

## Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten:

**Möglichkeit 1** bestünde darin, den Weg der Linie 175 wieder, wie vor 12/2017, über Espan zu legen. Dadurch würde der dortige Reisezeit-Nachteil wieder verschwinden. Ebenso würde aber auch der Reisezeit-Vorteil zwischen Poppenreuth und Rathaus verschwinden. Zudem würde Espan dann durch beide Linien, 175 und 39, bedient, d. h. in der Hauptverkehrszeit mit sechs statt drei, in der Nebenverkehrszeit mit fünf statt drei, und in der Schwachverkehrszeit mit 2,5 statt 1,5 Fahrten je Stunde und Richtung. Dies wäre für die dort gegebene und erzielbare Nachfrage eine unnötige „Überbedienung“. Für die Verkürzung des Weges der Linie 175 durch das „Busnetz Ost“ wurden im Rahmen der 2017 durchgeführten Kalkulationen **ca. 25 T€ per anno Einsparung** angesetzt. Ein Betrag in dieser Größenordnung wäre für die Wiederverlängerung der Linie 175 wieder **mehr aufzuwenden**. Er würde bedeuten, dass jede der 22 täglichen Fahrgastfahrten zwischen Espan und Poppenreuth, die dadurch wieder umsteigefreier und schneller erfolgen würden, mit durchschnittlich 3,79 Euro<sup>1</sup> bezuschusst würde. Dies entspräche einem „Zuschuss“ von etwa 1.562,50 Euro pro Jahr oder 130,21 Euro je Monat für jeden der davon betroffenen 16 Fahrgäste. Diese Art der Ins-Verhältnis-Setzung sollte verdeutlichen, dass hier ein Tätigwerden der öffentlichen Hand als unverhältnismäßig einzustufen ist, zumal ein Teil der betroffenen Fahrgäste auf das Zufußgehen, das Radfahren, den Privat-Pkw oder auf eine Art von Mitfahrtgelegenheit ausweichen wird, wenn alles so bleibt, wie es jetzt ist. Setzt man eine Quote von 40% für die früheren Bestandsfahrgäste an, die tatsächlich keine Alternative zum ÖPNV haben (und daher von dem zusätzlichen Umstieg und der verlängerten Reisezeit „unausweichlich“ betroffen sind), dann verändern sich die genannten Verhältnisse sogar so weit, dass der Zuschuss der öffentlichen Hand pro Fahrt fast dem Preis einer Taxifahrt entspräche.

**Möglichkeit 2** bestünde in der Erweiterung der Möglichkeit 1, den Weg der Linie 39 über die Hans-Vogel-Straße zu verlegen. Zu den schon oben beschriebenen Nachteilen für Fahrgäste aus Poppenreuth und die finanzielle Unverhältnismäßigkeit kämen folgende Effekte hinzu:

- Die **Überbedienung** in Espan würde zwar beseitigt, effektiv aber lediglich in die Hans-Vogel-Straße zu den Haltestellen Strudelweg und Karl-Bröger-Straße verlagert.
- Entlang der Hans-Vogel-Straße bestehen hauptsächlich Arbeitsplätze und Möglichkeiten für Einkäufe verschiedener Art. Im Gegensatz zu einem Wohngebiet (wie Espan), das über den Gesamttag **Verkehrsnachfrage** generiert, wäre hier nur tagsüber und dort auch nur gehäuft zu den Berufspendlerzeiten, eine relevante Nachfrage zu erwarten. In den Schwachverkehrszeiten (Abend, Sonntag) wäre die Nachfrage unbefriedigend.
- Für die **IKEA** ergäbe sich eine verbesserte Erreichbarkeit aus Nürnberg Nord-/West.
- Durch die vorgenannten Effekte würde ausgerechnet der vergleichsweise durchgehend mit **Wohnbebauung** besetzte und gut erschlossene Espan von den Vorteilen der mit der Linie 39 geschaffenen Fürth-Nürnberger Buslinien-Durchbindung ausgeklammert.
- Aus diesen vier vorgenannten Punkten ergäbe sich, zusammengenommen, dass diesem Teil (ND 51) des „Busnetzes Ost“ und den Mehrkosten dieses Teils in Höhe von etwa 160.000

---

<sup>1</sup> Hier verwendet: Hochrechnungsfaktor 300 zur Umrechnung Fahrten je Werktag in Fahrten je Jahr

Euro p. a., ein **stark schrumpfender Nutzen** für die Fahrgäste gegenüberstünde. Es stünden also nicht nur, wie unter Möglichkeit 1 erörtert, die Mehrkosten für die Rückverlegung der Linie 175 in einem schlechten Verhältnis; auch für die Linie 39 würden die Mehrkosten gegenüber dem Zustand vor 12/2017 durch diese Nutzeneinbuße in ein ungünstigeres Verhältnis gelangen und die Maßnahme insgesamt gefährden.

- Durch den Umweg über die Hans-Vogel-Straße würde sich die Länge der Linie 39 und damit die Laufleistung vergrößern. Diese **Mehrkosten** wurden nicht ermittelt, sie dürften jedoch voraussichtlich im vierstelligen oder niedrig fünfstelligen Bereich p. a. liegen.
- Hinzu kommt jedoch, dass der Umweg über die Hans-Vogel-Straße auch die Fahrzeit der Linie 39 verlängern würde. Es ist noch ungeprüft, ob dies umlaufneutral möglich ist. Falls nicht, wäre mit **weiteren Mehrkosten** im sechsstelligen Bereich zu rechnen.
- In jedem Falle müssten für eine Änderung am Weg der Linie 39 die **Stadt Nürnberg** als Aufgabenträger und die VAG als Verkehrsunternehmen angehört sowie die Zweckvereinbarung Bus, die finanziellen Ausgleichsregelungen, die Nahverkehrspläne, und die Vorabbekanntmachungen beider Städte angepasst werden.

Da die oben gemachte Bewertung des Tausches, ebenso wie die Prüfung der Möglichkeiten für Optimierungen, jeweils für eine Beibehaltung der Linienwege aus dem „Busnetz Ost“ sprechen, wurde davon abgesehen, die vergleichsweise aufwendigen **Berechnungen** für „Möglichkeit 2“ von den Nürnberger Kollegen zu verlangen.