangen und die nähere Umgebung
  - Zwingende Voraussetzung für komplexe Verkehrsanalysen /-prognosen

Zeitraum: Vergabe III/2011  
Durchführung III/2011 - I/2012

Kosten: ca. 50.000 - 70.000 EUR  
(Finanzierung aus Budget f. Verkehrsentwicklungsplanung gesichert)

Anmerkungen: Das von ZVGN und Staatl. Straßenbauverwaltung unter Beteiligung der Stadt Erlangen entwickelte und kostenfrei zur Verfügung gestellte Verkehrsmodell DIVAN ist derzeit vorwiegend für großräumige Verkehrsströme (überörtliches Straßennetz und DB-Strecken) geeignet. Für die kleinräumigen Analysen / Prognosen innerhalb Erlangen sowie der Pendlerströme muss das Verkehrsmodell aktualisiert und weiterentwickelt werden.  
Die Möglichkeit einer Komplementärfinanzierung durch die Eigentümer von DIVAN bzw. an der Nutzung dieses Modells interessierte andere Gebietskörperschaften ist derzeit nicht absehbar.

### **Meilenstein D) „ÖPNV-Netz – optimierte Vernetzung Binnen- und Regionalverkehr“**

- Ziele:
- Optimierte Vernetzung (Linienführung, Umsteigebeziehungen, Takt, ÖPNV-Beschleunigung) der EStW-Busse mit dem Regionalverkehr (VAG, Frankenbus, infra fürth verkehr gmbh etc.)
  - Verbesserungen im ÖPNV bei max. gleichen (Betriebs)kosten
  - Untersuchung / Entwicklung des ÖPNV-Netzes von Erlangen und Umgebung mit Stufenkonzept für die Umsetzung:  
Stufe A: kurz- / mittelfristige Umsetzung (Grundlage für Meilenstein E)  
Stufe B: langfristige Umsetzung (Grundlage für Meilenstein F)

Zeitraum: Vergabe I - II/2012  
Durchführung III/2012 - II/2014

Kosten: ca. 100.000 - 150.000 EUR  
(Finanzierung nicht gesichert)

Anmerkungen: Basierend auf den Ergebnissen der Meilensteine A) bis C) sollen die kommunalen und regionalen Buslinien deutlich überplant werden.  
Voraussetzung hierfür ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Stadt Erlangen, den Landkreisen und den Nachbarstädten.

Seitens der ESTW wurde bereits eine Komplementärfinanzierung signalisiert. Das Projekt soll mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden (z.B. Projektbeirat). Aus diesem Abstimmungsprozess resultiert die relativ lange Bearbeitungsdauer.

#### **Meilenstein E) „Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen (+ Landkreise?)“**

- Ziele:
- Fortschreibung des gesetzlichen Nahverkehrsplanes (Stand 2007) gemäß § 45 PBefG
  - Grundlage für die Vergabe von Konzessionen
- Zeitraum: Vergabe I/2014 *in Abhängigkeit des Projektfortschritts in Meilenstein D) kann Meilenstein E) ggf. früher begonnen werden.*  
Durchführung II/2014 - IV/2014
- Kosten: ca. 30.000 EUR  
(Finanzierung nicht gesichert)
- Anmerkungen: Um eine abgestimmte Vorgehensweise bei der Vergabe von Linienkonzessionen (zeitlich, inhaltlich) im kommunalen und regionalen Verkehr zu gewährleisten, wäre ein gemeinsamer Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen zumindest mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt zweckmäßig. Aufgrund der EU-Verordnung 1370/2007 ist die Anpassungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zwingend erforderlich. Diese seit 2009 überfällige Novellierung wird nach aktuellem Kenntnisstand auch 2011 nicht mehr erfolgen. Die zukünftige Bedeutung des gesetzlichen Nahverkehrsplanes (Verbindlichkeit, Inhalte) ist mit dieser Novellierung eng verbunden. Ohne Kenntnis des neuen PBefG und der daraus resultierenden Anpassungen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nicht zweckmäßig.  
In die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen sollen daher die verkehrsplanerischen Ergebnisse der Stufe A aus Meilenstein C) übernommen werden. Schwerpunkt der Arbeiten im Meilenstein E) sollen die weiteren Inhalte des Nahverkehrsplan wie Vergabekriterien, betriebliche Qualitätsanforderungen etc. sein.

#### **Meilenstein F) „Verkehrsentwicklungsplan Erlangen“**

- Ziele:
- Grundlegende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 1995 unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten
  - Definition mittel-/langfristiger Entwicklungsziele
  - Berücksichtigung demografische / ökologischer Entwicklungen
  - Verkehrsentwicklungsplan für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV
- Zeitraum: Vergabe I - II/2014 *in Abhängigkeit des Projektfortschritts in Meilenstein D) kann Meilenstein F) ggf. früher begonnen werden.*  
Durchführung III/2012 - III/2016
- Kosten: ca. 150.000 - 200.000 EUR  
(Finanzierung nicht gesichert)
- Anmerkungen: Ausbaumaßnahmen wie BAB A 73, ICE-Strecke etc. bieten Chancen für langfristige und umfangreiche Veränderungen des Erlanger Verkehrssystems. Das Verkehrskonzept Innenstadt kann dann unter ganzheitlicher Betrachtung des Erlanger Verkehrs entwickelt werden. Der Teil Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV soll weitgehend auf Stufe B des Meilensteines D) aufbauen. Das Projekt soll mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden (z.B. Projektbeirat). Aus diesem Abstimmungsprozess resultiert die relativ lange Bearbeitungsdauer.

## Öffentlichkeitsarbeit

Für die Meilensteine A) und B) erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit durch die VGN GmbH bzw. in den zuständigen Gremien. Für Meilen C) ist wegen der ausschließlich fachspezifischen Aufgaben eine Öffentlichkeitsarbeit nicht notwendig.

Die Meilensteine D) bis F) sollten aus Sicht der Verwaltung zur Gewährleistung eines transparenten Entscheidungsprozesses sowie Berücksichtigung von Vorschlägen aus der Bürgerschaft von Anfang an mit einer Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

Dies könnte beispielsweise durch die Einrichtung eines Projektbeirates geschehen, mit dem in Nürnberg bei den Projekten „Frankenschnellweg“ und „Nahverkehrsentwicklungsplan“ positive Erfahrungen gemacht wurden. Als Beispiel sind die Aufgaben, die Beteiligten sowie der Entscheidungsprozess des Projektbeirates Nahverkehrsentwicklungsplan in Anlage 5 dargestellt. Eine entscheidende Funktion übernahm dabei in Nürnberg der Moderator, dessen Aufgaben von Prof. Arno S. Schmid (bis 2010 Präsident der Bundesarchitektenkammer) wahrgenommen wurden.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Planungskosten:	Ca. 475.000€	
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- Die Planungsmittel für die Meilensteine A) und B) in Höhe von 23.000,- € sind im Budget auf Kst/KTr/Sk 613090/54710061/543301 durch den vorhandenen Restbetrag gesichert.  
Die Finanzierung von Meilenstein C) in Höhe von 70.000 € ist über Kst/KTr/Sk 613090/543222/51100061 gesichert.
- Die Planungsmittel für Meilenstein D) in Höhe von ca. 150.000 € sind derzeit nicht vorhanden und sind im Zuge der HH-Anmeldungen für den Haushalt 2012 (Abruf zw. 2012 – 2014) zusätzlich anzumelden.  
Die Planungsmittel für Meilenstein E) in Höhe von ca. 30.000 € und Meilenstein F) in Höhe von ca. 200.000 € sind derzeit nicht vorhanden und sind zu gegebener Zeit (vorrausichtlich ab 2014) für den Haushalt anzumelden.

### Anlagen:

- Anlage 1: Zeitplan „Meilensteinplan“
- Anlage 2: VEP-Handlungsempfehlungen 1995 und deren Umsetzung
- Anlage 3: Entwicklung der Einwohner, Beschäftigten und Einpendler
- Anlage 4: Verkehrsentwicklung am Außenkordon und auf den Regnitzbrücken
- Anlage 5: Beispiel Projektbeirat Nürnberg

### III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 12.07.2011

#### **Protokollvermerk:**

Das Gremium beschließt darüber, den Tagesordnungspunkt nicht als Einbringung, sondern als Beschluß zu behandeln.

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-  
Ausschusses der Stadt Erlangen  
vom 12. Juli 2011  
mit 13 gegen 0 Stimmen**

Die Vorlage der Verwaltung wird einstimmig beschlossen

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Meilensteinplan wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, diesen weiter zu konkretisieren und die einzelnen Meilensteine jeweils zum Beschluss vorzulegen.

Die Meilensteine A) „StUB – Schienennetz“ und B) „StUB – regional optimiertes Busnetz“ werden im Rahmen von Folgeaufträgen zur bereits laufenden Untersuchung „Standardisierte Bewertung StUB“ vergeben. Für Meilenstein C „Teilnetz DIVAN – Optimierung Erlangen / Umgebung“ sollen die Ausschreibungsunterlagen erstellt und das Vergabeverfahren durchgeführt werden.

Amt 61 wird beauftragt, für Meilenstein D) „ÖPNV-Netz – optimierte Vernetzung Binnen- und Regionalverkehr“ die voraussichtlich notwendigen Haushaltsmittel in Höhe von 150.000 € zum Haushalt 2012 anzumelden

mit 13 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Balleis  
Vorsitzende/r

gez. Bruse  
Berichterstatter/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang