

- Von Betriebsbeginn bis ca. 20.30 Uhr wird ein zusätzlicher Bus benötigt
- Betrieblicher Mehraufwand (Personal- und Fahrzeugeinsatz) ca. 190 T€ p. a.
- Gegenwärtig keine diese Kosten rechtfertigenden zusätzlichen Fahrgastpotenziale erkennbar

7. Worzeldorf (Schleifenfahrt Worzeldorfer Hauptstr. – Spitzwegstr. – Worzeldorfer Hauptstr. analog N5)

- Erschließung der gesamten Achse Weiherhaus – Herpersdorf – Worzeldorf
- Aufgrund des Parallelverkehrs mit den Linien 51/651 und 52 in Anbetracht der gegenwärtigen Fahrgastpotenziale deutliches Überangebot auf der gemeinsamen Fahrtstrecke
- Keine Möglichkeit zum Abwarten des Endaufenthaltes im Bereich Worzeldorf (massive Verkehrsbehinderung durch Bus, der im Straßenraum stehen müsste = Ausschlusskriterium)
- Aufgrund der gegebenen (und nicht sinnvoll veränderbaren) Bindungen der Fahrtenlagen der beteiligten Linien nur unattraktive Übergangszeiten (i. d. R. ca. 15 Minuten) zwischen Linie 52 und 66 erzielbar
- Von Betriebsbeginn bis ca. 20.30 Uhr wird ein zusätzlicher Bus benötigt
- Betrieblicher Mehraufwand (Personal- und Fahrzeugeinsatz) ca. 195 T€ p. a.
- Gegenwärtig keine diese Kosten rechtfertigenden zusätzlichen Fahrgastpotenziale erkennbar.

Allen aufgeführten Varianten gemeinsam ist, dass sie die derzeit gegebene verbesserte Erschließung Pillenreuths nicht gewährleisten können.

Aus dargestellten Gründen sind alle geprüften Varianten in der Abwägung deutlich schlechter bewertet worden als die nun betriebene Linienführung nach Pillenreuth bzw. mussten teilweise angesichts bestehender Ausschlusskriterien sogar grundsätzlich verworfen werden.

Weiterführende Überlegungen, die über die einfache Verlängerung der Linie 66 hinaus gehen und die langfristig zu erwartende Besiedlung ebenso berücksichtigen wie denkbare grundsätzlich veränderte Linienkonzepte, sind ein umfangreiches Thema für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Nürnberg ab 2010. Erst auf einer derartigen Grundlage kann u. e. Sinn, Notwendigkeit und geeignete Örtlichkeit von ggf. Investitionsentscheidungen geklärt werden und damit eine belastbare Basis für z. B. Beschlüsse über zu errichtende Wendeschleifen geschaffen werden. Auch sind u. U. Wechselwirkungen mit einer im Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg erneut zu untersuchenden Straßenbahn-/Stadtbahnverbindung in die südlichen Stadtteile gegeben.

Freundliche Grüße

VAG

Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.

i. A.

Tim Dahlmann-Resing

John Borchers