



Bildquelle: © Johannes Kappler Architektur und Städtebau

## Mobilitätskonzept Konzerthaus Nürnberg



# **Mobilitätskonzept Konzerthaus Nürnberg**

– Bericht zum Projekt Nr. 19006 –

**Auftraggeber:**  
Stadt Nürnberg

**Auftragnehmer:**  
SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

**Projektleitung:**  
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

**Bearbeitung:**  
Sebastian Groß M.Sc.  
Lina Janssen M.Eng.

Hannover, September 2019



<b>Inhalt</b>		Seite
<b>1</b>	<b>Problemstellung und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>3</b>
3.1	Kfz-Verkehr	3
3.1.1	Fließender Kfz-Verkehr	3
3.1.2	Ruhender Kfz-Verkehr	4
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr	6
3.2.1	Anbindungsqualität	6
3.2.2	Auslastung	8
3.2.3	Haltestelle Meistersingerhalle	10
3.3	Rad- und Fußverkehr	10
<b>4</b>	<b>Besucherbefragungen</b>	<b>14</b>
4.1	Fragebogen	14
4.2	Auswertung	14
<b>5</b>	<b>Veranstaltungsanalysen</b>	<b>20</b>
5.1	Umfeldbetrachtung	20
5.2	Szenarien und zeitliche Abhängigkeiten	21
5.3	Verkehrliche Beeinträchtigungen	24
5.4	Zwischenfazit	26
<b>6</b>	<b>Nutzungsszenarien</b>	<b>27</b>
6.1	Entwicklungsphasen und Veranstaltungsbilanzen	27
6.2	Umverteilung Modal-Split	29
<b>7</b>	<b>Mobilitätskonzept</b>	<b>31</b>
7.1	Ziele und Strategien	31
7.2	Maßnahmenkonzept	32
7.3	Essentielle Maßnahmen	50
7.4	Abhängigkeiten und Verknüpfungen	51
7.5	Ergänzende Hinweise	52
<b>8</b>	<b>Fazit</b>	<b>53</b>



# 1 Problemstellung und Zielsetzung

Westlich der Meistersingerhalle, die heute als Kultur- und Kongresszentrum fungiert, soll auf dem Areal am Luitpoldhain ein neues Konzerthaus entstehen. Der Neubau wird auf der Fläche des kleineren der beiden Parkplätze der Meistersingerhalle umgesetzt. Nach Inbetriebnahme des Konzerthauses wird die Meistersingerhalle als Interimsspielstätte für das Opernhaus Nürnberg ertüchtigt, welches generalsaniert werden muss. Nach der Rückkehr der Oper in das sanierte Opernhaus soll die Meistersingerhalle ihrerseits saniert und zukünftig primär als Kongresszentrum fungieren.

Die Meistersingerhalle fasst aktuell bis zu 2.640 Besucher, die Kapazität des Konzerthauses soll bei 1.620 Besuchern liegen. Hinzu kommen die Beschäftigten der beiden Einrichtungen sowie die darbietenden Künstler. Während der Interimsnutzung als Opernspielstätte wird sich die Kapazität der Meistersingerhalle vorübergehend auf ca. 1.000 Besucherinnen/Besucher reduzieren. Nach ihrer Sanierung soll die Meistersingerhalle in der Lage sein, neben kleineren Tagungen und Kongressen, die dort heute bereits stattfinden, auch Veranstaltungen dieses Segments mit 500 bis 1.000 Teilnehmenden durchzuführen.

Da das Konzerthaus auf dem kleinen Parkplatz der Meistersingerhalle errichtet wird, verringert sich das Stellplatzangebot von 750 Stellplätzen auf die ca. 600 Stellplätze des großen Parkplatzes östlich der Meistersingerhalle. Dies sind weit mehr als laut Stellplatzsatzung der Stadt Nürnberg für das neue Konzerthaus und die Meistersingerhalle, die zukünftig als Kongresszentrum genutzt werden soll, nötig sind. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze ist nach eingehender Prüfung auch unter Berücksichtigung der Kosten, aus Gründen des Städtebaus, der schwierigen Verkehrsabwicklung, des Umwelt- und Nachbarschutzes sowie des Lärmschutzes nicht erforderlich.

Die Verkehrsabwicklung am Areal Meistersingerhalle und Neues Konzerthaus stellt auf Grund der geringeren Stellplatzkapazität eine besondere Herausforderung dar. Das zu entwickelnde Mobilitätskonzept hat somit auch zum Ziel, den durch die Kulturbauten erzeugten Kfz-Verkehr soweit wie möglich auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu verlagern. Damit soll u.a. erreicht werden, dass keine zusätzlichen Stellplatzkapazitäten erforderlich werden. Eine Mehrbelastung des Umfelds durch Lärm bzw. Parksuchverkehr soll vermieden werden. Zudem sind Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsabwicklung der verschiedenen Verkehrsträger auf dem Veranstaltungsareal selbst sowie im Straßennetz zu erarbeiten. Die Vorschläge sollen auch den Taxi- und Reisebusverkehr einschließen.

Mit dem geplanten Ansatz, eine innerstädtische Entwicklung vom Wachstum des Kraftfahrzeugverkehrs zu entkoppeln, befindet sich die Stadt Nürnberg im Einklang mit anderen Mittel- und Großstädten. Zusätzlich ist der kommunale Spielraum zur Förderung des Umweltverbundes gegeben.

## 2 Methodisches Vorgehen

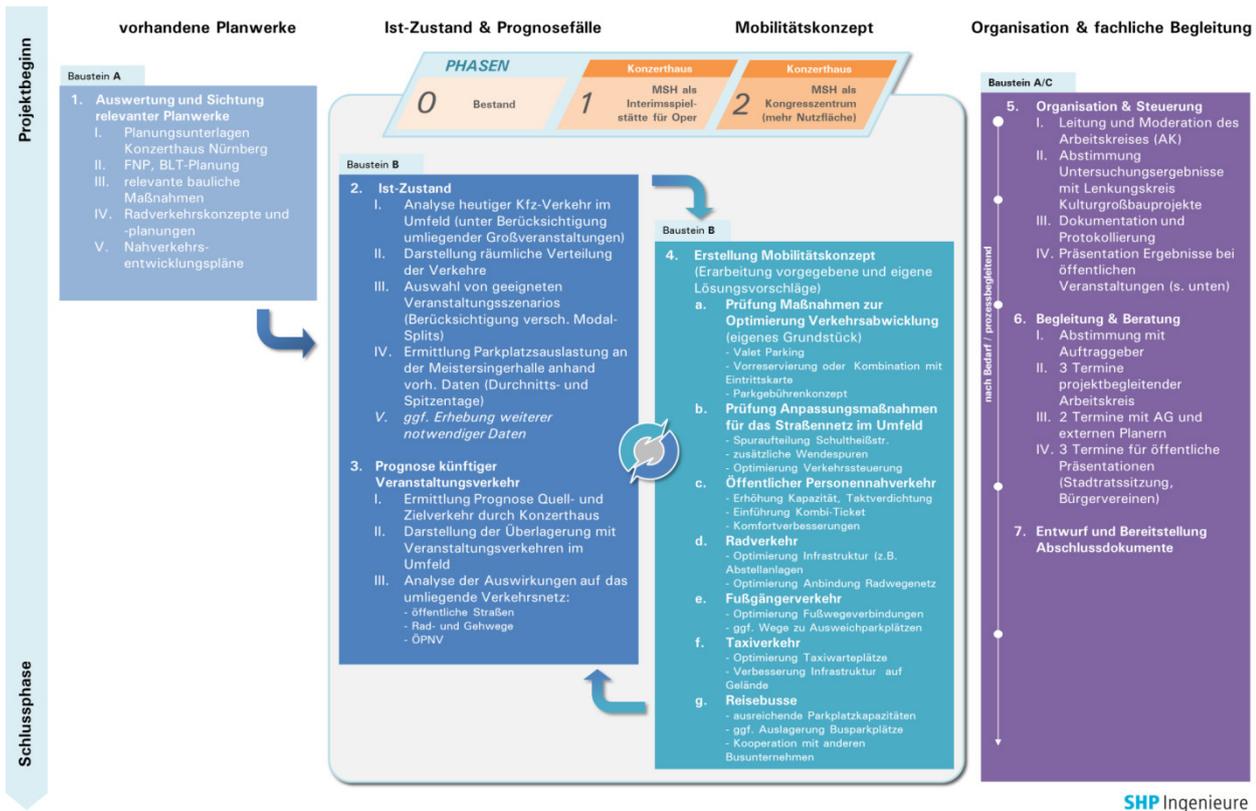


Abb. 1 Roadmap (Darstellung von Inhalten und Prinzipien des Projektverlaufs)

Die Roadmap (vgl. Abb. 1) beschreibt einen zum Projektstart entworfenen Fahrplan, der den grundsätzlichen Bearbeitungsprozess beschreibt und das Wirkungsgefüge der einzelnen Bausteine zueinander und der Bearbeitung darstellt. Auf Basis der vorliegenden Unterlagen wurde zunächst eine umfassende Bestandsanalyse für alle Verkehrsträger im Umfeld des Untersuchungsgebiets vorgenommen. Mit Besucherbefragungen und vertiefenden Veranstaltungsanalysen konnte der Ist-Zustand aus unterschiedlichen Perspektiven dargestellt werden. Unter Berücksichtigung der einzelnen Phasen wurde dann die heutige Situation mit einzelnen Prognosefällen verschnitten und Mobilitätsanforderungen für die Zukunft formuliert. Auf Basis dieses Wissens konnten dann Inhalte für ein Mobilitätskonzept erarbeitet und ausformuliert werden.

Begleitend zur inhaltlichen Bearbeitung wurden auch Aufgaben zur Organisation und Steuerung des Prozesses, wie zum Beispiel die Moderation des Arbeitskreises, übernommen.

### 3 Bestandsanalyse

#### 3.1 Kfz-Verkehr

##### 3.1.1 Fließender Kfz-Verkehr

Auf Grund der komplexen Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet wird zwischen dem An- und Abreiseverhalten differenziert. In der folgenden Abbildung wird daher die Anreise zum großen Parkplatz sowie die Abreise beschrieben (vgl. Abb. 3). Die Zufahrt befindet sich im nordöstlichen Bereich des Parkplatzes. Die Ausfahrt liegt am südöstlichen Ende. Sowohl die Zu- als auch die Ausfahrt führt über die Schultheißallee.

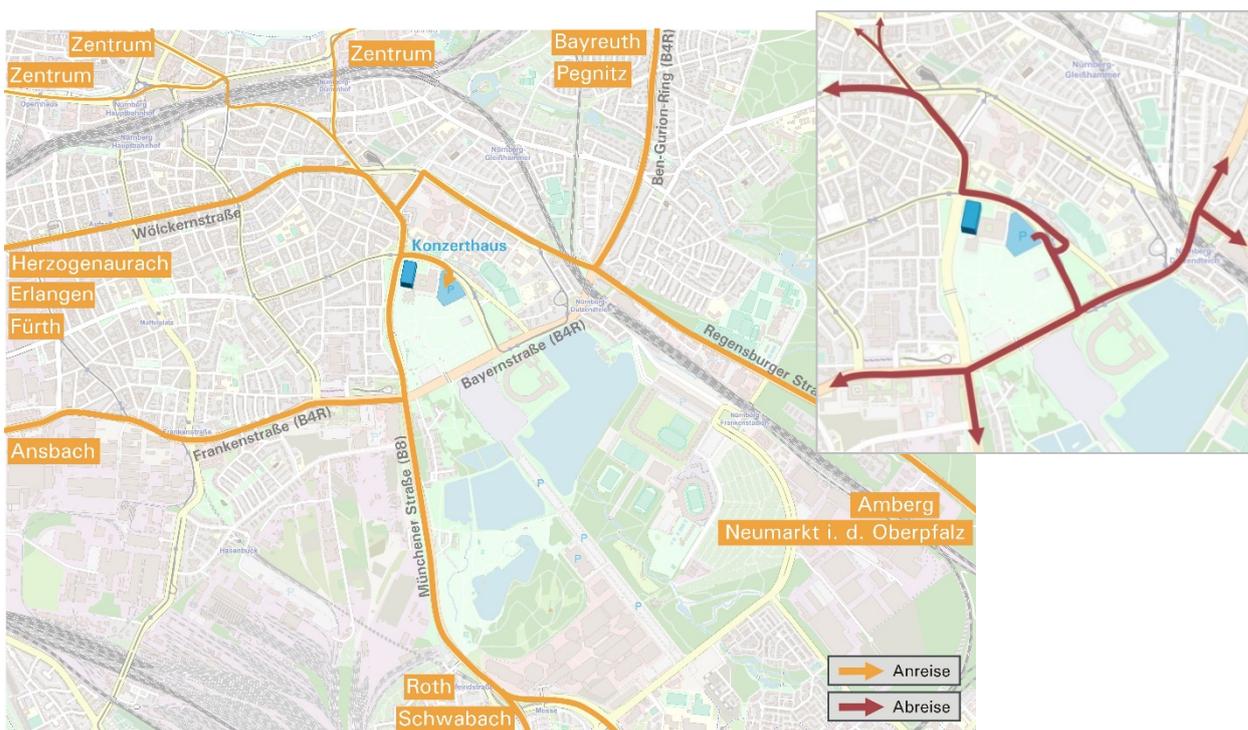


Abb. 3 An- und Abreiserouten MIV

Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Die Anreise erfolgt über die Hauptverkehrsstraßen Münchener Straße, Bayernstraße, Wodanstraße, Hainstraße und Regensburger Straße. Aus allen Richtungen laufen die Verkehre am Knotenpunkt Münchener Straße/Schultheißallee zusammen. Von hier aus wird der große Parkplatz über die Schultheißallee erreicht. Eine direkte Anreise aus südöstlicher Richtung über die Schultheißallee, über den Knotenpunkt Bayernstraße/Schultheißallee, ist nicht möglich, da die Parkplatzzufahrt lediglich aus nordwestlicher Richtung zu erreichen ist (getrennte Richtungsfahrbahnen mit Bahntrasse in Mittellage). So müssten die Besucher entlang der Schultheißallee bis zum Knotenpunkt Münchener Straße/Schultheißallee fahren und dort eine Wendefahrt durchführen. Alternativ ist daher die direkte Anfahrt über die Münchener Straße oder die Regensburger Straße sinnvoller.

Das Abreiseverhalten muss differenziert zum Anreiseverhalten betrachtet werden. Da der Parkplatz nur in südöstliche Richtung verlassen werden kann, ist die direkte Weiterfahrt in nordwestliche Richtung der Schultheißallee nicht möglich. Etwa 50 m nach Verlassen des Parkplatzes steht dafür jedoch eine Wendemöglichkeit zur Verfügung. Die Verkehre in südöstliche Richtung können ihre Ziele dagegen auf direktem Weg erreichen. Eine umwegige Fahrt über den Knotenpunkt Münchener Straße/Schultheißallee ist somit nicht mehr notwendig.

### 3.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

#### Parkplatzangebot

Für die Besucher der Meistersingerhalle stehen heute neben zwei kostenpflichtigen Parkplätzen zahlreiche weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung (vgl. Abb. 4). Diese befinden sich überwiegend in dem Wohnbereich westlich der Münchener Straße und nordöstlich der Schultheißallee. Darüber hinaus befindet sich direkt am Fahrbahnrand der Straße An der Ehrenhalle ein Parkstreifen mit etwa 60 Parkständen. Da das Parken in diesen Bereichen kostenfrei ist und der Fußweg zur Meistersingerhalle maximal fünf Minuten beträgt, wird dieses Angebot von den Besuchern gut genutzt. Außerdem befinden sich zahlreiche Stellplätze der Bundesagentur für Arbeit in fußläufiger Entfernung. Da sich diese jedoch auf privatem Grund befinden und beschränkt sind, können sie zum Parken nicht genutzt werden.



Abb. 4 Parkplatzangebot im näheren Umfeld  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Die Parkplätze an der Meistersingerhalle weisen derzeit ein Angebot von ca. 750 Stellplätzen auf. Der große Parkplatz befindet sich südöstlich der Meistersingerhalle und umfasst ca. 600 Stellplätze (vgl. Abb. 5 links). Der kleine Parkplatz (der beim Neubau des Konzerthauses entfällt) ist mit ca. 150 Stellplätzen deutlich kleiner und liegt nordwestlich der Meistersinger-

halle (vgl. Abb. 5 rechts). Das Nutzen der beiden Parkplätze ist kostenpflichtig. Die Parkgebühr beträgt für den gesamten Tag 4,00 €. Die Bezahlung erfolgt in der Regel über einen Parkscheinautomaten. An Veranstaltungstagen wird der große Parkplatz von einem Dienstleistungsunternehmen bewirtschaftet, das neben dem Parkscheinverkauf auch das Einweisen übernimmt.



Abb. 5 Großer Parkplatz südöstlich (links) und kleiner Parkplatz nordwestlich der Meistersingerhalle (rechts), eigene Aufnahme

#### **Parkplatzauslastung**

Die Abb. 6 zeigt die Parkplatzauslastung des großen Parkplatzes von September 2017 bis Juni 2018. In den Monaten Juli und August erfolgt in der Regel eine Sommerpause, so dass diese Monate in der Auswertung nicht mitberücksichtigt wurden. Da für die Auslastung des kleinen Parkplatzes keine Daten vorliegen, wurde der Auslastungsanteil des großen Parkplatzes auch für den kleinen Parkplatz angenommen. Insgesamt wurden 273 Veranstaltungen ausgewertet. Davon wurden die Veranstaltungen näher betrachtet, bei denen mindestens 350 Stellplätze belegt waren. Dies war lediglich bei 14% der Veranstaltungen der Fall (37 Veranstaltungen). Bei 2% der Veranstaltungen konnten mehr Pkw erfasst werden, als es das Angebot zulässt (fünf Veranstaltungen). Bei diesen Veranstaltungen ist davon auszugehen, dass einige Besucher ihren Pkw regelwidrig abstellten oder, dass eine Mehrfachbelegung stattfand (z.B. möglich bei einem Ball). Da nur gelegentlich eine Vollausslastung erreicht wird und auch Überlastungserscheinungen nur selten zu beobachten sind, lässt sich schlussfolgern, dass der Parkplatz bei Veranstaltungen in der Regel noch erhebliche Kapazitäten aufweist.

