

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.10.2023	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	25.10.2023	öffentlich - Beschluss

Nahverkehrsplan Fürth Stadt (NVP): Linie 177, Verbesserung der Pünktlichkeit und Weiterentwicklung des Linienvverlaufs (ND 30, NK 31)

Aktenzeichen / Geschäftszeichen SpA-Vpl-Hg-MV-NK-31	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/565/2018
Anlagen: – Auszug Linie 177 aus BK NVP vom 18. Juli 2023 – Klimaprüfung	

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Werkausschuss empfiehlt / Der Stadtrat beschließt:

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit soll die Linie 177 ab dem Fahrplanwechsel 12/2023 über alle Betriebszeiten aktualisierte Fahrzeitprofile erhalten. In der Nebenverkehrszeit wird hierfür der Einsatz eines zusätzlichen Umlaufes (Busfahrzeug mit Fahrer) mit Mehrkosten in Höhe von 90.000 Euro/Jahr vorerst in Kauf genommen.

Die bereits bestehenden Überlegungen für eine Restrukturierung der Linie 177, im Rahmen und ggf. als Vorgriff auf die künftigen Busnetzkonzepte „Nürnberg West 2“ und „Fürth Südstadt“ sollen vorangetrieben werden, auch mit dem Ziel, diese Mehrkosten wieder einzusparen oder effizienter zu nutzen.

Sachverhalt:

Die Pünktlichkeitsstatistik der infra fürth verkehr gmbh zeigt bei mehreren Bus-Linien Handlungsbedarf an. Als erste Linie soll die Linie 177 eine **Fahrplanmaßnahme zur Verbesserung der Pünktlichkeit** erhalten, da sie besonders negativ hervorsticht. Ihre niedrige Pünktlichkeit von nur 70 bis 80 % wirkt sich nachteilig auf die Fahrgäste aus (Verspätete Ankunft, Verpassen von Anschlüssen) und beeinflusst auch den Fahrdienst negativ, indem die Pausen an den Endhaltestellen nicht mehr ausreichen. Diese Pausen werden auch für den ggf. moderaten Verspätungsausgleich sowie für körperliche Bedürfnisse des Fahrpersonals benötigt. Eine schlechte Pünktlichkeitsstatistik wirkt sich zudem schlecht auf die Attraktivität des Busverkehrs für die Fürtherinnen und Fürther aus und soll deshalb abgeholfen werden.

Um Fahrgäste und Fahrpersonal zu entlasten, ist eine Vergrößerung der Linie-177-Fahrzeiten, d. h. die **Aktualisierung ihrer Fahrzeitprofile**, deshalb dringend geboten. In enger Abstim-

mung haben SpA und infra fürth dieses Projekt erarbeitet und am 18. Juli 2023 im Beratungskreis Nahverkehrsplan (BK NVP) vorgestellt.

Exkurs zur Einordnung:

*Grundsätzlich benennt der Nahverkehrsplan Fürth Stadt (NVP) in Kapitel 5.4.1 verschiedene und **Möglichkeiten, um Verspätungen zu reduzieren**, sinngemäß:*

1. *Behinderungen durch andere Kfz (Verkehrsregelung, Verkehrsüberwachung)*
2. *Derzeitiges Angebot reduzieren und am aktuellen Fahrzeugbestand orientieren.*
3. *Fahrzeitprofile aller Linien anpassen und Mehrbedarf an Bussen vorhalten.*
4. *Verspätungsfreies Angebot durch gezielte Busbeschleunigung ohne Mehrbedarf an Bussen.*
5. *Ein- und Ausstieg an allen Bustüren.*
6. *Beschaffung von Bussen mit mehr Türen und breiteren Türspuren.*
7. *Vergrößerung der Haltestellenabstände.*

Die kurzfristige Umsetzung der 1. Möglichkeit ist weitgehend ausgeschöpft, sie wird von der infra in Zusammenarbeit mit SvA durch kleine Maßnahmen der Verkehrsregelung und Verkehrsüberwachung umgesetzt.

