

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Bau- und Werkausschuss	Termin	Status öffentlich - Beschluss
-----------------------------------------------------------	---------------	-----------------------------------------

Verkehrsentwicklungsplan Fürth (VEP-FÜ): Sachstandsbericht und weiteres Vorgehen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Lagepläne künftige Verkehrszelleneinteilung
Vorlage zum BWA am 09.11.2016

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.
Die Verwaltung wird beauftragt, wie beschrieben die weiteren Schritte zu veranlassen.
Für die Prognose ist zunächst von den im Sachverhalt genannten Annahmen zur Bevölkerungs- und Gewerbeflächenentwicklung auszugehen.
Für die Beteiligung der Interessengruppen soll analog zum Verfahren im Nahverkehrsplan ein Beratungskreis eingerichtet werden.

Sachverhalt:

Ausgangslage

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Stadtrats am 28.01.2015 mit der **Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans** für die Stadt Fürth beauftragt. Zu den bisherigen Schritten wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf den letzten Sachstandsbericht im BWA vom 20.07.2016 (SpA/431/2016) verwiesen.

Der **Ablauf eines Verkehrsentwicklungsplans** gliedert sich in verschiedene Phasen (vgl. folgende Abbildung aus „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), Köln 2013).

Die **Analyse des Zustands** ist dabei das grundlegende Element für die weiteren Schritte der Problemanalyse (Entwicklung („Prognose“), Erarbeiten von Leitlinien und Zielvorstellungen, Zustandsbewertung) und die weiteren Bearbeitungsphasen (Maßnahmenuntersuchung sowie Umsetzung und Wirkungskontrolle).

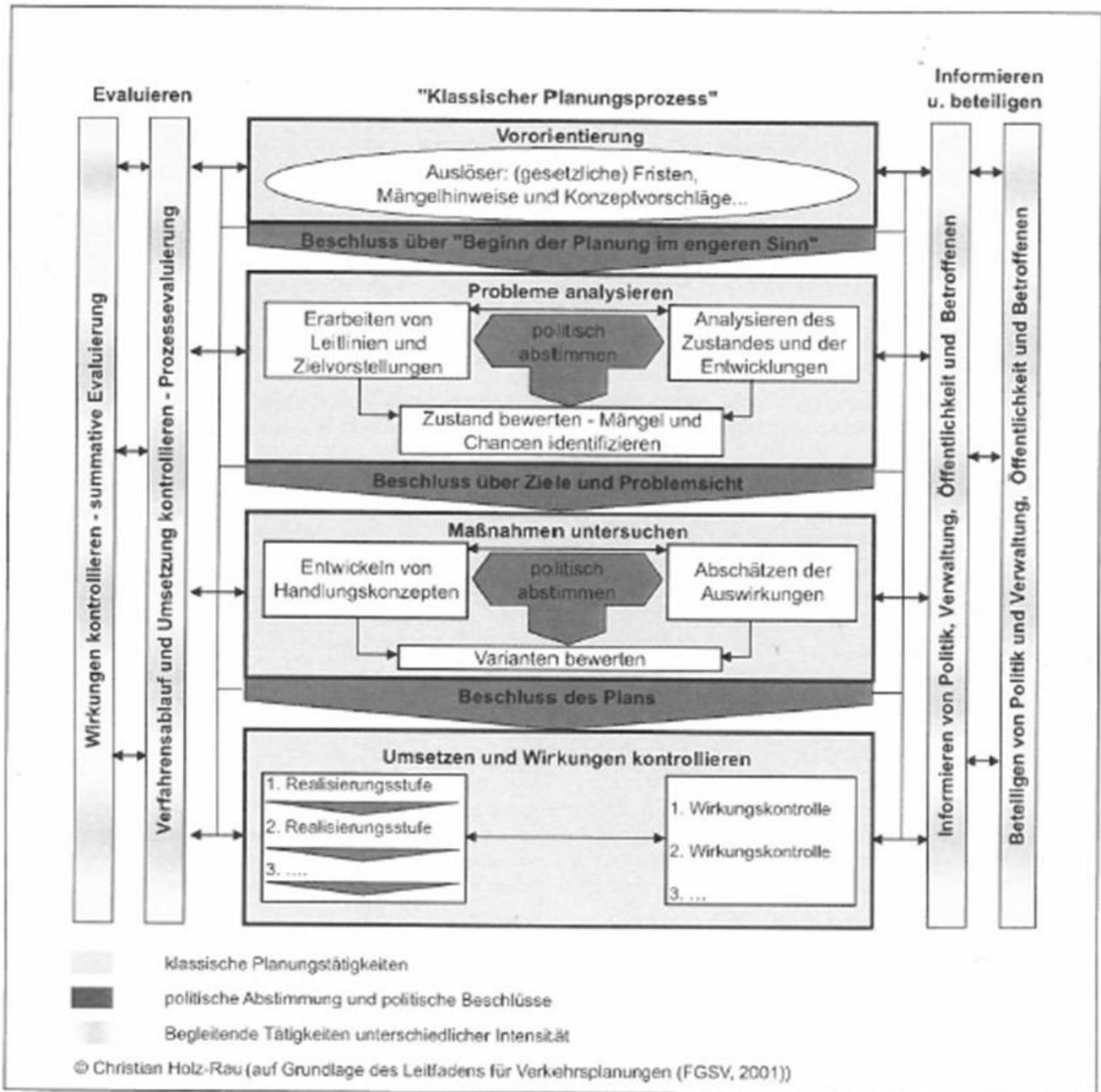


Bild 6: Verkehrsplanungsprozess¹⁶⁾

Derzeit erarbeitet das Büro IVV Aachen das **Analyseverkehrsmodell** als einen wesentlichen Baustein für die weiteren Bearbeitungsschritte. Die **Verkehrszelleneinteilung** wurde gegenüber dem bisherigen regionalen Verkehrsmodell DIVAN (Stadt Fürth derzeit 54 Verkehrszellen, künftig 114 Verkehrszellen) auf 239 Verkehrszellen für das städtische Verkehrsmodell deutlich verfeinert (siehe Anlagen).

Die **Strukturdaten** (Einwohner, Beschäftigte, Schüler, Studenten) für das Analysejahr 2015 werden durch das Statistische Amt der Städte Nürnberg und Fürth auf verteilt die neuen Verkehrszellen geliefert.

Ebenso wird das **Verkehrsnetz** und die **Verkehrszellenanbindung** an das Netz deutlich verfeinert werden, um den Ist-Zustand und mögliche Maßnahmen auch sinnvoll abbilden und bewerten zu können.

Weiterhin wurde die Firma Socialdata von der Stadt Fürth beauftragt, die für die infra fürth verkehr gmbh erhobenen **Haushaltsbefragungen** gesondert auszuwerten, um die Veränderungen der Mobilitätskennziffern über die Zeit (Kohortenanalyse) und die

stadtbezirksspezifischen Unterschiede dieser Mobilitätskennziffern auszuwerten und für die weiteren Untersuchungen nutzbar zu machen. Hieraus können auch mögliche Verlagerungspotenziale zwischen den Verkehrsmitteln abgeleitet werden, die so nur aufwendigen Befragungen ermittelt werden können. Derzeit liegen die verkehrsmittelspezifischen Berichte für den Fußverkehr, Radverkehr, den ÖPNV und den MIV vor. Der Bericht zu den MIV-Mitfahrern wird noch bis Ende 2016 erwartet.

Da diese Berichte sehr umfang- und inhaltsreich sind, wird vorgeschlagen, zusätzlich eine **Zusammenfassung** (ca. 25 Seiten) sowie ein **Kurzfassung** (maximal 5 Seiten) zu beauftragen. Darüber hinaus sollen die Ergebnisse Anfang März 2017 mit Hilfe einer **Präsentation** durch den Gutachter in einer Abendveranstaltung vorgestellt und diskutiert werden. Bei dieser Gelegenheit sollten auch die künftigen Mitglieder des noch einzurichtenden **Beratungskreises Verkehrsentwicklungsplan (BK VEP)** teilnehmen.