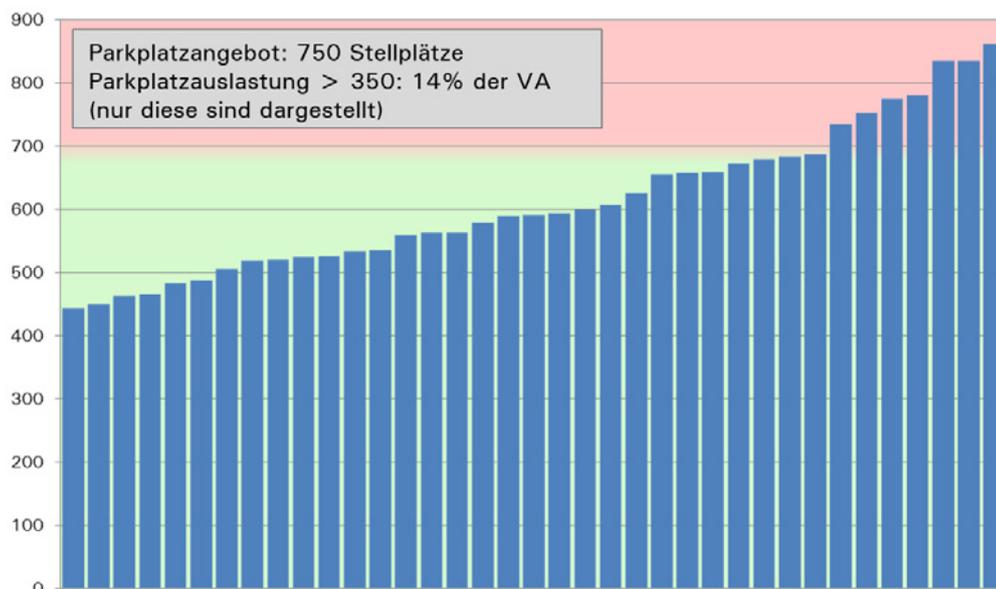


Abb. 6 Auslastung des großen Parkplatzes

## 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

### 3.2.1 Anbindungsqualität

Die Beurteilung der Erschließungsqualität erfolgt über Richtwerte für die zumutbare Luftlinienentfernung von Haltestellen in Abhängigkeit des Verkehrsmittels. Im Nahverkehrsplan Nürnberg<sup>1</sup> ist festgehalten, dass sich die Erschließung des Stadtgebiets grundsätzlich an den Vorgaben der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung<sup>2</sup> orientiert. Die Leitlinie sieht in Kernbereichen von Ober- und Mittelzentren für Busse und Straßenbahnen einen Einzugsbereich von 300 m und für S-Bahnen von 600 m vor.

Im Umfeld der Meistersingerhalle verkehren zwei Straßenbahnlinien (T6 und T8). Lediglich die Haltestellen „Platz der Opfer des Faschismus“ und „Meistersingerhalle“ der Straßenbahnlinie 8 liegen jedoch im Einzugsbereich der Leitlinien. Da sich die Haltestellen „Doku-Zentrum“ der Straßenbahnlinie 6 in einer fußläufigen Entfernung von lediglich 700 m befinden, wird diese dennoch mitberücksichtigt. Darüber hinaus verkehren vier Buslinien (B36, B45, B55, B65) im näheren Umfeld. Die Haltestellen „Platz der „Opfer des Faschismus“ und „Meistersingerhalle“ der Buslinien 36 und 55 liegen im fußläufigen Einzugsbereich der Leitlinien. Da jedoch die Haltestelle „Doku-Zentrum“ der Buslinien 45 und 65 ebenfalls in einer noch akzeptablen fußläufigen Entfernung von 700 m liegt, werden diese miteinbezogen. Auch die S-Bahnlinie S2 verkehrt im näheren Umfeld. Mit einer Entfernung von 1.000 m liegt die Haltestelle „Dutzendteich“ zwar außerhalb des Einzugsbereichs, wird jedoch ebenfalls weiterhin mitbetrachtet.

<sup>1</sup> Nahverkehrsplan Nürnberg – Fortschreibung  
Stadt Nürnberg – Planungs- und Baureferat, 2017

<sup>2</sup> Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern  
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 2018

Bei Betrachtung der Einzugsradien der Haltestellen wird deutlich, dass sich die Haltestellen Meistersingerhalle und Platz der Opfer des Faschismus im Radius von maximal 300 m Luftlinie zur Meistersingerhalle befinden (vgl. Abb. 7). Da beide Haltestellen sowohl von der Straßenbahn (T6) als auch von Linienbussen (B36 und B55) bedient werden, ist eine ausreichende Erschließungsqualität gewährleistet.

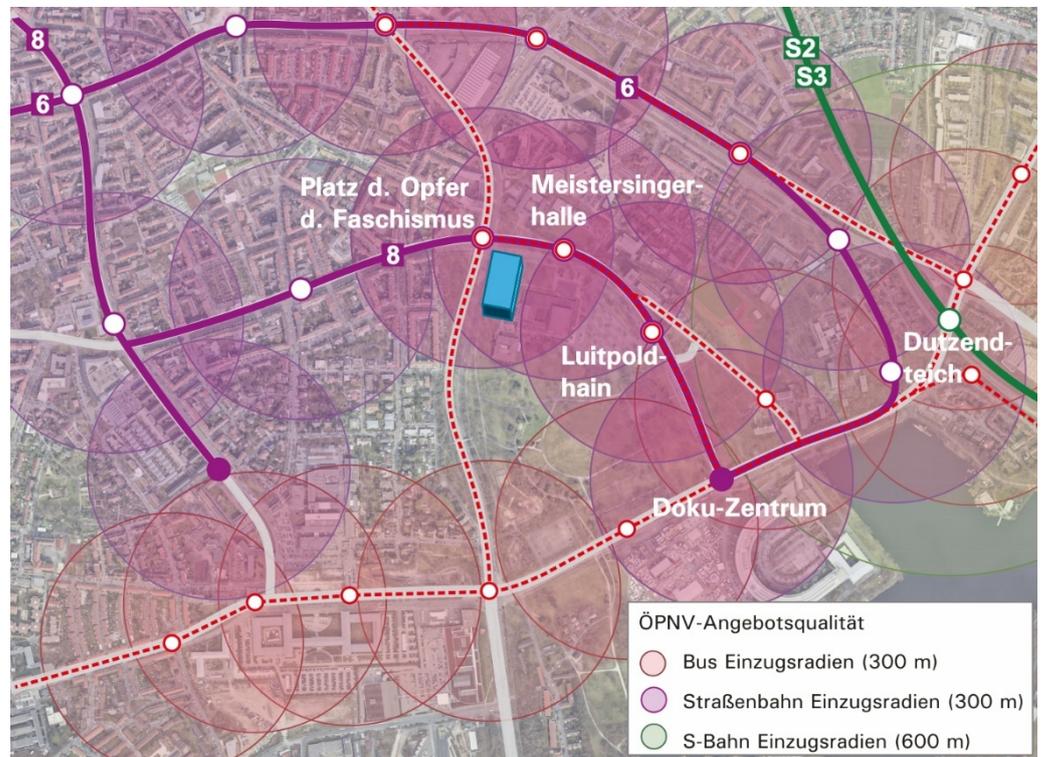


Abb. 7 Einzugsradien des ÖPNV  
Quelle Kartengrundlage: 2018 © Stadt Nürnberg

Ergänzend zu den Einzugsradien wurden die Taktungen der einzelnen ÖPNV-Linien ausgewertet (vgl. Abb. 8). Hier wurden zwei Straßenbahnlinien, eine S-Bahn-Linie, sowie vier Buslinien untersucht. Ergänzt wurden die Linien von zwei Nachtbuslinien, die jedoch lediglich am Wochenende verkehren. Die Betriebszeiten aller Linien liegen in der Regel zwischen 04:00 und 01:00 Uhr. Während werktags tagsüber von den Straßenbahnlinien T6 und T8 sowie den Buslinien 36, 55 und 65 ein 10-Minuten-Takt angeboten wird, sind abends und am Wochenende überwiegend 20- bis 40-Minuten-Takte vorzufinden. Die beiden Nachtbusse verkehren in der Nacht von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag von 01:00 bis 05:00 im 60-Minuten-Takt.

Die Veranstaltungen in der Meistersingerhalle finden in der Regel, mit Berücksichtigung der An- und Abreise, zwischen 17:00 und 00:00 Uhr statt. In diesem Zeitraum verkehren alle untersuchten ÖPNV-Linien im Untersuchungsgebiet. Die Taktung kann in den Hauptverkehrszeiten grundsätzlich als gut bewertet werden. Dies beinhaltet den Zeitraum werktags bis zum frühen Abend zu. In der Schwachverkehrszeit am Abend und an den Wochenenden nimmt die Taktdichte ab. Auch wenn das fußläufig erreichbare

Angebot insgesamt als gut zu bewerten ist, besteht dennoch in jede Zielrichtung (Tram - Hauptbahnhof, Bus 36 - Nordstadt, Bus 55 - Süden) nur im 20-Min-Takt ein Angebot bzw. nach Süden sogar nur im 40-Min-Takt.

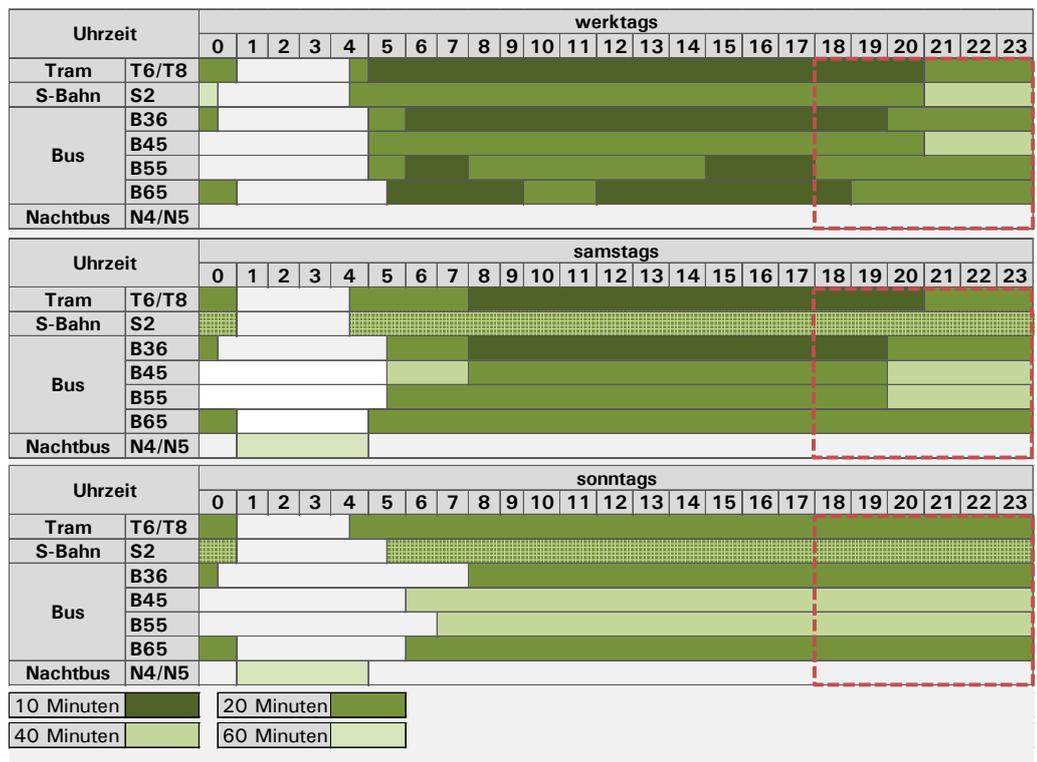


Abb. 8 Taktung des ÖPNV

### 3.2.2 Auslastung

Im Folgenden werden die Auslastungen der ÖPNV-Linien näher analysiert. Die Straßenbahnlinie 8 hat für den Standort die größte Bedeutung. Diese verkehrt im Gegensatz zur Linie 6 direkt an der Meistersingerhalle und wird somit am häufigsten von den Besuchern genutzt.

Zur Auslastung der Straßenbahnlinie 8 liegen keine regelmäßigen und damit aussagekräftigen Zählungen vor. Da im Einzugsbereich der Straßenbahnlinie 8 neben mehreren weiterführenden Schulen auch bedeutende Veranstaltungsareale liegen, ist von starken Schwankungen bei der Auslastung auszugehen. Hinzu kommen jahreszeitliche Schwankungen. In den Wintermonaten sind deutliche Anstiege der Fahrgastzahlen spürbar, während im Sommer zahlreiche Fahrgäste auch auf das Fahrrad umsteigen.

Um Aussagen zur Auslastung der Straßenbahnlinie 8 treffen zu können, wurden stichprobenartig an vier Freitagen und Samstagen zwischen 17.00 und 23.00 Uhr im Februar und März 2019, an denen Veranstaltungen in der Meistersingerhalle stattgefunden haben, automatische Zählungen durchgeführt. Relevant für das vorliegende Mobilitätskonzept ist der südliche Linienabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Doku-Zentrum. Auf der Linie 8 werden in der Regel große Fahrzeuge mit einer Gesamtkapazität von maximal 220 Fahrgästen (75 Sitzplätze und 145 Stehplätze) eingesetzt. Bei der Stehplatzzahl ist die Annahme unterstellt, dass die Stehflä-

chen im Fahrzeug mit vier Personen pro Quadratmeter belegt sind. In diesem Fall ist jedoch für Gepäck oder Rollstühle kein Platz mehr und auch das Ein- und Aussteigen benötigt mehr Zeit. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat daher eine Zielauslastung von 65% definiert, wonach ein Fahrzeug als voll angesehen werden kann, der Fahrplan und die Sicherheit aber nicht darunter leiden. Im Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg wird als Richtwert für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr eine Auslastung der Fahrzeuge von 50% (NVZ, SVZ) bzw. 55% (HVZ) empfohlen. Folglich sollten nicht mehr als rund 145 Fahrgäste am größten Querschnitt der Linie 8 im Fahrzeug sein, für den Fahrgast angenehmer wären jedoch maximal rund 110 bzw. 121 Fahrgäste.

Die Auswertung der punktuell durchgeführten Zählfahrten der Straßenbahnlinie 8 zeigt, dass lediglich bei einer der im An- und Abreisezeitraum erfassten Fahrten zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Schweiggerstraße Kapazitätsauslastungen von über 50% dokumentiert wurden. Bei insgesamt rund 10% der im An- und Abreisezeitraum erfassten Fahrten wurden im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Schweiggerstraße Auslastungen dokumentiert, wonach alle Sitzplätze belegt waren.

Grundsätzlich zeigt die Analyse, dass die Straßenbahnlinie 8 im südlichen Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Doku-Zentrum noch über Kapazitäten verfügt. Wochentags kommt es zu den Hauptverkehrszeiten vor, dass die Straßenbahnen bereits gut gefüllt sind und die Stehplätze genutzt werden müssen.

Es gilt zu berücksichtigen, dass es vor dem Hintergrund der räumlichen Nähe zu den Veranstaltungsarealen Luitpoldhain, Volksfestplatz und Arena/Stadion zur Überlagerung von Abreiseverkehren verschiedener Veranstaltungen kommen kann. Die Straßenbahnen kommen in solchen Fällen bereits stark ausgelastet an der Haltestelle Meistersingerhalle an und können dort nur noch wenige Fahrgäste aufnehmen. In Kapitel 5 sind grundsätzliche Analysen dargelegt, die mögliche Überlagerungen von verkehrsrelevanten Veranstaltungen im Umfeld darstellen. Zukünftig wird es Aufgabe des städtischen Mobilitätsmanagements sein, Maximalszenarien zu minimieren oder mit entsprechenden Maßnahmen regelmäßige Überlastungen des ÖPNV durch Veranstaltungsverkehre zu vermeiden.

### 3.2.3 Haltestelle Meistersingerhalle

Da sich die Haltestelle Meistersingerhalle in unmittelbarer Nähe zum Eingang befindet, wird diese Haltestelle in der Regel von den Besuchern als Einstiegs- und Ausstiegspunkt genutzt. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle ein wesentlicher Schwerpunkt auf die Bewertung der Haltestelle hinsichtlich Wegeverbindung und Qualität gelegt. Hier sind zwei wesentliche Defizite zu erkennen. Zum einen befindet sich die gesicherte Quermöglichkeit nicht unmittelbar auf direktem Weg von der Haltestelle zur Meistersingerhalle. Um keine Umwege in Kauf nehmen zu müssen, queren die Besucher daher vermehrt willkürlich, auf kürzestem Weg (vgl. Abb. 9). Des Weiteren ist der Haltestellenbereich nur sehr schmal ausgebaut, so dass dieser nicht unbedingt zum angenehmen Verweilen und Überbrücken der Wartezeit einlädt (vgl. Abb. 9). Auch für größere Menschenmengen ist der Wartebereich (gerade die stadteinwärtige Richtung) sehr schmal dimensioniert. Da kein ausreichender Witterungsschutz vorhanden ist, könnte dies die Besucher vor allem in den kälteren Jahreszeiten oder bei niederschlagsstärkeren Bedingungen davon abhalten den ÖPNV zu nutzen.



Abb. 9 Haltestelle Meistersingerhalle, eigene Aufnahmen

### 3.3 Rad- und Fußverkehr

#### Rad- und Fußverkehrsführung

An den Hauptverkehrsstraßen sind jeweils Radwege vorhanden, die teilweise in beide Richtungen freigegeben sind (vgl. Abb. 10). In den Wohnstraßen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Darüber hinaus verläuft eine überregional ausgewiesene Radroute westlich der Meistersingerhalle.

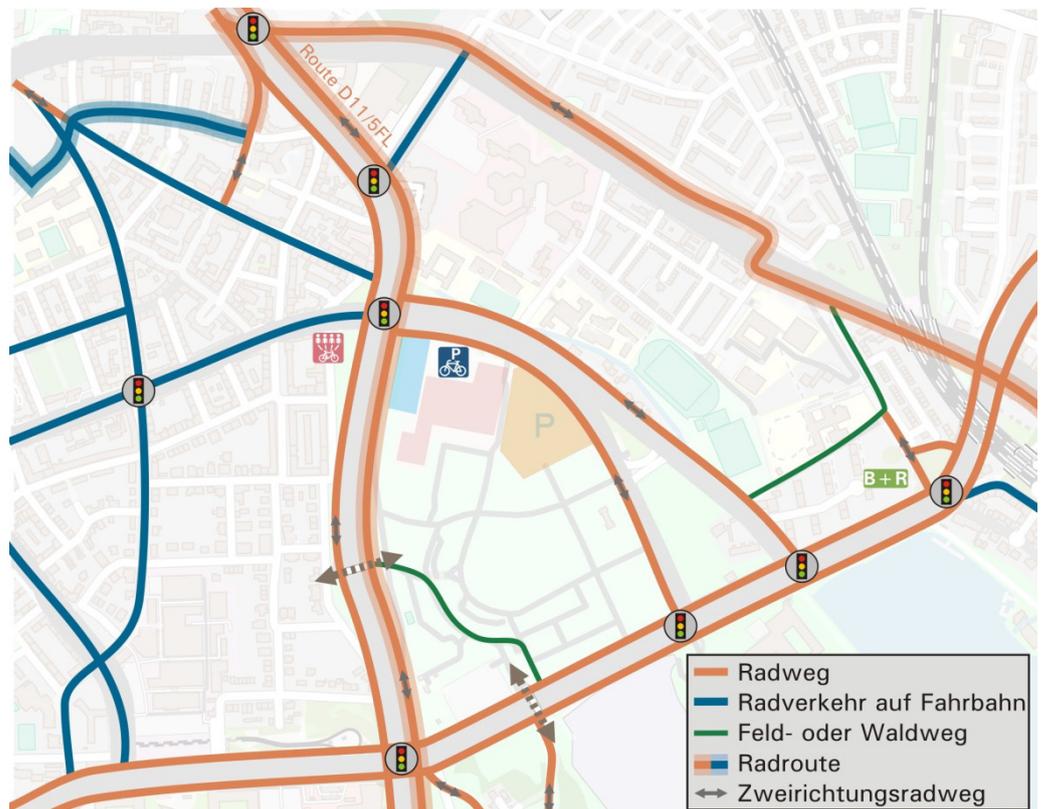


Abb. 10 Radverkehrsführung im näheren Umfeld  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Des Weiteren sind südlich der Meistersingerhalle Radwege durchs Grüne vorhanden (vgl. Abb. 11 links). Von hier aus ist beispielsweise der Radweg an der Münchener Straße zu erreichen, der sich in einem großflächigen Abstand zur Hauptverkehrsstraße befindet (vgl. Abb. 11 rechts).



