

Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP) hier: Umsetzung Maßnahmenpaket 1 „Busnetz West 1 / Fürth Ost“

Entscheidungsvorlage

Das ergänzende Busnetz zu den Schienenverkehrsmitteln im Nürnberger Westen / Fürther Osten ist historisch gewachsen und daher stark territorialen Abgrenzungen unterlegen. Zur Attraktivierung des Angebotes sind jedoch stadtgrenzüberschreitende, direkte Linienführungen, die Ortsteile und Umsteigeknoten verbinden, zielführend.

Bereits mit dem noch gültigen Nahverkehrsplan Nürnberg 2005 wurden unter Maßnahmen Kap. 5.5 Buskonzept West / Fürth Empfehlungen ausgesprochen, eine Verbindung Nürnberg - Fürth nördlich der Pegnitz und eine Tangentialverbindung Thon - Berufsförderungswerk - Kriegsoffsiedlung nach Fürth (Stadtgrenze) zu schaffen.

Im Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ wurde eine Verlängerung der Straßenbahnlinie vom Westfriedhof über die U-Bahnstation Nordwestring nach Poppenreuth und Fürth Rathaus geprüft. Der Gutachter hatte aufgrund der hohen Potentiale empfohlen, dies als langfristige Entwicklungsmöglichkeit in der Stadtentwicklungsplanung zu berücksichtigen und zunächst die Schaffung einer entsprechend attraktiven, direkten Buslinienführung empfohlen.

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg und der Erstaufstellung des Nahverkehrsplans Fürth sowie aufgrund der Inbetriebnahme der U3 Nordwestring konnte im Rahmen der Abstimmungs- und Beratungsgespräche der betroffenen Aufgabenträger eine betrieblich und verkehrlich sinnvolle Angebotsanpassung entwickelt werden. Die empfohlene Variante des Maßnahmenpakets 1 Busnetz West 1/ Fürth Ost kann in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsbetrieben zum nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt werden.

Busnetz West 1 / Fürth Ost (Buskonzept West / Fürth)

Bestandsangebot

In die Betrachtung sind folgende Linien und Taktraster (HVZ|NVZ|SVZ)* einbezogen:

Linie 33	(Flughafen – Am Wegfeld – Fürth Rathaus)	Takt (20' 40' 40')
Linie 37	(Heilig-Geist-Spital – Kriegsoffsiedlung)	Takt (20' 40' 40')
Linie 38 Nord	(Kriegsoffsiedlung – Maximilianstraße)	Takt (20' 20' 40')
Linie 38 Süd	(Maximilianstraße – Virnsberger Straße)	Takt (10' 20' 40')
Linie 39 Nord	(Stadtgrenze – Kriegsoffsiedlung - Maximilianstraße)	Takt (20' 40' 40')
Linie 39 Süd	(Gustav-Adolf-Str. – Virnsberger Straße – Stadtgrenze)	Takt (20' 40' -)
Linie 175	(Vach Nord – Fürth Rathaus – Stadtgrenze)	Takt (20' 30' 60')

*) (Hauptverkehrszeit|Normalverkehrszeit|Schwachverkehrszeit)

Ziele der Angebotsplanung

Verbesserung der direkten Erreichbarkeit Fürth - Nürnberger Nordwesten durch Reduzierung der Umsteigehäufigkeiten:

- Durchbindung der Linien am heutigen Endpunkt Kriegsoffsiedlung nach Fürth
 - Durchbindung der heutigen Linie 37 bis Stadtgrenze und Fürth Hbf. / verbesserte Erreichbarkeit Berufsförderungswerk
 - Verlegung Endhaltepunkt heutige Linie 38 nach Stadtgrenze
- Durchbindung der heutigen Linie 39 Nord nach Poppenreuth und Fürth Rathaus und Weiterführung nach Fürth Hauptbahnhof (Integration Busangebot Fürth in das Nürnberger 20/40 Taktraster / Übernahme von Teilaufgaben der Linie 175)

- Durchbindung der Buslinie 33 (Flughafen - Am Wegfeld - Fürth Rathaus) nach Fürth Hauptbahnhof

Stärkung des neuen Verknüpfungspunktes U3 Nordwest und angemessene Erschließung Stadtentwicklungsgebiete im Nürnberger Nordwesten / Baugebiet Wetzendorf / Thon (Bevölkerungszunahme bis 2030: ca. 2.700 Pers.) mit Anbindung an die Schienverkehrsmittel (U-Bahn U3, Tram 6, U-Bahn U1)

- Taktverdichtung Linie 39 neu (Maximilianstraße - Westfriedhof - Nordwestring - Wetzendorf - Kriegsopfersiedlung - Schniegling - Poppenreuth - Espan - Fürth Rathaus - Fürth Hauptbahnhof) in der NVZ im 20'-Takt,

