

Ergebnisniederschrift über die 46. Sitzung des Lenkungsausschusses der Beschleunigungskommission am 11.04.2013

Teilnehmer:	Frau Vollmar	Vpl/VT
	Herren Stadtrat Dr. Reindl (Vorsitz) Stadtrat Fischer Lehmann	Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der VAG
	berufsm. Stadtrat Baumann Jülich	Ref. VI Vpl
	Daume Fischer	SÖR/WLT SÖR/3
	Pinders	UwA
	Anselstetter	PDN
	Dahlmann-Resing Borchers Gräf Fröhlich	VAG, VK VAG, PL VAG, PL-VP VAG, PL-VP-AT

Herr Dahlmann-Resing begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung. Er verwies darauf, dass der Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission nunmehr 25 Jahre besteht und würdigte die geleistete Arbeit.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der 45. Sitzung des Lenkungsausschusses

Es bestehen keine Einwände.

TOP 2 Aktueller Stand Vorrangnetze Bus + Straßenbahn

Herr Fröhlich stellte erste Ergebnisse einer aktuell noch laufenden Untersuchung der VAG vor, die zum Ziel hat, die Fahrplantreue und Pünktlichkeit der Straßenbahn zu verbessern. Neben Fahrplanoptimierungen und der Behebung technischer Probleme bei der LSA-Beeinflussung stellt die Analyse der Behinderungsvorfälle im Straßenbahnbereich einen wesentlichen Aspekt der Untersuchung dar. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 289 Vorfälle erfasst. 73 Mal kam es zu Behinderungen des Straßenbahnbetriebs in Folge von MIV-Unfällen im Gleisbereich, Falschparkern oder Fahrleitungsschäden. 87 Mal waren Fahrgastvorfälle die Ursache; in 129 Fällen kam es aufgrund von Unfällen mit Beteiligung der Straßenbahn zu Beeinträchtigungen im Betriebsablauf. Mehr als die Hälfte der Unfälle sind auf Fehler der Kfz-Führer beim Abbiegen und Wenden zurückzuführen. Nur ca. sieben Prozent aller Unfälle waren durch das Fehlverhalten von Straßenbahnfahrern bedingt. Im Ergebnis dieser Untersuchung sollen Vorschläge zur Verbesserung des Betriebsablaufes abgeleitet werden.

Herr Fröhlich gibt anhand einer Powerpoint-Präsentation einen Überblick über den aktuellen Stand bei der LSA-Beschleunigung. Von den 113 Lichtsignalanlagen im Straßenbahnnetz sind bislang 95 LSA mit einer verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet. Dies entspricht einem Anteil von 84 Prozent. An acht LSA sind die Vorrangschaltungen momentan nicht in Betrieb. Im Busbereich sind nach wie vor (seit Oktober 2011) 101 LSA mit Bake/Funk ausgerüstet, davon sind derzeit 96 in Betrieb. Bezogen auf das Gesamtnetz (Straßenbahn und Bus) sind 188 Signalanlagen mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet; an 175 LSA ist sie momentan in Betrieb.

Im zurückliegenden Jahr konnten leider keine neuen LSA mit ÖPNV-Beschleunigungen fertiggestellt werden. Der Schwerpunkt der Aktivitäten lag auf der Wiederherstellung von verkehrsabhängigen Steuerungen nach Baumaßnahmen. So konnte an der LSA 442 Frankenstraße / Lothringer Straße (Linie 5, 65) Anfang März 2013 die neue verkehrsabhängige Steuerung 1 ½ Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder in Betrieb genommen werden. Erste Fahrzeitanalysen zeigen eine Verbesserung für die Straßenbahn. Weitere Optimierungen sind aber noch notwendig. Auch an den LSA 860 Willstätterstraße / Hügelstraße und 521 Regensburger Straße / Scharrerstraße wurden Vorrangschaltungen nach Umbaumaßnahmen angepasst. An den LSA im Zuge der Straßenbahnneubaustrecke durch die Pillenreuther Straße sind die LSA-Steuerungen Mitte 2012 noch einmal nachjustiert worden. Ferner wurden im Rahmen der Sanierung insgesamt 23 Fahrleitungskontakte durch SÖR erneuert.

In den kommenden Monaten wird der Schwerpunkt der Aktivitäten weiterhin auf dem Thema Sanierung und Wiederherstellung und damit dem Erhalt des Beschleunigungsniveaus liegen. Auch binden die Vorarbeiten für die Projekte „Beschleunigung Linie 4 Nord“ sowie „Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld“ bereits in diesem Jahr erhebliche Kapazitäten.

