

Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP)

Bericht

Die Verwaltung erarbeitet derzeit die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP). Im Folgenden wird über deren Bearbeitungsstand berichtet.

Im Verkehrsausschuss am 16.03.2017 wurden im Rahmen des ersten Sachstandsberichts bereits grundlegende Anforderungen an die Bereitstellung des ÖV-Angebotes in Nürnberg beschlossen. In der Zwischenzeit wurden auf mehreren Ebenen Abstimmungs- und Beratungsgespräche mit den betroffenen Aufgabenträgern rund um Nürnberg sowie mit betroffenen Fachdienststellen geführt. Die erforderliche Beteiligung Dritter entsprechend § 8 (3) PBefG erfolgt in einem Arbeitskreis auf Fachebene und in einem übergeordneten Lenkungskreis.

Bisherige Beteiligung

Seit Beschlussfassung am 16.03.2017 fanden im Rahmen der NVP-Fortschreibung folgende Sitzungen statt:

- 27.03.2017 Arbeitskreis
Inhalte: erste Analyseergebnisse, verkehrliches Rahmenkonzept
- 24.04.2017 Lenkungskreis
Inhalte: erste Analyseergebnisse, verkehrliches Rahmenkonzept
- 29.05.2017 Arbeitskreis
Inhalte: weitere Analyseergebnisse, Maßnahmenkonzeption, Intermodalität, Barrierefreiheit
- 20.06.2017 Anhörung der Verbände

Analyse

Erschließung und Angebot

Zur fachlichen Bewertung der Erschließungsqualität erfolgte eine Auswertung anhand von Wegelängen entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans. Hierdurch werden Erschließungsschatten und Verbesserungspotentiale sichtbar gemacht, die über die mindestens erforderliche Erschließung nach Leitlinie hinausgehen.

Zur fachlichen Bewertung des Bestandsangebotes und der Entwicklung von Maßnahmenpaketen wurde der derzeit gültige Fahrplan vom Dezember 2016 zugrundegelegt. Hierzu musste ein Bewertungsinstrument geschaffen werden. Auf Basis des DIVAN-Netzmodells erfolgte bis April 2017 die Aufbereitung.

Auf Basis des Modells wurden Reisezeitauswertungen (Isochronendarstellungen) zur Erreichbarkeit durchgeführt. Insbesondere für die

- Anbindung des Zentrums (enges Zentrum / erweitertes Zentrum)
- Erreichbarkeit definierter Zielpunkte (publikumsintensive Orte / arbeitsplatzintensive Orte)

Erste Ergebnisse:

- Die nach Richtlinie notwendige ÖPNV-Erschließung des Nürnberger Stadtgebietes ist weiterhin erfüllt.
- Reisezeiten von/nach Gebieten geringer Nutzungsdichte sind verbesserungsfähig.
- Verbesserung der direkten Erreichbarkeit ist durch Reduzierung von Umsteigezwängen möglich.

Optimierungsmöglichkeiten zeigen sich insbesondere in den vom Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ zur Umsetzung empfohlenen Schienenkorridore:

- Stadtbahnprojekt StUB-Erlangen - Nürnberg - Herzogenaurach (bedeutende umsteigefreie Verbindung Nürnberg Zentrum – Erlangen)
- Stadtbahnkonzept Süd (Tangentialverbindung mit Lückenschluss Minervastraße und Stadtbahn Kornburg)
- Altstadtquerung mit Hochschullinie (zentraler Lückenschluss, betriebliche Flexibilität)
- Gräfenbergbahn - Rangaubahn (Tangentialverbindung Nürnberg Nordost - Fürth Hbf)
- Anbindung Areal ehem. Südbahnhof - Straßenbahn (Lückenschluss an U-Bahnhof Bauernfeindstraße und ggf. Anbindung Messeingang Ost, Voraussetzung für Realisierung des Entwicklungskonzepts)

Maßnahmenpakete

Im Busbereich sind bereits deutliche Verbesserungen erfolgt durch:

- Busnetz Nürnberg Nord (vollständige Umsetzung seit 12/2016)
Schaffung von durchgängigen Ortsteilverbindungen / grenzüberschreitenden Linien, Verknüpfung dezentraler Umsteigeknoten
- Ringbuskonzept (seit 12/2016)
Schaffung neuer Direktverbindungen / Verknüpfung dezentraler Umsteigeknoten
→ Weitere Attraktivierung durch Steigerung der Betriebsstabilität möglich (Beschleunigungsmaßnahmen)

Unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans und der Erkenntnisse der Analysebetrachtung sowie der betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten wurden in Abstimmung mit den Aufgabenträgern unter Beteiligung der betroffenen Verkehrsbetriebe folgende Maßnahmenpakete entwickelt, die in der Laufzeit des NVP bis 2022 umgesetzt bzw. vorrangig vorangetrieben werden sollten:

- MP 1 Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring) (siehe hierzu AfV-TOP 3)
- MP 2 Anbindung Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule
- MP 3 Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf)
- MP 4 Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA)
- MP 5 ÖPNV-Erschließung Brunecker Areal

Maßnahmenpaket 1: „Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring)“ (siehe hierzu AfV-TOP 3) (NVP 2005 Kap. 5.5 Buskonzept West / Fürth)

Ziele sind:

- Verbesserung der direkten Erreichbarkeit Fürther Westen - Nürnberger Nordwesten zur Reduzierung der Umsteigehäufigkeiten (Empfehlung des Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+)
- Stärkung des neuen Verknüpfungspunktes U3 Nordwestring
- angemessene Erschließung des Stadtentwicklungsgebiets im Nürnberger Nordwesten (Baugebiet Wetzendorf / Thon, Bevölkerungszunahme bis 2030: ca. 2.700 Pers.) mit Anbindung an die Schienverkehrsmittel (U-Bahn 3, Tram 6, U-Bahn 1)
- Verbesserung der betrieblichen Stabilität und Angebotsoptimierung

→ Bei positiver Beschlussfassung im Verkehrsausschuss am 06.07.2017 ist eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel 2017 / 2018 noch möglich.

Maßnahmenpaket 2: „Anbindung Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule“

Ziele sind:

- angemessene Anbindung des publikumsintensiven Zielorts Erler-Klinik mit Schwerpunkt Orthopädie (Anbindung über Straßenbahnhaltestelle Obere Turnstraße für mobilitätseingeschränkte Menschen topographisch ungünstig)
- zusätzlicher Erschließungsnutzen für Schulstandort Wilhelm-Löhe-Schule

Derzeit werden 2 Varianten untersucht. Um eine fachliche Bewertung abgeben zu können, soll die Entwicklung der Fahrgastströme nach Inbetriebnahme der U3 bis Nordwestring und insbesondere die Entwicklung der Fahrgastzahlen der Buslinie 34 abgewartet werden.

→ Ein Ergebnis ist zum Dezember 2017 zu erwarten. Die Umsetzung ist frühestens 2018 möglich.

Maßnahmenpaket 3: „Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf)“

Ziele sind:

- Verbesserung der direkten Erreichbarkeit Fürther Süden - Nürnberger Südwesten zur Reduzierung der Umsteigehäufigkeiten
- Anpassung an den neuen Verknüpfungspunkt U3 Gebersdorf und die neue U-Bahnstation Kleinreuth

Maßnahmenpaket 4: „Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA)“

Ziele sind:

- Anbindung IKEA-Standort Regensburger Straße für Beschäftigte und Kunden, angemessene Erschließung neuer Wohneinheiten und des Neubaus des Pflegeheims an der Regensburger Straße
- Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Verbindung von Zerzabelshof nach Langwasser Mitte
- Verbesserung der Anbindung Klinikum Süd von Nordosten / Zerzabelshof

Derzeit laufen die Verhandlungen mit IKEA über eine finanzielle Beteiligung. Die Straßenplanungen befinden sich im Instruktionsverfahren.

Maßnahmenpaket 5: „ÖPNV-Erschließung Brunecker-Areal“

Ziele sind:

- optimale Gebietserschließung der Entwicklungsflächen: Voraussetzung für die verkehrliche Abwickelbarkeit der Quell-/Zielverkehre im Gebiet Brunecker Straße ist eine möglichst zentrale, hochwertige ÖPNV-Erschließung
- Verbindung Linie 8 Tristanstraße - Bauernfeindstraße verbessert Wirtschaftlichkeit der Linie 8 Süd

→ Derzeit wird eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in die Wege geleitet, um zeitnah die Förderfähigkeit zu klären.

Ferner bleiben folgende Maßnahmenempfehlungen des NVP 2005 bestehen:

5.1 Busanbindung S-Bahnhof Steinach

Abhängig von Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum S-Bahnverschwenk Schmalau.

5.2 Haltepunkt Buchenbühl

Wurde in das Projekt „Durchbindung Gräfenbergbahn“ integriert (s. AfV vom 25.09.2014, TOP „Durchbindung der Gräfenbergbahn - Rangaubahn“).

→ Die Stadt Nürnberg wird sich dafür einsetzen, die Durchbindungslösung bei einer Fortschreibung der Korridorstudie West der BEG zu integrieren.

5.9 Straßenbahn Minervastraße

Wurde in Folge der Ergebnisse des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ in die derzeit laufende Machbarkeitsstudie Stadtbahn Kornburg integriert.

5.11 Busverknüpfung Süd / Schwabach

Seitens der Stadt Schwabach bisher nicht finanzierbar.

(s. AfV-Bericht vom 24.09.2015, TOP „Busverkehr von Nürnberg Katzwang nach Schwabach“)

Barrierefreiheit

Das PBefG formuliert mit § 8 (3) die Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit des Personennahverkehrs bis zum Jahr 2022. Ausnahmen sind zu begründen.

Bushaltestellen / Bussteige

Im Rahmen der Aufstellung des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des VGN wurde ein VGN-Standard entwickelt, der Grundlage für die Bezuschussung durch die Regierung ist. Die Aufgabenträgerinnen der Städteachse haben sich auf einen weiter detaillierten Standard für die Städteache verständigt. Zur Bewertung des Stands der Barrierefreiheit in Nürnberg erfolgte die Erfassung des Bestandes und es wurden Bewertungsschemata zur Priorisierung entworfen, um eine Handlungsempfehlung ableiten zu können. Die Pflege der Datenbank der Haltestellen nach Mindestanforderung (VGN) erfolgt durch die VGN GmbH mit dem Ziel, die Informationen über das Internet online zugänglich zu machen. Die Pflege der Datensätze bei der Stadt, die dem VGN zur Verfügung gestellt werden sollen, ist noch verwaltungsintern zu klären. (s.a. Sitzungen des AfV vom 03.12.2015, 21.01.2016 und des Stadtrats vom 27.01.2016 zum TOP „Barrierefreies Bayern bis 2022“)

- Differenzierung / Erfassung Ausbaustand nach:
 - barrierefrei (Neubau)
 - barrierefrei (Altbestand)
 - barrierearm
 - nicht barrierefrei
- Priorisierung erfolgte nach gewichteten Teilindikatoren der drei Hauptindikatoren / -kategorien (s. Verkehrsausschuss vom 03.12.2015)
 - Geografische Lage
 - Netzfunktion
 - Bautechnischer Standard

- Ausbauplanung Infrastrukturmaßnahmen Priorität 1 (150 Haltesteige)
 - Ausbau im Rahmen des KIP-Programms bis 2022 (60 Haltesteige)

Auf die Anlage „Grafik - Ausbaustand Bushaltestellen“ wird verwiesen.

Haltestellen / Bahnsteige Straßenbahnen

Die Straßenbahnhaltestellen in Nürnberg werden in Anlehnung an die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen sowie DIN-Vorschriften ausgebaut. Bei Neubauten erfolgt im Zuge der Planung eine intensive Abstimmung der jeweils baulich sinnvollen Lösung innerhalb der Verwaltung und ggf. mit Verbänden.

- Differenzierung / Erfassung Ausbaustand (155 Haltestellen) nach:
 - barrierefrei (Neubau)
 - barrierefrei (Altbestand)
 - barrierearm (Umbau seit 2007)
 - barrierearm (Umbau vor 2007)
 - nicht barrierefrei
- Priorisierung erfolgte nach gewichteten Teilindikatoren der zwei Hauptindikatoren / -kategorien
 - Netzfunktion
 - Bautechnischer Standard
 - Auf eine weitere Differenzierung der Bedeutung der geografischen Lage wurde aufgrund der übergeordneten Netzfunktion des stark integrierten Schienenverkehrs verzichtet.
- Ausbauplanung Infrastrukturmaßnahmen
 - Hauptbahnhof: Ausbau im Rahmen des KIP-Programms (3 Haltesteige) (2017)
 - Tiergarten: Ausbau im Rahmen der laufenden Gleissanierung (Tiergartenschleife inkl. Bahnsteig und 2. Gleis mit Notbahnsteig)
 - (voraussichtlich 2018)

Auf die Anlage „Grafik - Ausbaustand Straßenbahnhaltestellen“ wird verwiesen.

U-Bahnhöfe

Für den Bau von U-Bahnhöfen liegen mit Verbänden und der Regierung umfangreich abgestimmte Musterpläne vor. Die U-Bahnhöfe in Nürnberg wurden zum jeweiligen Zeitpunkt der Errichtung vollständig barrierefrei hergestellt. Die aktuelle Vorschriftenlage erfordert Anpassungen, die sukzessive umgesetzt werden.

- Differenzierung / Erfassung Ausbaustand nach:
 - barrierefrei (Neubau) entsprechend der mit Verbänden und der Regierung abgestimmten M-Pläne
 - barrierefrei (Altbestand)
 - barrierearm
nicht barrierefrei (liegt im U-Bahnnetz Nürnberg nicht vor)
- Priorisierung erfolgt im Rahmen des Revitalisierungsprogramms für sanierungsbedürftige Bahnhöfe.

- Ausbauplanung Infrastrukturmaßnahmen U-Bahnhöfe
 - Ausbau im Rahmen des Revitalisierungsprogramms für sanierungsbedürftige Bahnhöfe. Die nächsten Jahre vorgesehen:
 - Muggenhof (2018 – Haushaltsmittel stehen zur Verfügung)
 - Frankenstraße (unter Finanzierungsvorbehalt)
 - Rothenburger Straße (unter Finanzierungsvorbehalt)
 - Aufgrund gestiegenener Anforderungen an die Längsneigung der Zuwege können derzeit drei U-Bahnhöfe nur barrierearm erreicht werden. Nach Erreichen der Lebensdauer der betroffenen Brückenbauwerke kann eine Anpassung an gültigen Standard erfolgen.

Auf die Anlage „Grafik - Ausbaustand U-Bahnhöfe“ wird verwiesen.

Beteiligung der Verbände:

Am 20.06.2017 fand eine Anhörung der Verbände und Interessensvertretungen statt, in der die Fortschreibung des NVP umfassend erläutert und diskutiert wurde. Die Verbände haben auch im Nachgang die Möglichkeit, sich schriftlich einzubringen.

Qualitätskriterien

Im Hinblick auf eine beabsichtigte Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über Verkehrsleistungen im U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr an den internen Betreiber auf Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 sind umfangreiche Qualitätsanforderungen zu formulieren, die in den NVP einfließen sollen. Ziel ist es, den in Nürnberg erreichten guten Qualitätsstandard auch künftig sicherzustellen. Die verwaltungsinterne Abstimmung läuft noch.

Zur dauerhaften Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen ÖV-Angebotes sollte aus Sicht der Verwaltung ein geeignetes Controlling durch die Aufgabenträgerin Stadt Nürnberg erfolgen. Die dazu erforderlichen Strukturen und personellen Kapazitäten wären allerdings noch zu schaffen.

Intermodalität

Das PBefG fordert mit § 8 (3) Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration der Verkehrsleistungen. Ziel der Stadt Nürnberg ist es, eine situationsbezogene Nutzung des für den jeweiligen Fahrtzweck und das jeweilige Fahrtziel sinnvollsten Verkehrsmittels problemlos und bequem zu ermöglichen. Zur Schnittstelle von ÖPNV zu anderen Mobilitätsangeboten existieren bereits umfangreiche Ansätze:

Park & Ride

Ziel ist das Vorhalten und der bedarfsgerechte Ausbau von Park & Ride-Anlagen an Endhaltepunkten von Straßen-, U- und S-Bahnen (mind. 8 km Entfernung zum Zentrum). (s.a. Verkehrsausschuss vom 06.10.2016, TOP „Park + Ride-Konzept Nürnberg“)

Carsharing / Mobilitätsstationen

Die Förderung erfolgt durch die Stadt Nürnberg z.B. durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Auch bestehen Kooperationen von Verkehrsbetrieb und Carsharing-Anbietern, die weitergeführt und nach Möglichkeit intensiviert werden sollen.

Bike & Ride

Bike & Ride-Anlagen sind als wichtige Ergänzung zum ÖPNV weiter zu fördern. Die Beteiligung des Verkehrsbetriebs an Ausbau bzw. Neubau von Bike & Ride-Anlagen sollte fortgeführt werden.

Fahrradmitnahme

Eine Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sollte nach Möglichkeit während der gesamten Betriebszeit ermöglicht werden. Die Fahrradmitnahme ist ein Zusatzangebot, das im ÖPNV nicht garantiert werden kann.

Fahrradverleih

Eine flächendeckende Versorgung von wichtigen Haltestellen mit Fahrradverleihstationen ist eine sinnvolle Angebotsergänzung. Zum Abbau von Zugangsbarrieren und zur Sicherstellung eines guten Qualitätsstandards wird eine organisatorische und finanzielle Beteiligung des Verkehrsbetriebs an einem Fahrradverleihsystem angestrebt.

Zeitplan

- 17.07.2017 Arbeitskreis (letzte Sitzung)
- 21.07.2017 Lenkungskreis (letzte Sitzung)
- Juli / August Zusammenfassung und verwaltungsinterne Abstimmung des Berichtshefts „Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 - 2022“
- Ende August Abstimmung der Entwurfsfassung des Berichtshefts „Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 - 2022“ mit einer dreiwöchigen Frist für Anmerkungen und Korrekturvorschläge (Rückmeldefrist voraussichtlich 15.09.2017)
- September Bearbeitung und Abstimmung der Rückmeldungen und Fertigstellung des Berichtshefts „Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg 2017 - 2022“
- 09.11.2017 Verkehrsausschuss - Beschlussvorschlag