

# Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

## Dokumentation der 2. Bürgerinformation „Busse und Bahnen...Da gehen wir ran!“ am 7. Juli 2015

### Termin & Ort

Datum:	7. Juli 2015
Ort:	Redoutensaal Erlangen
Zeit:	18.00 – 20.30 Uhr
Moderation und Dokumentation	team ewen, Darmstadt

## Begrüßung und Einführung

Vor über einem Jahr begann die Stadt Erlangen damit, sich in einer ersten öffentlichen Veranstaltung mit dem Thema „*Busse und Bahnen...Wo müssen wir ran?*“ auseinanderzusetzen. Dr. Florian Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, wies auf viel Arbeit hin, die seitdem geleistet worden ist und begrüßte trotz hoher Temperaturen ca. 100 anwesende Besucherinnen und Besucher im Redoutensaal in Erlangen. Neben den Bürgerinnen und Bürgern konnte er auch mehrere Bürgermeister der umliegenden Gemeinden begrüßen. Deren Anwesenheit mache deutlich, so Janik, dass auch die Anbindung Erlangens ins Umland von Bedeutung sei und die Planungen somit als gemeinsamer Prozess gesehen werden müssten.

Viele Sitzungen haben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Erlangen stattgefunden und Oberbürgermeister Dr. Janik betonte, dass das Ergebnis den meisten der Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Verbesserungen bringen soll. Für die *Planungen* auf Erlanger Stadtgebiet sollte bald ein Endstand erreicht werden - die *Umsetzung* allerdings werde im Lauf der nächsten Jahre erfolgen, das ginge „nicht über Nacht“, so Janik.

Er bedankte sich bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern für ihre Teilnahme und übergab an Carla Schönfelder, vom Büro team ewen, die die Veranstaltung moderierte.

Diese stellte zuerst das Programm des Abends vor. Eine anschließende Abfrage von Frau Schönfelder zeigte, dass etwa die Hälfte der Besucherinnen und Besucher schon an vorangegangenen Veranstaltungen oder Sitzungen zum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen (VEP) teilgenommen hatte.

## Vorträge

### Handlungsbedarf und Ziele für das neue ÖPNV-Konzept – Vermittlung der Grundideen

Herr Dr. Korda, Abteilungsleiter Verkehrsplanung im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, stellte in seinem Einführungsvortrag die grundsätzliche Gestaltung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Erlangen vor und informierte über die verkehrliche Entwicklung der Stadt und den daraus resultierenden Handlungsbedarf, der für die Weiterentwicklung des ÖPNV wichtig ist.<sup>1</sup> Denn ausgehend von der Verkehrsmittelwahl innerhalb Erlangens, die deutlich macht, dass der ÖPNV noch Verbesserungspotenzial enthält, erläuterte er die Verkehrsentwicklung über die Erlanger Stadtgrenze hinaus. Es

---

<sup>1</sup> Alle Vorträge sind im Internet abrufbar unter <http://www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/buergerinformationen>

zeigt sich, dass der Pkw -Verkehr in den vergangenen Jahren weiterhin gestiegen ist. Einen Großteil davon machen Einpendler aus der Region aus, die aufgrund des derzeitigen ÖPNV-Angebots/der derzeitigen Erschließung durch den ÖPNV lieber mit dem PKW zum Arbeitsplatz fahren.

Ausgehend von diesen Entwicklungen verfolge das neue ÖPNV-Konzept folgende Ziele:

**Ziele für den ÖPNV**

**ÖPNV**

- Verbesserte (möglichst umsteigefreie) Anbindung der Arbeitsplätze in Erlangen an den regionalen ÖPNV
- Verbesserte Verknüpfung der städtischen Buslinien mit dem regionalen Busverkehr
- Entlastung der Innenstadt
- Einheitliche Linienführung, einheitliches Taktsystem, einheitliche Information
- Beschleunigung der Regionalbuslinien
- Barrierefreiheit

**ÖPNV-Konzept: Abstimmung Stadt Erlangen mit Landkreis Erlangen-Höchstadt notwendig**  
Konkretisierung und Umsetzungsvorbereitung im NVP

2. Bürgerinformationsveranstaltung, 07.07.2015 11

Abbildung 1: Präsentation Herr Dr. Korda –Ziele des ÖPNV

Für die Planungen des neuen Busnetzes wurden räumliche Schwerpunkte festgelegt . Damit sind Gebiete gemeint, in die besonders viele Nutzer von Bus und Bahn möchten (Aufkommensschwerpunkte: Arbeitsplatzstandorte, Universitätsstandorte,, Wohnen usw.).

