

Fortschreibung Nahverkehrsplanes Nürnberg (NVP)

Entscheidungsvorlage

Anlass

Der derzeitige Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP) gilt mit Beschluss vom 30.04.2015 bis zur Fertigstellung der Fortschreibung. Eine Fortschreibung ist aus mehreren Gründen notwendig. Zum einen haben sich die planerischen Rahmenbedingungen geändert, da inzwischen viele Maßnahmen aus dem NVP umgesetzt wurden. Zum anderen haben sich die gesetzlichen Vorgaben verändert. Dies betrifft insbesondere die EU-Verordnung Nr. 1370, das in Folge novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die auslaufende Übergangsregelung zur Betrauung der Verkehrsunternehmen („Altmark-Trans-Urteil“).

Darüber hinaus bildet der NVP für die Genehmigungsbehörde die Grundlage bei der Erteilung der Genehmigung von Linienverkehren, der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und für die Gewährung von Zuschüssen im kommunalen ÖPNV.

Entsprechend § 8 (3) PBefG definiert die Aufgabenträgerin, Stadt Nürnberg, im Nahverkehrsplan die „ausreichende Bedienung“ mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Der NVP definiert somit den Mindeststandard bzw. den Rahmen des zu erbringenden Verkehrsangebotes. Hierzu sind die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und die Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit des Personennahverkehrs bis zum Jahr 2022 zu beschreiben. Bei der Fortschreibung sind wie bei der Ersterstellung vorhandene Unternehmen und Interessensvertreter frühzeitig zu beteiligen. Die in § 8 (3) PBefG geforderte frühzeitige Beteiligung Dritter wurde am 27.01.2017 im Rahmen eines Arbeitskreises eingeleitet.

Die Fortschreibung des NVP 2005 soll im dritten Quartal 2017 abgeschlossen sein. Ziel dieser Fortschreibung ist die möglichst umfassende Definition des „status quo“ als die von der Stadt Nürnberg gewünschte Angebotsqualität (ausreichende Bedienung).

Um mit der Analyse des bestehenden ÖV-Angebotes, den Defiziten und der darauf aufbauenden Erarbeitung von Optimierungsvorschlägen beginnen zu können, ist ein Beschluss über die Qualitätskriterien erforderlich, die der Analyse zugrunde liegen sollen.

Nächste Arbeitsschritte und Definition der Qualitätskriterien

Auf Basis der Analyseergebnisse kann eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes abgeleitet werden. Die beschlossenen Rahmenbedingungen werden verwaltungsintern fortgeschrieben und entsprechend der Forderungen des PBefG im Arbeitskreis mit den betroffenen Unternehmen und Aufgabenträgern abgestimmt.

Folgende Grundlagen werden vor der Erarbeitung der Analyse aktualisiert und konkretisiert:

- Die Gebietsstruktur (Definition von Kernbereich, Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, Gebiete niedriger Nutzungsdichte) und deren weitere Untergliederung.
- Strukturdaten und Fahrplandaten sowie
- die anzuwendenden Prüfkriterien, die im folgenden näher erläutert werden.

1. Angebotsstandards

a. Erschließungsqualität

I. Erschließung / Einzugsradien – Luftlinie (um die Spalten Straßenbahn und Nightliner ergänzt)

Richtwerte für zumutbare Einzugsbereiche von Haltestellen (Luftlinie) in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel:

Luftlinie (m)	Bus	Straßenbahn	U-Bahn	S-Bahn	Nightliner
Kernbereich	300	400	500	600	600
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	500	600	600	600
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	600	600	1.000	1.000	1.000

Laut **Leitlinie** sind alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung **ab 200 EW** (oder entsprechender Zahl an Einpendlern bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtung) zu erschließen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn **mind. 80% der Personen im Einzugsbereich einer Haltestelle** wohnen / beschäftigt sind bzw. die Einrichtung aufsuchen. Flächen mit stark schwankender Siedlungsstruktur gelten als erschlossen, wenn mind. 60% der Fläche und der definierte Schwerpunkt der Nachfrage im Haltestelleneinzugsradius liegt.

Die mindestens erforderliche Erschließung nach Leitlinie ist in Nürnberg erfüllt. Um Erschließungsschatten und Verbesserungspotentiale abbilden zu können, erfolgt eine Auswertung anhand von Wegelängen.

II. Anbindung

Richtwerte für Reisezeiten zum zugehörigen Zentrum innerhalb der HVZ und NVZ:

- Reisezeit innerhalb Nachbarschaftsbereich (Teilfläche mit Entfernung zu Stadtzentrum > 3 -5 km) ins Zentrum: max. **30 Min**
- Reisezeit innerhalb Stadtgebiet ins Zentrum: max. **40 Minuten**

Definition Zentrum

- enges Zentrum: Lorenzkirche, Hauptmarkt/Rathaus
- erweitertes Zentrum: Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz, Friedrich-Ebert-Platz
- zentraler Umsteigeknotenpunkt: Hauptbahnhof

b. Verbindungsqualität

I. Erreichbarkeit - Reisezeiten / Umsteigehäufigkeiten Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte

Richtwerte für Reisezeiten zu definierten Zielpunkten innerhalb der HVZ und NVZ:

- Reisezeit zu den nächstgelegenen Bandstrukturen

	positiv, wenn	negativ, wenn
Kernbereich	< 10 Min.	> 10 Min.
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	< 15 Min.	> 15 Min.
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	< 20 Min.	> 20 Min.

- Reisezeit zu den nächstgelegenen Stadtteilzentren

	positiv, wenn	negativ, wenn
Kernbereich	< 10 Min.	> 10 Min.
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	< 15 Min.	> 15 Min.
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	< 20 Min.	> 20 Min.

- Reisezeit zu publikumsintensiven Orten

	Richtwert
Kernbereich, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	max. 30 Min.
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	max. 45 Min.

Umsteigehäufigkeiten

Von allen Teilen des Stadtgebiets soll das Zentrum inkl. S-Bahn-Angebot mit **max. einem Umstieg** erreichbar sein.

II. Reisezeitverhältnis ÖPNV - IV Reisezeitverhältnis

Richtwerte für das Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV:

Quantitativ	Qualitativ
< 1,0	sehr günstig für ÖPNV
1,0 - 1,25	günstig für ÖPNV
1,25 - 1,5	mittel
> 1,5	ungünstig für ÖPNV

c. **Angebotsqualität**

I. Bedienungszeiten / Taktfolgen Bedienungszeiten

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
HVZ	6:00-8:30, 14:30-18:30		
NVZ	8:30-14:30, 18:30-20:30	8:00-20:30	
SVZ	5:00-6:00, 20:30-0:30	5:00-8:00, 20:30-0:30	6:00-0:30

Nightliner verkehren an Nächten zum Samstag und Sonntag sowie zu Feiertagen.

Samstag	Sonntag
1:00-5:00	1:00-5:00

Richtwerte für Taktfolgen sind:

	Bus		Straßenbahn		U-Bahn		S-Bahn (Aufgaben- träger BEG)		Night- liner
	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	Sa/So*
Kernbereich	10	20	10	20	5	10	20	40	60
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	20	20	10	20					
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	20	40	10	20	10	10			

*) Nightliner verkehren an Nächten zum Samstag und Sonntag sowie zu Feiertagen.

In der HVZ ist das Angebot nach Erfordernis bedarfsgerecht zu verdichten.
Überregional bedeutende, publikumsintensive Veranstaltungen (Großveranstaltungen) werden gesondert berücksichtigt.
Die Standards beziehen sich auf Streckenabschnitte, nicht auf einzelne Linien.

II. Besetzungsgrad / Fahrzeugauslastung Besetzungsgrad

Richtwerte für den Besetzungsgrad sind:

Auslastung	Richtwert	
Spitzenstunde	bis 65%	
20-Minuten-Spitze	bis 80%	
Einzelfahrten in Spitzenstunde	bis 100%	
Sonstige HVZ	bis 55%	*entspricht Grenzwert NVZ
NVZ	bis 50%	
SVZ	bis 50%	

Hinweis: bei Linienüberlagerung ist grundsätzlich der zulässige Besetzungsgrad für jede Linie einzuhalten.

Tagesauslastung

Richtwerte zur Tagesauslastung:

Indikator	Richtwert	Maßnahme
kundenorientierte Sicht	> 30%	Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
betriebswirtschaftliche Sicht	< 10%	Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung (z.B. differenzierte Bedienungsweisen)

III. Anschlussbeziehungen / Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit

Anschlussbeziehungen

Kriterien für die Anschlussbeziehungen:

- Bei Linien mit mehreren Verknüpfungen sollen möglichst viele Anschlüsse hergestellt werden
- Wenn der Fahrplankontakt mehr als 10 Minuten beträgt, soll für die Umsteigebeziehung mit der stärksten Nachfrage ein regelmäßiger Anschluss fahrplanmäßig hergestellt werden
- Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel soll im Regelfall 5 Minuten nicht übersteigen
- Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln ist hergestellt, wenn für die Fahrgäste ohne Berücksichtigung der Umsteigewege die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel fahrplanmäßig nicht mehr als 5 Minuten beträgt
- Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit der Linien auf verspätete Anschlüsse nicht mehr als 10 Minuten betragen
- Insbesondere in den SVZ sind Anschlüsse an definierten Verbindungspunkten sicherzustellen.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit = Abfahrt **max. 1 Min** vor Plan oder **max. 3 Min.** nach der laut Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit.

Zuverlässigkeit

Sinnvolle Richtwerte für die Zuverlässigkeit werden noch abgestimmt. Fahrzeugausfälle sind zu vermeiden. Ein adäquater Ersatzverkehr ist umgehend bereitzustellen.