Die Realisierung von Projekten aus der Prioritätenliste wünschenswerter Beschleunigungsmaßnahmen, die vom Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission im Jahr 2009 initiiert wurde, ist mit den derzeit vorhandenen Kapazitäten nach wie vor nicht möglich.

Herr Dahlmann-Resing erkundigt sich nach den personellen Ressourcen bei der Stadt. Herr Jülich führt aus, dass für das Projekt „Beschleunigung Linie 4 Nord“ eine zusätzliche Stelle bewilligt wurde (Befristung bis 2016). Dadurch wurde die Bearbeitung des Projektes bei Vpl überhaupt erst möglich. Grundsätzlich steht das Thema Sanierung von LSA an oberster Stelle, um das erreichte Beschleunigungsniveau zu halten. Aufgrund der sich ständig weiter entwickelnden Hardware ist bei jeder LSA-Sanierung die Erstellung einer komplett neuen verkehrsabhängigen Steuerung erforderlich. Darüber hinaus sind die Anforderungen beispielsweise durch die Blindensignalisierung deutlich gestiegen. Ein weiteres Problem ist die Bereitstellung der finanziellen Mittel. Oftmals können LSA-Maßnahmen im Rahmen von Straßenbauprojekten mit finanziert werden; bei klassischen Beschleunigungsprojekten wie der Linie 4 Nord ist es deutlich schwerer, eine Finanzierung sicherzustellen. Herr Daume ergänzt, dass das SÖR-Programm derzeit etwa 300 Maßnahmen enthält; von denen maximal 100 mit den vorhandenen Ressourcen realisiert werden können. Ca. 40 LSA müssten laut Plan jährlich saniert werden. Eine Prioritätensetzung ist daher unerlässlich. Er verweist ebenfalls auf die in letzten Jahren gestiegenen Anforderungen, beispielsweise was die Absicherung von Baustellen angeht. Herr Dahlmann-Resing stellt fest, dass die Umsetzung von Maßnahmen aus der Prioritätenliste nicht vor 2016 möglich ist. Trotzdem sollten alle sich bietenden Möglichkeiten genutzt werden, die Projekte anzugehen.

TOP 3 Verwendung MIP-Ansatz „Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs“

Herr Daume erläutert, dass es sich bei diesem Ansatz noch um eine Altposition aus dem MIP handelt, der zur Mittelbereitstellung für ÖPNV-Maßnahmen nicht mehr geeignet ist. Es werden daraus lediglich noch einige Maßnahmen der U-Bahn (Brandschutz, Rolltreppen) sowie des ruhenden Verkehrs zu Ende finanziert. Momentan laufen die Anmeldungen für den MIP 2014 (Voraussetzung: AfV-Beschluss, BIC-Anmeldung). Die Maßnahmen Tafelhalle und Ostbahnhof sind angemeldet. Für das Projekt Ostendstraße, 2. Bauabschnitt, ist eine Anfinanzierung enthalten; Baubeginn soll 2016 sein.

Herr StR Fischer weist darauf hin, dass der MIP-Ansatz „Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs“ ursprünglich für Maßnahmen gedacht war, die der Beschleunigung und der Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖPNV dienen. Wenn dieser Topf leer ist, sollte eine Ersatzposition im MIP geschaffen werden, aus der ÖPNV-Maßnahmen finanziert werden können. Herr Daume weist darauf hin, dass der MIP mehrfach überzeichnet ist. Die Verwaltung könne nur Vorschläge machen, entscheiden muss die Politik. Herr Dahlmann-Resing betont, dass es sehr wichtig sei, dass die Stadt auch zukünftig Mittel für Ausbau und qualitätsverbessernde Maßnahmen des ÖPNV bereitstellt.

TOP 4 Projekt Beschleunigung Linie 4 Nord

Herr Gräf erläutert anhand einer Projektskizze den aktuellen Sachstand und den geplanten Ablauf. Er weist darauf hin, dass das Projekt mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Thon – Am Wegfeld abgeschlossen sein muss, da ohne die Beschleunigung des Nordastes der Linie 4 nicht genug Straßenbahnzüge für das angedachte Fahrplankonzept zur Verfügung stehen. Es besteht Konsens darüber, dass die VAG die Koordination des Projektes übernimmt und für die Abwicklung ein Ingenieur-Büro beauftragt. Neben der ursprünglichen, reinen LSA-Beschleunigung sollen auch andere Maßnahmen (Radverkehr, Blindensignalisierung) umgesetzt werden, was die Kosten deutlich erhöht. Auf Grundlage der von Vpl fertig gestellten LSA-Pläne werden derzeit von SÖR die Kosten ermittelt. Um den Zeitplan einhalten zu können, muss die Beauftragung des Ingenieurbüros noch in diesem Sommer erfolgen. Voraussetzung dafür ist die Kenntnis der finanziellen Größenordnung des Projektes. Von daher müssen die Entscheidungen zur Finanzierung des Projektes zügig getroffen werden.

