

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/022/2014

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen – hier: Rückblick auf das 5.Forum und Ausblick auf das weitere Vorgehen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	09.12.2014	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	09.12.2014	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Ausschuss nimmt den Bericht zum 5. Forum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom 21. Oktober 2014 zur Kenntnis. Den vorgestellten Netzkorridoren gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weitere Netzkonzeption wird zugestimmt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Rückblick 5. Forum Verkehrsentwicklungsplan

Im Rahmen der Bearbeitung des Meilensteins D) – ÖPNV-Konzept und E) – Nahverkehrsplan fand am 21. Oktober 2014 die 5. Forumssitzung im Ratssaal statt. Von 17.00 bis 20.00 Uhr standen der fachliche als auch inhaltliche Einblick in die Netzkonzeption und die Vorstellung des Entwurfs der Netzkorridore für das zukünftige ÖPNV-Konzept der Stadt Erlangen im Vordergrund.

Nach einem kurzen Rückblick des Gutachters auf den „Toplisten“-Termin mit den zehn am häufigsten unterstützten Hinweisgebern wurde folgendes Fazit gezogen:

Die Befragungsteilnehmer/innen wünschen sich ein „ÖPNV-Netz aus einem Guss, das durchgängig und eng verknüpft mit anderen Verkehrsarten ist“.

Im Anschluss stieg das Forum in die Grundlagen der Netzkonzeption ein. Der Gutachter präsentierte hierzu fünf mögliche Typen der Linienführung für das Haupt- und Erschließungsnetz (Radial-, Durchmesser-, Tangential-, Zubringer- und Ringlinie) und erläuterte mit Hilfe von abstrakten und plakativen Beispielen die Vor- und Nachteile der jeweiligen Linienführung. Anhand der Ausprägungs- und Kombinationsmöglichkeiten kam der Gutachter zu der Schlussfolgerung, dass nach derzeitigem Stand der Bewertungen grundsätzlich der Stadt- und Regionalverkehr im Erlanger Netz kombiniert und klarer strukturiert werden sollte. Er favorisiert hierzu eine Kombination der Linientypen „Durchmesser- und Tangentiallinie“. (Anlage 1, ab Folie 5)

In einem nächsten Schritt wandte er diese Grundkonzeption auf das Erlanger Stadtgebiet an und unterfütterte die Herleitung des Netzkonzeptes mit Daten zu Nachfrageströmen von Quellen außerhalb Erlangens zu räumlichen Schwerpunkten innerhalb des Stadtgebietes. Hierbei

handelt es sich um die in der dritten Sitzung des VEP-Forums erarbeiteten räumlichen Schwerpunkte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Erlangen (Anlage 1, Folie 19).

Daraus ergibt sich eine Korridorstruktur, die einem „X und U“ folgt. Ein Korridor definiert hierbei einen breiten Raum bzw. eine Achse, in dem bereits heute hohe Fahrgastzahlen zu verzeichnen sind und in dem zukünftig neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden könnten.

- Das „X“ resultiert hierbei aus Nachfrageströmen, die von Norden und Süden bzw. Osten und Westen in die Innenstadt führen. Für die abstrakte Linienführung innerhalb der Korridore bedeutet dies eine Verbindung der bisherigen Radiallinien (Linien, die derzeit von außen in den Stadtkern fahren und dort enden) zu Durchmesserlinien (Linien, die durch die gesamte Stadt fahren) und damit eine Abdeckung des mit „X“ bezeichneten Korridors
- Der „U“-Korridor folgt einem Verlauf tangential südlich der Innenstadt. Hierbei ergänzen Tangentiallinien das Netzsystem und führen Fahrgäste direkt zu Zentren am Stadtrand. Sie übernehmen daher auch die Funktion einer Teilringlinie.

Die maßgeblichen Vorteile diese Kombination seien die Entlastung der Innenstadt durch die Tangentiale und weniger Umstiege durch die Durchmesserlinien. Ziel ist hierbei nicht das umsteigefreie Durchqueren der Stadt Erlangen, sondern das Erreichen von räumlichen Schwerpunkten im Stadtgebiet und über das Zentrum hinaus.

Im Rahmen von insgesamt vier Arbeitsgruppen (Pendler, Schüler/Studenten, Freizeit- und Versorgungswege und Gäste) wurden die vorgeschlagenen Korridore aus den Perspektiven der verschiedenen Nutzergruppen diskutiert und als sinnvolles Rahmenkonzept angesehen.

Der beschriebene Ablauf des 5. Forums VEP kann der Anlage 1 entnommen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Mit Bezug auf das dem Ausschuss vorliegende Korridornetz bewegt man sich zum jetzigen Zeitpunkt auf einer Abstraktionsebene, die im nächsten Planungsschritt anhand von Linien konkretisiert werden soll. Wie genau einzelne Linien innerhalb und zwischen den Korridoren im Detail verlaufen, erfolgt durch einen iterativen Prozess auf Grundlage der vorgestellten Daten, den Ideen und Zielen des projektbegleitenden Arbeitskreises NVP sowie der Delegierten aus dem Forum und den detaillierten Anregungen der Bürger. Insbesondere sollen hier auch die betrieblichen Erfahrungen der Verkehrsbetriebe einfließen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung bittet um Zustimmung zu der Weiterentwicklung der o.g. Netzkorridore gemäß Anlage 2, um diese als Grundlage für die zukünftige Netzkonzeption verwenden zu können.

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 – Inhalt und Ergebnisse des 5. Forums Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Anlage 2 – Netzkorridore

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang