

Anlage 3 zu Beschlussvorlage 613/331/2025

Fragen zum Nahverkehrsplan in der Sitzung des UVPA/UVPB am 14.10.2025

In den Beteiligungs-Sitzungen zu den Zwischenständen war als grundsätzliche Idee angeführt worden, die Linien in "starke" und "schwache" Linien aufzuteilen und bei den "starken" Linien eine Taktung von 10-Minuten einzuführen. Der endgültige Plan enthält diese Aufteilung nicht mehr und ist im Wesentlichen eine vorsichtige Fortschreibung des bestehenden Liniennetzes. Was waren die Gründe für die Aufgabe der ursprünglich angedachten Veränderung?

Als Planungsprämisse wurde bei der Fortschreibung zugrunde gelegt, dass Hauptachsen mit starken Linien und hohem Taktangebot gebildet werden sollen, indem entweder eine Taktüberlagerung mehrerer Linien genutzt wird oder durch Verdichtung nachfragestarker Linien auf 15 bzw. 10-Minuten-Takt ein besseres Angebot geschaffen wird.

Im Fortschreibungsprozess wurde – auch auf Basis der Erfahrungen durch die Reduzierung und Vereinheitlichung des Fahrtenangebots auf manchen Linien – auf eine Festlegung eines Taktrasters verzichtet. Die Gestaltung des Taktes wurde flexibel gehalten. Auf Basis der vorhandenen automatischen Fahrgastzählsysteme der ESTW Stadtverkehr GmbH kann eine nachfrageorientierte Fahrplangestaltung umgesetzt werden. Stark nachgefragte Linien können bei Bedarf mit Verstärkern versehen werden, bei wenig ausgelasteten Bereichen kann eine Reduzierung des Angebotes geprüft werden.

Die Erschließung von Gebieten wurde geprüft auch unter Einbeziehung der Linienbedarfsverkehre. Die Haltestellen dieser Verkehre zählen gleichwertig für die Erschließung. Dies ist in meinen Augen nicht korrekt, da diese Verkehre zum Teil sehr selten genutzt werden. (Im Röthelheimpark wird zum Teil nur 1 Fahrt / Monat durchgeführt). Eine Einbeziehung dieser Haltestellen verschleiern das schlechte Angebot in den durch Linientaxi erschlossenen Gebieten. Wie sieht der Erschließungsgrad aus, wenn diese Haltestellen nicht berücksichtigt werden. (s. Abbildung 12)

Die Erschließung durch Einzugsradien stellt die Zugangsmöglichkeit der Bevölkerung zum ÖPNV dar. Grundlage bildet die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern aus dem Jahr 1998.

Die Linienbedarfsverkehre sind mit einem Fahrplan hinterlegt, die Fahrt findet nur nach Bedarf bzw. auf Bestellung statt. Die Nutzung ist sehr unterschiedlich, z.B. wird die Linie 285T gut angenommen, die Linie 293T hingegen nicht. Dennoch sind Linienbedarfsverkehre eine (kostengünstige) Möglichkeit, für vorhandene Erschließungslücken ein Angebot zu schaffen, auch wenn Infrastruktur/Ressourcen dies für einen Standardlinienverkehr nicht zulassen. Die Erschließungsradien für Haltestellen der Bedarfsverkehre sind daher in die Betrachtung aufzunehmen. Für zukünftige Darstellungen wird der Hinweis aufgenommen, reine Haltestellen für Bedarfsverkehre visuell anders darzustellen.

In der Vorbesprechung wurde zu den angedachten Änderungen an der Linie 283 gesagt, dass sie so nicht realisiert werden können. Wie kann die Erreichbarkeit des Bezirksklinikums aus Nord-Westen (Dechsendorf und Landkreis Gemeinden) durch eine Verlängerung der Linie 289 zur Haltestelle Heusteg (Staatsstraße) erreicht werden? Welche Anpassungen an den Straßen und Überquerungsmöglichkeiten sind dazu notwendig?

Die Verknüpfung der Stadtbuslinien mit den Regionalbuslinien an der Staatsstraße wird weiterhin für sinnvoll erachtet. Es besteht seit langem die Überlegung, eine Verknüpfungshaltestelle im Bereich der Anschlussstelle Am Europakanal / Staatsstraße herzustellen, die aber mit erheblichen baulichen Anpassungen und Kosten verbunden ist. Im heutigen Bestand bestünde die Möglichkeit, die Linie 289 über den Heusteg mit linkseinbiegen auf die Staats-

straße zur Haltestelle Heusteg zu führen. Ohne bauliche Maßnahmen (Signalisierung Einmündung Staatsstraße/Weisendorfer Straße und Heusteg, bauliche Anpassungen im Bereich Heusteg) ist diese Lösung leider nicht umsetzbar. Zudem erzeugt die Umfahrung viele Betriebskilometer.

Mit der Umsetzung der Regnitzsquerung für die StUB ist dieses Problem gelöst, da die Regionalbusse direkt über das Schulzentrum West in das Zentrum geführt werden.

Linie 292E: Sie ist für die schnelle Anbindung von Büchenbach an die Innenstadt gedacht, fährt aber bei der angedachten Führung über Schulzentrum West und Schallershofer Straße an wesentlichen Bevölkerungsschwerpunkten in Büchenbach vorbei. Wurde eine Führung über Steigerwaldallee und Straße am Europakanal auch geprüft? Was spricht gegen eine Führung westlich des Europakanals? Die Erschließung des Schulzentrums durch eine Schnellbuslinie ist in meinen Augen nicht so wichtig wie die Erschließung einer größeren Einwohnerzahl, denn Schüler benutzen eh den Bus.

Für die Schnellbuslinie wurde die Führung über das übergeordnete Straßennetz aufgrund Geschwindigkeit und Beschleunigung gewählt. Das Schulzentrum West ist als bedeutende Haltestelle gewählt worden. Der Hinweis ist aber richtig, dass die Straße am Europakanal hohes Nachfragepotential aufweist und zudem die Umweltspur dort genutzt werden kann. Sollte die Linie zur Umsetzung beschlossen werden, würden beide Varianten erneut betrachtet – prioritär wird aufgrund des Hinweises die Führung am Europakanal aufgenommen.

Es ist davon die Rede, dass Verbesserungen im Modal Split erst nach vollständiger Integration der Landkreislinie in den Stadtverkehr möglich sind. Dies scheitert aber derzeit an Forderungen des Landkreises.

Interpretiere ich das richtig, dass Integration der Landkreislinien in den Stadtverkehr (Durchmesserlinien) hauptsächlich den Landkreislinien mehr Fahrgäste beschert und somit eigentlich für Erlangen kostenneutral sein sollte?

Um den Modal Split zugunsten des ÖPNV deutlich zu Verändern bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung des Liniennetzes für stadtgrenzüberschreitende Verkehre und Binnenverkehr zur Minimierung von Umsteigezwängen und kannibalisierender Parallelverkehre. Die Grundlagen hierfür wurden im VEP entwickelt. Ziel ist die Steigerung der Fahrgastzahlen im gesamten ÖPNV, eine Unterscheidung nach Aufgabenträgern ist hier nicht zielführend.