**Räumliche Schwerpunkte**

Summe der Quell- und Zielbeziehungen aller Verkehrsarten im Gesamtverkehr

○ räumliche Schwerpunkte

Nicht separat dargestellt: Gebiete mit besonderer Entwicklungsdynamik, darunter u.a.

- Siemens-Campus
- 6000 zusätzliche Arbeitsplätze in Herzogenaurach

Auf dem 3. VEP-Forum diskutiert und als Planungsgrundlage angenommen

2. Bürgerinformationsveranstaltung, 07.07.2015 13

Abbildung 2: Präsentation Herr Dr. Korda – Räumliche Schwerpunkte

Diese liegen nicht alle im Zentrum Erlangens und sollen möglichst ohne Umsteigen erreichbar sein. Daraus entstand der Ansatz für Durchmesser- und Tangentiallinien, die – in groben Korridoren skizziert – als „X“ und „U“ erkennbar sind (s. Abb. 2: rote Linie „U“: Korridor führt als Tangentiallinie an der Erlanger Innenstadt vorbei, die gelben Linien „X“: Durchmesserlinien die u.a. über das Zentrum führen).

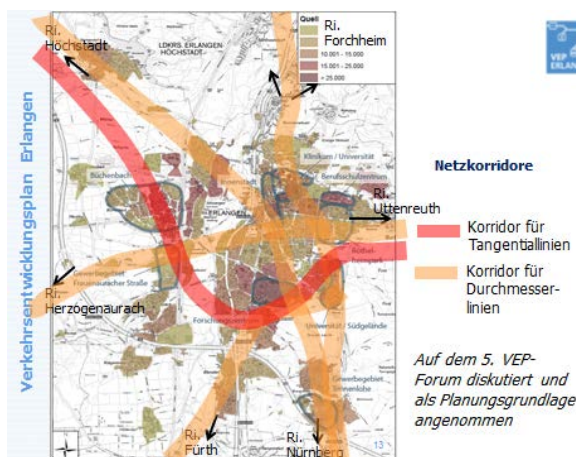


Abbildung 3: Präsentation Herr Dr. Korda – Netzkorridore

## Bürgerbeteiligungsverfahren und Einführung in das Plannetz

Herr Trubbach, KCW, stellte die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum Thema „Busse und Bahnen...“ in Erlangen vor. Im Verlauf des letzten Jahres gab es eine Vielzahl an Beteiligungsmöglichkeiten. Dabei wurden Einschätzungen und Anregungen der Nutzer des Erlanger ÖPNVs abgefragt. Diese flossen als wichtige Eingangsgrößen in den Planungsprozess mit ein. Er wies auf die beachtliche Zahl von über 360 Hinweisen aus dem Beteiligungsverfahren hin. Bereits 31% der Anregungen konnten im Rahmenkonzept berücksichtigt werden. Bei den restlichen Hinweisen läuft die Prüfung noch oder wird im Rahmen der Umsetzungsplanung erneut geprüft. Lediglich 23% konnten nicht berücksichtigt werden, da sich diese zum Beispiel auf andere Verkehrsarten wie den Rad- oder Fußverkehr beziehen. Diese gehen jedoch nicht verloren und fließen zu einem späteren Zeitpunkt in den VEP-Prozess ein (s. Abbildung 4).

