

ÖPNV Planungen – weiteres Vorgehen

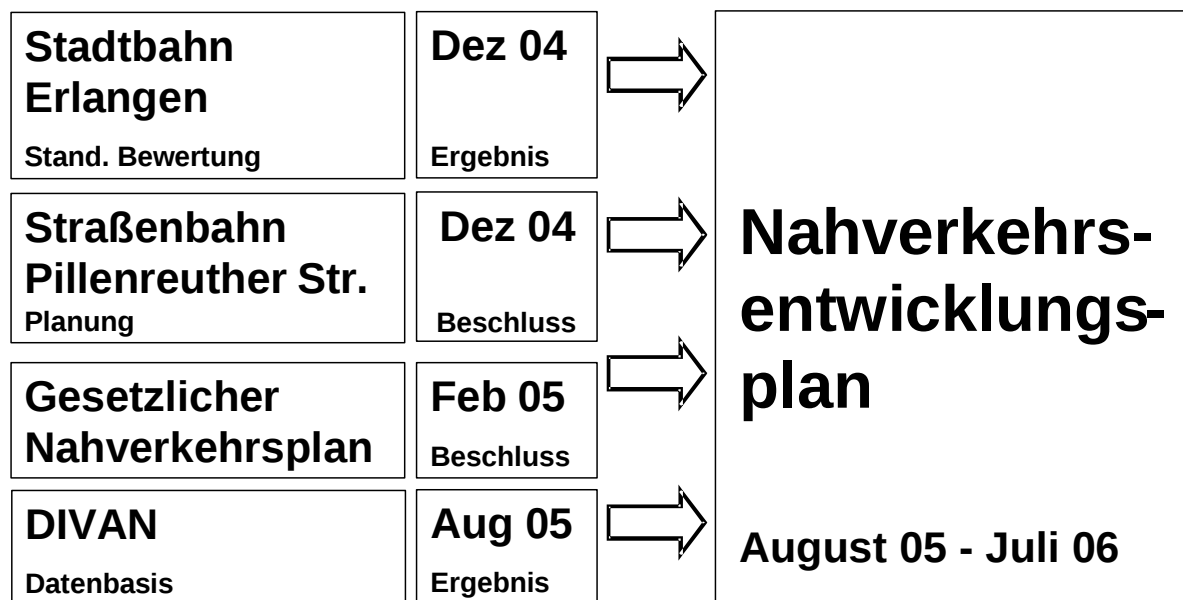
- hier:
- Nahverkehrsentwicklungsplan
 - Alternative Bewertung Bus – Straßenbahn
 - Straßenbahnplanung Nördliche Pillenreuther Straße
 - Stadtbahn Erlangen – Standardisierte Bewertung

Ausführliche Sachverhaltsdarstellung:

1. Ausgangssituation:

Die Stadtverwaltung wurde durch den Verkehrsausschuss des Stadtrates mit mehreren Planungen bzw. Untersuchungen zum ÖPNV beauftragt. Die einzelnen Projekte bauen aufeinander auf bzw. stehen in Wechselwirkung zueinander.

Die Vorlage erläutert den aktuellen Sachstand der Planungen einen Vorschlag für das weitere Vorgehen und den voraussichtlichen Zeitplan:



Graphik: Voraussichtlicher Zeitplan laufender ÖV-Projekte

2. Nahverkehrsentwicklungsplan

2.1 Nahverkehrsplan – Beschluss

Am 28.02.2002 wurde der Grundsatzbeschluss für die Erstellung eines Nahverkehrsplanes gefasst (Beilage). Die Bearbeitung zeigte, dass für die Untersuchung eine zweigeteilte Vorgehensweise in die beiden Bausteine Nahverkehrsplan und Nahverkehrsentwicklungsplan zweckdienlich ist.

