Verbesserung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und S-Bahn

Umsteigerzahlen an den Bahnhöfen Fischbach und Reichelsdorf

Konkrete Zahlen zu Umsteigern gehen im VGN-Gebiet aus der Verkehrserhebung des VGN hervor. Diese wird in einem 5-Jahresturnus fortgeschrieben. Aufgrund der Corona-Pandemie fand die letzte Fortschreibung in 2017 statt. Aktuell wird an der nächsten Fortschreibung gearbeitet. Die Zahlen können dennoch für planerische Zwecke verwendet werden, da die größten Änderungen am Verkehrsnetz der letzten Jahre, wie die Verlängerung der Straßenbahn nach Am Wegfeld und die dortige Anpassung des Busnetzes, hier bereits berücksichtigt sind.

Die Umsteigerzahlen an den Bahnhöfen Fischbach und Reichelsdorf aus der VGN-Verkehrserhebung finden sich im Anhang. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Zahlen um statistische Hochrechnungen handelt und dass die Werte auf 10er-Stellen gerundet sind. Die Zahlen können aufgrund der Hochrechnungsfaktoren und jahreszeitlicher Schwankungen keine exakten Werte darstellen. Sie sollten daher eher nur vergleichend z.B. von verschiedenen Umsteigebeziehungen verwendet werden. Die Umsteigebeziehungen sind in der Tabelle nicht linienscharf, sondern nach Fahrtrichtungen angegeben.

Prüfung der Optimierung von Umsteigebeziehungen

Im Zuge des Inkrafttretens des Betriebskonzeptes 2 der S-Bahn Nürnberg und den veränderten Takten wurden die Anschlüsse von der VAG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bereits an die neue Situation bestmöglich angepasst.

Eine Anschlussplanung in einem dicht verzweigten ÖPNV-Netz, wie es in Nürnberg vorliegt, ist sehr komplex. Einzelne Verschiebungen von Fahrtenlagen zur Herstellung eines Anschlusses an einer bestimmten Haltestelle können Auswirkungen auf das gesamte Netz bewirken und auch Anschlüsse an anderen, möglicherweise wichtigeren Umsteigepunkten verhindern. Bei der Planung von Anschlüssen kann pro ÖPNV-Linie und Richtung nur ein Anschluss geplant werden. Alle weiteren ergeben sich zufällig durch die Fahrzeit. In die Gegenrichtung kann dann unter Berücksichtigung der möglichen Wendezeiten nochmals ein weiterer Anschluss geplant werden. Aufgrund dieses Umstandes müssen in der Planung, gerade in der Schwachverkehrszeit (SVZ), in der Anschlüsse besonders wichtig sind, diese Verbindungen priorisiert werden. An den genannten Beispielen Fischbach und Reichelsdorf wird dies kurz verdeutlicht: Die Linie 62 hat nicht nur in Reichelsdorf, sondern auch in Röthenbach eine wichtige Anschlussfunktion an die Ringbuslinien. In Fischbach haben die betroffenen Linien 54, 56 oder 59 wichtige Anschlussfunktionen in Langwasser Mitte. Die Umstiege von Bus auf Bus in Röthenbach und in Langwasser Mitte sind je nach Fahrtbeziehung als wichtiger anzusehen. Hier ist explizit von Anschlüssen der Verkehrsmittel Bus auf Bus die Rede. Die U-Bahn wird aufgrund ihres guten Taktangebots in der Anschlussplanung nicht bzw. wenig berücksichtigt. So legt es auch der NVP fest: „Wenn der Fahrplantakt mehr als 10 Minuten beträgt, soll für die Umsteigebeziehung mit der stärksten Nachfrage ein regelmäßiger Anschluss fahrplanmäßig hergestellt werden."

Bei der Anschlussplanung am S-Bahnhof Fischbach wurde sich auf die Anschlussbeziehungen von Langwasser Mitte zur S-Bahn und umgekehrt konzentriert. Die Linie 56 ist außerdem aufgrund von Kundenwünschen grundsätzlich auf die Fahrtbeziehung vom Klinikum Süd in Richtung Feucht/Altdorf ausgerichtet – für die es im Gegensatz zu den Verbindungen in Richtung Nürnberg (U1 Langwasser – Nürnberg Hbf.) keine Alternativen gibt. Die Linien 54 und 59 sichern die Fahrtmöglichkeiten von und nach Nürnberg Hauptbahnhof. Da im Nürnberger Taktraster jeweils nur ein Bus für beide Anschlussrichtungen zur Verfügung steht, stellen die aktuellen Umsteigezeiten die angesichts der prekären Haushaltslage die bestmöglichen Anschlüsse dar.

Die Anschlüsse in Reichelsdorf sind für die Anschlussbeziehung Katzwang nach Nürnberg Hauptbahnhof und zurück geplant. Die Linie 83 erreicht den Anschluss an die S-Bahn für alle

möglichen Umsteigebeziehungen, da dies der wichtigste bzw. einzig relevante Anschluss für diese Buslinie ist.

Die S-Bahn fährt in Reichelsdorf (S2) in der SVZ in einem „20/40-Stolpertakt“ und in Fischbach (S1) in einem „20/20/40-Stolpertakt“. Das Nürnberger Taktraster (20/40) ist im städtischen ÖPNV bereits auf die Takte der S-Bahn ausgerichtet. Durch das nicht einheitliche Taktraster bzw. den Stolpertakt können nicht alle Anschlussverbindungen zustande kommen. Jeder Bus im 40-Minutentakt kann nur jede zweite oder dritte S-Bahn bedienen. Der Bustakt könnte auf 20 Minuten verdichtet werden, würde dann aber trotzdem noch lediglich jeweils eine geplante Umsteigebeziehung erreichen, hier dann aber jede S-Bahnfahrt und nicht nur jede zweite bis dritte. Für die Herstellung von weiteren Anschlussbeziehungen wäre ein 10-Minutentakt oder mehr von Nöten, was ein deutliches Überangebot bedeuten würde. Taktverdichtungen können somit helfen, bestimmte Anschlüsse je nach Takt der beiden betroffenen Linien öfter zustande kommen zu lassen. Weitere andere Anschlussbeziehungen sind damit allerdings nur mit erheblichen Taktverdichtungen und ggf. zusätzlich erforderlichen infrastrukturellen Kapazitätserweiterungen der maßgeblichen Verknüpfungspunkte möglich.

Aufgrund der Abhängigkeiten und der Komplexität ist eine Prioritätensetzung im Rahmen der Nahverkehrsplanung für die jeweiligen Stadtteile unerlässlich. Hierbei sind insbesondere die konkreten mehrheitlichen Fahrtenwünsche sowie das Vorhandensein möglicher alternativer Fahrtmöglichkeiten relevant. Dies wurde bei der aktuellen Fahrplangestaltung bereits berücksichtigt. Diese optimierten Umsteigeverbindungen halten, in der Regel die im Nahverkehrsplan vorgegebene Umsteigewartezeit von maximal 5 Minuten (zzgl. der Wegezeit zwischen den Verkehrsmitteln) für die am stärksten nachgefragte Anschlussbeziehung, ein. Gleichzeitig wird mit dem aktuellen Fahrplan versucht, soweit möglich Umsteigebeziehungen für die S-Bahnen sowohl von als auch nach Nürnberg Hauptbahnhof sicherzustellen. Daher sind die aktuellen Umsteigezeiten am Ende ein Kompromiss zur Sicherstellung möglichst vieler Fahrtbeziehungen bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz.

Aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten und da durch die aktuelle Haushaltslage der Stadt Nürnberg derzeit nicht von Taktverdichtungen ausgegangen werden kann, stellt die Verwaltung und die VAG keine Kostenberechnung für weitere Anschlussoptimierungen in Aussicht. Unabhängig davon unterliegt die Anschlussgestaltung bei sich ändernden Rahmenbedingungen einer kontinuierlichen Optimierung durch die Betriebsplanung der VAG.

<u>Prüfung einer Querungshilfe am Bahnhof Fischbach</u>

Bezüglich der Frage, welche Maßnahmen betriebliche Zwänge in der Fahrplangestaltung abmildern können, versucht die VAG in ihrer Planung, die meistgenutzten Abbringer- und Zubringerlinien eines Anschlusses örtlich möglichst nah zusammenzulegen ohne durchfahrenden Fahrgästen längere Umwegefahrten und damit Fahrzeitverlängerungen zuzumuten. So können lange Fußwege für den Großteil der Fahrgäste nach Möglichkeit minimiert werden. Dies ist maßgeblich von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und infrastrukturellen Voraussetzungen abhängig und kann aufgrund der räumlichen Ausprägung von Schienenhalten im S-Bahnverkehr nicht immer gewährleistet werden.