Abb. 11 Rad- und Gehwege im näheren Umfeld, eigene Aufnahmen

### Querungsmöglichkeiten

Für den Rad- und Fußverkehr stehen im Untersuchungsgebiet zahlreiche sichere Querungsmöglichkeiten zur Verfügung (vgl. Abb. 12). Diese ermöglichen kurze Wege und tragen zu einer guten Vernetzung mit dem Umfeld bei.



Abb. 12 Querungsmöglichkeiten im näheren Umfeld  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Die Hauptverkehrsstraße Münchener Straße kann zusätzlich zu den Querungshilfen an den Knotenpunkten mit Hilfe einer Brücke planfrei gequert werden (vgl. Abb. 13 links). Des Weiteren befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Meistersingerhalle eine lichtsignalisierte Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr, welche das Queren der Schultheißallee ermöglicht (vgl. Abb. 13 rechts).



Abb. 13 Querungsmöglichkeiten (li.: Münchener Straße, re.: Schultheißallee), eigene Aufnahmen

### Radabstellanlagen und Fahrradleihstation

Das Angebot an Radabstellanlagen ist sowohl qualitativ als auch quantitativ ungenügend (vgl. Abb. 14 links). Lediglich eine Radabstellmöglichkeit, die Platz für zehn Fahrräder bietet, ist auf den Außenanlagen der Meister-

singerhalle vorzufinden. Des Weiteren befindet sich südwestlich vom Knotenpunkt Münchener Straße/Schultheißallee eine Fahrradleihstation der VAG (vgl. Abb. 14 rechts). Das 2019 eingeführte Fahrradleihsystem VAG-Rad besteht aus festen Stationen und einer Flexzone mit freier Abstellmöglichkeit. Die Leihstation am Platz der Opfer des Faschismus ist eine feste Station, online oder per App kann in Echtzeit die Anzahl der verfügbaren Fahrräder eingesehen werden.



Abb. 14 Fahrradabstellanlage und Leihstation (VAG-Rad), eigene Aufnahmen

## 4 Besucherbefragungen

### 4.1 Fragebogen

Um Kenntnisse über das Verkehrsverhalten der Besucher zu erhalten, wurde an zwei Veranstaltungstagen eine Besucherbefragung durchgeführt. Am 16.02.2019 erfolgte dies im Rahmen eines Klassik-Konzerts der Nürnberger Symphoniker. Die Nürnberger Symphoniker treten regelmäßig in der Meistersingerhalle auf und werden überwiegend von Abonnements-Inhabern besucht, die vermutlich überwiegend in Nürnberg oder im näheren Umfeld wohnhaft sind. Am 19.02.2019 traten die Volksmusiker Kastelruther Spatzen auf. Bei dieser Veranstaltung ist von einem deutlich regionaleren Einzugsbereich auszugehen, so dass eventuell mit einem abweichenden Verkehrsverhalten der Besucher gerechnet werden kann.

Inhalt des Fragebogens war zunächst die Frage nach der Verkehrsmittelwahl (vgl. Tab. 1). Je nach Antwort der Besucher erfolgten zum Teil weitere spezielle Fragen zum entsprechenden Verkehrsmittel. Bei der ÖPNV-Nutzung war von Interesse, mit welcher Linie die Besucher angereist sind und welche Haltestelle sie zum Aussteigen nutzten. Die Besucher, die mit dem Auto angereist sind wurden dagegen gefragt, wo sie ihren Pkw abstellten. Um eine geografische Zuordnung der Besucher vornehmen zu können, wurden daraufhin alle Besucher nach ihrem Wohnort bzw. ihrer Postleitzahl gefragt. Abschließend erfolgte die Abfrage nach der Gruppengröße, um bei den Kfz-Nutzern einen Besetzungsgrad je Pkw ermitteln zu können.

Stadt Nürnberg | Mobilitätskonzept Neues Konzerthaus | BesucherInnenbefragung am 16.02.2019

BefragterIn \_\_\_\_\_

Befragungsstelle \_\_\_\_\_

Seite 1



Verkehrsmittel						Wenn ÖPNV...		Wenn Auto...	Wohnort oder PLZ	Anzahl Gruppe
Auto	ÖPNV	Rad	Fuß	Reisebus	Taxi	Bus / Straßenbahn	Haltestelle	Parkplatz		

Tab. 1 Fragebogen

### 4.2 Auswertung

#### Modal Split

Das Konzert der Nürnberger Symphoniker besuchten ca. 1.500 Personen. Davon wurden 514 Besuchern befragt, was einen Stichprobenanteil von rund 34% ausmacht. Der MIV-Anteil lag bei 79,6% (vgl. Abb. 15). Im Vergleich zum Modal Split der Stadt Nürnberg ist dieser Anteil verhältnismäßig hoch. Eine Ursache dafür könnte ggfs. das hohe Angebot an Stellplätzen sein. Der Rad- und Fußverkehrsanteil war mit insgesamt 6,1% sehr gering. Weitere 13,7% reisten mit dem ÖPNV an und ein verbleibender geringer Anteil von 0,6% nutzte das Taxi. Der Besetzungsgrad war mit 2,05 Personen/Pkw verhältnismäßig sehr gering.

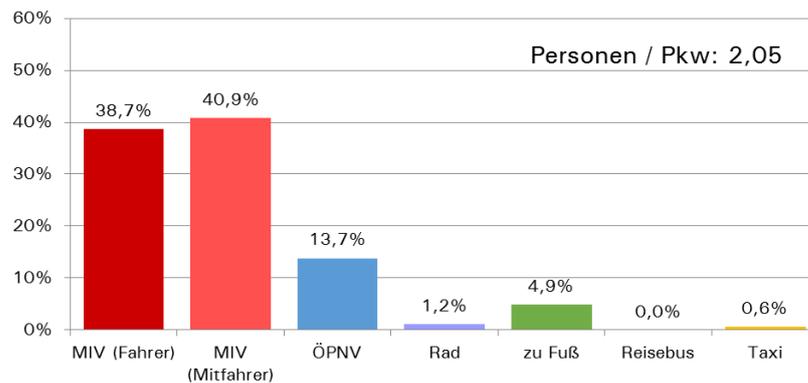


Abb. 15 Modal Split (Nürnberger Symphoniker)

Das Konzert der Kastelruther Spatzen war mit ca. 1.800 Personen deutlich stärker besucht. Mit 913 Besuchern wurden rund 51% befragt. Das Verkehrsmittelwahlverhalten weichte deutlich zum Verhalten der Besucher des Konzerts der Nürnberger Symphoniker ab (vgl. Abb. 16). Vor allem der MIV-Anteil lag leicht höher (86,8%). Der Anteil der ÖPNV-Nutzer war dagegen mit 5,7% deutlich geringer. Der Umstand, dass keine Besucher mit dem Rad anreisen, kann mit den ungemütlichen Witterungsverhältnissen am Veranstaltungstag erklärt werden – dennoch kamen 1,2% der Besucher zu Fuß. Weitere 4,8% reisten, auf Grund der zum Teil längeren Anreisezeiten, mit dem Reisebus an. Die verbleibenden 1,5% nutzen das Taxi. Der Besetzungsgrad lag mit 2,47 Personen/Pkw deutlich höher als beim Konzert der Nürnberger Symphoniker.

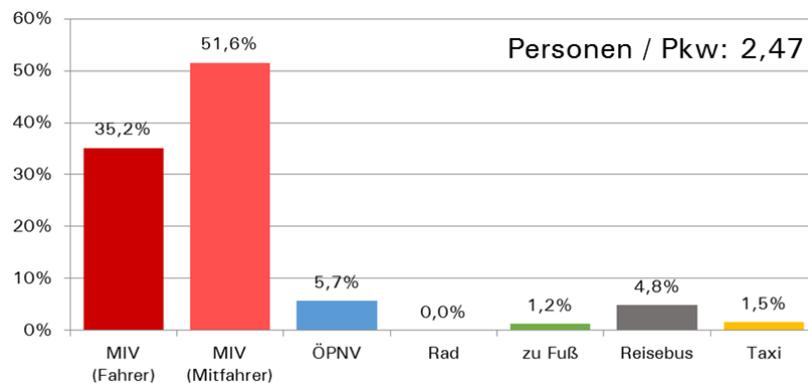


Abb. 16 Modal Split (Kastelruther Spatzen)

### Parkplatzwahl

Beim Konzert der Nürnberger Symphoniker parkten mit 58% der Großteil der Besucher auf dem großen Parkplatz südöstlich der Meistersingerhalle (vgl. Abb. 17). Die restlichen Besucher gaben überwiegend an, auf dem kleinen Parkplatz nordwestlich der Meistersingerhalle oder kostenfrei am Straßenrand geparkt zu haben. Beim Konzert der Kastelruther Spatzen parkten mit 73% deutlich mehr Besucher auf dem großen Parkplatz. Am zweit häufigsten wurde auf dem kleinen Parkplatz geparkt. Weitere geringere Anteile der Besucher parkten entweder am Straßenrand oder konnten dem Hol- und Bringverkehr zugeordnet werden.

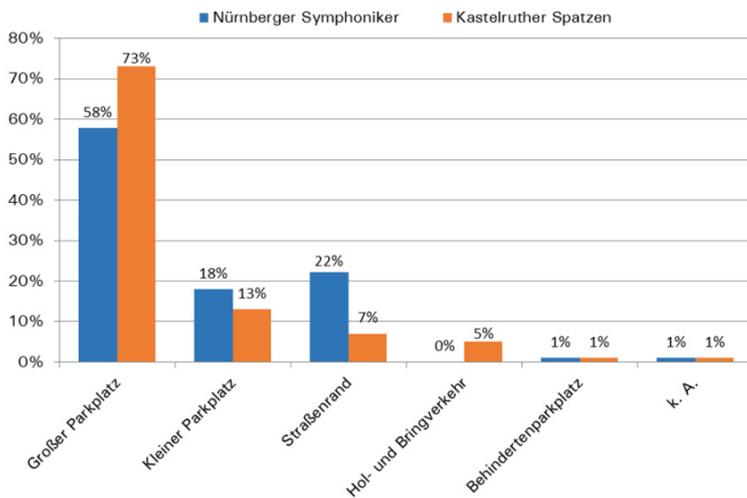


Abb. 17 Wahl des Parkraumangebots im Veranstaltungsvergleich

Da nur ein bestimmter Anteil an Besuchern befragt wurde, wurden die Antworten der Befragten auf die jeweilige gesamte Besucheranzahl hochgerechnet. Dies soll Kenntnisse darüber bringen, wie viele Besucher tatsächlich ihr Fahrzeug auf dem großen Parkplatz abstellten. Die entscheidenden Faktoren dafür sind die Besucheranzahl, der MIV-Anteil und der Besetzungsgrad. Bei Berücksichtigung dieser Faktoren kann angenommen werden, dass beim Konzert der Nürnberger Symphoniker etwa 330 Parkplätze und beim Konzert der Kastelruther Spatzen etwa 460 Parkplätze belegt waren.

### ÖPNV

Die Auswertung der ÖPNV-Nutzer zeigt, dass bei beiden Veranstaltungen am häufigsten die Straßenbahn genutzt wurde (vgl. Abb. 18). Beim Konzert der Nürnberger Symphoniker nutzten außerdem zahlreiche Besucher den Linienbus (39% der ÖV-Nutzer). Die übrigen befragten Besucher verteilen sich zu geringen Anteilen auf die weiteren Verkehrsmittel. Der Fernzug wurde fast ausschließlich beim Konzert der Kastelruther Spatzen genutzt.

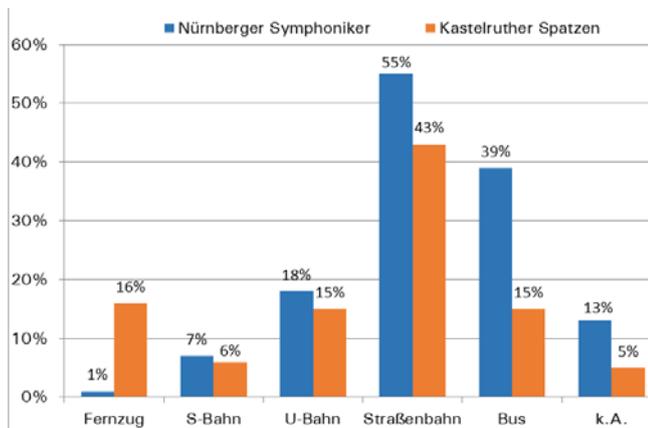


Abb. 18 Verkehrsmittel des ÖPNV

Abschließend wurden die ÖPNV-Nutzer gefragt, welche Haltestelle sie zum Ausstieg nutzten. Dies Frage ergab ein eindeutiges Ergebnis. Beim Konzert der Nürnberger Symphoniker gaben 83% an, bei der Haltestelle Meistersingerhalle ausgestiegen zu sein. Beim Konzert der Kastelruther Spatzen waren es etwas weniger der Befragten (75%). Die beiden Haltestellen Platz der Opfer des Faschismus und Doku-Zentrum, welche sich ebenfalls in fußläufiger Entfernung zur Meistersingerhalle befinden, wurden dagegen kaum genannt.

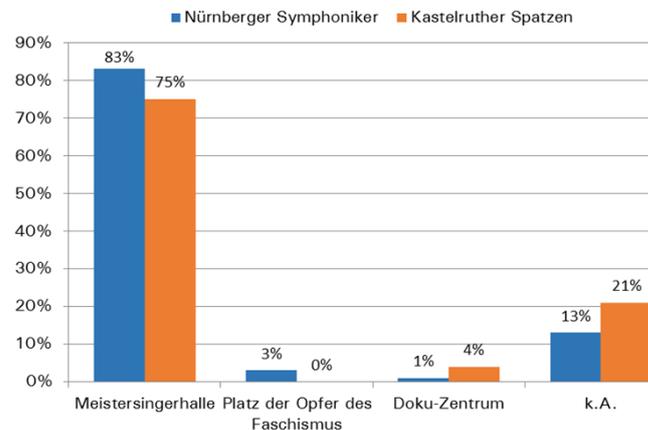


Abb. 19 Ausstiegshaltestelle

### Wohnorte

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse der Fragestellung, in welcher Region die Besucher der Konzerte wohnhaft sind. Die Besucher des Konzerts der Nürnberger Symphoniker sind größtenteils innerhalb Nürnbergs oder im näheren Umfeld wohnhaft (vgl. Abb. 20). Dieses Ergebnis unterstützt die Annahme, dass ein Großteil der Besucher Abonnement-Inhaber sind und das Konzert häufiger besuchen.

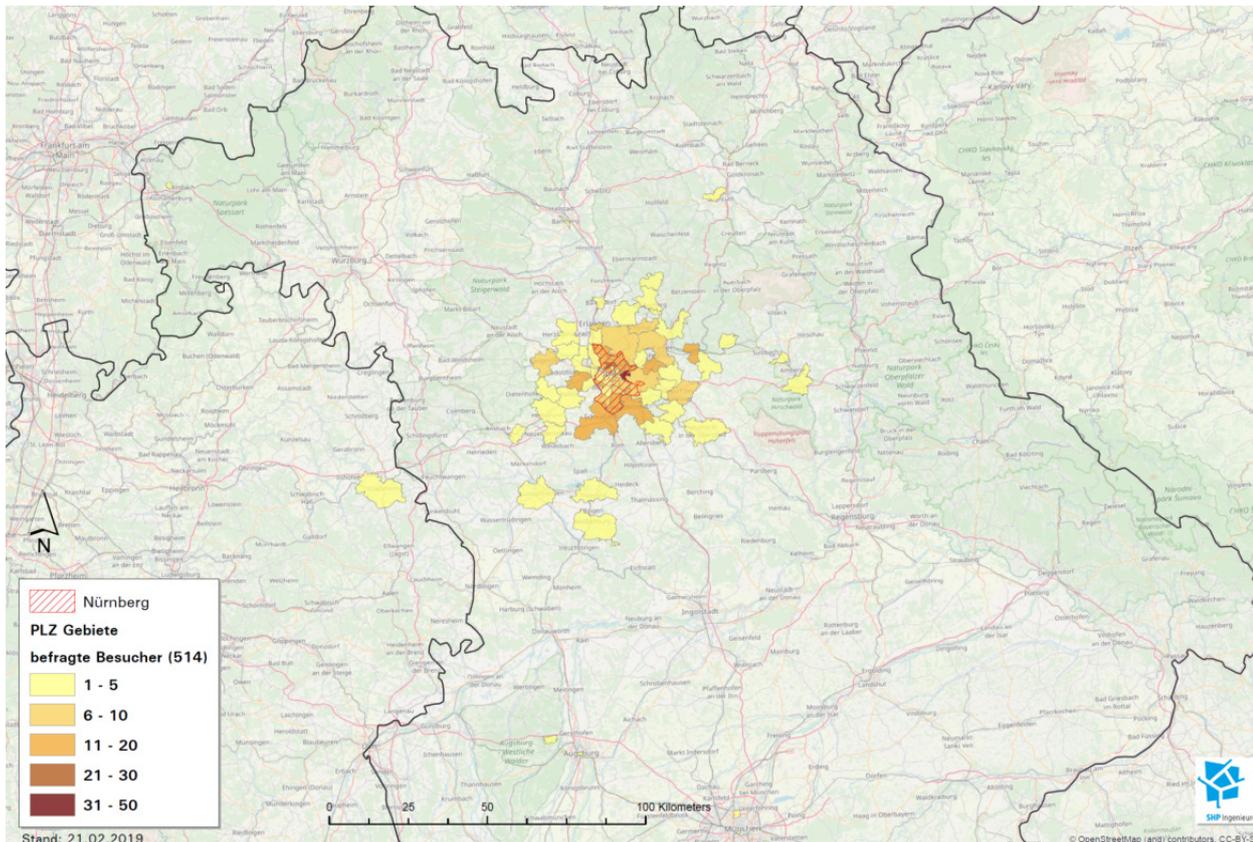


Abb. 20 Herkunft der Besucher (Nürnberger Symphoniker)  
 Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Das Einzugsgebiet der Besucher des Konzerts der Kastelruther Spatzen ist im Vergleich dazu deutlich weiträumiger (vgl. Abb. 21). Die Besucher nehmen teilweise sehr weite An- und Abfahrtswege auf sich. Dennoch ist ein großer Anteil der Besucher ebenfalls innerhalb Nürnbergs oder der näheren Umgebung wohnhaft. Die Kastelruther Spatzen treten im Vergleich zu den Nürnberger Symphonikern verhältnismäßig selten in Nürnberg auf, so dass das Publikum vermutlich ein etwas anderes ist. Eine Verteilung sowohl auf die Stadt als auch auf benachbarte Regionen ist daher ein erwartbares Ergebnis.

Die Analyse der Einzugsbereiche der zwei unterschiedlichen Veranstaltungstypen bietet auch einen grundsätzlichen Erklärungsansatz für die in Teilen unterschiedlich auftretenden Muster der Mobilitätsverhaltensweisen der Besucher.

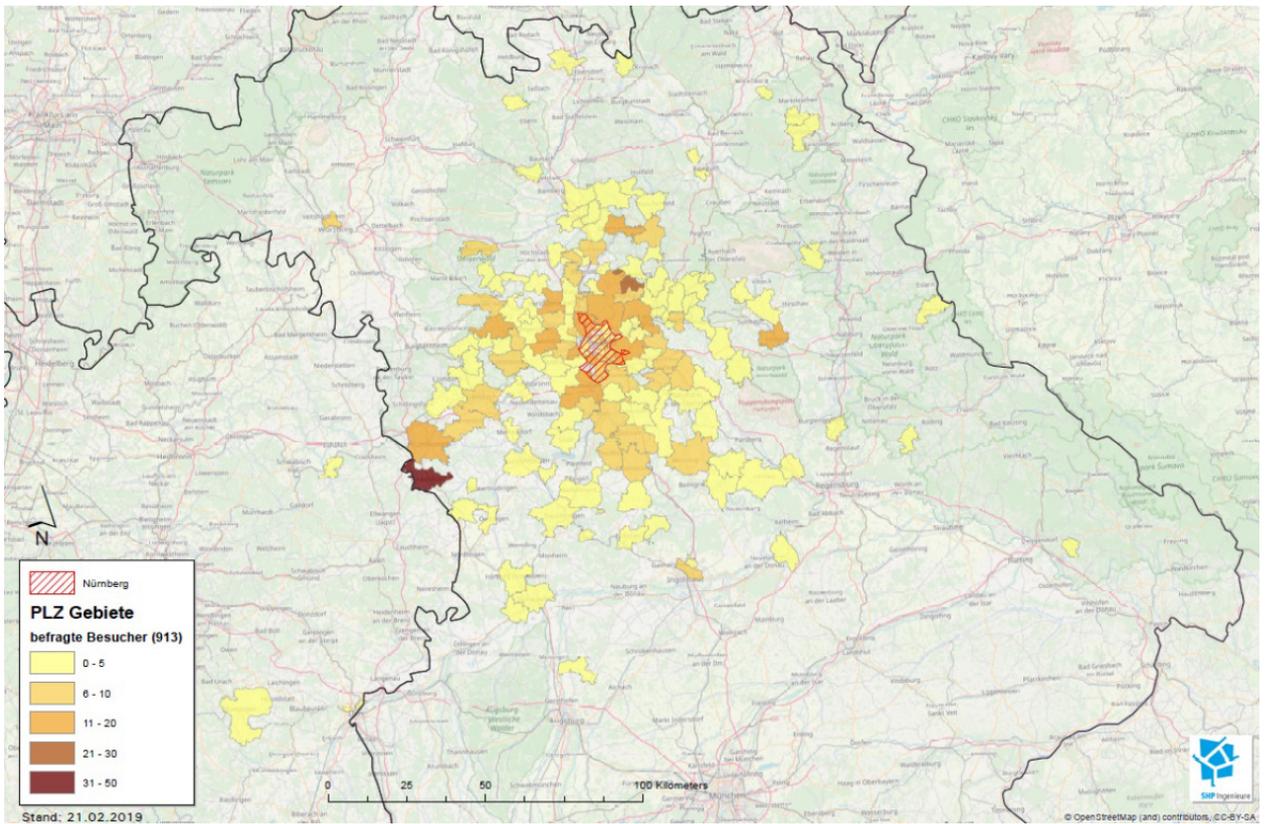


Abb. 21 Herkunft der Besucher (Kastelruther Spatzen)  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

## 5 Veranstaltungsanalysen

### 5.1 Umfeldbetrachtung

Im Umfeld des Untersuchungsgebiets am Luitpoldhain sind verschiedene Areale vorhanden, auf denen Großveranstaltungen durchgeführt werden (vgl. Abb. 22). Diese befinden sich allesamt in südöstlicher Lage. In direkter Nachbarschaft findet direkt im Luitpoldhain (in der Regel an zwei Tagen des Jahres) das Classic-Open-Air statt, weiter südlich gegenüber dem Reichsparteitagsgelände ist das Volksfestgelände verortet, wo ebenfalls nur saisonal Veranstaltungen durchgeführt werden. Auf dem Messegelände, im Frankenstadion und in der Nürnberg Arena, die sich zwischen den Dutzendteichen und der Karl-Schönleben-Straße befinden, finden regelmäßig über das ganze Jahr Veranstaltungen statt.

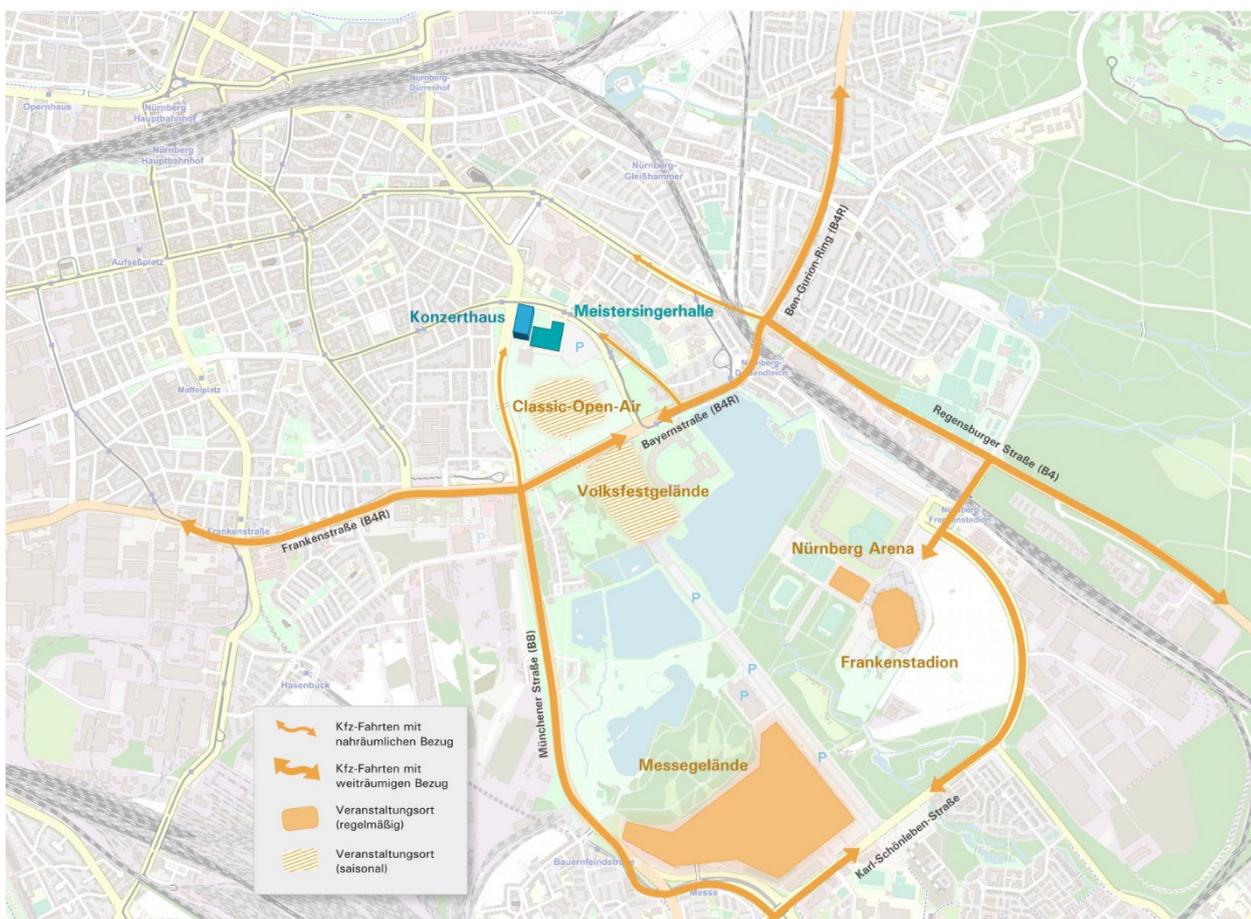


Abb. 22 potentielle verkehrliche Beeinträchtigungen durch Großveranstaltungen im Umfeld  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Alle Veranstaltungsorte haben gemein, dass sie direkt an das überörtliche Bundesstraßennetz angebunden sind und Kfz-Veranstungsverkehre mit überörtlichem Bezug unmittelbar auf die Zubringerstraßen (B8, B4, B4R) gelenkt werden (vgl. Abb. 22). Zusätzlich sind an allen Veranstaltungsorten nahliegende ÖPNV-Angebote vorhanden. Durch diesen Umstand werden – trotz räumlicher Nähe – die Erschließungsstraßen zum Gelände der

Meistersingerhalle (Schultheißallee und Münchener Str.) nur unmittelbar (maximal durch Kfz-Verkehre mit nahräumlichem Bezug) tangiert. Diese Annahme wird durch Abb. 23 gestützt. Gerade der Umstand einer stattfindenden Großveranstaltung (hier: Spiel des 1. FC Nürnberg) in Kombination mit Veranstaltungen in der Meistersingerhalle führt nicht dazu, dass das niedrigere Belastungsniveau des Wochenendes auf dem Querschnitt Schultheißallee / An der Ehrenhalle wesentlich angehoben wird. Die Verkehre, die durch Veranstaltungen im Bereich Messe/Arena/Stadion erzeugt werden, finden sich somit nicht in den Erschließungsstraßen an der Meistersingerhalle (Schultheißallee und An der Ehrenhalle) wieder, sondern verteilen sich im Hauptverkehrsstraßennetz.

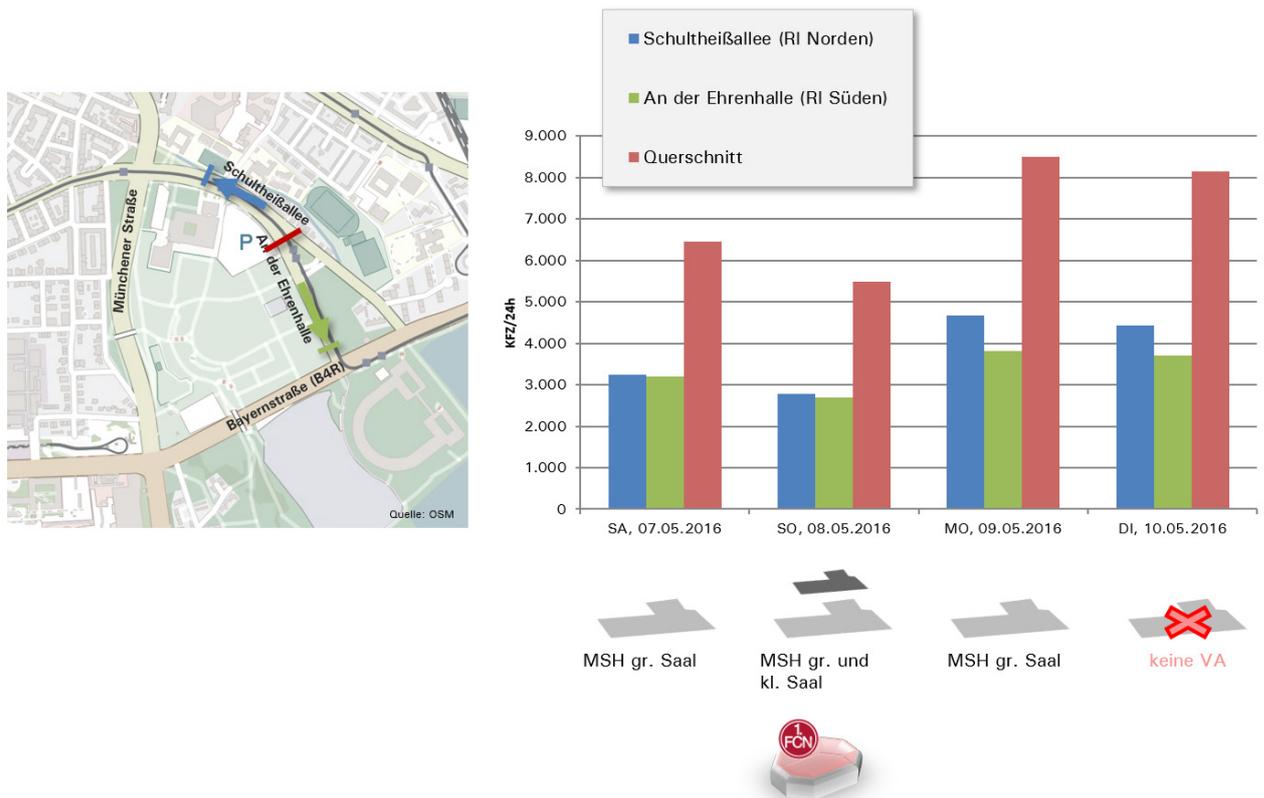


Abb. 23 Verkehrsbelastungen (richtungsbezogen und im Querschnitt) auf der Schultheißallee/ An der Ehrenhalle bei Veranstaltungen  
Quelle Kartengrundlage links: © Openstreetmap, CC-BY-SA

## 5.2 Szenarien und zeitliche Abhängigkeiten

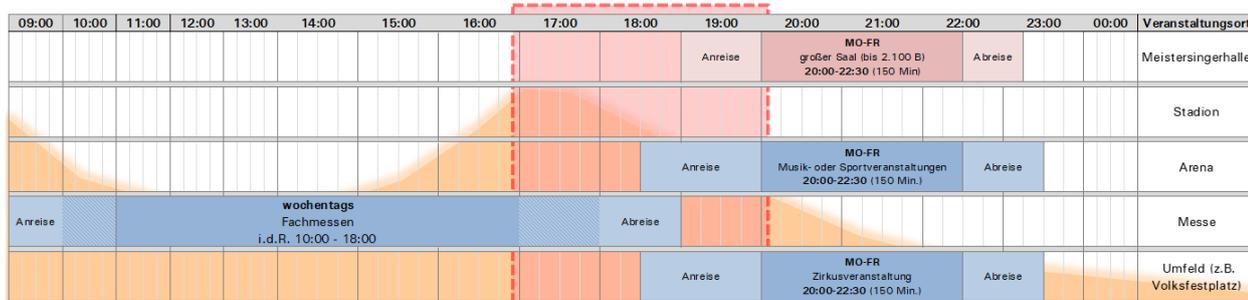
Bei der Betrachtung eines Veranstaltungsmaximalszenarios für einen Wochentag und einen Samstag (vgl. Abb. 24), wo eine mögliche zeitliche Überlagerung von Veranstaltungen in der Meistersingerhalle und von Veranstaltungen im Umfeld anzunehmen ist, kann der Zeitbereich mit den stärksten Überlagerungen im Kfz-Verkehr für beide Kategorien im Zeitraum zwischen 17:00 und 20:00 abgelesen werden.

Wochentags ist diese Überlagerung noch stärker, da die nachmittägliche Spitzenstunde im allgemeinen Kfz-Verkehr gegen 17:00 ihren Höhepunkt

erreicht. Der wesentliche Anreiseverkehr findet allerdings erst ab 18:30 statt, wo die allgemeine Verkehrsbelastung bereits am Abklingen ist.

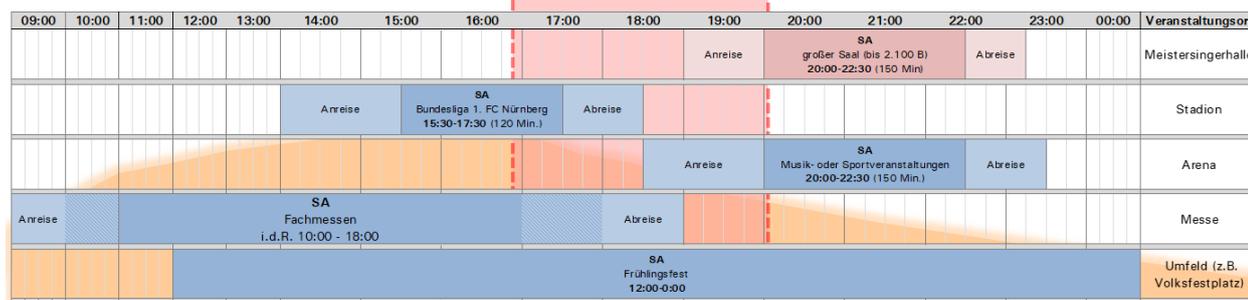
Am Wochenende ist eine leichte Überlagerung von Ab- und Anreiseverkehren (zu ausgeglicheneren Anteilen) vorhanden, sie finden aber wesentlich entzerrter als wochentags statt. Die allgemeine Kfz-Belastung ist samstags nur mäßig stark, zusätzlich ist die Spitzenbelastung in der Regel am frühen Nachmittag zu erwarten.

### Wochentag



#### Tagesganglinie Verkehr

### Samstag



#### Tagesganglinie Verkehr

Abb. 24 Überlagerungsszenarien von Veranstaltungsereignissen

Im Hinblick auf verkehrliche Überlagerungen und Belastungen des Straßennetzes im Umfeld des Untersuchungsgebiets, stellt sich der Wochentag aus den zuvor genannten Begründungen als der wesentlich ungünstigere Belastungsfall dar. Bereits im Überlagerungsszenario ist ersichtlich, dass die Notwendigkeit besteht, zusätzliche Veranstaltungsverkehre (durch das neue Konzerthaus) auch auf alternative Verkehrsträger zu verlagern.

In Abb. 25 lassen sich die zuvor eher qualitativ formulierten Beobachtungen weiter quantifizieren. Hier sind in Abhängigkeit des Wochentages alle verkehrsrelevanten<sup>3</sup> Veranstaltungstage des Jahres 2018 aufgeführt.

An 85 Tagen im Jahr fanden zwar verkehrsrelevante Überlagerungen durch Veranstaltungen statt, allerdings ohne eine Veranstaltung in der

<sup>3</sup> Als verkehrsrelevant wurden alle Veranstaltungstage definiert, an denen mindestens zwei verkehrsintensive Veranstaltungen im Umfeld des Untersuchungsgebiets (Stadion, Arena, Messe oder Volksfestplatz) stattfanden.