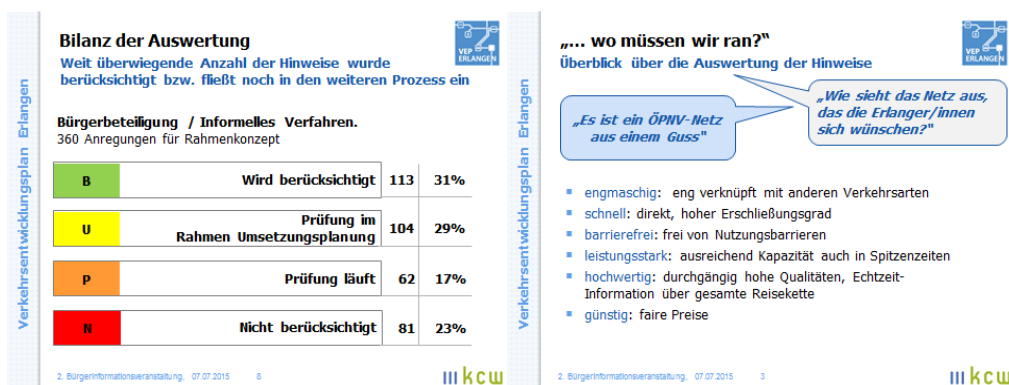


Abbildung 4: Präsentation Herr Trubbach – Bilanz und Überblick der Auswertung

Herr Trubbach stellte an einigen Beispielen dar, welche Aspekte den Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig waren und wie diese in den Planungsprozess miteingeflossen

sind. Beispielhaft nannte er den Wunsch, dass aus dem Osten Erlangens direkte, schnelle Verbindungen in das Uni-Südgelände und die Arbeitsplatzschwerpunkte im Umfeld der Paul-Gossen-Straße geschaffen werden sollen oder das das Gewerbegebiet Frauenaarach besser an die Bahn angeschlossen werden sollte. Dies kann im Rahmen der geplanten Tangential- und Durchmesserlinie umgesetzt werden.

Er zeigte aber auch auf, dass nicht alle Wünsche übernommen werden konnten, z.B. einige gewünschte zusätzliche Direktverbindungen, für die aber das Fahrgastaufkommen zu gering sein würde. Daher wären diese Verbindungen auch nicht wirtschaftlich darstellbar.

### **Gespräch mit Vertretern aus den Nutzergruppenveranstaltungen**

Frau Schönfelder führte im Anschluss mit drei Beteiligten der Nutzergruppenworkshops ein Interview über ihre Einschätzungen und Erfahrungen aus der Beteiligung im Rahmen des VEP Erlangen<sup>2</sup>. Herr Möllenhoff, Schülersprecher am Fridericianum und Regionalschülersprecher, Herr Worm, Rentner, und ehrenamtlicher Vorsitzender einer Mietergemeinschaft sowie Herr Dreißig, Student der Technischen Fakultät (Stand- und Wohnort: Südgelände), stellten ihre Sicht der Dinge dar.

Herr Worm zeigte sich angetan von der Qualität und Auseinandersetzung in den Nutzergruppenveranstaltungen, enttäuschend fand er das geringe Interesse anderer Bürgerinnen und Bürger bei einzelnen Nutzergruppenveranstaltungen. Herr Möllenhoff beschrieb die Vorteile, die aus seiner Sicht der Netzentwurf hat: Die Erreichbarkeit der Schulstandorte würde deutlich verbessert. Ergänzend hob er hervor, dass weitere Aspekte wie Zuverlässigkeit und Bezahlbarkeit für Schüler wichtige Voraussetzungen für eine gute Nutzung des ÖPNV seien. Herr Dreißig schilderte seine Zufriedenheit über deutlich bessere Anbindungen bestimmter Schwerpunkte, die für Studierende wichtig sind. Als Herausforderung sah er den angedachten Umzug der technischen aber auch der philosophischen Fakultät und den Wunsch, auch die Erreichbarkeit der neuen Standorte, wie z.B. den Himbeerpalast, zu gewährleisten. Die Gestaltung von Tages-Randzeiten und des Fahrplans allgemein seien aus seiner Sicht weitere Details für die abschließende Beurteilung des Linienkonzepts. *[Nachtrag: Diese sind Teil der Umsetzungsplanung, welche die Vorgaben des Rahmenkonzepts sowie der innerhalb der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erarbeiteten Standards des Angebots aufgreift.]*

Herr Worm wies darauf hin, dass er als Rentner eine hohe Mobilität habe, die durch den ÖPNV unterstützt werden könnte, wenn eine frühe Hauptbahnhofsanfahrt (06-07 Uhr, alle

---

<sup>2</sup> Im Mai und Juni 2015 fanden insgesamt drei öffentliche Workshops für die Nutzergruppen „Pendler“, „Schüler und Studierende“ sowie „Freizeit- und Versorgung“ statt. Alle sind auf [www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de) dokumentiert.

