



## Presseinformation

zur Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses  
am 03.12.2012

### TOP 3

#### **Vorstellung der Konzeptionierung des Linienbündels 123, 125, 126**

##### **Sachverhalt:**

Dem Beschluss des Kreistags vom 02.07.2012 folgend, wurde von der Verwaltung ein Fahrplankonzept für die Ausschreibung der Linien 123, 125 und 126 erstellt. Die betroffenen Gemeinden wurden dabei beteiligt. Der Ausschreibungsbeginn ist für Mitte Januar vorgesehen; die Umsetzung des Konzepts soll nach erfolgter Linienvergabe zum Fahrplanwechsel im Dez. 2013 vorgenommen werden.

##### I. Linienkonzept

Das Linienkonzept sieht die Einrichtung eines zentralen Treffpunktes der Buslinien 123, 125 und 126 am Bahnhof Siegelsdorf vor und ermöglicht damit Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen und der Bahn. Die Anschlüsse bestehen hier jeweils zur vollen Stunde.

Mo – Fr sind folgende Streckenführungen im Zeitrahmen von etwa 6:00 – 21:00 Uhr vorgesehen:

- Die Linie 123 verkehrt wie bisher im 2-Std.-Takt zwischen Herzogenaurach und dem Bahnhof Siegelsdorf als Ringlinie.
- Die Linie 125 bedient die verkürzte Strecke zwischen dem Bahnhof Siegelsdorf und Fürth Rathaus und bindet dabei Seukendorf und Hiltmannsdorf im durchgängigen 1-Std.-Takt an.
- Die Linie 126 wird von der U-Bahnhofstation Fürth Hardhöhe (bei Schaffung einer Wendemöglichkeit durch die Stadt Fürth ev. auch Klinikum) über Obermichelbach zum Bahnhof Siegelsdorf geführt (1-Std.-Takt); bei ihrer Weiterfahrt bedient sie abwechselnd die Linienäste nach Tuchenbach - Obermichelbach und nach Cadolzburg.

Das Konzept schafft damit eine Verbindung von den Gemeinden des nördlichen Landkreises bzw. dem Bahnhof Siegelsdorf nach Cadolzburg und ins Gewerbegebiet Schwadernmühle. Durch Anschlüsse an die Rangaubahn sind auch schnelle Verbindungen von/nach Zirndorf möglich.

Notwendig ist hierfür der Einsatz von vier Bussen zuzl. einiger Zusatzfahrten auf Teilstrecken. Samstags verkehrt ein Bus abwechselnd auf der Linie 125, dem Linienast Fürth – Siegelsdorf der Linie 126 sowie dem Streckenabschnitt Siegelsdorf – Tuchenbach der Linie 123.

Neben einer besseren räumlichen Erschließung durch Schaffung zusätzlicher Haltestellen in Cadolzburg (einschl. Gewerbegebiet Schwadernmühle), Obermichelbach und Veitsbronn werden auch bestehende zeitliche Bedienungslücken an Werktagen (Mo-Fr) in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans) geschlossen.

## II. Kosten

Die betroffenen Gemeinden werden am finanziellen Aufwand beteiligt. Die Aufteilung der Kosten zwischen Landkreis und Gemeinden richtet sich dabei, neben den Vorgaben des Nahverkehrsplans hinsichtlich des Erreichens von Grenz- und Richtwerten bei der Verkehrsbedienung, nach dem Beschluss des Kreistages aus dem Jahr 2000. Für einige Gemeinden (Obermichelbach, Tuchenbach, Seukendorf) hat der 2. Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2011 eine Höhergruppierung in den Gebietstypen vorgenommen und damit eine häufigere Bedienung vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass vom Landkreis mehr Fahrten als bisher ganz oder zur Hälfte finanziert werden.

Nach einer groben Schätzung werden für den Landkreis und die Gemeinden mit Umsetzung des Konzepts etwa folgende ungedeckte Kosten pro Jahr entstehen (bei einem unterstellten Kostensatz von 2,30 € pro Kilometer, der sich an die kürzlich erfolgte Ausschreibung bei den Linien 112, 113 und 114 anlehnt):

### **Gesamtkosten der Linien 123, 125 und 126**

<b>Gemeinden</b>	<b>Kosten neu</b>	<b>Kosten bisher</b>
Obermichelbach	20.373,89 €	9.175,61 €
Tuchenbach	1.425,69 €	4.793,78 €
Puschendorf	0,00 €	0,00 €
Veitsbronn	17.252,96 €	0,00 €
Seukendorf	26.725,69 €	11.924,84 €
Cadolzburg	9.656,61 €	0,00 €
<b>Landkreis Fürth</b>	<b>295.276,67 €</b>	<b>279.821,94 €</b>
Landkreis ERH	74.126,29 €	
Stadt Fürth	97.622,98 €	
<b>Gesamt</b>	<b>542.460,78 €</b>	<b>305.716,17 €</b>

Die Erhöhung der Gesamtkosten geht zum Teil auf eine höhere Kilometerleistung zurück, zum Teil beruht sie aber auch auf dem unterstellten Kostensatz, der den gegenwärtig gezahlten – insbesondere bei der Linie 123 - übersteigt.

Den bisherigen Kosten liegen Werte von 2010 zugrunde, die auf der Grundlage des Nahverkehrsplans aus dem Jahre 2000 berechnet wurden. Auch ohne Linienneukonzeption würde eine Neuberechnung zu höheren Kosten bei einigen Gemeinden führen, da Änderungen bei komplexen Sachverhalten in der Vergangenheit nicht immer zur Gänze auf die Gemeinden umgelegt wurden. Auch die in diesem Jahr gestellte Nachforderung des OVF über ca. 60.000 € für die Linien 125 und 126 ist in den bisherigen Kosten noch nicht enthalten; eine Umlage auf die Gemeinden wird aber noch erfolgen.

Den Gemeinden wurde die Kostenrechnung vorgelegt; eine Zustimmung steht jedoch noch aus. Die nächsten Gemeinderatssitzungen, in denen Beschlüsse gefasst werden können, finden im Laufe des Dezembers statt. Soweit die Termine noch vor der Kreistagsitzung liegen, werden die Ergebnisse in die Vorlage für die Sitzung des Kreistages mit aufgenommen.

In Fürth ist erst im Frühjahr mit der Entscheidung zu rechnen, ob überhaupt eine Beteiligung an den Kosten erfolgen wird. Sollte der Beschluss negativ ausfallen, werden die Kosten auf die beteiligten Gemeinden und den Landkreis umgelegt.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt beschloss erstmalig probeweise eine Kostenbeteiligung für die Dauer von zunächst 2 Jahren, jedoch basierend auf gegenwärtigen Abrechnungen, so dass die Höchstsumme auf 38.000 €/J. festgelegt wurde. Die von der Stadt Herzogenaurach zunächst gewünschte Streckenverlängerung bis zur HerzoBase wird von der Stadt deshalb nochmals

überprüft und ev. ganz oder teilweise zurückgenommen. Bei einem gänzlichen Verzicht auf die Streckenerweiterung reduzierten sich die Kosten für den Landkreis ERH auf knapp 52.000 €.

Auch die Gemeinden Veitsbronn und Seukendorf, die bisher keine oder geringere Kosten zu tragen hatten, suchen nach Einsparmöglichkeiten. Die konsequente Umsetzung des Berechnungsprinzips nach Grenz- und Richtwerten trifft insbesondere die Gemeinde Veitsbronn, für die dadurch bereits Kosten im Rahmen des bestehenden Leistungsangebots anfallen, die bisher nicht eingefordert worden waren.

Sind Gemeinden nicht bereit, den Aufwand für das neue Verkehrskonzept im vorgesehenen Umfang mitzutragen, müssen Angebotseinschränkungen geprüft werden. Die sich daraus ergebenden Folgen für die Gesamtkosten und die Kostenaufteilung lassen sich noch nicht einschätzen.

**Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag zu beschließen, dass das neue Verkehrskonzept der anstehenden Ausschreibung zugrunde gelegt wird.