Meistersingerhalle. Das Szenario mit einer gleichzeitigen Veranstaltung in der Meistersingerhalle traf an insgesamt 48 Tagen im Jahr 2018 zu (vgl. Abb. 26). Das Eintreten dieser Überlagerungsszenarien ist an Freitagen und Samstagen am wahrscheinlichsten. Allerdings traten nur 13 Fälle auf, wo zusätzlich 3 oder 4 weitere Veranstaltungen im Umfeld durchgeführt worden sind.

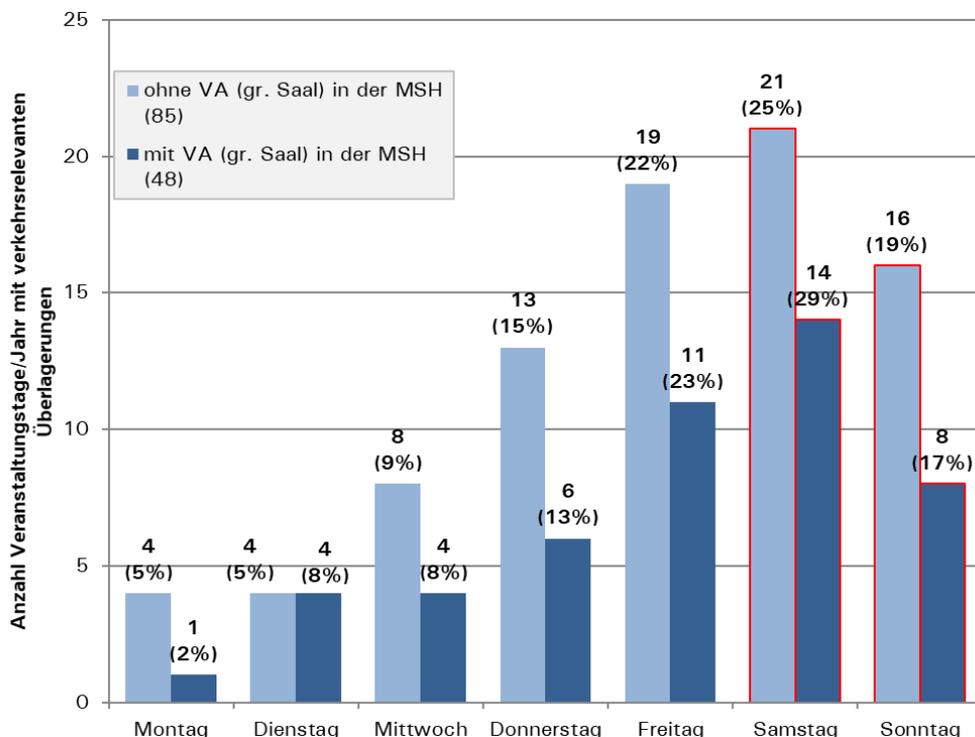


Abb. 25 Anzahl Veranstaltungstage pro Jahr (2018) mit verkehrsrelevanten Überlagerungen

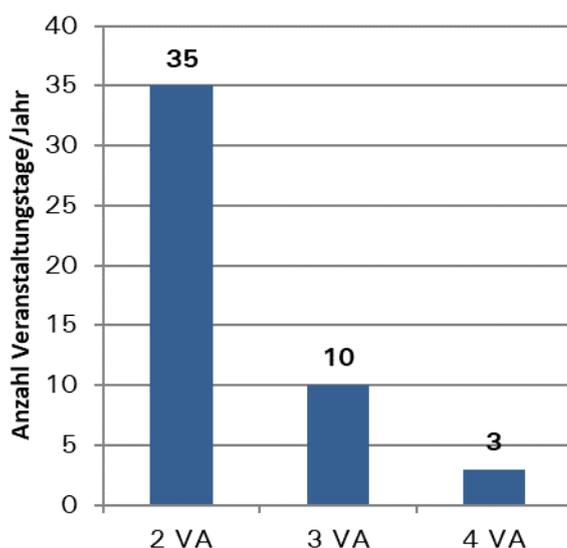


Abb. 26 Anzahl Veranstaltungstage pro Jahr mit Veranstaltung in der MSH und weiteren verkehrsrelevanten Überlagerungen (qualifiziert)

Aus Abb. 27 ist allerdings zu entnehmen, dass Überlagerungen von Veranstaltungen saisonal beeinflusst sind und über das Jahr hinweg keine Gleichverteilung zu erwarten ist. Gerade in den Sommermonaten (Juni bis September) sind die Besucherzahlen auf einem niedrigen Niveau und erreichen maximal Werte bis 50% der Besucherzahlen in den Winter- und Frühjahrsmonaten, die durch eine höhere Veranstaltungsdichte und durch stärker ausgelastete Veranstaltungsereignisse charakterisiert sind.

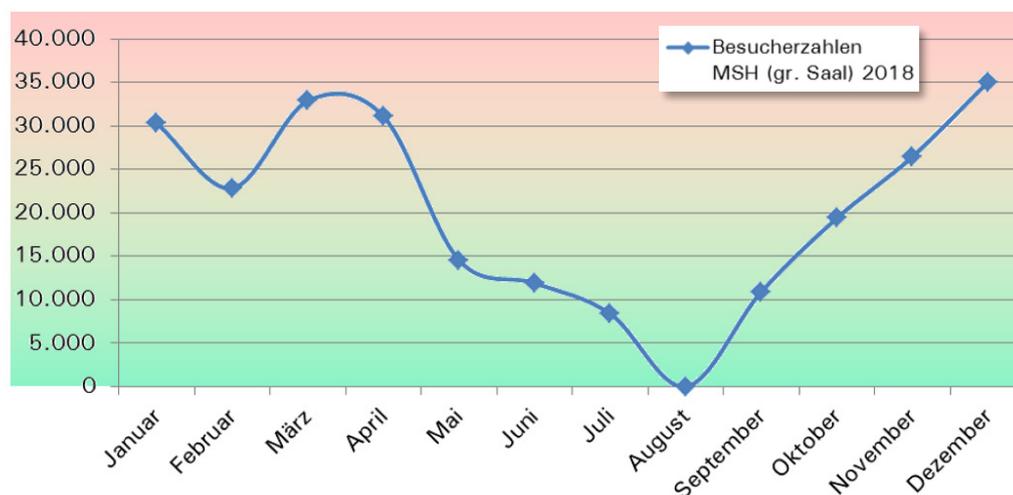


Abb. 27 Besucherzahlen der Meistersingerhalle (nur großer Saal) in Abhängigkeit der Monate

### 5.3 Verkehrliche Beeinträchtigungen

Die Verkehrsbeobachtung<sup>4</sup> erfolgte am 19.02.2019 beim Konzert der Kastelruther Spatzen, sowohl zur Anreise- als auch zur Abreisezeit. Die Beobachtungen haben gezeigt, dass vor und nach der Veranstaltung geringe Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenverkehrs im angrenzenden Netz auftreten. Dieser Umstand ist unter anderem dadurch zu erklären, dass sich die Zeiträume nicht unmittelbar mit der nachmittäglichen Spitzenstunde überlagern und das Belastungsniveau schon deutlich abgeklungen ist (vgl. Kapitel 5.2).

Im Anreisezeitraum konnten zeitweise minimale Rückstaus auf der Schultzeiße, vor dem Abbiegen auf den großen Parkplatz, beobachtet werden (vgl. Abb. 28). Da dies jedoch zu keinem Zeitpunkt mehr als vier Pkw waren, konnten die Verkehre umgehend abgewickelt werden, so dass sich der Rückstau zügig wieder auflösen konnte. Aufgrund der Zweispurigkeit der Richtungsfahrbahn konnten geradeausfahrende Fahrzeuge problemlos und gefahrenlos auf der linken Spur passieren. Auf der Münchener Straße konnte eine phasenweise Überstauung des rechten Fahrstreifens erfasst werden. Da während der Grünphasen dem Rad- und Fußverkehr Vorfahrt

<sup>4</sup> Neben einer Beobachtung der Verkehrssituation während der Veranstaltung vor Ort wurde parallel mit einem internetgestützten Verkehrsflussanalysetool das Verkehrsgeschehen im Umfeld der Meistersingerhalle aufgezeichnet und ausgewertet.

gewährt werden muss, konnten die veranstaltungsbedingt vermehrten Rechtsabbieger in Richtung des Parkplatzes nur stockend abfließen.

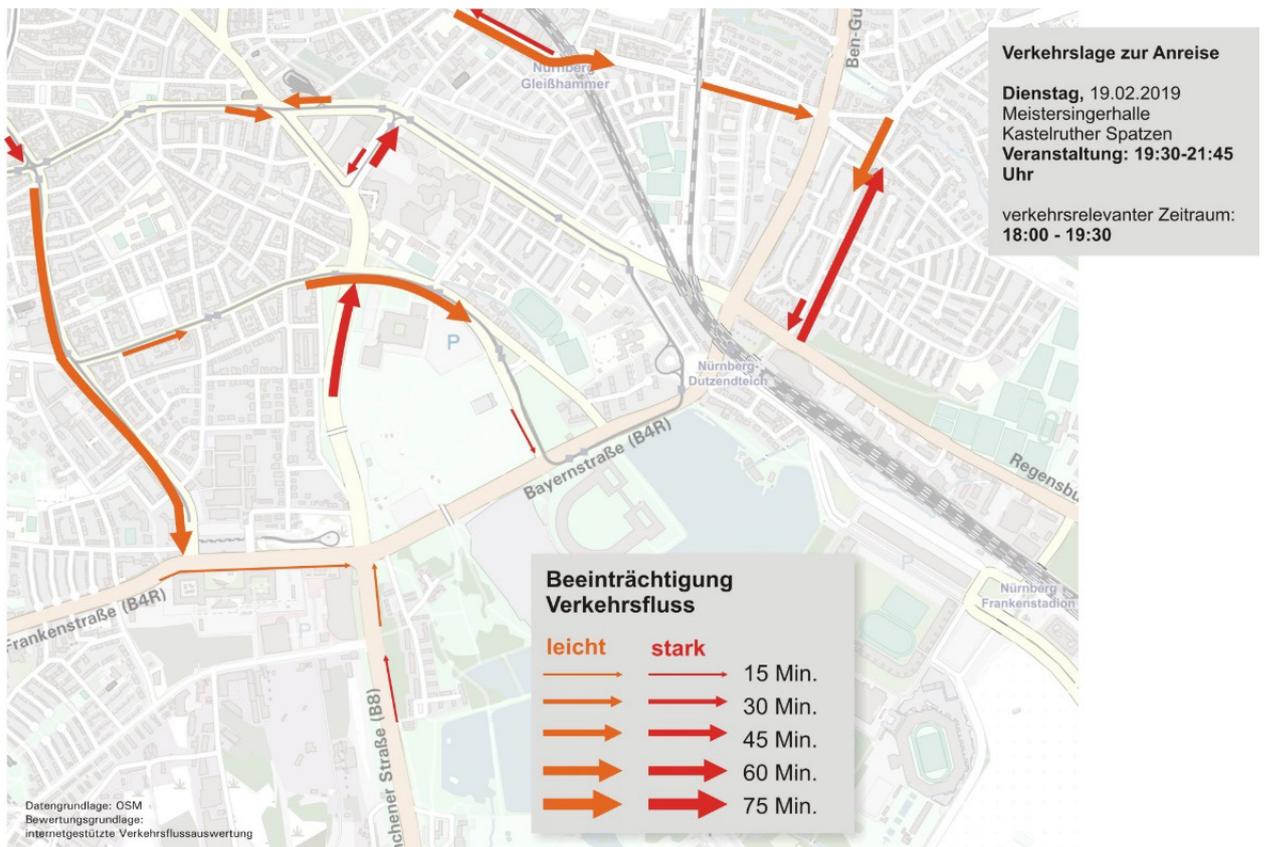


Abb. 28 Verkehrslage im Anreisezeitraum  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Die Verkehrslage im Abreisezeitraum ist deutlich entspannter zu bewerten (vgl. Abb. 29). Grund hierfür ist vor allem, dass sich das Belastungsniveau des allgemeinen Straßenverkehrs zu diesem späten Zeitraum im Vergleich zum Anreisezeitraum enorm reduziert hat. Da der Parkplatz lediglich über eine Ausfahrt verlassen werden kann, erfolgte die Abwicklung der Verkehre etwas schleppend. Sobald die Besucher jedoch den öffentlichen Straßenraum erreichten, erfolgte die Weiterfahrt größtenteils fließend. Die verkehrlichen Beeinträchtigungen auf der Schultheißallee waren somit sehr gering.

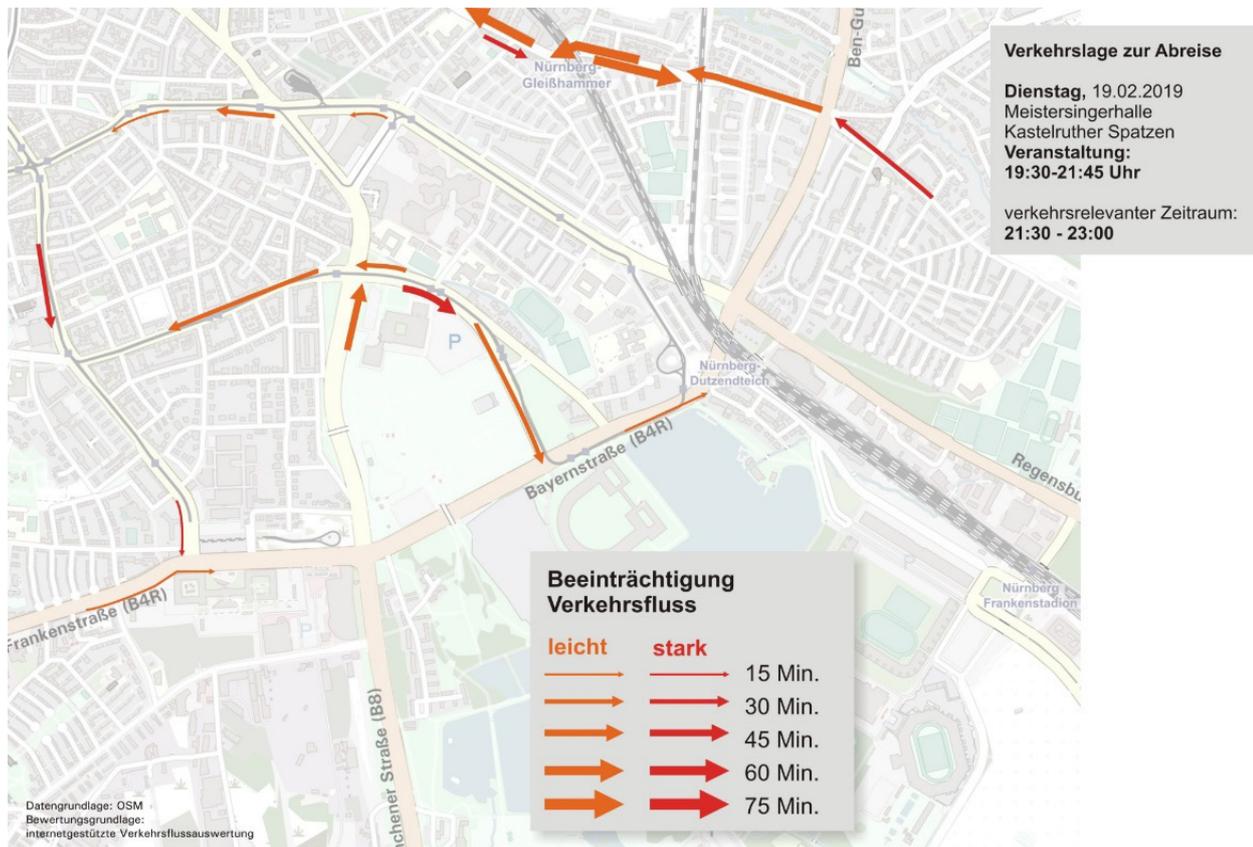


Abb. 29 Verkehrslage im Abreisezeitraum  
Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

## 5.4 Zwischenfazit

Die Veranstaltungsanalysen lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Die verkehrliche Beeinträchtigung auf den Erschließungsstraßen zur Meistersingerhalle (Schultheißallee und An der Ehrenhalle) während Großveranstaltungen ist nur gering.
- Der Veranstaltungsverkehr der Meistersingerhalle kann heute noch gut abgewickelt werden; das Straßennetz reagiert aber sensibel (insbesondere in zeitlicher Nähe zur Spitzenstunde) auf zusätzliche Belastung einzelner Ströme.
- Verkehrsrelevante Überlagerungen von Veranstaltungen sind zu erwarten (insbesondere freitags und samstags) und sind stets zu beachten.
- Saisonale Schwankungen in der „Veranstaltungslandschaft“ können durch die ungleichmäßige Verteilung einen wesentlichen Einfluss auf die spezifische tägliche Verkehrsbelastung haben.
- Durch die Nähe zum leistungsfähigen Bundesstraßennetz können die heutigen Veranstaltungsverkehre in der Regel schnell abgewickelt und in die entsprechenden Richtungen (radial und tangential) verteilt werden.
- Da das zukünftige Ziel der Nicht-Anstieg bzw. die Verringerung des Kfz-Veranstaltungsverkehrs ist, sind zukünftige Überlagerungen mit anderen Verkehren zu beachten, stellen aber nicht das Hauptproblem dar.

## 6 Nutzungsszenarien

### 6.1 Entwicklungsphasen und Veranstaltungsbilanzen

In der nachfolgenden Skizze (vgl. Abb. 30) sind die bereits in Kapitel 1 erwähnten Entwicklungsphasen des Standorts aufgezeigt.

