

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
II/ETM und VI/61

Verantwortliche/r:  
City-Management und Abt.  
Verkehrsplanung

Vorlagennummer:  
**II/215/2017**

## Steigerung der Kundenfrequenz für die Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.07.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.07.2017	Ö	Gutachten	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	19.07.2017	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

1. Es wird ein Testlauf an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden mit einem Innenstadt-Shuttle durchgeführt. Mit der Umsetzung wird das City-Management beauftragt unter Einbindung der Hierlang-Jury.
2. Der Vorschlag zur Einführung eines KombiTickets Parken + ÖPNV wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept weiter zu konkretisieren und mit VGN, ESTW und den Parkhausbetreibern abzustimmen.

#### II. Begründung

Seitens der Verwaltung wurden zur Verbesserung der Kundenströme in der Innenstadt drei Maßnahmen geprüft:

##### 1. Innenstadt-Shuttle

Seit Mitte 2016 werden in der Hierlang-Jury Überlegungen und Planungen für die Einführung eines Shuttlesystems zur Personenbeförderung und eine damit verbundene Steigerung der Kundenfrequenz in der Erlanger Innenstadt konkretisiert. Hierbei wurde intensiv über den Umfang und die Art der Umsetzung diskutiert.

Seitens des City-Managements wurde die Durchführung über ein Mietmodell vorgestellt. Die elektrobetriebene Bahn würde Kosten in Höhe von ca. 12.500 € pro Monat, bei einer Laufzeit von drei Jahren, oder ca. 8.500 € pro Monat, bei einer Laufzeit von fünf Jahren verursachen. Die Kalkulation inkludiert Personal-, Betriebs-, Handling- und Werbekosten und wurde auf Grundlage von zwei Einsatztagen pro Woche (Do. & Sa. je 6 Std.) ermittelt.

Um einen erkennbaren verkehrstechnischen Vorteil für die Innenstadt und den Einzelhandel zu bewirken, ist ein Teil der Jury der Meinung, dass dieser Umfang nicht ausreicht. Tägliche Einsatzzeiten an allen Werktagen werden hierfür vorausgesetzt – bestenfalls zwei Shuttles, damit mehrere Routen (Nord-Süd / Ost-West) bedient werden können.

Parallel zu den Ausführungen in der Hierlang-Jury wurde Ende Oktober 2016 ein Haushaltsantrag der CSU mit Anlehnung an das bereits kalkulierte Mietmodell gestellt. Aus der Diskussion dieses nicht beschlossenen Antrags ergab sich der Auftrag an die Verwaltung weitere Überlegungen zur Einführung eines Shuttles anzustellen. Das City-Management übernahm diesen Auftrag und lud im 1. Quartal 2017 alle Fraktionsvertreter zu einem Workshop „Innenstadt-Shuttle“ ein, in dem das

Konzept, eine Auswertung von einer Bürgerbefragung und aktuelle Presseberichte vorgetragen sowie die weitere Vorgehensweise erarbeitet wurde.

Aus der Arbeitsgruppe entstand die Idee, einen Testlauf an zwei aufeinander folgenden Wochenenden durchzuführen, um die Akzeptanz und Umsetzung zu prüfen. Nach Ermittlung der Kosten wurden die Fraktionen für das ca. 8.500 € teure Vorhaben, welches über Fördergelder der Deutschen Bahn finanziert wird, schriftlich nach deren Einverständnis gebeten.

Mehrheitlich sprachen sich die Fraktionsvertreter dafür aus.

In der letzten HIERLANG-Jury-Sitzung am 28. Juni 2017 wurde über den jetzigen Projektstand beraten. Ergebnis dieser Beratung war, dass die Deutsche Bahn angefragt werden soll, ob auch eine andere Marketing-Maßnahme als ein Shuttlesystem unterstützt werden darf. Sollte die Förderung der DB an das Shuttlesystem gebunden sein, soll der beschriebene Testlauf durchgeführt werden. Die Jury war der Meinung, dass der Innenstadt-Shuttle ggfs. durch eine bessere Marketing-Maßnahme ersetzt werden könnte. Trotzdem könnten mit dem beschriebenen Testlauf erste Erfahrungswerte gesammelt werden.

## 2. Optimierung Kennzeichnung/Vermarktung ÖPNV

Im Frühjahr 2017 wurde gemeinsam mit den ESTW und City-Management die Möglichkeit einer Vermarktung der bereits bestehenden Buslinien auf der Achse „Arcaden - Martin Luther Platz“ besprochen.

Die Idee war hierbei, die bestehenden Busse farblich zu kennzeichnen und somit für den Kunden besser sichtbar zu machen. Ähnlich wie dies bei großen Fachmessen der Fall ist. Die Kunden können ohne recherchieren zu müssen entsprechend die Linien dann nutzen.

In der Praxis stellt sich dies aber sehr schwierig dar, da die Busse unterschiedliche Einsatzzonen auch mehrmals am Tag haben.

Die Umsetzung wird sowohl von Kennzeichnungen und farblichen Markierungen an den Bussen von Seiten der ESTW aus logistischen Gründen nicht erfolgen können.

Aufgrund der aufgekommenen Thematik in der Gemeinschaftsinitiative "Hierlang", die Vermarktung des stadteinwärtig bestehenden ÖPNV-Angebotes zu intensivieren, wurde ein Gespräch mit der Erlanger Stadtwerke AG am 26.06. vereinbart. Bei diesem ersten Treffen konnte eine positiv-konstruktive Aufgeschlossenheit gegenüber neuer Ideen und eine Bereitschaft der aktiven Bewerbung seitens der ESTW festgestellt werden. Es wurde sich darauf geeinigt, sich bis zur nächsten Sitzung Gedanken zu machen und einen gemeinsamen Maßnahmenplan zu erstellen.

## 3. Ticket-Vergünstigung

Basierend auf den Zwischenergebnissen des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (VEP) kann davon ausgegangen werden, dass die fehlende Akzeptanz der bestehenden ÖPNV-Linien im Bereich der Innenstadt nicht aus dem vorliegenden Angebot resultiert. So besteht auf der Nord-Süd-Relation in der Hauptstraße / Goethestraße bekanntlich ein Überangebot mit Taktzeiten von teilweise deutlich unter 2 Minuten. Das Problem liegt vielmehr in den zu überbrückenden Entfernungen. So sind beispielsweise 900 m zwischen Arcaden bis Martin-Luther-Platz fußläufig für viele zu weit, für das Lösen zweier Fahrscheine (Hin- + Rückfahrt) für lediglich zwei Haltestellen aber zu teuer.

Ein Lösungsvorschlag des VEP ist daher die Einführung einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung im Innenstadtbereich (für alle Verkehrsteilnehmer) bzw. die Einführung eines KombiTickets Parken + ÖPNV für in Randlage (z.B. Großparkplatz) parkende Pkw-Nutzer. Erste Abstimmungen mit der für Tarif-Fragen zuständigen VGN GmbH sind bereits erfolgt. Dieser empfiehlt von den vorgeschlagenen Lösungsansätzen aufgrund der gegebenen VGN-Regularien die Einführung eines Kombi-Tickets. Dieses Konzept wird derzeit im Rahmen des VEP Meilensteins F1 „MIV und Ruhender Verkehr“ insbesondere unter Berücksichtigung der einzubeziehenden Parkierungseinrichtungen weiter konkretisiert.

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 in Höhe von 10 T€ für den Innenstadt-Shuttle
- weitere Haushaltsmittel für den Innenstadt-Shuttle sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang