Konzept Ringbuslinien Nürnberg, weiteres Vorgehen

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Am 27.02.2014 wurde im Verkehrsausschuss über die Neuorganisation der Ringbuslinien mit Inbetriebnahme der Tram zum Wegfeld berichtet.

Die Verwaltung hat in enger Abstimmung mit der VAG erforderliche verkehrstechnische Anpassungsmaßnahmen zur Ermöglichung der neuen Fahrwege im Bereich des Ostrings und in Erlenstegen sowie zur Stabilisierung der Fahrzeiten im gesamten Ringbussystem geprüft. Ziel ist, einen weiteren Teil des Vorrangnetzes der VAG zu verwirklichen und systembedingte Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel zu minimieren. In Nürnberg besteht hierfür im Busnetz noch ein erhebliches Verbesserungspotential.

Ergebnis der Prüfung ist, dass zur Gewährleistung der Fahrplantreue und damit eines attraktiven Angebots erhebliche finanzielle und personelle Anstrengungen erforderlich sind. Nachdem dies aus Gründen der Begrenztheit beider Ressourcen nicht in einem Zug zu bewerkstelligen ist, hat die Verwaltung ein Maßnahmenkonzept mit Prioritäten erstellt.

Grundsätzlich haben die Ringbuslinien 35 und 65 eine höhere Bedeutung als die neue Tangentiale 45 zwischen Mögeldorf, Erlenstegen und Nordostbahnhof. Die VAG beabsichtigt, die Ringbuslinien mit ihrer wichtigen Erschließungs- und Verbindungsfunktion sowohl in Bezug auf die Fahrzeiten als auch in Bezug auf das Angebot aufzuwerten. In vielen Relationen kämen die Fahrgäste in den Genuss geringerer Reisezeiten.

Ziel dieser Vorlage ist, rechtzeitig die erforderlichen finanziellen Mittel in den MIP einzustellen, damit Nürnberg zeitnah ein attraktives Ringbussystem erhalten kann.

Art der Maßnahmen

In *Priorität 1* sind alle Maßnahmen zur technischen Ermöglichung der Fahrwege aufgezeigt. Ohne Umsetzung dieser Maßnahmen kann das neue Linienkonzept nicht gefahren werden. An voraussichtlich drei Kreuzungen sind Umbauten erforderlich, um Haltestellen realisieren zu können. Die Pläne hierfür werden noch erstellt und dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Außerdem müssen an vier Lichtsignalanlagen (LSA) die vorhandenen Steuergeräte erneuert und Beschleunigungsprogramme neu erstellt werden. An 23 LSA müssen Versorgungsänderungen in geringerem Umfang vorgenommen werden, um die Beschleunigung der neuen Linien an bereits mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestatteten LSA zu gewährleisten.

Damit ist die technische Funktionalität der neuen Linien gewährleistet, eine weitergehende Verkürzung der Fahrzeiten bzw. ein spürbarer Komfortgewinn jedoch nicht. Unter Komfortgewinn wird hier insbesondere eine Kompensation der systembedingten Reisezeit-Nachteile des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr durch Berücksichtigung des ÖPNV an den Lichtsignalanlagen und der Ausbau der Infrastruktur verstanden.

Die Planung soll mit eigenem Personal durchgeführt werden. Nach heutigem Stand ist jedoch aufgrund der bereits gebundenen Personalressourcen für nicht verschiebbare Projekte eine erweiterte externe Programmierung der Steuerung notwendig, um die Durchführung termingerecht zu gewährleisten. Die SÖR-Maßnahmen müssen vergeben werden. Die erforderlichen Mittel sind in der Kostenschätzung enthalten.

In *Priorität 2a* sind Maßnahmen aufgelistet, die für eine ausreichende betriebliche Stabilität und einen Komfortgewinn erforderlich sind. Grund hierfür ist, dass z.B. die Linie 65 zukünftig direkt über den Ostring verkehrt und dort an Lichtsignalanlagen auch in Konkurrenz zu den beschleunigten Buslinien 43 und 44 ankommt.

Ohne eine Überarbeitung der Steuerungsstrategie auf diesem Abschnitt der Ringstraße wird es zu erheblichen Fahrzeitstreuungen kommen. Entweder werden Verspätungen eingefahren oder die Fahrzeiten werden verlängert. Im letzteren Fall kann es zu erhöhtem Fahrzeugaufwand und zu unnötigen Wartezeiten für Fahrgäste außerhalb der Hauptverkehrszeiten kommen. In beiden Fällen wäre ein attraktiver Busverkehr nicht gewährleistet. Um diesen absehbaren Missstand zu beseitigen, sind bauliche und signaltechnische Maßnahmen erforderlich.

