

Stand der ÖPNV-Beschleunigung 2014

Bericht

Anlass

Im Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission wurde die Verwaltung gebeten, dem AfV jährlich über den Stand der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg zu berichten. Wie bisher soll dies in der letzten Sitzung vor der Sommerpause erfolgen.

Die 47. Sitzung des Lenkungsausschusses der Beschleunigungskommission fand am 07.04.2014 statt (s. Ergebnisniederschrift).

Hintergründe und Entwicklung der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg

Zur Begrifflichkeit, den Hintergründen und der bisherigen Entwicklung der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg sowie deren Finanzierung darf auf den AfV-Bericht vom 19.07.2012 verwiesen werden, in dem dies bereits ausführlich erläutert wurde.

Entwicklung der ÖPNV-Beschleunigung in 2013

In 2013 konnten vier Lichtsignalanlagen (LSA) nach einem Umbau mit einer neuen verkehrabhängigen Steuerung ausgestattet werden. Dabei handelt es sich um die LSA 638 Fußgänger-LSA Wodanstraße (Tram), LSA 342 Hansapark (Bus), LSA 962 Bahnhofstraße / Dürrenhofstraße und LSA 963 Kressengartenstraße / Wöhrder Talübergang (beide Tram und Bus). Drei dieser Anlagen wurden nach der Sanierung wieder mit einer neuen ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Bei der LSA 342 Hansapark handelt es sich um eine zur Schulwegsicherung errichtete neue Anlage. Sie wurde mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet, um die dem ÖPNV durch die Fußgängersignalisierung entstehenden Fahrzeitverluste zu kompensieren (Inbetriebnahme ÖPNV-Beschleunigung am 15.04.2014).

Aktueller Stand der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg 2014

Straßenbahnbereich

Im Straßenbahnnetz sind derzeit 99 von 113 LSA (88%) mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet (siehe Anlage), an der LSA 964 Kressengartenstraße/Tullnaustraße wurde die ÖV-Beschleunigung am 16.04.2014 wieder in Betrieb genommen. Das sind 4 Anlagen mehr als im Jahr 2013. An 4 der LSA im übrigen Straßenbahnnetz ist die verkehrabhängige Steuerung derzeit nicht in Betrieb (2 mit Bake/Funk und 2 mit Fahrdrahtkontakt). Die Ursachen hierfür sind vielfältig. So sind einige ÖPNV-Beschleunigungen aufgrund von Baustellen außer Betrieb, andere aufgrund technischer Störungen, die zum Teil wegen knapper Personalressourcen noch nicht behoben werden konnten. Außerdem wird mit Hochdruck an den beiden Projekten der Beschleunigung der Straßenbahnlinie 4 (Beschleunigung der Straßenbahn im Bestand zwischen Plärrer und Thon und Neubauprojekt mit Beschleunigung von Thon bis Am Wegfeld) gearbeitet.

Busbereich

Im Busnetz sind derzeit 106 von ca. 320 LSA (33%) mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Neu sind: LSA 342 Hansapark, LSA 962 Bahnhofstraße / Dürrenhofstraße und LSA 963 Kressengartenstraße / Wöhrder Talübergang. Allerdings führen auch im Busbereich technische Probleme dazu, dass nicht alle möglichen ÖPNV-Beschleunigungen an den LSA für den Busverkehr durchgängig in Betrieb sind (momentan 5 außer Betrieb). Der Ausstattungsgrad der LSA im Busnetz bleibt weiterhin sehr unterschiedlich. Die wichtigen Linien 43, 44, 61, 62 und 65 sind weitestgehend, die Linien 36 und 38 zumindest teilweise mit einer Beschleunigung ausgestattet. Auf anderen, ebenfalls wichtigen Linien 35, 45, 46/47 und 63/64 fehlt die ÖPNV-Beschleunigung fast komplett (siehe Anlage). Im Rahmen der Neuordnung der Ringbuslinien, die zeitgleich mit der

Inbetriebnahme der Neubaustrecke zum Am Wegfeld erfolgen soll, ist eine Behebung dieses Zustandes in mehreren Bauabschnitten vorgesehen. Dies beinhaltet neue Steuerungen oder Anpassungen mit ÖPNV-Beschleunigung an ca. 70 LSA. Dadurch kann - abhängig von der personellen und finanziellen Ausstattung der Verwaltung - auch im Busbereich in Zukunft der Ausstattungsgrad der ÖPNV-beschleunigten LSA gesteigert werden.

Ausblick der ÖPNV-Beschleunigung

Der derzeitige Schwerpunkt der Aktivitäten liegt in den nächsten Jahren auf den Projekten „Beschleunigung Linie 4 Nord“ sowie „Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld“ und der Realisierung des „Ringbuskonzeptes Nürnberg“. Die Realisierung der ersten beiden Projekte kann durch die bei Vpl als Ersatz geschaffene, bis 2016 befristete Stelle erreicht werden, für den Ringbus ist aber insbesondere in den zuständigen Fachdienststellen der Verwaltung (Verkehrsplannungsamt (Vpl) und Servicebetrieb öffentlicher Raum (SÖR)) zusätzliches Personal erforderlich. Die technische Umsetzung des neuen Fahrwegs der Ringlinien alleine schafft noch keinen attraktiven Nahverkehr, da die Ringstraße insbesondere im Bereich der Zufahrtsrouten zu Messe/Stadion/Arena zeitweise hochbelastet ist, und die Buslinien in Stoßzeiten große Fahrgastmengen befördern sollen. Zu diesem Zweck sind straßenbauliche und signaltechnische Maßnahmen dringend erforderlich. Ansonsten kann eine akzeptable betriebliche Stabilität nicht gewährleistet werden. Die Verwaltung hat hierzu ein Konzept entworfen, das ebenfalls in diesem Verkehrsausschuss vorgestellt wird. Eine Einstellung von Mitteln im MIP wird dringend empfohlen.