2.2 Nahverkehrsplan – Bearbeitungsstand

Der *gesetzliche Nahverkehrsplan (NVP)* dient als Instrument zur Formulierung von Zielvorstellungen des Aufgabenträgers (Stadt Nürnberg) für den Nahverkehr mit einem Prognosezeitraum von 5 Jahren als Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV und die Beurteilung der Genehmigungsbehörde für Liniengenehmigungen, Zuschüsse etc.. Der Zwischenbericht „Analyse 2003“ wurde dem Verkehrsausschuss am 23.10.2003 vorgestellt. Derzeit werden

Maßnahmenpakete erarbeitet und bewertet. Sie basieren auf der Analyse sowie den Veränderungen im ÖPNV-Netz durch die Baumaßnahmen der U-Bahn bis zum Jahr 2009/2010. Die Maßnahmenpakete und ihre Wirkungen sollen bis Ende 2004 erstellt werden, ein Beschluss des gesetzlichen Nahverkehrsplanes soll im I. Quartal 2005 erfolgen.

2.3 Nahverkehrsentwicklungsplan – Vorgehensweise

Der *Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP)* mit einem Prognosezeitraum von 15 – 20 Jahren ist Grundlage für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung des Nürnberger Schienennetzes bei einer bestmöglichen Verzahnung mit dem Verkehrsträger Bus. Er wird in Anlehnung und Weiterführung an die „Integrierte ÖPNV-Planung“ von 1993 erstellt. Der Nahverkehrsentwicklungsplan sollte ursprünglich unter Beteiligung eines externen Gutachters 2005 fertiggestellt werden.

2.4 DIVAN

Durch das Projekt „Datenbasis für Intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg (DIVAN)“ haben sich die planerischen Voraussetzungen zum einen erheblich verbessert, zum anderen kann der ursprünglich vorgesehene Zeitplan aber nicht mehr eingehalten werden. Am 18.09.2003 hat der Verkehrsausschuss dem Projekt, das über mehrere Jahre vom ZVGN und der staatlichen Straßenbauverwaltung vorbereitet wurde, und dessen Rahmenvereinbarung zugestimmt. Nach einer europaweiten Ausschreibung wurde das Projekt vergeben. Mit DIVAN steht erstmalig eine das VGN-Gebiet umfassende Fahrtenmatrix sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr auf einer einheitlichen und kompatiblen Datenbasis zur Verfügung. Über geeignete Software für Analyse und Prognose auf dem neuesten Stand der Technik verfügen alle Projektpartner, d.h. auch das Verkehrsplanungsamt. Netzwirkungen im öffentlichen Nahverkehr sowie Wechselwirkungen zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr können damit in einer neuen Qualität dargestellt und bewertet werden. Diese Datenbasis liegt voraussichtlich ab August 2005 vor.

2.5 Wechselwirkung

Die neue Datenbasis von DIVAN soll in den NVEP direkt einfließen. Seine Bearbeitungsphase wird daher zeitlich verschoben, d.h. die Bearbeitung beginnt frühestens ab August 2005. Die Bearbeitung soll im Gegensatz zum gesetzlichen Nahverkehrsplan von einem Gutachterbüro vorgenommen werden. Die Öffentlichkeitsarbeit soll in Anlehnung an die positiven Erfahrungen beim Projekt Frankenschneppweg erfolgen.

Für die Vergabe an einen externen Gutachter ist eine europaweite Ausschreibung erforderlich. Die erforderlichen Haushaltsmittel (ca. 250.000 €) müssen hierfür noch im Jahr 2004 bewilligt werden. Ergebnisse sind für Mitte 2006, der Beschluss des NVEP für Ende 2006 terminiert.

3. Alternative Bewertung Bus – Straßenbahn

Im Prüfauftrag *Alternative Bewertung Bus – Straßenbahn der Straßenbahnlinien 5, 7, 8 Nord, 9 Nord* (Beilage) ist eine integrierte Bearbeitung im Nahverkehrsentwicklungsplan (Stichworte: Einbindung neuester Quelle – Ziel – Daten, Netzwirkung des Ist-Zustandes, Auswirkungen von U-, S- und Straßen-/ Stadtbahnnetzänderungen usw.) vorgesehen.

Aufgrund der zeitlichen Bindung bis Ende 2006 ist alternativ zum Planungsauftrag des Stadtrates (24.03.04) sollte sinnvollerweise eine vorgezogene Betrachtung des Straßenbahnnetzes gemeinsam mit der Bearbeitung des Projektes Pillenreuther Straße erfolgen.

