

Vorlage für die Stadtratssitzung am 29. Januar 2003

Taktharmonisierung auf den Buslinien in den Normalverkehrszeiten (NVZ)

1. Ausgangslage

In der Sitzung am 29.03.2001 wurde dem Aufsichtsrat der infra fürth verkehr gmbh das Gutachten von Hamburg Consult zum Busnetz Fürth vorgestellt und die vorgeschlagenen Maßnahmen diskutiert. Eine Entscheidung über die teilweise bzw. vollständige Umsetzung der Gutachter-Vorschläge wurde nicht getroffen.

Alternativ wurden erneute Überlegungen zur Kosteneinsparung im Busnetz **ohne Linienveränderungen bzw. –kürzungen** angestellt. Untersucht wurden daher die Folgen einer Taktausdünnung in der NVZ vom momentanen 10- bzw. 20-minütigen Taktraster auf einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt. Die NVZ ist dabei wie folgt festgelegt: Montag bis Freitag von 5.30 bis 6.30 Uhr, von 8.00 bis 15.00 Uhr und von 18.00 bis 20.00 Uhr, sowie am Samstag von 8.30 bis 16.30 Uhr. (Siehe Anlagen 2a und 2b)

2. Erläuterungen zum Konzept

Das Konzept sieht einen einheitlichen Grundtakt aller Fürther Linien vor. Somit ist eine bestmögliche Abstimmung der Omnibuslinien unter Beibehaltung folgender Rahmenbedingungen möglich:

- Taktüberlagerung („Fahren auf Lücke“) auf gemeinsam von mehreren Linien bedienten Streckenabschnitten (z.B. Linie 171/176, 172/174, 173/177)
Dies führt zu einer Taktverdopplung auf bestimmten Streckenabschnitten.
- Herstellung regelmäßig wiederkehrender Anschlüsse
(Anmerkung: Bei nicht ganzzahlig untereinander teilbaren Takten ist dies nicht möglich!)

Vom 15-Minuten-Grundraster würden dann in Fürth noch folgende Linien abweichen:

- Linie 67 in der Schwabacher Straße: 20-Minuten-Takt
- U1: 6 2/3-Minuten Takt
Dieser Takt ist mit einem 20-Minuten-Takt kompatibel, nicht jedoch mit dem momentan auf den meisten Linien gefahrenen 10-Minuten-Takt und ebenfalls nicht mit dem 15-Minuten-Takt dieses Konzepts. Da die U-Bahn in relativ kurzen Zeitabständen fährt, und an den wichtigen Umsteigeknoten Fürth Hauptbahnhof, Rathaus und Stadthalle im Stundenintervall mehr Busse (allerdings verschiedener Linien) als U-Bahnen fahren, tritt hier die Notwendigkeit einer Taktkompatibilität etwas in den Hintergrund.

3. Ergebnis

Die überschlägigen Berechnungen zeigen, dass mit dieser Taktausdünnung eine **jährliche Kosteneinsparung von ca. 1 Mio. €** verwirklicht werden könnte.

Gegenzurechnen wäre allerdings ein vermutlicher Einnahmenrückgang, der auf Grund der geringeren Angebotsqualität und dem damit verbundenen Fahrgastrückgang zu erwarten ist (siehe unten aufgeführte Probleme). Aussagen zur Größenordnung sind nur

sehr schwer möglich. Die vorgenannte Kosteneinsparung würde sich jedoch nach sehr vorsichtigen Schätzungen mindestens auf **ca. 0,950 Mio. €/a** verringern.

4. Alternativen

Zu dem in Anlage 2a dargestellten Taktschema wären folgende Alternativen denkbar:

- **Linie 180**

Eine Beibehaltung des bestehenden 20-Minuten-Taktes ist bei gleichzeitiger Taktdehnung auf den anderen Linien von 10 auf 15 Minuten nur bei der Linie 180 problemlos möglich, da diese unabhängig ohne sogenannten „Brechtspunkt“ im Linienvverlauf bedient wird.

Die jährliche Einsparung würde sich dadurch um ca. 80 T€ reduzieren (d.h. die Gesamteinsparung würde auf ca. 0,870 Mio. € sinken).

