

ÖPNV-Sachstandsbericht 2018

Abgeschlossene, aktuell laufende und wünschenswerte Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg

1. Anlass

In Nürnberg wird im jährlichen Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission über den Umfang der abgeschlossenen, aktuell laufenden und wünschenswerten Maßnahmen aus fachlicher Sicht berichtet sowie deren finanzielle und personelle Rahmenbedingungen erörtert.

2. Vor kurzem abgeschlossene Maßnahmen

Die letzten Jahre waren geprägt von den inzwischen weitgehend abgeschlossenen großen Projekten Beschleunigung Linie 4 Nord (1. und 2. BA) und Neubaustrecke Thon - Am Wegfeld. 18 verkehrsabhängige Steuerungen an insgesamt 19 Lichtsignalanlagen (LSA) entlang der Linie 4 vom Plärrer bis Wegfeld sind derzeit in Betrieb. Die letzte verkehrsabhängige Steuerung für die LSA Erlanger Straße / Am Wegfeld wird in diesem Jahr fertiggestellt.

Nachfolgend werden alle im Zeitraum 2017/2018 umgesetzten LSA-Beschleunigungsmaßnahmen tabellarisch aufgezeigt. Die hier genannten Zahlen betreffen nicht nur die Fertigstellung des reinen ÖPNV-Neubau, sondern auch die erfolgten ÖPNV-Änderungen:

Maßnahme	Umfang LSA	Anmerkungen
Beschleunigung Linie 4 Nord – 1. und 2. BA	8	neue Verkehrsabhängigkeiten
Neubaustrecke Thon - Am Wegfeld	6	neue Verkehrsabhängigkeiten
Einführung Zweirichtungsverkehr in der Äußeren Laufer Gasse	2	Erneuerung Signalanlagen; Umstellung der Steuerung
Umsetzung Ringbuskonzept Stufe 1	24	Umstellungen nach Änderungen im Linienvverlauf
	4	Erneuerung Signalanlagen (3); neue Verkehrsabhängigkeiten
Gerätesanierung Weißenburger / Colmbergerstr.	1	neue Verkehrsabhängigkeit
Investorenmaßnahme Kieslingstraße / Leipziger Platz	1	Erneuerung Signalanlage, neue Verkehrsabhängigkeit und kleinere Umbauten

Die arbeitsaufwändige Feinjustierung am Ende bzw. nach Abschluss von Maßnahmen und die seit längerem laufenden noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen gehen zu Lasten der

reinen Stückzahl der ÖV-Beschleunigungen. Ferner reduziert der stetig wachsende Betreuungsaufwand für die vorhandenen ÖPNV-Anlagen die Kapazitäten für den ÖPNV-Neubau.

Damit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt folgender Anteil von LSA, die von einer oder mehreren VAG-Linien befahren werden, mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgerüstet:

Straßenbahn: 119 von 120 LSA (99 %)

Bus: 123 von ca. 320 LSA (38 %)

Gesamt (durch Überschneidungen Strab/Bus): 209 von ca. 385 LSA im VAG-Liniennetz (54 %)

3. Aktuell laufende Maßnahmen (Fertigstellung 2018 vorgesehen)

Maßnahme	Umfang LSA	Anmerkungen
Gerätesanierung Heisterstr. / Nopitschstraße; Dianastraße / Noptischstraße	2	Erneuerung Signalanlagen; Umbauten; neue Verkehrsabhängigkeiten
ÖPNV-Projekt Julius-Loßmann-Straße	4	neue Verkehrsabhängigkeiten, Gerätesanierung
Gerätesanierung Königstorgraben	3	neue Verkehrsabhängigkeiten
Projekt Beschleunigung Linie 4 Nord – 3. BA	2	Erneuerung Signalanlage; Umbauten; neue Verkehrsabhängigkeiten
Umsetzung Ringbuskonzept Stufe 2	1	Erneuerung Signalanlage; neue Steuerungsstrategie
Neubaustrecke Thon - Am Wegfeld	1	neue Verkehrsabhängigkeit

4. Projekte in Arbeit zur Fertigstellung in den Folgejahren

Maßnahme	Umfang LSA	Anmerkungen
Barrierefreier Umbau Bahnhofplatz	5	2017 Gerätesanierungen mit Umbauten in Knotenpunktbereichen; neue oder überarbeitete verkehrsabhängige Steuerungen sukzessiv in Abhängigkeit vom Baufortschritt ehem. Hauptpostareal
Projekt Beschleunigung Linie 4 Nord – 3. BA	2	Erneuerung Signalanlagen; Umbauten; neue Verkehrsabhängigkeiten
Umsetzung Ringbuskonzept Stufe 2 gemäß AfV-Beschluss v. 06.07.2017	5	Erneuerungen bzw. Umbau Signalanlagen; neue Steuerungsstrategien

Straßenbauprojekt Bayernstraße	6	Erneuerungen bzw. Umbau Signalanlagen; neue Verkehrsabhängigkeiten
Investorenmaßnahme Bahnhofstraße	2	Erneuerungen Signalanlagen; neue Verkehrsabhängigkeiten
Investorenmaßnahme Regensburger Straße	7	Neubau, Erneuerungen bzw. Umbauten der Signalanlagen; neue Verkehrsabhängigkeiten und neue Steuerungsstrategien

5. Neue Projekte zur Bearbeitung

Eine große Anzahl von LSA in Nürnberg ist bereits mit Beeinflussungsmöglichkeiten ausgerüstet. Für die Straßenbahn ist das an nahezu allen LSA realisiert. Jedoch bedarf es auch an diesen Anlagen Nachjustierungen. Das Beschleunigungsprogramm ist daher eine Daueraufgabe und wird somit auch in Zukunft fortgesetzt.

Die Schwerpunktarbeit liegt in den nächsten Jahren in der Realisierung des „Ringbuskonzeptes Nürnberg“. Die Umsetzung des Konzepts Ringbuslinien beinhaltet neue Steuerungen oder Anpassungen mit ÖPNV-Beschleunigung an ca. 70 LSA. An vielen der betroffenen LSA können die Anforderungen des Ringbuskonzepts mit den vorhandenen Steuergeräten nicht umgesetzt werden, so dass diese ausgetauscht werden müssen. In diesem Fall müssen u.a. aufgrund strengerer Normen aber auch die verkehrlich notwendigen Verbesserungen, wie z.B. Radweganpassungen und behindertengerechte Ausstattung der Überwege, mit ausgeführt werden.

Ziel ist zunächst eine Abarbeitung der Maßnahmen im Bereich Nordring und Nordwestring an ca. 12 LSA (siehe AfV - Konzept Ringbuslinien Nürnberg vom 03.07.2014) mit neuen Steuergeräten, neuen Verkehrsabhängigkeiten und kleineren Umbauten, die für eine ausreichende betriebliche Stabilität und Beschleunigung sorgen.

Zudem bedarf es über die LSA-Beeinflussung hinaus weiterer Maßnahmen im Straßenraum, damit Bahnen und Busse verlässlicher entlang ihrer Linienwege verkehren können und die Fahrgäste damit tatsächlich besser vorankommen und ihre Ziele in kürzester Zeit erreichen. Zu diesem gehören beispielsweise der Umbau von Haltestellen, so dass Fahrgäste barrierefrei und zügig ein- und aussteigen können, die Ausweisung weiterer Busspuren, so dass die Busse am Autoverkehr vorbeifahren können.

Diese Umsetzung muss über gesonderte Projekte erfolgen, die im Bereich von geplanten Umplanungen / Umbauten liegen oder im Planungsprozess bereits weiter gediehen sind. Betroffen sind straßenbauliche Maßnahmen wie:

- Projekt Ostendstraße
- Projekt Hintermayrstraße / Nordring
- Projekt Maximilianstraße mit Busspur
- Projekt Gustav-Adolf-Straße
- Projekt Frankenstraße

Zusätzlich zu den projektgebundenen Maßnahmen stehen laufende Sanierungs- und Pflegemaßnahmen des Bestands an. Es zeichnet sich immer mehr ab, dass mit der gestiegenen Anzahl von LSA mit ÖPNV-Beschleunigung auch der Pflegeaufwand stark angewachsen ist. Die kürzeren Fahrzeiten und die gestiegene Zuverlässigkeit aufgrund weniger Fahrzeitstreuung sind nach und nach in die Fahrpläne und die Fahrzeugeinsatzpläne des Verkehrsunternehmens übernommen worden und erbringen u.a. entsprechende wirtschaftliche Einsparungen. Damit ist aber auch die Notwendigkeit gestiegen, dieses Qualitätsniveau zu halten. Au-

ßerdem müssen wegen der starken Überalterung des LSA-Bestandes in den nächsten Jahren deutlich mehr Lichtsignalanlagen saniert und wieder mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden.

Fazit

LSA mit verkehrsabhängigen Steuerungen sind wesentlich umfangreicher und komplexer als LSA mit Festzeitsteuerungen. Sie müssen aufgrund der dynamischen Prozesse stetig intensiv betreut werden. Zum einen sind Aufwendungen für die Qualitätssicherung erforderlich, d.h. es müssen Störungen erfasst, analysiert und behoben werden. Zum anderen fallen aufwendigere Arbeiten für Änderungen der LSA an, welche sich durch Baustellen oder Neuerungen im Liniennetz ergeben. Des Weiteren müssen die LSA einer ständigen Pflege unterworfen werden, d.h. die Steuerungssoftware muss wegen Änderungen der Verkehrssituation oder Anpassungswünschen von Dritten nachgeführt und optimiert werden.

Diese Betreuung der vorhandenen LSA erfordert einen hohen fachlichen und personellen Aufwand beim SöR und Verkehrsplanungsamt. Mit dem Anwachsen der Zahl der vorhandenen Beschleunigungen auf inzwischen 209 LSA wurden immer mehr Arbeitszeitanteile der Mitarbeiter für Qualitätssicherung und Anpassungen nötig, die für die Neueinrichtungen von Beschleunigungsmaßnahmen an weiteren LSA fehlen. Zurzeit stehen im SöR 2,5 VK-Stellen (davon 1 VK-Stelle bis 2019 befristet) und im Verkehrsplanungsamt 4,1 VK-Stellen für die ÖPNV-Beschleunigung zur Verfügung. Es wird daher für den Haushalt 2019 eine Schaffung im Umfang von einer Vollzeitstelle beim Vpl als dringend notwendig erachtet. Um im Gleichklang der umfangreicheren Projektbearbeitung die geplante ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen auch umsetzen zu können, braucht es im SÖR ab 2020 ebenso einer Erhöhung der Finanzmittel und Personalressourcen. Entsprechende Anmeldungen werden für den Haushalt 2020 erfolgen.

Für die ureigene Aufgabe der Sanierung von LSA muss von SöR und Vpl für die nächsten Jahre eine deutlich höhere Stückzahl von LSA als bisher bewältigt werden. Das vorliegende ÖPNV-Maßnahmenkonzept muss deshalb im Zusammenhang mit den altersbedingten Sanierungsbedarfen der LSA abgearbeitet werden.

Soll ein gutes Beschleunigungsniveau in der gewünschten Qualität gehalten und ausgebaut werden, geht dies nur durch Einstellung der genannten Projekte im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) sowie der Erhöhung des Ansatzes für LSA-Sanierungen.