30 min.), bzw. eine späte Heimfahrt (22-00:00 Uhr, alle 30 min.) auch an Sonntagen möglich wäre. Durch die häufigen Verspätungen der RE Züge (von z.B. Ulm, Stuttgart oder München) sei es sehr schwer möglich, einen verlässlichen Fahrplan (unsichere Anschlüsse) zu erstellen.

Bezüglich des Wunsches den eine gute Fee ihnen erfüllen sollte, waren sich die drei Vertreter der Nutzergruppen einig: Der Bus solle immer fahren, gut erreichbar und zuverlässig und pünktlich sein. Als Fortschritt wurde die schon entwickelte Bus-App des VGN genannt, die die Pünktlichkeit der Linienbusse gut vorhersage (Echtzeitabfrage). Herr Worm ergänzte darüber hinaus, dass im Falle von Ausfällen eine schnelle Transportalternative bereitstehen solle.

### **Vorstellung des Plannetzes**

Anschließend stellte Herr Michelmann, KCW, das geplante Busnetz („Plannetz“) vor. Die Linien des neuen Netzes haben unterschiedliche Funktionen, die Herr Michelmann der Reihe nach vorstellte. So gäbe es zum einen schnelle Verbindungen, mit wenig Halten, die die Region mit dem Erlanger Stadtzentrum verbinden sollen. Daneben gäbe es bewusst Linien, die das Zentrum umfahren, um so räumliche Schwerpunkte möglichst direkt miteinander zu verbinden. Eine dritte Kategorie stellen Linien da, die die Feinerschließung übernehmen. Ihre Funktion bestehe darin Netzlücken zu schließen, Linien miteinander zu verknüpfen und die Erreichbarkeit auf kleinster Ebene zu sichern. Aus allen Stadtteilen gewähre das neue Netz eine schnelle Erreichbarkeit des Zentrums als auch eine möglichst umwegefremde Erreichbarkeit der räumlichen Schwerpunkte. Des Weiteren ging er auch auf die Analyseergebnisse und die Bewertung des Plannetzes ein. Anhand der Pendlerbewegungen an einem Werktag aber auch im direkten Vergleich des Bestandsnetzes mit dem Plannetz konnte ein Zugewinn auf allen Streckenabschnitten verzeichnet werden. Zusammenfassend/ In Summe bedeutet dies u.a. eine Reisezeitverkürzung um 6 bis 10 Prozent und eine Minimierung der Umsteigehäufigkeit. Im Fall von Personenfahrten mit 2x Umsteigen sogar um 45 Prozent. Auch das Ziel die Innenstadt zu entlasten konnte umgesetzt werden (s. Abbildung 5). Mit Umsetzung des neuen Plannetzes wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen zwischen 7 und 9 Prozent erwartet. Vor allem Pendler sollen im neuen Netz verstärkt unterwegs sein, das beziehungsweise auf Kosten und Betriebskilometer der heutigen Leistung entspricht. Eine Nachjustierung wird in einem weiteren Schritt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Für die Bürgerinnen und Bürger entscheidend sind jedoch weniger die Effekte des Gesamtnetzes, sondern die konkreten lokalen Veränderungen und Linienführungen, bspw. in Büchenbach.

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

### Bewertung des zweiten Entwurfs Plannetz

alle Angaben vorläufig

- Leistung im Plannetz entspricht Leistung im heutigen Netz.
- Nachjustierung erfolgt bei Feinplanung und Umsetzung
- Netzwirkungen in Summe...
  - Reisezeit: Verkürzung zwischen 6 und 10 Prozent
  - Umsteigehäufigkeiten
    - Personenfahrten mit 1x Umsteigen: - 6 Prozent
    - Personenfahrten mit 2x Umsteigen: -45 Prozent
    - Personenfahrten mit  $\geq 3x$  Umsteigen: -65 Prozent
  - Fahrgastzahlen: Steigerung zwischen 7 und 9 Prozent
- Reduzierung der Busse in der Innenstadt (Goethestraße) um mind. 30 Prozent


2. Bürgerinformationsveranstaltung, 07.07.2015 19 

Abbildung 5: Präsentation Herr Michelmann – Bewertung des zweiten Entwurfs Plannetz