Vorteile:

- gleicher Takt bei der Anbindung an die Linien 38, 39, 70, 71 und 72 in Nürnberg
- keine Taktreduzierung

Nachteile:

- keine Gleichbehandlung mit anderen vergleichbar nachgefragten Linien in Fürth (z.B. Linie 178 und 179)
- **keine regelmäßigen Anschlüsse zu den anderen Fürther Linien**

- **Linie 174**

Bei der Linie 174 würde bei konsequenter Einführung des 15-/30-Minuten-Taktschemas eine Taktverdichtung in der NVZ erfolgen (siehe Anlage 2a).

Auch hier wäre die Beibehaltung des 20-Minuten-Taktrasters prinzipiell denkbar.

Das jährliche Einsparpotenzial würde sich dadurch um ca. 100 T€ erhöhen.

Vorteil:

- höheres Einsparpotenzial

Nachteile:

- keine zeitliche Abstimmung mit der parallel verkehrenden Linie 172 in der Innenstadt möglich (solange die Linie 174 noch bis zum Bahnhof fährt)
- keine Gleichbehandlung mit anderen vergleichbar nachgefragten Linien in Fürth (z.B. Linie 178 und 179)
- **keine regelmäßigen Anschlüsse zu den anderen Fürther Linien**

- **Linien 171, 173, 177**

Bei diesen Linien werden die Außenstrecken nur mit jeder zweiten Fahrt mit halbiertem Fahrtenangebot bedient. Bei einer Taktreduzierung auf einen 15-Minuten-Takt ist somit ein 30-Minuten-Takt auf den Außenstrecken zwangsläufig gegeben. **Eine Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes ist nicht möglich.**

Auf den Linien 171 und 177 könnten die Außenäste nach Vach und zur Europaallee an Stelle des bisherigen 20-Minuten-Taktes im Rahmen des Einsparkonzepts alternativ mit dem dichteren 15-Minuten-Takt anstatt mit nur im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Das jährliche Einsparungspotenzial würde sich in beiden Fällen um jeweils ca. 80 T€ reduzieren.

Auf den Außenästen der Linie 173 (nach Vach bzw. Atzenhof) ist dies wegen der Aufspaltung nicht möglich. Hier ist der 30-Minuten-Takt auf den Außenästen eine zwingende Folge einer Reduzierung des 10-Minuten-Taktes auf einen 15-Minuten-Takt auf der Hauptstrecke.

Es muss jedoch nochmals deutlich darauf hingewiesen werden, dass die Realisierung von **unterschiedlichen Taktrastern**, nämlich zum einen 10-/20-Minuten- und zum anderen 15-/30-Minuten-Takt, auf Grund der unter Punkt 2 genannten Argumente **für die Fahrgäste äußerst unattraktiv ist** und deshalb nicht empfohlen werden kann.

5. Probleme

Falls eine Umsetzung dieses Konzepts ins Auge gefasst wird, müssen folgende Problemfelder mit berücksichtigt werden, die in ihrem tatsächlichen Ausmaß im Vorhinein nicht abschätzbar sind:

- Es ist durchaus denkbar, dass die heutigen Nachfragestrukturen mit den durch die Taktausdünnung reduzierten Kapazitäten nicht mehr zu bewältigen sind.
- Folge davon könnte ein deutlich erhöhter Bedarf an Verstärkerfahrten mit den damit verbundenen Mehrkosten sein.
- Um die Fahrgäste v.a. im Übergang von und zur Hauptverkehrszeit (HVZ) befördern zu können, ist es denkbar, dass die HVZ zeitlich ausgedehnt werden muss.
- Bei Sonderereignissen (z.B. Veranstaltungen) stößt das ausgedünnte Verkehrskonzept deutlich schneller an seine Grenzen als der Betrieb im heutigen Taktraster. Mehrkosten auf Grund von Sonderfahrten sind die Folge.
- Auf Grund des schlechteren Angebots des ÖPNV ist ein Fahrgastrückgang und dementsprechend eine Zunahme des MIV (motorisieren Individualverkehrs) mit u.U. indirekten finanziellen Folgen für die Stadt Fürth nicht auszuschließen.
- Die Taktausdünnung wäre unweigerlich mit einem Abbau von Fahrpersonal (ca. 11 MA) verbunden, der noch in seinen Einzelheiten mit der VAG zu diskutieren wäre. Evtl. notwendige Versetzungen von Fahrern und dadurch von der infra fürth verkehr gmbh zu tragende Zusatzkosten können den genannten Einsparbetrag verringern.

All diese Aspekte, die das dargestellte **Einsparvolumen zum Teil deutlich reduzieren könnten**, sind in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen.

infra fürth verkehr gmbh

17. Januar 2003