Hierfür sprechen folgende Gründe:

- Gleiserneuerungen, Haltestellenumbauten und Strab-Ersatzbeschaffungen können nicht bis zum Beschluss des NVEP (Ende 2006) zurückgestellt werden. Für einen Teil der Maßnahmen sind bereits Zuschüsse bewilligt (Beilagen).
- Die Straßenbahnnetzverbindung in der nördlichen Pillenreuther Straße soll aufgrund der betrieblichen Vorteile (vgl. Accenture Gutachten der VAG) möglichst zeitnah umgesetzt werden. Die betroffenen Linienäste dieser Maßnahme sind zum Teil mit dem Prüfauftrag zur alternativen Bedienung Bus - Straßenbahn identisch (Linie 5, 7, 8 Nord).

Eine kurzfristige Bewertung der Straßenbahn kann im Vergleich zum Nahverkehrsentwicklungsplan die Potentiale aus verbessertem ÖV-Netz sowie Wechselwirkungen IV/ÖV nicht im vollem Umfang berücksichtigen. Eine ausreichend fundierte Basis für grundsätzliche Fragestellungen ist jedoch möglich. Deshalb ist es zweckmäßig den Prüfauftrag „Alternative Bedienung Bus – Tram“ parallel mit den Planungen zur Pillenreuther Straße, bis Ende 2004 zu bearbeiten.

4. Straßenbahn Nördliche Pillenreuther Straße

Die Straßenbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Aufseßplatz soll das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Straßenbahnlinien 5, 7 und 8 verbessern, bei gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung der Linien. Aus diesem Grund beschloss der Stadtrat am 10.07.2003 (Beilage), vertiefende Planungen für die Straßenbahnverbindung auszuarbeiten, die für Zuschussverhandlungen und das Planfeststellungsverfahren benötigt werden.

Zwischenzeitlich ist hierfür ein detaillierter Straßenplan ausgearbeitet worden. Dieser befindet sich derzeit im Instruktionsverfahren. Die VAG ermittelt gleichzeitig die Betriebs- und Folgekosten der Maßnahme. Die Planungen liegen im Zeitplan. Eine Entscheidung des Stadtrates zum Bau kann noch 2004 erfolgen.

5. Stadtbahn Erlangen

Am 17.01.02 wurde die Vergabe einer *Standardisierten Bewertung für die Stadtbahn Erlangen* beschlossen (Beilage). Nach intensiven Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Erlangen soll das Gutachten im Juli 2004 vergeben werden. Die Ergebnisse werden bis Ende 2004 vorliegen.

6. Empfehlung

Wegen der elementaren Auswirkungen auf die Netzgestaltung ist eine generelle betriebliche Planungssicherheit für das Straßenbahnnetz notwendig. Dies trifft sowohl für die VAG als auch auf die städtischen Anschlussplanungen im Straßenbau und die betroffene Öffentlichkeit (Bewohner, Gewerbetreibende, Investoren) zu.

Eine mögliche Stilllegung von ca. 35% des Straßenbahnnetzes wirkt sich gravierend auf die zukünftige Ausgestaltung des Straßenbahnnetzes aus. Eine sinnvolle Ausgestaltung des dann noch verbleibenden Restnetzes benötigt evtl. andere Baumaßnahmen als die derzeit priorisierten, Entscheidungen für eine effizientere und damit auch wirtschaftlichere Betriebsabwicklung, wie beispielsweise die Straßenbahn durch die nördliche Pillenreuther Straße oder die Verlängerung der Straßenbahn von Thon bis Buch (Am Wegfeld) im Rahmen des Projektes Stadtbahn Erlangen, werden damit auf Jahre verschoben.

Der Druck auf eine wirtschaftlichere Abwicklung des Nahverkehrs erfordert Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Netzes. Unnötige Verzögerungen verschieben die vorgesehenen verkehrlichen und wirtschaftlichen Verbesserungen und belasten letztendlich den städtischen

Haushalt. Deshalb wird empfohlen, die notwendigen Entscheidungen zur Pillenreuther Straße, sowie die vergleichende Bewertung der Straßenbahn auf den Ästen 5, 7, 8 Nord und 9 Nord noch im Jahr 2004 zu treffen und nach Vorlage der Kosten-Nutzen-Analyse zur Straßenbahn Erlangen die Entscheidung für eine erste Baustufe herbei zu führen.