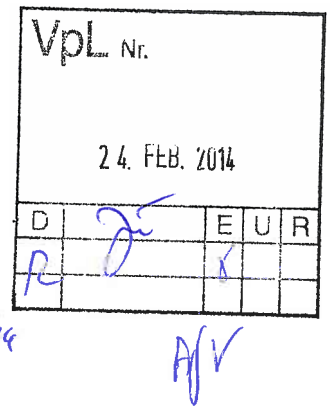


VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283 0
Telefax: 0911 283 4800

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

John Borchers
Bereichsleiter Planung PL
Telefon: 0911 283 4636
Telefax: 0911 283 4695
john.borchers@vag.de

Nürnberg, 19. Februar 2014

Buslinien 51, 56 und 68
hier: Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNS90/DIE GRÜNEN vom 04.02.2014
Antrag der ÖDP im Nürnberger Stadtrat vom 05.02.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den vorliegenden Stadtratsanträgen nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Rahmen des regelmäßigen Bürgervereinsdialogs der VAG wurden mit dem Bürgerverein Siedlungen Süd e.V. am 18.06.2013 eine Reihe von Themen angesprochen und, soweit sie nicht bereits in diesem Gespräch geklärt werden konnten, im Nachgang geprüft. Am 22.07.2013 erfolgte eine kurze schriftliche Antwort an den Bürgerverein. Danach fand bis zum Schreiben des Bürgervereins vom 20.01.2014, das den hier angesprochenen Stadtratsanträgen zugrunde liegt, kein weiterer direkter Kontakt statt.

Linie 51 (und 651)

Das bisher hier praktizierte Bedienungsverbot hat seinen Hintergrund darin, die begrenzten Kapazitäten der zu vielen Tageszeiten stark ausgelasteten Busse denjenigen Fahrgästen anbieten zu können, die diese benötigen und hier keine Alternative haben. Es handelt sich dabei um die Fahrgäste, denen bei Start oder Ziel der Fahrt ausschließlich die Linie 51/651 zur Verfügung steht. Im Streckenabschnitt zwischen Frankenstraße und Saarbrückener Straße können die Fahrgäste (z. T. abschnittsweise) auch die Linien 8, 67 und 68 benutzen, die hier in aller Regel über freie Kapazitäten verfügen. Insofern dient das Bedienungsverbot auf der Linie 51/651 der angemessenen Lenkung der Fahrgastströme und ist ein Abwägungsergebnis der Belange von Fahrgästen mit hoher Reiseweite mit denjenigen von Kurzstreckennutzern im Bereich paralleler Alternativangebote.

Als einzige Linie des Nürnberger Stadtverkehrs verfügt die VAG nicht über die Linienkonzession der Linie 51/651. Dieser Umstand rührt noch aus der Zeit vor der Gebietsreform und trägt der regionalen Bedeutung der bis Schwand führenden Überlandlinie Rechnung. Der Konzessionsinhaber Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) hält bisher an der Beibehaltung des wiederholt in der Kritik stehenden Bedienungsverbotes fest. In der Vergangenheit konnte die VAG im Interesse ihrer Fahrgäste hier lediglich erreichen, dass die Regelungen in den Abendstunden sowie am späten Sonn-

tagnachmittag gelockert wurden. Zu weiteren Zugeständnissen war der Genehmigungsinhaber in der Vergangenheit leider nicht bereit.

Ab dem 14.12.2014 wird es mit dem Fahrplanwechsel 2014/2015 eine grundlegend neue rechtliche Situation geben. Die VAG wird ab diesem Zeitpunkt auf dem städtischen Linienabschnitt Frankenstraße – Kornburg Süd in Abstimmung mit dem OVF die Konzession übernehmen, so dass künftig die VAG alleine über die Bedienungsmodalitäten auf Nürnberger Stadtgebiet entscheiden kann. Die Durchführung des Betriebes soll in diesem Zusammenhang voraussichtlich weiterhin überwiegend durch den OVF erfolgen. Bis zum Sommer 2014 wird die VAG unter Würdigung aller Sachargumente prüfen, inwiefern das Bedienungsverbot zum Fahrplanwechsel gänzlich aufgehoben werden kann. Sobald ein Ergebnis vorliegt, wird berichtet.

Verknüpfung der Linien 56 und 68 in Langwasser Mitte

Grundsätzlich steht die VAG einer Durchbindung von Linien aufgeschlossen gegenüber, da hierdurch Umsteigenotwendigkeiten minimiert werden können. Insofern können wir den Wunsch einer Durchbindung der Linien 56 und 68 gut nachvollziehen, zumal hiermit der Grundgedanke der im Nahverkehrsentwicklungsplan skizzierten Straßenbahnlinienführung aufgegriffen wird.

Es bestehen verschiedene Begehrlichkeiten, in Langwasser Mitte endende Buslinien umsteigefrei zum Klinikum Süd durchzubinden. In der Vergangenheit war die Linie 56 betrieblich weitgehend mit der Linie 52 durchgebunden. Diese Durchbindung musste bereits vor mehreren Jahren aufgegeben werden, da sie sich nicht mit der hier gegebenen speziellen Rahmenbedingung des hohen Anteils blinder bzw. sehbehinderter Fahrgäste vertrug. In Abstimmung mit der Blindenanstalt verkehren die Busse der Linie 56 mittlerweile weitgehend linienrein, um sicherstellen zu können, dass in Langwasser Mitte grundsätzlich der vordere Bussteig, der vollständig in das Blindenleitsystem zur U-Bahn eingebunden ist, angefahren werden kann und damit den Betroffenen eine Querung der Busfahrspuren mit ihrem Gefahrenpotenzial zu ersparen. Bei einer Liniendurchbindung müssten die Busse zwecks besserer Fahrgastlenkung für Hin- und Rückrichtung verschiedene Bussteige anfahren, so dass dieser Vorteil verloren ginge. Die an den übrigen Bussteigen ebenfalls vorhandenen Blindenleiteinrichtungen können dieses im derzeitigen Linienkonzept vermiedene zusätzliche Risiko nicht eliminieren. Eine Führung der Blindenleiteinrichtungen quer über die Busfahrbahnen ist rechtlich nicht zulässig, insofern ist ein Nachrüstbedarf an Blindenleiteinrichtungen hier nicht gegeben.

Hinzu kommt, dass auf der Linie 56 zu verschiedenen Tageszeiten zahlreiche zusätzliche Kurzläuferfahrten zum Klinikum Süd verkehren, die nicht mit der Linie 68 durchgebunden werden können, da das Gesamtangebot der Linie 56 nicht in deren Taktschema passt. Die Kurzläufer hätten Endaufenthalte in Langwasser Mitte und könnten entsprechend nicht immer den gleichen Bussteig der durchgehenden Fahrten benutzen. Dies würde dem früheren Zustand der betrieblichen Durchbindung der Linien 52 und 56 entsprechen. Es entstünde in der Summe eine eher unübersichtliche Situation, die die gerade hier häufig anzutreffenden Blinden, die ein sicheres Bewegen im Verkehrsraum zum Teil erst noch lernen müssen und denen möglichst einheitliche Wegeführungen große Erleichterung bringen, vielfach überfordern würde. Im Sinne von Verkehrssicherheit, Behindertengleichstellung und Barrierefreiheit darf es deshalb zu keiner Verschlechterung der derzeitigen, mit der Blindenanstalt abgestimmten Situation kommen. Demgegenüber ist der Fahrgastkomfort einer reduzierten Umsteigenotwendigkeit nachrangig zu bewerten.

Ein weiteres gewichtiges Argument ist die betriebliche Stabilität und Anschlusssicherheit in den Hauptrelationen. Die Linie 68 hat einen sehr langen, zu wesentlichen Teilen durch dicht besiedelte Gebiete mit hoher Verkehrsdichte führenden Laufweg mit zahlreichen Umsteigebeziehungen von

und zu anderen Linien. Sie ist deshalb nicht ganz frei von betrieblichen Unregelmäßigkeiten zu halten und in ihrer Fahrtenlage weitgehend festgelegt, ohne bestehende Umsteigeverbindungen aufgeben zu müssen. Für die weitgehend störungsfrei eher am Stadtrand verkehrende Linie 56 gilt das Argument der Anschlussbindung besonders, da diese maßgeblich begründet durch das Klinikum Süd als einzige Linie am Bahnhof Fischbach mit kurzen Übergangszeiten auf die Fahrtenlagen der S-Bahn von/in die Region anbindet, und hier systembedingt bislang keine Anschlusssicherung möglich ist. Dieser S-Bahn-Anschluss ist sehr hoch zu gewichten und darf keinesfalls gefährdet werden. Insofern sind die Fahrtenlagen der Linie 56 nicht frei disponibel, und es ist weiterhin ein hoher Pünktlichkeitsgrad erforderlich. Auf Basis der bestehenden Fahrtenlagen der Linien 56 und 68 ergäbe sich bei einer Durchbindung in Fahrtrichtung Fischbach in Langwasser Mitte je nach Tageszeit eine Pufferzeit von minimal einer Minute, was zum erforderlichen Verspätungsausgleich und einer verlässlichen Sicherstellung des S-Bahn-Anschlusses nicht ausreicht. Um eine ausreichende Anschlusssicherheit zu erreichen, wären hier mindestens ca. drei bis vier Minuten erforderlich, was eine Durchbindung für durchfahrende Fahrgäste nicht sonderlich attraktiv machen würde. Dies gilt umso mehr für die Gegenrichtung, bei der aus den bestehenden Fahrtenlagen je nach Tageszeit und -art neun bis zwölf Minuten Standzeit resultieren würden, was man den Kunden nicht ernsthaft als durchgehende Linie verkaufen kann. Um solche unangemessenen Zwischenstandzeiten zu vermeiden, wären die logische Konsequenz Fahrtverschiebungen auf der Linie 68, so dass heute bestehende Anschlüsse z. B. an der Worzeldorfer Straße, Finkenbrunn, Dianaplatz, Schweinau und Gustav-Adolf-Straße verloren gingen oder sich verschlechtern würden. Auch die Betriebsabwicklung am beengten Busbahnhof Gustav-Adolf-Straße würde durch veränderte Fahrtenlagen erschwert, so dass ggf. auch negative Folgewirkungen auf weitere Linien auftreten können.

Auch eine wirtschaftliche Randbedingung ist zu berücksichtigen: In der Regel verkehren die hier angesprochenen Linien mit zweiachsigen Standardbussen. Einzelne Umläufe in den Spitzenzeiten müssen sowohl auf der Linie 56 als auch auf der Linie 68 nachfragebedingt gezielt mit Gelenkbussen bestückt werden. Diese Gelenkbusbedarfe auf beiden Linien passen jedoch von zeitlicher Lage, Fahrtrichtung und Fahrzeugumläufen bei einer Durchbindung nicht durchgängig zusammen, so dass zur Bewältigung der Nachfragespitzen zusätzliche Kurse auf Gelenkbus umgestellt werden müssten, um auf jedem Linienast zeitgerecht die nötigen Platzkapazitäten zur Verfügung stellen zu können. In der Konsequenz wären umlaufbedingt mehr Gelenkbusse erforderlich, obwohl auf einem Großteil ihrer Fahrtstrecke weiterhin ein Standardbus ausreichen würde. Diese Kapazitätsausweitung hätte jährliche Mehraufwendungen in fünfstelliger Höhe zur Folge, ohne dass für die Fahrgäste dadurch ein häufigeres Fahrtenangebot geschaffen werden könnte.

Nachdem von einer Durchbindung gemessen an der Gesamtzahl von eventuellen Veränderungen negativ betroffener Fahrgäste nur relativ wenige Fahrgäste profitieren würden, wiegen für uns in der Abwägung die Nachteile deutlich schwerer. Maßgeblich ist für uns hier insbesondere auch die Situation der Blinden. Insofern halten wir eine Durchbindung der Linien unter den gegebenen Rahmenbedingungen für nicht sinnvoll umsetzbar. Mittelfristig ist beabsichtigt, die Linie 44 von Zerzabelshof über Klinikum Süd nach Langwasser Mitte zu verlängern, und mit einem geänderten Linienkonzept der S-Bahn sind ab 2018 geänderte Fahrtenlagen für die hier maßgebenden Anschlüsse der Linie 56 nicht auszuschließen. Insofern wäre das Thema der Anschlussauswirkungen gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt neu zu bewerten. Eine langfristig gänzlich neue Situation würde entstehen, wenn sich das Straßenbahnprojekt aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan in diesem Korridor konkretisiert, für das das weitere diesbezügliche Vorgehen im Verkehrsausschuss bereits festgelegt wurde.

Die komplexe Thematik der Linienverknüpfungen in Langwasser Mitte wurde am 07.02.2014 mit einem Vertreter des Bürgervereins Siedlungen Süd e.V. bei einem Ortstermin einvernehmlich abgestimmt und geklärt. Der Bürgerverein Siedlungen Süd e.V. hat im Nachgang eine entsprechende

schriftliche Stellungnahme, die alle vom Bürgerverein angesprochenen Themen noch einmal ausführlich würdigt, erhalten.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.

John Borchers

i. A.

Florian Gräf