2014-05-08 PL-VP-AT Frö

Ergebnisniederschrift über die 47. Sitzung des Lenkungsausschusses der Beschleunigungskommission am 07.04.2014

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

Herr Dahlmann-Resing begrüßt die Teilnehmer und eröffnet die Sitzung.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der 46. Sitzung des Lenkungsausschusses

Es bestehen keine Einwände.

TOP 2 Aktueller Stand Vorrangnetze Bus + Straßenbahn

Herr Fröhlich stellt die Ergebnisse einer Analyse der Vorfälle im Straßenbahnbereich vor. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 323 netzbedingte Störungen erfasst. Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber 2012 um ca. 12 Prozent. Knapp die Hälfte der Störungen (154) ist auf Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern zurückzuführen; etwa ein Viertel (83) entfallen auf Behinderungen infolge Unfälle Dritter, Falschparkern bzw. Beschädigungen der Fahrleitung. Bei den übrigen Störungen handelt es sich um fahrgastbedingte Vorfälle (86).
Die meisten Unfälle passierten in Straßen mit straßenbündigem Bahnkörper. So wurden allein im Bereich Sulzbacher Straße / Äußere Sulzbacher Straße (Linie 8) 34 Unfälle gezählt. Im Bereich der Südstadt kam es ca. 70 mal zu Unfällen mit Straßenbahnbeteiligung. Hauptunfallursache sind Fehler von Kraftfahrzeugführern beim Abbiegen und Wenden.
In diesem Zusammenhang weist die VAG darauf hin, dass durch eine zügigere Unfallabwicklung die negativen Auswirkungen einer Störung erheblich reduziert werden können.

Herr Dr. Reindl fragt, ob es Probleme mit Beschädigungen der Fahrleitung im Celtistunnel gibt. Herr Fröhlich erklärt, dass diese Unterführung mit zwei Vorfällen im Jahr 2013 eher unauffällig ist. Problematisch sind die Unterführung Katzwanger Straße (11 Vorfälle) sowie der Steinbühler Tunnel mit 7 Vorfällen, wobei bei letzterem ein deutlicher Rückgang der Störungen gegenüber 2012 zu verzeichnen ist.

Herr Fröhlich gibt anhand einer Powerpoint-Präsentation einen Überblick über den aktuellen Stand bei der LSA-Beschleunigung. Im Straßenbahnnetz sind momentan 98 der 113 Lichtsignalanlagen mit einer verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet. Dies entspricht einem Anteil von 87 Prozent. An fünf LSA ist die ÖV-Bevorrechtigung zur Zeit nicht in Betrieb.
Im Busbereich sind derzeit 100 LSA mit Bake/Funk in Betrieb. Auch hier ist an fünf LSA die Beschleunigung abgeschaltet. Bezogen auf das Gesamtnetz (Straßenbahn und Bus) sind 189 Signalanlagen mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet; an 179 LSA ist sie momentan in Betrieb.
Kürzlich fertiggestellt werden konnte die Beschleunigung an den beiden LSA am Wöhrder Talübergang. Aufgrund der höheren Komplexität des Knotens sowie zunehmender Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radverkehrs, konnte die Beschleunigungsqualität der alten Vorrangschaltung für die Straßenbahn leider nicht wieder erreicht werden.
Herr Dahlmann-Resing stellt fest, dass von den LSA im Straßenbahnnetz, an denen die ÖV-Beschleunigung aktuell nicht läuft, fast alle auf der Linie 5 liegen. Dies sei aufgrund des knappen Umlaufes dieser Linie besonders kritisch. Frau Vollmar erläutert, dass die ÖV-Beschleunigung an den LSA 964 Kressengartenstraße / Tullnaustraße bzw. 968 Ostendstraße / Speckhartstraße in Kürze wieder in Betrieb gehen werden. Die beiden LSA im Bereich Südfriedhof (LSA 671, 672) sind zusammen mit den benachbarten LSA 664 und 673 im Jahr 2015 für die Sanierung (Umstellung auf Bake/Funk) vorgesehen. Ein früherer Termin ist aufgrund mangelnder Personalressourcen sowohl bei Vpl als auch bei SÖR nicht möglich.
Herr Dr. Reindl spricht in diesem Zusammenhang das Thema Fremdvergabe an. Frau Vollmar verweist auf die nicht so guten Erfahrungen mit Ingenieurbüros bei den aktuell laufenden Projekten. Herr Jülich führt aus, dass die Möglichkeit einer Fremdvergabe geprüft wird. Er bezweifelt jedoch die Wirtschaftlichkeit von Fremdvergaben und würde die Variante ‚Eigenpersonal aus Drittmittelfinanzierung' vorziehen. Herr Dahlmann-Resing verweist auf die Vielzahl der aktuellen und kommenden Maßnahmen (Sanierung, Beschleunigung Linie 4 Nord, Thon – Am Wegfeld, Ringbuskonzept) und sieht es unter diesen Voraussetzungen ebenfalls für sinnvoller an, in Eigenpersonal zu investieren. Spitzen sollten aber durchaus mit Fremdfirmen abgedeckt werden. Er bittet Vpl, die notwendigen Personalbedarfe abzuschätzen.

TOP 3 Prioritätenliste Beschleunigungsmaßnahmen

Aufgrund der städtischen Ressourcenknappheit bzgl. Personal und Finanzen konnten auch im letzten Jahr keine der Maßnahmen aus der Prioritätenliste abgearbeitet werden. Herr Dahlmann-Resing bedauert den fehlenden Fortschritt und erläutert, dass Änderungen im Modal-Split nur dann erreichbar sind, wenn Maßnahmen, die den ÖPNV attraktiver machen, auch umgesetzt werden.