Das Projekt „Beschleunigung Linie 4 Nord“ umfasst die verkehrsabhängige (Neu-)Programmierung von 12 LSA, wovon 5 LSA voraussichtlich in 2014 umgebaut und später verkehrsabhängig in Betrieb gehen werden. Die 7 LSA im Zuge der Straßenbahnverlängerung bis Am Wegfeld sind bisher nicht ÖPNV-beschleunigt und müssen verkehrstechnisch neu konzipiert und programmiert werden. Für den Ringbus müssen in mehreren Bauabschnitten kleinere Anpassungen, umfangreiche Änderungen oder sogar komplett neue Programmierungen der verkehrsabhängigen Steuerungen an ca. 70 LSA vorgenommen werden. 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, was zu deutlichen Zusatzkosten und längerer Bauzeit führt.

Alle neuen und bestehenden verkehrsabhängigen Steuerungen bedürfen einer Qualitätssicherung, Pflege und ständiger Anpassung. Werden alle Kapazitäten, wie dies momentan der Fall ist, durch neue, große Projekte gebunden, kann das geforderte Beschleunigungsniveau im Bestand nicht gehalten werden. Daher ist auch im Anschluss an die drei beschriebenen Projekte mehr Personal erforderlich, da durch die Beschleunigung der Linie 4 insgesamt 8 LSA, durch die Neubaustrecke 7 LSA und durch den Ringbus etwa 35 LSA, also insgesamt 50 LSA mit verkehrsabhängiger Steuerung zu den vorhandenen ÖPNV-bevorrechtigten LSA hinzukommen. Soll ein gutes Beschleunigungsniveau in der gewünschten Qualität gehalten werden, geht dies nur durch zusätzliches Personal bei allen Beteiligten.

Die Realisierung von Projekten aus der Prioritätenliste wünschenswerter Beschleunigungsmaßnahmen, die vom Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission im Jahr 2009 initiiert wurde, ist mit den derzeit vorhandenen Kapazitäten sowohl bei Vpl als auch bei SÖR nach wie vor nicht möglich. Teilweise sind allerdings dort geforderte Beschleunigungen im Ringbuskonzept enthalten.

Substanzerhalt

Seit 25 Jahren werden in Nürnberg LSA mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Da die Steuergeräte von Lichtsignalanlagen für eine Lebensdauer von etwa 20 Jahren ausgelegt sind, steigt die Zahl der Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigung, die altersbedingt erneuert werden müssen, zukünftig deutlich an. Dies betrifft insbesondere die in den 1990er Jahren im Rahmen von Zuschussprojekten durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen der Buslinie 44, der Straßenbahnlinie 4 Süd, der Buslinie 65 u.a.. Diese Sanierungsmaßnahmen werden bislang nicht bezuschusst, da es sich hier um Unterhaltsmaßnahmen handelt.

Beim Austausch von Steuergeräten müssen technologiebedingt auch die vorhandenen verkehrsabhängigen Steuerungen neu konzipiert, programmiert, geprüft und abgenommen werden. Der für den Substanzerhalt erforderliche Personalbedarf nimmt daher ebenso wie der Finanzmittelbedarf proportional zur Anzahl der ÖPNV-beschleunigten LSA zu.

Fazit

Der bisherige Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung trägt maßgeblich mit zu der bislang erreichten Attraktivität des ÖPNV in Nürnberg bei. Die Attraktivität für die Fahrgäste konnte durch eine stabilere Reisezeit gesteigert und die Wirtschaftlichkeit für die VAG verbessert werden. Derzeit werden 88 % der LSA im Netz der Straßenbahnen und etwa 33% der LSA im Busliniennetz mit einer ÖPNV-Beschleunigung betrieben. Die Verwaltung empfiehlt, aufgrund des hohen Nutzens und der Erfolge, in den Anstrengungen nicht nachzulassen und die ÖPNV-Beschleunigung im vom Lenkungsausschuss vorgeschlagenen Umfang weiter zu führen.

Um das bisher erreichte Beschleunigungsniveau auch zukünftig zu halten, ist allerdings ein großer zusätzlicher personeller und finanzieller Aufwand erforderlich. Daneben hat das Projekt "Linie 4" (Thon-Plärrer und Neubaustrecke Am Wegfeld) derzeit höchste Priorität. Zum Erhalt des Beschleunigungsniveaus und für die Beschleunigung der Linie 4 wurde bei Vpl ab 2012 befristeter Ersatz für eine weggefallene Stelle bis 2016 geschaffen. Das Ringbuskonzept kann nur mit zusätzlichem Personal bei Vpl umgesetzt werden. Weitere Maßnahmen von der Prioritätenliste können planerisch erst nach Abschluss der vorgenannten Projekte bearbeitet werden, sofern die personellen Ressourcen zur Verfügung stehen.