

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	06.11.2019	öffentlich - Kenntnisnahme

Vorlage zum Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.07.2019 - Verdichtung der ÖPNV-Taktung an Samstagnachmittagen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
Anlagen: 1 Stellungnahme infra vom 09.10.2019 1 Stellungnahme Ref. II vom 13.9.2019	

Beschlussvorschlag:

Sachverhalt:

Das Stadtplanungsamt nimmt zum Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf Verdichtung der ÖPNV-Taktung an Samstagnachmittagen wie folgt Stellung:

Die grundsätzlichen Überlegungen und Begründungen zur Bedienungsqualität finden sich im beschlossenen Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Fürth (insbes. S. 105 ff. und S. 131 ff.) und in der Vorlage zur Sitzung des BWA und des StR vom 07.02. bzw. 21.02.2018. Sie gelten im Wesentlichen unverändert. Die Maßnahmen des NVP wurden in einem intensiven Prozess in den Arbeitskreisen Nahverkehrsplan und Nahverkehrsplan plus sowie im Beratungskreis Nahverkehrsplan, in dem auch Entsandte aus dem Stadtrat vertreten sind, erarbeitet und abgestimmt.

Eine differenziertere Betrachtung wäre grundsätzlich möglich, weist aber folgende Probleme auf:

Die Attraktivität des Angebots ist dadurch deutlich geringer als bei einer allgemeinen Anpassung.

Die Merkbarkeit und Durchschaubarkeit des Fahrplans leidet erheblich, insbesondere für den Gelegenheitsfahrgast, wenn die Linien verschiedene Betriebszeiten aufweisen. Es würden damit mehrere unterschiedliche Bedienungshäufigkeiten zur Nebenverkehrszeit angeboten (NVZ montags bis freitags, NVZ samstags mit Takt wie montags bis freitags, NVZ samstags mit Takt wie zur NVZ sonntags). Die Nachfragekurven des MIV in Fürth und der U-Bahn zeigen zudem, dass aber gerade samstags in dieser Zeit eine relativ konstante Nachfrage herrscht (siehe Vor-

lage SpA/565/2018, Nahverkehrsplan Fürth). Die im NVP beschriebene Maßnahme (NFP 12) wird einer sehr großen Zahl von Fahrgästen in Fürth einen Nutzen bringen, da fast jeder Fahrgast über das Jahr gesehen auch am Samstagnachmittag den ÖPNV benutzt. Auch aus diesem Grunde wurde sie im NVP auch als Maßnahme mit 1. Priorität eingestuft. Für diese Maßnahme wurden konservativ geschätzte Einnahmeverbesserungen in Höhe von 55 bis 85 Tsd. Euro p. a. prognostiziert, die der Aufwandsmehrung in Höhe von 280 Tsd. Euro p. a. gegenüberzustellen sind.

Das von Ref. II genannte Beispiel der Linie 171 und 175 zeigt die Probleme deutlich. Die Linie 171 wird (nur) in der Schwachverkehrszeit (SVZ), also nicht in der Haupt- oder Nebenverkehrszeit (HVZ bzw. NVZ) nach Vach-Nord geführt. Dies war ein vor wenigen Jahren eingeführter Notbehelf, um auch in der SVZ einen 30-Minuten-Takt nach Vach Nord anbieten zu können. Nachteile sind die unterschiedlichen Liniennummern und Endpunkte, die die Begreifbarkeit des Liniennetzes und seines darauf gefahrenen Angebots erschweren, d. h. zwei Linien fahren zu unterschiedlichen Zeiten nach Vach Nord, davon die 171 nur in der SVZ, und die 175 fährt das Rathaus nicht an, bietet also keine umsteigefreien Fahrten aus der Fürther Innenstadt. Dementsprechend würde bei der vorgeschlagenen Angebotsverdichtung an Samstagen die Linie 175 auch samstags bis ca. 20:30 Uhr regulär bis Vach Nord verkehren, die 171 würde erst nach 20:30 Uhr die zusätzliche Teilstrecke befahren. Das Angebot würde dadurch leichter merkbar, da es dann Montag – Samstag tagsüber nur die eine Linie 175 nach Vach Nord gäbe, diese dafür im 30-Minuten-Takt ab Rathaus.

Die Linien 173 und 174 haben ab Stadeln unterschiedliche Linienwege (Atzenhof und Vach). Fahrgäste auf diesen beiden Linienrouten hätten weiterhin das gleiche, unattraktive Angebot. Ab Stadeln führen die Linien durch dicht besiedeltes Gebiet, so dass die durch Linienüberlagerung entstehende Taktverdichtung auch auf ein entsprechend große Nachfragepotenzial trifft. In verschiedenen Stadteilbegehungen wird explizit das als zu schlecht empfundene ÖPNV-Angebot an Samstagen genannt.

Eine Liniennetzplanung und -optimierung ist sicherlich sinnvoll und notwendig für einen attraktiven wie effizienten ÖPNV. Diese Maßnahme hat aber einen Vielzahl von Auswirkungen und bedarf einer gründlichen Vorbereitung und ist damit entkoppelt von der Behebung der größten Schwachstellen im Bedienungsangebot zu sehen.

Gleiches gilt etwa für die Beschleunigung der Busse an LSA, die ebenfalls schon vorangetrieben werden muss, ohne dass man ein künftiges reformiertes Liniennetz bereits kennt.

Sofern die Stadt Fürth tatsächlich das Ziel verfolgt, den Umweltverbund deutlich zu stärken und dessen Anteil auf drei Viertel aller Weg auszuweiten (!), wie es auf der Podiumsdiskussion mit dem OB, Referat V und infra GF in Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche erklärt wurde, muss der ÖPNV in **allen** Belangen (vor allem Bedienungshäufigkeit, Geschwindigkeit, Pünktlichkeit) deutlich attraktiver werden als er es derzeit ist.

Diese Attraktivitätssteigerung wird sich nicht alleine durch Effizienzgewinne finanzieren lassen, so dass – unter Annahme der derzeit geltenden ungünstigen bundespolitischen Rahmenbedingungen für den kommunalen ÖPNV – dann auch mit deutlich höheren Ausgaben zu rechnen ist. Es würde aber deutlich zu kurz greifen, den ÖPNV rein unter Kostengesichtspunkten zu betrachten. Die positiven Wirkungen auf die Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität in der Stadt sowie auf Umwelt und Klima müssen ebenfalls mit einbezogen werden.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 06.11.2019

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden: