

Finanzielle und personelle Anforderungen zur Sicherung der Standards der ÖPNV-Beschleunigung

- B e r i c h t -

Anmeldung

zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses am 14. April 2005 - öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

In den achtziger Jahren wurde in Nürnberg begonnen, ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen. Bei den Steuerungen der Lichtsignalanlagen (LSA) wurde dabei zunächst mit aus heutiger Sicht relativ einfachen Mitteln gearbeitet: Als Detektorsysteme zur Anmeldung an den Lichtsignalanlagen wurden einfache Fahrdrabtkontakte bei der Straßenbahn und Induktionsschleifen im Busbereich eingesetzt. Als Steuerungssoftware in den Lichtsignalanlagen wurden die „Nürnberger Module“ verwendet, eine in den achtziger Jahren von Fa. Siemens speziell für den damaligen Steuergerätetyp entwickelte Software.

Ein echter technologischer Durchbruch konnte im Jahre 1996 erzielt werden. Ab diesem Zeitpunkt wurde das sog. Bake/Funk-System, mit dem sich Straßenbahnen und Busse per Funk an den Lichtsignalanlagen anmelden, nach einer längeren Testphase serienmäßig eingesetzt. Zwischenzeitlich war mit VS-PLUS ein modernes standardisiertes Steuerungsverfahren in den Kreuzungsgeräten verfügbar.

Über den Zeitraum einiger Jahre wurden jährlich durchschnittlich ca. 15 Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet oder neu errichtet. Soweit es sich um Projekte mit staatlichen Zuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG handelte, wurden sie mit Bake/Funk und VS-PLUS realisiert. Bei den übrigen Beschleunigungsmaßnahmen an Einzelknoten ohne Aussicht auf Zuschüsse wurden weiterhin zur Kosteneinsparung die „Nürnberger Module“ und einfache Detektorsysteme verwendet.

Stand ÖPNV-Beschleunigung

Mit heutigem Stand sind genau 100 der 115 von Straßenbahnlinien befahrenen Lichtsignalanlagen mit Beschleunigungsmaßnahmen ausgestattet, das sind 87%. Im Busbereich sind es ebenfalls ca. 100 der 340 von Buslinien befahrenen LSA (29%). In der Summe ergibt sich durch Überlagerungen Straßenbahn/Bus eine Ausstattung mit Beschleunigungsmaßnahmen an ca. 181 der 410 befahrenen LSA (44%).

Durch die Beschleunigungsmaßnahmen wurde eine Optimierung der Abläufe für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Die Beförderungszeiten konnten auf den beschleunigten Linien gesenkt werden. Insbesondere durch eine geringere Streuung der Beförderungszeiten ist der

ÖPNV zuverlässiger und pünktlicher geworden. Im Bereich der Straßenbahn summiert sich die Reduzierung der Fahrplanzeiten über alle Linien gerechnet von 1990 bis 2003 auf 27 Minuten (siehe Anlage).

In einigen Bereichen konnte die VAG Fahrzeuge einsparen. Gleichzeitig konnten die Freigabezeiten ereignisorientiert optimiert und hierdurch Auswirkungen für den MIV minimiert werden. Zudem konnte die Sicherheit für die Fahrgäste verbessert werden. Die Attraktivität des ÖPNV wurde in den letzten Jahren somit erheblich gesteigert.

Personaleinsatz

LSA mit verkehrsabhängigen Steuerungen sind wesentlich umfangreicher und komplexer als LSA mit Festzeitsteuerungen. Sie müssen aufgrund der ablaufenden dynamischen Prozesse stetig intensiv betreut werden. Zum einen sind Aufwendungen für die Qualitätssicherung erforderlich, d.h. es müssen Störungen erfasst, analysiert und behoben werden. Zum anderen fallen aufwendigere Arbeiten für Änderungen der Lichtsignalanlagen an, welche sich durch Baustellen oder Neuerungen im Liniennetz ergeben. Des Weiteren müssen die LSA einer ständigen Pflege unterworfen werden, d.h. die Steuerungssoftware muss wegen Änderungen der Verkehrssituation oder Anpassungswünschen von Dritten nachgeführt und optimiert werden.

Diese Betreuung der vorhandenen LSA erfordert einen hohen fachlichen und personellen Aufwand beim Tiefbau- und Verkehrsplanungsamt. Mit dem Anwachsen der Zahl der vorhandenen Beschleunigungen auf die o.g. 181 LSA wurden immer mehr Arbeitszeitanteile der Mitarbeiter für Qualitätssicherung und Anpassungen nötig, die für die Neueinrichtungen von Beschleunigungsmaßnahmen an weiteren LSA fehlen. Zur Zeit stehen im Tiefbauamt 1,5 Mitarbeiter und im Verkehrsplanungsamt 2,25 Mitarbeiter für die ÖPNV-Beschleunigung zur Verfügung. Das Qualitätsniveau der vorhandenen Beschleunigung soll gehalten werden. Deshalb ist die Einrichtung und Pflege von ÖPNV-Beschleunigungen an weiteren LSA nur noch im Einzelfall möglich. Neue Projekte wie z.B. Linie 4, Abschnitt Plärrer-Thon (noch 11 LSA), Linie 62 (noch 16 LSA), Linie 36 (noch 12 LSA) sind z. Zt. ohne eine Aufstockung von Personal nicht mehr durchführbar.

Altersbedingter Sanierungsbedarf

Unter den vorhandenen Lichtsignalanlagen mit Straßenbahn-Beschleunigung befinden sich 40 LSA, die ab 1980 nach und nach mit der einfachen Beschleunigungstechnik mit Fahrdrahtkontakten errichtet oder später nachgerüstet wurden. Diese LSA stehen seit Jahren zur Sanierung an (siehe Anlage). LSA, die zukünftig nicht mehr von Straßenbahnlinien befahren werden (Ersatz durch U3-Nord) sind in der Liste nicht aufgeführt.

Aufgabenbereich des Tiefbauamts: Bei der Sanierung müssen teilweise die Steuergeräte, Maste, Signalgeber usw. erneuert werden. In allen Fällen müssen neue Detektorsysteme (berührungslose Fahrdrahtkontakte, Bake/Funk, Weichenkontakte) projektiert und installiert werden.

Aufgabenbereich des Verkehrsplanungsamts: Die LSA müssen überplant werden. An 32 LSA ist die Steuerungssoftware komplett neu zu erstellen, da das alte Steuerungssystem „Nürnberger Module“ auf neuen Steuergeräten nicht mehr verfügbar ist. Dies bedeutet einen Programmier- und Testaufwand wie bei einer neu zu errichtenden LSA mit ÖPNV-Beschleunigung.

Es muss daher entschieden werden, ob die 40 mit voll funktionsfähiger Beschleunigungstechnik ausgerüsteten und jetzt zu sanierenden LSA mit oder ohne Beibehaltung ÖPNV-Beschleunigung saniert werden sollen. Beim Entfall der ÖPNV-Beschleunigung können die LSA zukünftig nur in Festzeitsteuerung betrieben werden. Damit würde für die Straßenbahn die unbefriedigende Situation wie in den 80-er Jahren wiederkehren. Der

Verlust von Fahrgästen sowie der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge aufgrund verlängerter Umlaufzeiten wären die Folge. Die Beschleunigungskommission und der Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission sahen den Wegfall der ÖV-Beschleunigung als keinesfalls akzeptabel an.

Finanzierung

Bisher stehen keine ausgewiesenen Mittel für die Wiederherstellung der ÖV-Beschleunigung bereit. Die dringend notwendige Sanierung der LSA kann nicht weiter aufgeschoben werden. Mit den Sanierungsmitteln, die mehrfach im Rahmen von Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen gekürzt wurden (MIP-Nr. 65002600000U, „LSA, Ersatz bestehender Anlagen und Neubau“), können nur unabdingbar notwendige Komponenten der LSA ersetzt werden. Alle anderen müssen ersatzlos entfallen. Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) können nicht beantragt werden, da keine Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmer gegenüber den bisherigen Steuerungen möglich sind.

Im Zeitraum 2005 – 2007 stehen noch jährlich 100.000 € aus den Stellplatzablöse-Mitteln zur anteiligen Finanzierung der ÖPNV-Beschleunigung bei den zu sanierenden LSA zur Verfügung. Mit diesem Betrag können jährlich die ÖPNV-relevanten Komponenten von vier LSA aus der o.g. Liste saniert werden. Die gesamte Liste könnte damit im Verlauf von 10 Jahren abgearbeitet werden. Voraussetzung ist außerdem, dass der o.g. MIP-Ansatz 65002600000U zur Sanierung der übrigen Komponenten der LSA in ausreichender Höhe erhalten bleibt.

Durch das Bauordnungs deregulierungsgesetz (BODerG), das derzeit im Entwurf vorliegt und voraussichtlich am 01.01.2007 in Kraft tritt, entfällt die Rechtsgrundlage für die Ausweisung von Beschränkungszonen und damit auch städtische Einnahmen in beträchtlicher Höhe in den „Stellplatzablöse-Topf“. Es entsteht folgender Handlungszwang:

- 1. Erlässt eine Gemeinde keine örtliche Bauvorschrift nach Art. 91 Abs. 1 Nr. 4 BayBO (Satzung), so kann sie überhaupt keinen Nachweis von Stellplätzen mehr verlangen.**
2. Die Festsetzung von Stellplatzbeschränkungszonen ist nur noch über Bebauungsplanverfahren insbesondere auf der Grundlage von § 12 Abs. 6 BauNVO möglich (verkehrspolitische Entscheidung!) Für eine „zwangsweise“ Ablösung von Stellplätzen gibt es allerdings keine Rechtsgrundlage mehr! Die „rechtliche Verwehrung“ wird damit entfallen.
3. Verwendung von Stellplatzablösemitteln: Es gibt nur noch „einen Topf“ für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen bzw. für sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich **investiver** Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.
- 4. Es entsteht damit auch ein erheblicher Anpassungsbedarf bei der „Satzung über die Herstellung von Garagen- und Stellplätzen (Garagen- und StellplatzS – GaStS)“!**

Die Bauordnungsbehörde wird rechtzeitig die städtische Satzung entsprechend modifizieren, damit die Finanzierung von Maßnahmen aus dem Bereich des ÖPNV aufrecht erhalten bleiben kann.

II. Beilagen:

- Vergleich der Fahrplanzeiten Straßenbahn 1990 - 2003
- Liste Sanierungsbedarf bei LSA mit vorhandener Straßenbahn-Beschleunigung

III. Beschlussvorschlag:

entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM

V. Referat VI

Nürnberg,
Referat VI