Verbesserung der betrieblichen Stabilität und Angebotsoptimierung (Linie 39 Süd verkehrt im Korridor mit unregelmäßig auftretenden Stauungen)

- Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität durch Linientrennung an der U-Bahnstation Stadtgrenze
- Prüfung LSA-Beschleunigungsmaßnahmen.
- Angebotsanpassung an Mindeststandard: SVZ-Bedienung im 40'-Takt

Zielnetz / Angebot (vgl. Liniennetzplan in der Anlage)

Linie 33	(Flughafen - Am Wegfeld - Fürth Rathaus - Fürth Hauptbahnhof)	Takt (20' 40' 40')
Linie 37	(Hlg.-Geist-Spital - Kriegsopfersiedlung - Fürth Hauptbahnhof)	Takt (20' 40' 40')
Linie 38 Nord	(Kriegsopfersiedlung - Maximilianstraße)	Takt (20' 20' 40')
Linie 38 Süd	(Maximilianstraße - Virnsberger Straße)	Takt (10' 20' 40')
Linie 39 Nord	(Fürth Hbf. - Fürth Rathaus - Kriegsopfersiedlung - Maximilianstr.)	Takt (20' 20' 40')
Linie 39 Süd	betrieblich entkoppelt zu	
Linie 73 (neu)	(Gustav-Adolf-Str. - Virnsberger Str. - Stadtgrenze)	Takt (20' 40' 40')
Linie 175	geänderter Linienweg über Poppenreuther Brücke	
Linie 175	(Vach Nord - Fürth Rathaus - Stadtgrenze)	Takt (20' 30' 60')

Eine ggf. denkbare betriebliche Verknüpfung der Linie 175 und 73 und weitere Optimierungen im grenznahen Linienverkehr sollen im Rahmen der Abstimmungen zum Maßnahmenpaket 3 Busnetz West 2 / Fürth Süd des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans Nürnberg in Kooperation mit der Stadt Fürth geprüft werden.

Betriebliche Abschätzung

Die auf Nürnberger Stadtgebiet höheren jährlichen Betriebsaufwände beschränken sich in Summe auf die moderaten Nachverdichtungen und Taktangleichungen. So sind durch die ganztägige Bedienung des Abschnitts Virnsberger Straße - Stadtgrenze auch in der SVZ, die Taktverdichtung im Zulauf der U3 in der NVZ und die Durchbindung der heutigen Linie 37 von der Kriegsopfersiedlung zur U-Bahnstation Stadtgrenze, jährlich ca. 65.000 Einsatz-km zusätzlich integriert. Für die Stadt Fürth bedeutet diese Taktangleichung eine deutliche Angebotsverbesserung gegenüber dem Bestandsangebot und weist eine zusätzliche Fahrleistung von ca. 260.000 Einsatz-km auf.

Insgesamt ist daher von einer signifikanten Nachfragesteigerung auszugehen, sodass den Mehraufwänden von rund 150.000 € auf Nürnberger Stadtgebiet auch deutliche Mehreinnahmen gegenüberstehen. Aufgrund der integrierten Lage, der starken Vernetzung und Wechselwirkung der Buszubringerverkehre und der zu erwartenden Umverteilung der Verkehrsströme durch die U3 Nordwest ist eine fundierte Nachfrageabschätzung nicht möglich.

Fazit

Durch die Kombination der genannten Angebotsoptimierungen und -verbesserungen werden alle Zielvorgaben des Busnetzes West 1 / Fürth (Buskonzept West / Fürth) optimal erfüllt.

Die Stadt Fürth wird im Bau- und Werksausschuss am 19.07.2017 über die vorgezogen umzusetzende Maßnahme im Fürther Verkehrsnetz beraten. Einen positiven Beschluss der Gremien in Nürnberg und Fürth vorausgesetzt, ist eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017 / 2018 möglich.

Sollte seitens der Stadt Fürth kein positiver Beschluss erfolgen, empfehlen Verwaltung und VAG die Angebotsanpassungen auf Nürnberger Stadtgebiet dennoch umzusetzen. Die Verwaltung empfiehlt die Linie 39 (neu) vorläufig weiterhin bis zum Umsteigepunkt Stadtgrenze verkehren und die Linie 37 (neu) an der Haltestelle Stadtgrenze enden zu lassen.

Eine Umsetzung zum Fahrplan 2017 / 2018 ist u.a. zielführend und strategisch anzustreben, da diese dann noch in eine von den Aufgabenträgerinnen Fürth und Nürnberg beabsichtigte Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Verkehrsleistungen im ÖPNV an den internen Betreiber integriert werden kann.