Weitere Schritte

U. A. wegen Problemen bei der Beschaffung der Strukturdaten konnten die Arbeiten für das Analyseverkehrsmodell noch nicht wie vorgesehen abgeschlossen werden. Sobald das Analyseverkehrsmodell in einer ersten Fassung vorliegt, muss dies zunächst verifiziert werden. Anschließend kann mit Hilfe der zu prognostizierenden Strukturdaten für die Stadt Fürth und die umliegenden Städte und Landkreise der sogenannte **Prognose-Nullfall (Netz 2015, Verkehr 2030)** für den Planungshorizont (hier für 2030) erarbeitet werden. Die Beschaffung abgestimmter Prognose-Strukturdaten erweist sich gegenüber der Analyse nochmals als schwieriger, insbesondere hinsichtlich der Arbeitsplätze (Anzahl, Verortung), wie sich auch in anderen laufenden Projekten (z. B. Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Niederndorf-Neuses, Fortschreibung Verkehrsmodell kreuzungsfreier Ausbau Frankenschneidweg) zeigt.

Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2034 des Bayerischen Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik für die kreisfreie Stadt Fürth prognostiziert ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum 2015 – 2030 von ca. 8.000 Einwohnern (Basis 2015: 122.400 EW). Das Baureferat geht auf Grund der bis 2030 realistisch zu realisierenden Baulandflächen von einer **Bevölkerungsprognose** für das Jahr **2030** von ca. 135.000 Einwohnern aus. Mit Stand 31.12.2015 wies das Melderegister der Stadt Fürth 127.757 Personen als wohnberechtigte Bevölkerung aus (zum Vergleich 31.12.2011: 119.513, Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Fürth in Zahlen 2016).

Neben der Bevölkerungsentwicklung ist für die Prognose des künftigen Verkehrsgeschehens die Entwicklung der **Arbeitsplätze** maßgebend. Diese wird u. a. durch die Gewerbeflächenentwicklung beeinflusst. Hier sieht das Baureferat bisher nur eingeschränkte Erweiterungsmöglichkeiten auf Fürther Stadtgebiet, so z. B. an der Mainstraße, der Rezatstraße und im Golfpark in Atzenhof, an der Veitsbronner Straße in Burgfarnbach sowie in Stadeln im Bereich zwischen Stadelner Hauptstraße und Herboldshofer Straße (u. a. ehemaliges Faurecia-Gelände).

Ergänzend sind Prognosen für Schulplätze und Studienplätze erforderlich.

Wegen der engen Pendlerverflechtungen im Großraum ist darüber hinaus die Entwicklung der **Strukturdaten in den umliegenden Städten und Gemeinden** (insbesondere Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach) von erheblicher Bedeutung. Hier sollen die zum Erstellungszeitpunkt vorliegenden aktuellsten Prognosen für den Prognosehorizont herangezogen werden.

Mit den bis zum Prognosehorizont als realisiert anzunehmende Maßnahmen wird der **Prognose-Bezugsfall** ermittelt (**Netz 2030 ohne zu bewertende Maßnahmen, Verkehr 2030**)

Zu klären ist auch das **Beteiligungsverfahren**. Hierzu wird auf das für den Nahverkehrsplan Fürth vorgeschlagene Beteiligungsmodell verwiesen, das als Ausgangsbasis für die Beteiligung, ggf. ergänzt um weitere Vertreter, geeignet erscheint (vgl. BWA vom 09.11.2016, SpA/450/2016).

Zudem ist noch die Frage der **Moderation** zu klären, die bei solchen umfangreichen Beteiligungsprozessen für erforderlich erachtet wird.

Ausblick

Die weiteren Phasen und Schritte der Bearbeitung benötigen eine intensive Vorbereitung, Bearbeitung und Steuerung der externen Auftragnehmer. Derzeit und auch auf absehbare Zeit sind die vorhandenen personellen Kapazitäten nicht dazu geeignet, das Projekt Verkehrsentwicklungsplan mit dem eigentlich erforderlichen Betreuungs- und Bearbeitungsaufwand voranzubringen.

Zum Vergleich:

Die Stadt Erlangen betreibt seit 2011 ihr Projekt VEP (<http://www.vep-erlangen.de/start/>) und setzt dazu zwei Mitarbeiter in Vollzeit ein, bei Bedarf auch mehr.

Eine einigermaßen verlässliche Schätzung des weiteren zeitlichen Ablaufs ist daher wegen der oben beschriebenen Personalsituation und der parallel zu bearbeitenden Projekte sehr schwierig. Eine abschließende Bewertung des Personalbedarfes kann noch nicht erfolgen, da dieser auch von der Intensität der vom Stadtrat gewünschten Beteiligungsverfahren abhängen wird.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.12.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