## Bilanz aus Sicht der Stadt Erlangen

Aus Sicht der Stadt Erlangen bilanzierte Herr Dr. Korda, dass die Ziele für den ÖPNV mit dem aktuellen Plannetz erfüllt werden. Allerdings gelte diese Betrachtung nur für das Erlanger Stadtgebiet. Die Gespräche über die Anbindung der Region würden bereits parallel geführt und sollen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplan, vor allem jedoch in der nachfolgenden Umsetzungsplanung, konkretisiert werden. Eine erste Umsetzung des Plannetzes auf dem Erlanger Stadtgebiet sollen bereits zum Fahrplanwechsel 2015/16 umgesetzt werden.

Als Fazit resümierte Herr Dr. Korda:

- ✓ Das neue Plannetz bringt die Anforderungen vieler verschiedener Nutzergruppen zusammen. Dafür wurden bereits viele verschiedene Personen und Gruppen gefragt und eingebunden.
- ✓ Das neue Plannetz bringt in der Bilanz Verbesserungen zu heute. Es kann aber auch nicht alle Probleme lösen, denn: der ÖPNV muss bezahlbar bleiben, manche infrastrukturellen Hindernisse können nicht von heute auf morgen beseitigt werden.
- ✓ Das neue Plannetz ist „fit für die Zukunft“. Es kann auf Veränderungen in der Infrastruktur angepasst werden.
- ✓ Das Beteiligungsverfahren hat sich bewährt, viele Hinweise sind ins Netz eingeflossen, andere werden in die zukünftigen Planungen eingehen.

## Fragen aus dem Publikum

In einer anschließenden Runde standen die Planer von KCW und Herr Dr. Korda von der Stadt Erlangen für Fragen aus dem Publikum zur Verfügung.

*Eine Bürgerin fragte, ob das Marie-Therese-Gymnasium bei den Planungen vergessen wurde – da sie dies nicht bei der Linienführung erkennen konnte?*

Das Marie-Therese-Gymnasium ist mit der Linie 8 angebunden. SchülerInnen, aus Alterlangen kommend, müssten jedoch umsteigen. Es seien aber ergänzende Schülerverstärker oder Direktlinien vorstellbar. Der Wunsch nach einer umstiegsfreien Anbindung wurde von den Planern festgehalten. *[Nachtrag: Die Anregung wurde geprüft, kann aber leider nicht umgesetzt werden.]*

*Es wurde gefragt, was eine gestrichelte Linie bedeutet, die auf einigen Folien in der Präsentation zu sehen ist?*

Mit gestrichelten Linien werden Verbindungen dargestellt, die weniger selten fahren.

*Ein junger Teilnehmer wollte wissen, wie die Situation am Büchenbacher Damm zukünftig aussehen wird?*

Im Rahmen der Baumaßnahmen am Büchenbacher Damm ist angedacht, Maßnahmen zur positiven Veränderung der aktuellen Situation umzusetzen. Unter anderem durch Änderung der Fahrbahnmarkierung und Einrichtung einer Busbeschleunigung. Der Sachverhalt wird im nächsten Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) am 13.10.15 behandelt werden.

*Ein Vertreter des VCD Erlangen wünscht sich nicht nur die Darstellung des Liniennetzes, sondern auch des Fahrplans. Erst mit dem Wissen zur Taktgestaltung wären gute Einschätzungen zum Ergebnis möglich. Aus seiner Sicht sei ein Takt mit 40 Minuten nicht tragbar, da dadurch die Abfahrtszeiten jede Stunde anders würden. Verschiebungen im Stundentakt seien schlechter merkfähig und dies würde die Attraktivität des Busnetzes reduzieren.*

Herr Dr. Korda wies darauf hin, dass die Taktraster der Buslinien auch mit anderen Takten, z.B. der S-Bahnen, kompatibel sein müssten. Und doppelt so viele Busse kosteten doppelt so viel Geld. Ziel der Planung sei, das bestmögliche aus dem derzeitigen Bestand herauszuholen. Die Wirtschaftlichkeit stünde immer als wichtiger Faktor im Vordergrund.

