

Konzept Ringbuslinien Nürnberg, weiteres Vorgehen

Entscheidungsvorlage

Wie bereits im der Entscheidungsvorlage vom 03.07.2014 berichtet, hat die Verwaltung in enger Abstimmung mit der VAG erforderliche verkehrstechnische Anpassungsmaßnahmen zur Ermöglichung der neuen Fahrwege sowie zur Stabilisierung der Fahrzeiten im gesamten Ringbussystem geprüft. In einem ersten Bauabschnitt wurden zum Fahrplanwechsel am 11.12.2016 die Buslinien neu geordnet und durch diverse Straßenumbauten neue Fahrwege im Bereich des Ostrings und in Erlenstegen ermöglicht sowie Lichtsignalanlagen mit ÖV-Beeinflussung im Bestand integriert bzw. mit Neubau der Anlage verwirklicht.

Das Ziel, einen weiteren Teil des Vorrangnetzes der VAG zu verwirklichen und systembedingte Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel zu minimieren, muss weiterhin verfolgt werden. In Nürnberg besteht hierfür im Busnetz noch ein erhebliches Verbesserungspotential, da derzeit nur 38% aller ca. 320 LSA im VAG-Busliniennetz beschleunigt sind.

Im 2. Bauabschnitt sollen Maßnahmen ausgeführt werden, die für eine ausreichende betriebliche Stabilität erforderlich sind. Ohne eine Überarbeitung der Steuerungsstrategie auf weiteren Abschnitten der Ringstraße wird es weiterhin 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, sollen weitere Bauabschnitte mit den entsprechenden baulichen und signaltechnischen Maßnahmen umgesetzt werden.

Dazu 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 6 Lichtsignalanlagen mit neuen Steuergeräten, neuen Verkehrsabhängigkeiten und kleineren Umbauten bis 2020.

Empfehlung seitens der Verwaltung:

- LSA 351 Hohe Marter / Schweinauer Hauptstraße
- LSA 352 Hansastraße / Schweinauer Hauptstraße
- LSA 353 Schweinauer Hauptstraße / Südwesttangente
- LSA 427 Diesel-/Hansastraße
- LSA 428 FG-LSA Friesenstraße
- LSA 461 Fallrohrstraße / Passauer Straße

Für die einzelnen Maßnahmen wurden grobe Kostenschätzungen nach strategischen Überlegungen und Skizzen vorgenommen. Daraus kann der Finanzierungsbedarf für den nächsten Bauabschnitt abgeschätzt werden.

Aufgrund personeller Kapazitäten und anderer Projekte wird seitens Vpl folgendes zeitliche Vorgehen vorgeschlagen:

LSA	Grobe Kostenschätzung in Mio. €	Zeitplan
461	0,40	2018
351, 352	0,50	2019
353, 427, 428	0,55	2020
SUMME	1,45	

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.

Eine Auswertung der aktuellen Ringbuslinien von der VAG mit ihren wichtigen Erschließungs- und Verbindungsfunktion sowohl in Bezug auf die Fahrzeiten als auch in Bezug auf das Angebot liegt vor (dem beliegenden VAG-Schreiben zu entnehmen). Anhand dieses Ergebnisses ist zu erkennen, dass bereits nach Umsetzung der ersten Maßnahmen des 1. Bauabschnittes eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen eintrat. Von der VAG wird aber auch dargestellt, dass die derzeitigen Ringbuslinien noch nicht stabil fahren. Für die betriebliche Stabilität müssen die weiteren Bauabschnitte der Beschleunigung nahtlos folgen.

Fazit + weiteres Vorgehen

Mit dem 1. Bauabschnitt sind die Maßnahmen zur technischen Ermöglichung der Fahrwege realisiert worden, so dass eine Umsetzung des neuen Linienkonzepts erfolgen konnte. 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. Folglich ist der 2. Bauabschnitt für eine befriedigende betriebliche Stabilität und einen Komfortgewinn notwendig.

Die Umsetzung kann nur erfolgen, wenn finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen. Die Verwaltung hat einen Vorschlag erarbeitet, bei dem in den nächsten drei Jahren sechs LSA mit einem Kostenvolumen von 1,45 Mio. € veranschlagt sind. Für die komplette Ertüchtigung der Ringbuslinien sind Änderungen an ca. 69 Lichtsignalanlagen erforderlich (beinhaltet auch Sondermaßnahmen / Einzelprojekte mit eigenen MIP). Der erforderliche Aufwand für die Umsetzung des Ringbuslinienkonzeptes bei 58 Anlagen wurde mit 9,5 Mio. € angesetzt.