Belange des Schülerverkehrs spielen bei der Anschlussplanung in der SVZ an Werktagen vor 6:00 Uhr und nach 20:30 Uhr sowie an Sonntagen keine Rolle, weil zu diesen Zeiten in der Regel keine Schülerfahrten erforderlich sind.

Der kürzeste und sicherste Weg für Fußgänger der Verkehrsbeziehung Nürnberg Hauptbahnhof - Fischbach wäre ein zweiter Zugang zum stadtauswärtigen Gleis auf der Straßenseite der Bushaltestelle Richtung Fischbach, da so der Umweg über die LSA wegfallen würde. Dieser zweite Zugang (Zuständig: DB) wurde bereits 2012 diskutiert und scheiterte an der Finanzierung. Die Realisierung einer Querungsinsel in der Mitte der Fahrbahn, wo sich aktuell die Aufstellfläche für die Linksabbieger befindet, kann nicht empfohlen werden. Auf Höhe der Treppenzuläufe ist die Straßenbreite durch die seitlichen Stützwände begrenzt. Eine Insel in diesem Bereich könnte nur sehr schmal ausgeführt

werden und würde dadurch keinen effektiven Schutz bieten, insbesondere, weil der Platzbedarf von Rollstuhlfahrenden, Kinderwägen oder größeren Gruppen von Umsteigern höher ist. Eine Position der Querungsinsel näher an der Lichtsignalanlage würde die Aufstellfläche der Linksabbieger (betroffen wären auch Linienbusse) zu sehr verkürzen. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit wäre dies widersprüchlich. In einem Abstand von 100 Metern zur sicheren Querungsmöglichkeit an der Ampel werden auch keine Fußgängerüberwege in Form von Zebrastreifen angelegt. Mit der Sanierung der Lichtsignalanlage am Knoten Löwenberger Straße/Regensburger Straße voraussichtlich im Jahr 2025 wird auch das Signalprogramm verändert und mehr Sicherheit und Komfort für den Fußverkehr geschaffen.

Erfolgte Veränderungen bei den Anschlüssen

Der Anschluss Langwasser/Altenfurt – Nürnberg Hauptbahnhof besteht weiterhin mit einer Umsteigezeit von 5 Minuten. Der Anschluss Altdorf – Fischbach besteht nun zusätzlich. Beide Anschlüsse weisen ähnlich geringe Umsteigerzahlen auf (Umsteiger Altenfurt – Nürnberg Hbf: gerundet 20; Umsteiger Altdorf – Fischbach: gerundet 10). Die Verbindung Altenfurt – Nürnberg Hbf ist mit der U-Bahn meist schneller und attraktiver als mit der S-Bahn. Die reine Fahrtzeit ist drei Minuten länger, allerdings ist der Takt besser und es bestehen entlang der U-Bahn mehr Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten. Zudem liegt der U-Bahnhalt Hauptbahnhof im Vergleich zu den S-Bahngleisen für viele Ziele im Umfeld des Hauptbahnhofs günstiger. Für die Verbindung Langwasser – Altdorf bestehen keine alternativen Verbindungen, daher besitzt diese Verbindung zusätzliche Priorität.

Die Verlängerung der Umsteigezeit des Anschlusses Nürnberg Hauptbahnhof – Fischbach stellt einen Kompromiss dar. So erreichen Busse aus Richtung Langwasser die S-Bahnen in beide Richtungen mit fünf Minuten Umsteigezeit und es werden somit drei anstatt ein Anschluss ermöglicht. Bei einer leichten Vorverlegung der Fahrtenlage des Buses könnten die Umsteigezeiten etwas optimiert werden. Die Wendezeit ist an der Endhaltestelle Flachröste allerdings bereits jetzt so knapp bemessen, dass dadurch ein weiterer Bus in den Umlauf gegeben werden müsste, was hohe Mehrkosten verursacht. Aufgrund des Linienwechsels zwischen den Linien 56 und 44 müssten außerdem auch die Fahrtenlagen der Linien 43 und 44 verschoben werden. An diesen beiden Linien hängen ebenfalls viele Anschlüsse, die dann nicht mehr zustande kämen. Die starken Abhängigkeiten in der Anschlussplanung in einem stark komplexen ÖPNV-Netz wurden bereits erläutert.