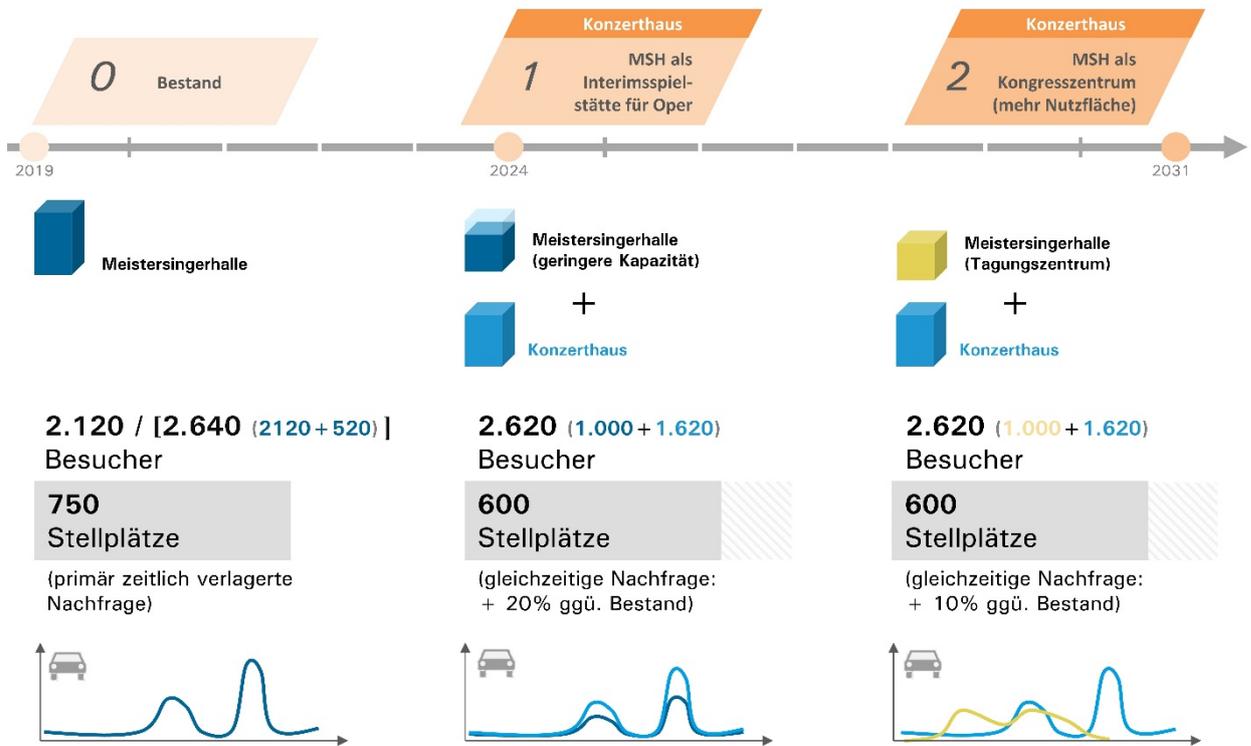


Abb. 30 Phasen Standortentwicklung

#### Phase 0 (Bestand)

In Phase 0 (Bestandssituation) finden maximal 2.640 Besucher Platz (Kapazität wird betrieblich zumeist nur zeitlich verlagert ausgeschöpft). Dabei stehen mit beiden Parkplatzflächen 750 Stellplätze zur Verfügung (600 + 150 Parkplätze). Hauptsächlich finden in der Meistersingerhalle Konzert- und Kulturveranstaltungen statt.

#### Phase 1 (Konzerthaus | MSH als Interimsspielstätte für die Oper)

In Phase 1 ist das Konzerthaus bereits errichtet (auf der Fläche des kleinen Parkplatzes). Dadurch werden die Stellplatzkapazitäten auf 600 minimiert. Die Meistersingerhalle verfügt in dieser Phase als Interimsspielstätte für die Oper über eine geringere Besucherkapazität (ca. 1.000), da ein Teil der Räumlichkeiten für den Betrieb des Opernhauses genutzt wird. Das fertiggestellte Konzerthaus wird dann über eine Kapazität von 1.620 Besuchern verfügen; beide Nutzungen gemeinsam ergeben eine Maximalauslastung von 2.620 Besuchern. Da beide Veranstaltungshallen einen ähnlichen Veranstaltungstypus abdecken, müssen im Falle von Parallelveranstaltungen auch die An- und Abreiseverkehre zu ähnlichen Zeiten abgewickelt werden. Aufgrund der Verkehrsüberlagerungen wird abgeschätzt, dass Phase 1 sich als der verkehrsintensivste Zustand darstellt. Unter Annahme eines

unveränderten Verkehrsmittelwahlverhaltens würde die Stellplatznachfrage um rd. 20% gegenüber dem Bestand ansteigen. Phase 1 wird voraussichtlich in 2024 erreicht.

### Phase 2 (Konzerthaus | MSH als Kongresszentrum)

In Phase 2 ist die Meistersingerhalle bereits modernisiert und mit einer Kapazität von bis zu maximal 1.000 Besuchern als ein Kongresszentrum ausgebaut. Die Stellplatzkapazität bleibt wie in Phase 1 bei 600 Stellplätzen. Das Konzerthaus und das Kongresszentrum verfügen so wie in Phase 1 über eine Kapazität von 2.620 Besuchern. Da im Kongresszentrum primär Veranstaltungen tagsüber und in der Konzerthalle Abendveranstaltungen durchgeführt werden, überlagern sich die Besucherverkehre nur teilweise (Überlagerung Abreiseverkehre Kongress und Anfahrtsverkehre Konzerthaus). Unter Annahme eines unveränderten Verkehrsmittelwahlverhaltens würde die Stellplatznachfrage um rd. 10% gegenüber dem Bestand ansteigen, wäre aber auch rd. 10% niedriger als in Phase 1. Phase 2 wird voraussichtlich in 2031 erreicht und beschreibt die finale Ausbaustufe.

Kongruent zu Abb. 30 zeigt Abb. 31 das mit Phase 1 und 2 einhergehende abgeminderte Stellplatzangebot in Gegenüberstellung einer theoretisch erhöhten Nachfrage.

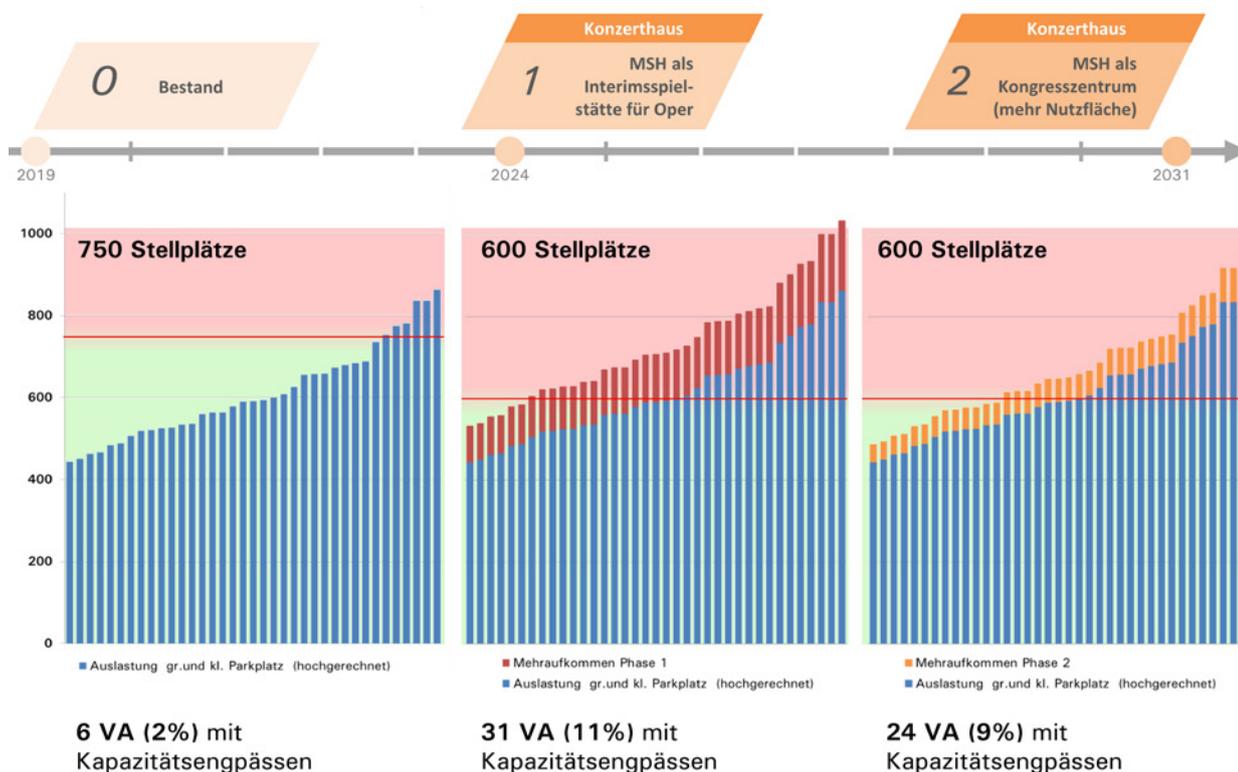


Abb. 31 Angebot und Nachfrage nach Stellplätzen in Abhängigkeit der Entwicklungsphasen (Bezug: Anzahl Veranstaltungen pro Jahr mit einer Auslastung von mindestens 350 Stellplätzen)

Dies würde bedeuten, dass (unter Voraussetzung eines vergleichbaren Veranstaltungskalenders und Verkehrsmittelwahlverhaltens der Besucher)

bei 31 Veranstaltungen in Phase 1 und 24 Veranstaltungen in Phase 2 Kapazitätsengpässe bei der Stellplatznachfrage auftreten könnten. Dies bedeutet, dass das heutige Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal-Split) der Besucher verändert werden muss, so dass auch in Zukunft die Abwicklung der Verkehre bei allen Veranstaltungen sichergestellt werden kann.

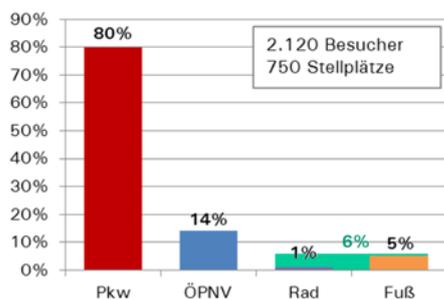
## 6.2 Umverteilung Modal-Split

Die zukünftige Verteilung orientiert sich an der Zielsetzung, dass gegenüber der Bestandssituation keine zusätzlichen Kfz-Veranstaltungsverkehre (in jeder Phase) erzeugt werden sollen. Basierend auf einem Maximalszenario lässt sich überprüfen, wie diese Zielsetzung bei einem veränderten Modal-Split zu erreichen ist.



Verkehrsmittelwahlverhalten (bei Besetzungsgrad: 2,05)

**Modal-Split (abgeleitet aus Erhebung) heute**  
Maximalszenario



**Modal-Split (Mindestzielsetzung) Szenario 1 + 2**  
Maximalszenario

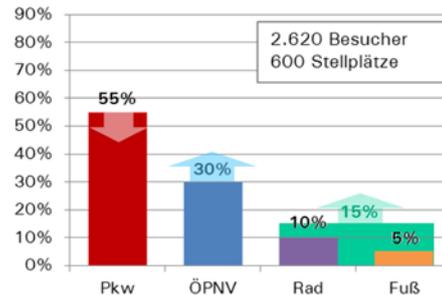


Abb. 32 Umverteilung Modal-Split unter Berücksichtigung eines Maximalszenarios

Das linke Diagramm in Abb. 32 zeigt das Maximalszenario unter den heute gegebenen Rahmenbedingungen auf (maximale Auslastung mit max. 2.120 Besuchern zugleich). Für diesen Berechnungsfall wurde eine Veranstaltung der Nürnberger Symphoniker zugrunde gelegt (Modal-Split mit einem hohen Pkw-Anteil von 80% und einem Besetzungsgrad von 2,05). Zusätzlich wurde die Erkenntnis aus der Befragung berücksichtigt, dass bei diesen Veranstaltungen bis zu 100 Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum rund um das Veranstaltungsgelände (bis max. 10 Gehminuten) parken. Diese genannten Rahmenbedingungen führen zur Vollausslastung (aber nicht zur Überlastung) der heute noch vorhandenen 750 Stellplätze.

Unter der Maßgabe, dass das **Stellplatzangebot auch in den nachfolgenden Phasen I und II (auf 600 Stellplätze verringertes Angebot und Erhö-**

hung der Kapazität auf 2.620 Besucher) ausreichen soll, ergibt sich ein veränderter Modal-Split, der im rechten Diagramm dargestellt ist. Dieser beziffert den Anteil des Kfz-Verkehrs unter den gegebenen Voraussetzungen bei Vollbelegung in einem Bereich von 55%. Die Differenz zum heutigen Anteil von 25 Prozentpunkten ist durch die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu substituieren. Der ÖPNV gilt – insbesondere bei Veranstaltungsverkehren – als der wichtigste und effektivste Verkehrsträger. Eine Verdichtung des Angebots (insbesondere zu den Abendstunden) führt zur Attraktivitätssteigerung und zur Erhöhung der Kapazitäten im ÖPNV. Auch unter Berücksichtigung der heutigen Auslastung des ÖPNV (vgl. Kapitel 3.2.2) ist eine Anhebung auf 30% am Modal-Split<sup>6</sup> denkbar und anzustreben. Darüber hinaus ist es realistisch, dass die Verkehrsträger der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) gemeinsam bis zu 15% am Modal-Split ausmachen. Gerade das Radverkehrsaufkommen kann noch wesentlich (auf bis zu 10% am Modal-Split) gesteigert werden<sup>5</sup> und unterstreicht die städtische Zielsetzung, den Radverkehr hinsichtlich Qualität und Angebot sukzessive auszubauen. Der Fußverkehrsanteil wird im Modal-Split nicht nach oben korrigiert, da sich dieser aufgrund der veranstaltungsbezogenen Einzugsgebiete nur schwer steigern lässt.

Die notwendigen Veränderungen im Modal-Split können erreicht werden, wenn entsprechende Maßnahmen zur Angebotserweiterung im Mobilitätssektor umgesetzt werden. Mit dem reduzierten Stellplatzangebot ergibt sich eine Restriktion für den Kfz-Verkehr, die das erleichtert. Diese Ansätze werden in einem integrierten Mobilitätskonzept (vgl. Kapitel 7) festgehalten.

---

<sup>5</sup> Der sehr niedrige Erhebungswert liegt auch darin begründet, dass am Erhebungstag sehr kalte Witterungsbedingungen vorherrschten.

## 7 Mobilitätskonzept

### 7.1 Ziele und Strategien

Nachfolgend sind wesentliche Ziele und Strategien für die im Mobilitätskonzept entscheidenden Verkehrsträger und informellen Oberthemen aufgeführt. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sollen in ihrer kollektiven Wirkung zum Erreichen der dargestellten Ziele und zur Umsetzung der Strategien beitragen.



#### Fußverkehr

- Barrieren abbauen
- Orientierung erhöhen
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern optimieren
- Aufenthaltsqualität im Umfeld erhöhen



#### Radverkehr

- adäquate Angebote schaffen
- das Fahrrad als echte Alternative herausarbeiten
- Sicherheit erhöhen (beim Abstellen)



#### Autoverkehr

- reduzierte Stellplatzkapazitäten durch Alternativangebote im Umweltverbund auffangen
- Widerstände für den Autoverkehr zulassen



#### ÖPNV

- mögliche Kostenvorteile in Wert setzen
- Nutzungshemmnisse abbauen
- schlagkräftige Taktung herstellen



#### Information & Organisation

- Verfügbarkeit von Informationen sicherstellen
- Förderung des Umweltverbundes bei Veranstaltungen
- auf verschiedene Veranstaltungsszenarien reagieren
- Kooperationen verschiedener Akteure fördern

## 7.2 Maßnahmenkonzept

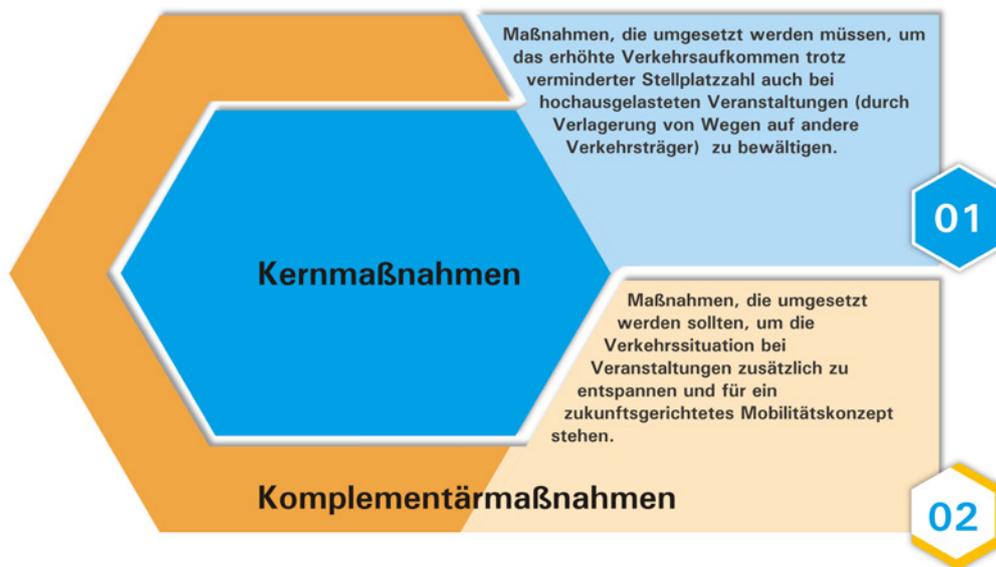


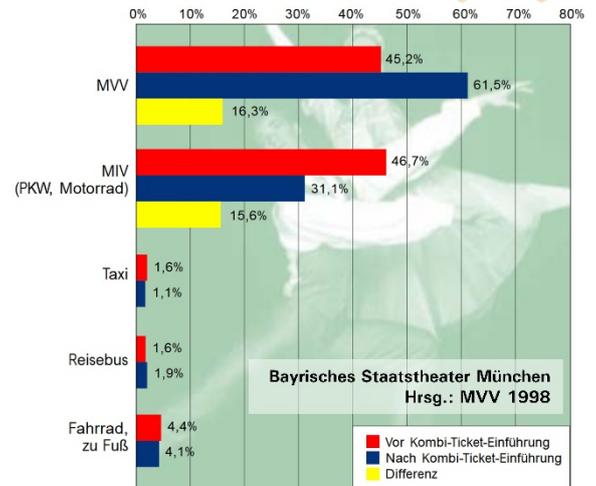
Abb. 33 Unterscheidung Maßnahmenebenen

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen können grundsätzlich in Kern- und Komplementärmaßnahmen (vgl. Abb. 33) unterschieden werden. Kernmaßnahmen müssen aus Gutachtersicht umgesetzt werden, um bei der verminderten Stellplatzzahl die zusätzliche Verkehrsnachfrage durch das erhöhte Besucheraufkommen befriedigen zu können. Komplementärmaßnahmen sollten aus Sicht des Gutachters zusätzlich umgesetzt werden, wodurch die Verkehrssituation bei Veranstaltungen noch stärker entspannt und eine Grundlage für ein zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept gelegt werden kann.

Die einzelnen Maßnahmen werden in einer kompakten Steckbriefform dargestellt. Für jede einzelne Maßnahme wird dabei ein Wirkungsziel und eine Maßnahmenbeschreibung formuliert (je nach Bedarf erfolgen je nach Maßnahmensseite weitere Erläuterungen unterhalb des Steckbriefes). In der Zeile oben rechts wird zusätzlich dargestellt, welchem Themenfeld bzw. welchen -feldern die Maßnahme zuzuordnen ist. In der Fußzeile ist das eingeschätzte Verlagerungspotential vom Autoverkehr auf Verkehrsträger des Umweltverbundes abzulesen. Zusätzlich sind weiterführende Informationen zu (absehbar) involvierten Akteuren und anderen Maßnahmenverknüpfungen und -abhängigkeiten (vgl. Kapitel 0) in jedem Steckbrief enthalten.



- Ziel: den ÖPNV als kostenfreies Verkehrsmittel für die Besucher etablieren
- Umsetzung Kombi-Tickets als Voraussetzungen zur Durchführung von Veranstaltungen zu verankern
- „Über ein Drittel der Pkw-Fahrer ‚steigen um‘, wenn Eintrittskarte und ÖV-Fahrkarte kombiniert angeboten werden“





- **Ziel: Das Konzerthaus soll sich bereits beim Ankommen repräsentieren**
- Umsetzung optischer, identitätsstiftender Merkmale
- Vergrößerung der Wartebe-  
reiche (insbesondere RI  
stadteinwärts notwendig)  
durch wegfallende Spuren  
→ bis zu 700 P. in 30 Min.  
nach VA.
- Witterungsschutz für war-  
tende Fahrgäste

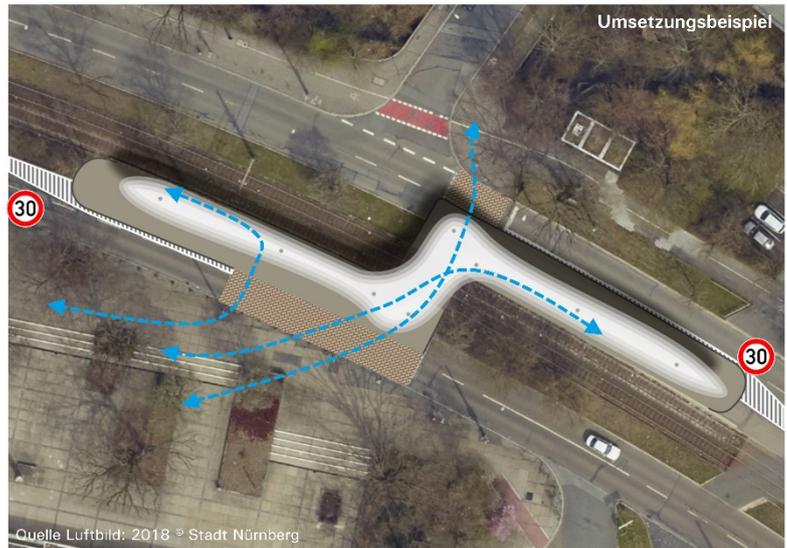


#### Weitere Hinweise:

- Das Umsetzungsbeispiel in Maßnahme 2 zeigt ein mögliches Zukunftsbild auf. Diese Maßnahme kann in ihrer Qualität ganz unterschiedlich ausgestaltet werden – wengleich eine Aufwertung des Haltepunktes in jedem Falle notwendig ist.
- Außerdem ist zu beachten, dass mögliche Verknüpfungen (z.B. bei der Verlegung von Furten) in der Platzgestaltung und Erschließungsplanung mitzudenken sind.
- Hinsichtlich des Erhalts der Leistungsfähigkeit der Schultheißallee ist eine Reduzierung auf eine Spur pro Richtung in jedem Falle vertretbar.



- Ziel: Trennwirkungen der Schultheißallee für Ankommende (StrBa) minimieren
- Schaffung einer freien Querungsstelle (ohne LSA: möglich bei Tempo 30 und vorhandener Verkehrsstärken nach EFA 2002)
- Umwege für Fußgänger werden minimiert (freies Queren außerhalb der Furten wird vermieden)

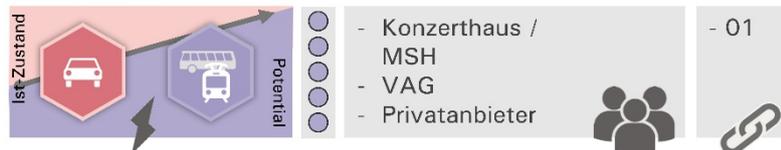


#### Weitere Hinweise:

- Bei der Umsetzung dieser Maßnahme ist die hohe Frequenz an Querungen durch die bestehenden Schülerverkehre zu beachten und für deren Sicherheit zu sorgen.



- Ziel: mindestens 10-Min-Takt (in RI Innenstadt) bzw. Erhöhung Frequenz zum Veranstaltungsende
- Im Abendverkehr soll der Straßenbahntakt auf 10-Minuten erhöht werden
- die Machbarkeit einer zusätzlichen Verdichtung zum Veranstaltungsende (30-45 Minuten nach VA-Ende) ist zu prüfen
- Prüfung Notwendigkeit der Errichtung eines Hinterstellgleises



#### Weitere Hinweise:

- Prüfung des Angebots von Sonderstraßenbahnfahrten (z.B. in RI „Am Wegefeld“ oder in die Nordstadt) zur Minimierung von Umstiegen
- Die Zielsetzung, den Takt der Straßenbahn in den Abendstunden auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten und ggf. Sonderstraßenbahnfahrten anzubieten hat weitreichende Folgen für das gesamte Nahverkehrsangebot der Stadt Nürnberg. Die grundsätzlichen Machbarkeiten sind zeitnah zu prüfen und die dafür einzusetzenden Mehrkosten im Haushalt frühzeitig zu verankern.
- In dem Areal rund um das neue Konzerthaus finden gerade in den Sommermonaten im Bereich Luitpoldhain, Volksfestplatz und Dutzendteich (vgl. Kapitel 5.1) bereits heute zahlreiche Großveranstaltungen statt. Teilweise werden hier Verstärkerstraßenbahnzüge eingesetzt, die zusätzlich zwischen Doku-Zentrum und Hauptbahnhof pendeln. Bei parallel stattfindenden Veranstaltungen im Areal können die Straßenzüge Richtung Hauptbahnhof bereits stark gefüllt sein, wenn sie am neuen Konzerthaus ankommen. Um bei gleichzeitig stattfindenden Großveranstaltungen in diesem Bereich bei Bedarf zusätzlich leere Straßenzüge ab der Meistersingerhalle bzw. dem neuen Konzerthaus einsetzen zu können, wird ein Ausbau der Wende- und Hinterstellmöglichkeiten für Straßenbahnfahrzeuge im Bereich Dutzendteich / Doku-Zentrum / Luitpoldhain empfohlen.



- Ziel: Schaffung genügender und ansprechender Abstellanlagen
- laut Nürnberger Satzung (StellplatzS – StS) ist je 25 Besucherplätze 1 Abstellplatz zu schaffen:

	nur Konzerthaus 1.620 Besucher	Konzerthaus + MSH 2.620 Besucher
Anforderung StellplatzS	65 (85 m <sup>2</sup> )	105 (137 m <sup>2</sup> )
Radverkehr 10 %	162 (210 m <sup>2</sup> )	262 (340 m <sup>2</sup> )

- Abstellanlagen in Nähe der Eingangsbereiche (Nordseite) unterbringen
- hohe Qualität hinsichtlich Gestaltung, Witterungsschutz und Sicherheit anzustreben



**Weitere Hinweise:**

- Die quantitativen Anforderungen sind in der Platzgestaltung und Erschließungsplanung, das gerade parallel erarbeitet wird, frühzeitig zu berücksichtigen.



Quelle: © SHP Ingenieure



Quelle: © SHP Ingenieure

- **Ziel: Orientierung verbessern und Nutzungskonflikte minimieren**
- Führung des Fußverkehrs zwischen Haltestelle/Umfeld und Vorplätzen/Eingangsbereichen ist herzustellen
- Einsatz von optisch gut erfassbaren Materialien zur Schaffung von Orientierung auf dem Gelände



#### Weitere Hinweise:

- Die quantitativen Anforderungen sind in der Platzgestaltung und Erschließungsplanung, die gerade parallel erarbeitet wird, frühzeitig zu berücksichtigen.
- Trotz des eher geringen Verlagerungspotentials ist die Maßnahme als sehr wichtig einzustufen, da jeder Besucher (egal mit welchem Verkehrsmittel er angereist ist) für einen Stück des Weges auch immer Fußgänger ist.



- **Ziel: Barrierefreiheit auf Verkehrswegen umsetzen**
- Sicherstellung, dass alle Wegeverbindungen barrierefrei begangen werden können
- in Augenmerk zu nehmende Objekte:
  - Borde
  - nicht ebene / schlecht befahrbare Oberflächen
  - Verknüpfungspunkte an Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen
  - Eingänge / Zugänge zu den Gebäuden



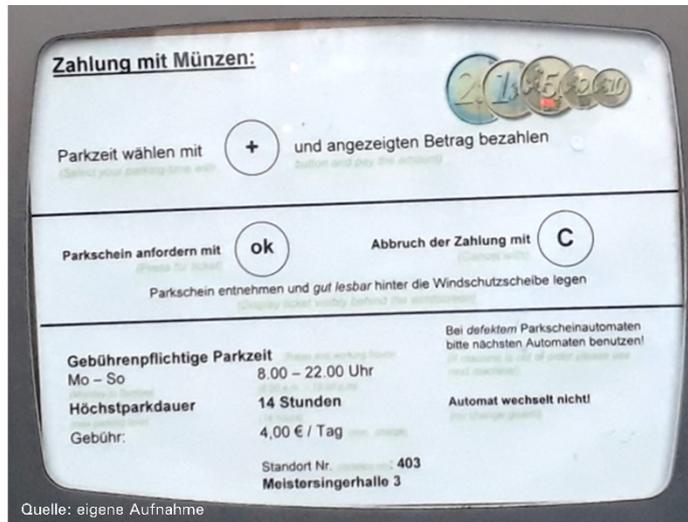
#### Weitere Hinweise:

- Die quantitativen Anforderungen sind in der Platzgestaltung und Erschließungsplanung, die gerade parallel erarbeitet wird, frühzeitig zu berücksichtigen.



- Ziel: Angebot und Nachfrage des vorhandenen Parkraums über monetäre Reize steuern
- Die Parkgebührenordnung ist anzupassen, da Gebührenhöhe nicht zeitgemäß
- gebührenpflichtige Zeit: 06:00-00:00
- Erhöhung sollte 50% nicht überschreiten
- Prüfung Einführung alternatives Bezahlssystem
- ggf. sind parallele Anwohnerschutzkonzepte umzusetzen

heutige Gebührenordnung (4 EUR/Tag)



Weitere Hinweise:

- Die genaue Anpassungshöhe für Parkgebühren ist zu erörtern bzw. festzulegen, sobald Phase 1 (Eröffnung Konzerthaus) erreicht ist.
- Zur Notwendigkeit der Umsetzung von Anwohnerschutzkonzepten sind nach Beendigung der Phasen entsprechende Erhebungen durchzuführen.



- Ziel: Wartezeiten durch Echtzeitinformationen nutzen können
- Installation eines Infoscreens für Besucher, der nach Veranstaltungsende unmittelbar über aktuelle Bahn- und Busanschlüsse am Haltepunkt „Meistersingerhalle“ informiert
- die Darstellung von Echtzeitinformationen sind anzustreben



Adam Slomski [CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0)]





- Ziel: zusätzlicher Service für Gäste mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen (E-Bikes & E-Autos) durch Lademöglichkeiten
- Stellplätze mit Ladesäulen sollten nur E-Autos vorbehalten sein



Weitere Hinweise:

- Ein ausreichendes Angebot an Ladesäulen formuliert ebenfalls das verkehrspolitische Symbol, die Verkehrswende auch vor dem Hintergrund der Bereitstellung von neuen Infrastrukturen für neue Antriebe einzuleiten.



- Ziel: Informationsmöglichkeiten bei ÖPNV-An-/Abreise verbessern
- Online-Hinweis auf die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung mittels direkter Abfragemöglichkeit

Ihre Anfahrt mit dem VGN

Fahrplanauskunft

Start

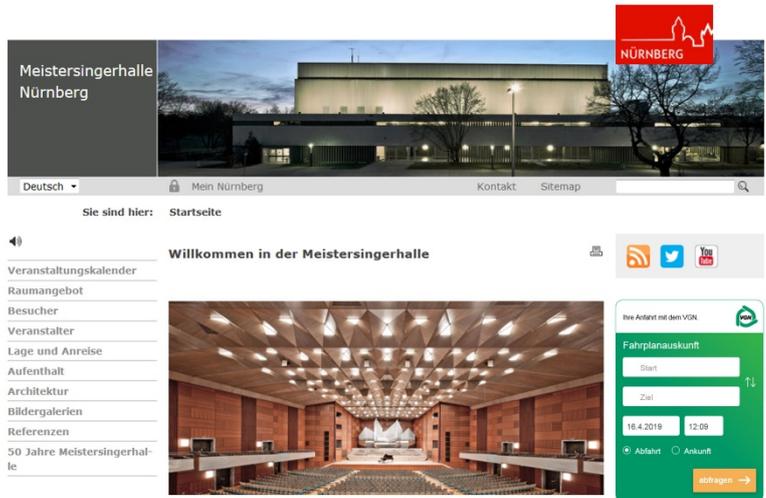
Ziel

16.4.2019 12:09

Abfahrt  Ankunft

abfragen →

Quelle: <https://www.vgn.de/web-entwickler/fahrplanauskunft-fuer-ihre-website/>



Quelle: Screenshot: <https://www.nuernberg.de/internet/meistersingerhalle/> © Stadt Nürnberg





- **Ziel: Verkehrsmittelwahlverhalten durch breites Informationsspektrum beeinflussen**
- Kommunikation von veranstaltungsrelevanten Informationen zur verkehrlichen Lage im Umfeld oder zu den vielfältigen Angeboten
- Kanäle:
  - präsenste Informationen auf der Website
  - Online-Kunden erhalten kompakten Verkehrsinfo-Newsletter
  - Flyer

Umsetzungsbeispiel

Hamburger SV Dein Stadionbesuch gegen den 1. FC Union Berlin

**HAMBURGER SV**  
SPIELTAGSINFORMATIONEN

**WEITERE INFOS**

♦ Aktuelle Anreiseinformationen:

- Öffnung der Parkplätze: 16:00 Uhr
- Shuttle "Stellingen" bereits ab 16:20, Shuttle "Othmarschen" sowie Verstärkung der Buslinie 22 ab 18:30 Uhr
- Aufgrund des Feierabendverkehrs in Hamburg ist mit vollen Straßen bei der Anfahrt mit dem PKW zu rechnen. Bitte plane dies bei deiner Anfahrt mit ein.
- Aufgrund einer Sperrung kommt es derzeit bei der An- und Abfahrt der Parkplätze "Rot" und "Grau" zu Verzögerungen.
- Außerdem ist ab ca. 20 Uhr ist an allen Einlässen mit längeren Wartezeiten zu rechnen. Um diese zu vermeiden, empfehlen wir dir eine frühzeitige Anreise.

Quelle: eigene E-Mail © Hamburger SV

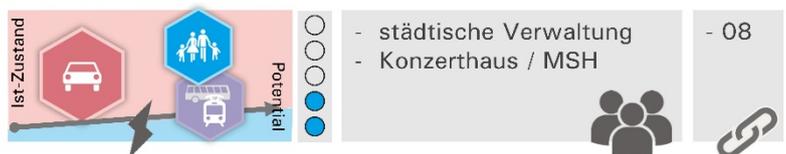
Ist-Zustand: Potential:

- Konzerthaus / MSH  
- IT-Dienstleister



Quelle: <https://andreas-heller.de/pavillon-elbphilharmonie/>  
© Oliver Heissner

- Ziel: Orientierung des Fußverkehrs im erweiterten Umfeld erhöhen und Umgebung erlebbarer machen
- Ein Wegweisungssystem für den Fußverkehr soll die Orientierung (Bereich Luitpoldhain) verbessern und die Wegweisung z.B. von relevanten ÖPNV-Verknüpfungspunkten (z.B. S-Bahn-Haltepunkt Dutzendeich) sicherstellen
- eine „thematische Aufladung“ (z.B. mit dem Thema Musik) entlang der Wegebeziehungen kann das zu-Fuß-gehen zur Konzerthalle als besonderes Erlebnis aufwerten

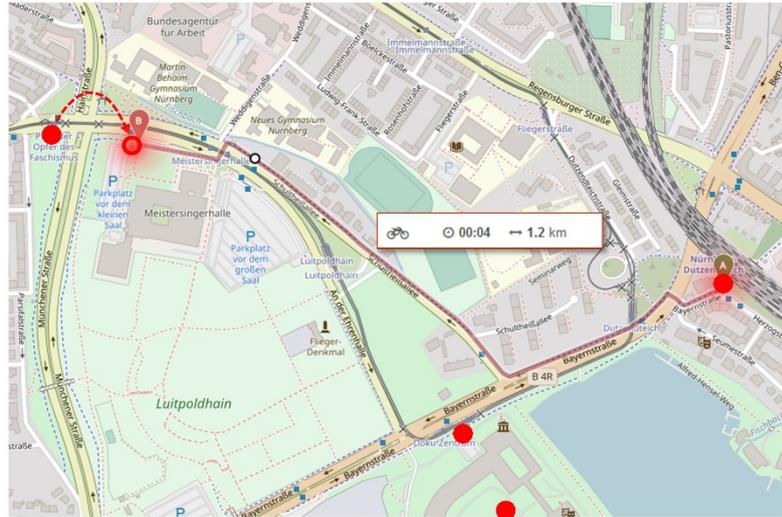


**Weitere Hinweise:**

- Für die Umsetzung einer Wegweisung ist ebenfalls die Verknüpfung mit der funktionalen Verkehrsplanung herzustellen.



- Ziel: Verbindung zu S-Bahn  
Bahnhof Dutzendteich verbessern
- Bike-Sharing-Station am S-Bahnhof ideale Ergänzung, da schneller als ÖPNV (keine direkte Bahnverbindung)
- nur zwei Querungen von Hauptverkehrsstraßen erforderlich  
→ qualitativ hochwertige Radverbindung bei neu verlegtem Standort an der Konzerthalle



Quelle Kartengrundlage: © Openstreetmap, CC-BY-SA

Ist-Zustand		Potential		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzerthaus / MSH</li> <li>- örtlicher Anbieter Radverleih</li> <li>- städt. Verwaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 06</li> <li>- 07</li> </ul>



- Ziel: weniger MIV-Verkehr durch einen höheren Besetzungsgrad
- Personen, die in einer Gruppe von mindestens 3 Personen gemeinsam in einem Pkw anreisen, erhalten eine Vergünstigung des Parktickets (z.B. Preis Basistarif)
- nur möglich bei Direktverkauf von Parkscheinen





- Ziel: durch Mehrangebote im Freizeitbereich das Verkehrsmittelwahlverhalten mitbeeinflussen
- Durch Kombi-Angebote, die thematisch angereichert sind, kann die Anreise per Bahn oder per Fahrrad gefördert werden
- Erwerb von Kombi-Tickets sollte direkt bei Veranstaltern erhältlich sein.

Winter-Kombi



Sommer-Kombi



- Konzerthaus / MSH
  - städt. Verwaltung
  - Energiedienstleister
-

In Abb. 34 sind alle 17 erarbeiteten Maßnahmen dargestellt und hinsichtlich ihrer Wirkung (Verlagerungspotential auf den Umweltverbund) und der Umsetzbarkeit in der Matrix eingeordnet. Würde man eine zeitliche Priorisierung der Maßnahmen vornehmen wollen, ist es sinnvoll, zunächst die Maßnahmen mit einer hohen Wirkung und einem geringen Umsetzungswiderstand umzusetzen. So lassen sich in kürzerer Zeit schnelle Ergebnisse erzielen und Maßnahmen mit einer längeren Vorlaufdauer können anschließend umgesetzt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bewertung von Maßnahmen sehr vielschichtig ist und auch andere Kriterien (wie zum Beispiel: Kosten) herangezogen werden könnten. So erzeugt beispielsweise Maßnahme 6 nur eine geringe Wirkung hinsichtlich ihres Verlagerungspotentials, ist aber essentiell wichtig, da jeder Besucher auf dem Gelände an der Konzerthalle auch die Rolle als Fußgänger einnimmt.