Er wies auch darauf hin, dass grundsätzlich keine Verschlechterungen im Vergleich zu heute geplant seien. Möglicherweise würden schwach genutzte Linien gestrichen und andere



stärker genutzt. Als Taktraster würde mit dem 40 min Takt gearbeitet, durch Überlagerung mit anderen Linien auf den Strecken würde sich das aber in der Realität enger darstellen. Zudem handelt es sich hier um einen Rahmenfahrplan, der die Mindestanforderungen an das Angebot darstellt, nicht das, was schließlich in der Realität gefahren wird.

*Ein Bürger schilderte seinen Eindruck, dass die Anbindung der Wirtschaftsschule in Erlangen (Rötelpark) für Pendler aus Neunkirchen am Brand mit dem neuen Plannetz schlechter würde. Sein Ortsteil sei nicht umstiegsfrei angebunden und bestimmte Ziele würden zukünftig schlechter erreichbar als zurzeit. Er befürchtete eine Verschlechterung des heute vorhandenen 15 min Taktes zu den Arcaden.*

Die Wirtschaftsschule ist nach derzeitigem Stand der Planung (Linienenden noch nicht abschließend mit dem Landkreis abgestimmt) von Neunkirchen am Brand aus mit der Linie 1 umsteigefrei erreichbar. Grundsätzlich hat sich die Zahl der möglichen Direktverbindungen im neuen Plannetz erhöht. In Einzelfällen kann es jedoch sein, dass heutige Direktverbindungen zukünftig nicht mehr umsteigefrei verkehren. Hier gilt es, eine Abwägung zu treffen, so dass die Vorteile für die Mehrheit der Fahrgäste überwiegen. In den Fällen, in denen Nachteile nicht vermieden werden können, wird dennoch dafür gesorgt, dass diese in ihrer Wirkung begrenzt sind. Dies könnte beispielsweise so aussehen, dass für Fahrgäste, die zukünftig umsteigen müssen, gesicherte Anschlüsse bereit gestellt werden, so dass Wartezeiten minimiert werden.

Mit Blick auf die Takte kann nur wiederholt werden, dass die derzeitig angesetzten Grundtakte einer Mindestvorgabe entsprechen. Durch die Überlagerung von Linien werden Takte bereits verdichtet, auch auf den Außenästen und in der Region ist keine Verschlechterung des Angebots vorgesehen.

*Eine Teilnehmerin weist auf die Wichtigkeit eines guten Busnetzes für die Mobilität von Älteren und mobil eingeschränkten Mitbürgern hin. Sie wollte wissen, wie dieser Verpflichtung nachgekommen werde und ob soziale Aspekte gegen die Wirtschaftlichkeit konkurrieren könnten.*

Herr Dr. Korda wies darauf hin, dass die Erreichbarkeit von Altersheimen, sozialen Einrichtungen, etc. erhalten bleibe. Er betonte, dass es keine Verschlechterung bei der Anbindung von Altersheimen ins Zentrum im Vergleich zu heute geben wird. Soziale Aspekte zu wahren und zu berücksichtigen ist zudem eine gesetzliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge. Die Stadt Erlangen nimmt diese Aufgaben in ihrer Rolle als Aufgabenträger wahr.

*Ein Bürger schilderte seine Beobachtung, dass durch die Sebaldussiedlung häufiger Betriebsfahrten der Busse (Leerfahrten) gingen. Er fragte, ob diese Fahrten nicht in den Fahrplan integrierbar seien.*

Die Planer weisen darauf hin, dass die konkrete Umsetzung des Fahrplans bzw. die Betriebsplanung in der Zuständigkeit der Verkehrsbetriebe läge, somit auch der Aspekt von Betriebsfahrten / Leerfahrten.