Bei dieser Gelegenheit müssen Steuergeräte, die sich zumindest teilweise dem Ende ihrer Lebensdauer nähern und vom Hersteller bereits abgekündigt sind, erneuert und neu programmiert werden, weil Änderungen an der Hardware nicht mehr durchführbar sind.

Ziel ist nach aktuellem Stand eine Abarbeitung der Maßnahmen an 5 Lichtsignalanlagen mit neuen Steuergeräten, neuen Verkehrsabhängigkeiten und kleineren Umbauten bis 2017. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn in der Verkehrsplanung eine befristete Stelle, die 2016 ausläuft, bis 2018 verlängert wird. Für die gleichzeitige Umsetzung von großen Einzelprojekten (siehe unten) sind ggf. neue Stellen bei Vpl und SÖR erforderlich.

In *Priorität 2b* sind weitere Maßnahmen aufgelistet, die für eine ausreichende betriebliche Stabilität und Beschleunigung erforderlich sind und zeitlich nach Priorität *2a* bearbeitet werden sollen.

Ziel ist eine Abarbeitung der Maßnahmen an 12 Lichtsignalanlagen mit neuen Steuergeräten, neuen Verkehrsabhängigkeiten und kleineren Umbauten bis 2020. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn eine befristete Stelle, die 2016 ausläuft, bis 2021 verlängert wird. Für die gleichzeitige Umsetzung von großen Einzelprojekten (siehe unten) sind ggf. neue Stellen bei Vpl und SÖR erforderlich.

In *Priorität 3* sind alle Maßnahmen gesammelt die eine geringere Priorität aufgrund eines geringeren Beschleunigungspotentials haben. Die Umsetzung ist in den Jahren 2021 ff vorgesehen. Die Priorität 3 beinhaltet nach heutigem Stand Maßnahmen an vier LSA der Linie 45 und an 7 LSA der Ringbuslinien. Die erforderlichen Personalkapazitäten konnten noch nicht ermittelt werden.

Die *Einzelprojekte* umfassen Maßnahmen, die im Bereich von geplanten Umplanungen / Umbauten liegen oder im Planungsprozess bereits weiter gediehen sind. Betroffen sind neben den straßenbaulichen Maßnahmen auch signaltechnische Maßnahmen an ca. 12 LSA:

Einzelprojekt Ostendstraße
Die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen konnte wegen begrenzter Verwaltungskapazitäten noch nicht begonnen werden, obwohl die Maßnahme aufgrund der verkehrlichen Missstände, des schlechten Straßen- und Schienenzustands und des einstimmigen AfV-Beschlusses äußerst dringlich ist. Die Maßnahme beinhaltet eine Berücksichtigung von Bahnen und Bussen an der Kreuzung Cheruskerstraße / Ostendstraße und dies beinhaltet auch die neue Linie 65 im Zuge des Ostrings. Im MIP stehen Mittel ab 2016 zur Verfügung.

Einzelprojekt Hintermayrstraße / Nordring
An diesem Knoten treten hohe Verlustzeiten für die Buslinie 45, zukünftig 35, auf. Die Planung ist abgeschlossen, ein Teil des Knotens bereits umgebaut. Für die Wirksamkeit der Steuerung für den Bus mit Möglichkeit einer verbesserten Koordinierung für den MIV ist die Umsetzung des zweiten Bauabschnitts erforderlich, der bisher an der Finanzierung scheitert.

Einzelprojekt EKZ Vogelherd / Nordring
Zur Zeit prüft die Verwaltung, den maroden Steg durch eine Fußgänger-LSA zu ersetzen. Für die LSA mit Verkehrsabhängigkeit für den Bus muss noch eine Finanzierung gefunden werden.

Einzelprojekt Maximilianstraße mit Busspur
Zwischen der Reutersbrunnenstraße und der Fürther Straße fehlt noch der schon lange geplante Umbau der Ringstraße mit Radwegen und einer verbesserten Busspur. Die bisher vorhandene Busspur bringt dem Bus aufgrund der ungünstigen Einfädelung an deren Ende in den allgemeinen Verkehr nur geringe Vorteile. Die Maßnahme ist baulich aufwendig und müsste dringend im MIP finanziert werden.