Eine längerfristige Umsetzung der 1. Möglichkeit, z. B. mittels Bus- oder Umweltspuren, benötigt Planungsvorlauf bzw. wird im Rahmen der Erneuerung der Lichtsignalanlagen und der Schaffung von Radverkehrsanlagen vorgesehen (zugleich 4. Möglichkeit).

Die 5. Möglichkeit ist umgesetzt; die 6. Möglichkeit auf VAG-Linien (3. Tür am Heck).

Die 7. Möglichkeit ist im Rahmen der Überplanung des Busliniennetzes „Fürth Südstadt“ eine mittel- bis längerfristig denkbare Option.

➔ *Somit verbleiben für kurzfristige Abhilfe nur die 2. und 3. Möglichkeit:*

2. *Derzeitiges Angebot reduzieren und am aktuellen Fahrzeugbestand orientieren.*
3. *Fahrzeitprofile aller Linien anpassen und Mehrbedarf an Bussen vorhalten.*

Für die Linie 177 stellt sich die **Situation** wie folgt dar:

- In der **Hauptverkehrszeit (HVZ)** und in der **Schwachverkehrszeit (SVZ)** können die Fahrten mit den aktualisierten Fahrzeitprofilen weiterhin mit der bisherigen Umlaufanzahl betrieben werden (ein Umlauf = Einheit aus Fahrzeug und Fahrpersonal).
- In der **Nebenverkehrszeit (NVZ)** sind die bisherigen Wendezeiten so knapp, dass die neuen Fahrzeitprofile nicht mehr mit der bisherigen Umlaufanzahl betrieben werden können

Damit verbleiben für die NVZ die im Exkurs genannten beiden Möglichkeiten (2., 3.).

Zugleich besteht bei der Linie 177 der **ungewöhnliche Umstand**, dass sie in der NVZ häufiger (15-Minuten-Takt) zwischen Europaallee und infra verkehrt als in der HVZ (20-Minuten-Takt), eine seit der Änderung des Linienwegs mit dem Jahresfahrplan 2011 eingeführte Besonderheit. Dies ist bei keiner anderen infra-Linie derzeit so, zumal die Nachfrage von Haupt- zu Nebenverkehrszeit dem Grunde nach im Regelfall abnimmt. Bis zum Jahresfahrplan 2010 verkehrte die Linie 177 in der NVZ nur im 30-Minuten-Takt zur Europaallee. Im heutigen 20-Minuten-Takt kann ein Überangebot gesehen werden, dessen Beibehaltung auch aus Gründen der stadtweiten Gleichberechtigung grundsätzlich infrage gestellt werden kann und sollte.

Zudem ist die Linie 177 auch Gegenstand der **Überplanung der Busnetze** „Nürnberg West 2“ (zur Eröffnung der U-Bahn nach Kleinreuth und Gebersdorf) sowie „Fürth Südstadt“. Hier ist eine Gabelung und Verlängerung der Linie in Richtung Nürnberg in der Erörterung zwischen

den Fachdienststellen. Ergebnisse werden zu gegebener Zeit dem BK NVP und danach dem BWA vorgestellt und sollen in eine Nahverkehrsplan-Fortschreibung münden.

Aus den vorstehenden drei Überlegungen (neue Fahrzeitprofile in NVZ nicht umlaufneutral zu betreiben möglich, Überangebot zur Europaallee, Überplanung Busnetze) haben infra und SpA in den BK NVP die 2. Möglichkeit eingebracht, d. h. das Angebot zur Europaallee in der NVZ ohne zusätzlichen Umlauf **auf einen 30-Minuten-Takt zu reduzieren**, und die Linie damit zugleich auf Gabelung und Weiterführung in Richtung Nürnberg vorzubereiten. Dieser Vorschlag ist in der Anlage skizziert. Von der Maßnahme wären bis zu ca. 120 Fahrgäste pro Tag nachteilig betroffen und würden dem ÖPNV ggf. zu Teilen verlorengehen. Eine Beschlussfassung im BWA im September 2023 wurde angestrebt, damit der Fahrplan mit den neuen Fahrzeitprofilen zum Jahresfahrplanwechsel 12/2023 umgesetzt werden kann.