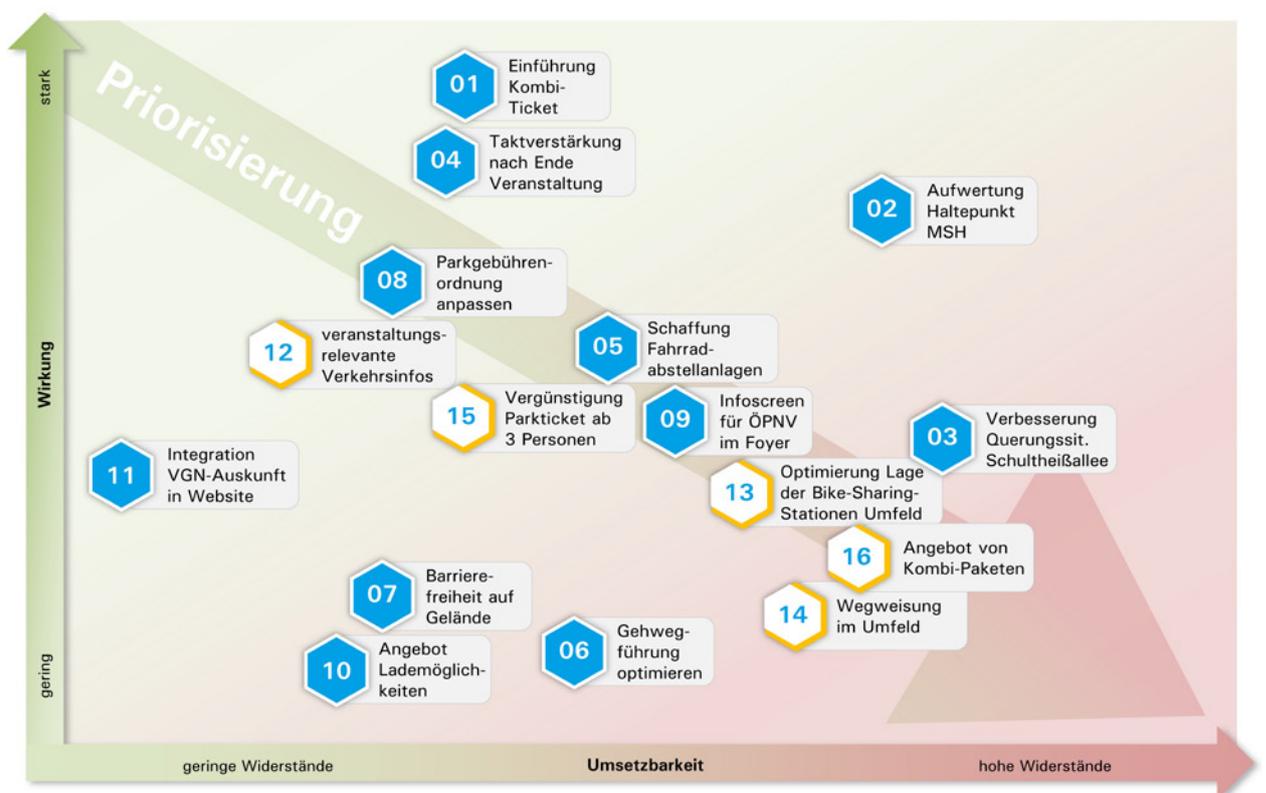


Abb. 34 Maßnahmenmatrix sortiert nach Wirkung (Verlagerungspotential) und Umsetzbarkeit

### 7.3 Essentielle Maßnahmen

Wird das Kriterium der Notwendigkeit an die Maßnahmen angelegt, können aus der Gruppe der Kernmaßnahmen sieben Maßnahmen aus unterschiedlichen Bereichen herausgegriffen werden. Die Maßnahmen werden deshalb als essentiell eingestuft,

- da sie über eine besonders hohe Wirkung (Verlagerungspotential) verfügen (z.B. Maßnahme 1, 2 und 4),
- viele Besucher durch diese Maßnahme betroffen sind (Maßnahme 6 und 7),
- neben der Angebotsplanung auch restriktive Elemente (Push & Pull) implementiert werden (Maßnahme 8)
- oder einen wichtigen Ankerpunkt zur Nutzung eines Verkehrsmittels darstellen (Maßnahme 5).

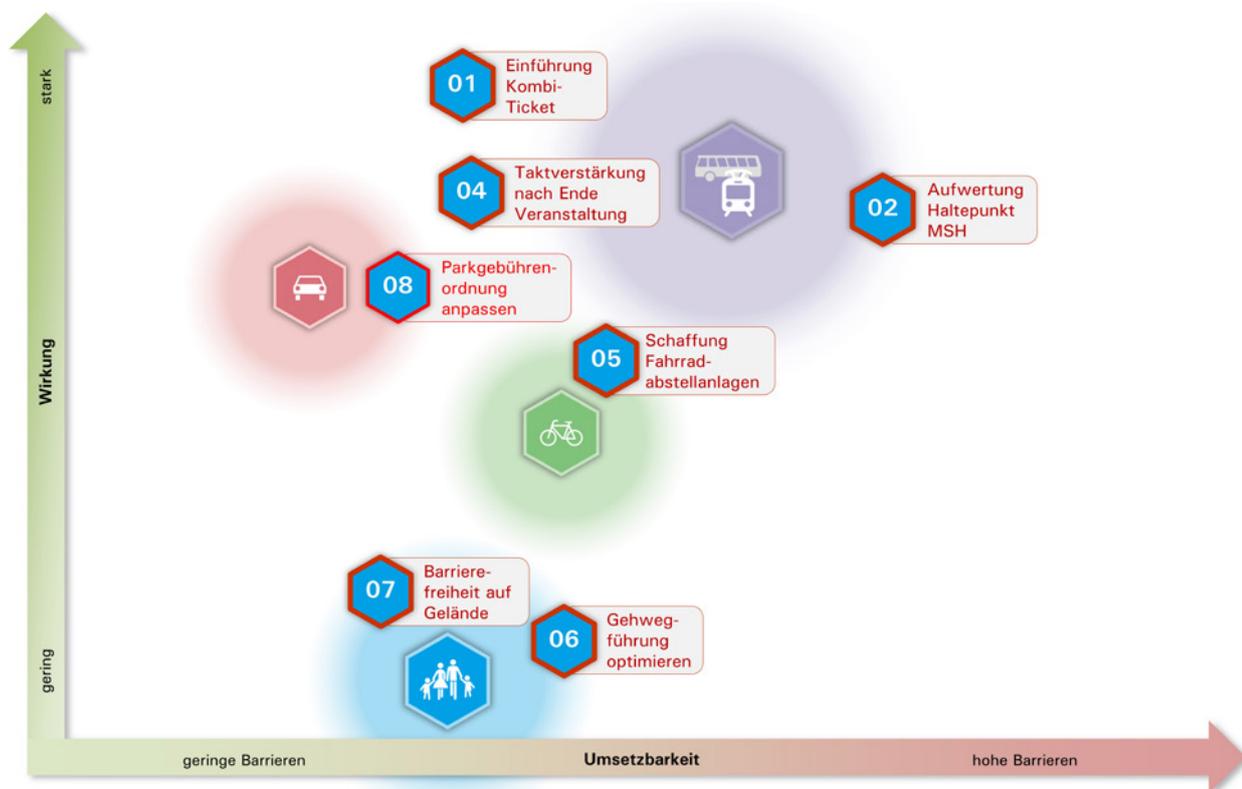


Abb. 35 Darstellung der notwendigen/essentiellen Maßnahmen

## 7.4 Abhängigkeiten und Verknüpfungen

Neben der Bewertung von Maßnahmen ist es außerdem notwendig, Abhängigkeiten von Maßnahmen zueinander und Verknüpfungen zu (er)kennen. Werden diese Abhängigkeiten und Verknüpfungen bei der Umsetzung ignoriert, ist mit Einbußen in der Wirksamkeit zu rechnen. Abb. 36 zeigt die Maßnahmengruppen auf, die zueinander in Verbindung stehen.

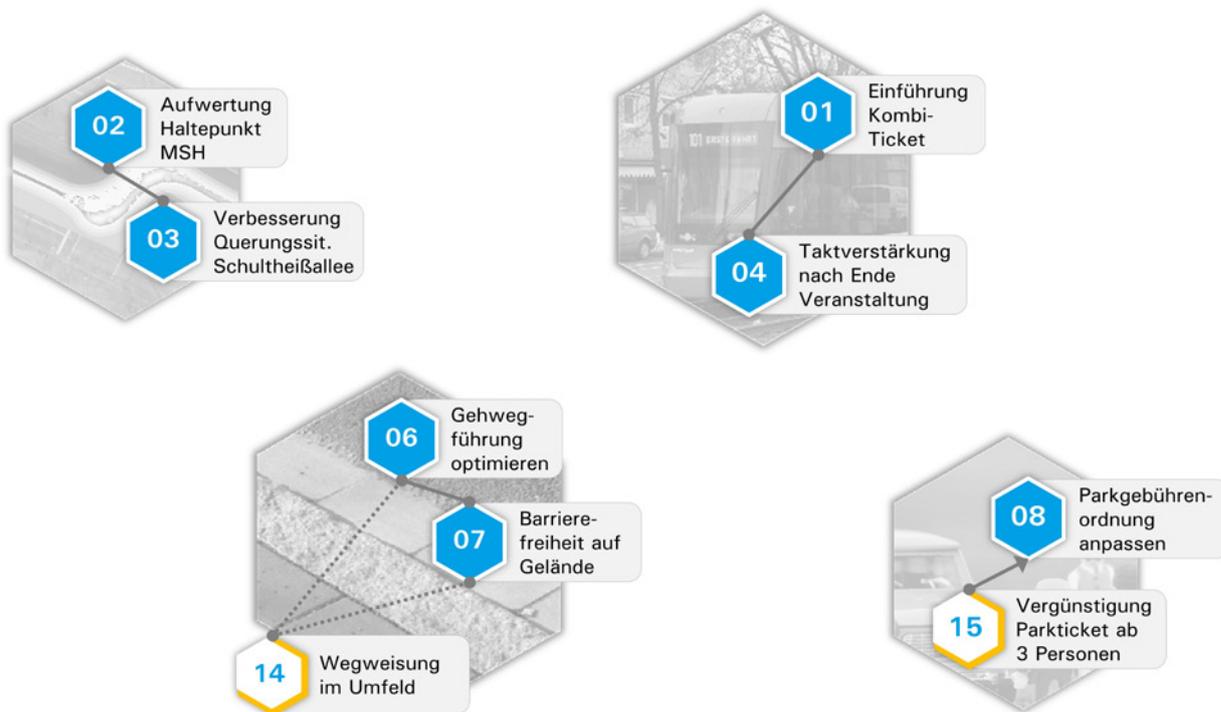


Abb. 36 Abhängigkeiten und Verknüpfungen von Maßnahmen

- **M02 ∞ M03**  
Da beide Maßnahmen räumlich direkt miteinander verbunden sind, kann die Umsetzung beider Maßnahmen zusätzliche Synergieeffekte freisetzen und die Wahrnehmung einer guten ÖPNV-Anbindung verstärken.
- **M01 ∞ M04**  
Beide Maßnahmen können bei paralleler Umsetzung den Verlagerungseffekt auf den ÖPNV zusätzlich verstärken und Synergieeffekte erzeugen, da für Besucher gleichermaßen Kosten- sowie Reisevorteile durch die kostenfreie ÖV-Nutzung und die Taktverdichtung entstehen.
- **M06 ∞ M07 ∞ M14**  
Die Umsetzung der Gehwegführung und der Barrierefreiheit auf dem Gelände sowie entsprechende Verknüpfungspunkte mit der Wegweisung aus dem Umfeld zu denken fördert die Orientierung auf dem Gelände und führt zu einer positiven Wahrnehmung der Außenanlagen.
- **M08 ∞ M15**  
Eine Vergünstigung von Parktickets ab 3 Personen je Pkw wirkt nur dann, wenn die angepasste Parkgebührenordnung sinnvolle Tarife und Möglichkeiten vorsieht.

## 7.5 Ergänzende Hinweise

### **Taxen- und Reisebusstellplätze**

Die Herstellung und Verortung von ausreichenden Taxen- und Reisebusstellplätzen ist Teil der funktionalen Verkehrsplanung, das parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitet wird. Die Anzahl sollte sich an den bestehenden Bestandsanteilen orientieren.

### **Nicht vorgeschlagene Maßnahmen**

Nachfolgend werden zwei Maßnahmen kurz skizziert, die diskutiert wurden aber letztlich bewusst nicht in das Maßnahmenkonzept integriert worden sind:

- *Einrichtung Bus-Shuttle zwischen Konzerthausareal und zusätzlichen Parkflächen im Umfeld (z.B. auf dem Messegelände):*  
Da unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes keine quantitativ ausreichende Begründung nach zusätzlichen Parkraumangeboten im Umfeld gegeben ist, ist es fraglich, ob ein solches Angebot überhaupt angenommen wird, um die Investition zu rechtfertigen.
- *Ermöglichung der Anfahrt mit dem Pkw über die Schultheißallee aus südlicher Richtung:*  
Aus gutachterlicher Sicht wäre eine solche Investition in die Autoverkehrsinfrastruktur nicht zwangsläufig zielführend, da dadurch die Erreichbarkeit mit dem Pkw verbessert wird, das eigentliche Ziel aber die Stärkung des Umweltverbundes ist. Diese Haltung sollte auch in der funktionalen Verkehrsplanung Berücksichtigung finden.

In der Platzgestaltung und Erschließungsplanung ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Außenanlagen die Anforderungen an die Barrierefreiheit berücksichtigen und eine nahmobilitätsorientierter Gestaltungsansatz umgesetzt wird.

## 8 Fazit

Westlich der Meistersingerhalle, im Luitpoldhain, wird ein neues Konzerthaus entstehen. Nach der Eröffnung wird zunächst die benachbarte Meistersingerhalle als Interimsspielstätte für die Oper fungieren, ehe diese selbst saniert wird und später als Messe- und Kongresszentrum dienen soll. In der Zwischenphase wird die Besucherkapazität auf 2.620 Besucher um mehr als 20% gegenüber dem Bestand gesteigert und dabei das Angebot an Stellplätzen reduziert, da eine der Parkplatzflächen das Baufeld für die Konzerthalle darstellt.

Nach der Reduzierung des Stellplatzangebots (um ca. 150) auf dem Gelände werden neben den im Umfeld vorhandenen Parkmöglichkeiten zukünftig noch 600 Besucherstellplätze zur Verfügung stehen. Zusätzlich verfügt der Standort über eine gute ÖPNV-Anbindung trotz der niedrigeren Taktdichte in den späten Abendstunden. Eine gute Erreichbarkeit des Standorts zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist gegeben, wenngleich die Quantität und Qualität der Abstellanlagen sich als ungenügend darstellen. Durch die Nähe zu anderen Veranstaltungsorten (wie zum Beispiel der Arena, dem Stadion oder dem Messegelände), weist das Straßennetz in Abhängigkeit der stattfindenden Veranstaltungen unterschiedliche Belastungen auf. Bei Überlagerungen von Veranstaltungen kommt es zeitweise zu Verkehrsbeeinträchtigungen, wenngleich die Verkehre auf direktem Wege das übergeordnete und gut ausgebaute Straßennetz erreichen können. Aufgrund der sich täglich verändernden örtlichen Rahmenbedingungen weist das Straßennetz eine hohe Sensibilität und Reaktivität auf. Die Schultheißallee als Haupterschließungsstraße wird aber nur bedingt beeinträchtigt und Zu- und Abfahrten auf das Gelände können in der Regel verträglich abgewickelt werden.

Die Verkehrsmittelwahl heute zeigt einen Anteil von bis zu 85% im Kraftfahrzeugverkehr auf. Dies ist ein für Nürnberger Verhältnisse und auch verglichen mit dem Modal Split anderer Veranstaltungsorte (bundesweit) sehr hoher MIV-Anteil. Beim durchschnittlichen Modal Split Nürnbergs liegt der MIV-Anteil bei 40%<sup>6</sup>. Bei zukünftigen Veranstaltungen ist hier auch vor dem Hintergrund der reduzierten Stellplatzanzahl eine spürbare Reduzierung erforderlich. Die Zielgröße beträgt ca. 55% im Maximalszenario (Vollauslastung Stellplatzangebot). Im Einklang mit den Zielvereinbarungen zur gesamtstädtischen Mobilität erfolgt eine Kompensation im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes. Die Ausgangssituation ist so, dass im Rahmen des kommunalen Handlungsspielraums dazu alle Möglichkeiten bestehen und diese Grundlage eines Mobilitätskonzeptes werden.

Das erarbeitete Mobilitätskonzept enthält 16 Maßnahmen, die aufzeigen, wie das zukünftige Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal-Split) der Besucher auf unterschiedlichen Ebenen und für die unterschiedlichen Verkehrsträger verändert werden kann. Zur Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV) erfolgt eine systematische Angebotsplanung. Die

---

<sup>6</sup> Mobilitätsverhalten Stadt Nürnberg 2018, PB-Consult GmbH

als essentiell eingestuften Kernmaßnahmen sind zwingend erforderlich, damit das Mobilitätsziel der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann. Eine Kombination aus Anreizen (Pull) durch die Einführung des Kombi-Tickets, die Taktverstärkung der Straßenbahn und die Herstellung von hochwertigen Radabstellanlagen und restriktiven Elementen (Push) in Form einer Erhöhung der Parkgebühren wird dabei als zielführend betrachtet. Auch das Umfeld ist so umzugestalten, dass - anders als heute - die Verkehrsteilnehmer des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, zu Fuß) Priorität genießen. Die Umsetzung weiterer Kernmaßnahmen - wie die Verbesserung der Querungssituation oder die Installation eines Infoscreens für den ÖPNV im Foyer - wird darüber hinaus dringend empfohlen, um die angestrebten Mobilitätsziele zu erreichen und ein auf die Zukunft ausgerichtetes Mobilitätskonzept mit Beispielcharakter für Nürnberg umzusetzen. Die Komplementärmaßnahmen sollten ergänzend folgen, um die Verkehrssituation zusätzlich zu entspannen und sekundäre Handlungsfelder zugunsten eines veränderten Mobilitätsverhaltens zu erschließen. Um Synergien zu erreichen und Wirkungen nicht abzuschwächen, sind vorhandene Abhängigkeiten und Verknüpfungen von Maßnahmen zu beachten.

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist mit der Platzgestaltung und Erschließungsplanung, die parallel erarbeitet wird, inhaltlich zu verschneiden. Dabei ergeben die hier erarbeiteten Zielsetzungen und Haltungen ein wesentliches Gestaltungsgerüst, das insbesondere bei den baulich relevanten Maßnahmen zum Tragen kommen soll.