*Als weitere Anregung wurde vorgebracht, die Autobahn mit in das Plannetz zu integrieren und Rasthöfe als Bushalte zu nutzen.*

Grundsätzlich ist die Nutzung von Autobahnen für die Führung von Buslinien inkl. der Einrichtung von Haltestellen entlang der Autobahntrasse möglich und wird anderswo (z.B. in Berlin) auch praktiziert. Ob dies sinnvoll ist, ist jedoch stark von Rahmenbedingungen bzw. der Situation vor Ort abhängig. *[Ergänzung im Nachgang: Beispielsweise kommt es darauf an, dass Quellen und Ziele der Nachfrage entlang der Autobahn liegen, was in Erlangen nach Einschätzung der Planer nicht der Fall ist. Damit widerspricht eine Führung über der Autobahn der planerischen Vorgabe, möglichst viele Direktverbindungen anbieten zu können. Geeignete Haltemöglichkeiten finden sich in Erlangen ebenfalls nur bedingt (innerhalb der Erlanger Stadtgrenzen mit vertretbarem baulichen Aufwand nur durch Abfahren von der Autobahn möglich, und auch nur an wenigen Stellen). Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht zudem vor, dass Linienbusse lediglich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fahren dürfen, wenn nicht allen Fahrgästen ein Sitzplatz zugewiesen werden kann. Entsprechend wäre hier der vermeintliche Reisezeitvorteil durch die Fahrten auf der Autobahn nur eingeschränkt gegeben. In Erlangen läge eine Buslinienführung über die Autobahn zudem parallel zur Bahntrasse, wobei Parallelverkehre aus wirtschaftlichen Gründen vermieden werden sollen.]*

*Der Bürgermeister von Neunkirchen am Brand beschrieb seine Befürchtung, dass seine Bürger nicht mehr direkt in das Erlanger Zentrum fahren können. Eine Direktlinie in den Erlanger Süden werde seit Jahren befürwortet und dies werde begrüßt. Er hoffe, dass die Taktung zu den Arcaden bzw. zum Hauptbahnhof erhalten bleibe, auch um den weiteren Anschluss nach Nürnberg sicher zu stellen.*

Hierzu bekräftigte Herr Dr. Korda, dass eine Taktverschlechterung ausgeschlossen sei.

Im Anschluss an die Diskussion im Plenum konnten die Teilnehmenden sich in unterschiedlichen Kleingruppen zu ihren Fragen und dem aktuellen Planungsstand informieren.

## Bericht aus den Kleingruppen

### Gruppe Plannetze:

Die Vertreter der Stadt freuten sich über die überwiegend positive Resonanz zum Plannetz. Die Anbindung von Alterlangen an das Marie-Therese-Gymnasium müsse noch einmal überdacht werden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass es hilfreich ist, wenn einzelne Linien noch als „pdf-Dokument“ veröffentlicht werden *[Nachtrag: die einzelne Linienführungen samt textlicher Beschreibung finden sich zum Download unter: <http://www.vep-erlangen.de/partizipation/buergerbeteiligung/buergerinformationen/>].*

Dass die Landkreise sich weiterhin die Anbindung an die Stadt wünschen, wurde ebenfalls positiv aufgenommen. Mit dem Ziel die Stettiner Straße zu entlasten, solle das Plannetz noch einmal angepasst werden. Um einen großen Arbeitgeber besser anzubinden, wurde zudem vorgeschlagen, die Linie 4 weiter über die Werner-von-Siemens-Straße zu verbinden. Darüber hinaus wurde auf die Erschließung der Komotauer Straße hingewiesen.

### Gruppe Bilanz:

Als Sonderthema wurde bei dieser Gruppe unter anderem diskutiert, dass eine Fahrradmitnahme im S-Bahn-Netz als sehr attraktiv gilt und die Frage im Raum stand, ob dies auch in Bussen möglich sei.

*[Nachtrag: Eine Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen der ESTW ist grundsätzlich möglich. Maßgebend sind die gegebenen betrieblichen Möglichkeiten, z.B. ob entsprechende Abstellflächen vorhanden und nicht anderweitig besetzt sind. Ein Anspruch bestehe jedoch nicht. Insbesondere in Zeiten mit starkem Fahrgastaufkommen (z.B. Berufs- und Schülerverkehr, Ladenschluss und Großveranstaltungen) kann nicht mit der Mitnahme gerechnet werden. Im Einzelfall entscheide das Betriebspersonal.]*

### Gruppe infrastrukturelle Maßnahmen:

Herr Michelmann berichtete zu Fragen, wie zukünftige mögliche infrastrukturelle Änderungen z.B. durch die Kosbacher Brücke oder die Stadt-Umland-Bahn (StUB) berücksichtigt werden, oder aber zur Stettiner Straße (ggf. zu schmal für den Bus, hier sollte der Bus über die südliche Spange fahren). Im Zuge der Umsetzungsplanung müssten sich alle Straßen auf Details wie Linksabbiegen, Gegenverkehr, Ampelschaltungen, Parken, etc. angeschaut werden (z.B. in Buckenhof auf St 2243 müsse ggf. eine Linksabbiegespur eingerichtet werden, damit der Bus nicht im Rückstau steht). Die Sebaldussiedlung sollte eine Direktanbindung an den Bahnhof erhalten.