TOP 4 Verwendung MIP-Ansatz „Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs"

Herr Fischer stellt fest, dass bei diesem MIP-Ansatz kein städtischer Eigenanteil vorhanden ist. Die wenigen Mittel aus der Stellplatzablöse werden hauptsächlich für U-Bahn-Erneuerungsmaßnahmen verwendet.

Der Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission empfiehlt, dass eine von der Stellplatzablöse unabhängige Position im MIP geschaffen wird, die mit entsprechenden Finanzmitteln ausgestattet ist und die ausschließlich für Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung Verwendung findet.

TOP 5 Notwendige Maßnahmen für Umsetzung Ringbuskonzept

Das im Februar im Verkehrsausschuss vorgestellte Ringbuskonzept stieß auf breite Zustimmung. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind jedoch zahlreiche flankierende verkehrstechnische Maßnahmen erforderlich. Herr Borchers betont, dass für das Buskonzept eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit eine Grundvoraussetzung darstellt.
Es soll eine Projektgruppe (Vpl, SÖR, VAG) gebildet werden. Ziel ist es, in einem ersten Schritt eine Priorisierung der Maßnahmen und eine erste Abschätzung der Kosten vorzunehmen. Herr Jülich schätzt die Bearbeitungsdauer für die Maßnahmen auf 5-6 Jahre. Dafür ist zusätzliches Personal erforderlich.
Vor dem Hintergrund, dass in nächster Zeit eine Vielzahl von Maßnahmen und Projekte auf die Stadt zukommen (Sanierung U-Bahnhof Plärrer, Brückenerneuerungen, Barrierefreiheit, …) wird seitens des Lenkungsausschusses empfohlen, bereits in diesem Jahr entsprechende Mittel für das Ringbuskonzept in den städtischen Haushalt einstellen zu lassen. Dies setzt voraus, dass noch in diesem Sommer ein Beschluss im AfV erfolgen muss.

Die VAG wird die neuen verkehrspolitischen Sprecher der Parteien im Juni zu einem Gespräch einladen, um sie mit der Thematik vertraut zu machen. Herr Dr. Reindl und Herr StR Fischer sagen ihre Unterstützung bei diesem Termin zu. Die neuen Mitglieder des Präsidialausschusses des Aufsichtsrates der VAG sollen ebenfalls zeitnah informiert werden.

TOP 6 Projekt Beschleunigung Linie 4 Nord

Herr Gräf erläutert den aktuellen Projektstand. Das Vorhaben befindet sich im Zeitplan. Die LSA des ersten Bauabschnittes werden in diesem Jahr fertiggestellt. Sie gehen allerdings zunächst ohne Verkehrsabhängigkeit in Betrieb. Aufgrund von notwendigen Gleisbauarbeiten wird die LSA 326 Bucher Straße / Pirckheimerstraße erst im kommenden Jahr umgebaut. Dafür wird die LSA 321 Bucher Straße / Nordring auf dieses Jahr vorgezogen.

Herr Fröhlich stellt die Ergebnisse einer aktuellen Fahr- und Verlustzeitmessung vor. Diese können als Vergleichsbasis für die zukünftige Beschleunigung herangezogen werden. Etwa ein Viertel der Reisezeit der Linie 4 zwischen Plärrer und Thon sind momentan Verlustzeiten. Diese gilt es zu minimieren. Herr Dahlmann-Resing verweist auf die Notwendigkeit der Verstetigung der Fahrzeiten als Grundvoraussetzung für die Erhöhung der Anschlusssicherheit.

TOP 7 Probleme mit LSA-Meldepunkten und Störsignalen

Herr Fröhlich gibt einen Überblick über die bisher durchgeführten Maßnahmen. Bei der Straßenbahn konnte bei fast allen Zügen, die Probleme bereitet haben, durch Tausch des Analogfunkgerätes eine deutliche Verbesserung der Verfügbarkeit erzielt werden. Die zwischenzeitliche Reduzierung der Sendeleistung der Fahrzeuge hat sich als nachteilig bei „kritischen“ Meldepunkten erwiesen. Die Sendeleistung wird deshalb in Kürze wieder erhöht. Noch vorhanden ist das Problem, dass die Meldepunkte einzelner LSA-Baken nicht verarbeitet werden. Hier laufen seitens der VAG derzeit noch Untersuchungen zur Ermittlung der Störungsursache. Die Problematik der TAE-Fehler konnte zwischenzeitlich behoben werden.

TOP 8 Umstellung Bake/Funk-System

Herr Fröhlich berichtet, dass seitens der VAG geprüft wird, ob es sinnvoll ist, in Zukunft auf eine bakenlose Technologie umzusteigen. Dazu sollen in einem ersten Schritt Erfahrungen aus anderen Städten eingeholt werden, in denen bakenlose Systeme zur LSA-Anforderung im Einsatz sind. Frau Vollmar erläutert die Bedenken seitens der Stadt, insbesondere, weil eine solche Umstellung zunächst erhebliche Personalressourcen binden würde.

TOP 9 Sonstiges

Umbau Haltestellen Tafelhalle und Ostbahnhof

Die Mittel für den Umbau sind im MIP für 2015 angemeldet. Der Umbau der beiden Haltestellen ist für das kommende Jahr eingeplant.

Herr Dahlmann-Resing bedankt sich bei Herrn Dr. Reindl und Herrn StR Fischer für ihr Engagement im Lenkungsaussauschuss der Beschleunigungskommission. Besonderer Dank gilt Herrn StR Fischer, der dem Gremium seit seiner Gründung - viele Jahre davon als Vorsitzender - angehörte und so maßgeblich zu den vom Lenkungsausschuss initiierten Maßnahmen beitrug.

Für die Niederschrift
gez. Fröhlich

Verteiler: Mitglieder des Lenkungsausschusses, VV, VT, VP