Herr Jülich erläutert die Notwendigkeit, die verschiedenen Maßnahmen zusammen zu realisieren. Er schlägt eine zeitnahe Abstimmung über die Prioritätensetzung zwischen SÖR, Vpl und VAG vor. Herr Dahlmann-Resing regt an, nach interner Abstimmung ein Spitzengespräch mit dem Kämmerer zu führen. Ziel muss es sein, die Finanzierung und eine schnellstmögliche Realisierung zu sichern. Herr StR Fischer ergänzt, dass dieses Gespräch rechtzeitig stattfinden sollte. Teilnehmer sollten die verkehrspolitischen Sprecher der Parteien, der Vorstand der VAG sowie Herr Ref. VI sein.

Herr Gräf schlägt vor, für das Projekt „Beschleunigung Linie 4 Nord“ einen Lenkungskreis einzurichten, der im jeweils Vorfeld des Jour Fixe Ref. IV/SÖR/Vpl/VAG tagt. Erster Termin für den Lenkungskreis ist der 22.07.2013. *Nachrichtlich: Es findet bereits vorab eine Besprechung am 05.06.2013 statt.*

TOP 5 Probleme mit fehlenden LSA-Meldepunkten und Störsignalen

Herr Fröhlich informiert über Probleme mit der LSA-Beschleunigung (Bake/Funk-System), die mit Umstellung auf Digitalfunk-Technik auftraten. In vielen Fällen zeigte sich, dass bei Ausfall der LSA-Beeinflussung die Fahrpläne nicht mehr eingehalten werden können. Die VAG hat zur Störungsbehebung eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet. Das Thema stellt sich sehr komplex dar, da unterschiedliche Fehlerbilder existieren. So kommt es vor, dass einzelne LSA-Meldepunkte aufgrund eines CRC-Fehlers nicht vom Funkempfänger der LSA empfangen werden. Für die LSA-Steuerung ist dies besonders dann problematisch, wenn es sich dabei um den Abmelder handelt. Das Problem tritt vorrangig bei einzelnen Straßenbahnen des Typs GTV6 auf. An einer LSA hat die VAG auf eigene Kosten einen Funkempfänger austauschen lassen. Um die Ursache für den CRC-Fehler zu finden, ist die Unterstützung der Fa. Siemens erforderlich.

Ein weiteres Fehlerbild stellt das Fehlen sämtlicher Meldepunkte einer oder mehrerer LSA-Baken dar. Dies kann sowohl bei Bussen als auch bei Straßenbahnen auftreten. Nach längerer Ursachenforschung zusammen mit der Fa. Init kristallisierte sich hier ein Problem mit dem Fahrzeuglesemodul (FLM) heraus.

Der großflächige Ausfall der LSA-Beschleunigung, zu dem es Ende Januar im Busbereich kam, war auf ein fehlerhaftes Software-Update zurück zu führen. Diese Störung konnte Anfang April behoben werden. Noch offen ist das Thema TAE-Fehler. Diese Fehler haben keinen Einfluss auf die LSA-Bevorrechtigung, sie führen jedoch zu einer Beeinträchtigung der Performance des Verkehrsrechners. Im Straßenbahnbereich konnten die Fehler bereits eliminiert werden. Im Busbereich sollen die Fehlermeldungen ebenfalls durch ein Software-Update zeitnah behoben werden.

Sonstiges

Umbau Haltestellen Tafelhalle und Ostbahnhof

Herr Daume informiert, dass beide Maßnahmen für den MIP 2014 angemeldet sind. Sie sollen zeitgleich realisiert werden, um den Zeitraum des notwendigen Schienenersatzverkehrs auf der Linie 8 zu minimieren. Die VAG wird dazu noch einmal die Kosten für den SEV ermitteln. Herr Fröhlich verdeutlicht anhand einer Vorfalldmeldung eines Fahrers, welche sicherheitstechnischen Probleme entstehen, wenn Rollstuhlfahrer an der Haltestelle Tafelhalle die Straßenbahn nutzen. Herr Fischer weist darauf hin, dass die Maßnahme in jedem Fall vor Beginn des Umbaus der Ostendstraße abgeschlossen sein muss.

Für die Niederschrift
gez. Fröhlich

Verteiler: Mitglieder des Lenkungsausschusses