Im Nachgang zur Sitzung des BK NVP wurden mehrere **Alternativvorschläge** vorgebracht, mit jeweils dem Ziel, die Nachteile für die Fahrgäste aus Wegnahme des Überangebots abzufedern oder die Wegnahme nicht oder an anderer Stelle oder in anderer Weise vorzunehmen. Eine zur qualifizierten Prüfung, Beurteilung und Abwägung erforderliche Vertiefung dieser Alternativvorschläge wird einige Zeit in Anspruch nehmen, und die daraus folgenden Ergebnisse und Empfehlungen sollen dann auch wiederum im BK NVP erörtert werden. In keinem Falle ließe sich damit noch der kommende Fahrplanwechsel 12/2023 erreichen.

Um einerseits die Fahrgäste und das Fahrpersonal trotzdem zeitnah ab 12/2023 von den Verspätungen zu entlasten, und andererseits die eingegangenen Alternativvorschläge zu würdigen, wird von der Verwaltung, in Abstimmung mit der infra, folgendes **Vorgehen in 2 Schritten** vorgeschlagen:

- Zur Verbesserung der Pünktlichkeit soll die Linie 177 ab dem Fahrplanwechsel 12/2023 über alle Betriebszeiten aktualisierte Fahrzeitprofile erhalten. In der Nebenverkehrszeit wird hierfür der **Einsatz eines zusätzlichen Umlaufes** (Busfahrzeug mit Fahrer) mit Mehrkosten in Höhe von 90.000 Euro/Jahr **vorerst** in Kauf genommen.
- Die bereits bestehenden Überlegungen und Alternativvorschläge für eine **Restrukturierung der Linie 177**, im Rahmen und ggf. als Vorgriff auf die künftigen Busnetzkonzepte „Nürnberg West 2“ und „Fürth Südstadt“ sollen vorangetrieben werden, auch mit dem Ziel, diese Mehrkosten wieder einzusparen oder effizienter zu nutzen.

Der BK NVP und der BWA werden zu gegebener Zeit wieder mit der Sache befasst.

Maßnahmenvorschlags-Nummern im Nahverkehrsplan:

ND 30 – Nahverkehrsangebot Durchbindung Linie 177 nach Nürnberg

NK 30 – Nahverkehrsangebot Konzept Busnetz „Fürth Südstadt“

NK 31 – Nahverkehrsangebot Konzept Busnetz „Nürnberg West 2“ (z. Zt. in Bearbeitung)

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
☒ nein	☐ ja	☐ nein	☒ ja
Gesamtkosten	€	90.000 €	
Veranschlagung im Haushalt			
☒ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			
Verschlechterung des Betriebsergebnisses der infra fürth verkehr gmbh			

Prüfung der Klimarelevanz:

☐	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
☐ -- Stark negative Klimawirkung	☐ - Negative Klimawirkung	☒ 0 Keine oder geringe Klimawirkung	☐ + Positive Klimawirkung	☐ ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: Es findet nur eine Mehrung der Fahrzeug- und Personaleinsatzstunden durch erweiterten Einsatz eines vorhandenen Busfahrzeuges statt, ohne die die Pünktlichkeit nicht hergestellt werden kann. Die Fahrleistung und das Angebot an Fahrten (Takt) bleibt gleich, die Fahrzeiten im Fahrplan verlängern sich, indem sie an die Fahrzeiten in der Realität angeglichen werden.				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen): 				

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Bürgermeister- und Presseamt von	26.09.2023
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	26.09.2023

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 25.09.2023

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.10.2023
Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: