

Ausbau der Park-Infrastruktur an der Endhaltestelle "Am Wegfeld" **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.08.2018**

Entwicklung der Nutzung der Haltestelle „Am Wegfeld“

Das Verkehrsplanungsamt hat erstmals im November 2017 und erneut im Mai 2018 über einen Zeitraum von einer Woche die Auslastung der P+R-Anlage Am Wegfeld zu verschiedenen Tageszeiten erhoben. Im Laufe des Vormittags waren alle Stellplätze belegt. Nachmittags waren wieder freie Stellplätze verfügbar. Bei Vollbelegung der Stellplätze wurden Fahrzeuge auf der Ausfahrtsspur und gegenüber der Zu-/Ausfahrt der P+R-Anlage in der Stichstraße Johann-Sperl-Straße abgestellt. Zum Teil wurde auch ohne Berechtigung auf den Behinderten- und Motorradstellplätzen geparkt. Auch die Verkehrs-Aktiengesellschaft VAG hat mit Schreiben vom 14. März 2018 auf die regelmäßiger Auslastung der Kapazitäten der P+R-Anlage Am Wegfeld aufmerksam gemacht.

Grundsätzlich ist es erfreulich, dass das neue Straßenbahnangebot der Verlängerung der Linie 4 besser als erwartet angenommen wird. Bereits ein halbes Jahr nach Eröffnung der neuen Streckenverlängerung wurden bereits mehr Fahrgäste gezählt als im Rahmen der Standardisierten Bewertung prognostiziert wurden. Insgesamt wurde eine Fahrgaststeigerung von rund 40% erreicht. Gerade für Pendler aus Richtung Erlangen und Fahrgäste aus dem Nürnberger Norden ist das ergänzende P+R-Angebot an der neuen Endhaltestelle Am Wegfeld attraktiv.

Prüfung der Errichtung eines „Hochdecks“ (siehe CSU Antrag vom 20.08.2018)

Die optionale Erweiterungsfläche der P+R-Anlage im Beschluss vom 26.02.2013, geändert mit Beschluss vom 19.10.2015 zum Planfeststellungsverfahren Neubau der Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld gemäß Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 11.09.2018, ist mit planfestgestellt worden und im Schreiben der VAG vom 10.09.2018 wurde die Nutzung auf die Stadt Nürnberg übertragen. Damit kann – aber nur für diese Erweiterungsvariante – die weitere Planung (bislang nur Grundlagenermittlung, Leistungsphase 1 nach HOAI erstellt) sowie im Anschluss die bauliche Umsetzung der Erweiterung der P+R-Anlage gemäß planfestgestellten Unterlagen unmittelbar erfolgen.

Eine Erweiterung der P+R-Anlage mittels eines konstruktiven Parkdecks (Hochdeck) über den vorhandenen Parkplätzen würde nicht den bereits planfestgestellten Unterlagen entsprechen. Nach telefonischer Auskunft der Regierung von Mittelfranken muss dafür ein Änderungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden. Dazu sind alle Betroffenheiten der Träger öffentlicher Belange sowie privater Anlieger erneut zu prüfen und abzuwägen. Änderungen ergeben sich vor allem zum Lärmschutz (Lärmemission auf zweiter Ebene), aus der Entwässerung (Versickerung des Oberflächenwassers ist erneut zu prüfen) und den Ausgleichsmaßnahmen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (unter einem Parkdeck können keine Bäume gepflanzt werden). Auch ergeben sich aus einem neuen Verfahren gewisse Unwägbarkeiten über dessen Ausgang sowie die zeitliche Länge (Erfahrungsgemäß 2 bis 3 Jahre).

Mit einem Hochdeck kann die Anzahl der vorhandenen Parkplätze maximal von 80 auf ca. 160 verdoppelt werden. Mit der optionalen Erweiterungsfläche können ca. 100 Parkplätze neu geschaffen werden. Damit hätte man insgesamt ca. 180 Parkplätze zur Verfügung, ca. 20 Plätze mehr als beim Hochdeck. Ebenso können auf der Erweiterungsfläche die bereits planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen (Bäume) realisiert werden.

Bei dem Hochdeck ist überschlägig mit einem Kostenansatz von rd. 20.000 EUR pro Stellplatz sowie zusätzlichen Anpassungskosten an der bestehenden Flächenentwässerung sowie Planungskosten auszugehen. Dies ergibt Gesamtkosten von rd. 2 Mio. EUR.

Dem gegenüber stehen Kosten von rd. 12.000 EUR pro Stellplatz sowie Planungskosten bei einer ebenerdigen Erweiterung der Parkfläche. Die hierbei hohen Kosten pro Stellplatz resultieren aus dem hohen Grundwasserstand und die damit aufwendigen Entwässerungsmaßnahmen. Für die ebenerdige Erweiterung ergeben sich damit Kosten von rd. 1,5 Mio. EUR.

Im Hinblick auf die geplante Realisierung der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach ist zu berücksichtigen, dass sich der Bedarf an P+R-Stellplätzen nach Norden zur Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe an der A3 verschieben wird. Dies entspricht auch dem P+R-Konzept der Stadt Nürnberg, wonach P+R-Anlagen in der Regel in einer Entfernung von 8 km zum Zentrum und mit Anbindung an den ÖPNV planerisch angestrebt werden.

Ausrüstung mit Lademöglichkeiten für PKW und E-Räder

Im Konzept zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur in Nürnberg ist auch die P+R-Anlage Am Wegfeld enthalten. Bereits im Herbst 2017 wurde die Einrichtung von Ladesäulen an der P+R-Anlage Am Wegfeld im Rahmen eines umfangreichen Förderantrags der N-ERGIE beim Bund eingereicht. Bisher liegt jedoch noch keine Rückmeldung dazu vor. Nach positivem Förderbescheid muss die N-ERGIE die Leistungen noch ausschreiben, bevor ein Unternehmen mit dem Aufbau der Ladesäulen beauftragt werden kann. Erfahrungsgemäß kann dieser Prozess – von der Einreichung des Förderbescheids bis zur Realisierung – bis zu zwei Jahre dauern.

Der Bedarf an Lademöglichkeiten für Elektroräder ist an der P+R-Anlage Am Wegfeld zweifelhaft. Die meisten fahren entweder mit dem E-Bike direkt bis zu ihrem Ziel im Stadtgebiet oder kommen aus der näheren Umgebung, sodass ein Nachladen des Fahrradakkus an der P+R-Anlage in der Regel nicht notwendig ist. Zudem werden hochwertige E-Bikes erfahrungsgemäß nicht ganztägig an unbewachten P+R-Anlagen abgestellt. Daher wäre ein System von abschließbaren Fahrradboxen mit Stromanschluss erforderlich, das jedoch mit sehr hohen Investitionskosten verbunden ist. Aufgrund der wohl geringen Nachfrage wird daher die Einrichtung von Lademöglichkeiten für E-Räder an der P+R-Anlage Am Wegfeld zurückgestellt.

Finanzierung Zeitplanung

Für die Erweiterung der P&R-Anlage sollen Fördermöglichkeiten des Freistaat Bayerns genutzt werden. Eine Bezuschussung nach der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (RZ-ÖPNV) ist mit 60% möglich. Die Finanzierung des städtischen Anteils erfolgt aus dem städtischen Haushalt. Die bauliche Umsetzung der Maßnahme soll nach Vorliegen aller planerischen und förderrechtlichen Voraussetzungen 2019/2020 erfolgen.