Einzelprojekt Gustav-Adolf-Straße
Durch eine Busspur zwischen der Geisseestraße und dem U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße, Fahrtrichtung Norden, könnte der Bus besser an den nicht verringerbaren Überlastungen zu den Spitzenzeiten vorbeifahren. Die Maßnahme ist baulich aufwendig. Die Kreuzungen des Rings mit der Wallenstein- und Rothenburger Straße müssen mit neuen Beschleunigungsprogrammen ausgestattet werden. Planung und Finanzierung sind noch offen.

Einzelprojekt Frankenstraße
Zwischen Katzwanger Straße und Gugelstraße (Rasengleis, Radwege, Begrünung) und zwischen Gugelstraße und Sperlingstraße (Busspur, vierstreifiger Ausbau, Radwege, Begrünung) ist ein Vollausbau vorgesehen. Pläne mit beschlossener Straßenbegrenzungslinie sind vorhanden. Der Ausbau wird in den nächsten Jahren dringend, weil die VAG die Gleisanlagen erneuern muss. Die Finanzierung steht aus.

Einzelprojekt Bayernstraße
In der Bayernstraße wird voraussichtlich im Jahr 2016 die gesamte Fahrbahn neu gebaut und dem Stand der Technik angepasst. Die Verwaltung legt in einem der nächsten Verkehrsausschüsse den zugehörigen Straßenplan zum Beschluss vor. Er sieht Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer vor. Der Bus profitiert von verlängerten Abbiegespuren, die er mitnutzen kann, und von einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Teilbereichen für den MIV. Zur Zeit wird der BIC-Prozess vorbereitet.

Prinzipiell lassen sich einige der in den Prioritäten 2a, 2b und 3 genannten Lichtsignalanlagen im Bereich Nordring und Nordwestring auch als einzelne Projekte ausweisen. Dies wird im weiteren Verfahren untersucht.

Kostenschätzung

Für die einzelnen Maßnahmen wurden grobe Kostenschätzungen nach den derzeitigen strategischen Überlegungen und Skizzen vorgenommen. Änderungen im vertieften Planungsverfahren können noch auftreten.

Daraus kann der Finanzierungsbedarf für die nächsten Jahre abgeschätzt werden. Würden die Ringbuslinien konsequent beschleunigt, könnten die Fahrgäste von einem äußerst konkurrenzfähigen Busverkehr profitieren und die VAG von einem optimierten wirtschaftlichen Betrieb, der die Ausweitung des Angebots und/oder eine Verbesserung des Betriebsergebnisses ermöglicht.

Priorität	Grobe Kostenschätzung in Mio. €	Zeitplan
1	1,89	2015-2016
2a	1,46	2017
2b	3,60	2018-2020
3	2,60	ab 2021
SUMME	9,55	
Einzelprojekte	noch nicht vorhanden	nach MIP und Erfordernis

Weiteres Vorgehen

Es wird ein Beschluss begehrt, der die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Mittel im Rahmen des MIP-Verfahrens zum Haushalt (MIP) anzumelden. Ob die Aufnahme in den MIP ab 2015 möglich ist, obliegt dem weiteren MIP-Verfahren. Ein erstes Gespräch mit Ref.II hat dazu stattgefunden. Bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecke zum Wegfeld Ende 2016 sollen die Ringbuslinien auf den neuen Routen verkehren, das heißt, die Maßnahmen der Priorität 1 müssen bis dahin abgeschlossen sein. Für die betriebliche Stabilität müssen die weiteren Prioritätsstufen nahtlos folgen.

Die Umsetzung der Einzelprojekte wird in einem getrennten Planungs- und Finanzierungsverfahren vorgenommen.

Die Umsetzung des gesamten Ringbuskonzeptes ist mit den derzeit vorhandenen Personalressourcen bei Vpl nicht möglich. Spätestens mit der Umsetzung der Prioritätsstufen 2a, 2b, 3 und den Einzelprojekten sind zumindest befristet die Personalressourcen bei Vpl und SÖR aufzustocken. Die Stellenschaffungsanträge werden dem Stadtrat vorgelegt, sobald ersichtlich ist, in welcher Geschwindigkeit die Umsetzung des Ringbuskonzeptes erfolgen soll. Dies hängt insbesondere auch von der Bereitstellung der finanziellen Mittel ab.