Auch ein Planungshinweis aus Steudach wurde aufgenommen: den Bus bis Frauenaarach verlängern, um umsteigen zu können. Zudem sollt geprüft werden, ob eine schnellere Anbindung von Steudach ins Zentrum möglich ist.

Der Hinweis, dass das Kasseler Sonderbord eingesetzt werden sollte, wurde notiert (spezieller Randstein an den Bushaltestellen, der ein barrierefreies Einsteigen ermöglicht). Bei Umbaumaßnahmen an Haltestellen auf dem Erlanger Stadtgebiet wird dieser bereits eingesetzt.

### **Gruppe Beteiligungsverfahren:**

Die Teilnehmenden zu dem Thema sprachen sich für eine Fortführung der Beteiligung aus – zu den anderen Modulen und auch, wenn der VEP-Prozess im engeren Sinne abgeschlossen sein wird.

Das Verfahren der Online-Beteiligung wurde lobend erwähnt. Es wurde aber auch empfohlen, das Beteiligungsverfahren zukünftig stärker und in vielfältigen Medien zu bewerben. Bei Printmedien sollten neben den Erlanger Nachrichten auch Zeitungen wie der Sonntagsblitz, die ESTW-Zeitschrift usw. einbezogen werden.

Die Homepage zum VEP Erlangen wurde als gut nutzbar bezeichnet. Man wünschte sich die Möglichkeit, interaktiv (z.B. über Kommentarfunktion/ Dialogfunktion) auf der Homepage zum VEP Erlangen unterwegs zu sein, möglichst auch ohne Flashplayer und Cookies. Diese Seite mit der Internet Seite Stadt Erlangen zu verlinken gab es als weiteren Tipp. *[Nachtrag: Die Verlinkung besteht bereits.]*

Sollten Veranstaltungen zu räumlichen Schwerpunkten (z.B. einzelnen Stadtteilen) stattfinden, wird empfohlen, dafür dennoch alle Bürgerinnen und Bürger zu informieren.

### **Eindruck vom Beteiligungsverfahren, weiteres Vorgehen**

Abschließend fasste Herr Weber, Referent für Planen und Bauen der Stadt Erlangen, zusammen, dass nach seinem Empfinden trotz des komplexen Themas die Bereitschaft mitzumachen sehr hoch gewesen sei. Er dankte allen, die engagiert dabei waren. Herr Weber freute sich auch über das Interesse der Landkreis-Vertreter an der heutigen Veranstaltung. Er hoffe auf eine fruchtbare Zusammenarbeit mit den benachbarten Städten und Landkreisen bei den weiteren Planungen.

Herr Weber resümierte, dass bislang eine hohe Transparenz und Offenheit den Prozess des Verkehrsentwicklungsplans auszeichne. Er betonte, dass soweit möglich die zahlreichen Ideen auch geprüft und umgesetzt werden sollen. So nehme er z.B. mit, dass die Information über anstehende Veranstaltungen oder Beteiligungsverfahren verbessert werden solle. Er regte an, über das Beteiligungsverfahren zu reden und andere für die Beteiligung zu

interessieren. [*Nachtrag: das überarbeitete Plannetz wurde im UVPA am 15.09.15 beschlossen*]

Nachdem das Thema ÖPNV somit weitgehend abgeschlossen sei, werde es nun in die „anderen Zimmer des Hauses Verkehrsentwicklungsplan“ gehen. Dazu sprach er eine Einladung zur 8. Sitzung des Forums VEP mit der Thematik ruhender Verkehr und motorisierter Individualverkehr (MIV) am 23.9.2015 (im Ratssaal, Rathaus Erlangen, von 17.00h – 20.00h) aus, an der auch Gäste teilnehmen können, und verabschiedete alle Anwesenden in den Abend.

## Impressionen

